



Planfeststellung

für den

Neubau der B 64/83 Brakel/Hembsen bis Höxter

Teilabschnitt 1b

Neubau der B 64 Höxter/Ottbergen bis Höxter/Godelheim

von Bau-km 5,600 bis Bau-km 8,000 und

Neubau der B 83 Beverungen/Wehrden bis Höxter/Godelheim

von Bau-km -0,060 bis Bau-km 2,480

Deckblatt „C“

Schalltechnische Untersuchung

Zusammenstellung der Verkehrsdaten

Neubau der B 64 Höxter/Ottbergen bis Höxter/Godelheim und der Neubau der B 83 Beverungen/Wehrden bis Höxter/Godelheim

Nachfolgend sind die maßgebenden Prognosebelastungen der einzelnen Streckenabschnitte für den Prognosehorizont 2030 entsprechend der unten aufgeführten Verkehrsuntersuchung tabellarisch dargestellt:

Lfd. Nr.	Streckenabschnitt	DTV _{Kfz} [Kfz/24h]	DTV _{SV} [SV/24h]	LKW [%]	
				tags [P _T]	nachts [P _N]
1*	Bundesstraße 64n	9.600	1.070	11,1	18,2
2*	Bundesstraße 83n	6.400	720	11,3	18,5

Bemerkungen:

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV_{Kfz}) und die maßgebenden LKW-Anteile in Prozent (P_T und P_N) für die o.g. Streckenabschnitte bezogen auf den Prognosehorizont 2030 wurden aus der von der SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH im Jahr 2019 erstellten Verkehrsuntersuchung zum Neubau der B 64/ B 83 von Brakel/Hembsen bis Höxter entnommen. Der die Schalltechnischen Parameter betreffende Auszug aus der o.g. Verkehrsuntersuchung ist der Zusammenstellung der Verkehrsdaten als Anlage 1 beigefügt.

Geschwindigkeiten:

V = 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw im Zuge der B 64n und B 83n.

Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV:

Mischgebiet: Immissionsgrenzwerte 64/54 dB(A) tags/nachts

Gewerbegebiet: Immissionsgrenzwerte 69/59 dB(A) tags/nachts

Anlage 1

Schalltechnische Parameter (Auszug aus der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der B 64/ B 83 von Brakel/Hembsen bis Höxter aus dem Jahr 2019)

Vorgehen

Nachfolgend sind die Verkehrswerte für die B 64n und die B 83n für den Planfall 2030 tabellarisch ausgewiesen. Da die Modellrechnungen nur Ganztageswerte für den Gesamt- und den Schwerverkehr > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) für den DTVw ausweisen, werden die Verkehrswerte über einen Vergleich mit den Ergebnissen der SVZ-Zählstellen auf der B 64 und B 83 für 2010/2015 sowie den Ansätzen der RLS 90 ermittelt. Aus diesen beiden Datenquellen lassen sich folgende Umrechnungsfaktoren ableiten:

- Umrechnung DTVw in DTV für Kfz: 0,924
- Umrechnung DTVw in DTV für SV: 0,800
- Umrechnung DTV(SV>3,5t) in DTV(Lkw>2,8t): 1,050
- Verhältnis p_n/p_t 1,638
- $M_t = 5,75$ % des DTV (Kfz)
- $M_n = 1,00$ % des DTV (Kfz)

Der Faktor für die Umrechnung des DTV(SV>3,5t) in DTV(Lkw>2,8t) von 1,050 wurde unter Berücksichtigung des von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Ansatzes, dass ein Sechstel des Lieferwagenverkehrs dem Segment über 2,8 t zGG zuzuordnen ist, ermittelt.

Damit ergeben sich für die B 64n und B 83n die in der folgenden Tabelle 8.1 ausgewiesenen schalltechnischen Parameter:

Tabelle 8.1: Schalltechnische Parameter für die Neubauabschnitte

Planfall	Straßenabschnitt	DTV	DTV	DTV ^(Lkw) ab 2,8 t zGG	Maßgebende Verkehrsstärke		p>2,8t	p>2,8t
		Kfz	SV		Mt	Mn	tags	nachts
Ab- schnitt		Kfz/24h	SV/24h	Lkw>2,8t /24h	Kfz/h	Kfz/h	in %	in %
1	B 64n östl. Hembsen - westl. Ottbergen	9.500	1.110	1.170	546	95	11,7%	19,2%
2	B 64n westl. Ottbergen - B 83n	9.600	1.070	1.120	552	96	11,1%	18,2%
3	B 64n östl. B 83n - Zubr. Godelheim-Nord	12.400	1.560	1.640	713	124	12,6%	20,6%
4	B 64n nördl. Zubr. Godelheim-Nord	13.200	1.590	1.670	759	132	12,0%	19,7%
5	B 83n zw. B 6n und B 64alt	8.600	780	820	495	86	9,1%	14,9%
6	B 83n zw. B 64alt und K 56 Amelunxen	6.400	720	760	368	64	11,3%	18,5%
7	B 83n zw. K 56 West und K 56 Ost	7.000	740	780	403	70	10,6%	17,4%
8	Spange Ottbergen West	1.900	120	130	109	19	6,5%	10,7%
9	Zubringer Godelheim Nord	800	30	30	46	8	3,6%	5,8%