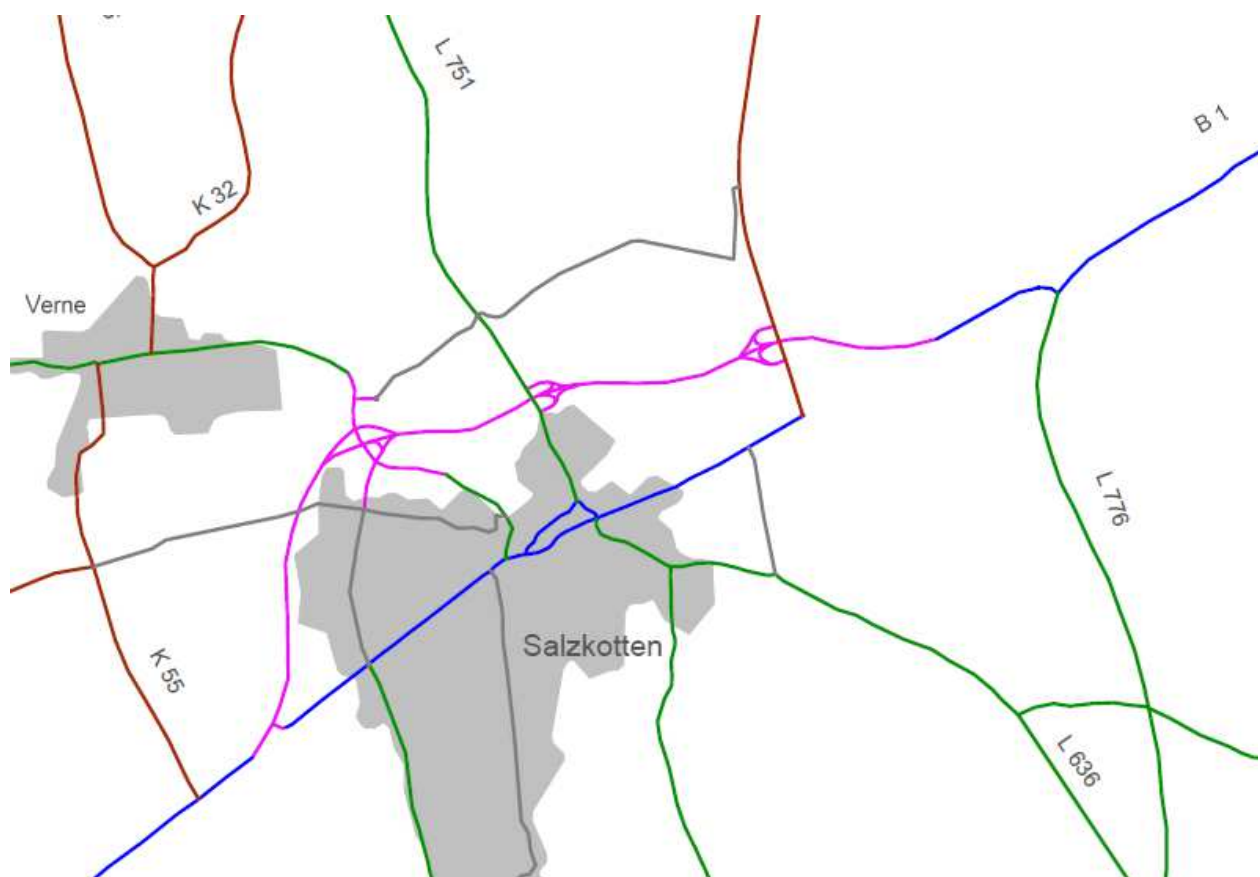

Neubau der B 1 als Ortsumgehung von Salzkotten

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung

Dezember 2013



Neubau der B 1 als Ortsumgehung von Salzkotten

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung

Auftrag: 3331-PB1

Auftraggeber: **Landesbetrieb Straßenbau NRW**
Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift
Außenstelle Paderborn
Am Rippinger Weg 2
33050 Paderborn

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Walter Berkemeier
Telefon: 05251/692-177

Auftragnehmer: **SSP Consult**
Beratende Ingenieure GmbH
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach

Telefon: 02204 / 9201-0
Telefax: 02204 / 9201-77
E-Mail: mail@gl.ssp-consult.de

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. F. Kossmann
Telefon: 02204/9201-15
E-Mail: kossmann@gl.ssp-consult.de

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2. Bezugsrahmen	1
2.1 Räumliche Abgrenzung	1
2.2 Zeitlicher Bezugsrahmen	1
2.3 Datenbasis	1
3. Netzfälle	3
4. Verkehrssituation 2013	4
5. Prognose der Verkehrsentwicklung 2025	5
6. Verkehrsbelastungen 2025	6
6.1 Bezugsfall	6
6.2 Planfall 2025	7
7. Verkehrswerte OU Salzkotten	9
8. Zusammenfassung und Ausblick	10

Anhänge

- Anhang 1: Abbildungen Verkehrsbelastungen
Anhang 2: Abbildungen Knotenströme

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die B 1 verbindet die beiden Kreisstädte Soest und Paderborn. Im Bereich der Stadt Salzkotten verläuft sie durch die Ortslage und führt dort zu hohen städtebaulichen und verkehrlichen Beeinträchtigungen. Im Jahre 2012 wurde die B 1 zwischen Salzkotten und der A 33 / Paderborn bereits planfrei ausgebaut, für den westlich anschließenden Abschnitt einschließlich der Ortslage Salzkotten, der ebenfalls im Bedarfsplan für die Bundesstraßen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen ist, soll Ende 2013 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

Basis der Verkehrsuntersuchung zur B 1 OU Salzkotten ist das BAB-Knotenmodell Nordrhein-Westfalen, das vom Anbieter in Eigenregie entwickelt wurde und für diverse Verkehrsuntersuchungen in NRW genutzt wird.

Im Jahr 2003 wurde bereits eine Verkehrsuntersuchung¹ für die OU Salzkotten durchgeführt, die für die Zwecke des anstehenden Planfeststellungsverfahrens auf der Basis aktueller Grundlagendaten fortgeschrieben wird.

2. Bezugsrahmen

2.1 Räumliche Abgrenzung

Der Planungsraum umfasst im Wesentlichen den unmittelbaren Nahbereich der Stadt Salzkotten. Er wird durch die B 64 im Norden, die A 33 im Osten, die A 44 im Süden und die B 55 im Westen begrenzt. Das Untersuchungsgebiet beinhaltet darüber hinaus die Bereiche, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsraum mit beeinflussen.

2.2 Zeitlicher Bezugsrahmen

Die Untersuchung betrachtet den durchschnittlichen Werktagsverkehr 2013 (Montag bis Samstag) außerhalb der Urlaubszeit. Prognosehorizont für die Darstellung der abzuschätzenden Verkehrsbelastungen im künftigen Netz ist das Jahr 2025.

2.3 Datenbasis

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung ist das landesweite Verkehrsmodell, das von SSP Consult in Eigenregie als Basis für die Bearbeitung der „Untersuchung des Verkehrsablaufs an Autobahnkreuzen und -dreiecken in NRW²“ (im Weiteren auch „VM NRW“ genannt) erstellt

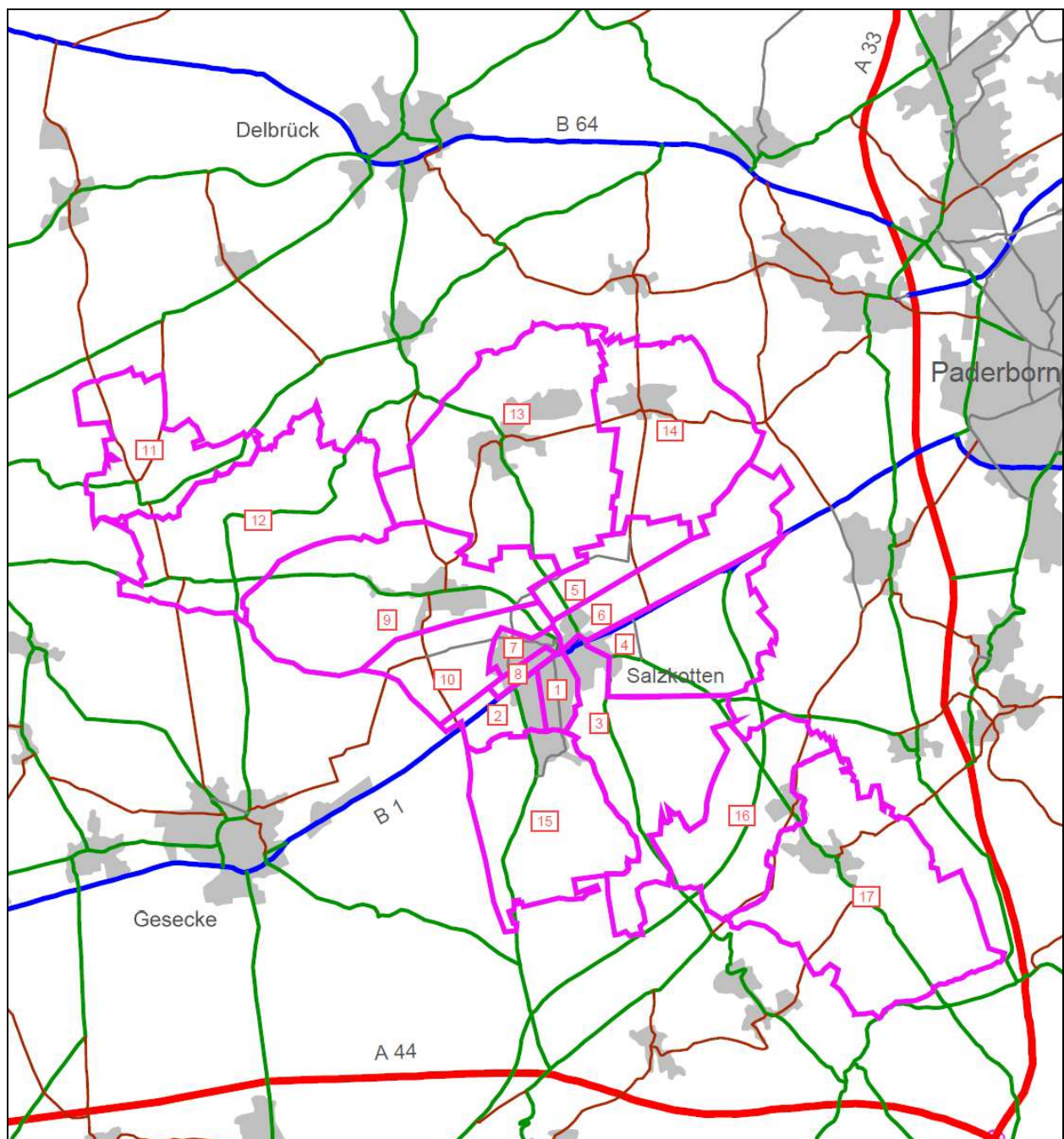
¹ Verkehrsuntersuchung B 1 neu – Ortsumgehung Salzkotten
Dorsch Consult im Auftrag von Straßen.NRW, NL Paderborn
Wiesbaden, April 2003.

² Hülsemann, U.; Brennecke, W.; Dreyer, W.; Kölle, M.; Linder, D.; Trupat, S.; Horne, J.:
Untersuchung des Verkehrsablaufs an Autobahnkreuzen und -dreiecken in NRW,
SSP Consult im Auftrag von Straßen.NRW, Betriebssitz Gelsenkirchen,
Bergisch Gladbach, Dezember 2013 (Entwurf).

wurde und alle Bundesfernstraßen sowie alle Landes- und die meisten Kreisstraßen umfasst. Das VM NRW wurde auf der Basis der bundesweiten SVZ 2005 sowie aktuellen RDS-Werten und den Ergebnissen von Kurzzeitzählungen an BAB-Knoten für die Analysesituation 2009 kalibriert und im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zur OU Salzkotten auf der Basis der Ergebnisse der SVZ 2010 sowie der Ergebnisse verfügbarer Dauerzählstellen 2010 bis 2012 für den Raum Salzkotten fortgeschrieben.

Das nachfolgende **Bild 2.1** zeigt das Netzmodell im Bereich Salzkotten mit der Einteilung der Stadt Salzkotten in insgesamt 17 Verkehrszellen.

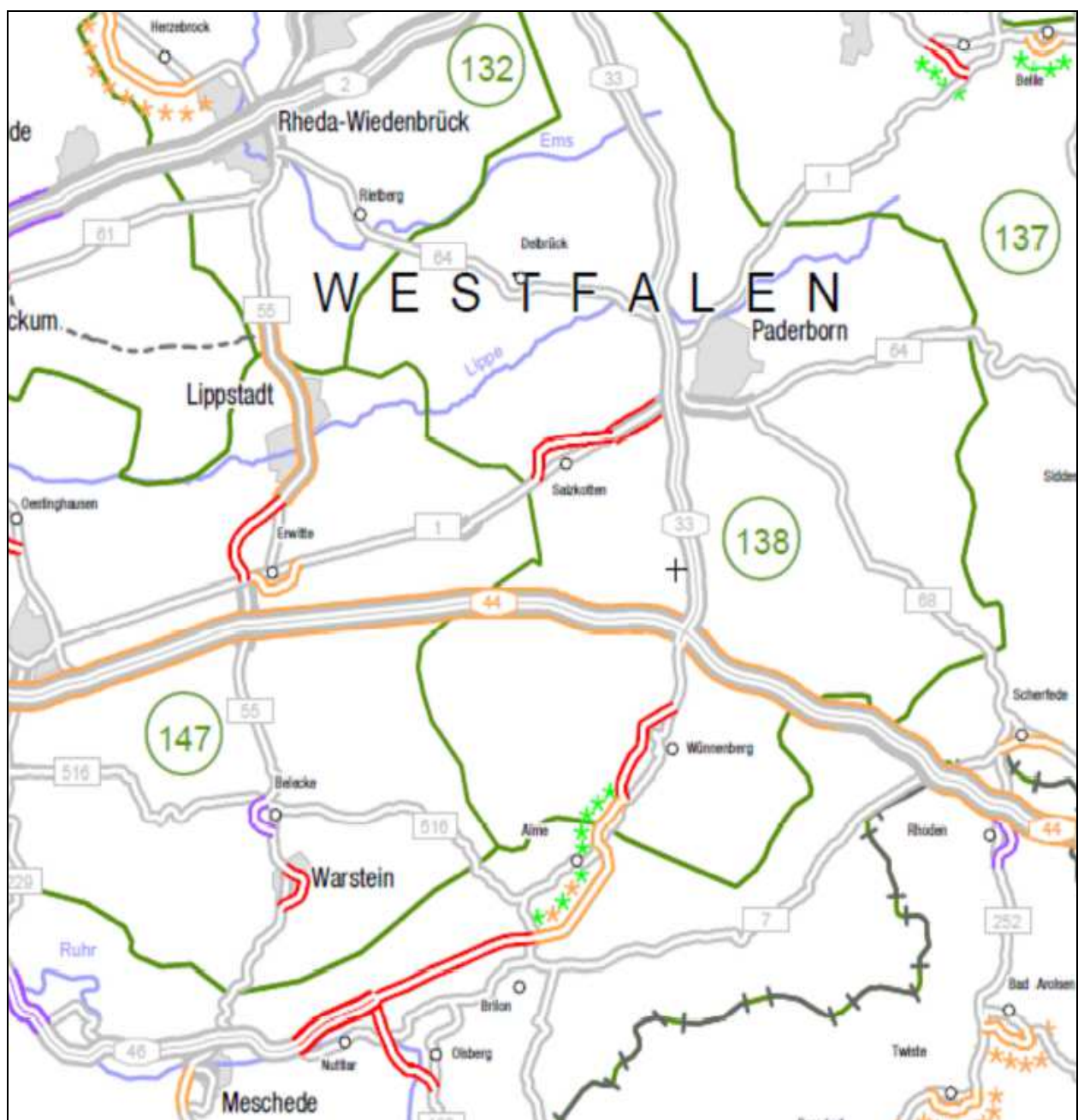
Bild 2.1: Netzmodell 2025 und Verkehrszellen im Bereich der Stadt Salzkotten



3. Netzfälle

Vergleichsfall für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen in den Planfällen ist der Bezugsfall. Dieser umfasst den Verkehr 2025 im Bezugsnetz 2025. Das Bezugsnetz entspricht dem Netz 2013 zuzüglich festdisponierter und indisponibler Vorhaben sowie Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, deren Realisierung bis 2025 zu erwarten ist (siehe auch **Bild 3.1**). Auch der 4-streifige Ausbau der B 1 östlich Salzkotten bis zur A 33 ist Bestandteil des Bezugsfalls. Der im Weiteren Bedarf ausgewiesene 6-streifige Ausbau der zur B 1 südlich etwa parallel verlaufenden A 44 ist nicht berücksichtigt. Die OU Salzkotten wird als zusätzliches Vorhaben im Planfall betrachtet.

Bild 3.1: Auszug aus dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen



4. Verkehrssituation 2013

Grundlage der Kalibrierung des Verkehrsmodells für die Analyse 2013 waren vor allem die Ergebnisse der SVZ 2010, die für den Raum Salzkotten weitgehend flächendeckend vorliegen. Eine Dauerzählstelle auf der B 1 im Raum Salzkotten gibt es nicht. Im Zeitraum zwischen 2010 und 2013 werden hinsichtlich der allgemeinen Verkehrsentwicklung in NRW auf Bundesstraßen nur sehr geringe Veränderungen ausgewiesen. Es wurde deshalb für die Zwecke der vorliegenden Untersuchung darauf verzichtet, die Ergebnisse der SVZ 2010 auf das Jahre 2013 fortzuschreiben, so dass die originären SVZ-Werte (DTVw) als Grundlage für die Kalibrierung des Modells 2013 herangezogen wurden.

Abbildung 1 im **Anhang A** zeigt die modellmäßige Abbildung der Verkehrssituation Analyse 2013, in **Tabelle 4.1** sind für ausgewählte Vergleichsquerschnitte die Verkehrsbelastungen 2013 und die zugehörigen hochgerechneten Zählwerte der SVZ 2010 ausgewiesen. **Tabelle 4.1** zeigt die hohe Übereinstimmung zwischen den Modell- und den Zählwerten.

Tabelle 4.1: Vergleich der Verkehrsbelastungen im Modell 2013 mit den Ergebnissen der SVZ 2010

Str.	Lage	Modell 2013		SVZ 2010		Differenz Modell - SVZ	
		Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h
B 1	westlich Einmündung K 55	9.400	790	9.500	710	-100	+80
B 1	östlich Einmündung K 3	14.200	910	14.000	900	+200	+10
B 1	östlich Abzweig L 776	23.300	2.280	23.200	2.180	+100	+100
B 1	OD Salzkotten West	17.100	990	17.200	930	-100	+60
K 3	südlich Scharmede	2.700	120	2.600	120	+100	0
K 32	südwestlich Thüle	2.200	190	2.100	170	+100	+20
K 32	östlich Thüle	3.500	240	3.800	230	-300	+10
K 32	östlich Scharmede	5.000	140	5.200	160	-200	-20
K 37	südlich Wewern	4.800	240	5.000	230	-200	+10
K 55	nördlich Verne	2.600	210	2.600	210	0	0
L 751	südlich Thüle	7.200	330	6.900	320	+300	+10
L 752	nördlich Oberntudorf	2.000	170	2.000	160	0	+10

Die höchste Belastung gibt es mit mehr als 23.000 Kfz/24h auf der B 1 östlich des Abzweiges der L 776. Rund 60% dieses Verkehrs bleiben auf der B 1 in Richtung Salzkotten, die übrigen rund 40% fahren über die L 776 in Richtung Süden (A 44) weiter. Die Ortsdurchfahrt von Salzkotten ist mit bis zu 17.100 Kfz/24h belastet, in der zentralen OD im Bereich des Einbahnstraßenringes sind es zusammen sogar mehr als 20.000 Kfz/24h, davon rund 1.000 SV/24h. Auch die Landesstraße L 751 in/aus Richtung Thüle ist mit rund 8.000 Kfz/24h hoch belastet, auf der L 636 östlich Verne ist die Belastung ähnlich hoch.

Die nachfolgende Tabelle 4.2 zeigt die Verkehrsbelastungen an ausgewählten Vergleichsquerschnitten (zu deren Lage siehe **Abbildung 6** im **Anhang A**).

Tabelle 4.2: Verkehrsbelastungen Analyse 2013
(zur Lage der Vergleichsquerschnitte VQ siehe Abbildung 6)

VQ Nr.	Str.	Lage	Analysefall 2013		
			Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil
1	B 1	westlich Einmündung K 55	9.400	790	8,4%
2	B 1n	westlich Salzkotten	---	---	---
3	B 1	OD Salzkotten-West	8.900	740	8,3%
4	B 1n	nördlich Salzkotten	---	---	---
5	B 1	OD Salzkotten Mitte (2 EB)	20.100	1.140	5,7%
6	B 1n	östlich Salzkotten	---	---	---
7	B 1	OD Salzkotten Ost	14.800	1.090	7,4%
8	B 1	westlich Einmündung L 776	14.200	910	6,4%
9	L 636	westlich Verne	4.600	210	4,6%
10	K 32	südwestlich Thüle	2.200	190	8,6%
11	L 751	südlich Thüle	7.200	330	4,6%
12	K 32	östlich Thüle	3.500	240	6,9%

5. Prognose der Verkehrsentwicklung 2025

Aus den Arbeiten zum Knotenpunktmodell NRW liegt für den Bereich Salzkotten eine Prognose der Verkehrsentwicklung für den Zeitraum 2009 bis 2025 vor, die wiederum auf der Verflechtungsprognose des BMVBS basiert. In diese Prognose wurde die Analyse 2013 linear eingebunden und für jede Quelle-Ziel-Beziehung ein Entwicklungsfaktor 2013 → 2025 abgeleitet. Mit diesen Faktoren wurde die kalibrierte Matrix 2013 der VU Salzkotten auf 2025 fortgeschrieben und um regionale Trends ergänzt. Salzkotten ist im Kreis Paderborn die in den letzten 10 Jahren am stärksten wachsende Stadt, sowohl hinsichtlich der Einwohner- als auch der Beschäftigtenzahlen. Entgegen der allgemein eher stagnierenden Entwicklung der Verkehrsaufkommen bis 2025 ergibt sich damit für den Bereich der Stadt Salzkotten eine Zunahme des Personenverkehrs um rund +9% und des Schwerverkehrs um rund +11%. Für den gesamten Kreis Paderborn liegt die Verkehrsentwicklung mit +2% in deutlich geringerer Größenordnung.

6. Verkehrsbelastungen 2025

6.1 Bezugsfall

Grundlage und damit Vergleichsfall für die verkehrliche Wirkungsermittlung im Planfall ist der Bezugsfall 2025. Dieser berücksichtigt das Straßenverkehrsnetz 2013 und die festdisponierten und indisponiblen Vorhaben sowie die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, deren Realisierung bis zum Jahr 2025 anzunehmen ist, sowie lokale Maßnahmen. Im unmittelbaren Planungsraum sind u.a. die OU Erwitte im Zuge der B 55 und der 4-streifige Ausbau der B 1 östlich Salzkotten bis zur A 33 (Paderborn) Maßnahmen Bestandteile des Bezugsfall-Netzes. Die OU Salzkotten ist zwar auch im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans ausgewiesen, aber als Planfall-Maßnahme im Bezugsfall nicht berücksichtigt.

Die im Bezugsfall für 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in **Abbildung 2** dargestellt, die Belastungen an ausgewählten Vergleichsquerschnitten im Vergleich zur Analyse 2013 sind in **Tabelle 6.1** ausgewiesen.

Tabelle 6.1: Verkehrsbelastungen Bezugsfall 2025 im Vergleich zur Analyse 2013
(zur Lage der Vergleichsquerschnitte VQ siehe Abbildung 6)

lfd. Nr.	Str.	Lage	Bezugsfall 2025			Analysefall 2013	Differenz Bezug-Ana
			Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil	Kfz/24h	Kfz/24h
1	B 1	westlich Einmündung K 55	9.800	650	6,6%	9.400	+400
2	B 1n	westlich Salzkotten	---	---	---	---	---
3	B 1	OD Salzkotten-West	8.800	540	6,1%	8.900	-100
4	B 1n	nördlich Salzkotten	---	---	---	---	---
5	B 1	OD Salzkotten Mitte (2 EB)	21.700	930	4,3%	20.100	+1.600
6	B 1n	östlich Salzkotten	---	---	---	---	---
7	B 1	OD Salzkotten Ost	16.600	980	5,9%	14.800	+1.800
8	B 1	westlich Einmündung L 776	15.900	930	5,8%	14.200	+1.700
9	L 636	westlich Verne	4.600	260	5,7%	4.600	±0
10	K 32	südwestlich Thüle	2.700	220	8,1%	2.200	+500
11	L 751	südlich Thüle	7.400	310	4,2%	7.200	+200
12	K 32	östlich Thüle	4.100	270	6,6%	3.500	+600

Während sich die Belastungen im Westen von Salzkotten (VQ 1 und 3) nur geringfügig gegenüber der Analyse ändern, sind die Zunahmen im Stadtbereich (VQ 5 und 7) sowie östlich (VQ 8) mit im Mittel +1.700 Kfz/24h (+10%) deutlich. Hier zeigt sich, dass die positive Verkehrsentwicklung in Salzkotten hauptsächlich in Richtung A 33 und Kreisstadt Paderborn ausgerichtet ist, wogegen sich der Verkehr in/aus Richtung Geseke/Erwitte nur marginal verändert. Auch für den Raum nördlich Salzkotten (Thüle/Scharmede) sind aufgrund der Verkehrsentwicklung im nachgeordneten Netz (VQ 10 - 12) Zunahmen zu erwarten.

6.2 Planfall 2025

Im Planfall 2025 wird die geplante Ortsumgehung Salzkotten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen untersucht. Die OU Salzkotten ist westlich der L 636 2-streifig und östlich davon 3-streifig ausgebaut. Unmittelbar östlich der Einmündung der K 55 schwenkt die Achse der Neu- baumaßnahme aus der vorhandenen Achse der B 1 in Richtung Nordosten aus, die derzeitige B 1 wird untergeordnet angebunden. Im weiteren Verlauf wird nordwestlich von Salzkotten die L 636 verlegt und teilplanfrei an die OU angebunden. Danach verschwenkt die OU in Richtung Osten, verläuft südlich des Gewerbegebietes Stadtteiche und schließt teilplanfrei an die L 751 an. Nordöstlich von Salzkotten verläuft die OU bis zur K 3 (mit ebenfalls teilplanfreiem Anschluss) und mündet 1.000 m weiter östlich in die bestehende B 1 ein. Zwischen der K 3 und dem Neubauende wird die bestehende B 1 zu einem Wirtschaftsweg zurückgebaut.

Die im Planfall 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in **Abbildung 3** dargestellt, die Belastungsdifferenzen zum Bezugsfall in **Abbildung 4**.

Der Wechsel des Ausbauquerschnitts an der AS B 1/L 636 resultiert aus den Ergebnissen der Vorläuferuntersuchung DORSCH 2003, die an dieser AS einen deutlichen Belastungssprung ermittelte. Dieser wird durch die aktuelle Untersuchung bestätigt. Westlich der L 636 ist die OU mit rund 6.300 Kfz/24h belastet, östlich der L 636 sind es mit 16.200 bis 19.100 Kfz/24h rund 10.000 Kfz/24h mehr als auf dem westlichen Abschnitt. Durch die Ortsumgehung Salzkotten erhöht sich die Verkehrsbelastung auf der durchgehenden B 1 gegenüber dem Bezugsfall um rund 1.200 Kfz/24h, die sich westlich von Salzkotten etwa zu gleichen Anteilen auf die L 636 (VQ 9) und die B 1 (VQ 1) aufteilen. Zusätzlich wird Verkehr in der Größenordnung von rund 2.000 Kfz/24h aus dem Raum Thüle über die L 751 (VQ 11) zur OU geführt, um dann über die OU weiter nach Osten zu fahren. Dieser Verkehr nutzt im Bezugsfall die K 32 (VQ 12) und K 28 über Scharmede (in Parallellage zur B 1).

Die Belastung der Ortsdurchfahrt Salzkotten (alte B 1) wird durch die OU gegenüber dem Bezugsfall um bis zu -13.300 Kfz/24h (VQ 7) reduziert. Auch die beiden Einbahnstraßen in der zentralen Ortslage Salzkotten werden um jeweils rund 6.000 Kfz/24h entlastet, diese entspricht mehr als einer Halbierung der dortigen Verkehrsbelastungen und damit zu einer erheblichen Lärminderung und einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit im Ort.

Im **Anhang B** sind die Knotenstrombelastungen (in Kfz/24h und SV/24h) für die vier Knoten im Zuge der Ortsumgehung Salzkotten ausgewiesen.

Abbildung 5 zeigt ein Strombündel für die B 1 östlich Salzkotten. Von den dort im Planfall 2025 mit OU zu erwartenden rund 19.100 Kfz/24h sind westlich Salzkotten noch rund 3.700 Kfz/24h auf der B 1 nachweisbar. Rund 3.700 der 19.100 Kfz/24h fahren an der AS K 3 ab (einschließlich Auffahrer in der Gegenrichtung), weitere 3.900 Kfz/24h an der nächsten AS L 751. Die meisten Auf-/Abfahrer gibt es an der L 636 mit rund 7.700 Kfz/24h, von denen sich zwei Drittel in Richtung Salzkotten und ein Drittel in Richtung Verne orientieren. Insgesamt sind rund 11.200 der 19.100 Kfz/24h (knapp zwei Drittel) Quell- und Zielverkehr von Salzkotten.

Die im Planfall für ausgewählte Vergleichsquerschnitte zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind in **Tabelle 6.2** denen des Bezugsfalls gegenübergestellt.

Tabelle 6.2: Verkehrsbelastungen 2025 im Planfall und Differenzen zum Bezugsfall
(zur Lage der Vergleichsquerschnitte VQ siehe Abbildung 5)

VQ Nr.	Str.	Lage	Planfall 2025			Bezugsfall 2025	Differenz PF-Bezug
			Kfz/24h	SV/24h	SV-Anteil	Kfz/24h	Kfz/24h
1	B 1	westlich Einmündung K 55	10.400	720	6,9%	9.800	+600
2	B 1n	westlich Salzkotten	6.300	430	6,8%	---	+6.300
3	B 1	OD Salzkotten-West	3.400	210	6,2%	8.800	-5.400
4	B 1n	nördlich Salzkotten	17.900	1.140	6,4%	---	+17.900
5	B 1	OD Salzkotten Mitte (2 EB)	9.500	220	2,3%	21.700	-12.200
6	B 1n	östlich Salzkotten	16.200	1.190	7,3%	---	+16.200
7	B 1	OD Salzkotten Ost	3.200	190	5,9%	16.600	-13.400
8	B 1	westlich Einmündung L 776	19.100	1.120	5,9%	15.900	+3.200
9	L 636	westlich Verne	5.200	290	5,6%	4.600	+600
10	K 32	südwestlich Thüle	1.700	170	10,0%	2.700	-1.000
11	L 751	südlich Thüle	9.400	330	3,5%	7.400	+2.000
12	K 32	östlich Thüle	1.900	230	12,1%	4.100	-2.200

7. Verkehrswerte OU Salzkotten

Die folgende Tabelle 7.1 weist die Verkehrswerte für die drei Abschnitte der OU Salzkotten im Zuge der B 47 aus, die Grundlage für weitergehende schalltechnische Berechnungen sind.

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 B 1 in der SVZ 2010 sowie den Ansätzen der RLS 90 ermittelt. Aus diesen beiden Datenbasen lassen sich folgende Umrechnungsfaktoren abgeleitet:

- Umrechnung DTVw in DTV für Kfz: 0,95
- Umrechnung DTVw in DTV für SV: 0,85
- Umrechnung DTV(SV>3,5t) in DTV(Lkw>2,8t): 1,10
- Verhältnis pn/pt 1,25
- Mt = 6 % des DTV (Kfz)
- Mn = 1,1% des DTV (Kfz)

Tabelle 7.1: Verkehrswerte OU Salzkotten

Abschnitt der OU Salzkotten	DTVw Kfz	DTVw SV	DTV Kfz	DTV SV	DTV Lkw ab 2,8 t	Maßgebende Verkehrsstärke		p>2,8t	p>2,8t
	Kfz/24h	SV/24h	Kfz/24h	SV/24h	Lkw>2,8t /24h	Mt	Mn	tags	nachts
Baubeginn bis AS L 636	6.300	430	6.000	370	410	360	66	6,3%	7,9%
AS L 636 bis AS L 751	17.900	1.140	17.000	970	1.070	1.020	187	5,8%	7,3%
AS L 751 bis AS K 3	16.200	1.190	15.400	1.010	1.110	924	169	6,7%	8,3%
AS K 3 bis Bauende	19.100	1.120	18.100	950	1.050	1.086	199	5,4%	6,7%

8. Zusammenfassung und Ausblick

Derzeit gibt es in der Ortsdurchfahrt Salzkotten Verkehrsbelastungen von bis zu 20.000 Kfz/24h (davon über 1.000 SV/24h). Durch die Bezugsfall-Vorhaben (z. B. 4-streifiger Ausbau der B 1 zwischen der A 33 und dem Knoten B 1/L 776 östlich Salzkotten) und die künftige Entwicklung der Region Salzkotten wird der Verkehr auf der B 1 weiter ansteigen. Im Planfall mit OU Salzkotten kann die Ortslage Salzkotten um mehr als die Hälfte des Verkehrs entlastet werden. Die OU Salzkotten ist auf ihrem westlichen (zweistreifigen) Abschnitt mit rund 6.300 Kfz/24h und auf den übrigen (dreistreifigen) Abschnitten mit 16.200 bis 19.100 Kfz/24h belastet. Auch auf der L 751 Salzkotten ist ein deutlicher Anstieg der Verkehrsbelastungen auf fast 10.000 Kfz/24h zu erwarten.

Für die Ortslage Salzkotten ergibt sich durch die Reduzierung der Verkehrsbelastungen und die damit einhergehende Reduzierung der Trennwirkung und der Lärmbeeinträchtigungen eine erhöhte Lebensqualität und eine Steigerung der Verkehrssicherheit. Aus den genannten Gründen ist der Bau der Ortsumgehung Salzkotten unbedingt erforderlich.

Fazit:

Die im Rahmen der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung DORSCH 2003 nachgewiesene Notwendigkeit einer Ortsumgehung wird sowohl hinsichtlich der Notwendigkeit als auch der Ausbauqualität (2- bzw. 3-streifig) durch die aktuelle Verkehrsuntersuchung bestätigt. Die Ortsumgehung Salzkotten hat eine hohe Verkehrswirksamkeit, besonders für den Quell- und Zielverkehr in/aus Richtung Osten (A 33 bzw. Kreisstadt Paderborn). Sie trägt durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt zur Lärminderung und Verkehrssicherheit in Salzkotten bei und ihre Realisierung ist damit dringend erforderlich.

Anhang A: Abbildungen Verkehrsbelastungen

- Abbildung 1: Analysefall - Verkehrsbelastungen DTVw 2013 im Netz 2013 [SV/24h und Kfz/24h]
Abbildung 2: Bezugsfall - Verkehrsbelastungen DTVw 2025 [SV/24h und Kfz/24h]
Abbildung 3: Planfall 2025 - Verkehrsbelastungen DTVw 2025 im Netz 2025 [SV/24h und Kfz/24h]
Abbildung 4: Planfall 2025 - Belastungsdifferenzen zum Bezugsfall [SV/24h und Kfz/24h]
Abbildung 5: Planfall 2025 - Strombündel auf dem Ostabschnitt der OU Salzkotten [Kfz/24h]
Abbildung 6: Netzmodell Planfall mit Lage der Vergleichsquerschnitte

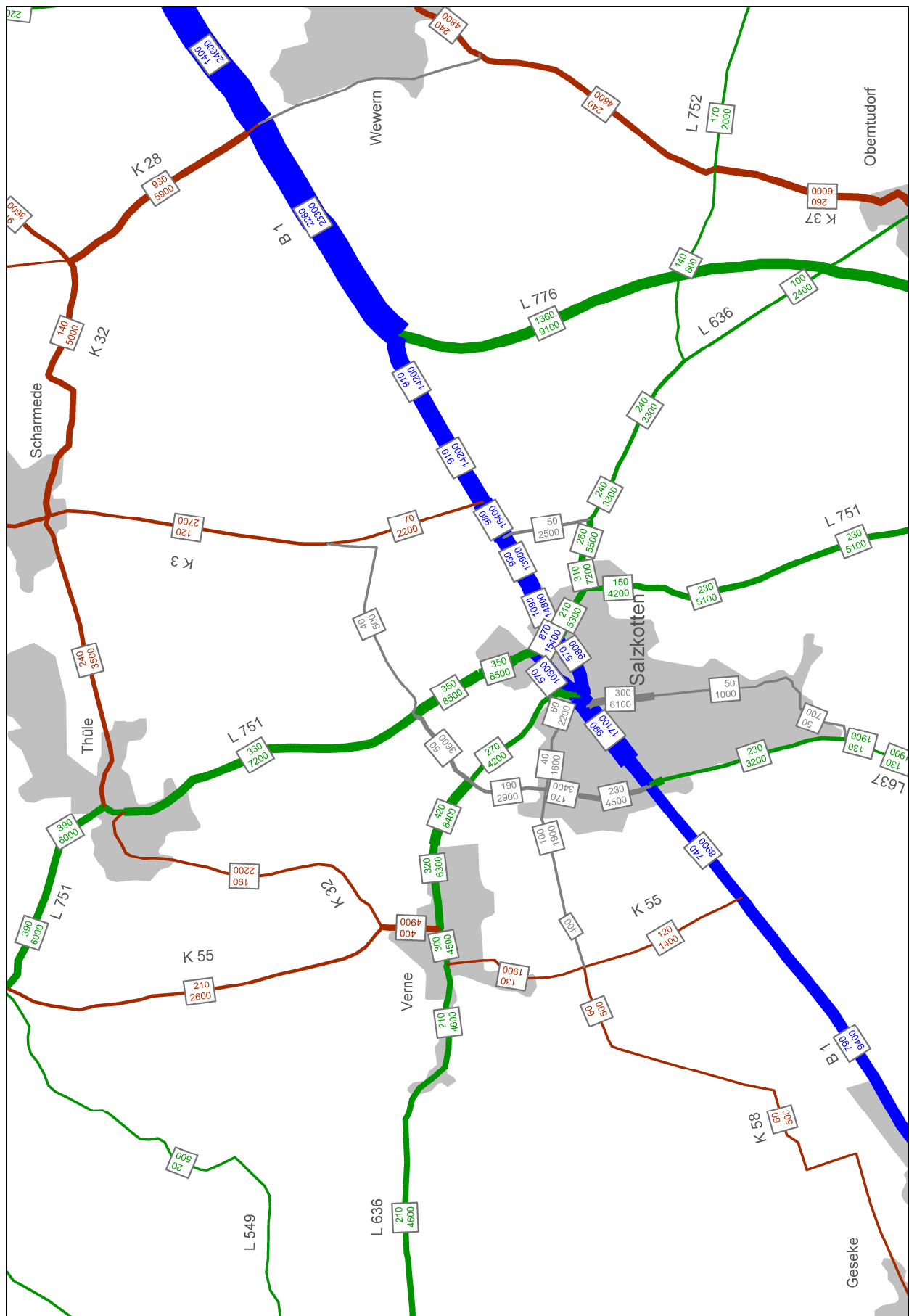


Abbildung 1: Analysefall - Verkehrsbelastungen DTVw 2013 im Netz 2013 [SV/24h und Kfz/24h]

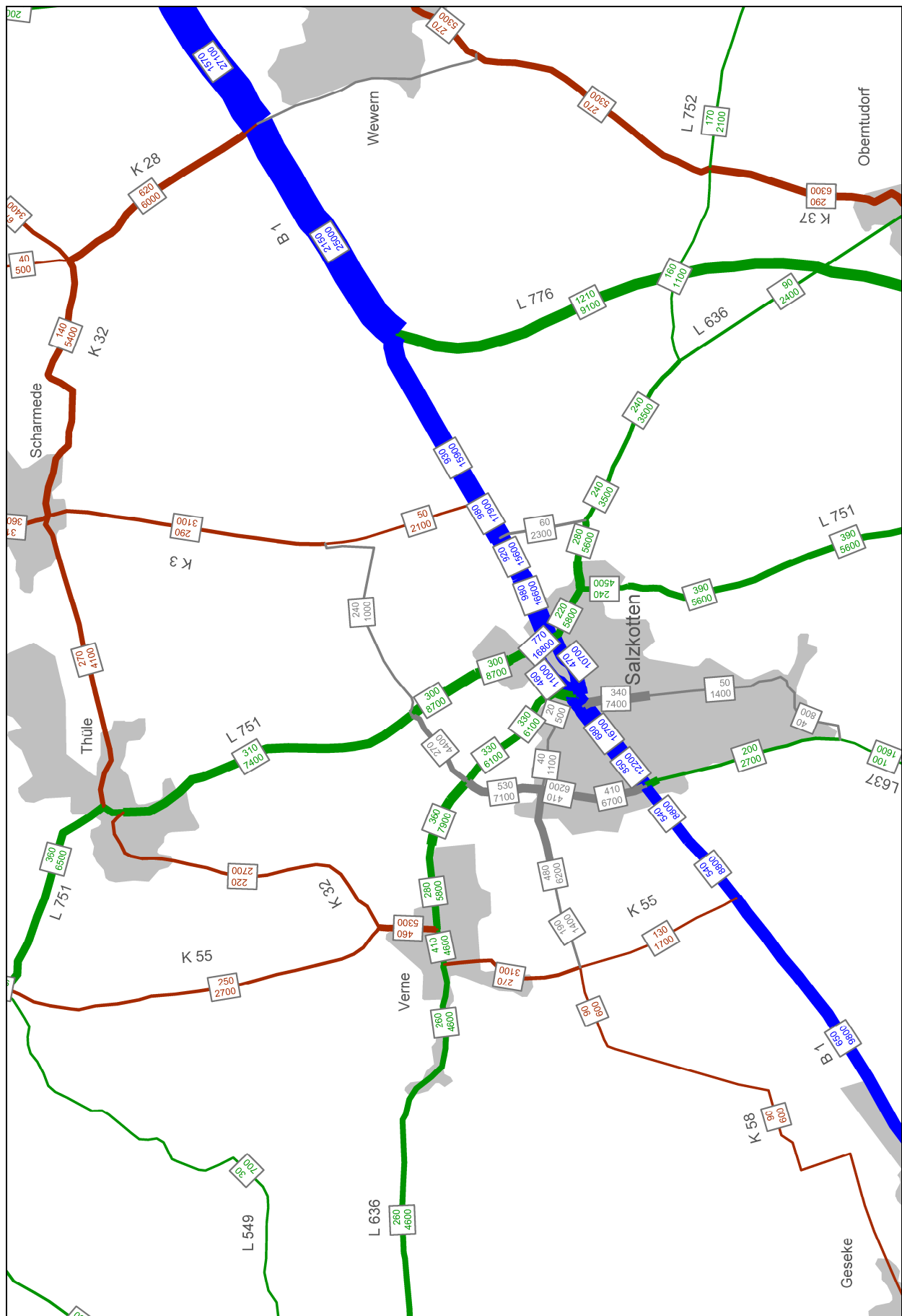


Abbildung 2: Bezugsfall - Verkehrsbelastungen DTVw 2025 [SV/24h und Kfz/24h]

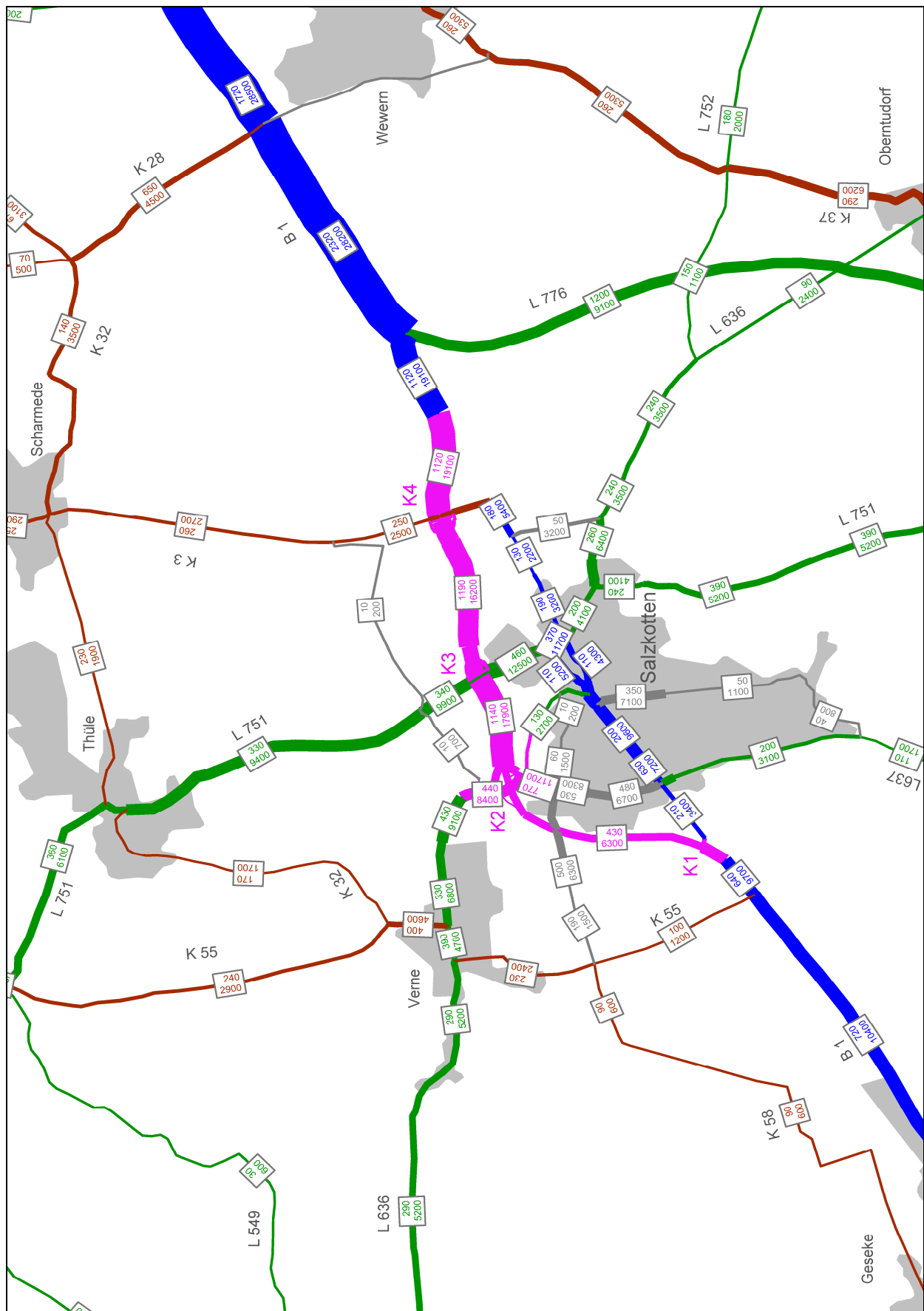


Abbildung 3: Planfall 2025 - Verkehrsbelastungen DTVw 2025 im Netz 2025
[SV/24h und Kfz/24h], mit Bezeichnung der Knoten im Zuge der Ortsumgehung

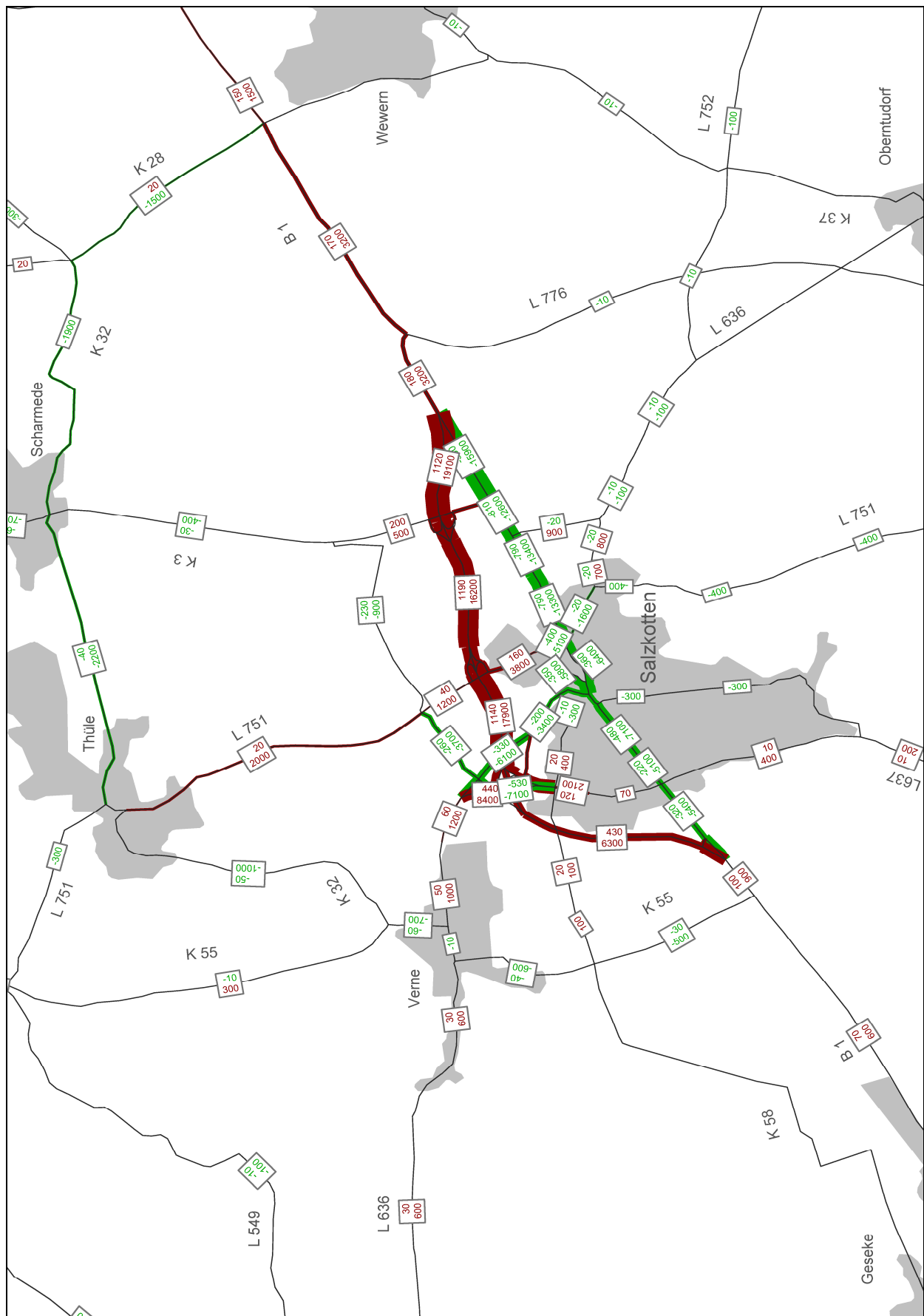


Abbildung 4: Planfall 2025 - Belastungsdifferenzen zum Bezugsfall
[SV/24h und Kfz/24h]

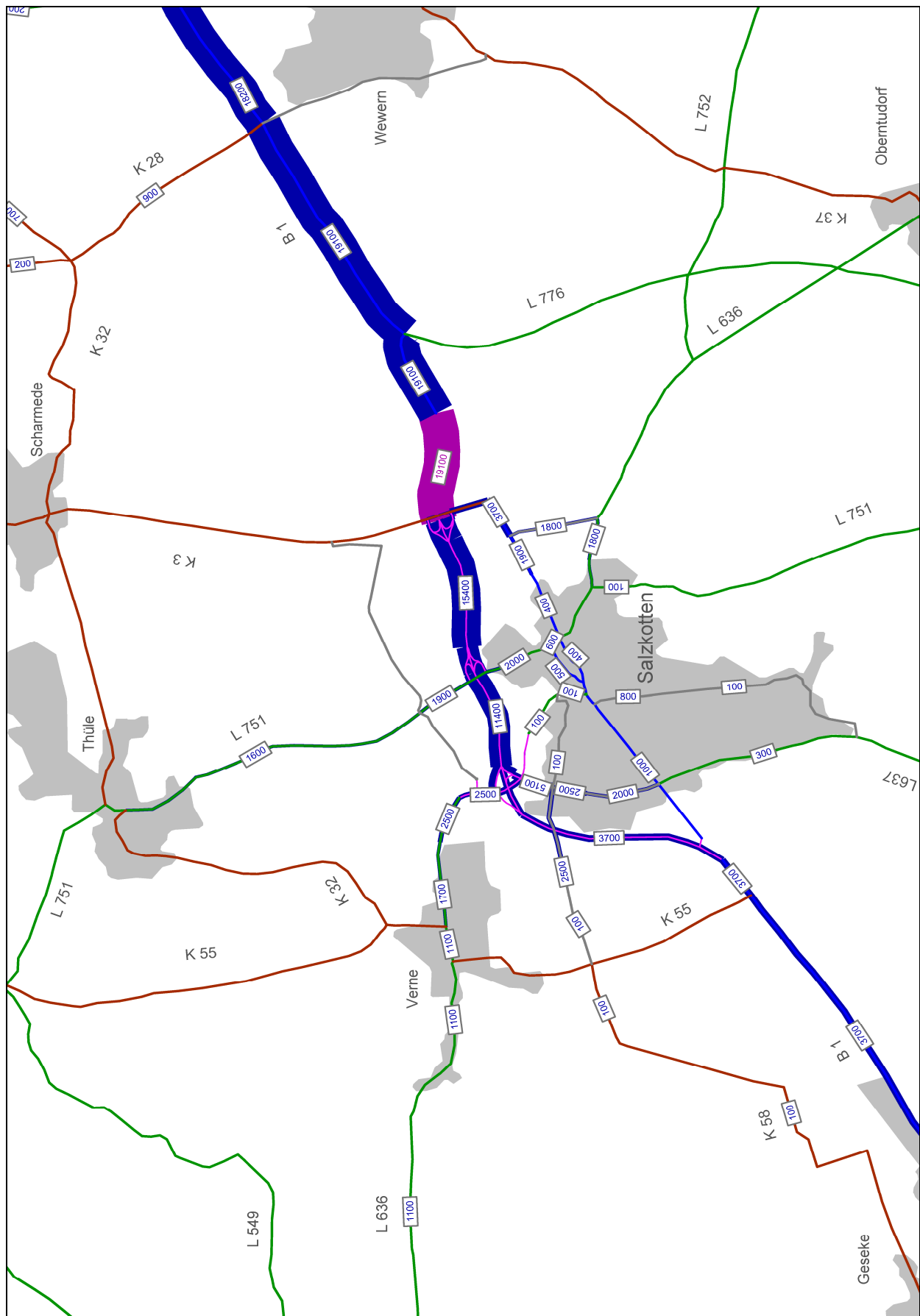


Abbildung 5: Planfall 2025 – Strombündel auf dem Ost-Abschnitt der Ortsumgehung
DTVw 2025 in Kfz/24h]

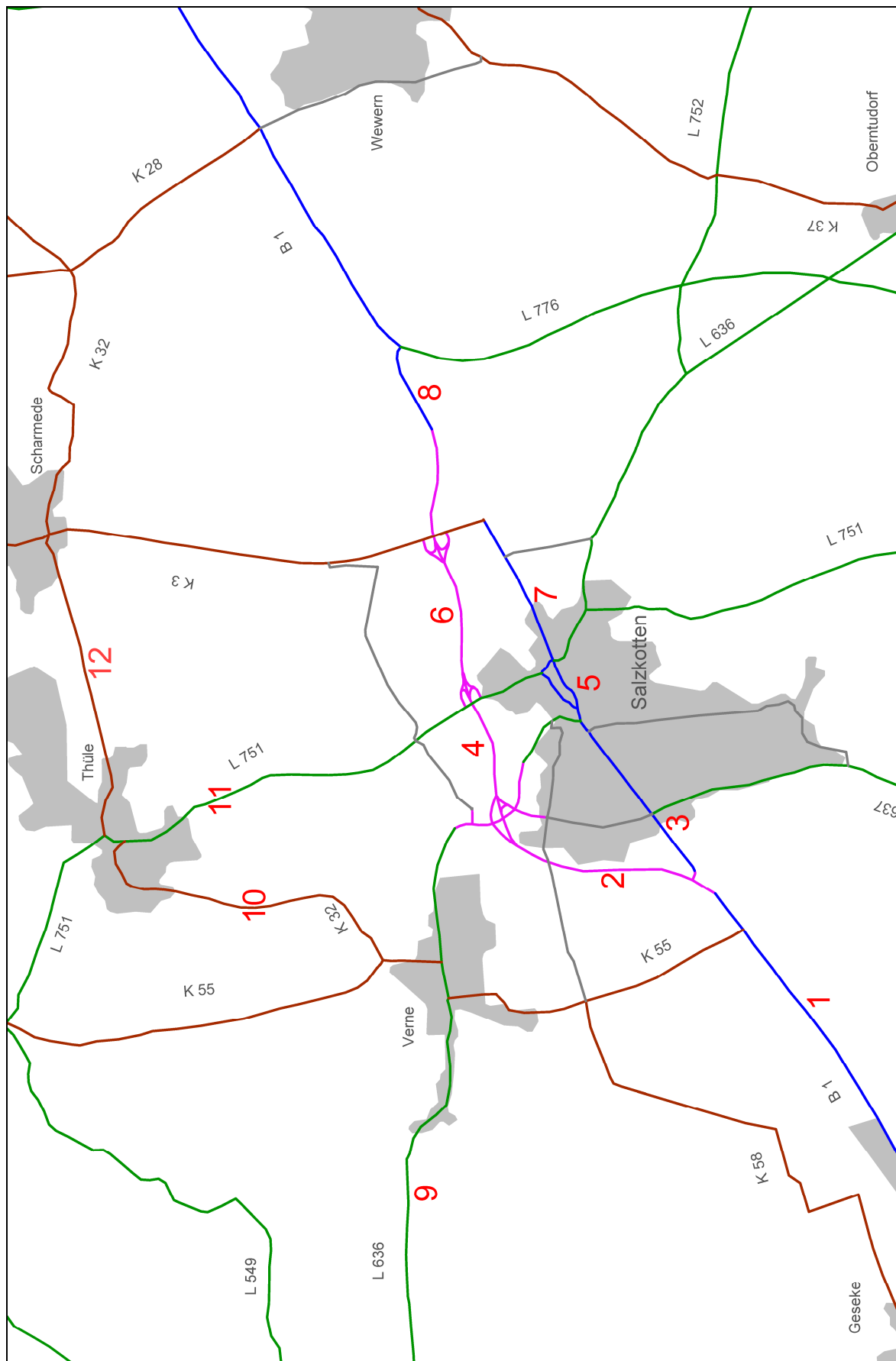


Abbildung 6: Netzmodell Planfall mit Lage der Vergleichsquerschnitte

Anhang B: Abbildungen Knotenströme

Abbildung K1a: Knotenströme am Knoten K1 (DTVw 2025 in Kfz/24h)

Abbildung K1b: Knotenströme am Knoten K1 (DTVw 2025 in SV/24h)

Abbildung K2a: Knotenströme am Knoten K2 (DTVw 2025 in Kfz/24h)

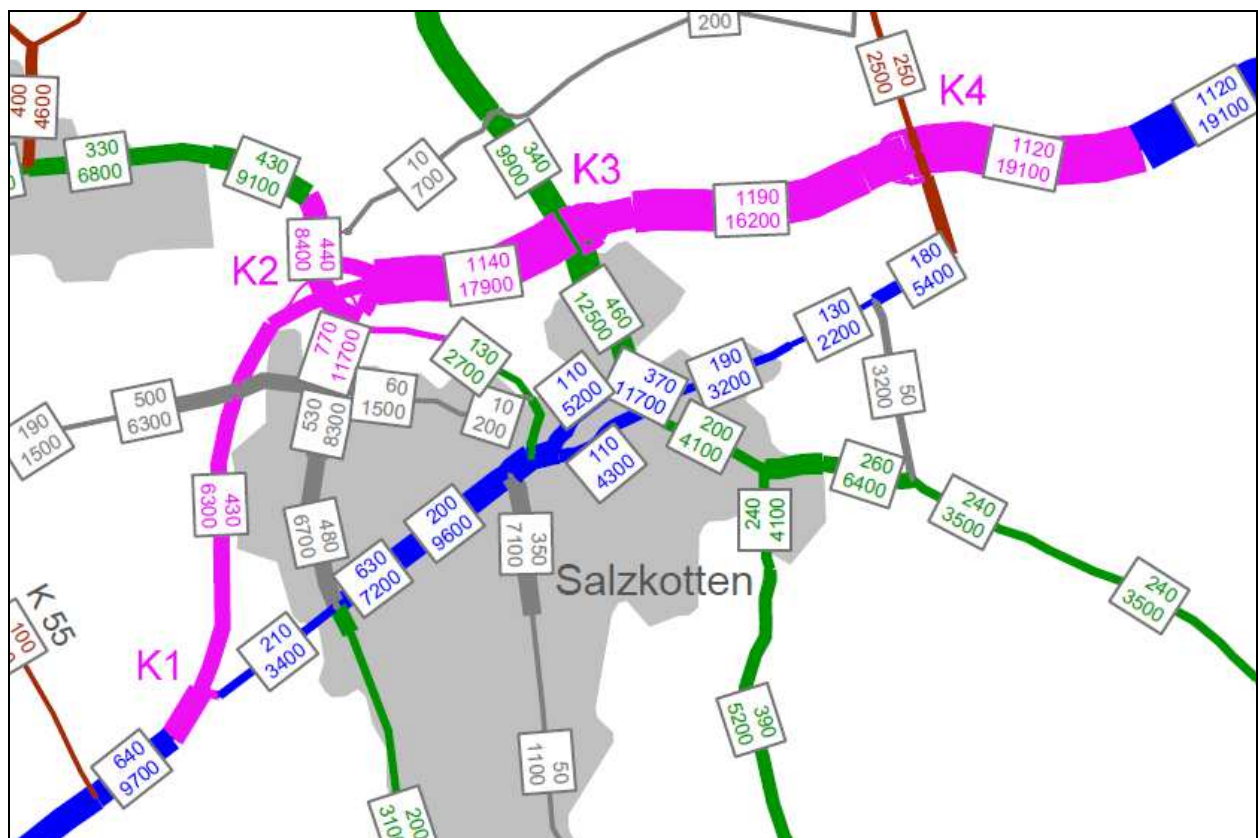
Abbildung K2b: Knotenströme am Knoten K2 (DTVw 2025 in SV/24h)

Abbildung K3a: Knotenströme am Knoten K3 (DTVw 2025 in Kfz/24h)

Abbildung K3b: Knotenströme am Knoten K3 (DTVw 2025 in SV/24h)

Abbildung K4a: Knotenströme am Knoten K4 (DTVw 2025 in Kfz/24h)

Abbildung K4b: Knotenströme am Knoten K4 (DTVw 2025 in SV/24h)



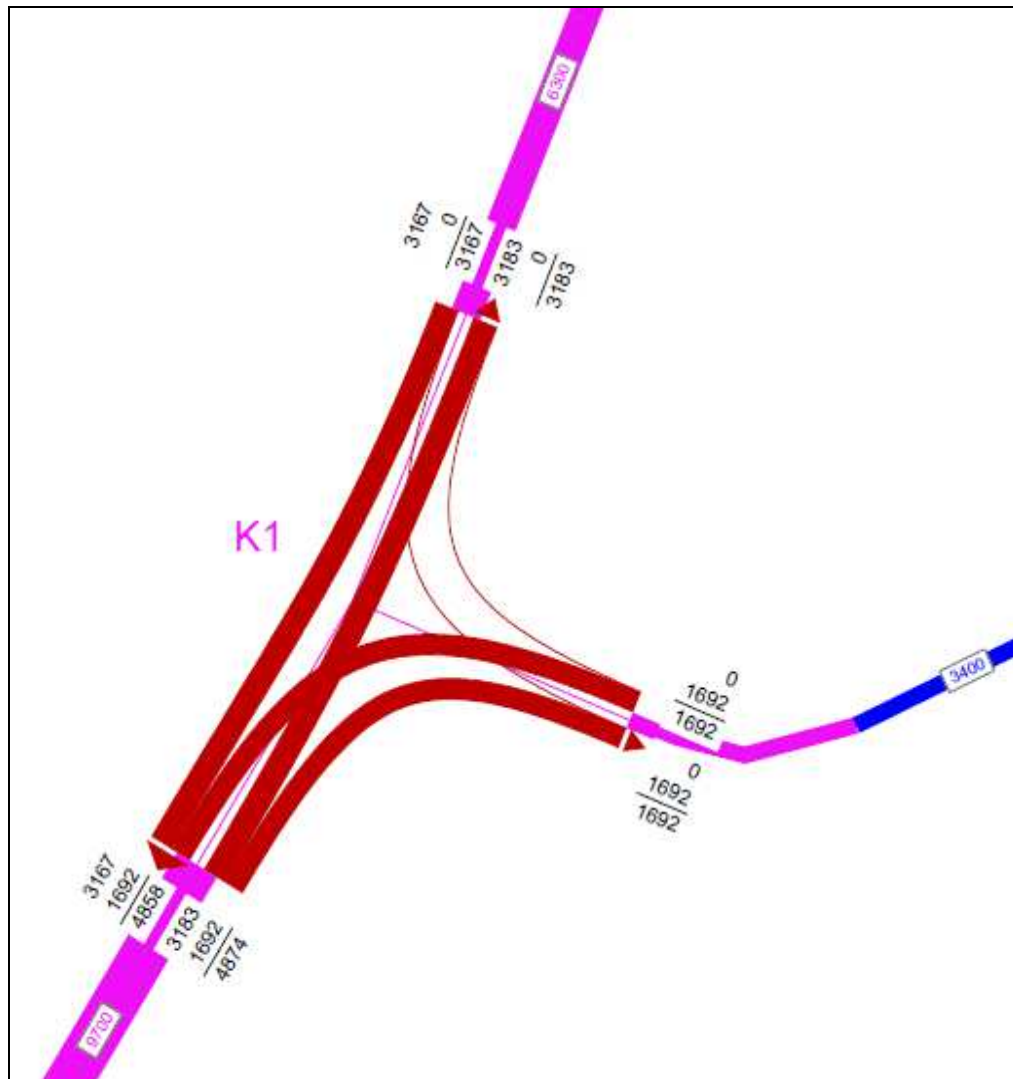


Abbildung K1a: Knotenströme am Knoten K1 (DTVw 2025 in Kfz/24h))

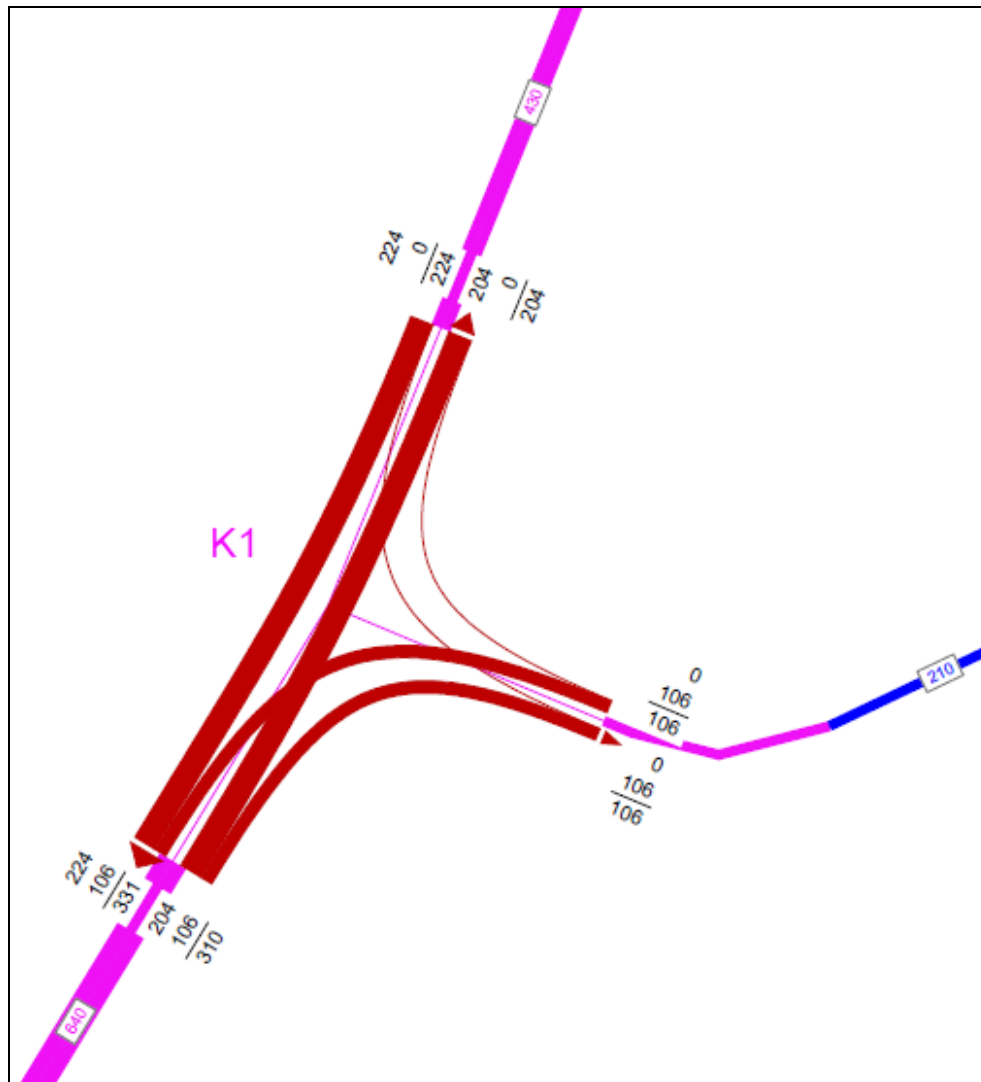


Abbildung K1b: Knotenströme am Knoten K1 (DTVw 2025 in SV/24h)



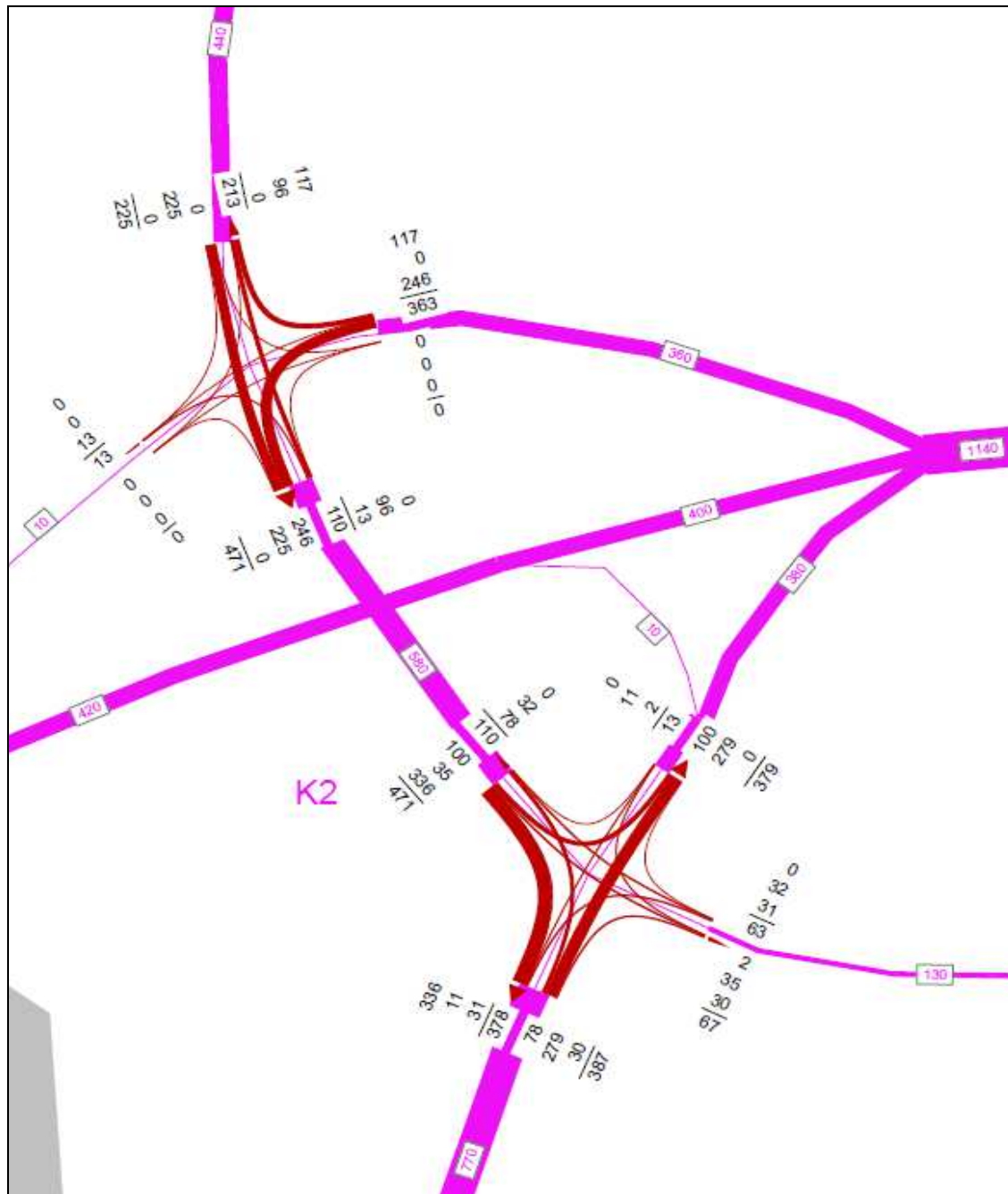


Abbildung K2b: Knotenströme am Knoten K2 (DTVw 2025 in SV/24h)

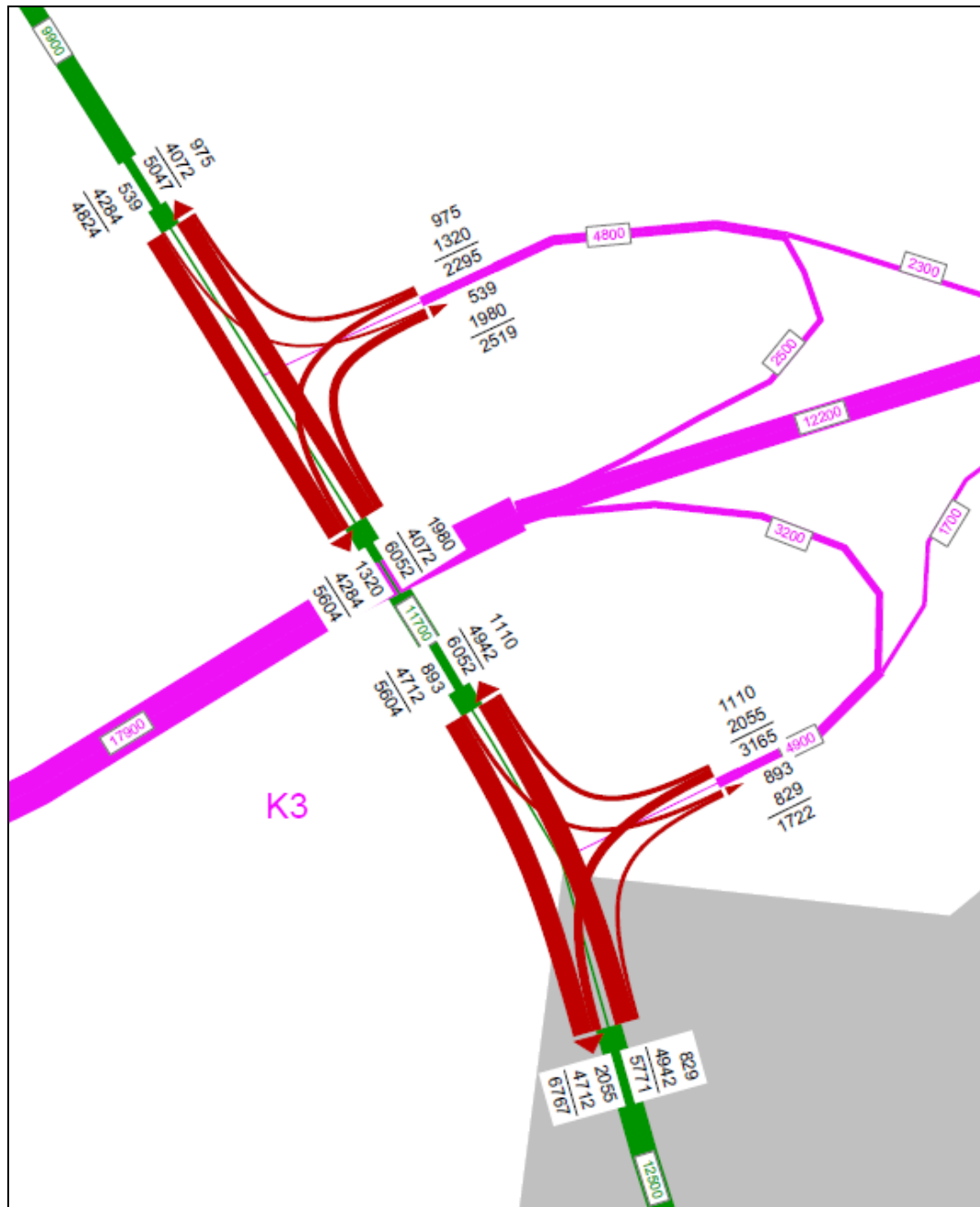


Abbildung K3a: Knotenströme am Knoten K3 (DTVw 2025 in Kfz/24h)

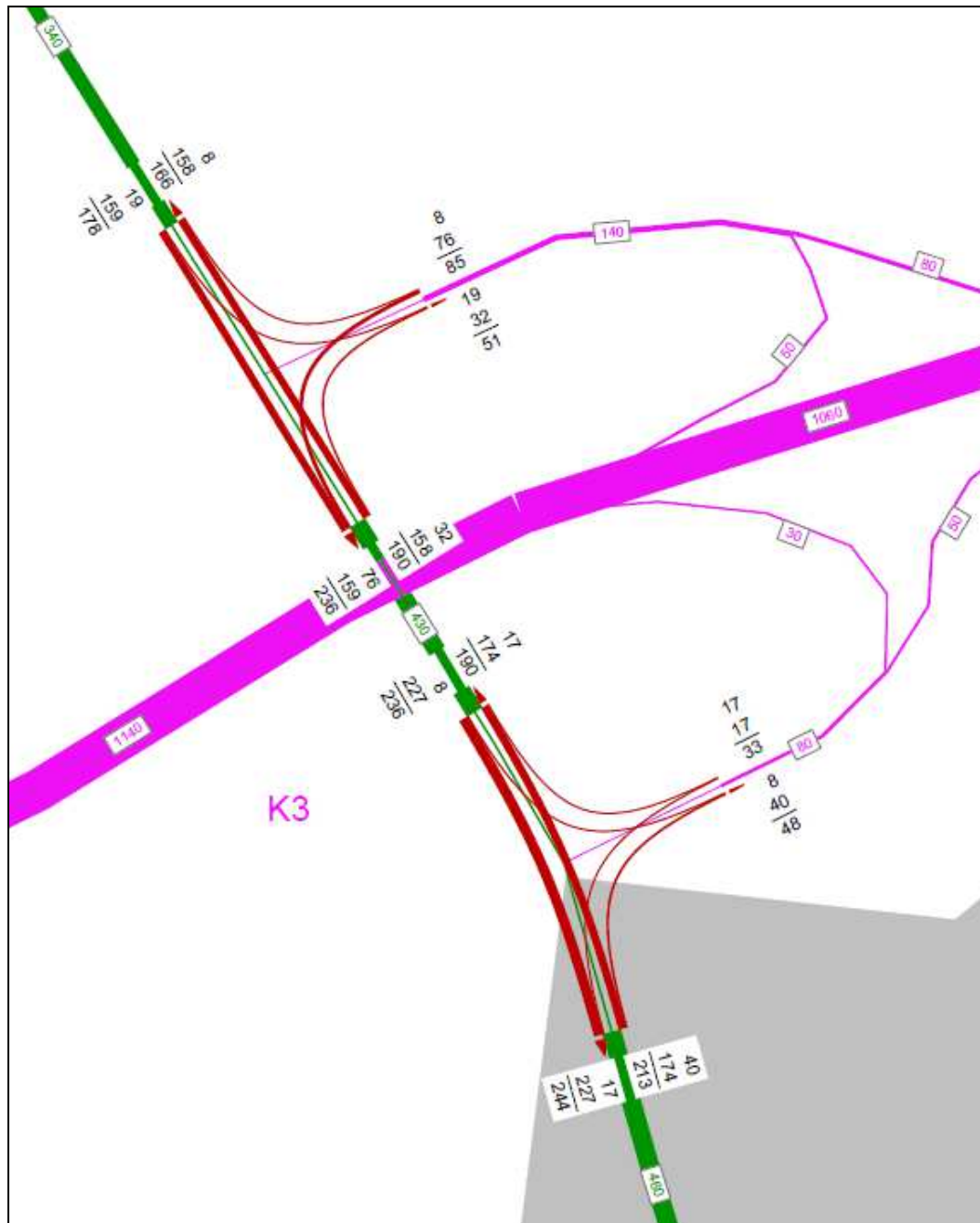


Abbildung K3b: Knotenströme am Knoten K3 (DTVw 2025 in SV/24h)

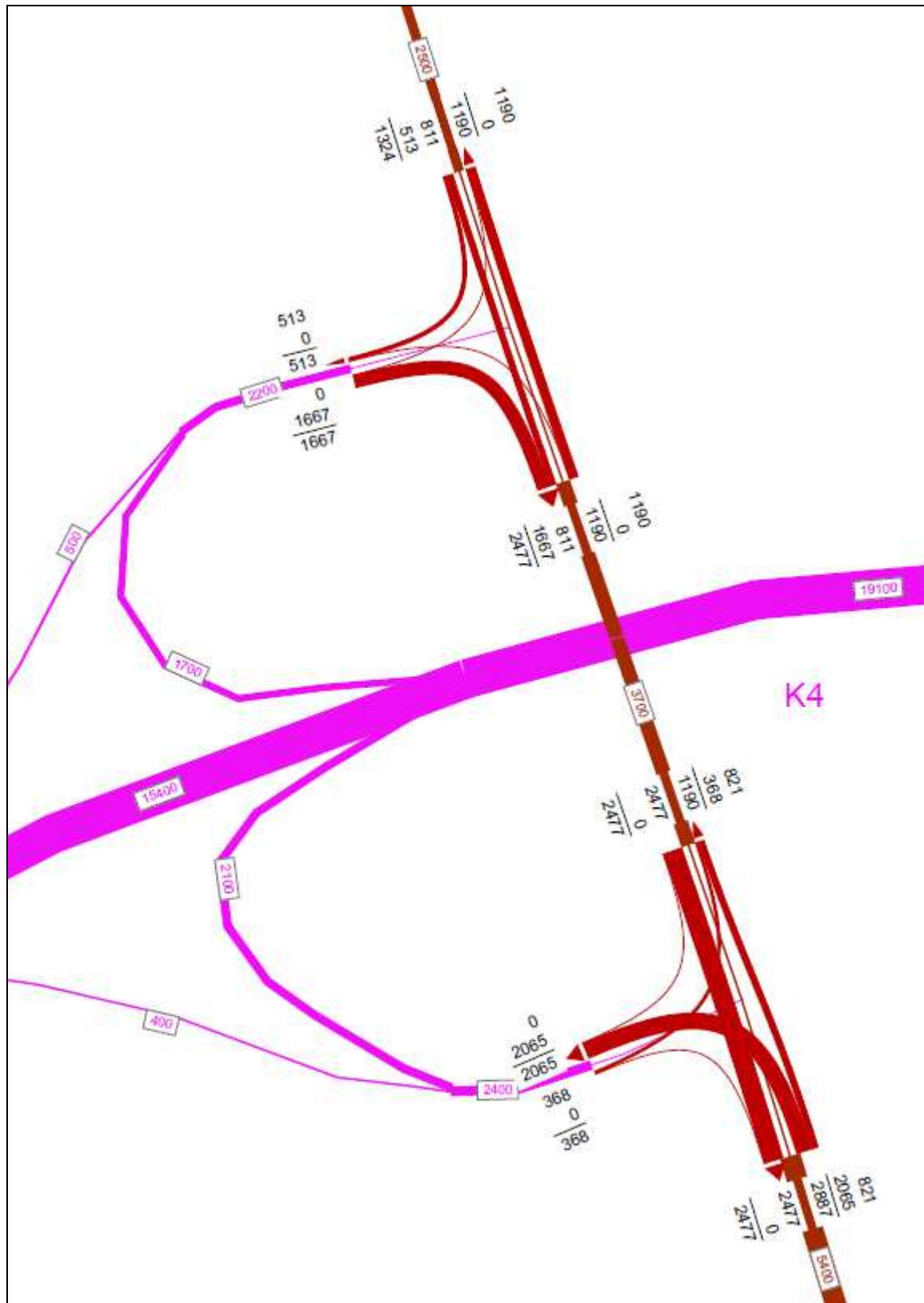


Abbildung K4a: Knotenströme am Knoten K4 (DTVw 2025 in Kfz/24h)

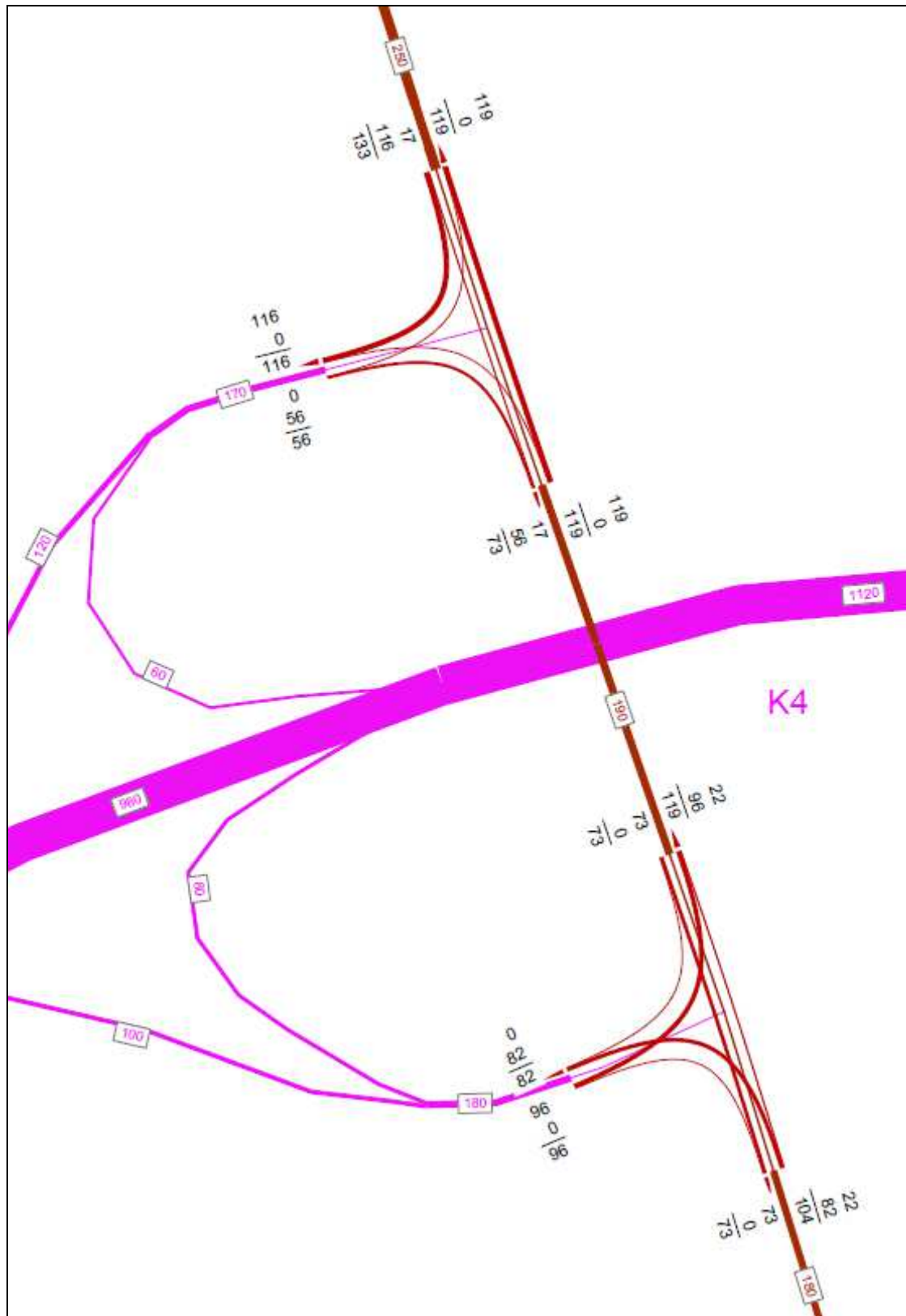


Abbildung K4b: Knotenströme am Knoten K4 (DTVw 2025 in SV/24h)