
Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n

Verkehrsuntersuchung - Schlussbericht

September 2010

Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n

Verkehrsuntersuchung - Schlussbericht

Auftrag: 3838

Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Lüneburg
Am Alten Eisenwerk 2d
21339 Lüneburg

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

Telefon: 02204 / 92 01-0
Telefax: 02204 / 92 01-77
E-Mail: mail@gl.ssp-consult.de

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. F. Kossmann
Telefon: 02204 / 92 01-15
E-Mail: kossmann@gl.ssp-consult.de

Bergisch Gladbach, September 2010

Inhalt	Seite
1 Ausgangslage und Ziel der Untersuchung	1
2 Planungs- und Untersuchungsraum	2
3 Datenbasis	3
4 Netzfälle	5
5 Darstellung der Verkehrssituation 2005	6
6 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2025	10
6.1 Strukturdatenprognose	10
6.2 Verkehrsprognose	10
6.2.1 Matrizen 2025	10
6.2.2 Prognosenullfall	11
7 Bezugsfall (2025)	15
8 Planfall mit A 39 und B 190n (2025)	19
8.1 Vorhaben A 39	19
8.2 Kleinräumige Wirkungen der A 39	21
8.3 Weiträumige Wirkungen der A 39	25
8.4 Knotenströme im Zuge der A 39	27
8.5 Schalltechnische Parameter	27
8.6 Leistungsfähigkeitsnachweise	27
9 Zusammenfassung	28

Anlagen

- Anlage 1: Knotenströme A 39
Anlage 2: Schalltechnische Parameter

In gesonderten Berichten

Anhänge

- Anhang 1: Abbildungen zum Schlussbericht
Anhang 2: Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept Lüneburg
Anhang 2a: Mikrosimulation und Leistungsfähigkeitsnachweise für Abschnitt PA 1
Anhang 3: Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen
Anhang 4: Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept Uelzen
Anhang 5: Leistungsfähigkeitsnachweise für die Abschnitte PA 2 bis PA 9

1 Ausgangslage und Ziel der Untersuchung

Ausgangslage

Für die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wurde nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens die Linienbestimmung beantragt. Der Linienbestimmungserlass des BMVBS liegt vor mit Datum 31.10.2008. Die im Vorfeld des Raumordnungsverfahrens durchgeführte Verkehrsuntersuchung basiert noch auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2000. In der Zwischenzeit wurde das Verkehrsmodell Niedersachsen auf der Basis der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 erstellt und in Vorbereitung der Verkehrsuntersuchung A 39 weiter aktualisiert.

Als Grundlage für den Vorentwurf zur A 39 wurde das Verkehrsmodell Niedersachsen als Verkehrsmodell A 39 weiter aktualisiert und fortgeschrieben. Prognosehorizont ist das Jahr 2025. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVBS.

Ziel

Ziel der Untersuchung ist die Bereitstellung aller für die Verkehrsuntersuchung A 39 im Rahmen der vorbereitenden Planungen des Planfeststellungsverfahrens notwendigen Verkehrswerte wie Querschnitts- und Knotenstrombelastungen und schalltechnische Parameter sowie der Nachweis der Leistungsfähigkeit an den Teilknoten der einzelnen Anschlussstellen, die im Rahmen gesonderter Detail-Untersuchungen ermittelt werden.

2 Planungs- und Untersuchungsraum

Der **Planungsraum** wird durch einen engen Korridor um die linienbestimmte Variante der A 39 definiert. Alle relevanten Straßen, vor allem die kreuzenden und die möglicherweise an die A 39 anzuschließenden Straßen, sind zu berücksichtigen.

Der **Untersuchungsraum** umfasst darüber hinaus alle Räume, die zur Abbildung auch der großräumigen Verkehrsbeziehungen auf der A 39 notwendig sind. Daraus ergeben sich als Grenze des Untersuchungsraumes im Westen die A 7, im Norden die A 24, im Osten die (geplante) A 14 und im Süden die A 2.

3 Datenbasis

Verkehrsmodell

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung A 39 (VU A 39) ist das Verkehrsmodell A 39, das auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen aufbaut und um die Daten verschiedener Verkehrsuntersuchungen ergänzt bzw. verfeinert wurde, die in räumlicher Nähe zur A 39 liegen. Hierzu gehört vor allem das Verkehrsmodell der Stadt Lüneburg, das in das Verkehrsmodell A 39 implementiert worden ist. Die Berücksichtigung weiterer Untersuchungen im Wirkungsraum der A 39 wurde in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen bearbeitenden Ingenieurbüro durchgeführt.

Des Weiteren wurden die Ergebnisse folgender Gutachten bei der Erstellung der VU A 39 berücksichtigt:

- Verkehrsuntersuchung A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Verkehrsdaten für die Vorzugslinie, Ingenieurgruppe IVV im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg, Aachen 02/2006
- Verkehrsuntersuchung A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg, Ingenieurgruppe IVV im Auftrag der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg, Aachen 01/2006
- Verkehrsuntersuchung B 190n zwischen B 4 in Niedersachsen und B 5 in Brandenburg, Ingenieurgruppe IVV im Auftrag der Straßenbauverwaltungen der Länder Niedersachsen, Brandenburg und Sachsen-Anhalt, Aachen 12/2008 (Entwurf)
- Verkehrsuntersuchung B 190n zwischen A 39 und A 14, Ingenieurgruppe IVV im Auftrag der Straßenbauverwaltungen der Länder Niedersachsen, Brandenburg und Sachsen-Anhalt, Aachen 10/2005
- Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsablauf an der A 39 AS Weyhausen, SHP Ingenieure im Auftrag der Volkswagen AG, Hannover 03/2008 (Zwischenbericht)
- Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsablauf im Bereich F+E des Volkswagenwerkes (AS Sandkamp), SHP Ingenieure im Auftrag der Volkswagen AG, Hannover 01/2008
- Verkehrsuntersuchung im Bereich Lüneburg (Schubert)

Das Verkehrsmodell Niedersachsen wurde in 2007 mit den Verkehrsmodellen Schleswig-Holstein und Hamburg zusammengeführt und harmonisiert. Durch den großräumigen Zuschnitt des Verkehrsmodells ist es möglich, auch die weiträumigen, landesübergreifenden Wirkungen der A 39 zu ermitteln und sowohl klein- als auch großräumige Verlagerungswirkungen der A 39 nachzuweisen.

Das Verkehrsmodell A 39 basiert in der Analyse auf der SVZ 2005 sowie zahlreicher ergänzender Erhebungen (z.B. Raum Wittingen, Raum Lüneburg, diverse Plattenmessungen auf Landesstraßen sowie Messungen im Bereich der Anschlussstellen). In der Prognose ist die auf den Prognosehorizont 2025 ausgerichtete Verflechtungsprognose des BMVBS Grundlage der Untersuchung.

Umrechnung von DTVw auf DTV

Die Modellrechnungen basieren auf dem werktäglichen Verkehr (Montag bis Samstag) außerhalb der Urlaubszeit (DTVw). Da z. B. für die Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen oder des Oberbaus mittlere Jahreswerte (DTV) benötigt werden, erfolgt auf der Basis der Ergebnisse der SVZ 2005 eine Umrechnung der DTVw-Umlegungsergebnisse auf den DTV. Für den Gesamtverkehr ergibt sich ein mittlerer Umrechnungsfaktor $DTV/DTVw$ von 0,95, für den Schwerverkehr liegt dieser Faktor bei 0,85.

Allgemeine Hinweise

Die in dieser Verkehrsuntersuchung beschriebenen Wirkungen sind Ergebnisse von Modellrechnungen. Modellrechnungen können die Realität nicht deckungsgleich nachbilden. Durch den Zuschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen sowie die Bewertung der einzelnen Streckenabschnitte hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Qualität werden Annahmen getroffen, die schwerpunktmäßig dazu dienen, die Wirkung der A 39 zu ermitteln.

Das Verkehrsmodell bildet im Rahmen der Verkehrsuntersuchung das Streckennetz und die Verkehrsnachfrage auf makroskopischer Ebene ab. Zellbinnenverkehre werden nicht abgebildet.

Die Ergebnisse werden für den Gesamt- und den Schwerverkehr dargestellt. Der Schwerverkehr wird im Modell nach kleiner/größer 12 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht) unterschieden und für die grafische Aufbereitung zusammengefasst. Beim Schwerverkehr ab 12 t zGG ist auf Autobahnen die Lkw-Maut als zusätzlicher Widerstand berücksichtigt.

4 Netzfälle

Neben dem Analysefall, der den Verkehr 2005 im Straßennetz 2005 abbildet, werden zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der A 39 folgende Netzfälle untersucht:

- Prognosenullfall 2025: Verkehr 2025 im Netz 2005
- Bezugsfall 2025: Verkehr 2025 im Netz 2005 zuzüglich aller Vorhaben, deren Realisierung bis zum Jahr 2025 zu erwarten ist, vor allem die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (z.B. A 14 Wismar - Magdeburg, B 4 OU Kirchweyhe, B 4 OU Rötgesbüttel, B 188 OU Velpke/Oebisfelde und B 248 OU Brome, aber ohne die A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg und ohne die B 190n), einschließlich sonstige geplante bzw. zwischenzeitlich bereits dem Verkehr übergebene Straßen (z.B. K 28 OU Barendorf)
- Planfall: Bezugsfall zuzüglich A 39 in linienbestimmter Lage mit B 190n zwischen der B 4 bei Breitenhees im Westen und der B 189 bei Seehausen im Osten

5 Darstellung der Verkehrssituation 2005

Kalibrierungsgrundlagen

Das Verkehrsmodell A 39 bildet in der Analyse den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw, mittlerer Werktag Montag bis Samstag außerhalb der Urlaubszeit) für das Jahr 2005 ab. Grundlage für die Kalibrierung sind die bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005, Daten der Dauerzählungen 2005 sowie verfügbare ergänzende Zählungen. Für mehr als 500 Strecken im Untersuchungsraum (für jeweils zwei Richtungen) liegen Zählwerte vor, die zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen wurden.

Genauigkeit

Der Abgleich der Umlegungsergebnisse mit den Zählwerten ist ein iterativer Prozess. In einem ersten Schritt wird im Vorfeld das Netzmodell „geeicht“, das heißt, die Strecken-, Knoten- und Anbindungsparameter werden so angepasst, dass die Verteilung der Routen im Netz plausibel ist. Die verbleibenden Unterschiede zwischen Zählwerten und Streckenbelastungen werden über eine Matrixkalibrierung minimiert. Dabei wird eine bestmögliche Übereinstimmung von Zähl- und Umlegungswert angestrebt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass jeder Zählwert einer gewissen Varianz unterliegt, da auch die Ergebnisse der SVZ auf Momentaufnahmen mit vergleichsweise geringer Stichprobe basieren und Resultate einer Modellrechnung sind. Die Abweichung zwischen Zählwert und Umlegungsergebnis liegt im Analysemodell der VU A 39 i.d.R. unter 10 % und damit im Bereich der Genauigkeit der SVZ-Daten.

Darstellungsbereiche

In den folgenden Darstellungen der verkehrlichen Wirkungen gibt es für jeden Netzfall einen Detail-Plan für die Stadt Lüneburg und jeweils eine Abbildung für die Abschnitte Nord, Mitte und Süd. In den Abbildungen 1 bis 4 sind die Verkehrsbelastungen 2005 in den o.g. Abschnitten dargestellt. Diese und alle weiteren Abbildungen sind in einem gesonderten **Anhang 1 „Abbildungen“** zusammengefasst.

Anmerkungen:

Die in den Abbildungen und im Text ausgewiesenen Kfz-Belastungen sind auf 100 Kfz/24h gerundet, die Lkw-Belastungen beziehen sich immer auf den Schwerverkehr über 3,5 t zGG und sind auf 10 Lkw/24h gerundet. Die in den Tabellen ausgewiesenen Differenzen können sich wegen der Rundung um 100 Kfz/24h bzw. 10 Lkw/24h von den in den Abbildungen dargestellten Werten unterscheiden.

Abschnitt Nord (Lüneburg bis Bienenbüttel)

→ Abbildungen 1 und 2

Die nordöstliche Umgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 ist in der Analyse 2005 zwischen der AS L 216 (Lüneburg-Nord) und der AS B 216 (AS Hagen) mit rund 40.000 Kfz/24h belastet bei einem Lkw-Anteil von rund 10 % (im Mittel rund 4.100 Lkw/24h). Auf der südöstlichen Umgehung liegen die Belastungen zwischen 25.500 und 32.800 Kfz/24h, der Lkw-Anteil beträgt hier rund 15 % (3.600 Lkw/24h). Südlich Lüneburg ist die B 4 im Schnitt mit rund 16.000 Kfz/24h belastet, bei einem Lkw-Anteil von knapp 20 % (im Mittel 2.800 Lkw/24h).

Weitere wichtige Straßen im nördlichen Abschnitt sind die B 216 (rund 10.000 Kfz/24h außerhalb und bis zu 19.100 Kfz/24h im Nahbereich der AS Hagen/B 4) und die B 209 nördlich (rund 10.000 bis 18.200 Kfz/24h nördlich der B 4) bzw. südlich von Lüneburg (knapp 10.000 Kfz/24h). Auch andere Straßen im Nahbereich von Lüneburg sind teilweise hochbelastet (K 46 um 14.000 bis 15.000 Kfz/24h und K 53 um 10.000 Kfz/24h), auf der L 221 östlich Lüneburg fahren in der Analyse 2005 etwa 6.000 Kfz/24h.

Abschnitt Mitte (Bad Bevensen bis Bad Bodenteich)

→ Abbildung 3

Der Abschnitt Mitte ist durch die zentrale Lage von Uelzen geprägt. Uelzen wird von der B 4 in Nord-Süd-Richtung und von der B 71 in West-Ost-Richtung durchquert. Zusätzlich wird Uelzen über die B 191 und die B 493 aus nordöstlicher Richtung sowie die L 270 aus südöstlicher Richtung erreicht. Die Belastungen auf der B 4 betragen nördlich Uelzen rund 15.000 Kfz/24h, südlich Uelzen sinken sie bis zur B 191 auf maximal 10.400 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil auf der B 4 beträgt durchweg etwa 20 %

Die Bundesstraßen in West-Ost-Richtung sind deutlich geringer belastet als die in Nord-Süd-Richtung verlaufende B 4. Auf der B 71 fahren westlich und östlich Uelzen rund 6.000 Kfz/24h, der Lkw-Anteil ist im Osten mit 24% bis 30 % allerdings sehr hoch. Die beiden anderen Bundesstraßen B 191 und B 493 haben mit Belastungen um 3.500 Kfz/24h und maximal 500 Lkw/24h eine deutlich geringere Bedeutung.

Im Bereich Bad Bevensen erreichen vier Landesstraßen, mit Belastungen um maximal 3.000 Kfz/24h, die Kurstadt aus östlicher Richtung: die L 232, die L 253, die L 252 und die L 254. Südlich Bad Bevensen wird der Verkehr aus östlicher Richtung sowie der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen über die L 252 zur B 4 geführt und über diese in nördlicher bzw. südlicher

Richtung weiter verteilt. Dieser zentrale anbaufreie Abschnitt der L 252 ist mit knapp 10.000 Kfz/24h belastet (5 % Lkw-Anteil).

Ähnlich wie in Bad Bevensen gibt es in Bad Bodenteich eine Reihe von Landesstraßen, die den Flecken durchqueren: die L 270 in Nord-Süd-Richtung, die L 265 in Südwest-Nordost-Richtung sowie die L 266 östlich Bad Bodenteich. Die L 270 ist außerhalb der Ortslage mit maximal 4.500 bis 6.000 Kfz/24h belastet, auf den beiden anderen Landesstraßen liegen die Belastungen mit 600 bis 900 bzw. 2.900 Kfz/24h deutlich darunter. In der Ortslage treffen die L 265 und die L 270 aufeinander. Die Belastungen liegen hier bei rund 6.000 Kfz/24h (dieser Wert ist in der Abbildung programmbedingt nicht darstellbar).

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfsburg)

→ Abbildung 4

In der Abbildung 4 fallen die Belastungen im nördlichen Teil des dargestellten Raumes deutlich geringer aus als im südlichen Teil. Im Bereich Wittingen liegen die Belastungen sowohl auf der B 244 als auch auf den Landesstraßen L 270, L 282 und L 286 außerhalb der Ortslage bei maximal rund 5.000 Kfz/24h. Auch im Nahbereich Brome sind die dortigen Bundesstraßen B 244 und B 248 ebenfalls mit maximal rund 5.000 Kfz/24h belastet.

Am südlichen Rand des Planungsraumes sind die Belastungen deutlich höher als die im Bereich Wittingen. Ursache ist vor allem die Nähe zur Kreisstadt Wolfsburg mit dem Volkswagenwerk, und zur in unmittelbarer Nähe zu Wolfsburg gelegenen Kreisstadt Gifhorn am südlichen Rand des Planungsraumes. Die A 39 beginnt heute an der B 188 (AS Weyhausen) und ist schon auf ihrem ersten Abschnitt in Richtung Süden (A 2) mit über 30.000 Kfz/24h belastet.

Strombündel A 250 (Nord)

→ Abbildung 5

Mit einem Strombündel wird für einen repräsentativen Querschnitt die Verteilung des Verkehrs im übrigen Straßennetz aufgezeigt. An diesem Querschnitt entspricht die Strombündel-Belastung der Gesamtbelastung, an allen anderen Querschnitten werden nur Teilbelastungen ausgewiesen. Diese Teilbelastungen resultieren nur aus Verkehren, die auch über den Strombündelquerschnitt fahren. Die ausgewiesenen Strombündel-Belastungen sind immer auf den gesamten Querschnitt, also auf Hin- und Gegenrichtung, bezogen. Auch wenn in den folgenden

Beschreibungen nur eine Richtung explizit angesprochen wird, beziehen sich die Aussagen auch auf die Gegenrichtung.

Das dargestellte Strombündel zeigt, dass von den 30.400 Kfz/24h auf der A 250 zwischen den Anschlussstellen Handorf (B 404) und Lüneburg-Nord (L 216/K 46) rund 7.000 Kfz/24h den gesamten östlichen Ring im Zuge der B 4 bis zum Abzweig der B 209 bei Melbeck nutzen. Die übrigen rund 23.000 Kfz/24h sind Quell- und Zielverkehr von Lüneburg sowie der in nördlicher und östlicher Richtung liegenden Gebiete.

Von den 7.000 Kfz/24h, die den gesamten östlichen Ring im Zuge der B 4 befahren, fahren noch etwa die Hälfte in Uelzen auf der B 4, südlich Uelzen sind noch rund 1.200 der 30.400 Kfz/24h auf der B 4 nachweisbar. Ebenfalls rund 1.000 der 30.400 Kfz/24h fahren östlich Uelzen auf die B 71 in Richtung Salzwedel und von dort weiter in Richtung Magdeburg. Auch die L 270 zwischen Uelzen und Wittingen hat eine weiträumige Bedeutung als direkte Verbindung zur B 244 in Richtung Südosten.

6 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2025

6.1 Strukturdatenprognose

Prognose

Die der Fortschreibung des Verkehrsmodells Niedersachsen zugrunde liegende Verflechtungsprognose des BMVBS prognostiziert die Entwicklung der Bevölkerung auf Kreisebene für den Prognosehorizont 2025. Die Prognose geht für den Zeitraum 2005 bis 2025 für Niedersachsen von einem geringen Rückgang der Einwohnerzahlen aus (-1,3 %), auch wenn innerhalb von Niedersachsen für die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte deutlich unterschiedliche Entwicklungen gesehen werden. Für die Region Lüneburg wird eine positive Bevölkerungsentwicklung erwartet (+3,4 %).

Sonstige Prognoseparameter

Neben der Bevölkerungsentwicklung gibt es kaum detaillierte Prognosen für die übrigen Strukturdaten, wie z.B. Beschäftigte, Auszubildende, Schüler sowie Arbeits- und Ausbildungsstätten für 2025. Diese Entwicklungen wurden daher für den Prognosehorizont 2015 im Rahmen der Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung abgeschätzt und im Zuge der Erstellung des Verkehrsmodells Niedersachsen auf 2025 fortgeschrieben.

6.2 Verkehrsprognose

6.2.1 Matrizen 2025

Auf der Basis der zur Verfügung stehenden Strukturdatenentwicklung sowie sonstiger Annahmen zu weiteren prognoserelevanten Parametern, wie z.B. Motorisierung, Mobilität und Pkw-Verfügbarkeit, wurde die aus den Vorläufermodellen zur Verfügung stehende Verflechtungsmatrix für den Personenverkehr (einschließlich Lieferwagen bis 3,5 t zGG) mittels eines Zuwachsfaktorenmodells auf 2025 fortgeschrieben. Die Verflechtungsmatrizen 2025 wurden auf der Basis des Netzmodells Bundesfernstraßen (NEMOBFStr) einschließlich aller im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans ausgewiesenen Vorhaben, so auch der A 39, entwickelt.

Für den Schwerverkehr wurde ein eigenständiges Güterverkehrsmodell entwickelt, das auf der Basis aktueller Statistiken und Entwicklungen den Güterverkehr für verschiedene Fahrzeug-Segmente und Verkehrsträger ermittelt. Für den relevanten Verkehrsträger „Straße“ wurden die Ergebnisse zu den beiden Segmenten

- Lkw zwischen 3,5 und 12 t zGG und
- Lkw über 12 t zGG

zusammengefasst. In der Modellrechnung kommt für Lkw über 12 t zGG ein vereinfachter Mautansatz (Zeitzuschlag) zum Einsatz.

Im Untersuchungsraum (nordöstliches Niedersachsen und nordwestliches Sachsen-Anhalt) ergibt sich für den Personenverkehr (inkl. Lieferwagen bis 3,5 t zGG) eine Zunahme des Fahrtenaufkommens von 2005 bis 2025 um rund 2 %, im Schwerverkehr sind es +5 %. Im gesamten norddeutschen Raum sind die Zunahmen mit +6 % (Personenverkehr) und +15 % (Schwerverkehr) deutlich höher.

6.2.2 Prognosenullfall

Netzmodell und Matrix

Dem Prognosenullfall liegt das Netz 2005 ohne zukünftige Netzergänzungen zu Grunde. Die Verflechtungsmatrizen beziehen sich auf den Prognosehorizont 2025. Der Prognosenullfall stellt damit den Fall dar, dass sich der Verkehr zwar weiter entwickelt, gegenüber dem heutigen Netz aber keine zusätzlichen Straßenbaumaßnahmen realisiert werden.

In den Abbildungen 6 bis 13 sind die Verkehrsbelastungen 2025 sowie die Differenzen gegenüber der Analyse 2005 für den Stadtbereich von Lüneburg und die drei Teilabschnitte Nord, Mitte und Süd für den Prognosenullfall dargestellt.

Abschnitt Nord (Lüneburg bis Bienenbüttel)

→ Abbildungen 6 bis 9

Die nordöstliche Umgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 ist im Prognosenullfall zwischen der AS L 216 (Lüneburg-Nord) und der AS B 216 (AS Hagen) mit durchschnittlich 51.000 Kfz/24h bei einer mittleren Lkw-Belastung von rund 6.600 Lkw/24h belastet. Das sind rund 11.000 Kfz/24h (davon 2.500 Lkw/24h) mehr als in der Analyse 2005. Hierin wird deutlich, dass die Prognose eine deutlich stärkere Belastung auf der Relation Hamburg – Magdeburg erwarten lässt, vor allem im Schwerverkehr. Auf der südöstlichen Umgehung liegen die Belastungen im Prognosenullfall mit 32.000 bis 40.300 Kfz/24h um rund 7.000 Kfz/24h über den Werten der Analyse 2005, auch auf der B 216 gibt es deutliche Zunahmen zwischen 1.900 und 4.500 Kfz/24h. Im Schwerverkehr sind die Zunahmen auf der B 216 mit rund +1.300 Lkw/24h sogar höher als auf der südöstlichen Umgehung im Zuge der B 4, auf der rund 1.000 Lkw/24h mehr als in der Analyse zu erwarten sind.

Südlich Lüneburg zwischen Melbeck und Bienenbüttel ist die B 4 im Schnitt mit rund 19.000 Kfz/24h belastet, das sind rund 2.000 Kfz/24h mehr als in der Analyse 2005. Der Lkw-Anteil auf der B 4 steigt nur in geringem Umfang (+250 Lkw/24h). Die Belastung nimmt auf der westlich zur B 4 etwa parallel verlaufenden L 233 deutlich zu (+3.000 bis 4.000 Kfz/24h). Die Lkw-Belastung steigt um +600 Lkw/24h auf 750 Lkw/24h. Dies entspricht etwa einer Verfünffachung der Lkw-Belastung auf der L 233. Hierin wird deutlich, dass die B 4 aufgrund ihrer hohen Belastungen voraussichtlich künftig nicht mehr in der Lage sein wird, weiteren Verkehr aufzunehmen, so dass große Teile des künftigen Mehrverkehrs auf das untergeordnete Netz (im Besonderen auf die L 233) ausweichen.

Auch innerhalb von Lüneburg sind auf den meisten Straßen höhere Verkehrsbelastungen als in der Analyse 2005 zu erwarten. Die prozentualen Zuwächse sind allerdings eher moderat, mit zunehmender Nähe zu den Anschlussstellen der B 4 nehmen die Belastungen deutlicher zu. Die höchsten Zuwächse sind auf der Hamburger Straße südlich der AS L 216 (Lüneburg-Nord) mit +2.900 Kfz/24h zu erwarten, auf dem Innenstadtring sind es etwa +1.000 Kfz/24h.

Abschnitt Mitte (Bad Bevensen bis Bad Bodenteich)

→ Abbildungen 10 und 11

Nördlich Uelzen liegen die Belastungen im Prognosenußfall 2025 auf der B 4 um 500 bis 800 Kfz/24h über denen der Analyse 2005. Im Schwerverkehr sind die Belastungen nahezu identisch. Auch hierin zeigt sich, dass die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen zukünftig kaum noch Reserven zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre bietet. Auf der L 254 zwischen Bad Bevensen und der B 71 bei Hanstedt II sind die Zunahmen deshalb etwas größer als auf der etwa parallel verlaufenden B 4 (nur auf kurzem Teilstück).

Südlich Uelzen sind die Zunahmen gegenüber der Analyse 2005 deutlich höher als im Norden. Die Belastungen steigen um bis zu 4.200 Kfz/24h auf Werte um 14.000 Kfz/24h. Nördlich Uelzen sind die Belastungen auf der B 4 im Prognosefall mit rund 15.000 Kfz/24h ähnlich hoch. Dies gilt auch für den Schwerverkehr (rund 2.800 Lkw/24h nördlich bzw. bis zu 2.600 Lkw/24h südlich Uelzen). Auch auf der B 71, die Uelzen in West-Ost-Richtung durchquert, sind gegenüber der Analyse deutliche Zunahmen zu erwarten. Westlich von Uelzen liegen diese bei rund +2.000 Kfz/24h, östlich Uelzen sind sie sogar doppelt so hoch. Hier wird deutlich, dass die Prognose eine deutlich stärkere Belastung auf der Relation Hamburg – Magdeburg erwarten lässt.

Im Bereich Bad Bevensen sind für alle vier Landesstraßen Belastungserhöhungen zu erwarten. Der zentrale anbaufreie Abschnitt der L 252 südlich Bad Bevensen ist mit knapp 12.000 Kfz/24h um rund 2.000 Kfz/24h höher belastet als in der Analyse. Diese Belastungszunahme ergibt sich hauptsächlich aus Mehrverkehren, die in Richtung Süden, weniger in Richtung Osten orientiert sind.

Im Bereich Bad Bodenteich ist für die L 270, die wie die B 4 in Nord-Süd-Richtung verläuft, eine deutliche Zunahme zu erwarten. Dies gilt besonders für den Schwerverkehr, der sich bei einer Zunahme um rund 500 Lkw/24h mehr als verdoppelt. Auch hier zeigt sich wieder die Verlagerung des Mehrverkehrs auf der Nord-Süd-Relation auf das nachgeordnete Netz, da die L 270 als direkter Zubringer zur B 244 (über Wittingen) fungiert.

Östlich Bad Bodenteich fallen die Belastungsreduzierungen bzw. nur sehr geringen Zuwächse im Bereich der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt auf. Dies ist auf den deutlichen Bevölkerungsrückgang, der für diese Region prognostiziert wird, zurückzuführen.

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfsburg)

→ Abbildungen 12 und 13

Im Bereich Wittingen liegen die Belastungen sowohl auf der B 244 als auch auf den Landesstraßen L 270, L 282 und L 286 außerhalb der Ortslage bei maximal rund 7.000 Kfz/24h. Vor allem auf der B 244 fahren sowohl westlich als auch östlich von Wittingen bis zu 2.000 Kfz/24h mehr als in der Analyse 2005. Diese Mehrbelastung ist auch im Nahbereich Brome zu erwarten, wo sich sowohl auf der südwestlichen B 248 als auch auf der südlichen B 244 bei Steigerungen zwischen 2.000 und 2.400 Kfz/24h ebenfalls Belastungen von rund 7.000 Kfz/24h ergeben. Auch in den Bereichen östlich Gifhorn und in Wolfsburg liegen die maximalen Mehrbelastungen in der Größenordnung von +2.000 Kfz/24h.

Strombündel A 250 (Nord)

→ Abbildung 14

Das ausgewählte Strombündel zeigt, dass von den 41.700 Kfz/24h (+11.300 Kfz/24h gegenüber der Analyse) auf der A 250 zwischen den Anschlussstellen Handorf (B 404) und Lüneburg-Nord (L 216/K 46) knapp 12.000 Kfz/24h (+5.000 Kfz/24h) den gesamten östlichen Ring im Zuge der B 4 bis zum Abzweig der B 209 bei Melbeck nutzen. Von diesen knapp 12.000 Kfz/24h fahren noch rund 4.700 Kfz/24h (+1.400 Kfz/24h) in Uelzen auf der B 4. Südlich Uelzen sind noch rund 2.600 der 41.700 Kfz/24h auf der B 4 nachweisbar.

Ebenfalls rund 1.000 der 41.700 Kfz/24h fahren wie in der Analyse östlich Uelzen auf die B 71 in Richtung Salzwedel und von dort weiter in Richtung Magdeburg. Rund um Uelzen zeigt sich, dass der weiträumigere Verkehr mehrere Strecken auch außerhalb der B 4 nutzt, um in Richtung Süden zu gelangen. Hier ist vor allem die L 233 im Westen von Uelzen zu nennen, auf der rund 1.000 Kfz/24h die Ortslage Uelzen umfahren.

Rund 1.100 der 41.700 Kfz/24h erreichen südlich Gifhorn und Wolfsburg über verschiedene Routen die A 2, das sind rund viermal so viel wie in der Analyse 2005.

Auf der Nordwest-Südost-Relation fahren im Prognosenußfall von den 41.700 Kfz/24h rund 3.000 Kfz/24h über Salzwedel, größtenteils über die B 216 und die B 248 (über Lüchow). In der Analyse fahren lediglich rund 1.000 Kfz/24h über Salzwedel, von denen allerdings nur 300 Kfz/24h über die B 216 und die B 248 fahren.

7 Bezugsfall (2025)

Netzmodell und Matrix

Dem Bezugsfall liegt das Netz 2005 zuzüglich aller Vorhaben zu Grunde, deren Realisierung bis zum Jahre 2025 zu erwarten ist. Hierzu zählen alle indisponiblen und festdisponierten Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung 2003, sonstige Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs des geltenden Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und weitere Vorhaben, die aus Sicht der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen bis zum Jahr 2025 als realisiert anzunehmen sind oder derzeit gebaut werden (OU Lüchow).

Für die Wirkungsermittlung innerhalb des Untersuchungsraumes sind vor allem folgende Vorhaben relevant:

- 4-streifiger Neubau der A 20 Drochtersen – Lübeck
- 4-streifiger Neubau der A 26 Drochtersen – Stade – Hamburg
- 6-streifiger Ausbau der A 1 Bremen – Hamburg
- 6-streifiger Ausbau der A 7 zwischen Walsroder Dreieck und Soltau Ost
- 4-streifiger Neubau der A 14 Wismar (A 20) – Magdeburg (A 2)
- OU Rötgesbüttel (B 4)
- OU Kirchweyhe (B 4)
- OU Velpke (B 188)
- OU Brome (B 248)
- OU Lüchow (B 248)
- OU Barendorf (K 28)

Die ebenfalls im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Vorhaben A 39 und B 190n sind als Planfall-Maßnahmen nicht Bestandteil des Bezugsfalls.

Die Matrix des Bezugsfalls bezieht sich wie auch im Prognosenufall auf den Prognosehorizont 2025, unter Berücksichtigung aller o.g. Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

In den Abbildungen 15 bis 22 sind die Verkehrsbelastungen 2025 für den Bezugsfall sowie die Differenzen gegenüber dem Prognosenufall für den Stadtbereich von Lüneburg und die drei Teilabschnitte Nord, Mitte und Süd dargestellt.

Abschnitt Nord (Lüneburg bis Bienenbüttel)

→ Abbildungen 15 bis 18

Die nordöstliche Umgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 ist im Bezugsfall 2025 zwischen der AS L 216 (Lüneburg-Nord) und der AS B 216 (AS Hagen) mit rund 43.500 bis 50.400 Kfz/24h bei einer mittleren Lkw-Belastung von rund 4.100 Lkw/24h belastet. Das sind rund 3.000 bis 4.000 Kfz/24h (davon 2.500 Lkw/24h) weniger als im Prognosenullfall. Die Lkw-Belastung entspricht damit nahezu der in der Analyse 2005. Hierin kommt die großräumige Wirkung der östlich etwa parallel zur A 39 verlaufenden A 14 zum Ausdruck, die vor allem den weiträumigen Schwerverkehr auf der Relation Hamburg – Magdeburg bündelt.

Auf der südöstlichen Umgehung liegen die Belastungen im Bezugsfall mit 28.300 bis 36.900 Kfz/24h um rund 3.500 Kfz/24h (1.600 Lkw/24h) unter den Werten des Prognosenullfalls. Auch auf der B 216 gibt es deutliche Abnahmen, im Schwerverkehr sind es -1.000 Lkw/24h.

Südlich Lüneburg bis Bienenbüttel ist die B 4 im Schnitt mit rund 15.000 Kfz/24h belastet, das sind rund 3.300 Kfz/24h weniger als im Prognosenullfall.

Nordöstlich Bienenbüttel erhält die K 42 durch die Ortsumgehung von Barendorf eine deutliche Stärkung ihrer Zubringerfunktion zur B 4. Die Belastungen auf der K 42 steigen um rund 1.200 Kfz/24h auf 3.400 bis 4.000 Kfz/24h.

Der Lkw-Anteil auf der B 4 sinkt deutlich (-1.000 Lkw/24h), auch auf der westlich zur B 4 etwa parallel verlaufenden L 233 sinken die Lkw-Belastungen um rund 450 Lkw/24h auf rund 300 Lkw/24h. Damit fahren auf der L 233 weitgehend nur noch die Quell- und Zielverkehre der Orte entlang der L 233 und keine großräumigen Verkehre wie im Prognosenullfall.

Innerhalb von Lüneburg gibt es im Vergleich von Bezugsfall und Prognosenullfall kaum Belastungsveränderungen (maximal +500 Kfz/24h auf der Dahlenburger Landstraße).

Abschnitt Mitte (Bad Bevensen bis Bad Bodenteich)

→ Abbildungen 19 und 20

Nördlich Uelzen liegen die Belastungen im Bezugsfall 2025 auf der B 4 um rund 400 bis 1.400 Kfz/24h unter denen des Prognosenullfalls. Im Schwerverkehr sind es im Bezugsfall rund 850 Lkw/24h weniger als im Prognosenullfall. Diese Belastungsreduzierung im Schwerverkehr ist auch auf der B 71 östlich Uelzen nachweisbar, was wieder darauf schließen lässt, dass im Be-

zugsfall weiträumiger Schwerverkehr in der Größenordnung von rund 850 Lkw/24h von der B 4/B 71 auf die A 14 verlagert wird.

Für den Bereich Bad Bevensen ist mit einer Entlastung des Landesstraßennetzes zu rechnen. Der zentrale anbaufreie Abschnitt der L 252 ist mit knapp 11.000 Kfz/24h um rund 1.000 Kfz/24h geringer belastet als im Prognosenullfall.

Südlich Uelzen gibt es vor allem auf der L 270 in/aus Richtung Bad Bodenteich (B 244) deutliche Abnahmen sowohl im Schwer- als auch im sonstigen Verkehr. Knapp 1.000 Kfz/24h (davon 500 Lkw/24h), die im Prognosenullfall zwischen Uelzen und Wittingen auf der L 270 fahren, werden im Bezugsfall auf die A 14 verlagert.

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfburg)

→ Abbildungen 21 und 22

Im Bereich Wittingen liegen die Belastungen sowohl auf der B 244 als auch auf den Landesstraßen L 270 und L 282 außerhalb der Ortslage zwischen 5.000 und 6.000 Kfz/24h. Lediglich auf der L 286 südwestlich Wittingen (in/aus Richtung Knesebeck) fahren – wie im Prognosenullfall – ca. 6.700 Kfz/24h. Die Ortslage Wittingen wird im Bezugsfall bis zu 1.000 Kfz/24h gegenüber dem Prognosenullfall entlastet. Die Differenzenabbildung 22 zeigt, dass im Prognosenullfall 300 bis 500 Lkw/24h Wittingen östlich über das Gemeinde- und Kreisstraßennetz umfahren, um dann bei Ohrdorf auf die B 244 aufzufahren. Dies ist im Bezugsfall nicht mehr der Fall, da auch dieser Verkehr auf die A 14 verlagert wird.

Die B 248 ist zwischen Brome und dem derzeitigen Beginn der A 39 (AS Weyhausen) gegenüber dem Prognosenullfall um 1.900 bis 2.700 Kfz/24h geringer belastet.

In den Bereichen Gifhorn und Wolfsburg gibt es deutliche Belastungsveränderungen durch die beiden Bezugsfall-Vorhaben OU Rötgesbüttel (B 4) und OU Velpke (B 188) sowie die im Bezugsfall ebenfalls berücksichtigte zusätzliche Parkplatz-Zufahrt zum VW-Werk, die in die AS Weyhausen integriert werden soll. Die Wirkungen dieser Vorhaben auf den Raum nördlich Wolfsburg sind aber eher gering.

Strombündel A 250 (Nord)

→ Abbildung 23

Der östlichste Abschnitt der A 250 wird im Bezugsfall von rund 38.500 Kfz/24h befahren, das sind 3.200 Kfz/24h weniger als im Prognosenullfall. Wie im Prognosenullfall erreichen von diesen 38.500 Kfz/24h rund 1.000 Kfz/24h über die B 4 die A 2 südlich Gifhorn und Wolfsburg. Unterschiede gibt es vor allem beim weiträumigen Verkehr, der über die B 216 und Lüchow in Richtung Süden fährt (1.000 Kfz/24h im Bezugsfall und 3.000 Kfz/24h im Prognosenullfall). Die Route über Uelzen und die B 71 (über Salzwedel), die im Prognosenullfall von rund 1.000 Kfz/24h (hauptsächlich Schwerverkehr) genutzt wird, wird im Bezugsfall so gut wie gar nicht angenommen. Beide Routen weisen geringere Belastungen auf, da der Verkehr auf die A 14 verlagert wird.

8 Planfall mit A 39 und B 190n (2025)

8.1 Vorhaben A 39

Netz

Die Trassenführung der A 39 wurde im Rahmen der bereits erfolgten Linienbestimmung festgelegt. Der Linienbestimmung liegt auch ein Anschlussstellenkonzept zu Grunde, das im Rahmen der Entwurfsplanung zu verifizieren ist.

Detailbetrachtungen zum Anschlussstellenkonzept

Im Rahmen regionaler Detailbetrachtungen (siehe Anhang 2 bis 4) werden deshalb für die Räume Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen die Wirkungen unterschiedlicher Anschlussstellenkombinationen ermittelt. Dabei wird überprüft, welche der möglichen Anschlussstellen verkehrlich sinnvoll sind. Die Bewertung der möglichen Alternativen erfolgt im Hinblick auf die Veränderung der Fahrzeiten (und damit auf die volkswirtschaftlichen Vor-/Nachteile), der Fahrleistungen, der Leistungsfähigkeit in kritischen Bereichen sowie unverträglicher Belastungsveränderungen in sensiblen Wohnlagen.

AS-Konzept Lüneburg (Anhang 2, 2a)

Für den Bereich der Stadt Lüneburg werden fünf Varianten näher untersucht, in denen die künftige Aufrechterhaltung der Fahrbeziehungen an den beiden Anschlussstellen Bleckeder Landstraße und Erbstorfer Landstraße für den Prognosezustand mit A 39 in verschiedenen Kombinationen betrachtet werden. Auch der mögliche Verzicht auf einzelne Fahrbeziehungen an der AS Erbstorfer Landstraße (aufgrund geplanter Troglage) wird untersucht. Außerdem wird die Einführung einer Linkseinbiegemöglichkeit in die B 216 (in Richtung Zentrum) für den aus Richtung Süden (B 4) kommenden Verkehr untersucht.

Im Ergebnis werden alle vorgesehenen Anschlussstellen im Zuge der B 4 bestätigt. Ein Verzicht auf eine der sechs Anschlussstellen oder einzelne Abbiegebeziehungen führt zu deutlichen Mehrwegen gegenüber dem Bezugsfall ohne Bau der A 39 und wird damit nicht weiter verfolgt.

AS-Konzept Bad Bevensen (Anhang 3)

Im Bereich Bad Bevensen gibt es vier Landesstraßen, für die mögliche Verknüpfungen mit der A 39 untersucht werden.

Da die potenzielle AS an der L 252 in unmittelbarer Nähe zum FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“ und zu vorhandenen Bebauungen läge, wird alternativ dazu der nahe gelegene Anschluss an die K 41 untersucht. Diese AS, die im Vergleich aller möglichen Anschlussstellen die

geringste Entfernung zur Ortslage Bad Bevensen aufweist, wird zusammen mit einer nördlichen AS an der L 232 aus verkehrlicher, wirtschaftlicher und umweltfachlicher Sicht für den Neubau der A 39 empfohlen.

Ein Verzicht auf die nördliche AS und damit die Beschränkung auf nur eine AS im Raum Bad Bevensen würde zu unverträglichen Verlagerungen des Verkehrs von der A 39 auf das nachgeordnete Netz führen. Dadurch sänke die Verkehrssicherheit deutlich und es stiege die zeitliche Belastung der Verkehrsteilnehmer, was volkswirtschaftliche Nachteile mit sich bringt.

AS-Konzept Uelzen (Anhang 4)

Im Bereich der Stadt Uelzen bieten sich drei Bundesstraßen hinsichtlich eines Anschlusses an die A 39 an. Im Ergebnis der Detailuntersuchung werden die beiden Anschlussstellen an der B 191 (Nord) und B 71 (Süd), die auch der Linienbestimmung zu Grunde liegen, bestätigt. Eine Beschränkung auf nur eine AS im Raum Uelzen wird wegen der Bedeutung der drei Bundesstraßen für den überregionalen Verkehr nicht betrachtet.

Anschlussstellen im Zuge der A 39

Die Detailbetrachtungen zum Anschlussstellenkonzept führen zu einer Empfehlung folgender 14 Anschlussstellen im Zuge der A 39 zwischen der AS Lüneburg-Nord (derzeitiges Ende der A 250) im Norden und der AS Weyhausen (derzeitiger Beginn der A 39 nordwestlich Wolfsburg) im Süden:

- AS B 209 (im Norden von Lüneburg),
- AS Erbstorfer Landstraße (im Nordosten von Lüneburg),
- AS Bleckeder Landstraße (im Osten von Lüneburg),
- AS B 4 (im Südosten von Lüneburg),
- AS B 216 (im Südosten von Lüneburg),
- AS L 232 (nördlich Bad Bevensen),
- AS K 41 (östlich Bad Bevensen),
- AS B 191 (im Nordosten von Uelzen),
- AS B 71 (im Südosten von Uelzen),
- AS L 265 (im Nordosten von Bodenteich),
- AS B 190n (im Südosten von Bodenteich),
- AS B 244 (im Westen von Wittingen)
- AS L 286 (im Südwesten von Wittingen) und
- AS L 289 (zwischen Ehra und Lessien).

Belastungen A 39

Die prognostizierten Belastungen der A 39 liegen im Stadtbereich Lüneburg (PA 1, Streckenabschnitte 1 bis 4) zwischen 56.900 und 61.500 Kfz/24h, davon mehr als 10.000 Lkw/24h. Im Übergangsbereich zwischen dem Ausbauabschnitt der B 4 und der AS B 216 ist die A 39 mit rund 36.800 Kfz/24h (9.050 Lkw/24h) belastet, südlich Lüneburg sinken die Belastungen auf Werte zwischen 21.700 und 27.500 Kfz/24h.

Tabelle 8.1 zeigt die prognostizierten Belastungen der A 39 im Überblick.

Tabelle 8.1: Verkehrsbelastungen DTV 2025 im Zuge der A 39

Streckenabschnitt	von	bis	Kfz/24h	Lkw/24h	Lkw-Anteil
1	AS Lüneburg-Nord (L 216/K 46)	AS B 209	61.500	10.030	16%
2	AS B 209	AS Erbstorfer Landstraße	59.900	10.260	17%
3	AS Erbstorfer Landstraße	AS Bleckeder Landstraße	59.900	10.340	17%
4	AS Bleckeder Landstraße	AS B 4	56.900	10.260	18%
5	AS B 4	AS B 216	36.800	9.050	25%
6	AS B 216	AS L 232	26.400	8.580	33%
7	AS L 232	AS K 41	25.000	8.430	34%
8	AS K 41	AS B 191	27.500	8.340	30%
9	AS B 191	AS B 71	21.700	7.920	36%
10	AS B 71	AS L 265	23.200	8.180	35%
11	AS L 265	AS B 190n	22.700	8.260	36%
12	AS B 190n	AS B 244	24.300	8.030	33%
13	AS B 244	AS L 286	23.700	7.910	33%
14	AS L 286	AS L 289	25.800	8.060	31%
15	AS L 289	AS Weyhausen (B 188)	25.900	7.910	31%

8.2 Kleinräumige Wirkungen der A 39

In den Abbildungen 24 bis 31 sind die Verkehrsbelastungen 2025 für den Planfall mit A 39 und B 190n sowie die Differenzen gegenüber dem Bezugsfall für den Stadtbereich von Lüneburg und die Teilabschnitte Nord, Mitte und Süd dargestellt.

Abschnitt Nord (Lüneburg bis Bienenbüttel)

→ Abbildungen 24 bis 27

Innerhalb von Lüneburg gibt es im Vergleich von Planfall und Bezugsfall kaum Belastungsveränderungen. Lediglich im Zulauf zu den beiden südlichen Anschlussstellen der A 39 in Lüneburg (B 4 und B 216) kommt es wegen der umfassenden Neugestaltung dieses Bereiches zu deutlichen Belastungsveränderungen in der Größenordnung bis zu 2.000 Kfz/24h. Auf das innerstädtische Straßennetz von Lüneburg ergeben sich keine gravierenden Auswirkungen.

Außerhalb von Lüneburg fällt die deutlich entlastende Wirkung der A 39 auf das nachgeordnete Netz auf. Auf der B 4 liegen die Entlastungen zwischen der A 39 und Melbeck bei 6.900 bis 8.500 Kfz/24h. Südlich von Melbeck wird die B 4 um 3.700 bis 5.000 Kfz/24h entlastet. Der Schwerverkehr fällt auf der gesamten B 4 um 1.500 Lkw/24h geringer aus als im Bezugsfall. Die B 216 wird um 2.000 bis 4.500 Kfz/24h (davon 300 bis 650 Lkw/24h) entlastet. Auch die L 233 weist Entlastungen zwischen 2.500 und 4.400 Kfz/24h auf.

Abschnitt Mitte (Bad Bevensen bis Bad Bodenteich)

→ Abbildungen 28 und 29

Auch im Bereich Bad Bevensen überwiegen die Strecken, für die durch die A 39 Entlastungen zu erwarten sind. Lediglich die L 252 (+3.000 Kfz/24h) und die K 41 (+4.500 Kfz/24h) weisen westlich der A 39 aufgrund ihrer Zubringerfunktion deutliche Zunahmen bei den Verkehrsbelastungen auf. Dagegen sind auf der L 254 entsprechende Minderbelastungen (bis -3.700 Kfz/24h) zu erwarten, da der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen aus Richtung Südosten im Planfall nicht mehr über die L 254, sondern über die A 39 und die L 252 Bad Bevensen erreicht. Auch auf der L 265 im Bereich Soltendieck gibt es östlich der A 39 Mehrbelastungen (+2.100 Kfz/24h) durch die Zubringerfunktion zur A 39.

Deutliche Entlastungen auf den Nord-Süd-Achsen gibt es auch im Bereich Uelzen. Dies gilt sowohl für die B 4 nördlich (bis -5.300 Kfz/24h) als auch die B 4 (bis -4.900 Kfz/24h) und die L 270 südlich Uelzen (bis -3.400 Kfz/24h). Auch die B 71 östlich der A 39 wird deutlich entlastet. Rund 3.000 Kfz/24h werden auf die südlich etwa parallel verlaufende B 190n verlagert. Die B 190n ist östlich der A 39 mit rund 11.000 bis 13.000 Kfz/24h belastet, westlich der A 39 sind es zwischen 6.500 und 10.900 Kfz/24h. Durch die bündelnde Wirkung der B 190n erhöht sich die Belastung auf der B 191 in westlicher Verlängerung der B 190n um rund 3.400 Kfz/24h. Dieser Mehrverkehr ist hauptsächlich Verkehr zwischen den Regionen Celle und Lüneburg und nutzt im Bezugsfall vor allem die B 71.

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfsburg)

→ Abbildungen 30 und 31

Im Bereich Wittingen werden nahezu alle Straßen durch die A 39 entlastet. Die Entlastungen liegen bei bis zu 3.100 Kfz/24h. Einzige Ausnahme ist die B 244 in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle an der A 39. Hier steigen die Belastungen um rund 1.300 Kfz/24h auf 6.800 Kfz/24h. Für Hankensbüttel und Knesebeck sind durch die A 39 Entlastungen in der Größenordnung von 1.000 Kfz/24h bzw. 1.700 Kfz/24h zu erwarten.

Die größten Entlastungen im Abschnitt Süd gibt es auf der B 248 zwischen Ehra und Wolfsburg. Die B 248 weist in diesem Abschnitt Entlastungen bis zu 4.800 Kfz/24h auf, es verbleiben Belastungen zwischen 1.200 und 6.500 Kfz/24h. Der Durchgangsverkehr auf diesem Abschnitt wird vollständig auf die A 39 verlagert.

Belastungsveränderungen in Ortsdurchfahrten

Die folgende Tabelle 8.2 zeigt die Verkehrsbelastungen in den vier Netzfällen Analyse (2005), Prognosenullfall (2025), Bezugsfall ohne A 39 (2025) und Planfall mit A 39 (2025) für ausgewählte Ortslagen, für die durch den Bau der A 39 deutliche Veränderungen hinsichtlich der Verkehrsbelastungen zu erwarten sind. In Tabelle 8.3 sind die jeweiligen Veränderungen zwischen den vier Netzfällen dargestellt. Die Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist in den Abbildungen 34 - 36 dargestellt. Die VQ 6 und 7 liegen außerhalb des Darstellungsbereiches.

Im Prognosenullfall sind durch die allgemeine Verkehrsentwicklung in nahezu allen betrachteten Ortslagen Belastungszunahmen zu erwarten. Die größten Zunahmen um etwa 3.300 Kfz/24h gibt es auf der B 71 östlich Uelzen in den Ortslagen Wellenberg und Bergen (Dumme). Auf der B 4 zwischen Melbeck und Uelzen sind nur moderate Veränderungen zu erwarten. Ursache hierfür ist, dass die Belastungen auf der B 4 schon in der Analyse so hoch sind, dass zusätzliche Verkehre auf das parallel verlaufende nachgeordnete Netz verlagert werden, so z.B. auf die L 233 mit der OD Ebstorf (+2.900 Kfz/24h).

Durch die Einführung der Bezugsfall-Maßnahmen (z.B. Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, vor allem A 14 Wismar - Magdeburg) sind für die Ortslagen im Zuge der Nord-Süd-Achsen (z.B. B 4, L 233 und L 270) Entlastungen vom weiträumigen Verkehr zu erwarten. Auf der B 4 sind die Entlastungen allerdings nur moderat, da die frei werdenden Kapazitäten sofort wieder von anderen Verkehren genutzt werden, die im Prognosenullfall auf das nachgeordnete Netz verlagert werden. Für vier der 21 Ortslagen ergeben sich im Bezugsfall Belastungen, die höher als im Prognosenullfall sind. Die maximale Zunahme beträgt +1.300 Kfz/24h in der nördlichen OD Bienenbüttel im Zuge der K 42.

Im Planfall mit A 39 und B 190n sind für die ausgewählten Ortslagen im Zuge der Nord-Süd-Achsen i.d.R. deutliche Entlastungen zu erwarten. Dies gilt vor allem für die B 4 und die B 248 mit Entlastungen bis zu 4.800 Kfz/24h. Auch in den Ortslagen im Zuge der B 71, der L 233, der L 270 und der K 29 sind deutliche Entlastungen zu erwarten.

Für die Ortslagen im Zuge von Zubringerstrecken zu den Anschlussstellen gibt es i.d.R. Verkehrszunahmen. Dies gilt z.B. für die Ortslagen Stöcken-West und Ehra-West mit Zunahmen um bis zu 3.400 Kfz/24h. Auch im Bereich Bad Bevensen gibt es durch die AS A 39/K 41 eine Verlagerung von rund 3.000 Kfz/24h von der L 254 auf die L 252. Für die Ortslage Eschede im Zuge der B 191 sind aufgrund der Bündelungswirkung der B 190n Zunahmen um knapp 2.000 Kfz/24h (+20%) zu erwarten.

Tabelle 8.2: Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten, DTV in Kfz/24h

VQ-Nr.	Straße	Ortsdurchfahrt	Analyse (2005)	Prognose-nullfall (2025)	Bezugsfall ohne A 39 (2025)	Planfall mit A 39 (2025)
1	B 4	OD Melbeck	18.300	20.600	17.100	13.400
2	B 4	OD Jelmstorf	14.300	14.700	13.600	8.800
3	B 4	OD Tätendorf	14.800	15.300	15.000	10.400
4	B 4	OD Uelzen Nordost	14.900	15.200	14.700	10.900
5	B 71	OD Wellendorf West	6.600	9.900	8.700	6.000
6	B 71	OD Bergen (Dumme) West	4.300	7.500	6.600	3.300
7	B 191	OD Eschede	8.900	10.300	10.800	12.700
8	B 191	OD Stöcken West	3.200	3.700	4.800	8.000
9	B 216	OD Barendorf Ost	12.100	14.200	13.500	9.600
10	B 244	OD Wittingen-Glüsingen	4.400	6.000	5.500	6.800
11	B 244	OD Ohrdorf	5.100	7.600	6.100	3.000
12	B 248	OD Ehra Süd	5.700	7.700	5.400	1.200
13	B 248	OD Jembke Nord	11.700	13.700	11.000	6.400
14	B 248	OD Tappenbeck Nord	11.800	12.900	11.300	6.500
15	L 232	OD Altenmedingen	2.500	3.000	3.100	3.900
16	L 233	OD Ebstorf	6.300	9.200	8.300	5.600
17	L 252	OD Bad Bevensen Ost	1.200	1.200	1.200	4.200
18	L 253	OD Römstedt	2.700	2.900	2.800	2.700
19	L 254	OD Bad Bevensen Südost	2.900	3.700	3.600	600
20	L 254	OD Oetzen	4.000	5.200	5.700	2.000
21	L 270	OD Bad Bodenteich	4.100	5.600	4.700	1.800
22	L 270	OD Wittingen Nord	5.100	6.100	5.700	2.400
23	L 289	OD Ehra West	4.100	6.000	4.900	8.300
24	K 29	OD Knesebeck	3.100	4.100	4.000	400
25	K 42	OD Bienenbüttel	1.900	2.100	3.400	2.000

Tabelle 8.3: Belastungsdifferenzen in ausgewählten Ortsdurchfahrten, DTV in Kfz/24h

VQ-Nr.	Straße	Ortsdurchfahrt	Differenz Prognosenufall - Analyse	Differenz Bezugsfall - Prognosenufall	Differenz Planfall - Bezugsfall
1	B 4	OD Melbeck	+2.300	-3.500	-3.700
2	B 4	OD Jelmstorf	+400	-1.100	-4.800
3	B 4	OD Tätendorf	+500	-300	-4.600
4	B 4	OD Uelzen Nordost	+300	-500	-3.800
5	B 71	OD Wellendorf West	+3.300	-1.200	-2.700
6	B 71	OD Bergen (Dumme) West	+3.200	-900	-3.300
7	B 191	OD Eschede	+1.400	+500	+1.900
8	B 191	OD Stöcken West	+500	+1.100	+3.200
9	B 216	OD Barendorf Ost	+2.100	-700	-3.900
10	B 244	OD Wittingen-Glüsing	+1.600	-500	+1.300
11	B 244	OD Ohrdorf	+2.500	-1.500	-3.100
12	B 248	OD Ehra Süd	+2.000	-2.300	-4.200
13	B 248	OD Jembke Nord	+2.000	-2.700	-4.600
14	B 248	OD Tappenbeck Nord	+1.100	-1.600	-4.800
15	L 232	OD Altenmedingen	+500	+100	+800
16	L 233	OD Ebstorf	+2.900	-900	-2.700
17	L 252	OD Bad Bevensen Ost	0	0	+3.000
18	L 253	OD Römstedt	+200	-100	-100
19	L 254	OD Bad Bevensen Südost	+800	-100	-3.000
20	L 254	OD Oetzen	+1.200	+500	-3.700
21	L 270	OD Bad Bodenteich	+1.500	-900	-2.900
22	L 270	OD Wittingen Nord	+1.000	-400	-3.300
23	L 289	OD Ehra West	+1.900	-1.100	+3.400
24	K 29	OD Knesebeck	+1.000	-100	-3.600
25	K 42	OD Bienenbüttel	+200	+1.300	-1.400

8.3 Weiträumige Wirkungen der A 39

Strombündel A 250 (Nord)

→ Abbildung 32

Der östlichste Abschnitt der A 250 wird im Planfall von knapp 50.000 Kfz/24h befahren, das sind rund 11.000 Kfz/24h mehr als im Bezugsfall. Von diesen knapp 50.000 Kfz/24h fahren südlich Lüneburg noch rund 20.000 Kfz/24h und südlich Uelzen noch rund 15.000 Kfz/24h auf der A 39. Von den 50.000 Kfz/24h erreichen rund 10.000 Kfz/24h über die A 39 die A 2 südlich Wolfsburg, davon im Schwerverkehr rund 5.000 Lkw/24h. Damit sind rund 80% des Verkehrs auf der

A 250 Quell- und Zielverkehr der Region Lüneburg bis Gifhorn/Wolfsburg und 20% Durchgangsverkehr.

Differenzen zum Bezugsfall

→ Abbildung 33

Parallel zur A 39 gibt es in Nord-Süd-Richtung neben der B 4 zwei Haupt-Achsen, die durch die A 39 deutlich entlastet werden: die A 7 im Westen (bis -7.100 Kfz/24h) und die A 14 im Osten (bis -3.200 Kfz/24h). Die Entlastungen auf der A 24 zwischen Hamburg-Ost und Schwerin-Süd entsprechen denen auf der A 14 und weisen auf die großräumige Verlagerung von Verkehren auf der Achse Hamburg – Magdeburg von der A 24/A 14 auf die A 39 hin. Die Entlastung der A 7 resultiert aus der Verlagerung von weiträumigen Verkehren auf der Relation Hamburg – Braunschweig.

Die folgenden Tabellen 8.4 und 8.5 zeigen die Entwicklung der Verkehrsbelastungen an ausgewählten BAB-Querschnitten im Vergleich der vier Netzfälle Analyse (2005), Prognosenullfall (2025), Bezugsfall ohne A 39 (2025) und Planfall mit A 39 (2025).

Tabelle 8.4: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten im BAB-Netz, DTV in Kfz/24h

BAB-Querschnitt	Analyse (2005)	Prognose-nullfall (2025)	Bezugsfall ohne A 39 (2025)	Planfall mit A 39 (2025)
A 2 westlich AK Hannover Ost	76.800	86.400	83.800	86.500
A 2 östlich AK Hannover Ost	95.500	105.000	106.400	105.900
A 2 westlich AK Magdeburg	66.400	102.500	98.900	100.800
A 7 südlich AK Maschen	62.600	87.800	79.800	72.700
A 7 nördlich AK Hannover-Ost	56.600	66.500	74.600	68.500
A 7 südlich AK Hannover-Ost	69.000	70.400	76.600	75.900
A 14 östlich Ludwigslust	0	0	18.400	15.200
A 14 nördlich AK Magdeburg	8.900	13.000	28.000	25.300
A 24 östlich AK HH-Ost	48.300	54.900	54.700	53.400
A 39 nördlich AK Wolfsburg/Königslutter	42.900	47.400	63.100	71.400
A 250 östlich AK Maschen	26.300	39.400	36.900	47.500
A 250 nordwestlich Lüneburg	30.400	41.700	38.500	49.700
A 391 nördlich AK Braunschweig-Nord	24.900	26.500	37.100	34.200

Tabelle 8.5: Belastungsdifferenzen an ausgewählten Querschnitten im BAB-Netz, DTV in Kfz/24h

BAB-Querschnitt	Differenz Prognosenullfall - Analyse	Differenz Bezugsfall - Prognosenullfall	Differenz Planfall - Bezugsfall
A 2 westlich AK Hannover Ost	+9.600	-2.600	+2.700
A 2 östlich AK Hannover Ost	+9.500	+1.400	-500
A 2 westlich AK Magdeburg	+36.100	-3.600	+1.900
A 7 südlich AK Maschen	+25.200	-8.000	-7.100
A 7 nördlich AK Hannover-Ost	+9.900	+8.100	-6.100
A 7 südlich AK Hannover-Ost	+1.400	+6.200	-700
A 14 östlich Ludwigslust	0	+18.400	-3.200
A 14 nördlich AK Magdeburg	+4.100	+15.000	-2.700
A 24 östlich AK HH-Ost	+6.600	-200	-1.300
A 39 nördlich AK Wolfsburg/Königslutter	+4.500	+15.700	+8.300
A 250 östlich AK Maschen	+13.100	-2.500	+10.600
A 250 nordwestlich Lüneburg	+11.300	-3.200	+11.200
A 391 nördlich AK Braunschweig-Nord	+1.600	+10.600	-2.900

8.4 Knotenströme im Zuge der A 39

In Anlage 1 sind die Knotenströme im Zuge der A 39 zwischen der AS Lüneburg-Nord und der AS Weyhausen sowohl für den Gesamtverkehr (Kfz/24h) als auch für den Schwerverkehr (Lkw/24h) dargestellt.

8.5 Schalltechnische Parameter

Im Anlage 2 sind die schalltechnischen Parameter für alle Rampenbeziehungen an den Knoten im Zuge der A 39 zwischen der AS Lüneburg-Nord und der AS Weyhausen sowie alle sonstigen querenden Straßen zusammengefasst. Die p-Werte beziehen sich auf den Verkehr > 2,8 t zGG.

8.6 Leistungsfähigkeitsnachweise (Anhang 2a und 5)

In den gesonderten Anhängen 2a und 5 sind die Nachweise der Leistungsfähigkeit an den Teilknoten im Zuge der A 39 zwischen der AS Lüneburg-Nord und der AS Weyhausen zusammengestellt. Im Anhang 2a werden diese Leistungsfähigkeitsnachweise für den PA 1 der A 39 (Knoten 1 bis 6) auf der Basis einer Mikrosimulation durchgeführt, für die übrigen neun Knoten der A 39 in den Planungsabschnitten 2 bis 7 und die drei Knoten der B 190n in den Planungsabschnitten 8 und 9 erfolgen im Anhang 5 die Leistungsfähigkeitsnachweise nach dem Ansatz HBS 2001.

9 Zusammenfassung

Datengrundlagen

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung für die A 39 ist das Verkehrsmodell Niedersachsen, das für 2005 auf der Basis der SVZ 2005 kalibriert und durch ergänzenden Erhebungen für die Zwecke der VU A 39 fortgeschrieben wird. Unter Berücksichtigung der Verflechtungsprognose des BMVBS sowie sonstiger aktueller Daten wird die VU A 39 für die linienbestimmte Trasse auf den Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben.

Netzfälle

Mit Hilfe des fortgeschriebenen Verkehrsmodells A 39 werden die verkehrlichen Wirkungen für folgende Netzfälle ermittelt:

- Analysefall (Verkehr 2005 im Netz 2005)
- Prognosenullfall (Verkehr 2025 im Netz 2005)
- Bezugsfall (Verkehr 2025 im Netz 2025 ohne A 39/B 190n) und
- Planfall (Verkehr 2025 im Netz 2025 mit A 39/B 190n)

Anschlussstellenkonzept

Im Rahmen von Detailbetrachtungen wird das aus der Linienbestimmung vorliegende Anschlussstellenkonzept in den Bereichen Lüneburg, Bad Bevensen und Uelzen überprüft. Auf der Basis der Ergebnisse dieser Detailbetrachtungen wird dann das Anschlussstellenkonzept für die gesamte A 39 abgeleitet. Zwischen der AS L 216/K 46 (derzeitiges Ende der A 250) im Norden und der AS Weyhausen (derzeitiger Beginn der A 39 bei Wolfsburg) gibt es insgesamt 14 Anschlussstellen.

Kleinräumige Wirkungen der A 39, Entlastung der Ortslagen

Die A 39 führt i.d.R. zu deutlichen Entlastungen des nachgeordneten Straßennetzes. Vor allem die B 4, aber auch andere Nord-Süd-Achsen im nachgeordneten Netz wie L 233 und L 270 werden deutlich entlastet.

Im Bereich der Zulaufstrecken zur A 39 gibt es allerdings auch Ortslagen, für die deutliche Mehrbelastungen zu erwarten sind. Dies gilt vor allem für die Ortslagen Stöcken (B 191), Bad Bevensen (L 252) und Ehra (L 289) mit Mehrbelastungen um 3.000 Kfz/24h. In diesen Orten gibt es allerdings auch andere Strecken (meistens in Nord-Süd-Richtung), die in derselben Größenordnung entlastet werden. Die weitaus größte Zahl der Ortslagen wird durch die A 39 deutlich entlastet.

Großräumige Wirkungen der A 39

Die prognostizierten Belastungen der A 39 liegen im Stadtbereich Lüneburg bei rund 60.000 Kfz/24h, davon mehr als 10.000 Lkw/24h. Südlich Lüneburg sinken die Belastungen auf Werte um 25.000 Kfz/24h. Rund 10.000 Kfz/24h (davon die Hälfte Schwerverkehr) sind Durchgangsverkehr zwischen der A 250 im Norden von Lüneburg und der A 2 bei Wolfsburg im Süden.

Durch die A 39 wird die im Westen etwa parallel verlaufende A 7 Hamburg – Hannover um bis zu 7.000 Kfz/24h entlastet, die östlich gelegene A 14 um bis zu 3.000 Kfz/24h.

Anlage 1: Knotenströme

(Stand 8/2011 mit Anpassung AS Weyhausen)

Anlage 1.1: Knotenströme A 39/B 190n Gesamtverkehr, DTV 2025

Knoten 1: A 39 / L 216 / K 46

Kfz/24h	A 39 NW	K 46 Nord	A 39 Südost	L 216 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	1.100	19.320	3.870	24.290	49.740
K 46 Nord	1.260	---	4.010	3.530	8.800	17.480
A 39 Südost	19.710	5.240	---	5.900	30.850	61.520
L 216 Süd	4.480	2.340	7.340	---	14.160	27.460
Summe	25.450	8.680	30.670	13.300		

Knoten 2: A 39 / B 209

Kfz/24h	A 39 NW	B 209 Nord	A 39 Südost	Bockel.str.	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	4.980	24.210	1.480	30.670	61.520
B 209 Nord	5.450	---	3.970	5.830	15.250	30.220
A 39 Südost	23.860	4.210	---	2.170	30.240	59.860
Bockelm.str.	1.540	5.780	1.440	---	8.760	18.240
Summe	30.850	14.970	29.620	9.480		

Knoten 3: A 39 / K 53

Kfz/24h	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbst.L.str.	Hölderlinstr.	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	1.580	26.510	1.270	260	29.620	59.870
K 53 Ost	3.110	---	2.100	1.500	40	6.750	12.820
A 39 Süd	25.620	2.200	---	1.590	200	29.610	59.930
Erbst. L.str.	1.160	2.260	1.520	---	220	5.160	9.670
Hölderlinstr.	360	30	190	150	---	730	1.450
Summe	30.250	6.070	30.320	4.510	720		

Knoten 4: A 39 / Bleckeder Landstr. /Stadtkoppel

Kfz/24h	A 39 Nord	Bleck. Ost	A 39 Süd	Bleck. West	Stadtk. Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	260	25.750	4.070	240	30.320	59.930
Bleck. Ost	270	---	260	180	<50	710	1.420
A 39 Süd	24.970	270	---	2.740	90	28.070	56.880
Bleck. West	3.460	180	2.710	---	210	6.560	13.880
Stadtk. Süd	910	<50	90	330	---	1.330	1.870
Summe	29.610	710	28.810	7.320	540		

Knoten 5: A 39 / B 4

Kfz/24h	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	17.740	11.070	28.810	56.870
A 39 Südost	19.080	---	---	19.080	36.820
B 4 Süd	8.990	---	---	8.990	20.060
Summe	28.070	17.740	11.070		

Knoten 6: A 39 / B 216

Kfz/24h	A 39 Nord	B 216 Ost	A 39 Süd	B 216 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	3.290	12.130	2.320	17.740	36.820
B 216 Ost	3.670	---	80	1.650	5.400	10.540
A 39 Süd	12.110	80	---	760	12.950	26.370
B 216 West	3.300	1.770	1.210	---	6.280	11.010
Summe	19.080	5.140	13.420	4.730		

Knoten 7: A 39 / L 232

Kfz/24h	A 39 Nord	L 232 Ost	A 39 Süd	L 232 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	410	12.000	1.010	13.420	26.370
L 232 Ost	410	---	560	930	1.900	3.890
A 39 Süd	11.790	640	---	20	12.450	25.040
L 232 West	750	940	30	---	1.720	3.680
Summe	12.950	1.990	12.590	1.960		

Knoten 8: A 39 / K 41

Kfz/24h	A 39 Nord	K 41 Ost	A 39 Süd	K 41 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	200	11.720	670	12.590	25.040
K 41 Ost	200	---	290	250	740	1.510
A 39 Süd	11.620	330	---	1.720	13.670	27.470
K 41 West	630	240	1.790	---	2.660	5.300
Summe	12.450	770	13.800	2.640		

Knoten 9: A 39 / B 191

Kfz/24h	A 39 Nord	B 191 Ost	A 39 Süd	B 191 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	1.410	9.810	2.580	13.800	27.470
B 191 Ost	1.430	---	770	1.780	3.980	8.020
A 39 Süd	9.800	840	---	220	10.860	21.660
B 191 West	2.440	1.790	220	---	4.450	9.030
Summe	13.670	4.040	10.800	4.580		

Knoten 10: A 39 / B 71

Kfz/24h	A 39 Nord	B 71 Ost	A 39 Süd	B 71 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	1.030	9.660	110	10.800	21.660
B 71 Ost	1.100	---	280	2.260	3.640	7.160
A 39 Süd	9.650	280	---	1.590	11.520	23.170
B 71 West	110	2.210	1.710	---	4.030	7.990
Summe	10.860	3.520	11.650	3.960		

Knoten 11: A 39 / L 265

Kfz/24h	A 39 Nord	L 265 Ost	A 39 Süd	L 265 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	730	10.410	510	11.650	23.170
L 265 Ost	720	---	990	890	2.600	5.230
A 39 Süd	10.360	960	---	<50	11.320	22.720
L 265 West	440	940	<50	---	1.380	2.780
Summe	11.520	2.630	11.400	1.400		

Knoten 12: A 39 / B 190n

Kfz/24h	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	1.090	9.720	590	11.400	22.720
B 190n Ost	1.030	---	1.260	4.000	6.290	12.690
A 39 Süd	9.780	1.380	---	1.120	12.280	24.270
B 190n West	510	3.930	1.010	---	5.450	11.160
Summe	11.320	6.400	11.990	5.710		

Knoten 13: A 39 / B 244

Kfz/24h	A 39 Nord	B 244 Ost	A 39 Süd	B 244 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	890	10.420	680	11.990	24.270
B 244 Ost	1.000	---	780	1.690	3.470	6.790
A 39 Süd	10.650	770	---	510	11.930	23.660
B 244 West	630	1.660	530	---	2.820	5.700
Summe	12.280	3.320	11.730	2.880		

Knoten 14: A 39 / L 286

Kfz/24h	A 39 Nord	L 286 Ost	A 39 Süd	L 286 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	120	10.690	920	11.730	23.660
L 286 Ost	220	---	1.850	1.290	3.360	6.630
A 39 Süd	10.860	1.830	---	290	12.980	25.810
L 286 West	850	1.320	290	---	2.460	4.960
Summe	11.930	3.270	12.830	2.500		

Knoten 15: A 39 / L 289

Kfz/24h	A 39 Nord	L 289 Ost	A 39 Süd	L 289 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	530	10.850	1.450	12.830	25.810
L 289 Ost	580	---	1.710	1.950	4.240	8.570
A 39 Süd	11.020	1.840	---	240	13.100	25.880
L 289 West	1.380	1.960	220	---	3.560	7.200
Summe	12.980	4.330	12.780	3.640		

Knoten 16: A 39 / B 188 / K 107

Kfz/24h	A 39 Nord	B 188 Ost	A 39 Süd	B 188 West	B 248 Nord	VW/K107 SO	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	750	11.210	170	20	340	12.490	25.880
B 188 Ost	1.040	---	3.150	5.900	800	510	11.400	25.880
A 39 Süd	12.160	6.740	---	2.570	3.170	380	25.020	48.470
B 188 West	170	5.730	2.360	---	340	630	9.230	18.690
B 248 Nord	20	790	2.970	340	---	260	4.380	8.920
VW/K 107 SO	<10	470	3.760	480	210	---	4.920	7.040
Summe	13.390	14.480	23.450	9.460	4.540	2.120		

Knoten B 190n / B 4

Kfz/24h	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
B 4 Nord	---	460	1.830	2.830	5.120	10.070
B 190n Ost	470	---	< 50	2.840	3.310	6.540
B 4 Süd	1.670	< 50	---	30	1.700	3.560
B 190n West	2.810	2.770	30	---	5.610	11.310
Summe	4.950	3.230	1.860	5.700		

Knoten B 190n / L 265

Kfz/24h	L 265 Nord	B 190n Ost	L 265 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
L 265 Nord	---	190	210	280	680	1.270
B 190n Ost	10	---	190	3.030	3.230	6.460
L 265 Süd	220	170	---	< 50	390	790
B 190n West	360	2.870	< 50	---	3.230	6.540
Summe	590	3.230	400	3.310		

Knoten B 190n / L 270

Kfz/24h	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
L 270 Nord	---	1.890	300	20	2.210	4.620
B 190n Ost	2.140	---	420	3.150	5.710	11.160
L 270 Süd	250	430	---	60	740	1.540
B 190n West	20	3.130	80	---	3.230	6.460
Summe	2.410	5.450	800	3.230		

Anlage 1.2: Knotenströme A 39/B 190n Schwerverkehr, DTV 2025

Knoten 1: A 39 / L 216 / K 46

Lkw/24h	A 39 NW	K 46 Nord	A 39 Südost	L 216 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	70	4.370	310	4.750	9.610
K 46 Nord	110	---	290	130	530	1.080
A 39 Südost	4.430	390	---	230	5.050	10.030
L 216 Süd	320	90	320	---	730	1.400
Summe	4.860	550	4.980	670		

Knoten 2: A 39 / B 209

Lkw/24h	A 39 NW	B 209 Nord	A 39 Südost	Bockel.str.	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	320	4.590	70	4.980	10.030
B 209 Nord	350	---	330	190	870	1.770
A 39 Südost	4.580	390	---	150	5.120	10.260
Bockelm.str.	120	190	220	---	530	940
Summe	5.050	900	5.140	410		

Knoten 3: A 39 / K 53

Lkw/24h	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbstorf.str.	Hölderlinstr.	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	130	4.920	70	20	5.140	10.260
K 53 Ost	160	---	150	30	< 10	340	720
A 39 Süd	4.880	190	---	80	20	5.170	10.340
Erbstorf.str.	60	60	80	---	10	210	400
Hölderlinstr.	20	< 10	20	10	---	50	100
Summe	5.120	380	5.170	190	50		

Knoten 4: A 39 / Bleckeder Landstr.

Lkw/24h	A 39 Nord	Bleck. Ost	A 39 Süd	Bleck. West	Stadtk. Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	10	4.900	250	10	5.170	10.340
Bleck. Ost	10	---	10	10	<10	30	70
A 39 Süd	4.930	10	---	160	10	5.110	10.260
Bleck. West	210	20	230	---	<10	460	890
Stadtk. Süd	20	<10	10	10	---	40	60
Summe	5.170	40	5.150	430	20		

Knoten 5: A 39 / B 4

Lkw/24h	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	4.460	690	5.140	10.260
A 39 Südost	4.590	---	---	4.590	9.050
B 4 Süd	520	---	---	520	1.210
Summe	5.110	4.460	690		

Knoten 6: A 39 / B 216

Lkw/24h	A 39 Nord	B 216 Ost	A 39 Süd	B 216 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	260	4.050	150	4.460	9.050
B 216 Ost	230	---	< 10	100	330	680
A 39 Süd	4.120	10	---	110	4.240	8.580
B 216 West	240	80	290	---	610	970
Summe	4.590	350	4.340	360		

Knoten 7: A 39 / L 232

Lkw/24h	A 39 Nord	L 232 Ost	A 39 Süd	L 232 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	10	4.220	110	4.340	8.580
L 232 Ost	10	---	30	50	90	200
A 39 Süd	4.120	60	---	<10	4.180	8.430
L 232 West	110	40	<10	---	150	310
Summe	4.240	110	4.250	160		

Knoten 8: A 39 / K 41

Lkw/24h	A 39 Nord	K 41 Ost	A 39 Süd	K 41 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	30	4.120	100	4.250	8.430
K 41 Ost	20	---	10	10	40	160
A 39 Süd	4.060	80	---	40	4.180	8.340
K 41 West	100	10	30	---	140	290
Summe	4.180	120	4.160	150		

Knoten 9: A 39 / B 191

Lkw/24h	A 39 Nord	B 191 Ost	A 39 Süd	B 191 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	90	3.680	390	4.160	8.340
B 191 Ost	90	---	160	110	360	790
A 39 Süd	3.720	230	---	70	4.020	7.920
B 191 West	370	110	60	---	540	1.110
Summe	4.180	430	3.900	570		

Knoten 10: A 39 / B 71

Lkw/24h	A 39 Nord	B 71 Ost	A 39 Süd	B 71 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	30	3.850	20	3.900	7.920
B 71 Ost	40	---	20	80	140	270
A 39 Süd	3.960	20	---	100	4.080	8.170
B 71 West	20	80	220	---	320	520
Summe	4.020	130	4.090	200		

Knoten 11: A 39 / L 265

Lkw/24h	A 39 Nord	L 265 Ost	A 39 Süd	L 265 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	50	4.010	30	4.090	8.170
L 265 Ost	20	---	90	30	140	340
A 39 Süd	4.050	110	---	<10	4.160	8.260
L 265 West	10	40	<10	---	50	110
Summe	4.080	200	4.100	60		

Knoten 12: A 39 / B 190n

Lkw/24h	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	280	3.770	50	4.100	8.260
B 190n Ost	240	---	50	280	570	1.130
A 39 Süd	3.870	50	---	170	4.090	8.030
B 190n West	50	230	120	---	400	900
Summe	4.160	560	3.940	500		

Knoten 13: A 39 / B 244

Lkw/24h	A 39 Nord	B 244 Ost	A 39 Süd	B 244 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	30	3.850	60	3.940	8.030
B 244 Ost	60	---	40	130	230	420
A 39 Süd	3.960	50	---	10	4.020	7.920
B 244 West	70	110	10	---	190	390
Summe	4.090	190	3.900	200		

Knoten 14: A 39 / L 286

Lkw/24h	A 39 Nord	L 286 Ost	A 39 Süd	L 286 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	10	3.850	40	3.900	7.920
L 286 Ost	20	---	120	30	170	320
A 39 Süd	3.960	110	---	10	4.080	8.060
L 286 West	40	30	10	---	80	160
Summe	4.020	150	3.980	80		

Knoten 15: A 39 / L 289

Lkw/24h	A 39 Nord	L 289 Ost	A 39 Süd	L 289 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	110	3.750	120	3.980	8.060
L 289 Ost	130	---	160	160	450	910
A 39 Süd	3.780	190	---	20	3.990	7.910
L 289 West	170	160	10	---	340	640
Summe	4.080	460	3.920	300		

Knoten 16: A 39 / B 188 / K 107

Lkw/24h	A 39 Nord	B 188 Ost	A 39 Süd	B 188 West	B 248 Nord	VW/K107 SO	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	140	3.760	10	< 10	< 10	3.910	7.910
B 188 Ost	160	---	250	200	20	< 10	630	1.380
A 39 Süd	3.830	380	---	180	110	10	4.510	8.860
B 188 West	10	210	170	---	10	< 10	400	800
B 248 Nord	< 10	20	90	10	---	< 10	120	260
VW/K 107 SO	<10	<10	80	<10	<10	---	80	90
Summe	4.000	750	4.350	400	140	10		

Knoten B 190n / B 4

Lkw/24h	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
B 4 Nord	---	110	290	230	630	1.150
B 190n Ost	70	---	<10	200	270	630
B 4 Süd	170	<10	---	<10	170	460
B 190n West	280	250	<10	---	530	960
Summe	520	360	290	430		

Knoten B 190n / L 265

Lkw/24h	L 265 Nord	B 190n Ost	L 265 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
L 265 Nord	---	10	20	10	40	150
B 190n Ost	10	---	10	260	280	560
L 265 Süd	10	<10	---	<10	10	40
B 190n West	90	270	<10	---	360	630
Summe	110	280	30	270		

Knoten B 190n / L 270

Lkw/24h	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B 190n West	Summe	Querschnitt
L 270 Nord	---	90	<10	<10	90	270
B 190n Ost	180	---	50	270	500	900
L 270 Süd	<10	30	---	10	40	90
B 190n West	<10	280	<10	---	280	560
Summe	180	400	50	280		

Anlage 2: Bemessungsparameter für die schalltechnische Berechnung an den Knoten der A 39/B 190n und den querenden Straßen, DTV 2025 im Netz 2025 (Planfall mit A 39 und B 190n) (Stand 8/2011 mit Anpassung AS Weyhausen)

Anlage 2.1: M_{tags} Kfz/h 2025

Knoten 1: A 39 / L 216

M tags Kfz/h	A 39 Nordwest	K 46	A 39 Südost	L 216
A 39 Nordwest	---	66	1.159	232
K 46	76	---	241	212
A 39 Südost	1.183	314	---	354
L 216	269	140	440	---

Knoten 2: A 39 / B 209

M tags Kfz/h	A 39 Nordwest	B 209 Nord	A 39 Südost	Bockelmannstr.
A 39 Nordwest	---	299	1.453	89
B 209 Nord	327	---	238	350
A 39 Südost	1.432	253	---	130
Bockelmannstr.	92	347	86	---

Knoten 3: A 39 / K 53

M tags Kfz/h	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbsdorferstr.	G-Str
A 39 Nord	---	95	1.591	76	16
K 53 Ost	186	---	126	90	2
A 39 Süd	1.537	132	---	95	12
Erbsdorferstr.	70	136	91	---	13
G-Str	22	2	11	9	---

Knoten 4: A 39 / Bleckeder Landstr.

M tags Kfz/h	A 39 Nord	G-Str Ost	A 39 Süd	G-Str West	G-Str Süd
A 39 Nord	---	16	1.545	244	14
G-Str Ost	16	---	16	11	0
A 39 Süd	1.498	16	---	164	5
G-Str West	208	11	163	---	13
G-Str Süd	55	0	5	20	---

Knoten 5: A 39 / B 4

M tags Kfz/h	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd
A 39 Nord	---	1.064	664
A 39 Südost	1.145	---	0
B 4 Süd	539	0	---

Knoten 6: A 39 / B 216

M tags Kfz/h	A 39 Nord	B 216 Ost	A 39 Süd	B 216 West
A 39 Nord	---	197	728	139
B 216 Ost	220	---	5	99
A 39 Süd	727	5	---	46
B 216 West	198	106	73	---

Knoten 7: A 39 / L 232

M tags Kfz/h	A 39 Nord	L 232 Ost	A 39 Süd	L 232 West
A 39 Nord	---	25	720	61
L 232 Ost	25	---	34	56
A 39 Süd	707	38	---	1
L 232 West	45	56	2	---

Knoten 8: A 39 / K 41

M tags Kfz/h	A 39 Nord	K 41 Ost	A 39 Süd	K 41 West
A 39 Nord	---	12	703	40
K 41 Ost	12	---	17	15
A 39 Süd	697	20	---	103
K 41 West	38	14	107	---

Knoten 9: A 39 / B 191

M tags Kfz/h	A 39 Nord	B 191 Ost	A 39 Süd	B 191 West
A 39 Nord	---	85	589	155
B 191 Ost	86	---	46	107
A 39 Süd	588	50	---	13
B 191 West	146	107	13	---

Knoten 10: A 39 / B 71

M tags Kfz/h	A 39 Nord	B 71 Ost	A 39 Süd	B 71 West
A 39 Nord	---	62	580	7
B 71 Ost	66	---	17	136
A 39 Süd	579	17	---	95
B 71 West	7	133	103	---

Knoten 11: A 39 / L 265

M tags Kfz/h	A 39 Nord	L 265 Ost	A 39 Süd	L 265 West
A 39 Nord	---	44	625	31
L 265 Ost	43	---	56	53
A 39 Süd	622	57	---	0
L 265 West	26	56	0	---

Knoten 12: A 39 / B 190n

M tags Kfz/h	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B 190n West
A 39 Nord	---	65	583	32
B 190n Ost	62	---	76	246
A 39 Süd	587	83	---	67
B 190n West	30	236	61	---

Knoten 13: A 39 / B 244

M tags Kfz/h	A 39 Nord	B 244 Ost	A 39 Süd	B 244 West
A 39 Nord	---	53	625	41
B 244 Ost	60	---	47	101
A 39 Süd	639	46	---	31
B 244 West	38	100	32	---

Knoten 14: A 39 / L 286

M tags Kfz/h	A 39 Nord	L 286 Ost	A 39 Süd	L 286 West
A 39 Nord	---	7	641	55
L 286 Ost	13	---	111	77
A 39 Süd	652	110	---	17
L 286 West	51	79	17	---

Knoten 15: A 39 / L 289

M tags Kfz/h	A 39 Nord	L 289 Ost	A 39 Süd	L 289 West
A 39 Nord	---	32	651	87
L 289 Ost	35	---	103	117
A 39 Süd	661	110	---	14
L 289 West	83	118	13	---

Knoten 16: A 39 / B 188 / K 107

M tags Kfz/h	A 39 Nord	B 188 Ost	A 39 Süd	B 188 West	B 248 Nord	VW/K107 SO
A 39 Nord	---	45	673	10	1	20
B 188 Ost	62	---	189	354	48	31
A 39 Süd	730	404	---	154	190	23
B 188 West	10	344	142	---	20	38
B 248 Nord	1	47	178	20	---	16
VW/K 107 SO	0	28	226	29	13	---

Knoten B 190n 1: B 190n / B 4

M tags Kfz/h	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B190n West
B 4 Nord	---	28	110	170
B 190n Ost	28	---	0	170
B 4 Süd	100	0	---	2
B190n West	169	166	2	---

Knoten B 190n 2: B 190n / L 265

M tags Kfz/h	L 265 Nord	B 190n Ost	L265 Süd	B 190n West
L 265 Nord	---	11	13	17
B 190n Ost	1	---	11	182
L265 Süd	13	10	---	0
B 190n West	22	172	0	---

Knoten B 190n 3: B 190n / L 270

M tags Kfz/h	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B 190n West
L 270 Nord	---	113	18	1
B 190n Ost	131	---	25	189
L 270 Süd	15	26	---	4
B 190n West	1	188	5	---

Anlage 2.2: M nachts Kfz/h 2025

Knoten 1: A 39 / L 216

M nachts Kfz/h	A 39 Nordwest	K 46	A 39 Südost	L 216
A 39 Nordwest	---	15	270	54
K 46	18	---	56	28
A 39 Südost	276	73	---	83
L 216	63	19	103	---

Knoten 2: A 39 / B 209

M nachts Kfz/h	A 39 Nordwest	B 209 Nord	A 39 Südost	Bockelmannstr.
A 39 Nordwest	---	70	339	21
B 209 Nord	76	---	56	64
A 39 Südost	334	59	---	30
Bockelmannstr.	22	64	20	---

Knoten 3: A 39 / K 53

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbsdorferstr.	G-Str
A 39 Nord	---	22	371	18	4
K 53 Ost	43	---	29	12	0
A 39 Süd	359	31	---	22	3
Erbsdorferstr.	16	18	21	---	2
G-Str	5	0	3	1	---

Knoten 4: A 39 / Bleckeder Landstr.

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	G-Str Ost	A 39 Süd	G-Str West	G-Str Süd
A 39 Nord	---	4	361	57	3
G-Str Ost	4	---	4	1	0
A 39 Süd	350	4	---	38	1
G-Str West	48	1	38	---	2
G-Str Süd	13	0	1	3	---

Knoten 5: A 39 / B 4

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd
A 39 Nord	---	248	155
A 39 Südost	267	---	0
B 4 Süd	126	0	---

Knoten 6: A 39 / B 216

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	B 216 Ost	A 39 Süd	B 216 West
A 39 Nord	---	46	170	32
B 216 Ost	51	---	1	18
A 39 Süd	170	1	---	11
B 216 West	46	19	17	---

Knoten 7: A 39 / L 232

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	L 232 Ost	A 39 Süd	L 232 West
A 39 Nord	---	6	168	14
L 232 Ost	6	---	8	7
A 39 Süd	165	9	---	0
L 232 West	11	8	0	---

Knoten 8: A 39 / K 41

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	K 41 Ost	A 39 Süd	K 41 West
A 39 Nord	---	3	164	9
K 41 Ost	3	---	4	2
A 39 Süd	163	5	---	24
K 41 West	9	2	25	---

Knoten 9: A 39 / B 191

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	B 191 Ost	A 39 Süd	B 191 West
A 39 Nord	---	20	137	36
B 191 Ost	20	---	11	20
A 39 Süd	137	12	---	3
B 191 West	34	20	3	---

Knoten 10: A 39 / B 71

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	B 71 Ost	A 39 Süd	B 71 West
A 39 Nord	---	14	135	2
B 71 Ost	15	---	4	25
A 39 Süd	135	4	---	22
B 71 West	2	24	24	---

Knoten 11: A 39 / L 265

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	L 265 Ost	A 39 Süd	L 265 West
A 39 Nord	---	10	146	7
L 265 Ost	10	---	13	7
A 39 Süd	145	13	---	0
L 265 West	6	8	0	---

Knoten 12: A 39 / B 190n

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B 190n West
A 39 Nord	---	15	136	8
B 190n Ost	14	---	18	45
A 39 Süd	137	19	---	16
B 190n West	7	43	14	---

Knoten 13: A 39 / B 244

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	B 244 Ost	A 39 Süd	B 244 West
A 39 Nord	---	12	146	10
B 244 Ost	14	---	11	19
A 39 Süd	149	11	---	7
B 244 West	9	18	7	---

Knoten 14: A 39 / L 286

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	L 286 Ost	A 39 Süd	L 286 West
A 39 Nord	---	2	150	13
L 286 Ost	3	---	26	10
A 39 Süd	152	26	---	4
L 286 West	12	11	4	---

Knoten 15: A 39 / L 289

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	L 289 Ost	A 39 Süd	L 289 West
A 39 Nord	---	7	152	20
L 289 Ost	8	---	24	16
A 39 Süd	154	26	---	3
L 289 West	19	16	3	---

Knoten 16: A 39 / B 188 / K 107

M nachts Kfz/h	A 39 Nord	B 188 Ost	A 39 Süd	B 188 West	B 248 Nord	K107 SO/VW
A 39 Nord	---	11	157	2	0	5
B 188 Ost	15	---	44	65	9	6
A 39 Süd	170	94	---	36	44	5
B 188 West	2	63	33	---	4	7
B 248 Nord	0	9	42	4	---	3
K 107 SO/VW	0	5	53	5	2	---

Knoten B 190n 1: B 190n / B 4

M nachts Kfz/h	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B190n West
B 4 Nord	---	5	20	31
B 190n Ost	5	---	0	31
B 4 Süd	18	0	---	0
B190n West	31	30	0	---

Knoten B 190n 2: B 190n / L 265

M nachts Kfz/h	L 265 Nord	B 190n Ost	L265 Süd	B 190n West
L 265 Nord	---	2	2	3
B 190n Ost	0	---	2	33
L265 Süd	2	2	---	0
B 190n West	4	32	0	---

Knoten B 190n 3: B 190n / L 270

M nachts Kfz/h	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B 190n West
L 270 Nord	---	21	2	0
B 190n Ost	24	---	5	35
L 270 Süd	2	5	---	1
B 190n West	0	34	1	---

Anlage 2.3: p_{tags} (Lkw >2,8t)

Knoten 1: A 39 / L 216

$p_{>2,8t}$ tags [%]	A 39 Nord-west	K 46	A 39 Südost	L 216
A 39 Nordwest	---	5,5	19,6	7,0
K 46	7,6	---	6,3	4,9
A 39 Südost	19,5	6,5	---	3,4
L 216	6,2	5,1	3,8	---

Knoten 2: A 39 / B 209

$p_{>2,8t}$ tags [%]	A 39 Nord-west	B 209 Nord	A 39 Südost	Bockelmannstr.
A 39 Nordwest	---	5,6	16,5	4,1
B 209 Nord	5,6	---	7,2	3,6
A 39 Südost	16,7	8,0	---	6,0
Bockelmannstr.	6,8	3,6	13,3	---

Knoten 3: A 39 / K 53

$p_{>2,8t}$ tags [%]	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbsdorferstr.	G-Str
A 39 Nord	---	7,1	16,1	4,8	6,7
K 53 Ost	4,5	---	6,2	2,6	0,0
A 39 Süd	16,5	7,5	---	4,4	8,7
Erbsdorferstr.	4,5	3,5	4,6	---	6,0
G-Str	4,8	0,0	9,1	8,8	---

Knoten 4: A 39 / Bleckeder Landstr,

$p_{>2,8t}$ tags [%]	A 39 Nord	G-Str Ost	A 39 Süd	G-Str West	G-Str Süd
A 39 Nord	---	3,3	16,5	5,3	3,6
G-Str Ost	3,2	---	3,3	7,3	0,0
A 39 Süd	17,1	3,2	---	5,1	9,6
G-Str West	5,3	14,7	7,4	---	0,0
G-Str Süd	1,9	0,0	9,6	4,0	---

Knoten 5: A 39 / B 4

$p_{>2,8t}$ tags [%]	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd
A 39 Nord	---	21,8	5,4
A 39 Südost	20,9	---	0,0
B 4 Süd	5,0	0,0	---

Knoten 6: A 39 / B 216

$p_{>2,8t}$ tags [%]	A 39 Nord	B 216 Ost	A 39 Süd	B 216 West
A 39 Nord	---	6,9	29,0	5,6
B 216 Ost	5,4	---	0,0	6,7
A 39 Süd	29,5	10,9	---	12,6
B 216 West	6,3	5,0	20,8	---

Knoten 7: A 39 / L 232

p>2,8t tags [%]

	A 39 Nord	L 232 Ost	A 39 Süd	L 232 West
A 39 Nord	---	2,1	30,5	9,5
L 232 Ost	2,1	---	4,7	7,1
A 39 Süd	30,3	8,1	---	0,0
L 232 West	12,7	5,6	0,0	---

Knoten 8: A 39 / K 41

p>2,8t tags [%]

	A 39 Nord	K 41 Ost	A 39 Süd	K 41 West
A 39 Nord	---	13,0	30,5	13,0
K 41 Ost	8,7	---	3,0	5,3
A 39 Süd	30,3	21,1	---	2,0
K 41 West	13,8	5,5	1,5	---

Knoten 9: A 39 / B 191

p>2,8t tags [%]

	A 39 Nord	B 191 Ost	A 39 Süd	B 191 West
A 39 Nord	---	5,5	32,6	13,1
B 191 Ost	5,5	---	18,0	6,8
A 39 Süd	33,0	23,8	---	27,6
B 191 West	13,2	6,8	23,7	---

Knoten 10: A 39 / B 71

p>2,8t tags [%]

	A 39 Nord	B 71 Ost	A 39 Süd	B 71 West
A 39 Nord	---	2,5	34,6	15,8
B 71 Ost	3,2	---	6,2	3,9
A 39 Süd	35,6	6,2	---	5,5
B 71 West	15,8	4,0	11,2	---

Knoten 11: A 39 / L 265

p>2,8t tags [%]

	A 39 Nord	L 265 Ost	A 39 Süd	L 265 West
A 39 Nord	---	5,9	33,5	5,1
L 265 Ost	2,4	---	8,3	4,4
A 39 Süd	33,9	10,1	---	0,0
L 265 West	2,0	5,6	0,0	---

Knoten 12: A 39 / B 190n

p>2,8t tags [%]

	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B 190n West
A 39 Nord	---	22,3	33,7	8,0
B 190n Ost	20,2	---	3,4	7,5
A 39 Süd	34,4	3,1	---	13,2
B 190n West	8,7	6,4	10,3	---

Knoten 13: A 39 / B 244

p>2,8t tags [%]	A 39 Nord	B 244 Ost	A 39 Süd	B 244 West
A 39 Nord	---	2,9	32,1	7,7
B 244 Ost	5,2	---	4,5	8,5
A 39 Süd	32,3	5,6	---	1,7
B 244 West	9,6	7,3	1,6	---

Knoten 14: A 39 / L 286

p>2,8t tags [%]	A 39 Nord	L 286 Ost	A 39 Süd	L 286 West
A 39 Nord	---	2,9	32,1	7,7
L 286 Ost	5,2	---	4,5	8,5
A 39 Süd	32,3	5,6	---	1,7
L 286 West	9,6	7,3	1,6	---

Knoten 15: A 39 / L 289

p>2,8t tags [%]	A 39 Nord	L 289 Ost	A 39 Süd	L 289 West
A 39 Nord	---	18,0	30,0	7,2
L 289 Ost	19,5	---	8,4	10,8
A 39 Süd	29,8	8,7	---	7,2
L 289 West	10,7	10,8	3,9	---

Knoten 16: A 39 / B 188 / K 107

p>2,8t tags [%]	A 39 Nord	B 188 Ost	A 39 Süd	B 188 West	B 248 Nord	K107 SO/VW
A 39 Nord	---	16,2	29,1	5,1	0,0	0,0
B 188 Ost	13,4	---	6,9	3,7	2,8	0,0
A 39 Süd	27,4	4,9	---	6,1	3,0	2,3
B 188 West	5,1	4,0	6,3	---	3,2	0,0
B 248 Nord	0,0	2,8	2,6	3,2	---	0,0
K 107 SO/VW	0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	---

Knoten B 190n 1: B 190n / B 4

p>2,8t tags [%]	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B190n West
B 4 Nord	---	26,3	17,4	8,9
B 190n Ost	16,4	---	0,0	7,7
B 4 Süd	11,2	0,0	---	0,0
B190n West	11,0	9,9	0,0	---

Knoten B 190n 2: B 190n / L 265

p>2,8t tags [%]	L 265 Nord	B 190n Ost	L265 Süd	B 190n West
L 265 Nord	---	5,8	12,6	3,9
B 190n Ost	100,0	---	5,8	9,4
L265 Süd	6,0	0,0	---	0,0
B 190n West	27,5	10,3	0,0	---

Knoten B 190n 3: B 190n / L 270

p>2,8t tags [%]

L 270 Nord

B 190n Ost

L 270 Süd

B 190n West

	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B 190n West
L 270 Nord	---	5,2	0,0	0,0
B 190n Ost	9,0	---	13,1	9,4
L 270 Süd	0,0	7,7	---	18,3
B 190n West	0,0	9,8	0,0	---

Anlage 2.4: p_{nachts} (Lkw >2,8t)

Knoten 1: A 39 / L 216

$p_{>2,8t}$ nachts [%]	A 39 Nordwest	K 46	A 39 Südost	L 216
A 39 Nordwest	---	9,9	35,4	12,5
K 46	13,6	---	11,3	2,4
A 39 Südost	35,1	11,6	---	6,1
L 216	11,2	2,5	6,8	---

Knoten 2: A 39 / B 209

$p_{>2,8t}$ nachts [%]	A 39 Nordwest	B 209 Nord	A 39 Südost	Bockelmannstr.
A 39 Nordwest	---	10,0	29,6	7,4
B 209 Nord	10,0	---	13,0	3,6
A 39 Südost	30,0	14,5	---	10,8
Bockelmannstr.	12,2	3,6	23,9	---

Knoten 3: A 39 / K 53

$p_{>2,8t}$ nachts [%]	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbsdorfer-str.	G-Str
A 39 Nord	---	12,9	29,0	8,6	12,0
K 53 Ost	8,1	---	11,2	1,3	0,0
A 39 Süd	29,8	13,5	---	7,9	15,6
Erbsdorferstr.	8,1	1,8	8,2	---	3,0
G-Str	8,7	0,0	16,5	4,4	---

Knoten 4: A 39 / Bleckeder Landstr,

$p_{>2,8t}$ nachts [%]	A 39 Nord	G-Str Ost	A 39 Süd	G-Str West	G-Str Süd
A 39 Nord	---	6,0	29,7	9,6	6,5
G-Str Ost	5,8	---	6,0	3,7	0,0
A 39 Süd	30,9	5,8	---	9,1	17,4
G-Str West	9,5	7,3	13,3	---	0,0
G-Str Süd	3,4	0,0	17,4	2,0	---

Knoten 5: A 39 / B 4

$p_{>2,8t}$ nachts [%]	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd
A 39 Nord	---	39,3	9,7
A 39 Südost	37,6	---	0,0
B 4 Süd	9,0	0,0	---

Knoten 6: A 39 / B 216

p>2,8t nachts [%]

	A 39 Nord	B 216 Ost	A 39 Süd	B 216 West
A 39 Nord	---	12,4	52,2	10,1
B 216 Ost	9,8	---	0,0	6,7
A 39 Süd	53,2	19,5	---	22,6
B 216 West	11,4	5,0	37,5	---

Knoten 7: A 39 / L 232

p>2,8t nachts [%]

	A 39 Nord	L 232 Ost	A 39 Süd	L 232 West
A 39 Nord	---	3,8	55,0	17,0
L 232 Ost	3,8	---	8,4	3,5
A 39 Süd	54,6	14,7	---	0,0
L 232 West	22,9	2,8	0,0	---

Knoten 8: A 39 / K 41

p>2,8t nachts [%]

	A 39 Nord	K 41 Ost	A 39 Süd	K 41 West
A 39 Nord	---	23,4	55,0	23,3
K 41 Ost	15,6	---	5,4	2,6
A 39 Süd	54,6	37,9	---	3,6
K 41 West	24,8	2,8	2,6	---

Knoten 9: A 39 / B 191

p>2,8t nachts [%]

	A 39 Nord	B 191 Ost	A 39 Süd	B 191 West
A 39 Nord	---	10,0	58,6	23,6
B 191 Ost	9,8	---	32,5	6,8
A 39 Süd	59,3	42,8	---	49,7
B 191 West	23,7	6,8	42,6	---

Knoten 10: A 39 / B 71

p>2,8t nachts [%]

	A 39 Nord	B 71 Ost	A 39 Süd	B 71 West
A 39 Nord	---	4,6	62,3	28,4
B 71 Ost	5,7	---	11,2	3,9
A 39 Süd	64,1	11,2	---	9,8
B 71 West	28,4	4,0	20,1	---

Knoten 11: A 39 / L 265

p>2,8t nachts [%]

	A 39 Nord	L 265 Ost	A 39 Süd	L 265 West
A 39 Nord	---	10,7	60,2	9,2
L 265 Ost	4,3	---	15,0	2,2
A 39 Süd	61,1	18,1	---	0,0
L 265 West	3,6	2,8	0,0	---

Knoten 12: A 39 / B 190n

p>2,8t nachts [%]	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B 190n West
A 39 Nord	---	40,2	60,6	14,5
B 190n Ost	36,4	---	6,2	7,5
A 39 Süd	61,9	5,7	---	23,7
B 190n West	15,6	6,4	18,6	---

Knoten 13: A 39 / B 244

p>2,8t nachts [%]	A 39 Nord	B 244 Ost	A 39 Süd	B 244 West
A 39 Nord	---	5,3	57,8	13,8
B 244 Ost	9,4	---	8,0	8,5
A 39 Süd	58,1	10,2	---	3,1
B 244 West	17,4	7,3	2,9	---

Knoten 14: A 39 / L 286

p>2,8t nachts [%]	A 39 Nord	L 286 Ost	A 39 Süd	L 286 West
A 39 Nord	---	5,3	57,8	13,8
L 286 Ost	9,4	---	8,0	8,5
A 39 Süd	58,1	10,2	---	3,1
L 286 West	17,4	7,3	2,9	---

Knoten 15: A 39 / L 289

p>2,8t nachts [%]	A 39 Nord	L 289 Ost	A 39 Süd	L 289 West
A 39 Nord	---	32,4	54,0	12,9
L 289 Ost	35,0	---	15,1	5,4
A 39 Süd	53,6	15,7	---	13,0
L 289 West	19,3	5,4	7,1	---

Knoten 16: A 39 / B 188 / K 107

p>2,8t nachts [%]	A 39 Nord	B 188 Ost	A 39 Süd	B 188 West	B 248 Nord	K107 SO/VW
A 39 Nord	---	29,2	52,4	9,2	0,0	0,0
B 188 Ost	24,0	---	12,4	3,7	2,8	0,0
A 39 Süd	49,2	8,8	---	10,9	5,4	4,1
B 188 West	9,2	4,0	11,3	---	3,2	0,0
B 248 Nord	0,0	2,8	4,7	3,2	---	0,0
K 107 SO/VW	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	---

Knoten B 190n 1: B 190n / B 4

p>2,8t nachts [%]	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B190n West
B 4 Nord	---	26,3	17,4	8,9
B 190n Ost	16,4	---	0,0	7,7
B 4 Süd	11,2	0,0	---	0,0
B190n West	11,0	9,9	0,0	---

Knoten B 190n 2: B 190n / L 265

p>2,8t nachts [%]

	L 265 Nord	B 190n Ost	L265 Süd	B 190n West
L 265 Nord	---	5,8	6,3	3,9
B 190n Ost	100,0	---	5,8	9,4
L265 Süd	3,0	0,0	---	0,0
B 190n West	27,5	10,3	0,0	---

**Knoten B 190n 3: B 190n /
L 270**

p>2,8t nachts [%]

	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B 190n West
L 270 Nord	---	5,2	0,0	0,0
B 190n Ost	9,0	---	13,1	9,4
L 270 Süd	0,0	7,7	---	18,3
B 190n West	0,0	9,8	0,0	---

Anlage 2.5: Schalltechnische Parameter für die querenden Straßen (von Nord nach Süd)

Straßenbezeichnung	Kfz/24h	Lkw/24h	M tags Kfz/h	M nachts Kfz/h	p>2,8t tags [%]	p>2,8t nachts [%]
K 32	10.700	560	642	86	6,9	3,5
Stadtstr. (Bernsteinstraße)	3.700	250	222	30	8,9	4,5
Stadtstr. (Stadtkoppel)	1.900	30	114	15	2,1	1,0
Stadtstr. (Lilienthalstraße)	3.300	270	198	26	10,8	5,4
L 221	11.800	780	708	94	8,7	4,4
K 40 (Heidweg)	500	10	30	4	2,6	1,3
K 42 (Vastorfer Straße)	2.000	100	120	16	6,6	3,3
K 1 (Edendorfer Straße)	1.700	50	102	14	3,9	1,9
L 253 (Römstedterstraße)	2.700	110	162	22	5,4	2,7
L 252 (Röbbeler Straße)	1.500	70	90	12	6,2	3,1
K 45	100	10	6	1	13,2	6,6
K 31 (Karlsgrün)	100	10	6	1	13,2	6,6
L 254	400	10	24	3	3,3	1,7
K 3 (Uelzenerstraße)	200	10	12	2	6,6	3,3
K 50 (Riestedterstraße)	100	10	6	1	13,2	6,6
B 493 (Hauptstraße)	3.600	250	216	40	7,6	7,6
Gemeindestr. (Klein Liedern)	100	10	6	1	13,2	6,6
K 17 (Lehmkerstraße)	1.000	30	60	8	4,0	2,0
K 51 (Kahlstorferstraße)	200	10	12	2	6,6	3,3
K 5 (Unter den Eichen)	100	10	6	1	13,2	6,6
K 6 (Krönauerstraße)	200	10	12	2	6,6	3,3
K 29 (Heuerstorf)	700	20	42	6	3,8	1,9
Gemeindestraße (Am Heuberg)	300	10	18	2	4,4	2,2
L 266 (Schmölauerstraße)	400	20	24	3	6,6	3,3
L 270 (Lindenstraße)	1.500	80	90	12	7,0	3,5
K 55 (Langenbrüggerstraße)	100	10	6	1	13,2	6,6
Gemeindestr.	100	10	6	1	13,2	6,6
Gemeindestr.	500	20	30	4	5,3	2,6
L 286 (Knesebeckerstraße)	1.300	30	78	10	3,0	1,5
K 105	2.100	70	126	17	4,4	2,2
K 101	3.000	270	180	24	11,9	5,9
B 248 (Hauptstraße)	6.500	200	390	72	3,4	3,4