

# Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München  
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497  
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

---

12. Mai 2016

## Verkehrsprognose B 299 südlich Neumarkt i.d. OPf.

In den Plänen 1 und 2 sind die Querschnittsbelastungen auf der B 299 südlich von Neumarkt (Bereich Münchener Ring bis nördlich Mühlhausen) am Normalwerktag im Gesamtverkehr und im Schwerverkehr in Kfz/24 Stunden dargestellt (auf 100 Kfz/Tag gerundete Werte). Grundlage sind folgende Erhebungen:

- Knotenpunktszählungen im Bereich Münchener Ring / NM 24, Tyrolsberger Straße vom Juli 2015
- Verkehrszählungen auf der B 299 im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Umfahrung Mühlhausen i.d. OPf. vom November 2012
- Ergebnisse der Querschnittszählungen an den DTV-Zählstellen der B 299 durch das Staatliche Bauamt über jeweils 1 Woche im Zeitraum Juli bis November 2015

Die werktäglichen Belastungen sind mit Angabe der Schwerverkehrsanteile für die verschiedenen Teilabschnitte der B 299 nachfolgend angeführt:

### Istzustand Werktag

Abschnitt B 299	Kfz/24 Std.	Anteil Schwerverkehr
AS NM 24 – AS NM 41	10.700	19 %
AS NM 41 – Münchener Ring	9.200	19 %
St 2240 Neumarkt – AS St 2238/ St 2660	16.500	11 %
AS St 2238/ St 2660 – AS NM 18	14.200	11 %
AS NM 18 – Sengenthal-Süd	11.300	12 %
Sengenthal-Süd – GE Schlierferheide	12.100	11 %
GE Schlierferheide – AS St 2220	11.000	10 %
AS St 2220 – Mühlhausen	9.200	11 %

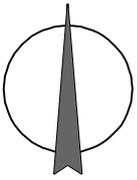
Die Querschnittsbelastungen im **DTV 2030** sind für den Gesamtverkehr in Plan 3 dargestellt. Die Prognoseansätze entsprechen den bisherigen Untersuchungen im Raum Neumarkt i.d. OPf. bzw. den Untersuchungen Sengenthal und Mühlhausen. Plan 4 zeigt die Kenngrößen für die Lärmberechnungen nach RLS-90. Dabei wurden die werktäglichen Belastungen im Schwerverkehr im Prognosejahr 2030 nach HBS mit dem Faktor 0,74 auf den Jahresmittelwert DTV umgerechnet (*Anm.: Im DTV 2030 ergeben sich dadurch z. T. geringere Schwerverkehrsanteile als heute am Normalwerktag. Rechnet man jedoch für das Prognosejahr 2030 die Absolutzahlen im Schwerverkehr am Normalwerktag aus, so ergeben sich Zunahmen im Schwerverkehr um bis zu 50 % gegenüber dem Istzustand*).

### **Prognose DTV 2030**

Abschnitt B 299	DTV 2030 Kfz/24 Std.	Anteil Schwerverkehr im DTV
AS NM 24 – AS NM 41	11.800	17 %
AS NM 41 – Münchener Ring	10.300	17 %
St 2240 Neumarkt – AS St 2238/ St 2660	18.000	11 %
AS St 2238/ St 2660 – AS NM 18	15.600	11 %
AS NM 18 – Sengenthal-Süd	12.700	12 %
Sengenthal-Süd – GE Schlierferheide	13.500	11 %
GE Schlierferheide – AS St 2220	13.000	10 %
AS St 2220 – Mühlhausen	12.200	9 %

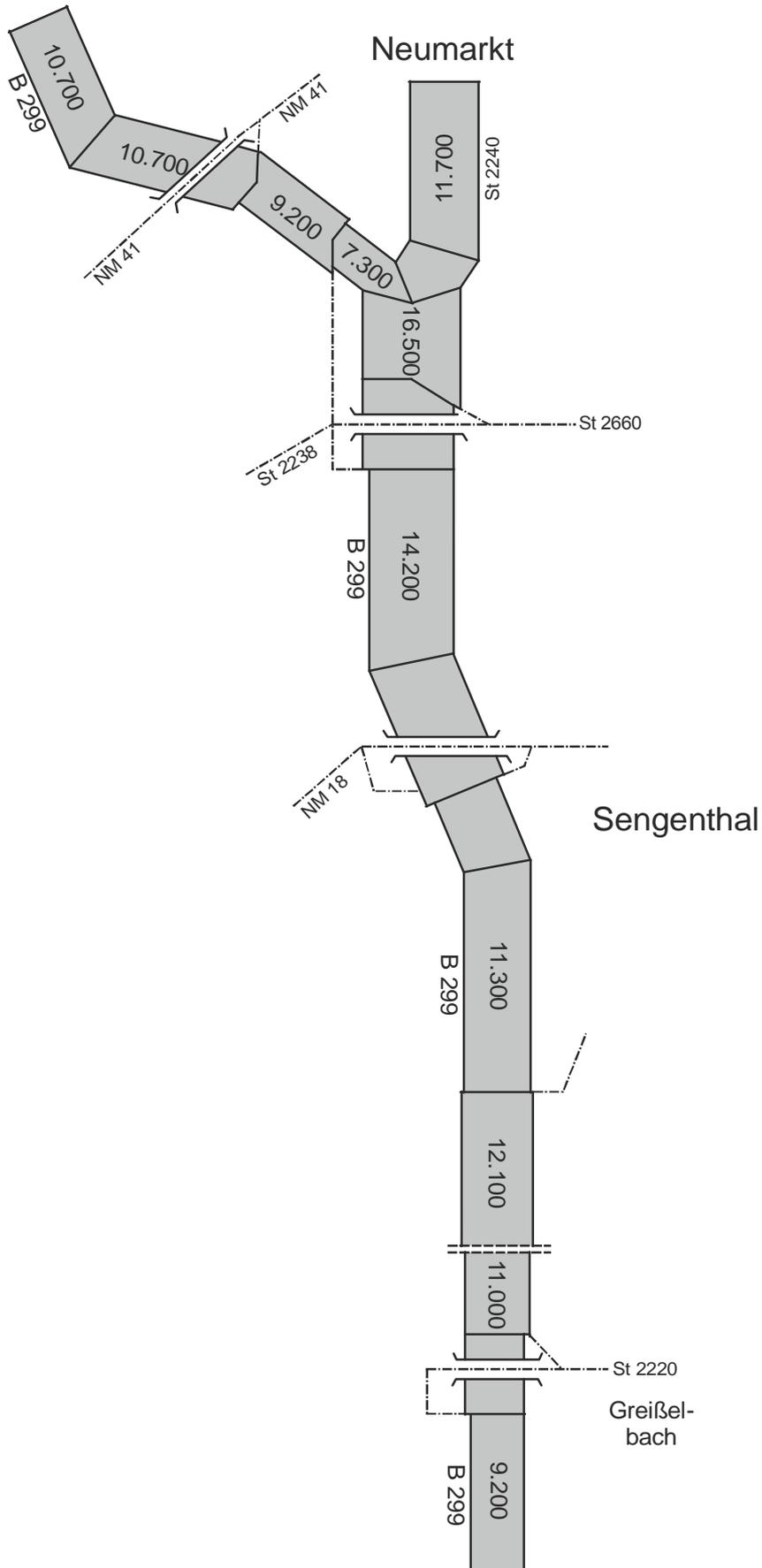
München, 12. Mai 2016

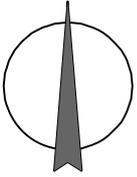
(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)



# Querschnittsbelastungen B 299 südlich Neumarkt

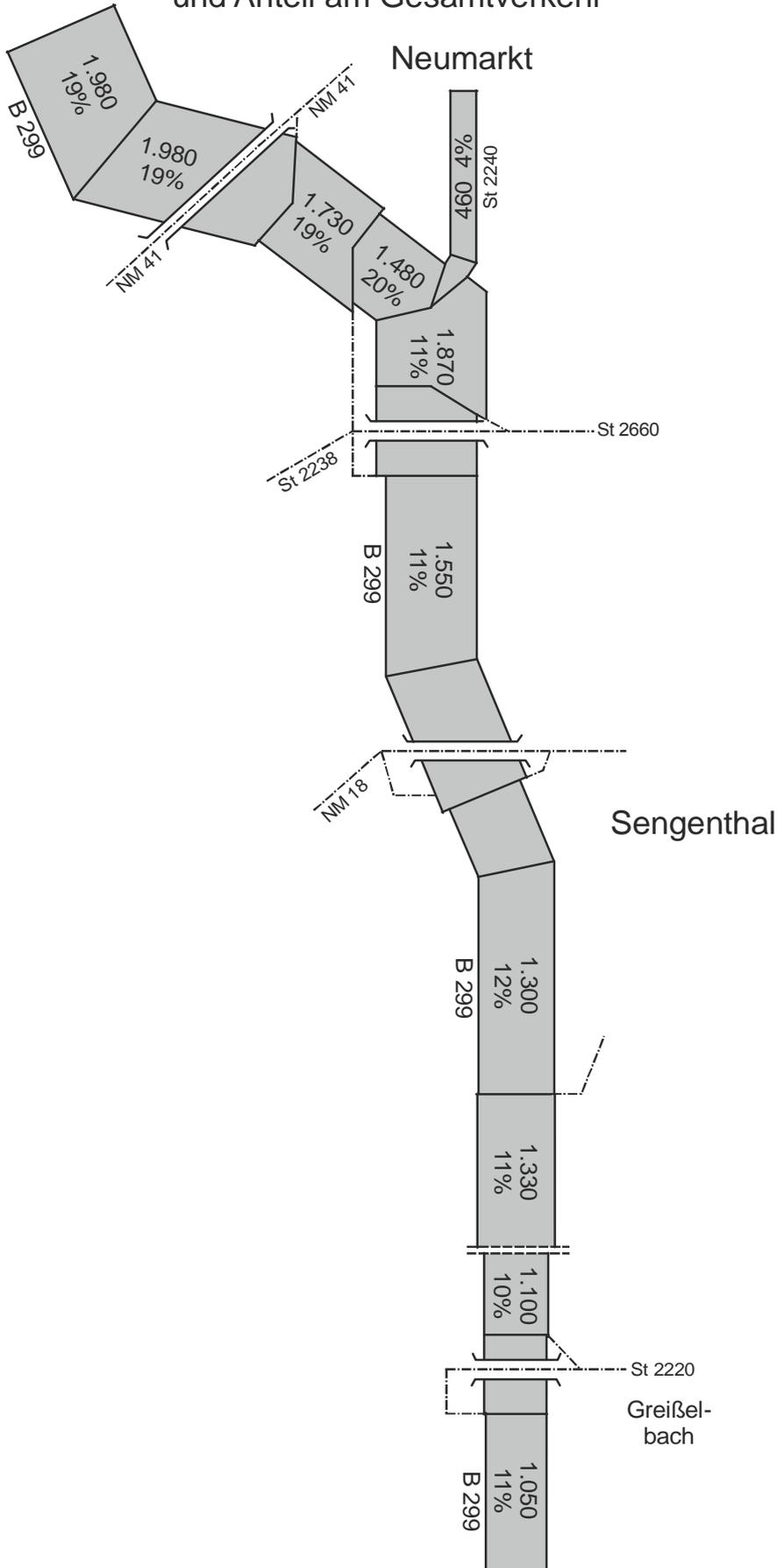
Gesamtverkehr Werktag 2014/15 in Kfz/24 Std.

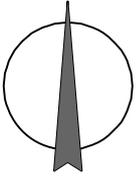




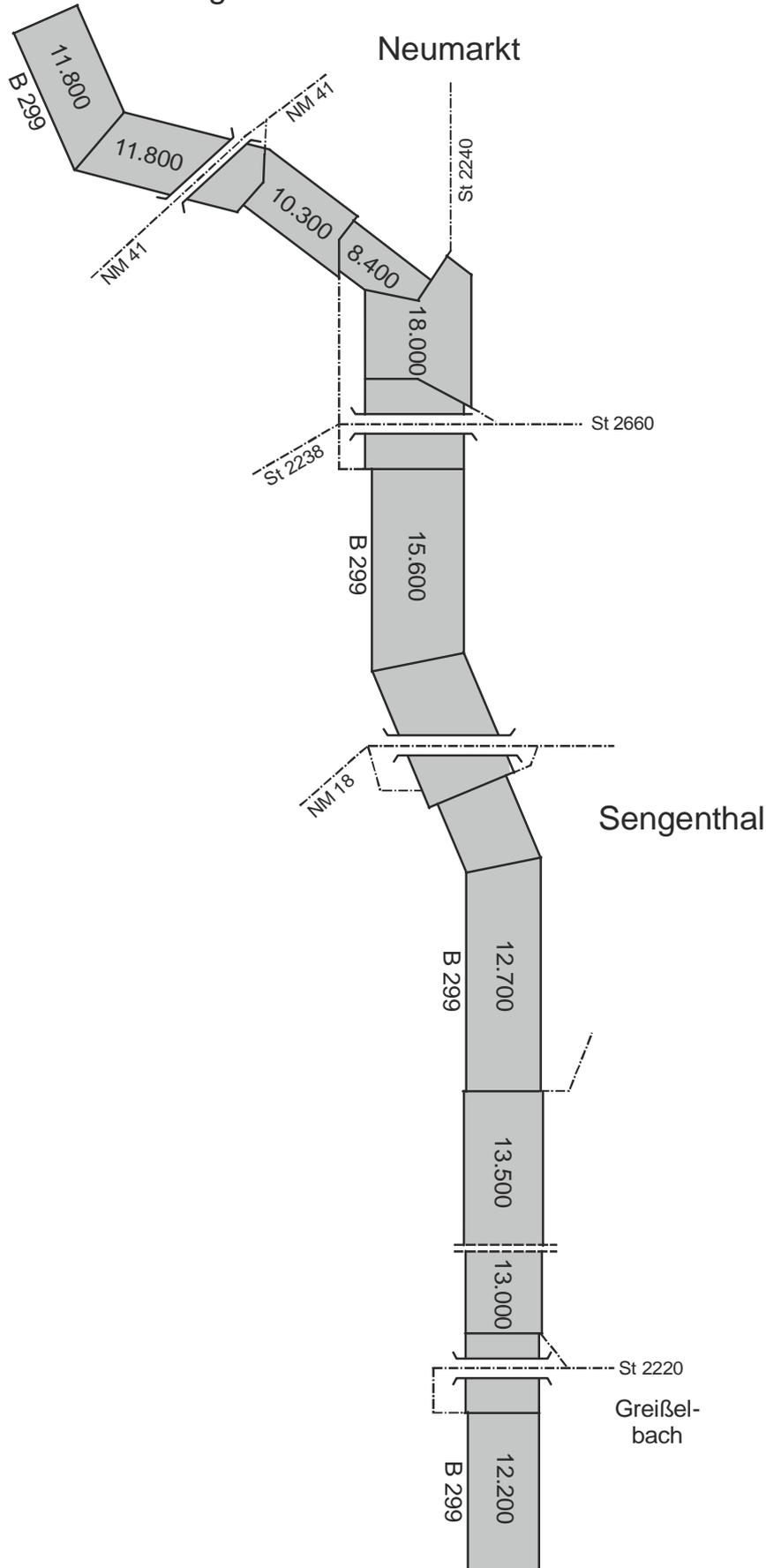
# Querschnittsbelastungen B 299 südlich Neumarkt

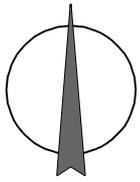
Schwerverkehr Werktag 2014/15 in Kfz/24 Std.  
und Anteil am Gesamtverkehr





# Querschnittsbelastungen B 299 südlich Neumarkt Gesamtverkehr in Kfz/24 Std. Prognose DTV 2030

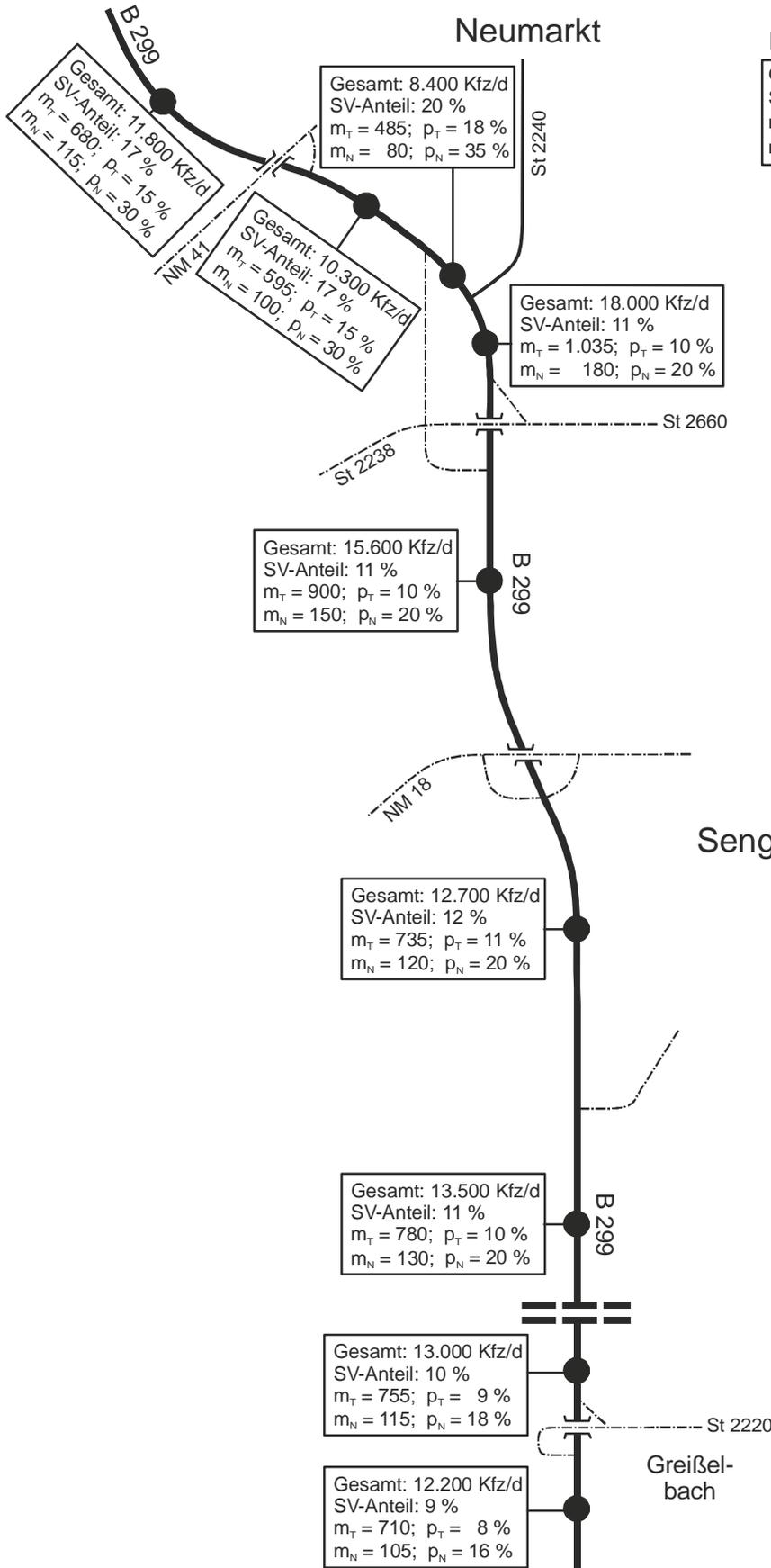




# B 299 südlich Neumarkt

## Kenngrößen für die Lärmberechnungen

### Prognose DTV 2030



**Legende:**

Gesamtverkehr DTV in Kfz/24 Std.  
 Schwerkverkehrsanteil in %  
 $m_T$  in Kfz/Std.;  $p_T$  in %  
 $m_N$  in Kfz/Std.;  $p_N$  in %