

**ERMITTLUNG DER  
VERKEHRLICHEN KENNWERTE  
FÜR DIE LÄRMBERECHNUNG  
PETERMAX-MÜLLER-STRASSE  
IN LAATZEN**

Auftraggeber: **Stadt Laatzen**  
**Marktplatz 13, 30880 Laatzen**

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH**  
**Vordere Schöneworth 18, 30167 Hannover**  
**Telefon: 0511/ 38 39 40**  
**Telefax: 0511/ 38 39 450**  
**EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. R. LOSERT**  
Typoscript: **M. HEINE**

Hannover, 07. März 2024

P3700\_T\_240307 Laatzen Petermax-Müller Str.docx

## INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage .....	1
2	Verkehrliche Kennwerte für die Lärmberechnung.....	2
3	Bewertung der Verbindungsstraße Petermax-Müller-Straße / Pattenser Straße .....	5

## TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 2.1	Maßgebende Verkehrsstärke M und maßgebende Lkw-Anteile p entsprechend RLS-19 - Analyse .....	4
Tab. 2.2	Maßgebende Verkehrsstärke M und maßgebende Lkw-Anteile p entsprechend RLS-19 - Prognose.....	4

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1	Relevantes Straßennetz .....	1
Abb. 2.1	Abschnittseinteilung des relevanten Straßennetz.....	2

## LITERATURVERZEICHNIS

1	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2015
2	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 19), Köln 2020

## 1 Ausgangslage

Die Planungen der Transtec Bau sehen die Umgestaltung der bisherigen Wendeschleife Stadtbahndepot Rethen vor. Im Zuge der Maßnahme erfolgt ein Direktanschluss der Petermax-Müller-Straße an die Hildesheimer Straße vor.

Im Zuge dieser Planung wird unter anderem ein Lärmgutachten gefordert, für das die verkehrlichen Kennwerte für das relevante Straßennetz zu bestimmen sind.

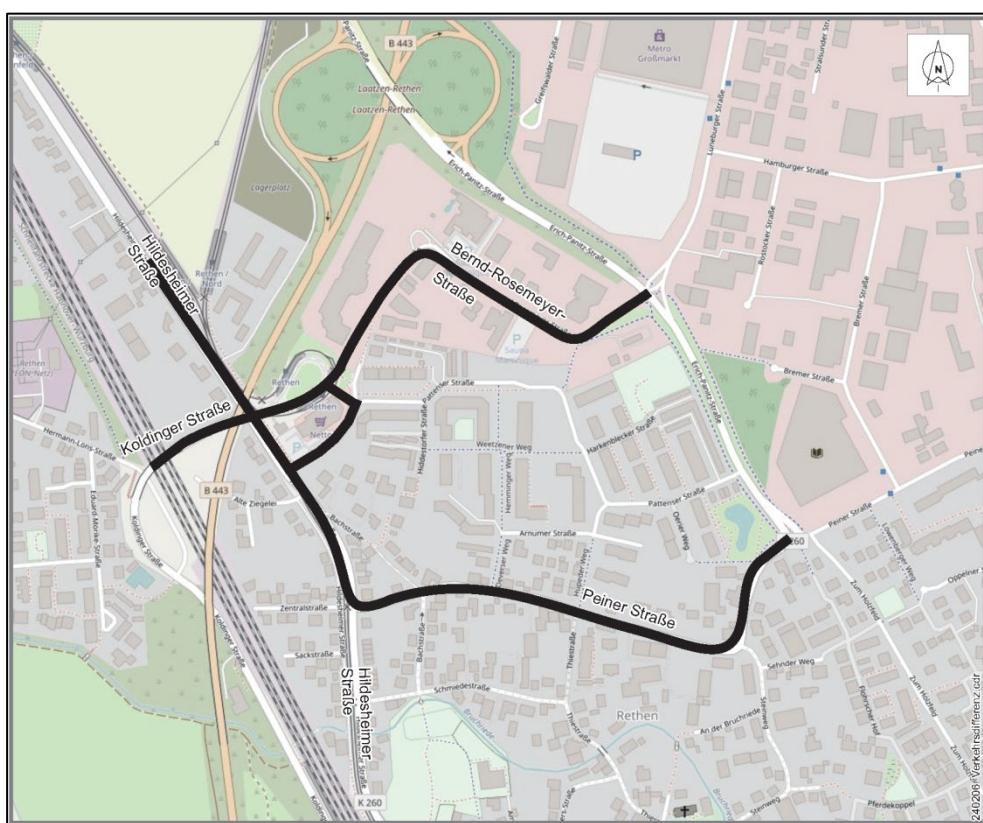


Abb. 1.1 Relevantes Straßennetz

## 2 Verkehrliche Kennwerte für die Lärmberechnung

Für die Lärmberechnung ist der Jahresmittelwert (sogenannter DTV-Werte<sup>1</sup>) ausschlaggebend.

Die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte erfolgt für die in der folgenden Abbildung dargestellten Straßenabschnitte.

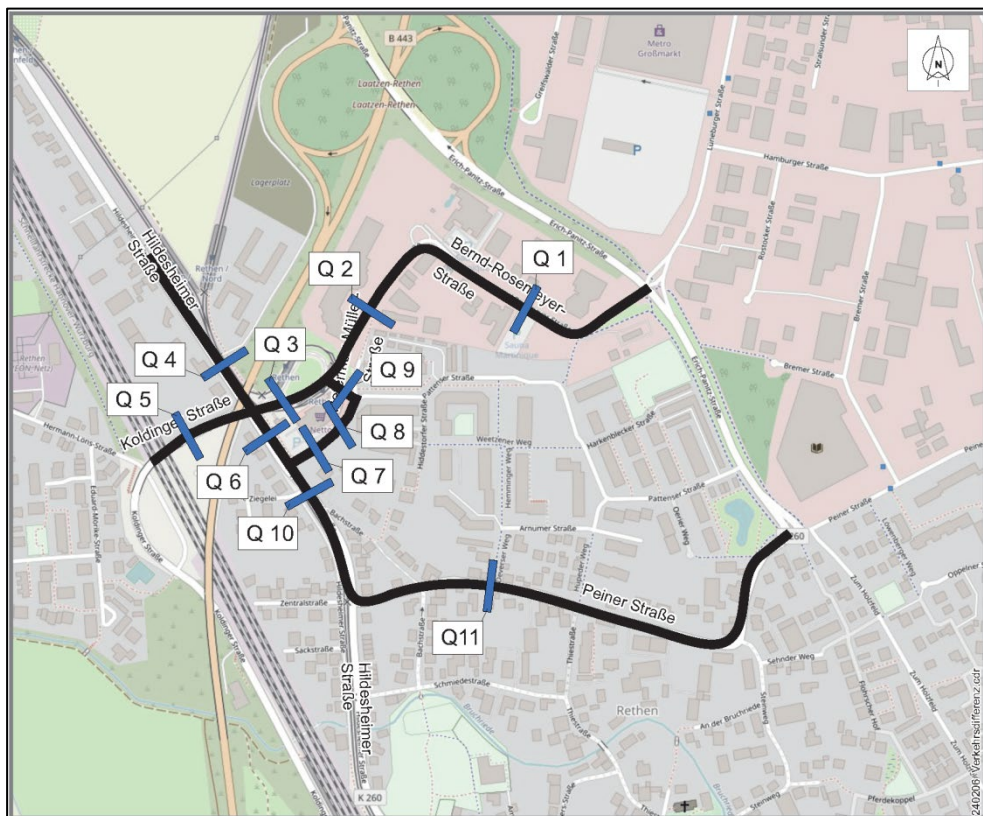


Abb. 2.1 Abschnittseinteilung des relevanten Straßennetz

In den Berechnungen nach der RLS-19 werden dem Lkw-Verkehr alle Fahrzeuge ab 3,5 t zugeordnet.

Die Motorräder werden der Fahrzeugklasse Lkw2 (Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t) zugeschlagen.

<sup>1</sup>

DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres

$M_t$	maßgebende stündliche Verkehrsbelastung im Tagesbeurteilungszeitraum (in Kfz / h)
$P_{t1}$	Lkw1 (Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse) im Tagesbeurteilungszeitraum (in %)
$p_{t2}$	Lkw2 (Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t) und Angaben zur Anzahl der Motorräder im Tagesbeurteilungszeitraum (in %)
$M_n$	maßgebende stündliche Verkehrsbelastung im Nachtbeurteilungszeitraum (in Kfz / h)
$P_{n1}$	Lkw1 (Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse) im Nachtbeurteilungszeitraum (in %)
$P_{n2}$	Lkw2 (Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t) und Angaben zur Anzahl der Motorräder im Nachtbeurteilungszeitraum (in %)

Straßenabschnitt	Lärm Tag				Lärm Nacht			
	Mt	pt1	pt2	Krad	Mn	pn1	pn2	Krad
	Kfz/h	%	%	%	Kfz/h	%	%	%
Q 1	65	3,37%	0,19%	0,58%	6	2,00%	0,00%	0,00%
Q 2	Planstraße, keine Analysebelastung							
Q 3	15	75,74%	4,26%	0,85%	2	86,67%	0,00%	0,00%
Q 4	467	1,02%	0,33%	1,07%	59	1,27%	0,42%	0,00%
Q 5	282	2,21%	0,11%	0,53%	28	1,81%	0,00%	0,00%
Q 6	503	1,57%	0,52%	1,07%	64	1,77%	0,59%	0,00%
Q 7	78	0,56%	0,48%	0,56%	8	0,00%	0,00%	0,00%
Q 8	64	0,68%	0,00%	0,59%	6	0,00%	0,00%	0,00%
Q 9	Planstraße, keine Analysebelastung							
Q 10	479	1,60%	0,53%	1,08%	61	1,85%	0,62%	0,00%
Q 11	229	2,65%	0,14%	0,87%	29	3,02%	0,00%	0,00%

Tab. 2.1 Maßgebende Verkehrsstärke M und maßgebende Lkw-Anteile p entsprechend RLS-19 - Analyse

Straßenabschnitt	Lärm Tag				Lärm Nacht			
	Mt	pt1	pt2	Krad	Mn	pn1	pn2	Krad
	Kfz/h	%	%	%	Kfz/h	%	%	%
Q 1	220	2,36%	0,11%	0,51%	22	1,74%	0,00%	0,00%
Q 2	152	1,89%	0,08%	0,53%	15	1,68%	0,00%	0,00%
Q 3	176	8,26%	0,46%	0,53%	19	12,00%	0,00%	0,00%
Q 4	499	0,84%	0,28%	1,06%	63	0,99%	0,40%	0,00%
Q 5	313	3,44%	0,20%	0,52%	31	2,87%	0,00%	0,00%
Q 6	503	1,64%	0,55%	1,07%	64	1,96%	0,59%	0,00%
Q 7	44	0,71%	0,57%	0,57%	4	0,00%	0,00%	0,00%
Q 8	31	0,61%	0,00%	0,61%	3	0,00%	0,00%	0,00%
Q 9	67	0,28%	0,00%	0,56%	7	0,00%	0,00%	0,00%
Q 10	476	1,67%	0,56%	1,08%	60	1,87%	0,62%	0,00%
Q 11	147	2,93%	0,17%	0,85%	19	3,36%	0,00%	0,00%

Tab. 2.2 Maßgebende Verkehrsstärke M und maßgebende Lkw-Anteile p entsprechend RLS-19 - Prognose

### 3 Bewertung der Verbindungsstraße Petermax-Müller-Straße / Pattenser Straße

Grundsätzlich wird die nördliche Anbindung der Petermax-Müller-Straße an die Pattenser Straße als positiv eingestuft.

Aufgrund des zukünftig geplanten Hochbahnsteiges an der Hildesheimer Straße, können am Knotenpunkt Pattenser Straße / Hildesheimer Straße künftig nicht mehr alle Fahrbeziehungen in die Pattenser Straße realisiert werden (nur noch rechts rein / rechts raus möglich). Um die Erschließung aus Richtung Süden sicherzustellen, wird eine weitere Anbindung durch die Verbindungsstraße als sinnvoll erachtet.

Gleichzeitig ist die Wahrscheinlichkeit von wohngebietsfremden Schleichverkehren durch die neue nördliche Verbindungsstraße aufgrund der Gebietsstruktur als gering anzusehen. Im Gegenteil führt die neue Verbindungsstraße sogar zu einer verbesserten Anbindung für das Wohngebiet Richtung Norden bzw. die B 443. Dadurch kann das Mäandrieren von Anliegerverkehr durch das Wohngebiet zur Erreichung der Erich-Panitz-Straße möglicherweise sogar reduziert werden.

Damit ist der nördliche Anschluss der Pattenser Straße an die Petermax-Müller-Straße aus verkehrsplanerischer Sicht **als empfehlenswert** einzustufen.

Hannover, 07. März 2024

Dipl.-Ing. Heinz Mazur  
- Geschäftsführer -  
PGT Umwelt und Verkehr GmbH