



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR  
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN  
BERATENDE INGENIEURE BEHREND & KRÜGER

# Bundesstraße B 5

## Dreistreifiger Ausbau zwischen Tönning und Husum

### 2. Ergänzung zur Auswirkung der Straßenverkehrszählung 2010

Bearbeitungsstand: 20. August 2013

#### Auftraggeber:

LBV-SH  
Niederlassung Flensburg  
Schleswiger Straße 55  
24941 Flensburg

#### Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH  
Havelstraße 33  
24539 Neumünster  
Telefon 04321 . 260 27 0  
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz  
Dipl.-Ing. (FH) Christoph Krüger

P:\Projekte\2013\113.2000-VERKEHR\113.2200-GUTACHTEN\113.2247-LBV-SH\_05 Tönning Husum, SVZ 2010\04 Bearbeitung\Bericht\130820-VU\_2\_Ergänzung SVZ 2010.docx

**INHALTSVERZEICHNIS**

**1 Vorwort..... 3**  
**2 Auswirkung der Straßenverkehrszählung 2010 ..... 3**  
**3 Schlussfolgerung..... 5**

**ANLAGENVERZEICHNIS**

**Gegenüberstellung SVZ 2005 zur SVZ 2010 ..... Anlage 1**

## 1 Vorwort

Über den *Bundesverkehrswegeplan* und den *Landesentwicklungsplan* ist der dreistreifige Ausbau der *Bundesstraße B 5* zwischen Tönning und Husum vorgesehen.

Zum Nachweis der Verkehrsqualität wurden die *Verkehrsuntersuchung zur Berechnung der Leistungsfähigkeiten* vom 22. Dezember 2006 sowie die *1. Ergänzung zur Berechnung der Lärmfaktoren und Schwerverkehre* vom 01. Februar 2011 aufgestellt.

Eine Grundlage der dort durchgeführten Verkehrsprognose bildeten die Straßenverkehrszählungen der Straßenbauverwaltung der Jahre 1985 bis 2005. Zwischenzeitlich wurde die Straßenverkehrszählung 2010 herausgegeben. Da diese ausgehend vom Jahr 2005 ein nahezu vergleichbares Niveau der Verkehrsstärken ausweist, sollen mit der hier vorliegenden *2. Fortschreibung* ihre Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung dargestellt werden.

## 2 Auswirkung der Straßenverkehrszählung 2010

### Auswirkung auf die Bundesstraße B 5 und B 202

Es zeigt sich, dass innerhalb des Planungsraumes des geplanten dreistreifigen Ausbaus zwischen Tönning und Husum auf der *Bundesstraße B 5* sowie der einbindenden *Bundesstraße B 202* im Zeitraum zwischen 1995 und 2005 ein verhaltener Zuwachs des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen war.

Die *Straßenverkehrszählung 2010* zeigt gegenüber den Jahren 1995 bis 2005 ein vergleichbares Niveau der Verkehrsstärken bei ebenfalls vergleichbarer Verkehrszusammensetzung.

Im Vergleich der ausgewiesenen Ergebnisse der *SVZ 2005* zur *SVZ 2010* erkennt man keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich Verkehrsstärke oder lärmtechnischer Emissionen.

B5 Nord	1520/0252	2005: DTV 13903   Lm(25) <sub>T</sub> 68,7 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 62,3 dB(A) 2010: DTV 12451   Lm(25) <sub>T</sub> 68,0 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 61,1 dB(A)
B5 Mitte	1520/1132	2005: keine Daten 2010: DTV 13067   Lm(25) <sub>T</sub> 68,1 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 60,6 dB(A)
B5 Süd	1620/0202	2005: DTV 11308   Lm(25) <sub>T</sub> 67,5 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 61,0 dB(A) 2010: DTV 10923   Lm(25) <sub>T</sub> 67,5 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 60,8 dB(A)
B202 Ost	1620/0201	2005: DTV 6361   Lm(25) <sub>T</sub> 64,4 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 57,5 dB(A) 2010: DTV 5847   Lm(25) <sub>T</sub> 64,6 dB(A)   Lm(25) <sub>N</sub> 57,7 dB(A)

In den vergangenen 15 Jahren haben sich im Planungsraum Verkehrsstärken eingestellt, die sich auf der *Bundesstraße B 5* südlich der Einmündung der *Bundesstraße B 202* um 11.000 Kfz/24h und nördlich um 13.000 Kfz/24h darstellen.

### Auswirkung auf die Landes- und Kreisstraßen

In der *Straßenverkehrszählung 2010* wurden die Landes- und Kreisstraßen nicht mit erhoben. Deren Ergebnisse sind jedoch Bestandteil zur Ermittlung der Lärmfaktoren der Anschlussstrecken, so dass die *Straßenverkehrszählung 2010* hier gegenüber der Daten des Jahres 2005 keine neueren Erkenntnisse vermittelt.

### Auswirkung auf die Berechnung der Verkehrsstärken

Die *Straßenverkehrszählung 2010* hat damit keinen Einfluss auf die Gesamtheit der bisherigen Aussagen des Verkehrsgutachtens. Dies betrifft sowohl die allgemeine Trendprognose unter Abschnitt Nr. 4.1.1 als auch die Berechnung der Lärmfaktoren in der *1. Ergänzung zur Berechnung der Lärmfaktoren und Schwerverkehre* zum Verkehrsgutachten.

Der Rückgang der Verkehrsstärken mindert den aus der Trendprognose ermittelten Steigerungsfaktor zwischen dem Analysejahr 2005 des Verkehrsgutachtens und dem Prognosejahr 2025 um zwei Prozentpunkte auf 10,3%. Die Auswirkungen sind dabei so gering, dass sich die in den Umlegungsplänen ausgewiesenen gerundeten Verkehrsstärken nicht verändern. Daher haben die 2010er Verkehrszahlen keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeitsbewertung der Strecken und Knotenpunkte.

### Auswirkung auf die Berechnung der Lärmfaktoren

Die Lärmfaktoren werden über eine Verhältnisbildung zwischen durchschnittlichem werktäglichen Verkehr ( $DTV_w$ ) und den Faktoren  $M_t$  und  $M_n$  sowie den Angaben der Schwerverkehrsanteile aus der Straßenverkehrszählung gebildet. Zur Prüfung der Auswirkungen wurden nunmehr die Ergebnisse der *Straßenverkehrszählung 2010* für die Streckenabschnitte der *Bundesstraße B 5* und der *Bundesstraße B 202* übernommen. Aufgrund fehlender Erhebungsergebnisse im nachgeordneten Netz der Landes- und Kreisstraßen gelten hier weiterhin die Werte aus der *Straßenverkehrszählung 2005*.

In **Anlage 1** werden die Unterschiede in der Ermittlung der Lärmfaktoren der *Bundesstraßen B 5* und *B 202* auf Grundlage der *Straßenverkehrszählung 2005* und der *Straßenverkehrszählung 2010* für das in der Verkehrsumlegung ausgewiesene Prognosejahr 2025 gegenübergestellt. Die auf diesen Grundlagen berechneten Emissionen differieren von +0,1 dB(A) bis -0,7 dB(A). Der Rückgang um 0,7 dB(A) ist dabei darauf zurückzuführen, dass für das Jahr 2005 die verwendete Referenzzählstelle 1520/1132 keine Daten ausgewiesen hat und diese daher in der *1. Ergänzung zur Berechnung der Lärmfaktoren und Schwerverkehre* aus benachbarten Zählstellen berechnet wurden.

Da die Veränderung der Emissionen sich in der Größe unverändert auch auf den Ausbreitungsweg des Schalls überträgt, verändern sich auch die Immissionen an der Bebauung um diese Größenordnung. Es ist daher abzusehen, dass die *Straßenverkehrszählung 2010* keine im Sinne der Betroffenen negative Auswirkung hat.

### 3 Schlussfolgerung

Insgesamt bleibt festzustellen, dass sich im Vergleich der vergangenen Straßenverkehrszählungen zwischen 1995 und 2010 keine wesentlichen Veränderungen in der Verkehrsstärke der klassifizierten Straßen im Planungsraum eingestellt haben. Es ist daher auch für die Zukunft bis zum betrachteten Prognosejahr 2025 und darüber hinaus nur mit einer unwesentlichen Steigerung der Verkehrsstärken zu rechnen. Gegebenenfalls größere regional ausstrahlende Gebietsentwicklungen können dagegen dennoch noch zu größeren Verkehrssteigerungen führen.

Daher sind die in der *Verkehrsuntersuchung zur Berechnung der Leistungsfähigkeiten* berücksichtigten Prognosen der Verkehrsentwicklungen als angemessener Ansatz zu betrachten. Sowohl die Themenfelder der Leistungsfähigkeitsberechnung, des Lärmschutzes und der Umwelt werden mit diesen prognostizierten Verkehrsstärken zur sicheren Seite hin im Sinne der betroffenen Anlieger und Nutzer beurteilt.

Eine, über das hier dargelegte Maß hinausgehende Berücksichtigung der *Straßenverkehrszählung 2010*, führt zu keinen anderen Ergebnissen in der Beurteilung der Maßnahme des *Dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße B 5 zwischen Tönning und Husum*.

Aufgestellt:

Neumünster, den 20. August 2013



ppa. Michael Hinz

Dipl.-Ing (FH)

**Wasser- und Verkehrs- Kontor**

Verkehrsgutachten für den dreistreifigen Ausbau der B 5 zwischen Tönning und Husum  
- Gegenüberstellung der Lärmberechnung nach SVZ 2005 und SVZ 2010 -

Auf Grundlage SVZ 2005		Mt	pt	Mn	pn	DTV 2025
B5 zwischen B202 (Tönning) und K40	1620/0202	700	12,8	129	19,6	12.233
B5 zwischen K40 und L32	1620/0202	767	12,0	141	18,5	13.403
B5 zwischen L32 und B202	1620/0202	883	11,4	162	17,4	15.424
B5 zwischen B202 und L273	1520/1132	1.017	9,6	187	14,7	17.764
B5 zwischen L273 und K24	1520/1132	682	13,0	125	19,9	11.914
B202 zwischen B5 und K1	1620/0201	416	6,5	77	9,1	7.276

LmE,t	LmE,n
66,8	60,5
67,1	60,7
67,6	61,2
67,8	61,4
66,7	60,4
63,3	56,5

Auf Grundlage SVZ 2010		Mt	pt	Mn	pn	DTV 2025
B5 zwischen B202 (Tönning) und K40	1620/0202	719	12,6	125	19,4	12.494
B5 zwischen K40 und L32	1620/0202	787	11,9	137	18,3	13.689
B5 zwischen L32 und B202	1620/0202	906	11,2	157	17,3	15.754
B5 zwischen B202 und L273	1520/1132	971	10,2	132	20,0	16.591
B5 zwischen L273 und K24	1520/1132	651	13,8	89	27,1	11.127
B202 zwischen B5 und K1	1620/0201	408	6,7	70	9,5	7.086

LmE,t	LmE,n
66,9	60,3
67,2	60,6
67,6	61,0
67,7	60,7
66,7	59,8
63,3	56,2

Differenzen		Mt	pt	Mn	pn	DTV 2025
B5 zwischen B202 (Tönning) und K40	1620/0202	18,4	-0,1	-4,1	-0,2	261,7
B5 zwischen K40 und L32	1620/0202	20,1	-0,1	-4,5	-0,1	286,7
B5 zwischen L32 und B202	1620/0202	23,2	-0,1	-5,1	-0,1	329,9
B5 zwischen B202 und L273	1520/1132	-45,9	0,6	-54,8	5,3	-1173,2
B5 zwischen L273 und K24	1520/1132	-30,8	0,8	-36,8	7,2	-786,8
B202 zwischen B5 und K1	1620/0201	-8,7	0,2	-6,3	0,4	-189,6

LmE,t	LmE,n
0,1	-0,2
0,1	-0,2
0,1	-0,2
-0,1	-0,7
-0,1	-0,6
0,0	-0,3