

Anlagen 1 - 6

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Analyse 2004

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Prognose 2020 - Variante 0

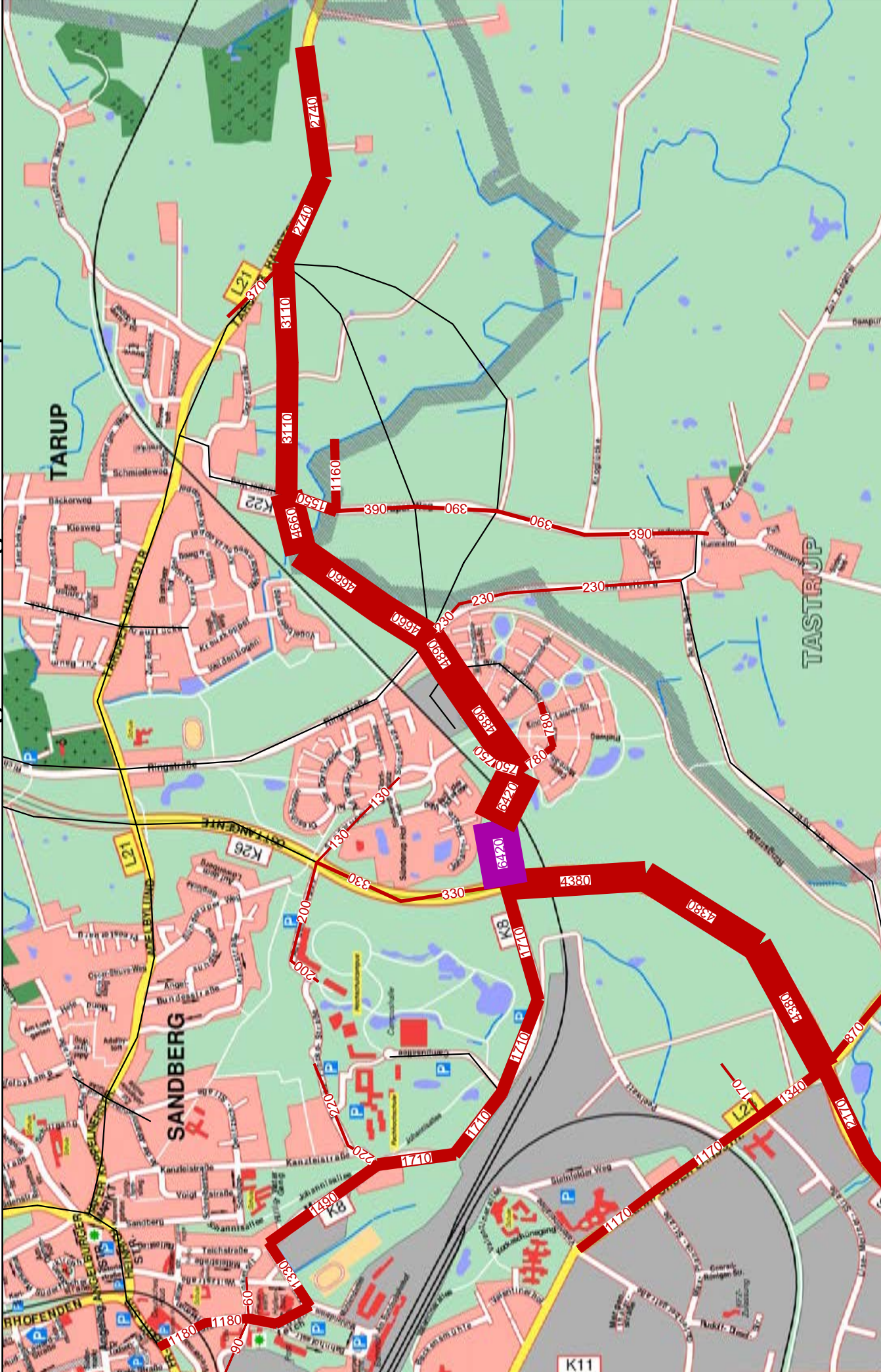
Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Prognose 2020 - Variante 1

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Prognose 2020 - Variante 2

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Prognose 2020 - Variante 3

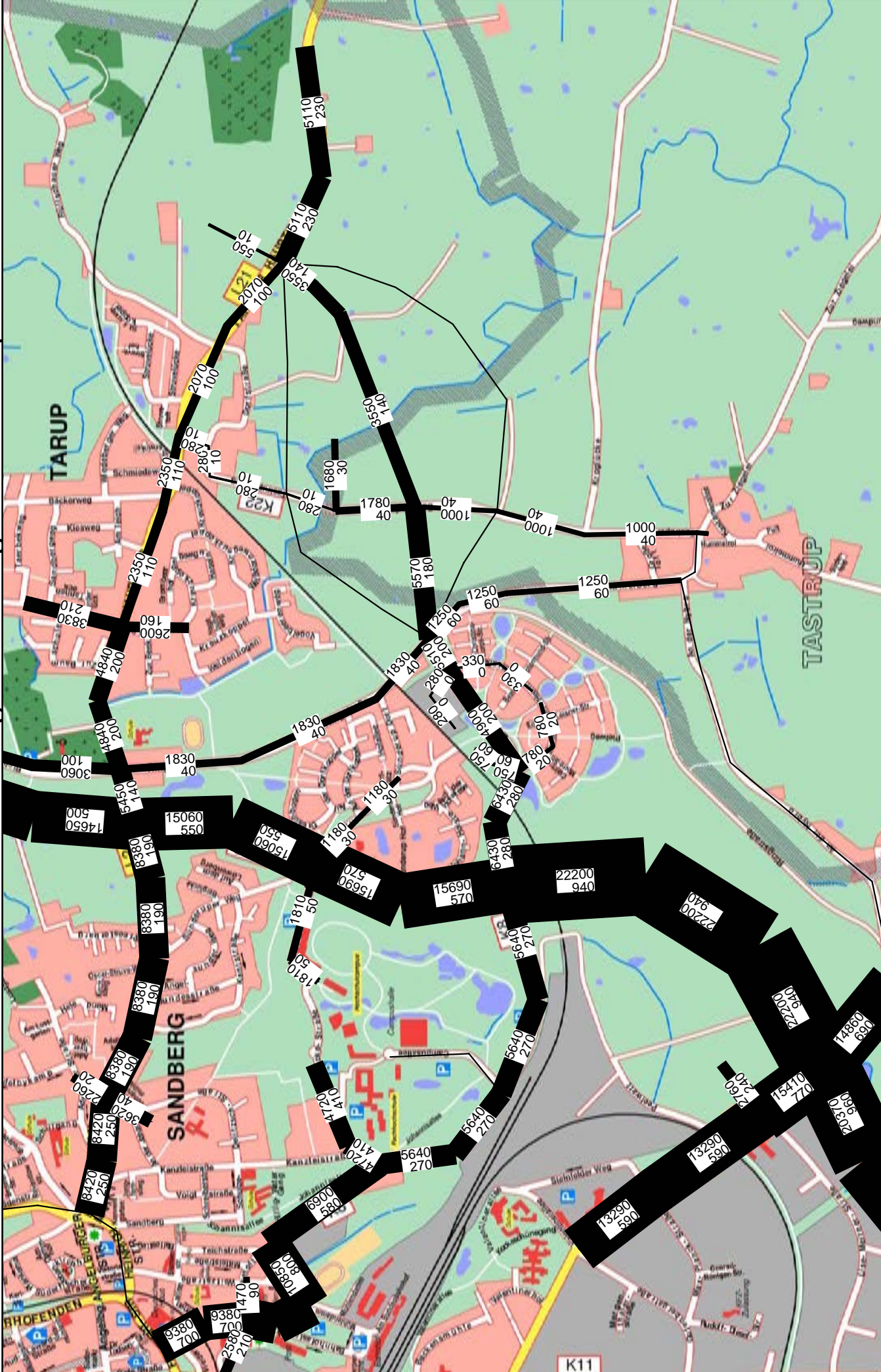
Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Prognose 2020 - Variante 4

Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Tarup



Stadt Flensburg	Prognose 2020 [Kfz/d] / [SV/d]	Anlage 3.2
Var. 1, Ziele und Quellen des Verkehrs auf d. Entlastungsstr. - Abschnitt West		1 : 15946


Verkehrsuntersuchung Entlastungsstraße Tarup



Anlage 7

**Abschnittsweise Aufarbeitung der Ergebnisse
und Analyse der Verträglichkeit**

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	1	Straßenname	Hafermarkt/Kappeler Straße
Straßentyp	512 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	400 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	9.210	290	0	73	1.238	0	63	1.160
1	8.420	250	1	73	1.205	1	62	1.129
2	8.420	250	2	73	1.205	2	62	1.129
3	8.420	250	3	73	1.205	3	62	1.129
4	8.590	250	4	73	1.212	4	62	1.136

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	2,38	0,51	0	44.823	261.986	0	3,23	127
1	2,18	0,47	1	40.978	239.004	1	2,48	92
2	2,18	0,47	2	40.978	239.004	2	2,48	92
3	2,18	0,47	3	40.978	239.004	3	2,48	92
4	2,22	0,47	4	41.806	243.660	4	2,65	99

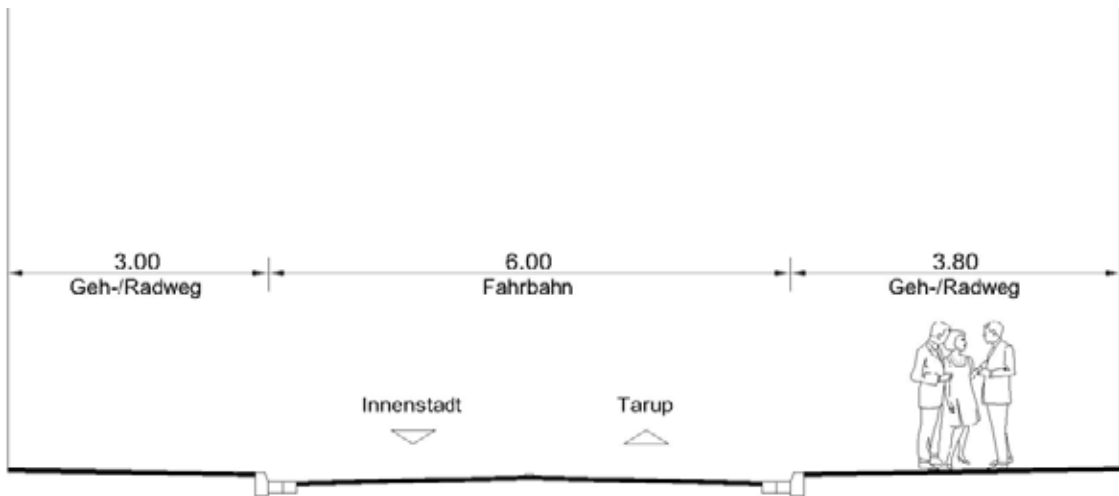
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	12,38	1,142	18,508	0,365	0,132	5,23	175,3
1	11,31	1,042	17,732	0,332	0,120	4,99	159,8
2	11,31	1,042	17,732	0,332	0,120	4,99	159,8
3	11,31	1,042	17,732	0,332	0,120	4,99	159,8
4	11,54	1,063	17,902	0,339	0,122	5,04	162,8

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

<p>Richtung Tarup</p> <p>Richtung (Abschnitt) 2 [Nr.]</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]</p> <p>V_{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]</p> <p>Längsneigung 0 [%]</p> <p>+ Steigung, - Gefälle</p>	<p>Richtung Innenstadt</p> <p>Richtung (Abschnitt) - [Nr.]</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]</p> <p>V_{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]</p> <p>Längsneigung 0 [%]</p> <p>+ Steigung, - Gefälle</p>
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
<p>Betroffene Anwohner 127 [EW]</p> <p>Stockwerke 3</p> <p><input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge</p> <p>Bebauungsabstand</p> <p>von Fahrbahnachse 6,8 [m]</p> <p>vom Fahrbahnrand 3,8 [m]</p>	<p>Betroffene Anwohner 127 [EW]</p> <p>Stockwerke 4</p> <p><input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge</p> <p>Bebauungsabstand</p> <p>von Fahrbahnachse 6 [m]</p> <p>vom Fahrbahnrand 3 [m]</p>



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

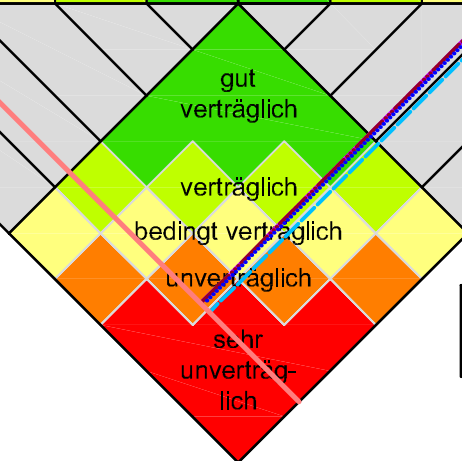
1

Straßenname

Hafermarkt/Kappeler Straße

Analyse der Verträglichkeit


	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 200	200 - 400	400 - 600	600 - 800	800 - 1000	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 70	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]		2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	2	Straßenname	Kappeler Straße/Adelbylund
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	610 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	9.170	230	0	70	193	0	59	181
1	8.380	190	1	69	188	1	58	176
2	8.380	190	2	69	188	2	58	176
3	8.380	190	3	69	188	3	58	176
4	8.560	200	4	69	189	4	58	177

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	2,46	0,62	0	68.058	394.775	0	3,19	27
1	2,25	0,57	1	62.195	359.728	1	2,44	19
2	2,25	0,57	2	62.195	359.728	2	2,44	19
3	2,25	0,57	3	62.195	359.728	3	2,44	19
4	2,30	0,58	4	63.531	367.759	4	2,61	21

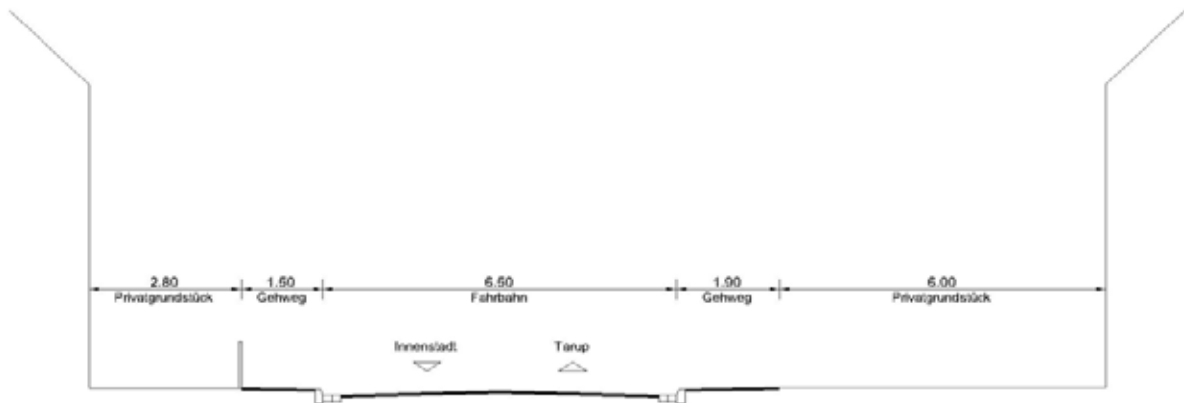
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	7,70	0,708	11,528	0,225	0,081	0,69	263,2
1	7,03	0,645	11,043	0,205	0,074	0,66	239,5
2	7,03	0,645	11,043	0,205	0,074	0,66	239,5
3	7,03	0,645	11,043	0,205	0,074	0,66	239,5
4	7,18	0,660	11,156	0,210	0,076	0,67	244,9

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 3 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 1 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 27 [EW]	Betroffene Anwohner 27 [EW]
Stockwerke 3	Stockwerke 3
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 11,15 [m]	von Fahrbahnachse 7,55 [m]
vom Fahrbahnrand 7,9 [m]	vom Fahrbahnrand 4,3 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

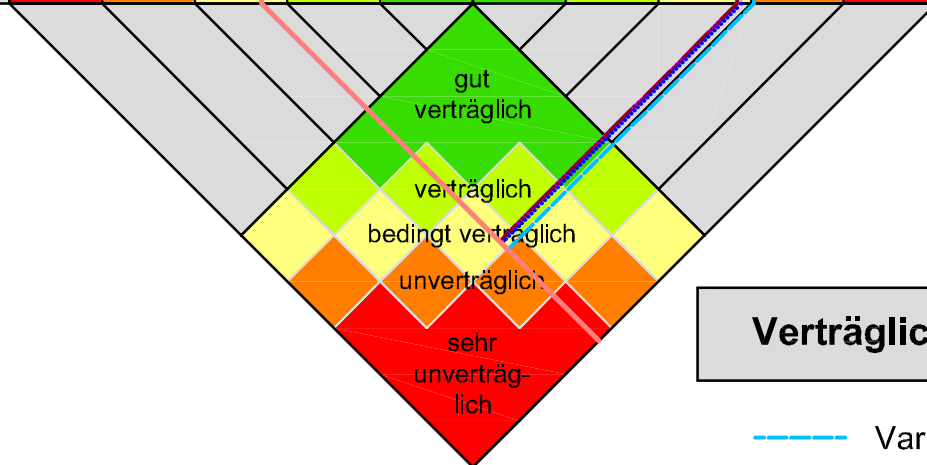
2

Straßenname

Kappeler Straße/Adelbylund

Analyse der Verträglichkeit


	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 200	200 - 400	400 - 600	600 - 800	800 - 1000	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossenes bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	3	Straßenname	Adelbylund
Straßentyp	411 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	330 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	9.170	230	0	63	0	0	52	0
1	8.380	190	1	62	0	1	51	0
2	8.380	190	2	62	0	2	51	0
3	8.380	190	3	62	0	3	51	0
4	8.560	200	4	62	0	4	51	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,89	0,23	0	22.091	192.633	0	3,19	0
1	0,81	0,21	1	20.188	175.520	1	2,44	0
2	0,81	0,21	2	20.188	175.520	2	2,44	0
3	0,81	0,21	3	20.188	175.520	3	2,44	0
4	0,83	0,22	4	20.621	179.442	4	2,61	0

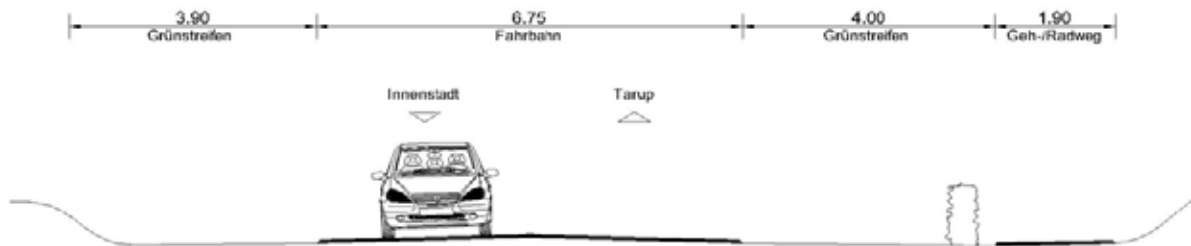
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	4,24	0,379	12,721	0,141	0,049	0,00	111,5
1	3,87	0,345	12,186	0,128	0,045	0,00	101,4
2	3,87	0,345	12,186	0,128	0,045	0,00	101,4
3	3,87	0,345	12,186	0,128	0,045	0,00	101,4
4	3,96	0,353	12,310	0,131	0,046	0,00	103,8

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 4 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 2 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

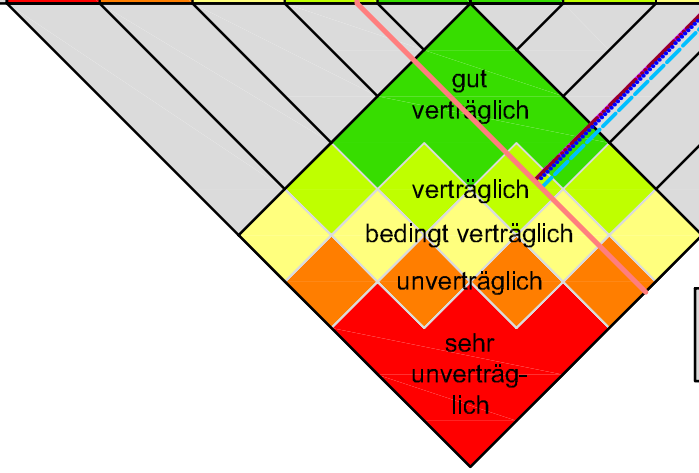
3

Straßenname

Adelbylund

Analyse der Verträglichkeit

	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 5	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- — — — Variante 0
- — — — Variante 1
- — — — Variante 2
- — — — Variante 3
- — — — Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	4	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßenoberfläche	1		
Abschnittslänge	170 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	11.290	380	0	71	12	0	60	12
1	5.390	140	1	68	10	1	57	9
2	5.450	140	2	68	10	2	57	9
3	5.600	140	3	68	10	3	57	9
4	11.340	400	4	71	12	4	60	12

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,84	0,21	0	15.875	123.461	0	4,92	3
1	0,40	0,10	1	7.464	58.392	1	-	0
2	0,41	0,10	2	7.548	59.022	2	-	0
3	0,42	0,11	3	7.757	60.595	3	-	0
4	0,85	0,21	4	15.951	124.250	4	4,96	3

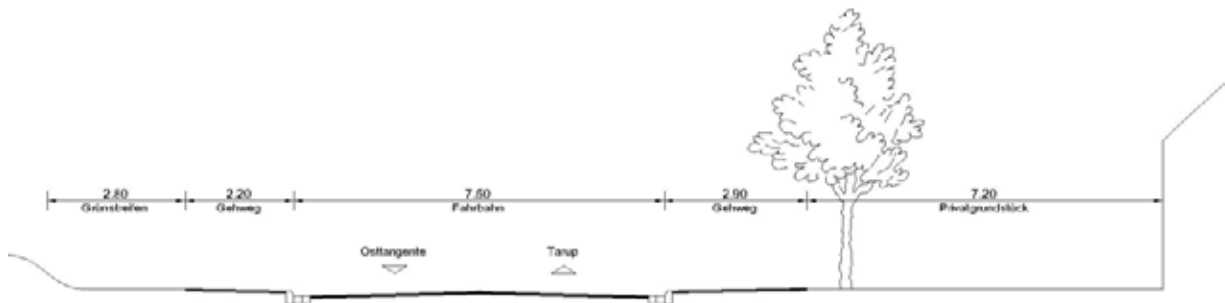
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	4,87	0,437	12,411	0,164	0,057	0,04	71,9
1	2,61	0,233	8,697	0,087	0,030	0,03	33,8
2	2,64	0,236	8,744	0,088	0,031	0,03	34,2
3	2,71	0,242	8,862	0,090	0,032	0,03	35,1
4	4,89	0,439	12,436	0,165	0,058	0,04	72,5

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 5 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 3 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 3 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 0
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 13,85 [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand 10,1 [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

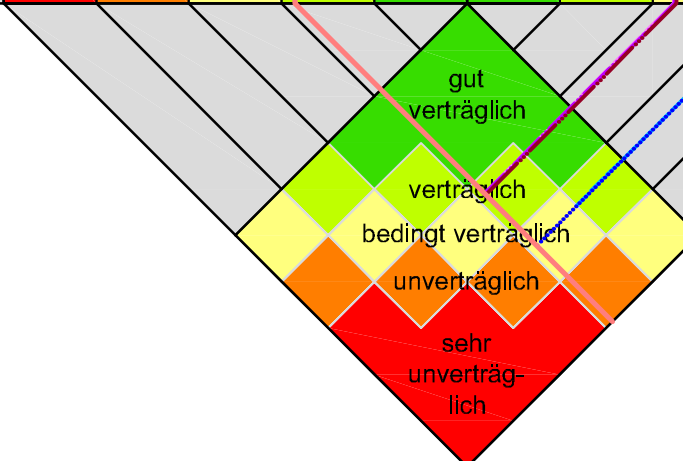
4

Straßenname

Taruper Hauptstraße

Analyse der Verträglichkeit

	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	5	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	290 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	10.070	380	0	70	15	0	59	14
1	4.680	200	1	67	12	1	56	11
2	4.840	200	2	67	12	2	56	11
3	5.030	200	3	67	12	3	56	12
4	10.070	390	4	70	15	4	59	14

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	1,29	0,32	0	24.025	188.776	0	3,98	2
1	0,60	0,15	1	11.045	88.255	1	-	0
2	0,62	0,16	2	11.425	91.118	2	-	0
3	0,64	0,16	3	11.877	94.519	3	-	0
4	1,29	0,32	4	24.026	189.001	4	3,98	2

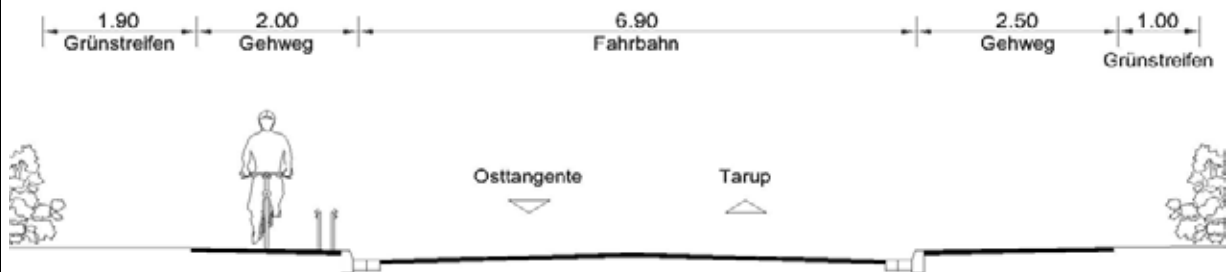
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	4,16	0,374	11,554	0,141	0,049	0,05	110,3
1	2,18	0,196	7,968	0,074	0,026	0,03	51,8
2	2,25	0,203	8,102	0,076	0,027	0,03	53,4
3	2,34	0,210	8,257	0,079	0,028	0,03	55,3
4	4,16	0,374	11,554	0,141	0,049	0,05	110,5

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 4 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 6 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 4 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 0
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 15,45 [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand 12 [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

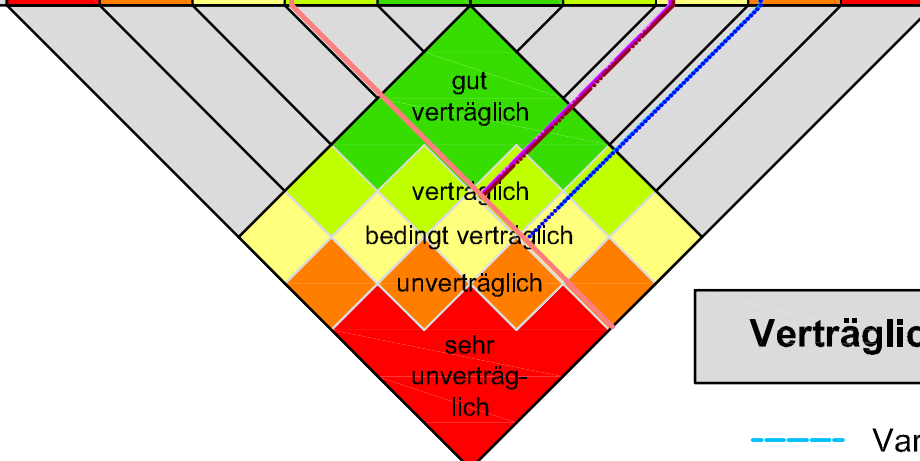
5

Straßenname

Taruper Hauptstraße

Analyse der Verträglichkeit

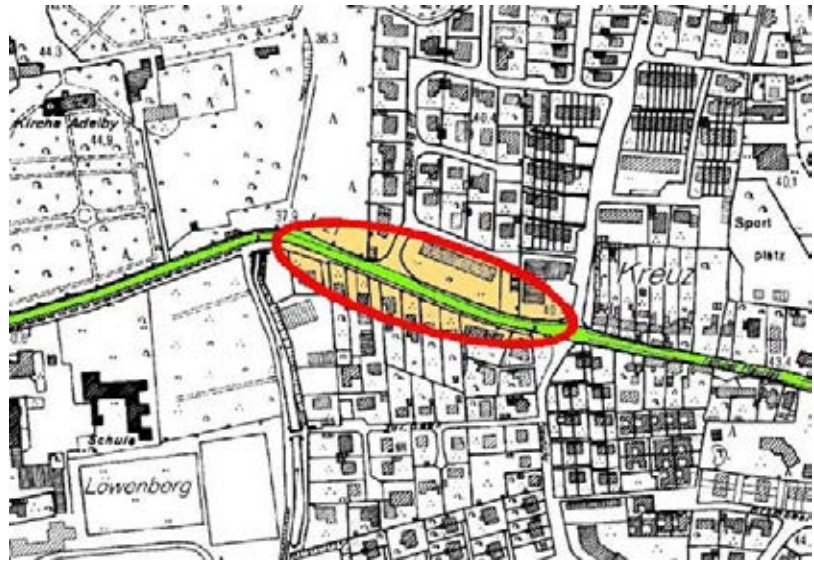
	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	6	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	210 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	10.070	380	0	67	100	0	56	94
1	4.680	200	1	64	79	1	53	74
2	4.840	200	2	64	80	2	53	75
3	5.030	200	3	64	81	3	53	76
4	10.070	390	4	67	100	4	56	94

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,93	0,24	0	25.731	151.507	0	3,98	20
1	0,43	0,11	1	11.958	70.823	1	-	0
2	0,45	0,11	2	12.366	73.123	2	-	0
3	0,46	0,12	3	12.852	75.855	3	-	0
4	0,93	0,24	4	25.731	151.684	4	3,98	20

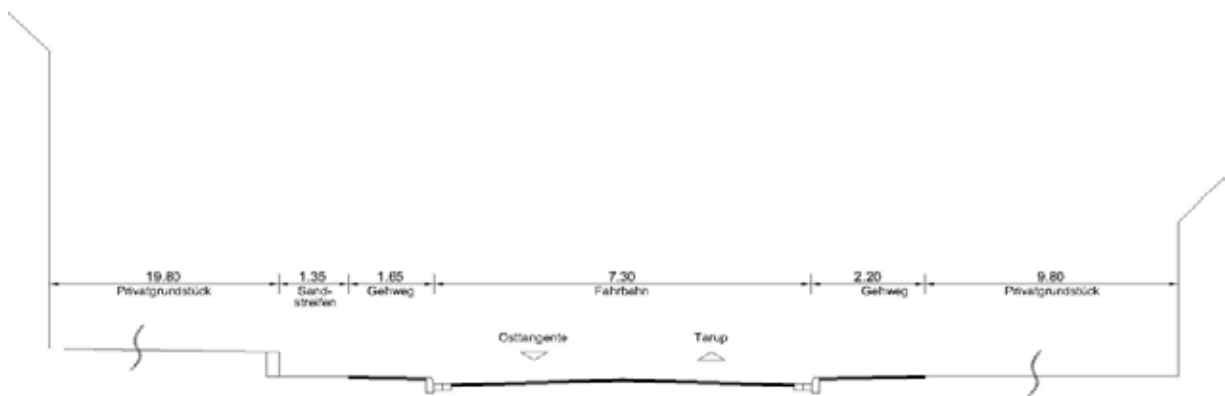
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwarezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	4,49	0,416	8,672	0,134	0,048	0,31	101,7
1	2,35	0,218	5,981	0,070	0,025	0,21	47,7
2	2,43	0,225	6,081	0,072	0,026	0,21	49,2
3	2,53	0,234	6,198	0,075	0,027	0,22	51,0
4	4,49	0,417	8,672	0,134	0,048	0,31	101,9

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osten	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 7 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 5 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 20 [EW]	Betroffene Anwohner 13 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 3
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 15,65 [m]	von Fahrbahnachse 26,45 [m]
vom Fahrbahnrand 12 [m]	vom Fahrbahnrand 22,8 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

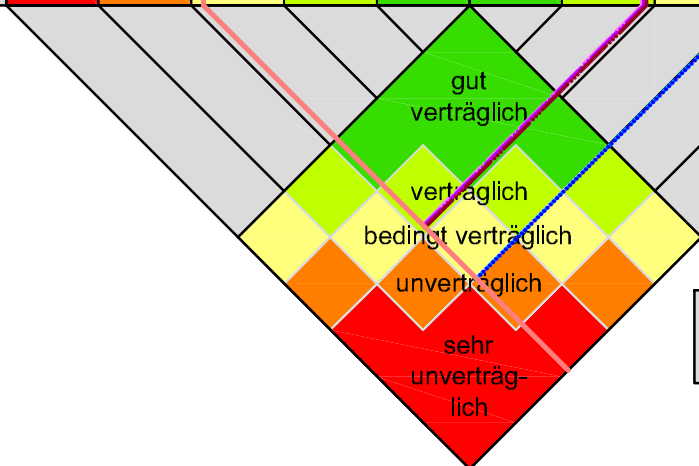
6

Straßenname

Taruper Hauptstraße

Analyse der Verträglichkeit

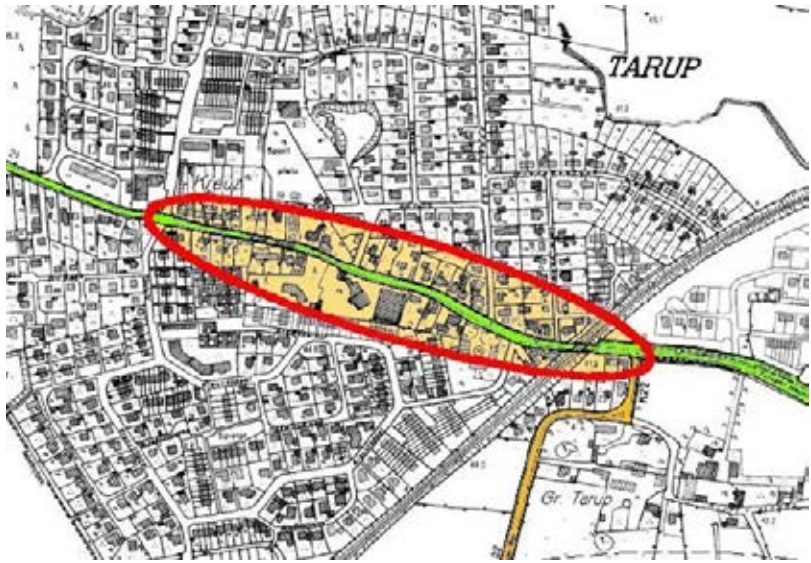
	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 200	200 - 400	400 - 600	600 - 800	800 - 1000	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	7	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	640 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	7.490	280	0	70	464	0	59	435
1	2.530	110	1	65	335	1	54	314
2	2.350	110	2	65	328	2	54	307
3	2.460	110	3	65	332	3	54	311
4	7.490	290	4	70	464	4	59	435

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	2,11	0,53	0	58.323	343.276	0	1,52	28
1	0,71	0,18	1	19.701	116.784	1	-	0
2	0,66	0,17	2	18.299	108.898	2	-	0
3	0,69	0,18	3	19.156	113.717	3	-	0
4	2,11	0,53	4	58.323	343.815	4	1,52	28

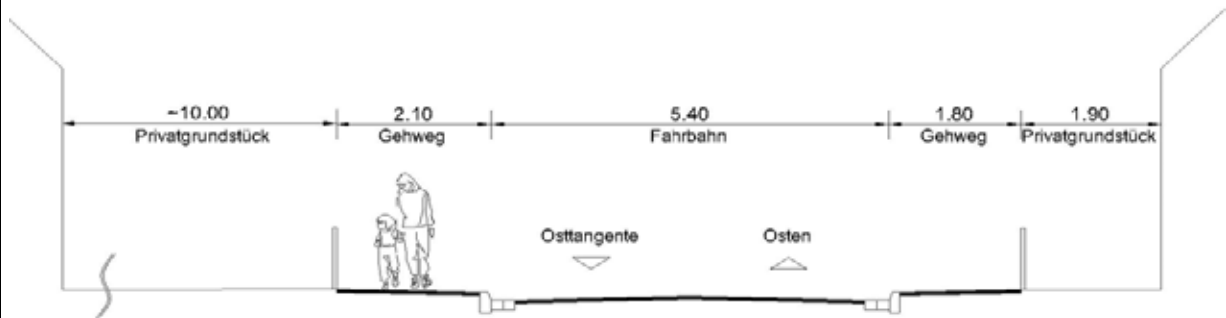
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	6,13	0,567	10,572	0,182	0,066	1,57	230,5
1	2,07	0,192	6,177	0,062	0,022	0,88	78,7
2	1,93	0,179	5,952	0,058	0,021	0,85	73,5
3	2,02	0,187	6,091	0,060	0,022	0,87	76,7
4	6,13	0,567	10,572	0,182	0,066	1,57	231,0

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRСУNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osten	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 6 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 8 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 76 [EW]	Betroffene Anwohner 60 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 6,4 [m]	von Fahrbahnachse 14,8 [m]
vom Fahrbahnrand 3,7 [m]	vom Fahrbahnrand 12,1 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

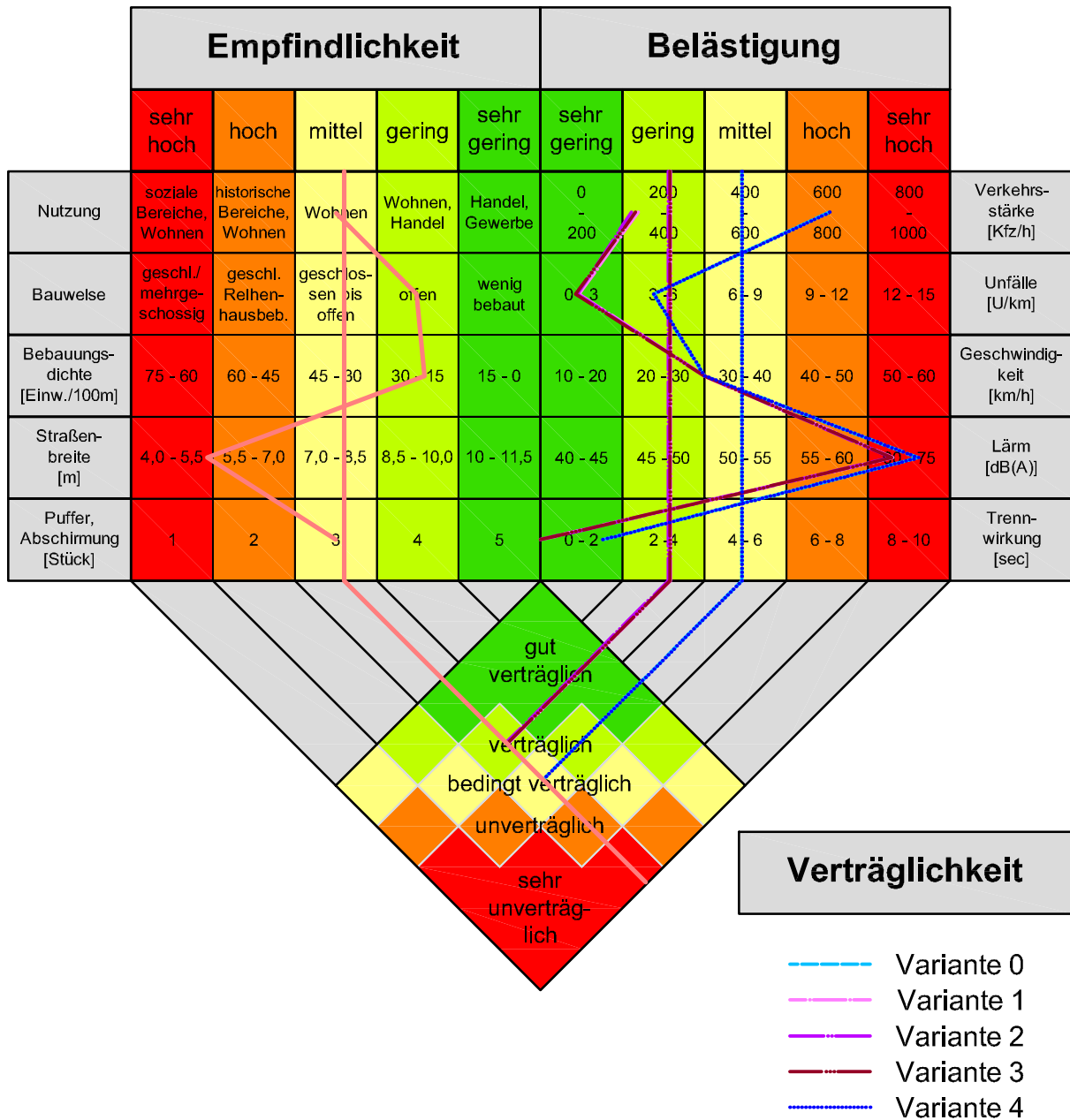
Abschnitt Nr.

7

Straßenname

Taruper Hauptstraße

Analyse der Verträglichkeit



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	8	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	330 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	5.630	240	0	70	42	0	59	39
1	2.080	100	1	65	31	1	54	29
2	2.070	100	2	65	31	2	54	29
3	2.250	100	3	66	32	3	55	30
4	5.650	250	4	70	42	4	59	39

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,82	0,21	0	15.141	120.799	0	-	0
1	0,30	0,08	1	5.573	44.919	1	-	0
2	0,30	0,08	2	5.547	44.716	2	-	0
3	0,33	0,08	3	6.029	48.381	3	-	0
4	0,82	0,21	4	15.195	121.462	4	-	0

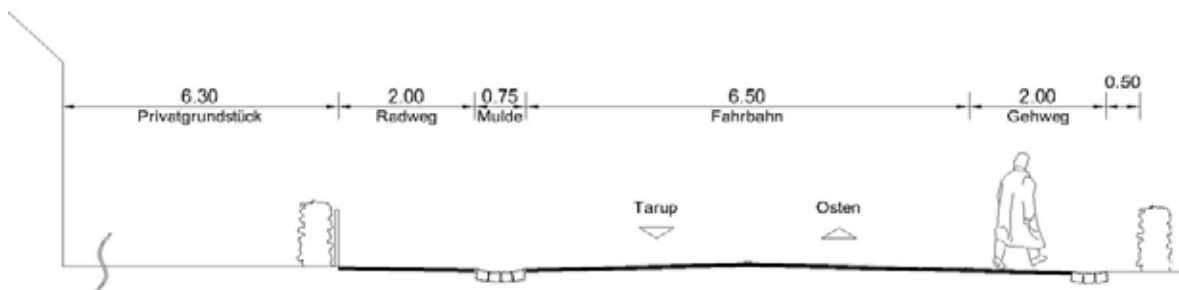
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	2,93	0,264	8,823	0,099	0,035	0,11	70,8
1	1,08	0,098	5,367	0,037	0,013	0,07	26,4
2	1,08	0,097	5,354	0,037	0,013	0,07	26,3
3	1,17	0,106	5,584	0,040	0,014	0,07	28,4
4	2,94	0,265	8,838	0,100	0,035	0,11	71,3

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRСУNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osten	Richtung Tarup
Richtung (Abschnitt) 9 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 7 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 2 [EW]	Betroffene Anwohner 10 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 9,05 [m]	von Fahrbahnachse 12,3 [m]
vom Fahrbahnrand 5,8 [m]	vom Fahrbahnrand 9,05 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

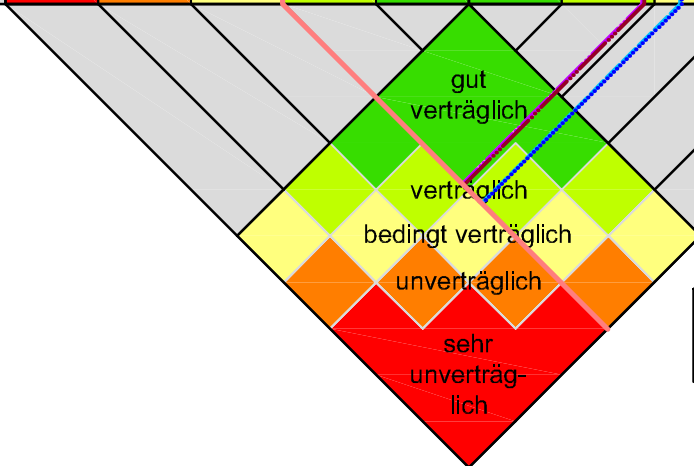
8

Straßenname

Taruper Hauptstraße

Analyse der Verträglichkeit

	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 30	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 10	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- ⋯⋯⋯ Variante 0
- - - - - Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- ⋯⋯⋯ Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	9	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	411 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßenoberfläche	1		
Abschnittslänge	380 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	5.630	240	0	70	68	0	59	63
1	2.080	100	1	65	50	1	54	47
2	2.070	100	2	65	50	2	54	47
3	2.250	100	3	66	52	3	55	48
4	5.650	250	4	70	68	4	59	63

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,63	0,17	0	15.618	139.102	0	-	0
1	0,23	0,06	1	5.770	51.726	1	-	0
2	0,23	0,06	2	5.742	51.491	2	-	0
3	0,25	0,07	3	6.242	55.712	3	-	0
4	0,63	0,17	4	15.673	139.866	4	-	0

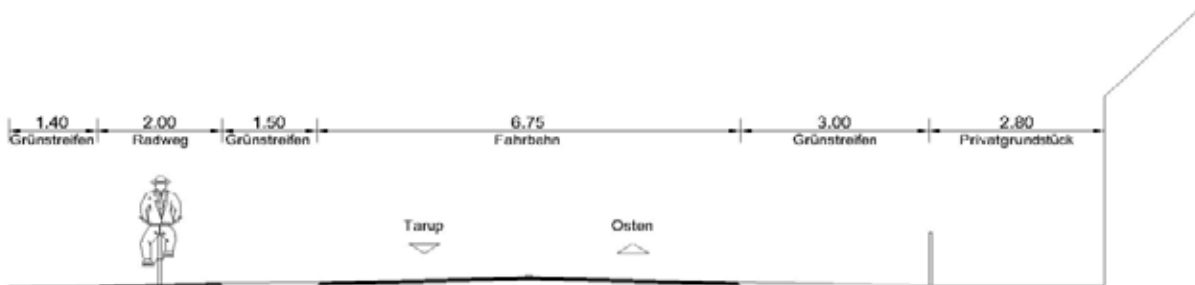
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	3,09	0,278	9,309	0,105	0,037	0,18	81,6
1	1,14	0,103	5,662	0,039	0,014	0,11	30,5
2	1,14	0,103	5,649	0,039	0,014	0,11	30,3
3	1,24	0,111	5,892	0,042	0,015	0,11	32,7
4	3,10	0,280	9,325	0,105	0,037	0,18	82,1

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osten	Richtung Tarup
Richtung (Abschnitt) 10 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 8 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 16 [EW]	Betroffene Anwohner 2 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 9,15 [m]	von Fahrbahnachse 9,85 [m]
vom Fahrbahnrand 5,8 [m]	vom Fahrbahnrand 6,5 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

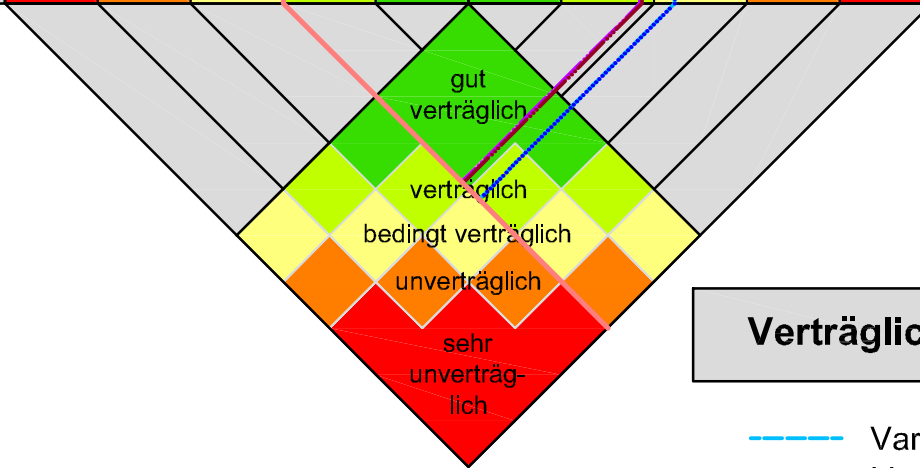
9

Straßenname

Taruper Hauptstraße

Analyse der Verträglichkeit

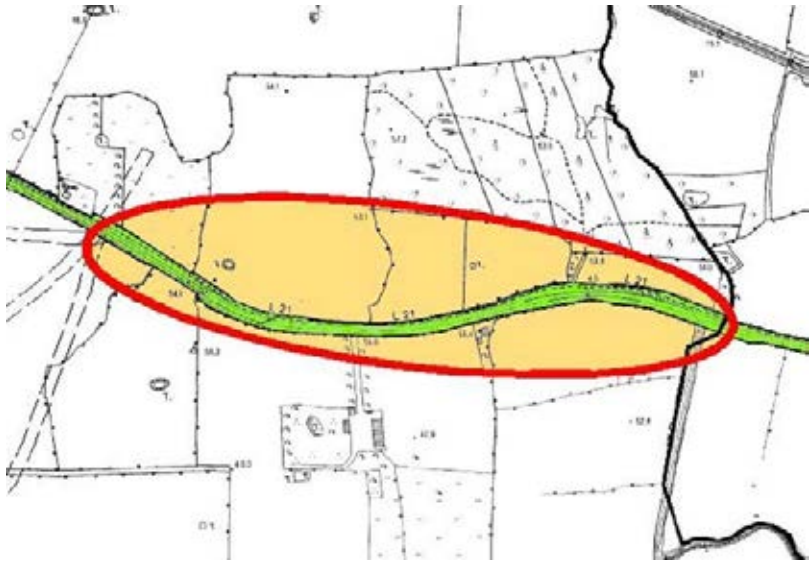
	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- - - - Variante 0
- - - - Variante 1
- - - - Variante 2
- - - - Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	10	Straßenname	Taruper Hauptstraße
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	L (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	810 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	5.120	230	0	69	11	0	59	11
1	5.110	230	1	69	11	1	59	11
2	5.110	230	2	69	11	2	59	11
3	5.110	230	3	69	11	3	59	11
4	5.130	240	4	69	11	4	59	11

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,53	0,17	0	17.095	276.551	0	-	0
1	0,53	0,17	1	17.062	276.038	1	-	0
2	0,53	0,17	2	17.062	276.038	2	-	0
3	0,53	0,17	3	17.062	276.038	3	-	0
4	0,53	0,17	4	17.139	277.676	4	-	0

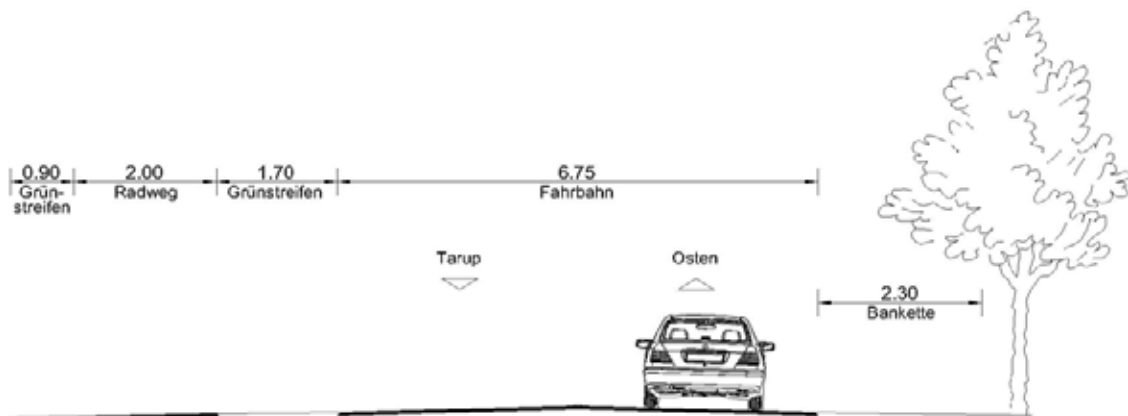
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	3,96	0,188	8,731	0,098	0,044	0,03	168,1
1	3,96	0,188	8,723	0,098	0,044	0,03	167,7
2	3,96	0,188	8,723	0,098	0,044	0,03	167,7
3	3,96	0,188	8,723	0,098	0,044	0,03	167,7
4	3,97	0,189	8,740	0,098	0,044	0,03	168,9


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osten	Richtung Tarup
Richtung (Abschnitt) 9 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) - [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 100 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 100 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 3 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 0
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 10,35 [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand 7 [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	11	Straßenname	Osttangente
Straßentyp	221 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	620 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	20.180	760	0	66	0	0	55	0
1	15.070	550	1	65	0	1	54	0
2	15.060	550	2	65	0	2	54	0
3	15.210	550	3	65	0	3	54	0
4	20.830	810	4	66	0	4	55	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,93	0,26	0	65.244	795.889	0	-	0
1	0,69	0,20	1	48.723	593.490	1	-	0
2	0,69	0,20	2	48.690	593.114	2	-	0
3	0,70	0,20	3	49.175	598.753	3	-	0
4	0,96	0,27	4	67.345	822.779	4	-	0

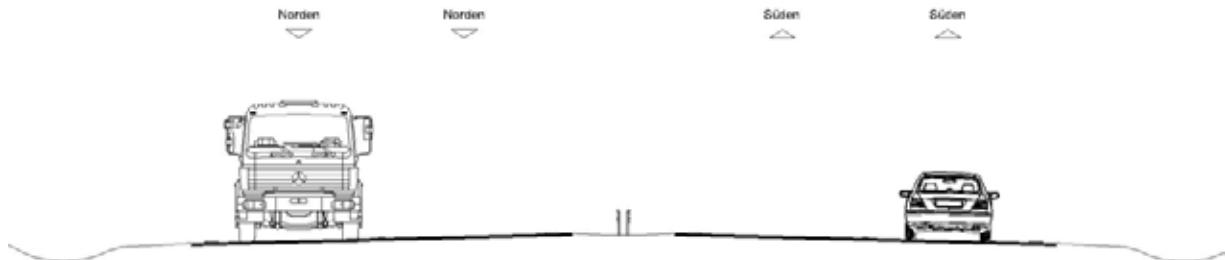
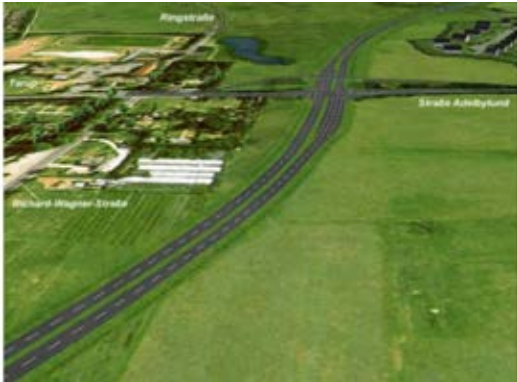
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	8,47	0,613	18,038	0,269	0,101	0,00	454,2
1	6,32	0,457	15,856	0,201	0,075	0,00	338,3
2	6,32	0,457	15,851	0,200	0,075	0,00	338,1
3	6,38	0,462	15,922	0,202	0,076	0,00	341,2
4	8,74	0,634	18,285	0,278	0,104	0,00	470,0


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Norden	Richtung Süden
Richtung (Abschnitt) 3 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 12 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 70 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 70 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRRICHTUNG RECHTS	IN FAHRRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	12	Straßenname	Osttangente
Straßentyp	221 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	640 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	20.130	780	0	67	0	0	56	0
1	15.070	550	1	66	0	1	55	0
2	15.690	570	2	66	0	2	55	0
3	15.540	570	3	66	0	3	55	0
4	20.800	840	4	67	0	4	56	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,96	0,27	0	62.987	824.344	0	-	0
1	0,72	0,20	1	47.153	615.375	1	-	0
2	0,74	0,21	2	49.093	640.556	2	-	0
3	0,74	0,21	3	48.624	634.715	3	-	0
4	0,99	0,28	4	65.084	853.544	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	8,88	0,598	18,019	0,272	0,105	0,00	474,4
1	6,64	0,447	15,856	0,203	0,078	0,00	353,4
2	6,91	0,465	16,146	0,211	0,081	0,00	367,8
3	6,85	0,461	16,077	0,209	0,081	0,00	364,6
4	9,18	0,618	18,274	0,282	0,108	0,00	491,9


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Norden	Richtung Süden
Richtung (Abschnitt) 11 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 13 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 80 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 70 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 80 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	13	Straßenname	Osttangente
Straßentyp	221 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	1.320 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	21.690	920	0	67	0	0	56	0
1	22.200	940	1	67	0	1	57	0
2	22.200	940	2	67	0	2	57	0
3	22.200	940	3	67	0	3	57	0
4	21.700	940	4	67	0	4	56	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	2,12	0,60	0	130.660	1.848.872	0	-	0
1	2,17	0,61	1	133.733	1.892.167	1	-	0
2	2,17	0,61	2	133.733	1.892.167	2	-	0
3	2,17	0,61	3	133.733	1.892.167	3	-	0
4	2,12	0,60	4	130.721	1.851.857	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	10,04	0,630	18,603	0,299	0,118	0,00	1.075,3
1	10,27	0,645	18,787	0,306	0,120	0,00	1.100,4
2	10,27	0,645	18,787	0,306	0,120	0,00	1.100,4
3	10,27	0,645	18,787	0,306	0,120	0,00	1.100,4
4	10,04	0,631	18,606	0,300	0,118	0,00	1.077,9


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Norden	Richtung Süden
Richtung (Abschnitt) 12 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) - [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 80 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 80 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 80 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 80 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	14	Straßenname	Bahnhofstraße
Straßentyp	512 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	150 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	8.570	640	0	70	146	0	60	144
1	9.380	700	1	71	150	1	60	148
2	9.380	700	2	71	150	2	60	148
3	9.380	700	3	71	150	3	60	148
4	9.210	660	4	71	149	4	60	147

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,83	0,18	0	11.935	86.780	0	2,67	15
1	0,91	0,19	1	13.140	94.977	1	3,42	20
2	0,91	0,19	2	13.140	94.977	2	3,42	20
3	0,91	0,19	3	13.140	94.977	3	3,42	20
4	0,89	0,19	4	12.882	92.937	4	3,27	19

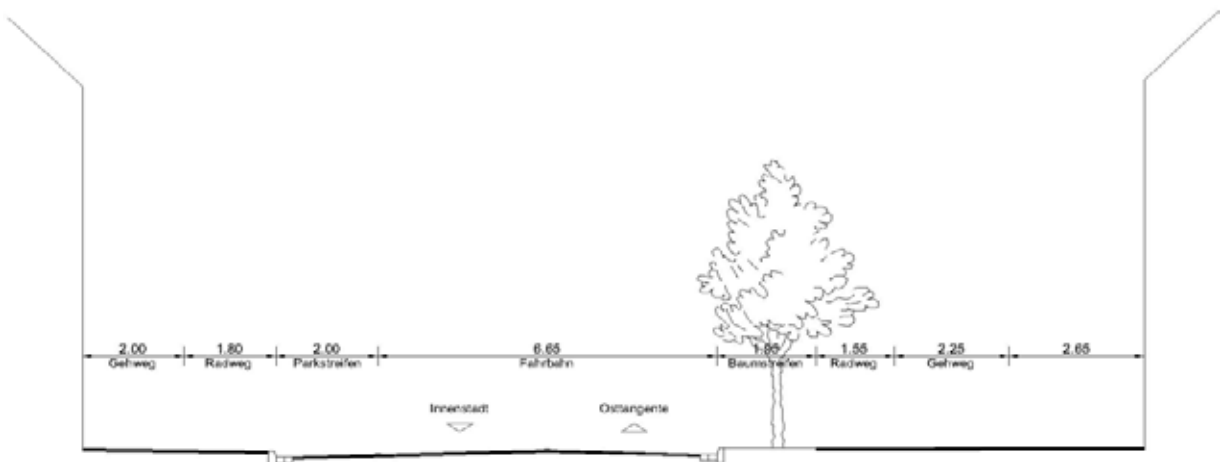
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	4,56	0,503	10,931	0,160	0,056	0,45	52,0
1	4,99	0,551	11,412	0,176	0,061	0,47	56,9
2	4,99	0,551	11,412	0,176	0,061	0,47	56,9
3	4,99	0,551	11,412	0,176	0,061	0,47	56,9
4	4,89	0,540	11,313	0,172	0,060	0,47	55,6

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osttangente	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 15 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) - [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 28 [EW]	Betroffene Anwohner 10 [EW]
Stockwerke 3	Stockwerke 2
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 9,15 [m]	von Fahrbahnachse 11,75 [m]
vom Fahrbahnrand 5,8 [m]	vom Fahrbahnrand 8,4 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

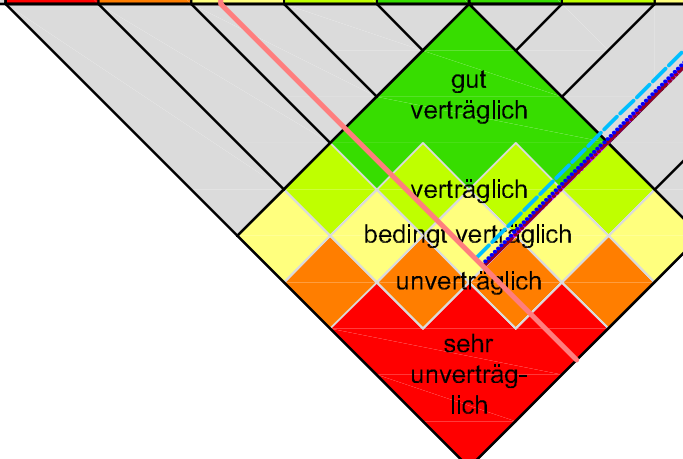
14

Straßenname

Bahnhofstraße

Analyse der Verträglichkeit


	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrschossig	geschl. Reihensubeb.	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	15	Straßenname	Mühlendamm
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	440 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	10.040	740	0	70	287	0	59	267
1	10.850	800	1	70	294	1	59	273
2	10.850	800	2	70	294	2	59	273
3	10.850	800	3	70	294	3	59	273
4	10.680	760	4	70	292	4	59	272

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	1,94	0,49	0	36.373	297.900	0	3,98	47
1	2,10	0,53	1	39.456	321.944	1	4,63	63
2	2,10	0,53	2	39.456	321.944	2	4,63	63
3	2,10	0,53	3	39.456	321.944	3	4,63	63
4	2,07	0,52	4	38.801	315.961	4	4,50	60

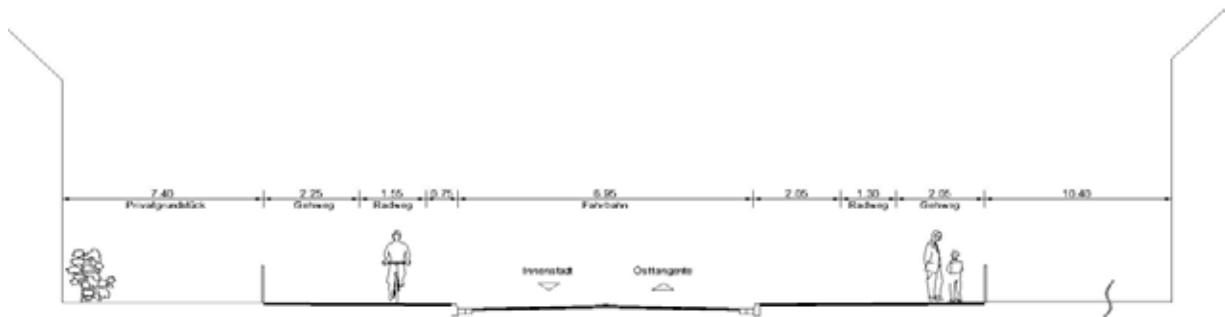
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	3,16	0,289	8,407	0,112	0,039	0,71	178,5
1	3,41	0,312	8,720	0,121	0,042	0,73	192,9
2	3,41	0,312	8,720	0,121	0,042	0,73	192,9
3	3,41	0,312	8,720	0,121	0,042	0,73	192,9
4	3,35	0,307	8,656	0,119	0,041	0,73	189,0

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

<p>Richtung Osttangente</p> <p>Richtung (Abschnitt) 16 [Nr.]</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]</p> <p>V_{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]</p> <p>Längsneigung 0 [%]</p> <p>+ Steigung, - Gefälle</p>	<p>Richtung Innenstadt</p> <p>Richtung (Abschnitt) 14 [Nr.]</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]</p> <p>V_{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]</p> <p>Längsneigung 0 [%]</p> <p>+ Steigung, - Gefälle</p>
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
<p>Betroffene Anwohner 56 [EW]</p> <p>Stockwerke 5</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge</p> <p>Bebauungsabstand</p> <p>von Fahrbahnachse 19,15 [m]</p> <p>vom Fahrbahnrand 15,8 [m]</p>	<p>Betroffene Anwohner 23 [EW]</p> <p>Stockwerke 2</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge</p> <p>Bebauungsabstand</p> <p>von Fahrbahnachse 15,45 [m]</p> <p>vom Fahrbahnrand 11,95 [m]</p>



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

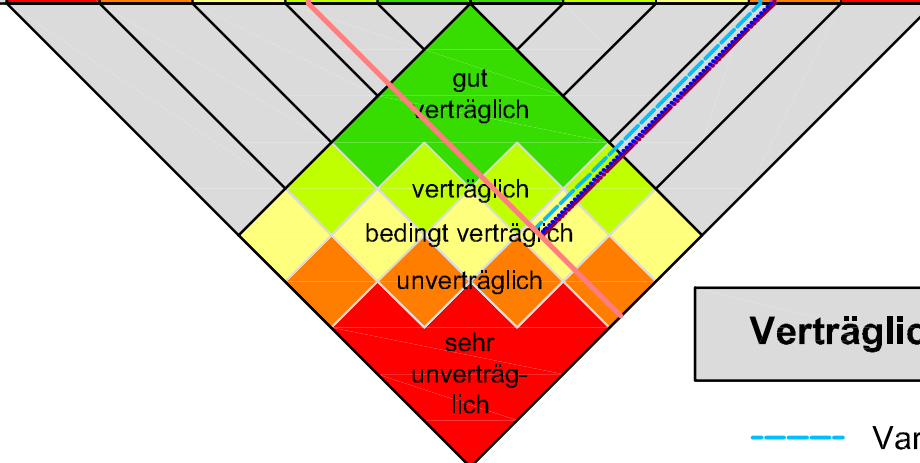
15

Straßenname

Mühlendamm

Analyse der Verträglichkeit


	Empfindlichkeit					Belastung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	16	Straßenname	Munketoft
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	430 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	6.080	510	0	70	529	0	59	493
1	6.900	580	1	71	549	1	60	512
2	6.900	580	2	71	549	2	60	512
3	6.900	580	3	71	549	3	60	512
4	6.730	540	4	71	545	4	60	508

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	1,15	0,29	0	21.328	178.358	0	-	8
1	1,31	0,33	1	24.248	202.453	1	0,88	20
2	1,31	0,33	2	24.248	202.453	2	0,88	20
3	1,31	0,33	3	24.248	202.453	3	0,88	20
4	1,27	0,32	4	23.640	196.607	4	0,67	17

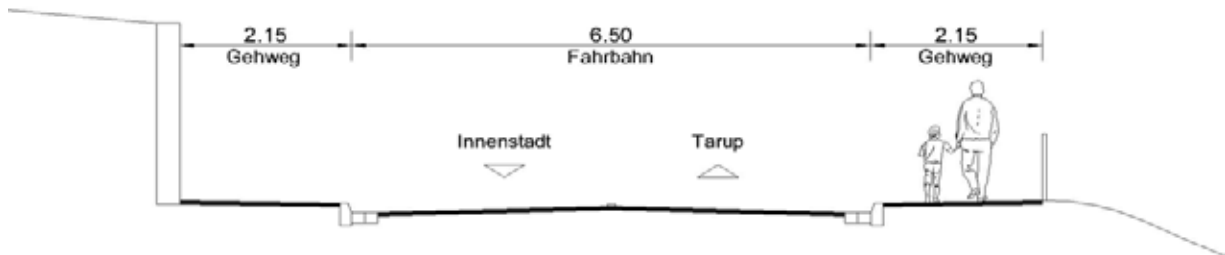
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamt-wartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	2,63	0,241	6,198	0,094	0,033	1,08	107,5
1	2,99	0,274	6,592	0,107	0,037	1,15	122,1
2	2,99	0,274	6,592	0,107	0,037	1,15	122,1
3	2,99	0,274	6,592	0,107	0,037	1,15	122,1
4	2,91	0,266	6,513	0,103	0,036	1,14	118,3

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osttangente Richtung (Abschnitt) 17 [Nr.]	Richtung Innenstadt Richtung (Abschnitt) 15 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 82 [EW] Stockwerke 3 <input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse 30,7 [m] vom Fahrbahnrand 27,4 [m]	Betroffene Anwohner 82 [EW] Stockwerke 3 <input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse 8,3 [m] vom Fahrbahnrand 5 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

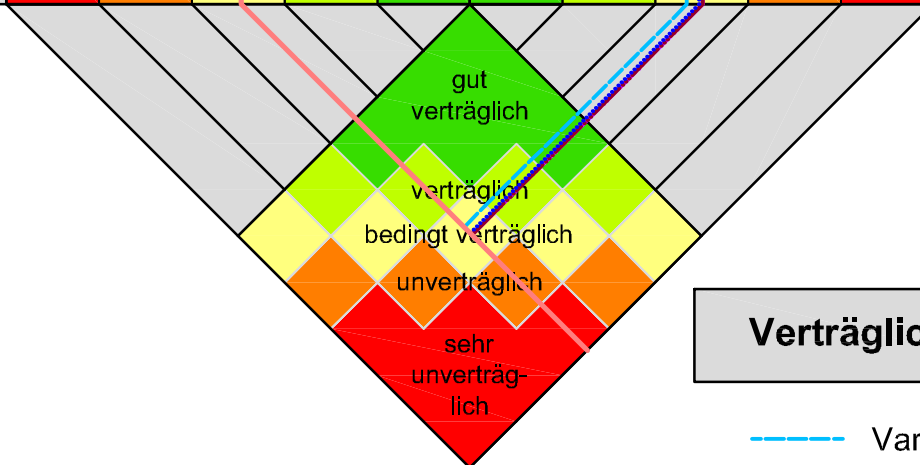
16

Straßenname

Munketoft

Analyse der Verträglichkeit

	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	17	Straßenname	Munketoft
Straßentyp	412 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	550 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	4.820	200	0	63	190	0	52	177
1	5.640	270	1	64	199	1	53	186
2	5.640	270	2	64	199	2	53	186
3	5.640	270	3	64	199	3	53	186
4	5.480	240	4	64	198	4	53	184

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,78	0,21	0	19.403	172.133	0	-	0
1	0,91	0,24	1	22.722	202.952	1	-	2
2	0,91	0,24	2	22.722	202.952	2	-	2
3	0,91	0,24	3	22.722	202.952	3	-	2
4	0,89	0,23	4	22.073	196.241	4	-	2

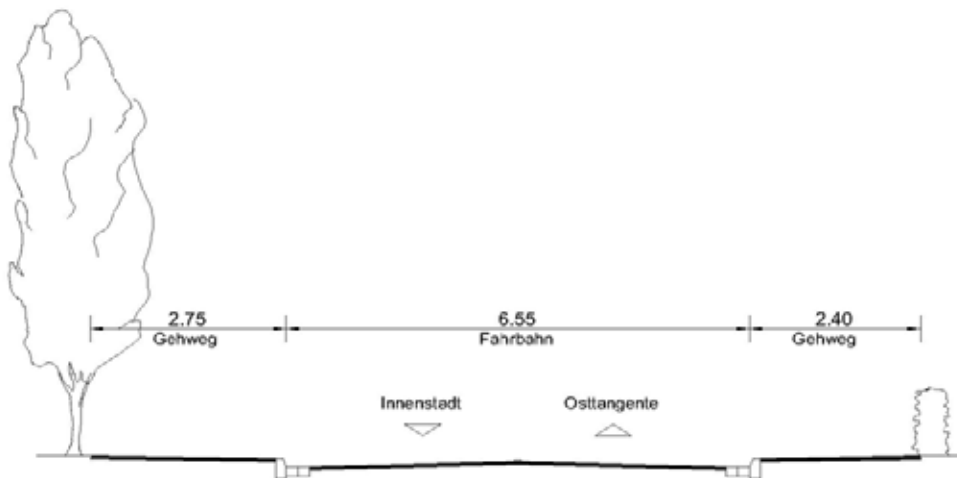
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamt-wartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	1,35	0,121	5,530	0,046	0,016	0,46	100,9
1	1,58	0,142	5,974	0,054	0,019	0,50	119,5
2	1,58	0,142	5,974	0,054	0,019	0,50	119,5
3	1,58	0,142	5,974	0,054	0,019	0,50	119,5
4	1,53	0,138	5,890	0,052	0,018	0,49	115,2

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Osttangente	Richtung Innenstadt
Richtung (Abschnitt) 45 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 16 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 80 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 3	Stockwerke 0
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 30,7 [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand 27,4 [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

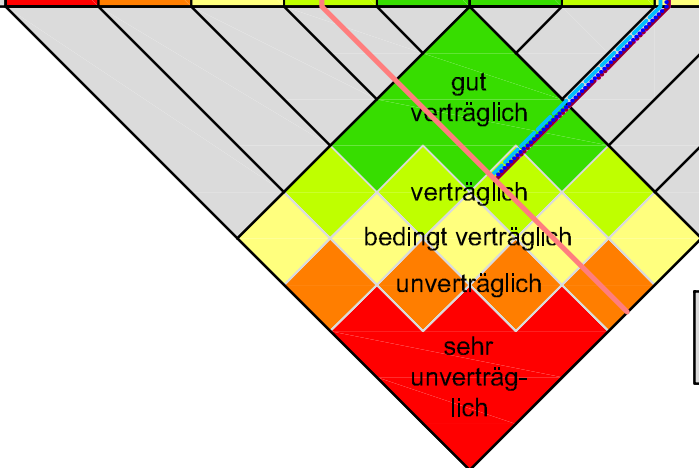
17

Straßenname

Munketoft

Analyse der Verträglichkeit


	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 300	300 - 600	600 - 900	900 - 1200	1200 - 1500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	18	Straßenname	Ringstraße
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	830 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	2.830	90	0	65	93	0	54	92
1	1.660	40	1	62	79	1	52	78
2	1.830	40	2	63	82	2	52	80
3	1.870	40	3	63	82	3	53	81
4	2.890	110	4	65	94	4	54	92

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,28	0,09	0	17.147	150.674	0	-	0
1	0,17	0,05	1	10.058	87.568	1	-	0
2	0,18	0,06	2	11.088	96.275	2	-	0
3	0,19	0,06	3	11.331	98.324	3	-	0
4	0,29	0,09	4	17.511	155.018	4	-	0

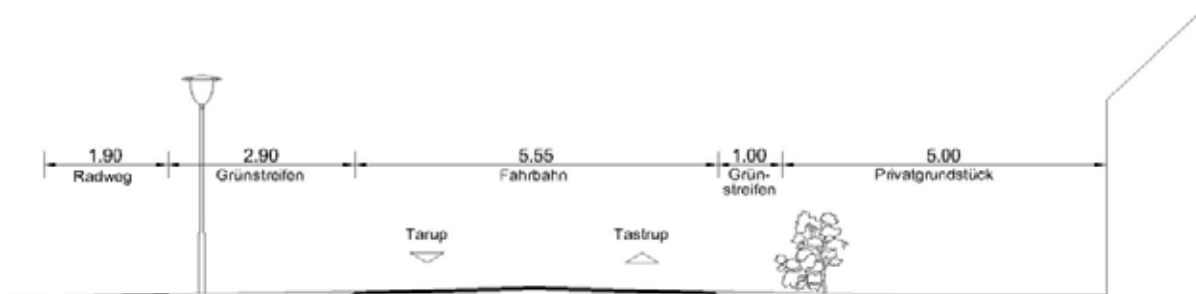
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	1,16	0,104	4,981	0,039	0,014	0,18	87,6
1	0,68	0,061	3,805	0,023	0,008	0,14	50,6
2	0,75	0,067	3,998	0,025	0,009	0,14	55,6
3	0,77	0,068	4,042	0,025	0,009	0,15	56,7
4	1,19	0,107	5,034	0,040	0,014	0,18	90,5

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Norden
Richtung (Abschnitt) 19 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 45 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 35 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 0
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 8,8 [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand 6 [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	19	Straßenname	Ringstraße
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	GV (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	240 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.340	60	0	56	17	0	45	16
1	1.250	60	1	55	17	1	44	16
2	1.250	60	2	55	17	2	44	16
3	1.250	60	3	55	17	3	44	16
4	1.370	70	4	56	17	4	45	16

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,04	0,01	0	2.348	20.949	0	-	0
1	0,04	0,01	1	2.190	19.616	1	-	0
2	0,04	0,01	2	2.190	19.616	2	-	0
3	0,04	0,01	3	2.190	19.616	3	-	0
4	0,04	0,01	4	2.400	21.577	4	-	0

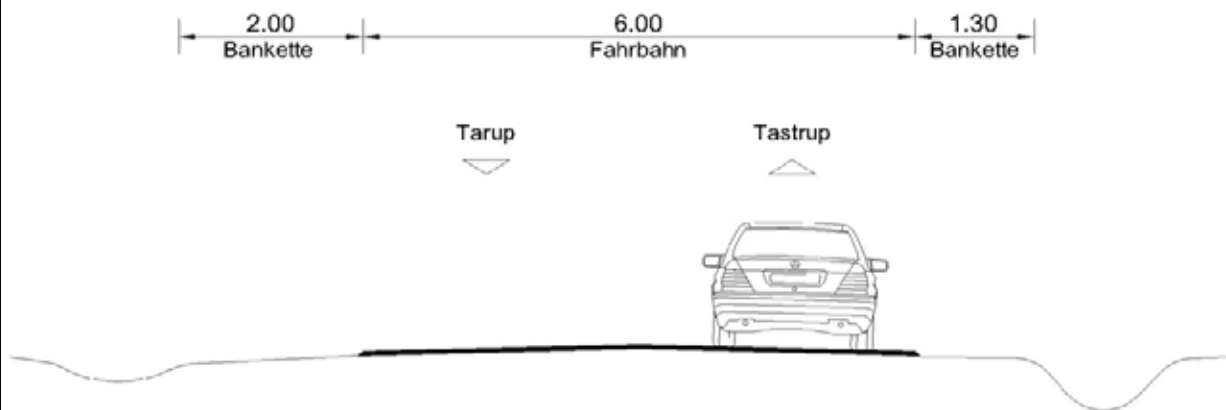
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwarezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,37	0,034	2,874	0,013	0,004	0,04	12,3
1	0,35	0,032	2,774	0,012	0,004	0,03	11,5
2	0,35	0,032	2,774	0,012	0,004	0,03	11,5
3	0,35	0,032	2,774	0,012	0,004	0,03	11,5
4	0,38	0,035	2,906	0,013	0,005	0,04	12,7


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Norden
Richtung (Abschnitt) 20 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 18 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 12 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 0
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 34 [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand 30 [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	20	Straßenname	Himmelberg
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	GV (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	410 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.340	60	0	54	0	0	43	0
1	1.250	60	1	54	0	1	43	0
2	1.250	60	2	54	0	2	43	0
3	1.250	60	3	54	0	3	43	0
4	1.370	70	4	54	0	4	43	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,07	0,02	0	4.011	35.788	0	-	0
1	0,06	0,02	1	3.741	33.511	1	-	0
2	0,06	0,02	2	3.741	33.511	2	-	0
3	0,06	0,02	3	3.741	33.511	3	-	0
4	0,07	0,02	4	4.100	36.861	4	-	0

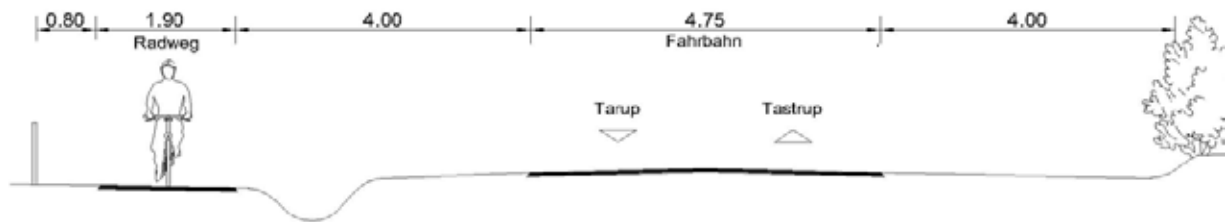
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,37	0,034	2,937	0,013	0,004	0,00	21,0
1	0,35	0,032	2,835	0,012	0,004	0,00	19,7
2	0,35	0,032	2,835	0,012	0,004	0,00	19,7
3	0,35	0,032	2,835	0,012	0,004	0,00	19,7
4	0,38	0,035	2,971	0,013	0,005	0,00	21,7

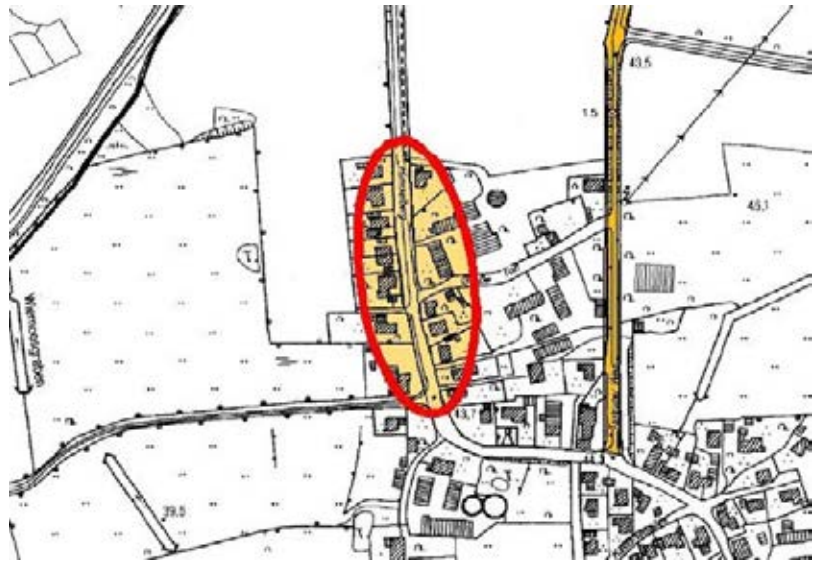
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Ringstraße
Richtung (Abschnitt) 19 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 21 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	21	Straßenname	Himmelberg
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	212 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.340	60	0	60	90	0	50	89
1	1.250	60	1	60	88	1	49	87
2	1.250	60	2	60	88	2	49	87
3	1.250	60	3	60	88	3	49	87
4	1.370	70	4	60	91	4	50	90

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,13	0,03	0	2.306	18.518	0	-	0
1	0,12	0,03	1	2.151	17.341	1	-	0
2	0,12	0,03	2	2.151	17.341	2	-	0
3	0,12	0,03	3	2.151	17.341	3	-	0
4	0,13	0,03	4	2.357	19.075	4	-	0

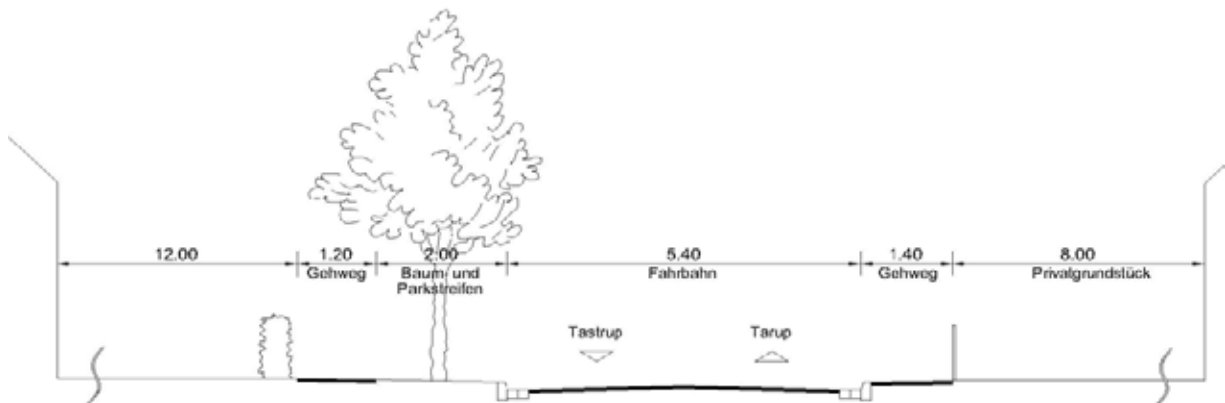
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamt-wartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,50	0,045	3,109	0,017	0,006	0,16	10,9
1	0,47	0,042	3,001	0,016	0,006	0,15	10,2
2	0,47	0,042	3,001	0,016	0,006	0,15	10,2
3	0,47	0,042	3,001	0,016	0,006	0,15	10,2
4	0,51	0,046	3,144	0,018	0,006	0,16	11,3

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Ringstraße
Richtung (Abschnitt) 20 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 22 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 25 [EW]	Betroffene Anwohner 25 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 17,95 [m]	von Fahrbahnachse 12,15 [m]
vom Fahrbahnrand 15,2 [m]	vom Fahrbahnrand 9,4 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

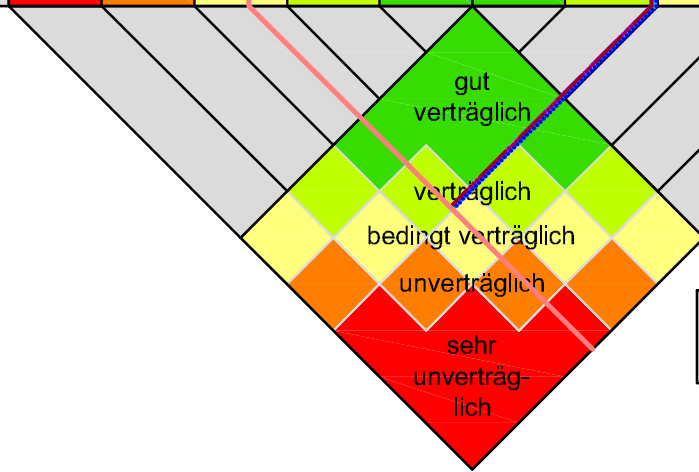
21

Straßenname

Himmelberg

Analyse der Verträglichkeit

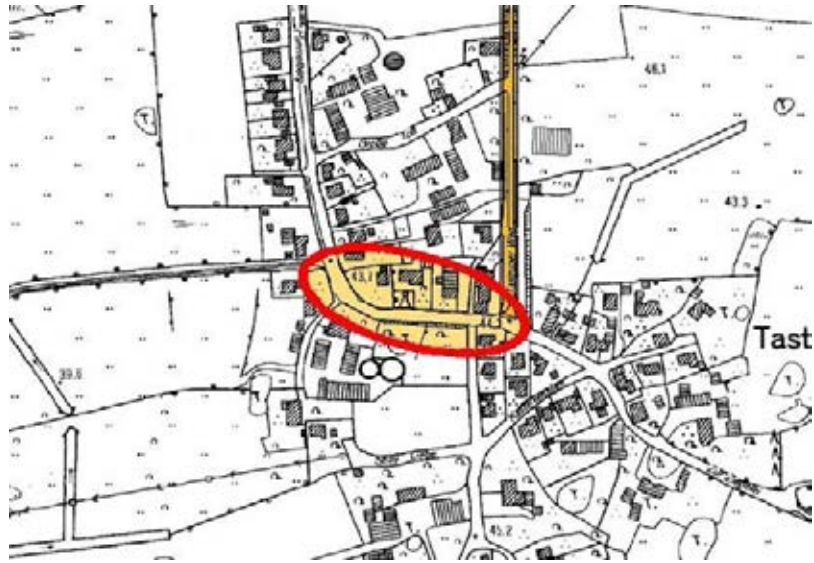
	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 75	75 - 150	150 - 225	225 - 300	300 - 375	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	gesch./mehrgeschossig	gesch. Reihenhausbau	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	22	Straßenname	Himmelberg
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	170 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	370	10	0	57	39	0	47	38
1	0	0	1	41	0	1	40	0
2	0	0	2	41	0	2	40	0
3	0	0	3	41	0	3	40	0
4	370	10	4	57	39	4	47	38

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,03	0,01	0	510	4.014	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,03	0,01	4	510	4.014	4	-	0

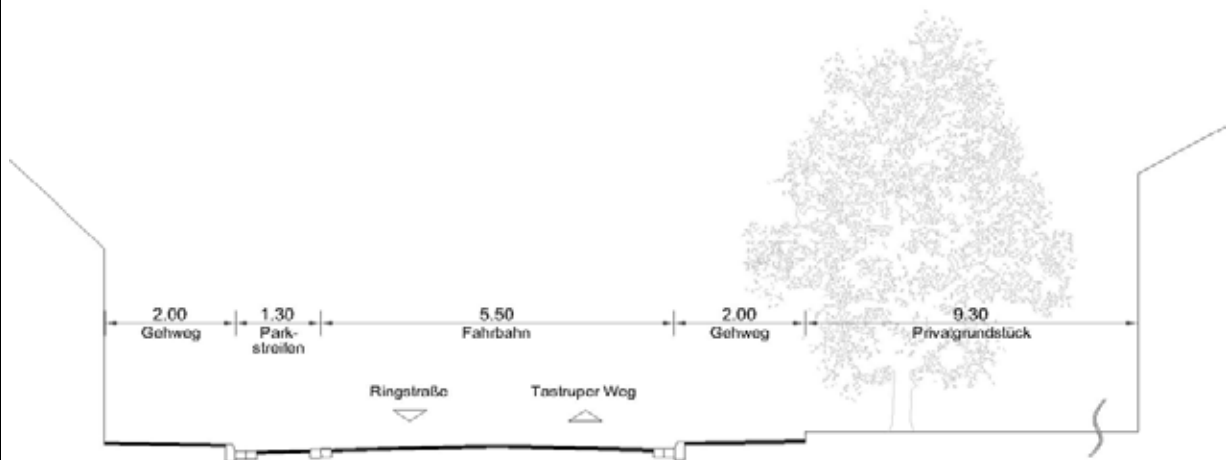
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,22	0,020	2,147	0,007	0,003	0,06	2,3
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,22	0,020	2,147	0,007	0,003	0,06	2,3

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastruper Weg	Richtung Ringstraße
Richtung (Abschnitt) 23 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 21 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 12 [EW]	Betroffene Anwohner 15 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 14,05 [m]	von Fahrbahnachse 6,05 [m]
vom Fahrbahnrand 11,3 [m]	vom Fahrbahnrand 3,3 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

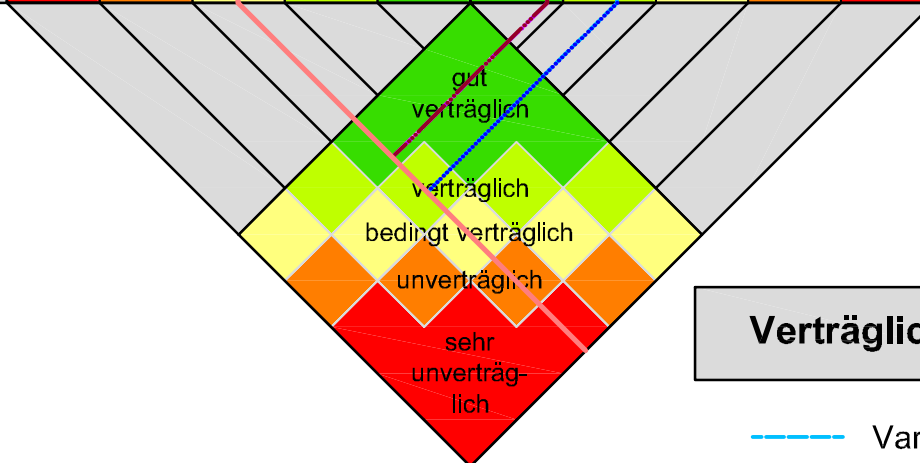
22

Straßenname

Himmelberg

Analyse der Verträglichkeit

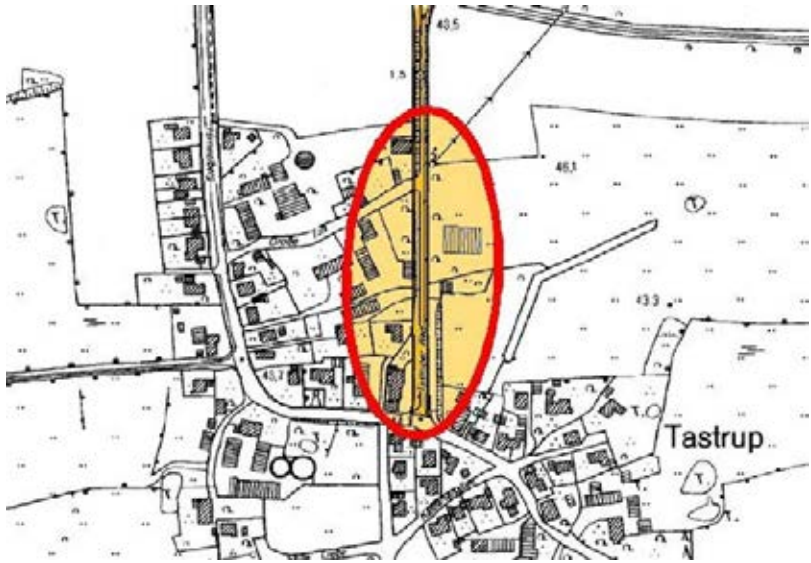
	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 75	75 150	150 225	225 300	300 375	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossener bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 5	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	23	Straßenname	Tastruper Weg
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	250 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.360	40	0	61	54	0	50	50
1	1.000	40	1	60	49	1	49	46
2	1.000	40	2	60	49	2	49	46
3	1.000	40	3	60	49	3	49	46
4	1.360	50	4	61	54	4	50	50

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,15	0,04	0	2.760	21.758	0	-	0
1	0,11	0,03	1	2.029	16.204	1	-	0
2	0,11	0,03	2	2.029	16.204	2	-	0
3	0,11	0,03	3	2.029	16.204	3	-	0
4	0,15	0,04	4	2.760	21.952	4	-	0

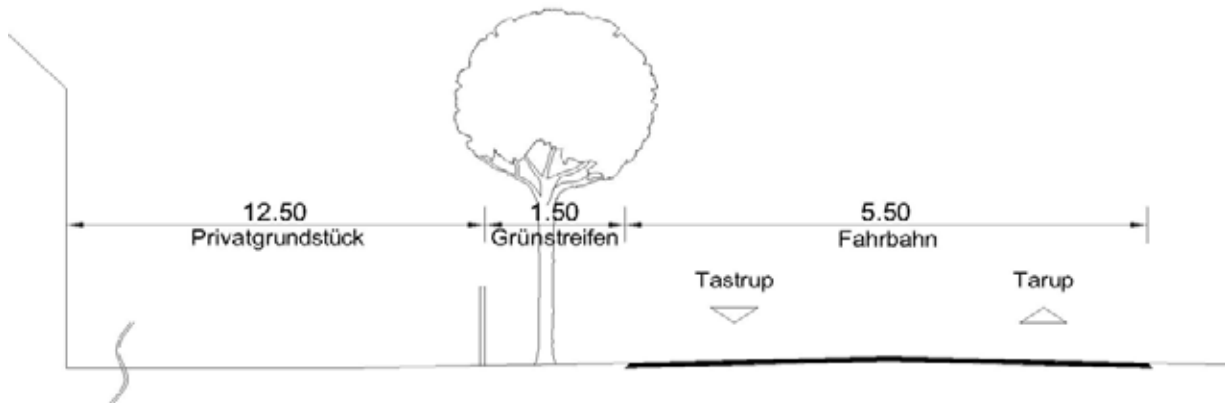
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,46	0,041	3,160	0,015	0,005	0,08	12,6
1	0,34	0,031	2,702	0,012	0,004	0,07	9,5
2	0,34	0,031	2,702	0,012	0,004	0,07	9,5
3	0,34	0,031	2,702	0,012	0,004	0,07	9,5
4	0,46	0,042	3,160	0,016	0,005	0,08	12,8

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Tastrup
Richtung (Abschnitt) 24 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 22 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 26 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 16,75 [m]	von Fahrbahnachse 15,75 [m]
vom Fahrbahnrand 14 [m]	vom Fahrbahnrand 13 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

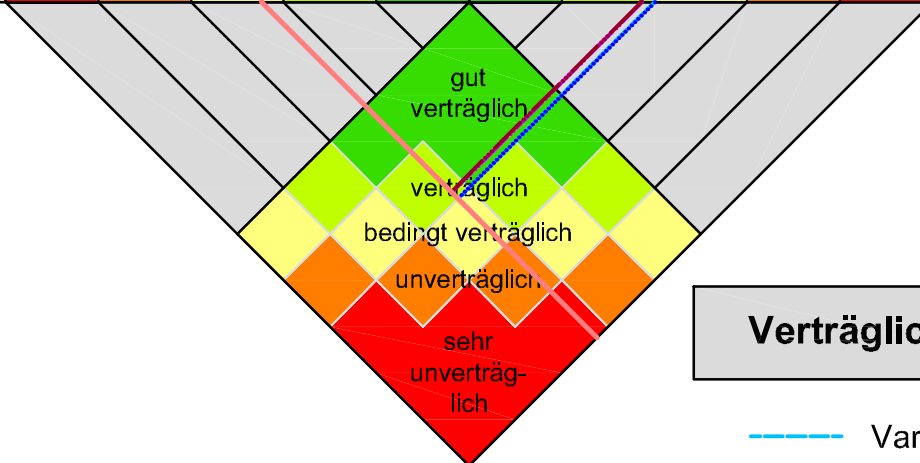
23

Straßenname

Tastruper Weg

Analyse der Verträglichkeit

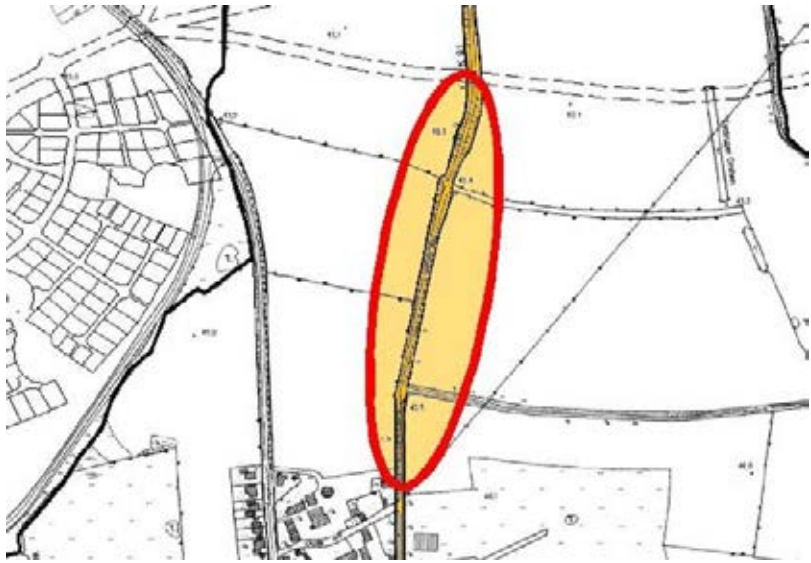
	Empfindlichkeit					Belastigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 75	75 - 150	150 - 225	225 - 300	300 - 375	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausbau	geschlossenen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- Variante 0
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	24	Straßenname	Tastruper Weg
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	560 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.360	40	0	54	0	0	43	0
1	1.000	40	1	52	0	1	42	0
2	1.000	40	2	52	0	2	42	0
3	1.000	40	3	52	0	3	42	0
4	1.360	50	4	54	0	4	43	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,09	0,03	0	4.003	47.900	0	-	0
1	0,07	0,02	1	2.952	35.679	1	-	0
2	0,07	0,02	2	2.952	35.679	2	-	0
3	0,07	0,02	3	2.952	35.679	3	-	0
4	0,09	0,03	4	4.011	48.333	4	-	0

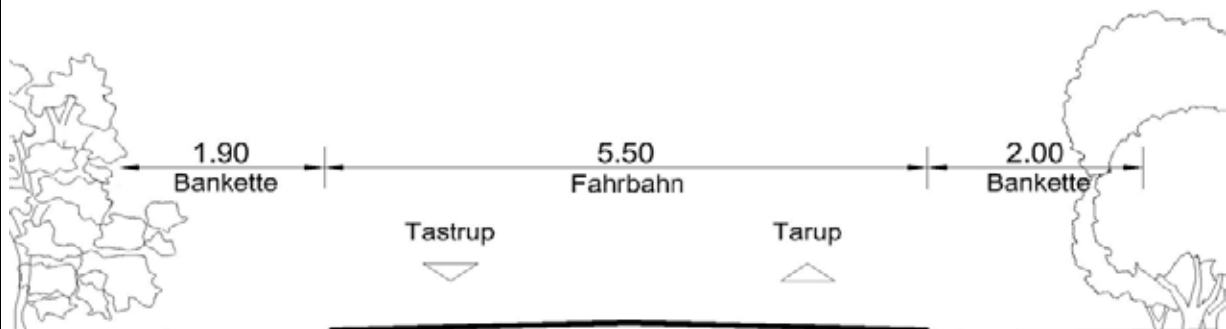
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,39	0,028	2,960	0,012	0,005	0,00	27,1
1	0,29	0,021	2,531	0,009	0,003	0,00	20,3
2	0,29	0,021	2,531	0,009	0,003	0,00	20,3
3	0,29	0,021	2,531	0,009	0,003	0,00	20,3
4	0,39	0,028	2,960	0,012	0,005	0,00	27,5

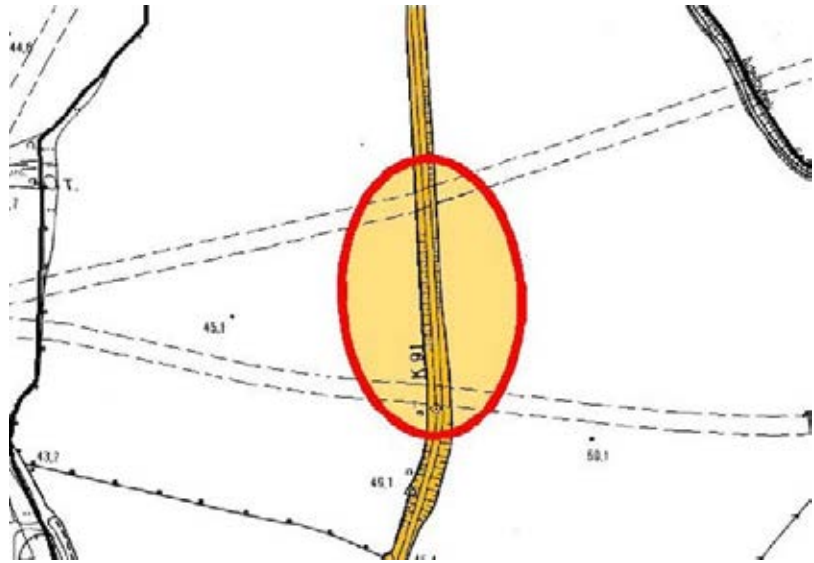
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Tastrup
Richtung (Abschnitt) 25 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 23 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	25	Straßenname	Tastruper Weg
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	170 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.360	40	0	54	0	0	43	0
1	1.000	40	1	52	0	1	42	0
2	1.000	40	2	52	0	2	42	0
3	1.710	40	3	55	0	3	44	0
4	1.360	50	4	54	0	4	43	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,03	0,01	0	1.215	14.541	0	-	0
1	0,02	0,01	1	896	10.831	1	-	0
2	0,02	0,01	2	896	10.831	2	-	0
3	0,04	0,01	3	1.525	18.148	3	-	0
4	0,03	0,01	4	1.218	14.672	4	-	0

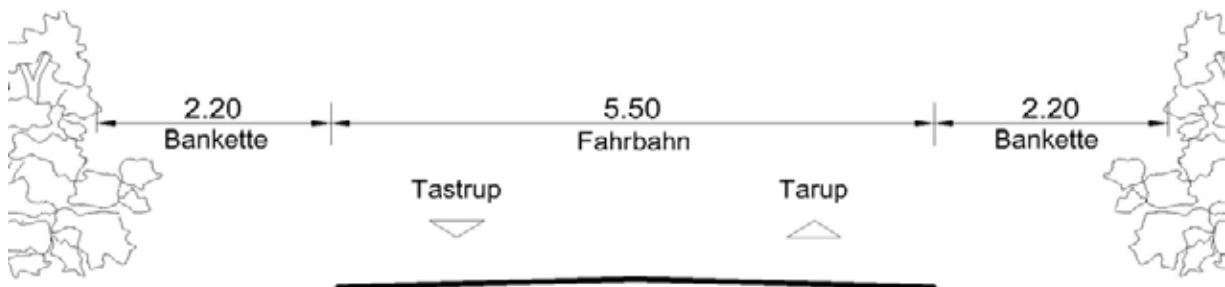
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,39	0,028	2,960	0,012	0,005	0,00	8,2
1	0,29	0,021	2,531	0,009	0,003	0,00	6,2
2	0,29	0,021	2,531	0,009	0,003	0,00	6,2
3	0,49	0,035	3,324	0,015	0,006	0,00	10,2
4	0,39	0,028	2,960	0,012	0,005	0,00	8,3

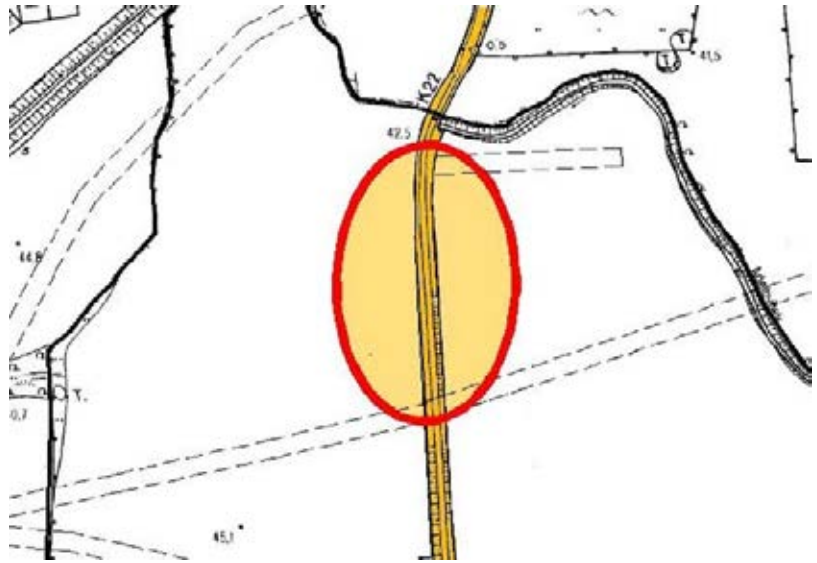
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Tastrup
Richtung (Abschnitt) 24 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 26 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	26	Straßenname	Tastruper Weg
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	210 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	1.360	40	0	52	0	0	41	0
1	1.000	40	1	51	0	1	40	0
2	1.780	40	2	54	0	2	43	0
3	210	10	3	44	0	3	33	0
4	1.360	50	4	52	0	4	41	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,03	0,01	0	2.085	18.268	0	-	0
1	0,03	0,01	1	1.533	13.603	1	-	0
2	0,05	0,01	2	2.729	23.711	2	-	0
3	0,01	0,00	3	322	2.882	3	-	0
4	0,03	0,01	4	2.085	18.429	4	-	0

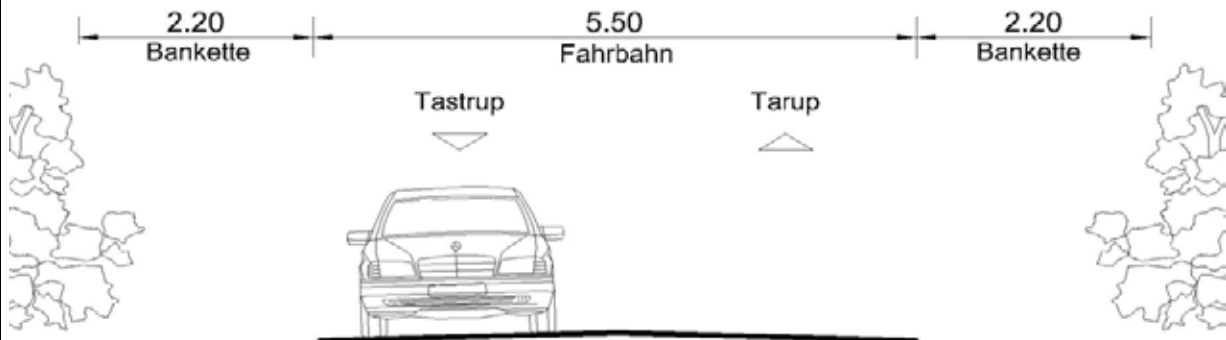
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,38	0,034	2,960	0,013	0,004	0,00	10,6
1	0,28	0,025	2,531	0,009	0,003	0,00	8,0
2	0,49	0,044	3,393	0,016	0,006	0,00	13,7
3	0,06	0,005	1,138	0,002	0,001	0,00	1,7
4	0,38	0,034	2,960	0,013	0,004	0,00	10,8

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Tastrup
Richtung (Abschnitt) 27 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 25 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	27	Straßenname	Tastruper Weg
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	210 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	2.520	40	0	55	0	0	44	0
1	2.640	70	1	55	0	1	44	0
2	280	10	2	46	0	2	35	0
3	210	10	3	44	0	3	33	0
4	2.520	60	4	55	0	4	44	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,06	0,02	0	3.863	33.300	0	-	0
1	0,07	0,02	1	4.047	35.338	1	-	0
2	0,01	0,00	2	429	3.789	2	-	0
3	0,01	0,00	3	322	2.882	3	-	0
4	0,06	0,02	4	3.863	33.622	4	-	0

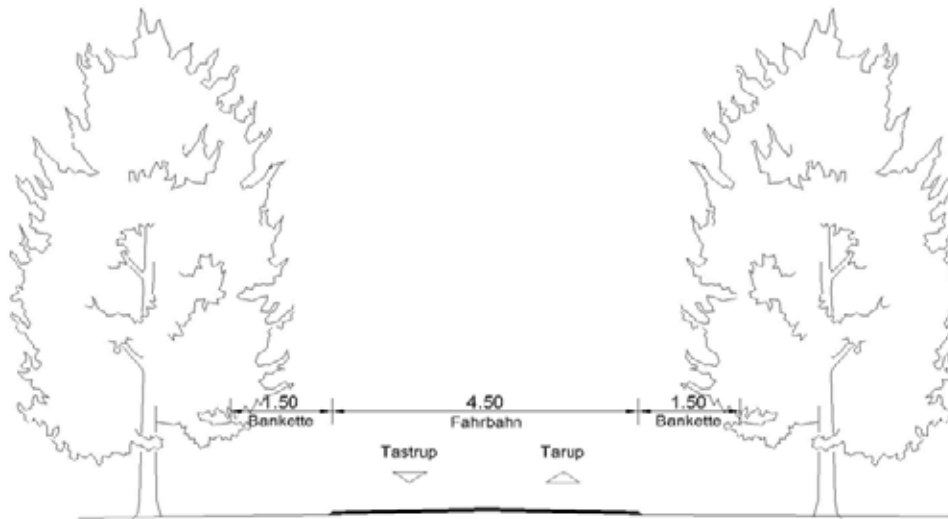
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,70	0,062	4,044	0,023	0,008	0,00	19,1
1	0,73	0,066	4,140	0,024	0,009	0,00	20,5
2	0,08	0,007	1,319	0,003	0,001	0,00	2,2
3	0,06	0,005	1,138	0,002	0,001	0,00	1,7
4	0,70	0,062	4,044	0,023	0,008	0,00	19,4


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Tastrup
Richtung (Abschnitt) 28 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 26 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	28	Straßenname	Tastruper Weg
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	400 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	2.520	40	0	62	52	0	51	49
1	450	10	1	54	31	1	43	29
2	280	10	2	52	27	2	41	5
3	210	10	3	51	5	3	40	0
4	2.520	60	4	62	52	4	51	49

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,44	0,11	0	12.264	70.358	0	-	0
1	0,08	0,02	1	2.190	12.660	1	-	0
2	0,05	0,01	2	1.363	8.005	2	-	0
3	0,04	0,01	3	1.022	6.088	3	-	0
4	0,44	0,11	4	12.264	71.032	4	-	0

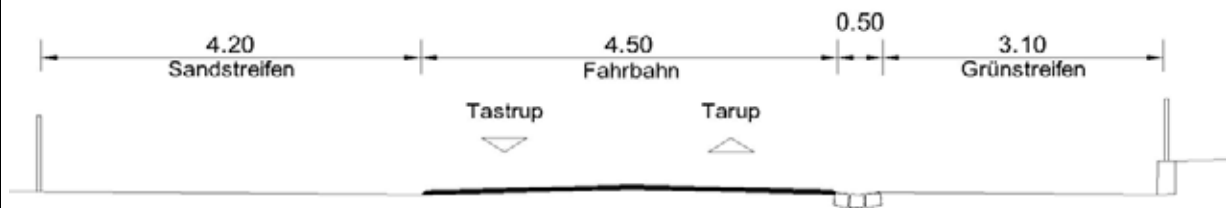
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	1,27	0,116	4,312	0,037	0,013	0,11	46,6
1	0,23	0,021	1,794	0,007	0,002	0,05	8,4
2	0,14	0,013	1,407	0,004	0,002	0,04	5,4
3	0,11	0,010	1,214	0,003	0,001	0,03	4,1
4	1,27	0,117	4,312	0,037	0,013	0,11	47,3

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Tastrup
Richtung (Abschnitt) 7 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 27 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 20 [EW]	Betroffene Anwohner 5 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 16,45 [m]	von Fahrbahnachse 13,85 [m]
vom Fahrbahnrand 14,2 [m]	vom Fahrbahnrand 11,6 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

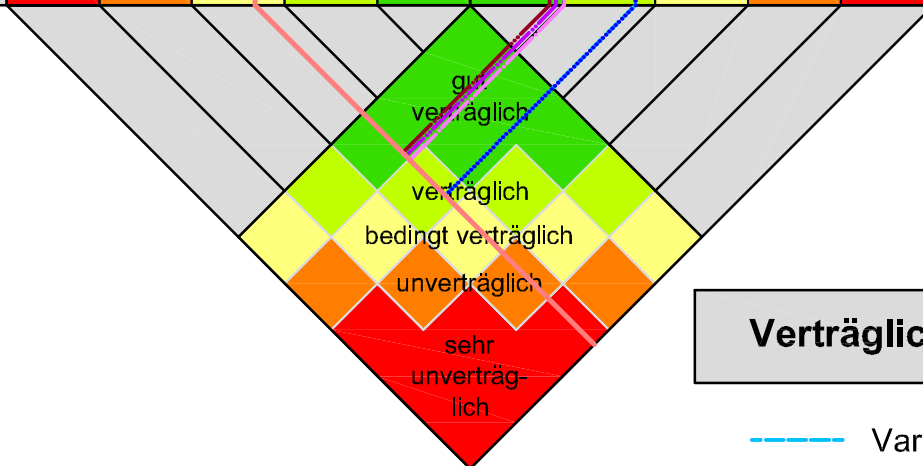
28

Straßenname

Tastruper Weg

Analyse der Verträglichkeit

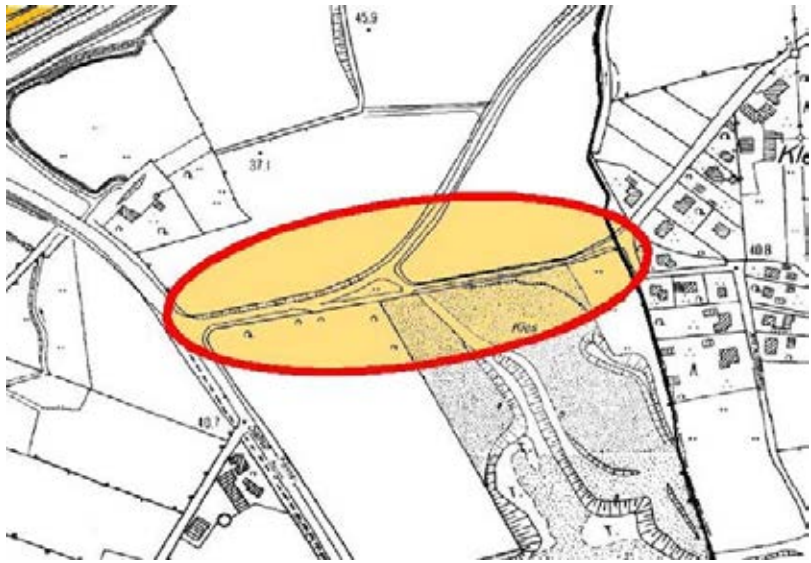
	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 100	100 - 200	200 - 300	300 - 400	400 - 500	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausb.	geschl. bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	10 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- — — — Variante 0
- — — — Variante 1
- — — — Variante 2
- — — — Variante 3
- — — — Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	29	Straßenname	An der Nybro
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	GV (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	350 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	520	30	0	50	0	0	39	0
1	0	0	1	31	0	1	30	0
2	0	0	2	31	0	2	30	0
3	0	0	3	31	0	3	30	0
4	510	20	4	50	0	4	39	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,02	0,01	0	1.329	12.036	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,02	0,01	4	1.303	11.552	4	-	0

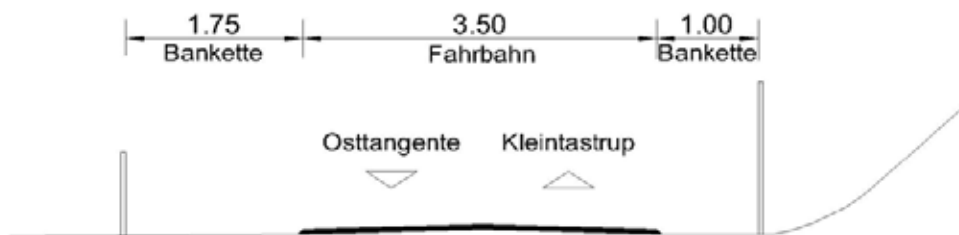
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,15	0,013	1,812	0,005	0,002	0,00	7,1
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,14	0,013	1,794	0,005	0,002	0,00	6,8


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Osttangente
Richtung (Abschnitt) 30 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 43 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	30	Straßenname	An der Nybro
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	270 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	520	30	0	54	37	0	44	37
1	0	0	1	36	0	1	35	0
2	0	0	2	36	0	2	35	0
3	0	0	3	36	0	3	35	0
4	510	20	4	53	37	4	43	37

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,06	0,02	0	1.708	10.294	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,06	0,02	4	1.675	9.882	4	-	0

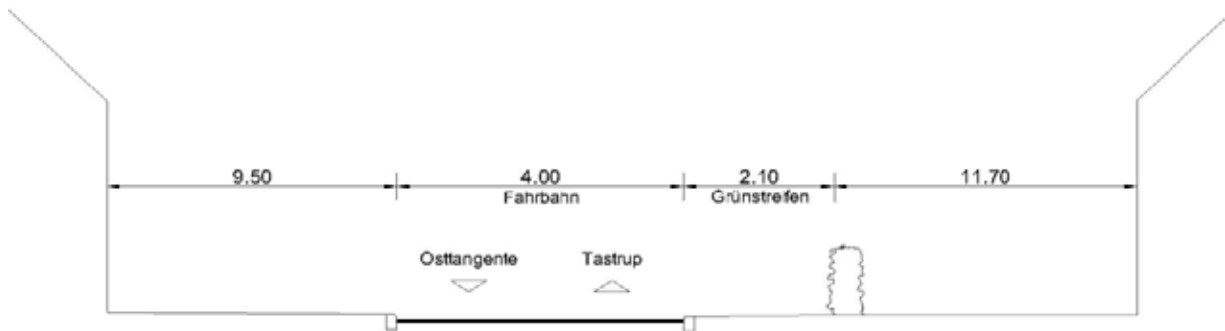
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,30	0,028	2,092	0,009	0,003	0,07	7,0
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,29	0,027	2,071	0,009	0,003	0,07	6,6

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup Richtung (Abschnitt) 31 [Nr.]	Richtung Osttangente Richtung (Abschnitt) 29 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 30 [EW] Stockwerke 2 <input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse 15,8 [m] vom Fahrbahnrand 13,8 [m]	Betroffene Anwohner 3 [EW] Stockwerke 2 <input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse 11,5 [m] vom Fahrbahnrand 9,5 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.

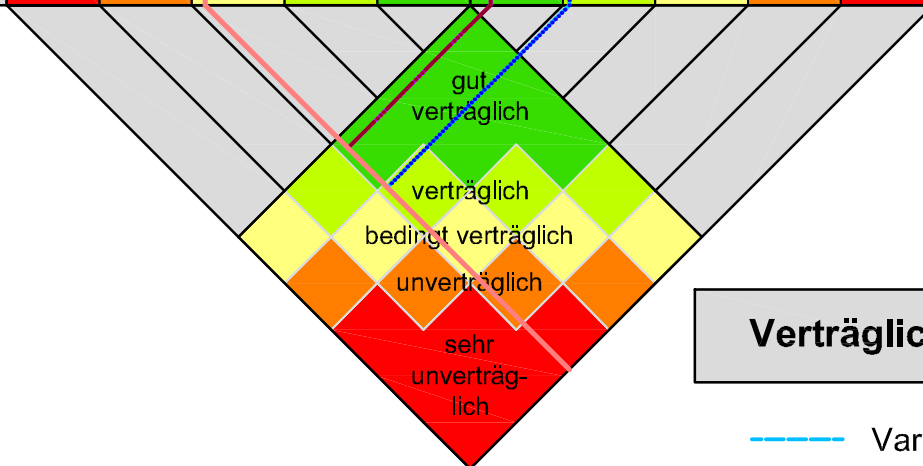
30

Straßenname

An der Nybro

Analyse der Verträglichkeit


	Empfindlichkeit					Belästigung					
	sehr hoch	hoch	mittel	gering	sehr gering	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch	
Nutzung	soziale Bereiche, Wohnen	historische Bereiche, Wohnen	Wohnen	Wohnen, Handel	Handel, Gewerbe	0 - 75	75 - 150	150 - 225	225 - 300	300 - 375	Verkehrsstärke [Kfz/h]
Bauweise	geschl./mehrgeschossig	geschl. Reihenhausb.	geschlossen bis offen	offen	wenig bebaut	0 - 3	3 - 6	6 - 9	9 - 12	12 - 15	Unfälle [U/km]
Bebauungsdichte [Einw./100m]	75 - 60	60 - 45	45 - 30	30 - 15	15 - 0	0 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 50	50 - 60	Geschwindigkeit [km/h]
Straßenbreite [m]	4,0 - 5,5	5,5 - 7,0	7,0 - 8,5	8,5 - 10,0	10 - 11,5	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 75	Lärm [dB(A)]
Puffer, Abschirmung [Stück]	1	2	3	4	5	0 - 2	2 - 4	4 - 6	6 - 8	8 - 10	Trennwirkung [sec]



Verträglichkeit

- - - - - Variante 0
- - - - - Variante 1
- - - - - Variante 2
- - - - - Variante 3
- Variante 4

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	31	Straßenname	An der Nybro
Straßentyp	214 (EWS)		
Straßentyp	GV (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	950 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	520	30	0	59	15	0	48	14
1	0	0	1	40	0	1	40	0
2	0	0	2	40	0	2	40	0
3	0	0	3	40	0	3	40	0
4	510	20	4	59	15	4	48	14

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,06	0,02	0	3.606	32.668	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,06	0,02	4	3.537	31.354	4	-	0

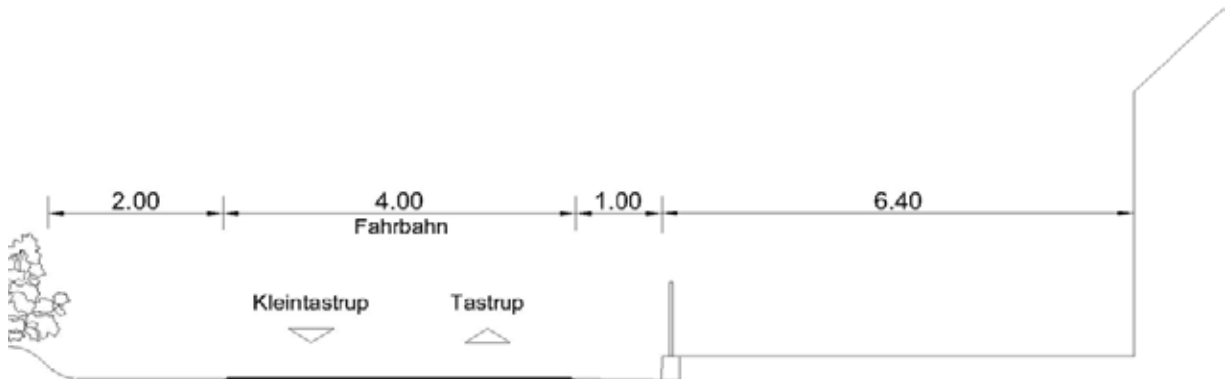
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,28	0,025	2,769	0,010	0,003	0,02	19,3
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,27	0,024	2,741	0,009	0,003	0,02	18,3

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Osttangente
Richtung (Abschnitt) 21 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 30 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 5 [EW]	Betroffene Anwohner 3 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 9,4 [m]	von Fahrbahnachse 9 [m]
vom Fahrbahnrand 7,4 [m]	vom Fahrbahnrand 7 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	32	Straßenname	Hochfelder Landstraße
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	390 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	6.420	280	1	60	18	1	50	17
2	6.430	280	2	60	18	2	50	17
3	6.280	280	3	60	18	3	50	17
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,32	0,10	1	13.120	160.220	1	-	0
2	0,32	0,10	2	13.141	160.457	2	-	0
3	0,31	0,10	3	12.836	156.910	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamt-wartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	2,48	0,226	8,631	0,079	0,030	0,09	91,6
2	2,48	0,226	8,637	0,079	0,030	0,09	91,8
3	2,42	0,221	8,538	0,077	0,029	0,09	89,8
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Hochfeld	Richtung Osttangente
Richtung (Abschnitt) 33 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 17 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 10 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 2
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse 48 [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand 45 [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	33	Straßenname	Hochfelder Landstraße
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	390 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	470	0	0	49	0	0	38	0
1	4.890	200	1	59	36	1	48	34
2	4.900	200	2	59	36	2	48	34
3	4.750	200	3	59	36	3	48	34
4	480	10	4	49	0	4	38	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,02	0,01	0	956	11.112	0	-	0
1	0,24	0,08	1	9.990	121.637	1	-	0
2	0,25	0,08	2	10.011	121.874	2	-	0
3	0,24	0,08	3	9.706	118.327	3	-	0
4	0,02	0,01	4	978	11.650	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,39	0,035	2,178	0,012	0,004	0,04	6,1
1	4,10	0,374	7,127	0,130	0,049	0,15	69,4
2	4,11	0,375	7,134	0,130	0,049	0,15	69,6
3	3,99	0,364	7,026	0,126	0,048	0,15	67,6
4	0,40	0,036	2,201	0,012	0,005	0,04	6,5


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung <input style="width: 100%;" type="text" value="Tarup"/>	Richtung <input style="width: 100%;" type="text" value="Osttangente"/>
Richtung (Abschnitt) <input style="width: 50px;" type="text" value="36"/> [Nr.]	Richtung (Abschnitt) <input style="width: 50px;" type="text" value="32"/> [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit <input style="width: 50px;" type="text" value="70"/> [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit <input style="width: 50px;" type="text" value="70"/> [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr <input style="width: 50px;" type="text" value="60"/> [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr <input style="width: 50px;" type="text" value="60"/> [Km/h]
Längsneigung <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [%] + Steigung, - Gefälle	Längsneigung <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner <input style="width: 50px;" type="text" value="20"/> [EW]	Betroffene Anwohner <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [EW]
Stockwerke <input style="width: 50px;" type="text" value="2"/>	Stockwerke <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/>
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse <input style="width: 50px;" type="text" value="43"/> [m]	von Fahrbahnachse <input style="width: 50px;" type="text" value="keine"/> [m]
vom Fahrbahnrand <input style="width: 50px;" type="text" value="40"/> [m]	vom Fahrbahnrand <input style="width: 50px;" type="text" value="keine"/> [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	34	Straßenname	<i>Emmy-Ball-Hennings-Straße</i>
Straßentyp	611 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	300 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	360	0	0	53	85	0	43	84
1	780	20	1	57	107	1	46	106
2	780	20	2	57	107	2	46	106
3	780	20	3	57	107	3	46	106
4	360	0	4	53	85	4	43	84

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,08	0,01	0	1.314	6.665	0	-	0
1	0,17	0,03	1	2.847	14.906	1	-	0
2	0,17	0,03	2	2.847	14.906	2	-	0
3	0,17	0,03	3	2.847	14.906	3	-	0
4	0,08	0,01	4	1.314	6.665	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,12	0,011	1,629	0,004	0,001	0,12	3,8
1	0,27	0,024	2,420	0,009	0,003	0,17	8,6
2	0,27	0,024	2,420	0,009	0,003	0,17	8,6
3	0,27	0,024	2,420	0,009	0,003	0,17	8,6
4	0,12	0,011	1,629	0,004	0,001	0,12	3,8

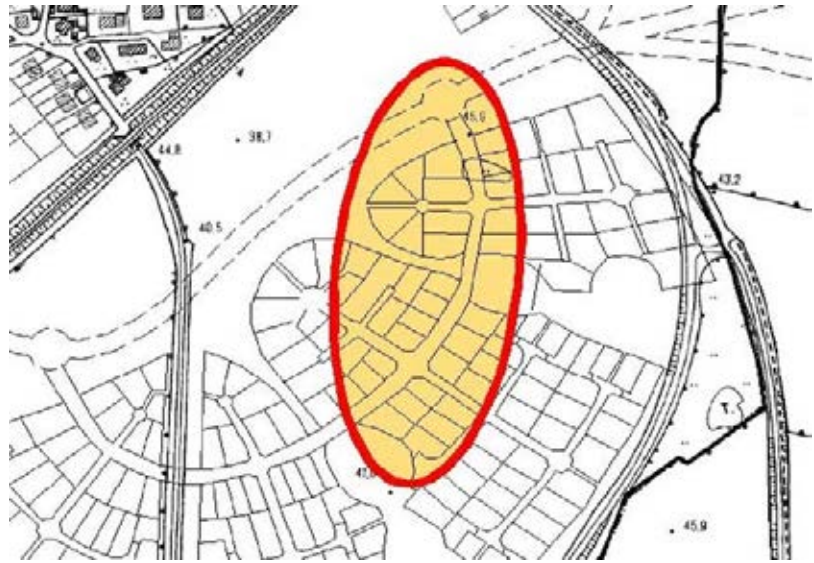
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Hochfeld	Richtung Hochfelder Landstr
Richtung (Abschnitt) 35 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 33 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 35 [EW]	Betroffene Anwohner 35 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 15 [m]	von Fahrbahnachse 15 [m]
vom Fahrbahnrand 12 [m]	vom Fahrbahnrand 12 [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	35	Straßenname	<i>Emmy-Ball-Hennings-Straße</i>
Straßentyp	611 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	1		
Abschnittslänge	330 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	720	10	0	56	87	0	46	85
1	330	0	1	53	68	1	43	67
2	330	0	2	53	68	2	43	67
3	330	0	3	53	68	3	43	67
4	740	10	4	56	87	4	46	86

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,18	0,03	0	2.891	14.918	0	-	0
1	0,08	0,01	1	1.325	6.720	1	-	0
2	0,08	0,01	2	1.325	6.720	2	-	0
3	0,08	0,01	3	1.325	6.720	3	-	0
4	0,18	0,03	4	2.971	15.326	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,25	0,022	2,323	0,008	0,003	0,14	8,6
1	0,11	0,010	1,558	0,004	0,001	0,09	3,8
2	0,11	0,010	1,558	0,004	0,001	0,09	3,8
3	0,11	0,010	1,558	0,004	0,001	0,09	3,8
4	0,26	0,023	2,356	0,008	0,003	0,14	8,8

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Hochfeld	Richtung Hochfelder Landstr
Richtung (Abschnitt) 34 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 36 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 50 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 50 [Km/h]
Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 30 [EW]	Betroffene Anwohner 28 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 15 [m]	von Fahrbahnachse 15 [m]
vom Fahrbahnrand 12 [m]	vom Fahrbahnrand 12 [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	36	Straßenname	Kreisstraße K8
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßenoberfläche	7		
Abschnittslänge	120 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	2.110	70	0	54	17	0	43	16
1	5.500	200	1	58	22	1	48	21
2	5.510	200	2	58	22	2	48	21
3	5.360	200	3	58	22	3	47	21
4	2.120	60	4	54	17	4	43	16

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,03	0,01	0	1.325	15.998	0	-	0
1	0,08	0,03	1	3.456	41.864	1	-	0
2	0,08	0,03	2	3.462	41.937	2	-	0
3	0,08	0,03	3	3.368	40.846	3	-	0
4	0,03	0,01	4	1.331	15.978	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,47	0,034	3,418	0,015	0,006	0,05	9,1
1	1,23	0,089	5,515	0,039	0,015	0,07	23,8
2	1,23	0,089	5,520	0,039	0,015	0,07	23,8
3	1,20	0,087	5,445	0,038	0,014	0,07	23,2
4	0,47	0,034	3,426	0,015	0,006	0,05	9,0


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tarup	Richtung Hochfeld
Richtung (Abschnitt) 37 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 33 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 10 [EW]	Betroffene Anwohner 3 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 2
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 50 [m]	von Fahrbahnachse 55 [m]
vom Fahrbahnrand 47 [m]	vom Fahrbahnrand 52 [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	37	Straßenname	Kreisstraße K8 (1)
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	730 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	5.730	180	1	60	0	1	49	0
2	0	0	2	30	0	2	30	0
3	0	0	3	30	0	3	30	0
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,54	0,17	1	21.889	263.727	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	1,64	0,119	6,087	0,051	0,019	0,00	149,4
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0

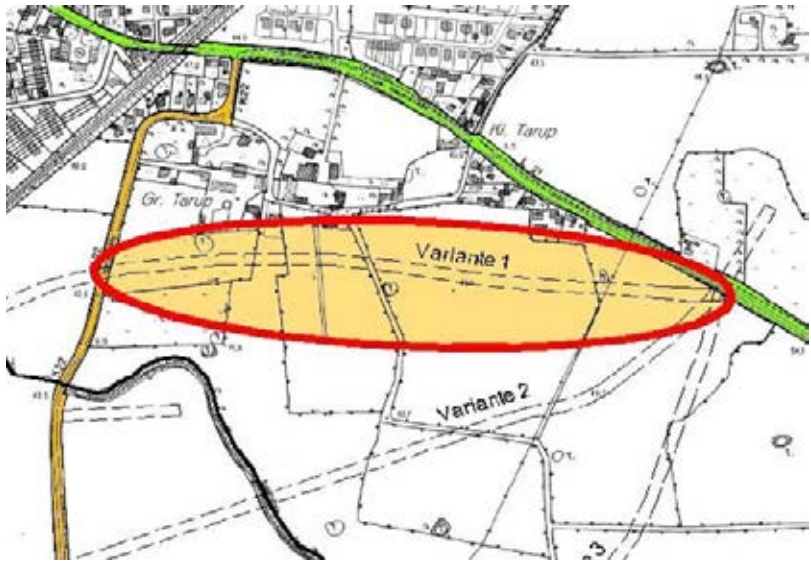
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung <input style="width: 100%;" type="text" value="Tarup"/>	Richtung <input style="width: 100%;" type="text" value="Hochfeld"/>
Richtung (Abschnitt) <input style="width: 50px;" type="text" value="38"/> [Nr.]	Richtung (Abschnitt) <input style="width: 50px;" type="text" value="36"/> [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit <input style="width: 50px;" type="text" value="70"/> [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit <input style="width: 50px;" type="text" value="70"/> [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr <input style="width: 50px;" type="text" value="60"/> [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr <input style="width: 50px;" type="text" value="60"/> [Km/h]
Längsneigung <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [%] + Steigung, - Gefälle	Längsneigung <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [EW]	Betroffene Anwohner <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/> [EW]
Stockwerke <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/>	Stockwerke <input style="width: 50px;" type="text" value="0"/>
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse <input style="width: 50px;" type="text" value="keine"/> [m]	von Fahrbahnachse <input style="width: 50px;" type="text" value="keine"/> [m]
vom Fahrbahnrand <input style="width: 50px;" type="text" value="keine"/> [m]	vom Fahrbahnrand <input style="width: 50px;" type="text" value="keine"/> [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	38	Straßenname	Kreisstraße K8 (1)
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	810 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	3.540	140	1	58	0	1	47	0
2	0	0	2	30	0	2	30	0
3	0	0	3	30	0	3	30	0
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,37	0,12	1	15.019	182.587	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamt-wartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	1,02	0,074	4,796	0,032	0,012	0,00	104,1
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Taruper Hauptstr	Richtung Hochfeld
Richtung (Abschnitt) 9 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 37 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 0 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 0
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse keine [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand keine [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	39	Straßenname	<i>Kreisstraße K8 (2)</i>
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	430 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	0	0	1	30	0	1	30	0
2	5.570	180	2	60	0	2	49	0
3	0	0	3	30	0	3	30	0
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,31	0,10	2	12.535	151.175	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	1,60	0,115	6,003	0,050	0,019	0,00	85,7
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Taruper Hauptstr Richtung (Abschnitt) 40 [Nr.]	Richtung Hochfeld Richtung (Abschnitt) 36 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]	Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	40	Straßenname	Kreisstraße K8 (2)
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	940 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	0	0	1	30	0	1	30	0
2	3.550	140	2	58	0	2	47	0
3	0	0	3	30	0	3	30	0
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,43	0,14	2	17.478	212.461	2	-	0
3	0,00	0,00	3	0	0	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwaitzeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	1,02	0,074	4,802	0,032	0,012	0,00	121,1
3	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Taruper Hauptstr Richtung (Abschnitt) 9 [Nr.]	Richtung Hochfeld Richtung (Abschnitt) 39 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]	Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	41	Straßenname	Kreisstraße K8 (3)
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	440 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	0	0	1	30	0	1	30	0
2	0	0	2	30	0	2	30	0
3	5.380	180	3	60	0	3	49	0
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,30	0,10	3	12.390	149.623	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	1,54	0,112	5,902	0,048	0,018	0,00	84,9
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0


K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Taruper Hauptstr Richtung (Abschnitt) 42 [Nr.]	Richtung Hochfeld Richtung (Abschnitt) 36 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]	Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	42	Straßenname	Kreisstraße K8 (3)
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	1.160 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	0	0	0	30	0	0	30	0
1	0	0	1	30	0	1	30	0
2	0	0	2	30	0	2	30	0
3	3.430	140	3	58	0	3	47	0
4	0	0	4	30	0	4	30	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,00	0,00	0	0	0	0	-	0
1	0,00	0,00	1	0	0	1	-	0
2	0,00	0,00	2	0	0	2	-	0
3	0,51	0,16	3	20.843	253.747	3	-	0
4	0,00	0,00	4	0	0	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
1	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
2	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0
3	0,99	0,072	4,721	0,031	0,012	0,00	144,8
4	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,00	0,0

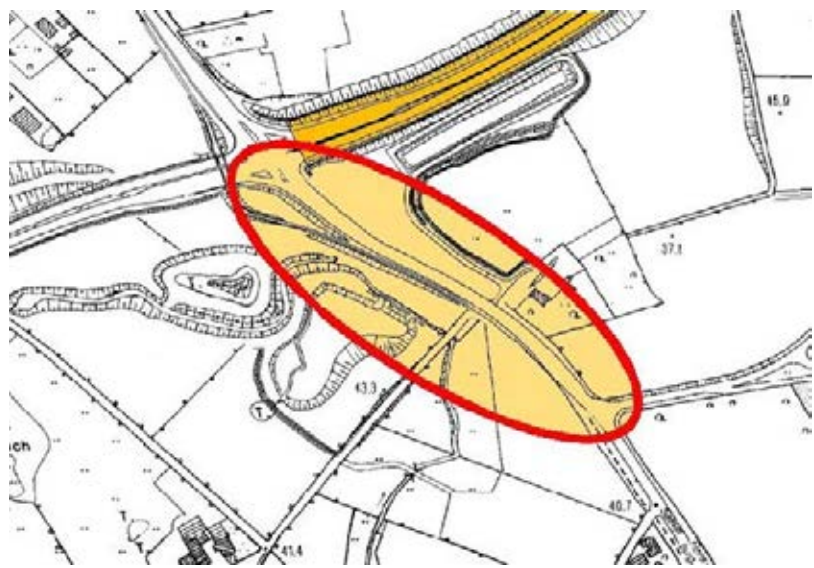
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Taruper Hauptstr Richtung (Abschnitt) 9 [Nr.]	Richtung Hochfeld Richtung (Abschnitt) 41 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle	Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h] V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h] Längsneigung 0 [%] + Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]	Betroffene Anwohner 0 [EW] Stockwerke 0 <input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge Bebauungsabstand von Fahrbahnachse keine [m] vom Fahrbahnrand keine [m]

Geplante Straße

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	43	Straßenname	Eckernförder Landstraße
Straßentyp	211 (EWS)		
Straßentyp	GV (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	350 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	14.370	690	0	68	10	0	58	10
1	14.860	690	1	68	10	1	58	10
2	14.860	690	2	68	10	2	58	10
3	14.860	690	3	68	10	3	58	10
4	14.350	680	4	68	10	4	58	10

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,39	0,12	0	18.758	336.581	0	-	0
1	0,40	0,13	1	19.384	347.435	1	-	0
2	0,40	0,13	2	19.384	347.435	2	-	0
3	0,40	0,13	3	19.384	347.435	3	-	0
4	0,39	0,12	4	18.727	335.873	4	-	0

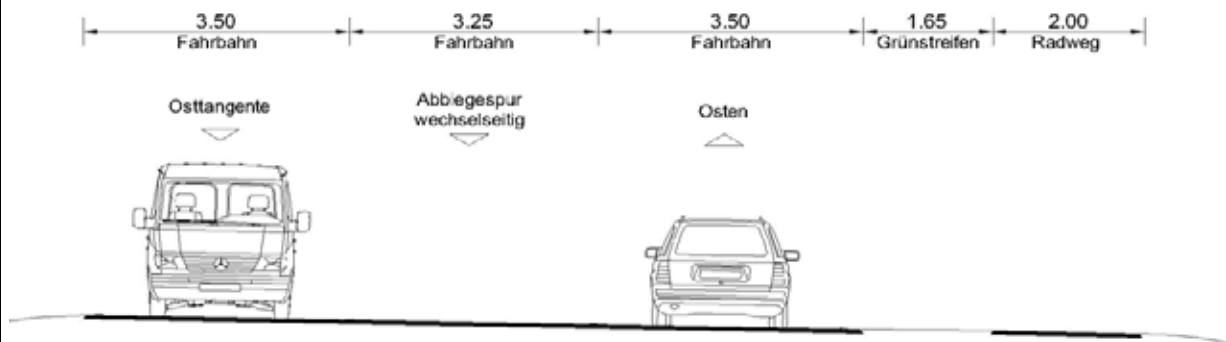
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwarezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	5,24	0,250	9,422	0,131	0,058	0,03	204,9
1	5,41	0,259	9,566	0,135	0,060	0,03	211,3
2	5,41	0,259	9,566	0,135	0,060	0,03	211,3
3	5,41	0,259	9,566	0,135	0,060	0,03	211,3
4	5,23	0,250	9,416	0,130	0,058	0,03	204,4

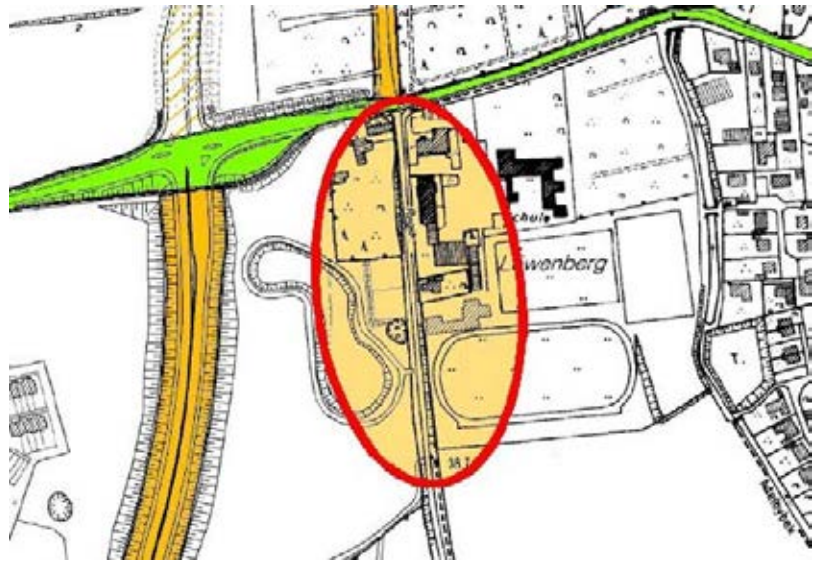
K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Osttangente
Richtung (Abschnitt) 29 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 13 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 100 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 100 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 0 [EW]	Betroffene Anwohner 3 [EW]
Stockwerke 0	Stockwerke 2
<input type="checkbox"/> Offene Bauweise	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise
Hausgruppen bis max 50 m Länge	Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse keine [m]	von Fahrbahnachse 28 [m]
vom Fahrbahnrand keine [m]	vom Fahrbahnrand 25 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	44	Straßenname	Ringstraße
Straßentyp	511 (EWS)		
Straßentyp	G (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	310 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input checked="" type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	2.830	90	0	59	36	0	49	36
1	1.660	40	1	57	31	1	47	31
2	1.830	40	2	57	32	2	47	32
3	1.870	40	3	57	32	3	47	32
4	2.890	110	4	59	36	4	49	36

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,39	0,10	0	10.674	62.412	0	-	0
1	0,23	0,06	1	6.261	36.275	1	-	0
2	0,25	0,06	2	6.902	39.883	2	-	0
3	0,26	0,06	3	7.053	40.732	3	-	0
4	0,39	0,10	4	10.900	64.208	4	-	0

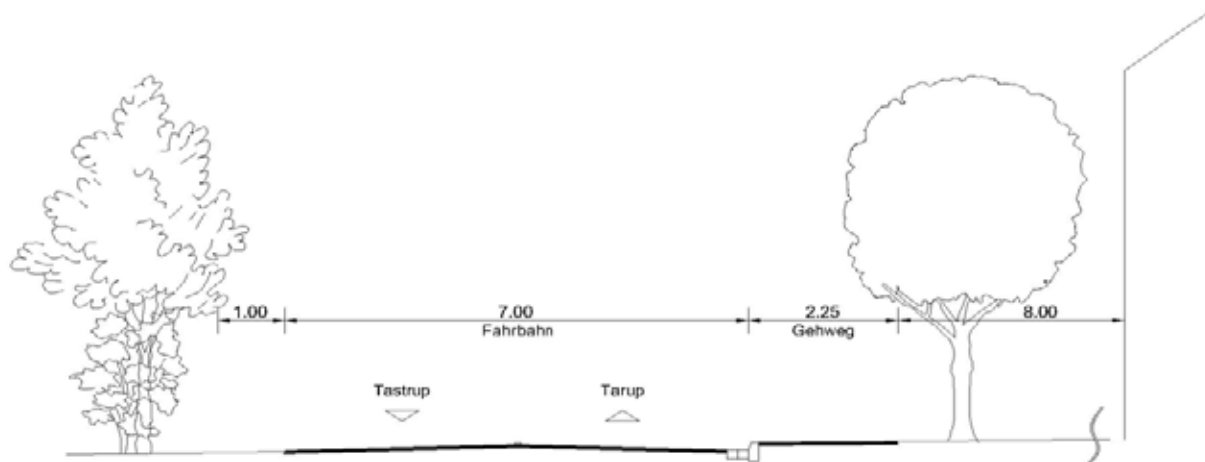
U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	1,81	0,167	5,597	0,053	0,019	0,12	41,8
1	1,06	0,097	4,275	0,031	0,011	0,09	24,2
2	1,17	0,107	4,492	0,034	0,012	0,10	26,5
3	1,19	0,110	4,541	0,035	0,013	0,10	27,1
4	1,85	0,172	5,656	0,055	0,020	0,13	43,1

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Richtung Tastrup	Richtung Taruper Hauptstr
Richtung (Abschnitt) 18 [Nr.]	Richtung (Abschnitt) 4 [Nr.]
Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]	Höchstgeschwindigkeit 30 [Km/h]
V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]	V _{zul} Schwerverkehr 30 [Km/h]
Längsneigung 0 [%]	Längsneigung 0 [%]
+ Steigung, - Gefälle	+ Steigung, - Gefälle
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
Betroffene Anwohner 3 [EW]	Betroffene Anwohner 18 [EW]
Stockwerke 2	Stockwerke 3
<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge	<input checked="" type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge
Bebauungsabstand	Bebauungsabstand
von Fahrbahnachse 11,5 [m]	von Fahrbahnachse 13,25 [m]
vom Fahrbahnrand 8 [m]	vom Fahrbahnrand 10,25 [m]



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

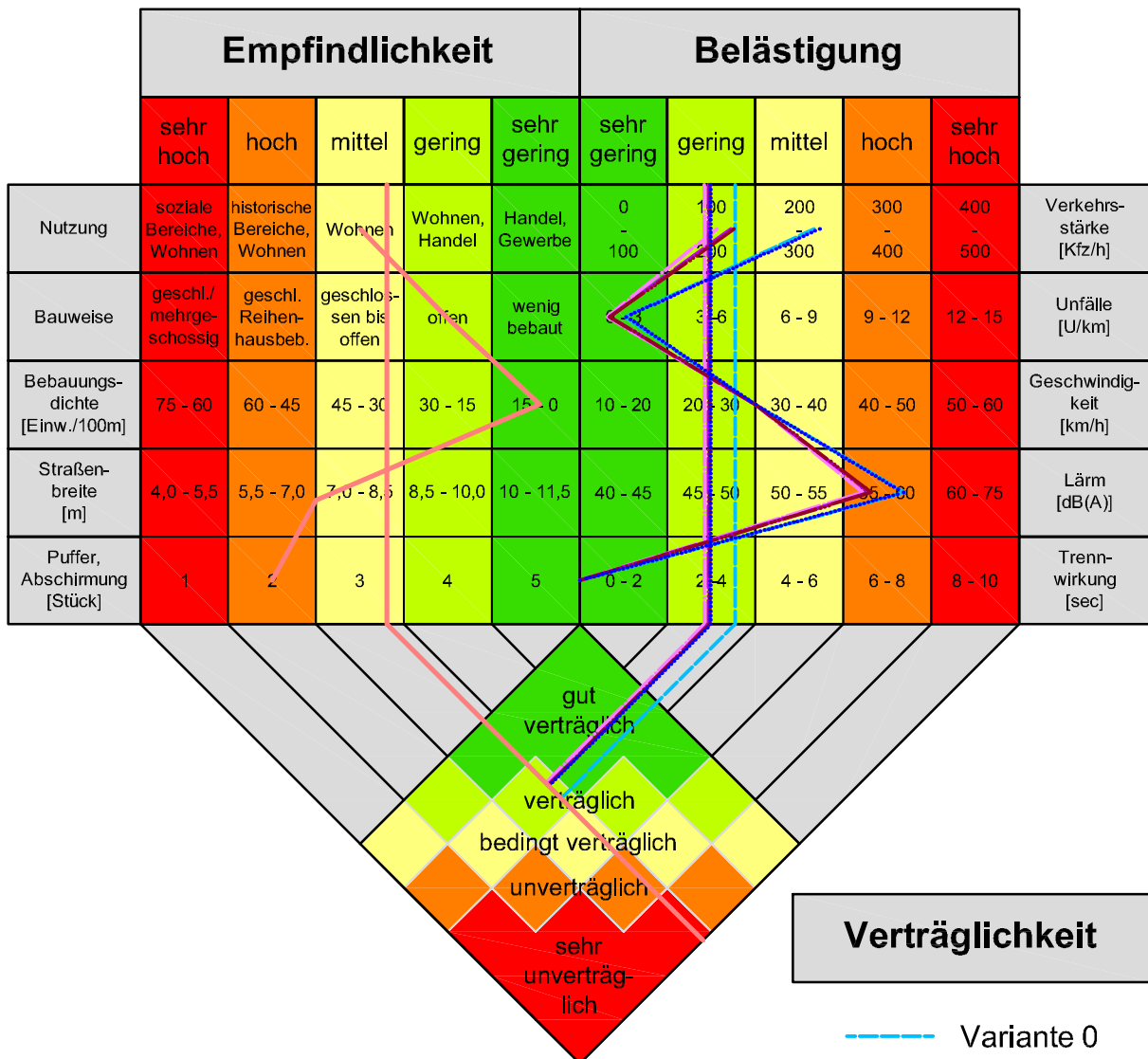
Abschnitt Nr.

44

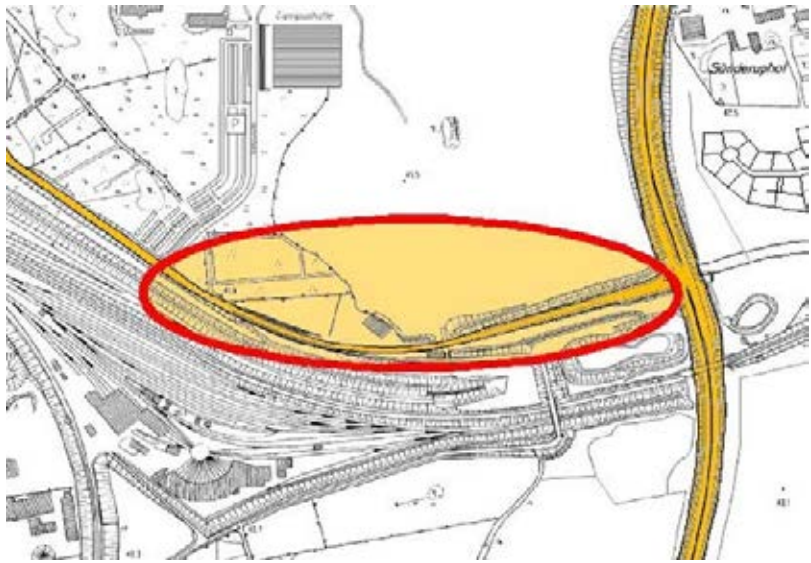
Straßenname

Ringstraße

Analyse der Verträglichkeit



VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

Abschnitt Nr.	45	Straßenname	Munketoft
Straßentyp	213 (EWS)		
Straßentyp	K (RLS)		
Straßen- oberfläche	7		
Abschnittslänge	690 [m]		
Stundenwerte < 3.0 m/s	25 [%]		
Windstärke Jahresmittel	4,4 [m/s]		
<input type="checkbox"/> Einbahnstraße <input type="checkbox"/> Geschlossene Ortschaft			

Verkehrsstärke im Jahre 2020			Lärmbelastung am Tag			Lärmbelastung in der Nacht		
Variante	DTV [Kfz/d]	DTV _{SV} [Kfz/d]	Variante	L _{Str, T} [dB (A)]	LEG _T [-]	Variante	L _{Str, N} [dB (A)]	LEG _N [-]
0	4.820	200	0	59	0	0	48	0
1	5.640	270	1	60	0	1	49	0
2	5.640	270	2	60	0	2	49	0
3	5.640	270	3	60	0	3	49	0
4	5.480	240	4	60	0	4	49	0

DTV = Tägliche Verkehrsstärke (Jahresmittel) L_{Str, T} = Lärmpegel der Straße (Tag) L_{Str, N} = Lärmpegel der Straße (Nacht)
 DTV_{SV} = DTV des Schwerverkehrs LEG_T = Lärmeinwohnergleichwert (Tag) LEG_N = Lärmeinwohnergleichwert (Nacht)

Unfallgeschehen			Fahrzeit und Betriebskosten			Trennwirkung		
Variante	U _S [U/a]	U _P [U/a]	Variante	T [Kfz*h/a]	BK [€/a]	Variante	t _{w,30} [s/Ü]	W [h/a]
0	0,43	0,14	0	17.423	212.276	0	-	0
1	0,50	0,16	1	20.402	250.307	1	-	0
2	0,50	0,16	2	20.402	250.307	2	-	0
3	0,50	0,16	3	20.402	250.307	3	-	0
4	0,49	0,16	4	19.814	242.015	4	-	0

U_S = Unfälle mit Sachschaden T = Fahrzeit der Fahrzeuge t_{w,30} = Wartezeit pro Straßenüberquerung
 U_P = Unfälle mit Personenschaden BK = Betriebskosten der Fahrzeuge W = Gesamtwartezeit aller Anwohner

Schadstoffbelastung							
Variante	K _{CO} [µg/m³]	K _{HC} [µg/m³]	K _{NO2} [µg/m³]	K _{SO2} [µg/m³]	K _{PA} [µg/m³]	SEG [-]	M _{CO2} [t CO ₂ /a]
0	1,81	0,132	7,317	0,057	0,022	0,00	121,2
1	2,13	0,155	7,905	0,068	0,026	0,00	143,6
2	2,13	0,155	7,905	0,068	0,026	0,00	143,6
3	2,13	0,155	7,905	0,068	0,026	0,00	143,6
4	2,06	0,150	7,795	0,065	0,025	0,00	138,4

K_{CO} = Konzentration Kohlenmonoxid K_{SO2} = Konzentration Schwefeldioxid M_{CO2} = CO₂ Emmission
 K_{HC} = Konzentration Kohlenwasserstoffe K_{PA} = Konzentration Dieselpartikel
 K_{NO2} = Konzentration Stickoxide SEG = Schadstoffeinwohnergleichwerte

VERKEHRSUNTERSUCHUNG zur Verlängerung der Kreisstraße K8

<p>Richtung Osttangente</p> <p>Richtung (Abschnitt) 13 [Nr.]</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]</p> <p>V_{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]</p> <p>Längsneigung 0 [%]</p> <p>+ Steigung, - Gefälle</p>	<p>Richtung Innenstadt</p> <p>Richtung (Abschnitt) 17 [Nr.]</p> <p>Höchstgeschwindigkeit 70 [Km/h]</p> <p>V_{zul} Schwerverkehr 60 [Km/h]</p> <p>Längsneigung 0 [%]</p> <p>+ Steigung, - Gefälle</p>
IN FAHRTRICHTUNG RECHTS	IN FAHRTRICHTUNG RECHTS
<p>Betroffene Anwohner 0 [EW]</p> <p>Stockwerke 0</p> <p><input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge</p> <p>Bebauungsabstand</p> <p>von Fahrbahnachse keine [m]</p> <p>vom Fahrbahnrand keine [m]</p>	<p>Betroffene Anwohner 0 [EW]</p> <p>Stockwerke 0</p> <p><input type="checkbox"/> Offene Bauweise Hausgruppen bis max 50 m Länge</p> <p>Bebauungsabstand</p> <p>von Fahrbahnachse keine [m]</p> <p>vom Fahrbahnrand keine [m]</p>

