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

Verkehrsuntersuchung - Anhang 3 zum Schlussbericht

**Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept
für den Bereich Bad Bevensen**

September 2010

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

Verkehrsuntersuchung - Anhang 3 zum Schlussbericht
**Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept
für den Bereich Bad Bevensen**

Auftrag: 3838

Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Regionaler Geschäftsbereich Lüneburg
Am Alten Eisenwerk 2d
27283 Lüneburg

Anbieter: SSP Consult,
Beratende Ingenieure GmbH
Brüderstraße 53
51427 Bergisch Gladbach
Telefon: 02204 / 9201-0
Telefax: 02204 / 9201-77

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

Bergisch Gladbach, September 2010

Inhalt	Seite
1 Problemstellung und Lösungsansatz	1
2 Bewertungsansatz	3
3 Verkehrsbelastungen	4
3.1 Analyse	5
3.2 Bezugsfall	6
3.3 Referenzfall	8
3.4 Unter-Planfall 1	9
3.5 Unter-Planfall 2	12
3.6 Unter-Planfall 3	14
3.7 Unter-Planfall 4	15
3.8 Unter-Planfall 5	17
4 Fahrleistungsbilanz	19
5 Fahrzeitenbilanz	20
6 Zusammenfassende Bewertung der Anschlussstellenkonzepte mit zwei Anschlussstellen	21
7 Knotenströme	24
8 Beschränkung auf eine Anschlussstelle im Bereich Bad Bevensen	27
9 Zusammenfassung und Empfehlung	32

1 Problemstellung und Lösungsansatz

Die durch den BMVBS linienbestimmte A 39 sieht im Bereich Bad Bevensen zwei Anschlussstellen vor. Diese liegen an den Landesstraßen L 232 nördlich Bad Bevensen (in/aus Richtung Altenmedingen) und L 253 östlich Bad Bevensen (in/aus Richtung Himbergen). Darüber hinaus führen aus Richtung Osten und Südosten die Landesstraßen L 252 und L 254 auf Bad Bevensen zu. Diese eignen sich grundsätzlich ebenfalls für die Anlage von Anschlussstellen. Damit gibt es folgende vier mögliche Anschlussstellen im Raum Bad Bevensen:

- AS 7: L 232 nördlich Bad Bevensen
- AS 8: L 253 nordöstlich Bad Bevensen
- AS 9: L 252 südöstlich Bad Bevensen
- AS 10: L 254 südlich Bad Bevensen

Der Anschlussstellenbereich der AS 9 liegt in unmittelbarer Nähe zum FFH-Gebiet „Ilmenau mit Nebenbächen“. Zudem befindet sich östlich des Bereiches ein zu der Ortslage Röbbel gehörendes, allgemeines Wohngebiet. Südwestlich schließt die Ortslage Groß Hesebeck an. Die AS 9 wird deshalb aufgrund ihrer Lage als sehr ungünstig eingestuft. Statt dessen wurde ein Anschluss (AS 9*) an die K 41 untersucht, die ca. 500m nördlich der L 252 die Trasse der A 39 kreuzt und deren Anschluss nur zu geringen Mehrwegen gegenüber einem Direktanschluss der L 252 führt. Dieser Bereich liegt günstiger zum FFH-Gebiet und zu den umliegenden Ortslagen.

Nördlich des Bereiches Bad Bevensen liegt die nächste Anschlussstelle an der B 216 südöstlich von Lüneburg, südlich des Bereiches Bad Bevensen gibt es die nächste Anschlussstelle an der B 191 nordöstlich Uelzen.

Im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse wird im Folgenden untersucht, welche der möglichen Anschlussstellen-Kombinationen die verkehrlich günstigsten Wirkungen hat. Unter Berücksichtigung der aus der Linienbestimmung getroffenen Festlegung von zwei Anschlussstellen im Raum Bad Bevensen ergeben sich neben dem Referenzfall fünf weitere Kombinationsmöglichkeiten, auf deren Basis folgende fünf Unter-Planfälle (U-PF) definiert wurden:

Tabelle 1.1: Übersicht über die Unter-Planfälle und die jeweils berücksichtigten Anschlussstellen im Vergleich zum linienbestimmten Referenzfall

AS		Referenzfall	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
7	L 232 nördlich Bad Bevensen	x	x	x			
8	L 253 nordöstlich Bad Bevensen	x			x	x	
9*	K 41 östlich Bad Bevensen		x		x		x
10	L 254 südlich Bad Bevensen			x		x	x

Als Ergebnis einer Unterarbeitskreissitzung zur Anschlussstellenkonzeption im Raum Bad Bevensen am 05.08.2009 wurde der Forderung nachgekommen, ergänzend als Alternative zur AS 7 eine Anschlussstelle an der K 1 (AS 7*) in unmittelbarer Nähe zur Ortschaft Edendorf zu untersuchen.

Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden die verkehrlichen Wirkungen der alternativen Anschlussstellenkonzepte im Vergleich zum Referenzfall ermittelt, der die linienbestimmte Trasse mit den Anschlussstellen 7 und 8 berücksichtigt.

Abschließend wird die ermittelte vorteilhafteste Anschlussstellen-Kombination der Konzeption mit nur einer Anschlussstelle gegenüber gestellt.

2 Bewertungsansatz

Im Rahmen der vorliegenden Sensitivitätsanalyse werden die Anschlussstellenkonzepte – mit Unterscheidung nach Gesamt- und Schwerverkehr - hinsichtlich folgender Kriterien bewertet:

- Verkehrsbelastungen, Belastungserhöhungen und -reduzierungen (z.B. in Ortslagen)
- Fahrleistungen (Gesamtbilanz)
- Fahrzeiten (Verkehrsbeteiligungsdauer, Gesamtbilanz)

3 Verkehrsbelastungen

Aufbauend auf der Analyse 2005 (Abbildung 3.1), dem Bezugsfall 2025 ohne A 39 (Abbildung 3.2) und dem Referenzfall (Abbildung 3.3) sind in den Abbildungen 3.4 bis 3.9 die sich im Bereich Bad Bevensen für 2025 ergebenden Belastungsdifferenzen der einzelnen Unter-Planfälle zum Referenzfall dargestellt. Zur besseren Lesbarkeit der Abbildungen wurde darauf verzichtet, die Darstellung der Wirkungen bis in den Raum Lüneburg auszuweiten, auch wenn sich in den Unter-Planfällen ohne AS 7 die Wirkungen bis in den Raum Lüneburg hineinziehen.

Da sich in den einzelnen Unter-Planfällen auf vielen Straßenzügen die Belastungen mehr oder weniger deutlich von denen des Referenzfalles unterscheiden, ist nur auf Basis der Belastungsveränderungen eine differenzierte Bewertung bzw. Reihung der Unter-Planfälle kaum möglich. Deshalb werden in den anschließenden Kapiteln 4 und 5 ergänzend auch die Veränderungen hinsichtlich der Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanzen dargestellt, die sich auf den gesamten Planungsraum beziehen.

In der Abbildung 9.1 am Ende des Berichtes ist für den Bereich Bad Bevensen ein Ausschnitt des Netzes 2025 mit allen im Text aufgeführten Ortslagen dargestellt. In den übrigen Abbildungen ist die Darstellung aller Ortslagen aufgrund der zahlreichen Belastungsangaben und des Darstellungsmaßstabes nicht möglich.

3.1 Analyse

Die Verkehrsbelastungen für die Analyse 2005 zeigt die folgende Abbildung 3.1.

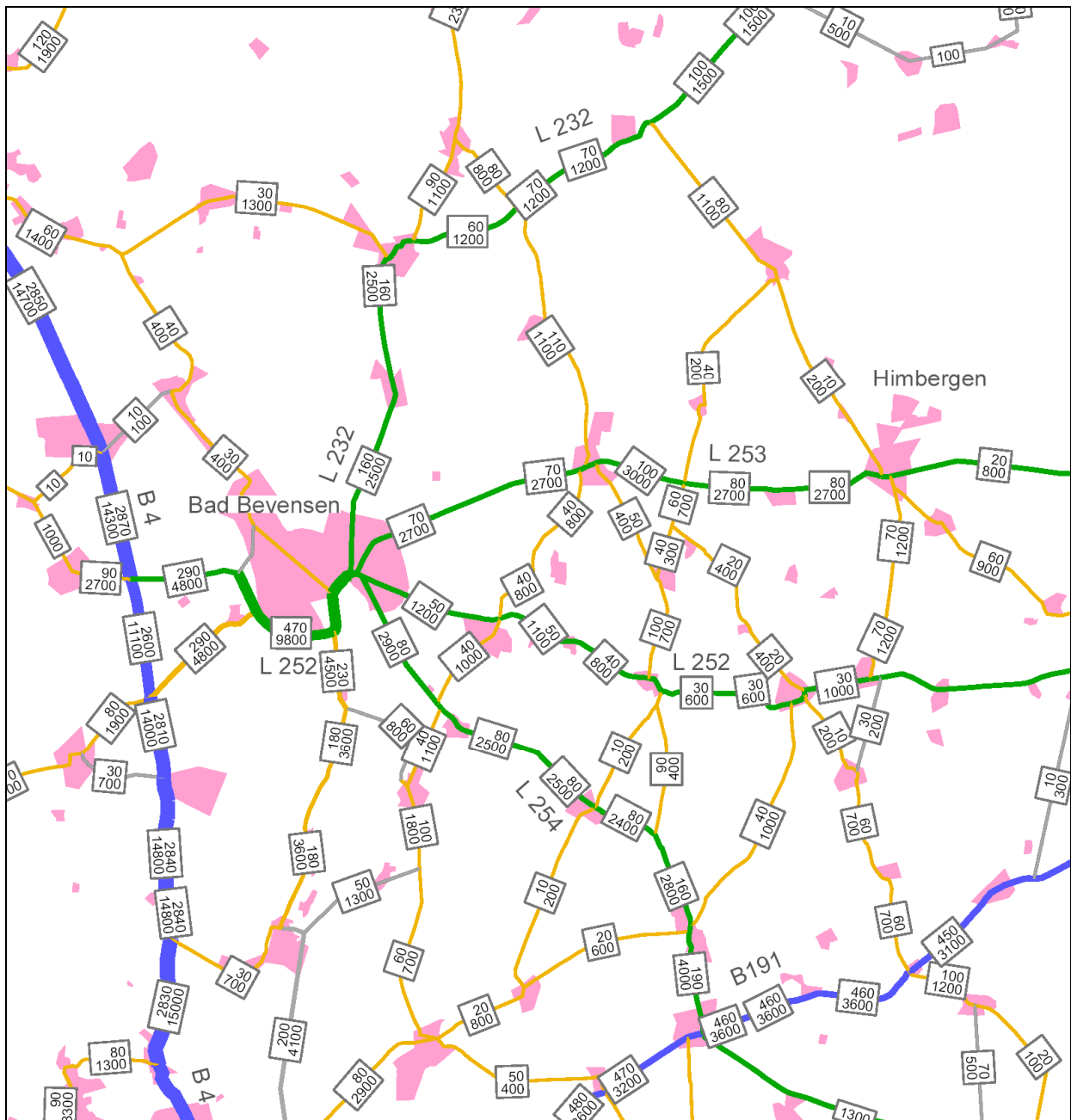


Abbildung 3.1: Verkehrsbelastungen 2005 in der Analyse, DVV in SV/24h und Kfz/24h

In der Analyse 2005 ist der Raum Bad Bevensen von der B 4 als hochbelasteter Nord-Süd-Achse (etwa 14.000 Kfz/24h, davon etwa 2.800 SV/24h) geprägt. Die südlich von Bad Bevensen in West-Ost-Richtung verlaufende B 191 ist mit Belastungen zwischen 3.100 und 3.600 Kfz/24h deutlich geringer belastet. Auch die Belastungen auf den sonstigen Landes- und Kreisstraßen liegen mit maximal 4.000 Kfz/24h in derselben Größenordnung. Einzige Ausnahme ist die L 252 am südlichen Ortsrand von Bad Bevensen mit Belastungen von knapp 10.000 Kfz/24h. Die L 252 bündelt hier den großräumigen Quell- und Zielverkehr des Nahbereiches von Bad Bevensen und führt ihn über die L 252 (in Richtung Norden) und die K 11 (in Richtung Süden) zur B 4.

3.2 Bezugsfall

Im Bezugsfall 2025 sind zusätzlich zum Netz 2005 alle Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt, deren Realisierung bis zum Jahre 2025 zu erwarten sind. Dazu gehören u.a. die im Vordringlichen Bedarf (VB) des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgewiesenen Vorhaben, von denen vor allem die A 14 Wismar – Ludwigslust – Magdeburg und die OU Kirchweyhe für den Nahbereich Bad Bevensen relevant sind. Die VB-Maßnahmen A 39 und B 190n sind Planfall-Maßnahmen und damit nicht Bestandteil des Bezugsfalls. Die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau ist ebenfalls berücksichtigt.

Die nachfolgende Abbildung 3.2 zeigt die Verkehrsbelastungen 2025 für den Bezugsfall.

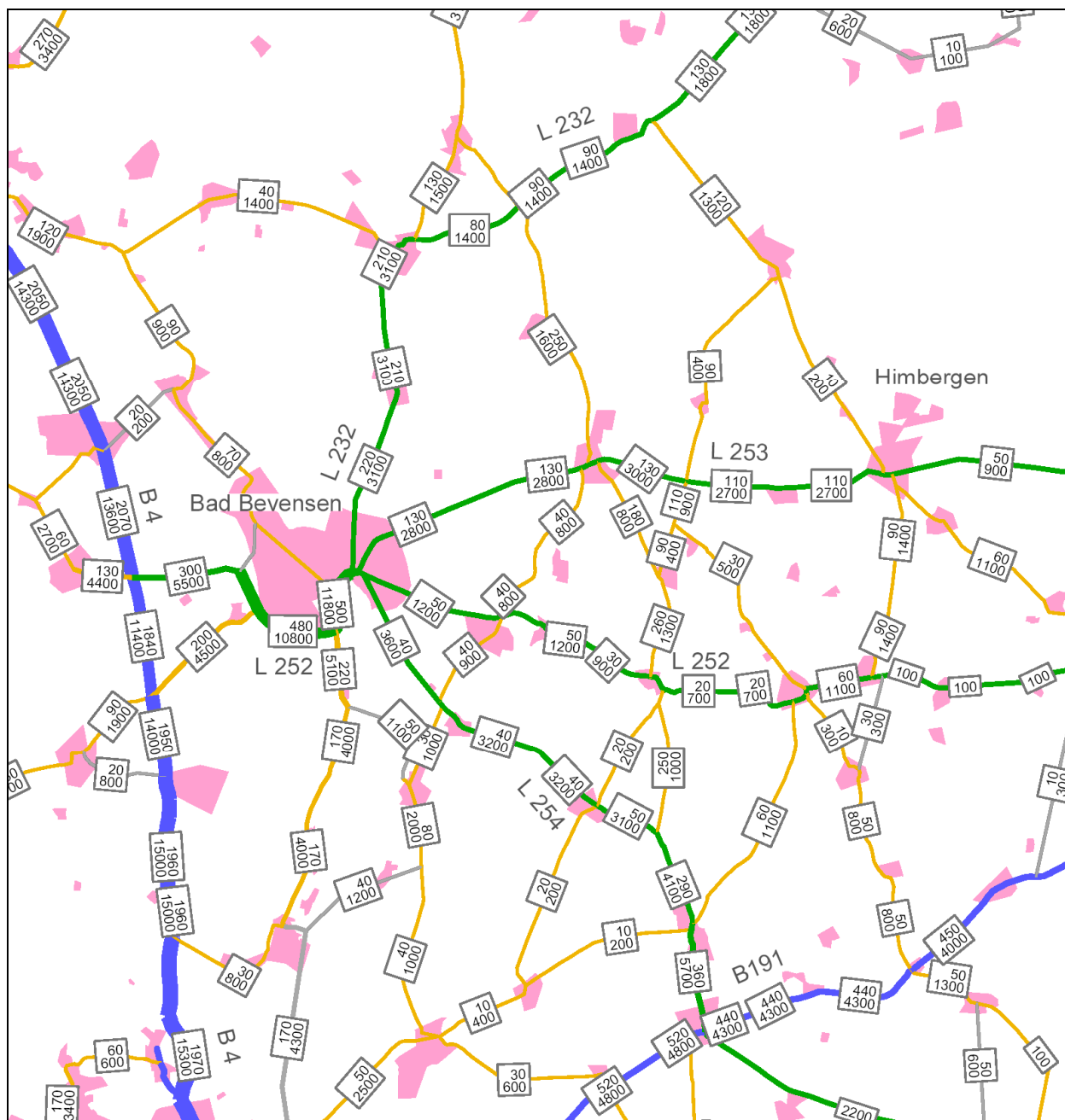


Abbildung 3.2: Verkehrsbelastungen 2025 im Bezugsfall ohne A 39, DTV in SV/24h und Kfz/24h

Im Kfz-Verkehr sind die Belastungen auf der B 4 im Bezugsfall nahezu identisch mit denen der Analyse 2005, im Schwerverkehr dagegen sinken sie im Mittel rund 800 SV/24h. Der großräumige Schwerverkehr in Nord-Süd-Richtung wird im Bezugsfall von der B 4 auf die östlich etwa parallel verlaufende A 14 verlagert. Ansonsten sind die Belastungen im Bezugsfall 2025 i.d.R. geringfügig höher als in der Analyse 2005, lediglich auf der B 191 sind die Belastungen im Bezugsfall um bis zu 1.600 Kfz/24h höher als in der Analyse 2005.

3.3 Referenzfall

Die nachfolgende Abbildung 3.3 zeigt die Verkehrsbelastungen 2025 für den Referenzfall mit linienbestimmter A 39 (mit AS 7 und 8) und B 190n.

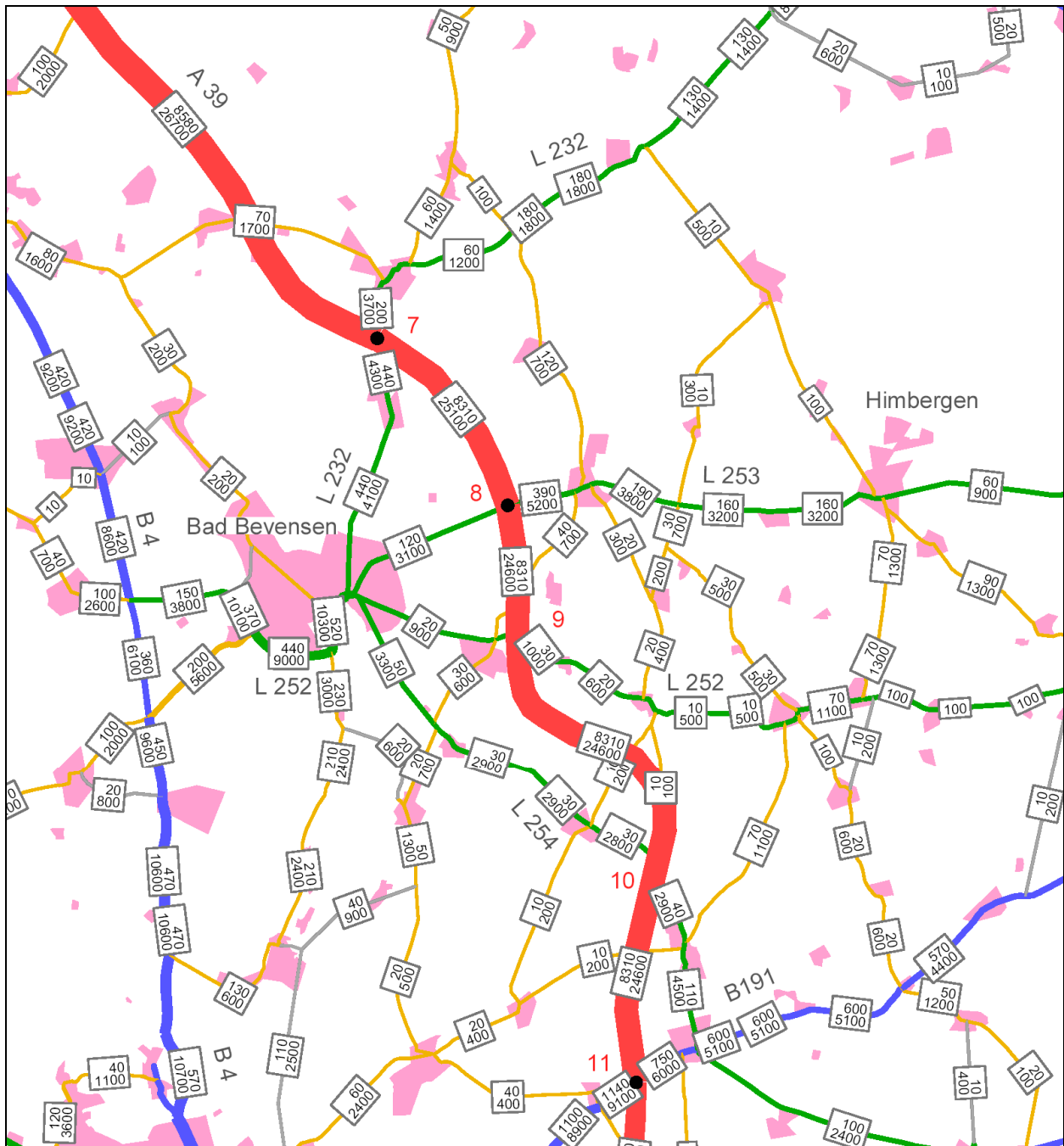


Abbildung 3.3: Verkehrsbelastungen 2025 im Referenzfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h

Die A 39 ist im Bereich Bad Bevensen mit rund 25.000 Kfz/24h belastet, davon etwa 8.300 SV/24h. Die Belastung der B 4 ist mit 6.100 bis 10.700 Kfz/24h um rund 5.000 Kfz/24h geringer als im Bezugsfall, auch im Schwerverkehr sind die Belastungen mit maximal 600 SV/24h deutlich geringer als im Bezugsfall, in dem die B 4 im Raum Bad Bevensen von rund 2.000 SV

SV/24h genutzt wird. Der größte Teil des Schwerververkehrs der B 4 wird auf die A 39 verlagert. Auf den Landesstraßen im Zulaufbereich zu den beiden Anschlussstellen im Bereich Bad Bevensen steigen die Belastungen gegenüber dem Bezugsfall an (an AS 7 um maximal 1.200 Kfz/24h und an AS 8 um maximal 2.400 Kfz/24h), auf dem hochbelasteten Abschnitt der L 252 südlich Bad Bevensen ergeben sich Entlastungen um 1.800 Kfz/24h. Im übrigen Straßennetz sind die Belastungen ähnlich wie im Bezugsfall ohne A 39.

3.4 Unter-Planfall 1

In der nachfolgenden Abbildung 3.4 sind die Belastungsdifferenzen 2025 zwischen dem Unter-Planfall 1 (AS 7 und AS 9*) und dem Referenzfall (AS 7 und AS 8) dargestellt. Strecken, für die sich im Unter-Planfall 1 Mehrbelastungen gegenüber dem Referenzfall ergeben, sind rot dargestellt, Strecken mit geringeren Belastungen grün.

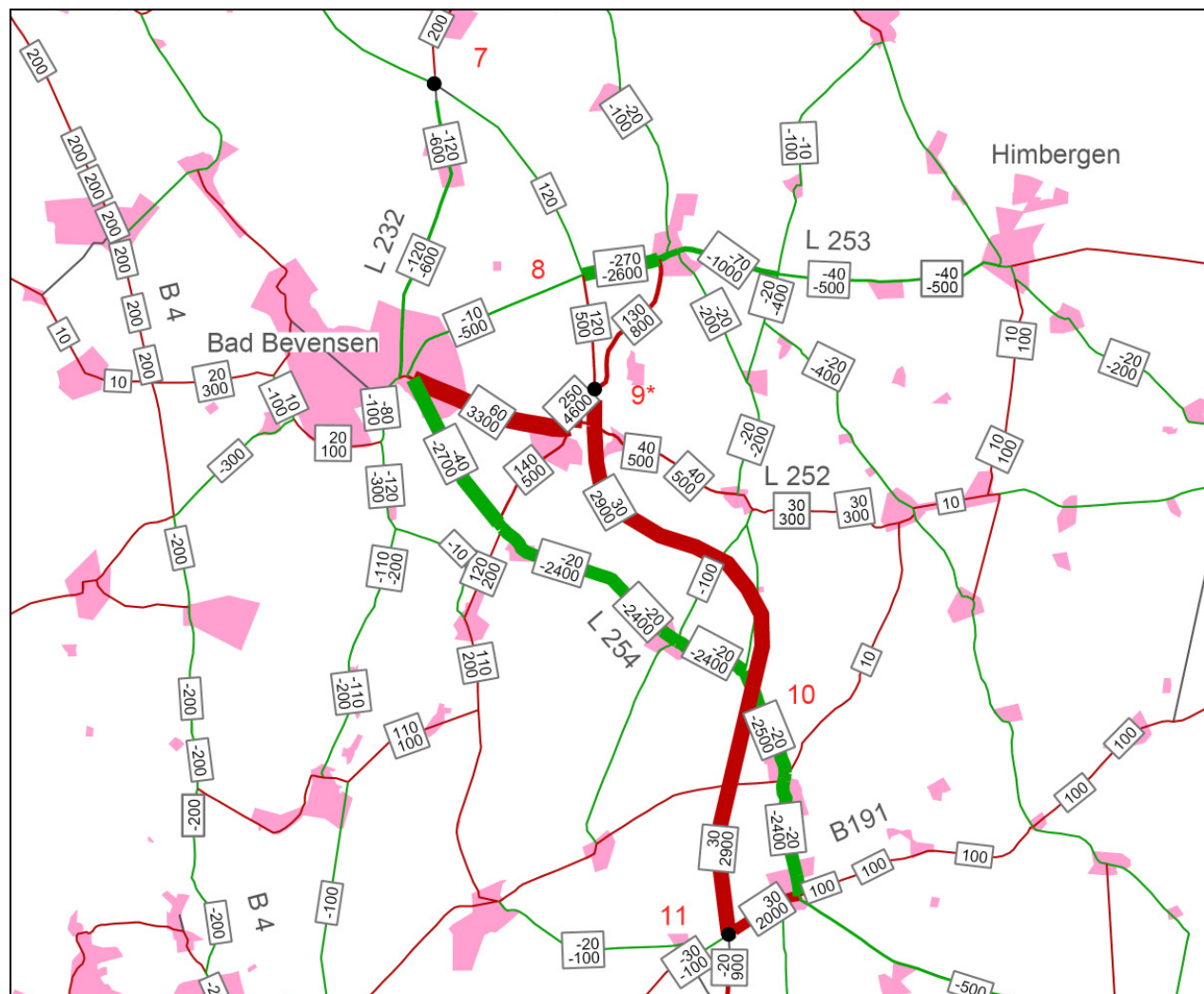


Abbildung 3.4: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 1 und Referenzfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h

Ein großer Vorteil des Unter-Planfalls 1 gegenüber dem Referenzfall ist die Entlastung der L 254 zwischen Bad Bevensen und der B 191 mit den Ortslagen Klein Hesebeck, Oetzendorf, Oetzen und Stöcken-Nord um jeweils etwa 2.400 Kfz/24h. Ursache hierfür ist, dass der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen in/aus Richtung Süden im Unterplanfall 1 die zeitlich günstigere (und auch sichere) A 39 in Richtung Süden nutzt. Im Referenzfall ist der Mehrweg über die AS 8 und die A 39 gegenüber der L 254 zu groß.

Auch im Zuge der L 253 zwischen Bad Bevensen und Himbergen gibt es teilweise deutliche Entlastungen. Die Ortslage Römstedt wird um bis zu 2.600 Kfz/24h entlastet. Ebenso werden gegenüber dem Referenzfall die Kurbereiche Bad Bevensens entlang der Landesstraßen L 232 und L 253 entlastet. Ursache hierfür ist die im Unter-Planfall 1 (mit AS 9*) stärker bündelnde Wirkung der L 252.

Mehrbelastungen innerhalb von Ortslagen gibt es vor allem im Randbereich von Groß Hesebeck (+3.300 Kfz/24h) und in der westlichen OD Stöcken (+2.000 Kfz/24h) in unmittelbarer Nähe zu den Anschlussstellen 9* und 11. Auch die K 41 wird südlich von Römstedt um 800 Kfz/24h stärker belastet, südwestlich der AS 9* sind es sogar +4.600 Kfz/24h.

Im Rahmen der Unterarbeitskreissitzung zum Anschlussstellenkonzept Bad Bevensen wurde als Alternative zur AS 7 (L 232) die Untersuchung einer Anschlussstelle an der K 1 bei Edendorf (AS 7*) in Kombination mit der Anschlussstelle 9* gefordert. Die verkehrlichen Wirkungen dieser Alternative (Unter-Planfall 1a) im Vergleich zum Referenzfall zeigt die folgende Abbildung 3.5. Es wird deutlich, dass durch die AS 7* die Belastungen auf der K 1 mit den Ortslagen Edendorf und Altenmedingen-West um rund 1.600 bzw. 1.700 Kfz/24h höher sind als im Fall mit AS 7 an der L 232. Damit ergeben sich in beiden Ortslagen Belastungen um 3.300 bzw. 3.400 Kfz/24h. Gegenüber dem Referenzfall verdoppelt sich damit die Verkehrsbelastung. Insbesondere der Schwerverkehr auf der K 1 steigt in Teilbereichen deutlich an. Auch auf der K 1 im Stadtbereich von Bienenbüttel (+200 bis +600 Kfz/24h) und auf der K 56 in den Ortslagen Bruchtorf und Medingen (+700 bis +900 Kfz/24h) sind die Belastungen deutlich höher als im Referenzfall. Im Vergleich zum Referenzfall fällt die Belastung auf der B 4 zwischen Bienenbüttel und Bad Bevensen (-300 bis -600 Kfz/24h) geringer aus. Das heißt, es kommt im Unter-Planfall 1a gegenüber dem Referenzfall zu einer Verlagerung des Verkehrs von der nutzungsverträglichen B 4 auf die nutzungsunverträglichen Abschnitte der Kreisstraßen K 1 und K 56, die für die Aufnahme derartiger Belastungserhöhungen nicht geeignet sind. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass die Bahnunterquerung im Zuge der K 56 (Medinger Allee) in Bad Bevensen nur einstreifig befahrbar ist. Eine Erhöhung des Verkehrs in diesem Bereich ist möglichst zu vermeiden. Es besteht die Gefahr, dass eine Anschlussstelle an der K1 im Gegensatz zu den übrigen Planfällen zu einer deutlichen Erhöhung des von Nordwesten nach Bad Bevensen einfahrenden Verkehrs führt und sich damit erhebliche Konflikte im Bereich der Bahnunterquerung ergeben.

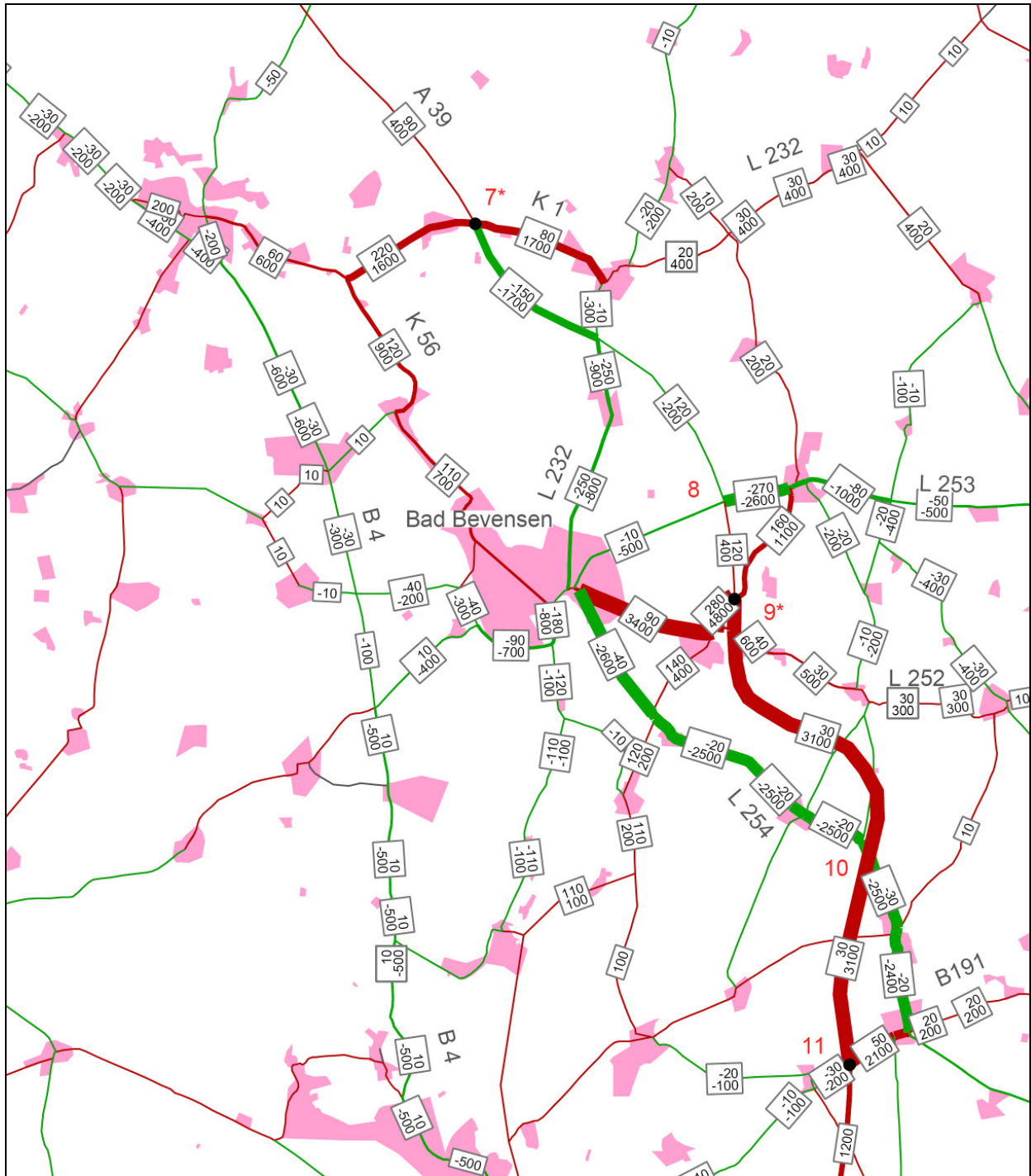


Abbildung 3.5: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 1a und Referenzfall, DTV in SV/24h und Ktz/24h

Weiterhin gibt es geringere Belastungen im Vergleich zum Referenzfall vor allem auf der A 39 westlich Altenmedingen (-1.700 Kfz/24h), der südlichen Umfahrung von Bad Bevensen im Zuge der L 252 (-200 bis -600 Kfz/24h) und der L 232 zwischen Bad Bevensen und Altenmedingen (-300 bis -900 Kfz/24h). Südöstlich und östlich Bad Bevensen ergeben sich etwa dieselben Belastungsveränderungen wie im Vergleich des Unter-Planfalls 1 mit dem Referenzfall, vor allem in Bezug auf die Verlagerung von rund 2.500 Kfz/24h von der L 254 auf die L 252 und A 39 und die Entlastung der L 253 östlich Bad Bevensen (-500 bis -2.600 Kfz/24h).

Die planerische Ausgestaltung einer AS 7* zwischen Edendorf und dem Kanal ohne die in Anspruchnahme des Schloohofes wäre problematisch. Eine weitergehende Verschiebung der Trasse der A 39 östlich des Schloohofes zugunsten einer Anschlussstelle ist nicht zu vertreten, da dies nur unter Aufgabe des Bündelungsprinzips von A 39 und Elbe-Seitenkanal und mit entsprechenden Mehrkosten verbunden wäre. Aufgrund der oben genannten deutlichen Nachteile wird die Anschlussstellen-Variante 7* somit nicht weiter verfolgt.

3.5 Unter-Planfall 2

In der nachfolgenden Abbildung 3.6 sind die Belastungsdifferenzen 2025 zwischen dem Unter-Planfall 2 (AS 7 und AS 10) und dem Referenzfall (AS 7 und AS 8) dargestellt.

Der größte Unterschied im Unter-Planfall 2 zum Referenzfall ist die Verlagerung von bis zu 1.700 Kfz/24h auf die Kreisstraßenverbindung K 31/K 39 zwischen der L 253 östlich Römstedt und der L 254 bei Oetzen. Im Zuge dieser Kreisstraßenverbindung befinden sich die Ortslagen Masbrock und Höver, die um rund 1.200 Kfz/24h höher als im Referenzfall belastet werden. Dieser Mehrverkehr nutzt im Referenzfall die AS 8, um über die A 39 weiter in Richtung Süden zu fahren. Ebenso wie im Unter-Planfall 1 ist im Unter-Planfall 2 die Ortslage Römstedt (-2.500 Kfz/24h) entsprechend geringer belastet. Die A 39 ist im Bereich Bad Bevensen geringer belastet als im Referenzfall, da der Verkehr des Raumes östlich der A 39 wegen der "fehlenden" AS östlich Bad Bevensen nicht - wie im Referenzfall - über die A 39 in Richtung Süden fahren kann, sondern parallel zur A 39 über die K 39/K 31 fahren muss und erst westlich Stöcken auf die A 39 auffahren kann. Höher belastet wird hingegen auch die L 254 (bis +1.000 Kfz/24h), da der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen in/aus Richtung Süden die L 254 nutzt und erst an der AS 10 auf die A 39 gelangt.

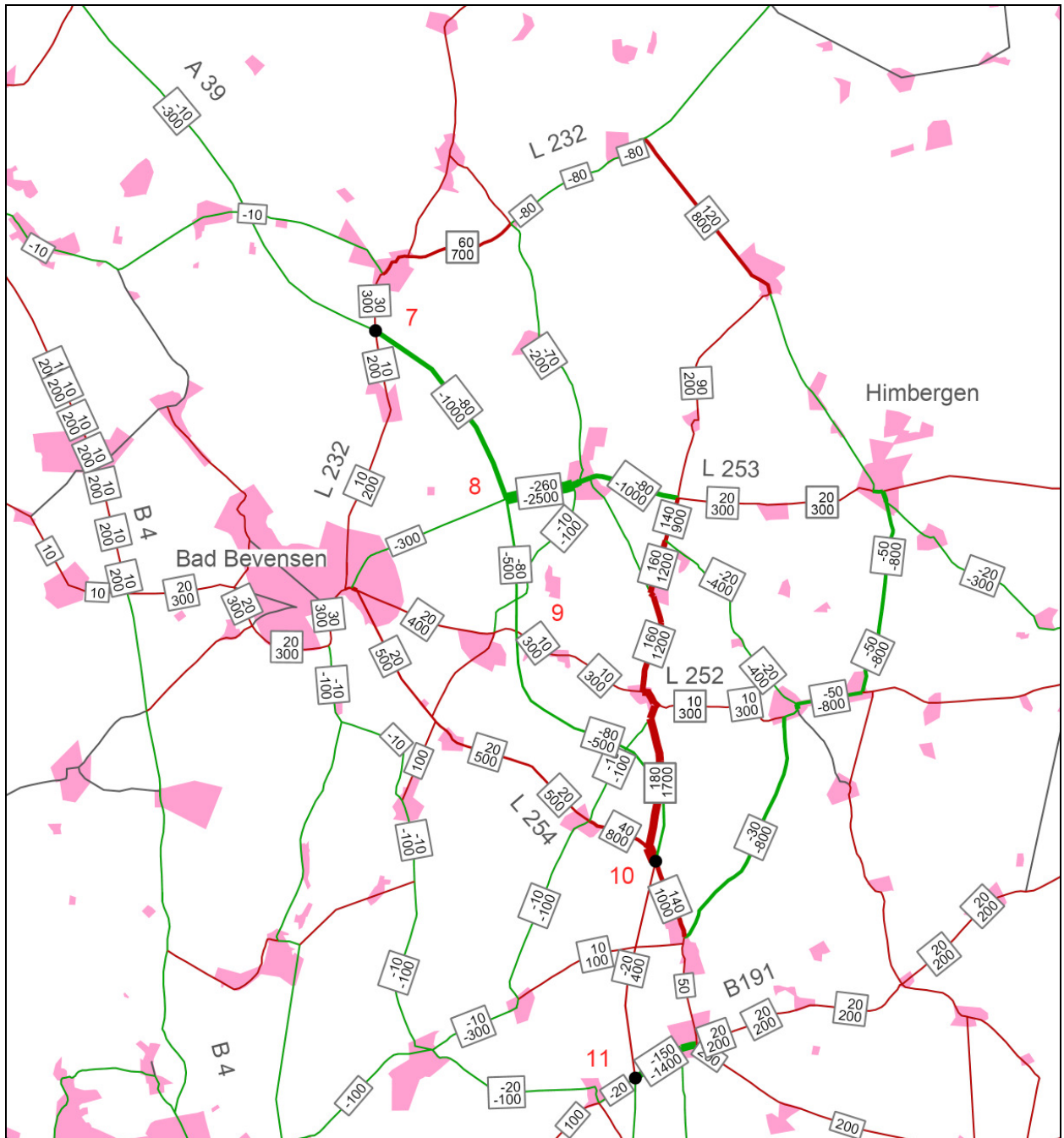


Abbildung 3.6: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 2 und Referenzfall, DTV in SV/24h und Ktz/24h

3.6 Unter-Planfall 3

In der nachfolgenden Abbildung 3.7 sind die Belastungsdifferenzen 2025 zwischen dem Unter-Planfall 3 (AS 8 und AS 9*) und dem Referenzfall (AS 7 und AS 8) dargestellt.

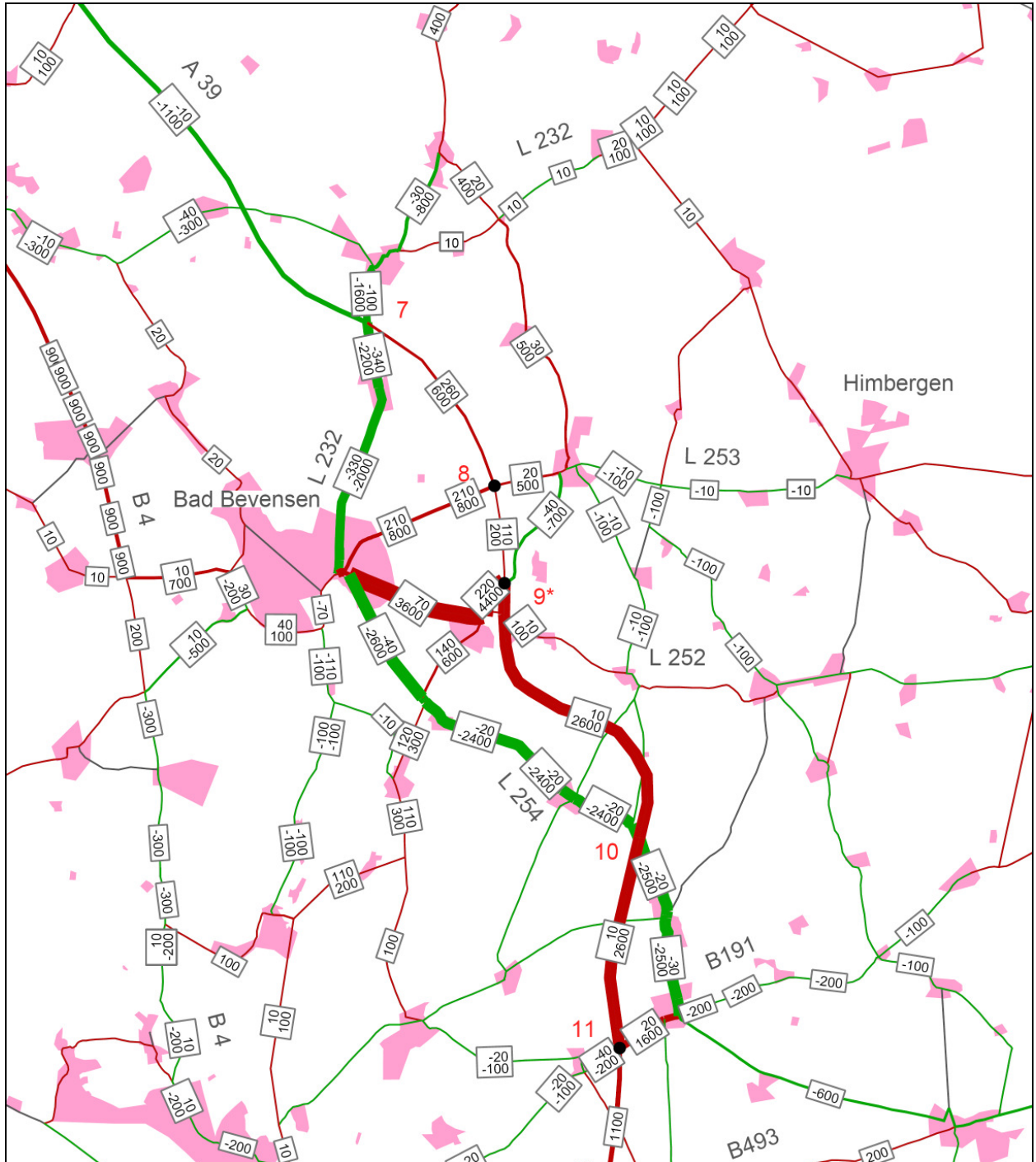


Abbildung 3.7: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 3 und Referenzfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h

Durch die im Norden des Abschnittes Bad Bevensen „fehlende“ AS 7 im Unter-Planfall 3 wird Verkehr in der Größenordnung von bis zu 1.000 Kfz/24h von der A 39 auf die B 4 (mit den Ortsdurchfahrten Melbeck und Jelmstorf) verlagert. Dies ist hauptsächlich Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen, der im Referenzfall über die L 232 und die A 39 in Richtung Lüneburg fährt, sich hier aber über die B 4 Richtung Norden orientiert. Durch den Wegfall der AS 7 wird die Verkehrsbelastung im Zuge der L 232 gegenüber dem Unter-Planfall 1 deutlich geringer, erhöht sich jedoch durch die Zubringerverkehre zur AS 8 im Zuge der L 253 zwischen Bad Bevensen und Römstedt. Im Süden und Osten von Bad Bevensen entsprechen die Wirkungen (z.B. Entlastung der L 254 mit Ortslagen) etwa denen des Unter-Planfalls 1.

3.7 Unter-Planfall 4

In der nachfolgenden Abbildung 3.8 sind die Belastungsdifferenzen 2025 zwischen dem Unter-Planfall 4 (AS 8 und AS 10) und dem Referenzfall (AS 7 und AS 8) dargestellt.

Wie im Unter-Planfall 3 wird auch im Unter-Planfall 4 durch die im Norden des Abschnittes Bad Bevensen „fehlende“ AS 7 Verkehr in der Größenordnung von 1.000 Kfz/24h von der A 39 auf die B 4 (mit den Ortsdurchfahrten Melbeck und Jelmstorf) verlagert, sowie die L 232 zwischen Bad Bevensen und Altenmedingen entlastet und die L 253 zwischen Bad Bevensen und Römstedt durch die Zubringerverkehre zur AS 8 stärker belastet. Die L 254 ist um bis zu 800 Kfz/24h höher belastet als im Referenzfall bei entsprechenden Minderbelastungen auf der A 39. Auch die Kreisstraßenverbindung K 31/K 39 zwischen der L 253 östlich Römstedt und der L 254 bei Oetzen wird im Unter-Planfall 4 gegenüber dem Referenzfall von knapp 1.000 Kfz/24h zusätzlich genutzt.

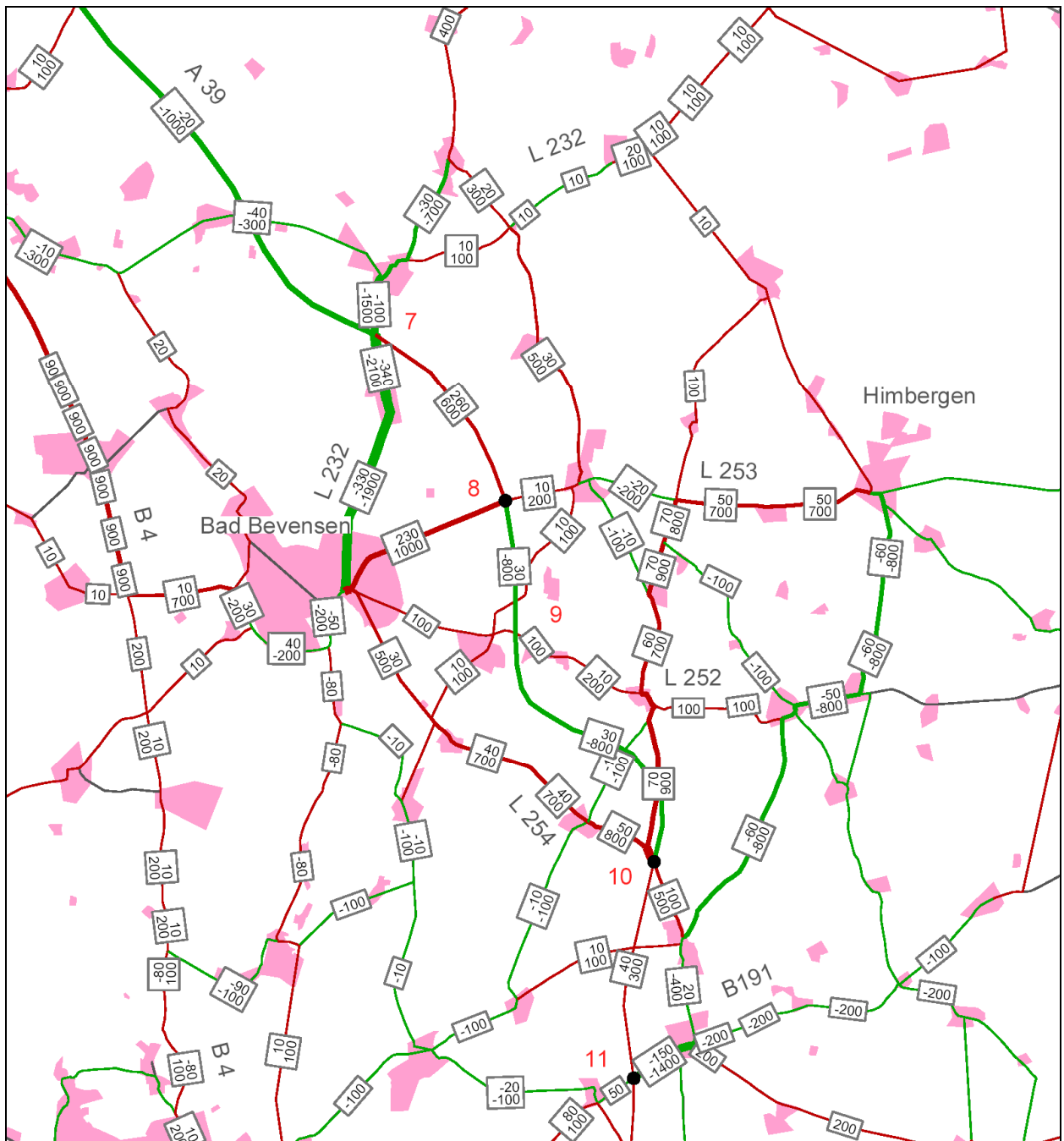


Abbildung 3.8: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 4 und Referenzfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h

3.8 Unter-Planfall 5

In der nachfolgenden Abbildung 3.9 sind die Belastungsdifferenzen 2025 zwischen dem Unter-Planfall 5 (AS 9* und AS 10) und dem Referenzfall (AS 7 und AS 8) dargestellt.

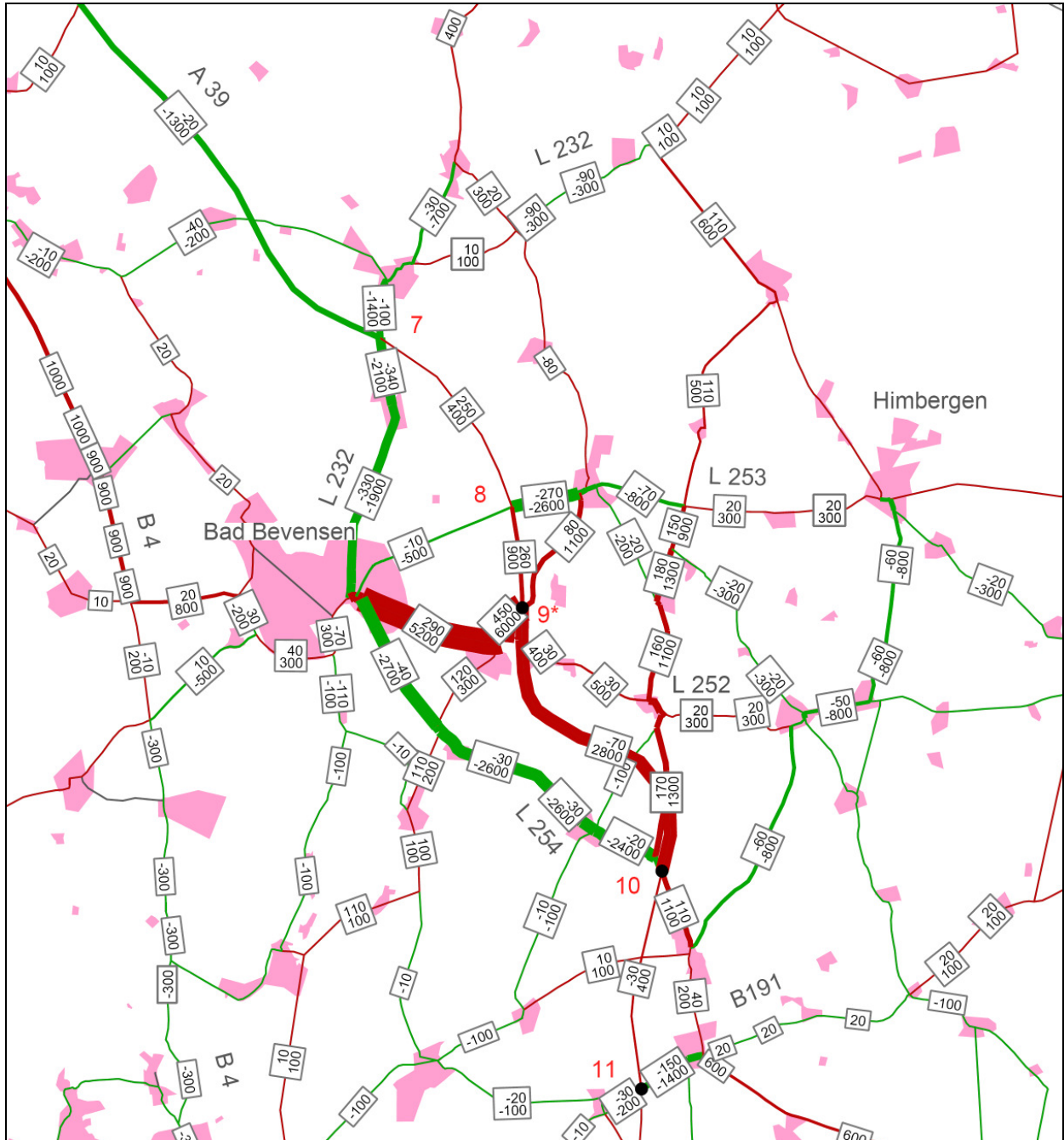


Abbildung 3.9: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 5 und Referenzfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h

Entsprechend den übrigen Unter-Planfällen ohne AS 7 wird im Unter-Planfall 5 durch den „fehlenden“ nördlichen Anschluss an die A 39 Verkehr in der Größenordnung von bis zu 1.000 Kfz/24h von der A 39 auf die B 4 (mit den Ortsdurchfahrten Melbeck und Jelmstorf) verlagert. Die L 252 weist östlich von Bad Bevensen die im Vergleich aller Anschlussstellenkonzepte höchste Bündelungswirkung auf, da sie den gesamten Verkehr in/aus Richtung Norden über die K 41 zur A 39 führt (+5.200 Kfz/24h auf der L 252 bzw. +6.000 Kfz/24h auf der K 41). Durch den gegenüber dem Referenzfall günstigeren Anschluss des in Richtung Süden gerichteten Verkehrs wird die L 254 deutlich entlastet (etwa -2.500 Kfz/24h). Zu Mehrbelastungen durch Zubringerverkehre zur AS 10 kommt es auf der Kreisstraßenverbindung K 31/K 39 zwischen der L 253 östlich Römstedt und der L 254 bei Oetzen (bis 1.300 Kfz/24h). Die A 39 ist mit +2.800 Kfz/24h in diesem Bereich deutlich höher belastet als im Referenzfall.

4 Fahrleistungsbilanz

Ein weiterer Hinweis auf die Wirksamkeit von Anschlussstellen ist neben den aufgezeigten Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Netz die Veränderung der Fahrleistungen. Durch eine Verlagerung von Verkehren vom nachgeordneten Netz auf die leistungsfähige A 39 kann es aufgrund längerer, aber zeitlich günstigerer und sicherer Wege zu einer Erhöhung der Fahrleistungen kommen. Deshalb ist es weniger relevant, in der Gesamtbilanz aller Straßen eine Reduzierung der Fahrleistungen anzustreben, als viel mehr die Fahrleistungen im nachgeordneten Netz (mit seinen Ortsdurchfahrten) zu reduzieren. Deshalb unterscheiden die nachfolgenden Tabellen zwischen BAB und sonstigen Straßen.

Aus der Aufstellung wird ersichtlich, dass hinsichtlich der Fahrleistungsbilanz die größten Vorteile bei Unter-Planfall 1 mit den Anschlussstellen AS 7 und AS 9* liegen.

Dargestellt ist im Folgenden die Veränderung der Fahrleistungen im Gesamtverkehr in 1.000 Kfz-km/24h im Vergleich zum linienbestimmten Referenzfall mit den AS 7 und 8 (s. Tabelle 4.1). Mit einer Entlastung um rund 24.000 Kfz-km/24h sind im Vergleich zum linienbestimmten Referenzfall die mit Abstand größten Entlastungen des nachgeordneten Netzes durch die A 39 zu erwarten. Ursache hierfür ist die ortsnahe Lage der Anschlussstelle 9*, über die der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen in/aus Richtung Süden auf kurzem Weg zur A 39 und über diese weiter in Richtung Süden geführt werden kann. Auch Unter-Planfall 3 (mit den beiden ortsnahen Anschlussstellen AS 8 und AS 9*) ist hinsichtlich der Fahrleistungsbilanz besser zu bewerten als der Referenzfall. Bei den übrigen Unter-Planfällen fällt die Fahrleistungsbilanz ungünstiger als beim Referenzfall aus.

Tabelle 4.1: Veränderung der Fahrleistungen im Gesamtverkehr in 1.000 Kfz-km/24h im Vergleich zum Referenzfall (AS 7 und 8)

Straßen	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
	AS 7 + 9*	AS 7 + 10	AS 8 + 9*	AS 8 + 10	AS 9* + 10
Nachgeordnetes Netz	-24	+10	-2	+23	+10
BAB A 39	+36	-11	+15	-20	+1

Das gleiche Bild ist bei der Betrachtung der Fahrleistungsbilanz des Schwerverkehrs zu erkennen (s. Tabelle 4.2): auch hier stellt sich aus den oben genannten Gründen der Unter-Planfall 1 am günstigsten dar, gefolgt von Unter-Planfall 3.

Tabelle 4.2: Veränderung der Fahrleistungen im Schwerverkehr in 1.000 SV-km/24h im Vergleich zum Referenzfall

Straßen	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
	AS 7 + 9*	AS 7 + 10	AS 8 + 9*	AS 8 + 10	AS 9* + 10
Nachgeordnetes Netz	-0,4	+1,2	-0,2	+0,1	+0,6
BAB A 39	+1,0	-1,2	+1,1	+1,1	+0,6

5 Fahrzeitenbilanz

Die Veränderung der Fahrzeiten im Netz ist ein Indiz für den volkswirtschaftlichen Nutzen eines Vorhabens. Je weniger Fahrzeiten im Netz entstehen, umso weniger Kosten müssen aufgebracht werden und dementsprechend günstiger ist das Vorhaben zu bewerten.

Die nachfolgende Tabelle 5.1 zeigt die Veränderung der Fahrzeiten in den Unter-Planfällen im Vergleich zum Referenzfall.

Tabelle 5.1: Veränderung der Fahrzeitenbilanz in Fzg-h/24h im Vergleich zum Referenzfall

Fahrzeugsegment	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 3	U-PF 4	U-PF 5
	AS 7 + 9*	AS 7 + 10	AS 8 + 9*	AS 8 + 10	AS 9* + 10
Kfz	-104	+96	+74	+232	+188
SV	+0,4	+6,7	+7,6	+12,8	+13,9

Es wird deutlich, dass auch im Hinblick auf die Fahrzeitenbilanz der Unter-Planfall 1 die größten Vorteile hat. Gegenüber dem linienbestimmten Referenzfall werden im Unter-Planfall 1 mehr als 100 Kfz-h/24h eingespart; alle übrigen Unter-Planfälle sind dagegen deutlich schlechter als der Referenzfall zu bewerten.

Werden die Veränderungen der Fahrzeiten nur im Schwerverkehr betrachtet, ist Unter-Planfall 1 minimal nachteilig gegenüber dem Referenzfall zu bewerten, alle anderen Unter-Planfälle sind deutlich ungünstiger.

6 Zusammenfassende Bewertung der Anschlussstellenkonzepte mit zwei Anschlussstellen

Zusammenfassend ergeben sich für die einzelnen Anschlussstellen und Konzepte folgende Vor- und Nachteile:

- Die Anschlussstellenkonzepte mit AS 7 im Norden von Bad Bevensen haben Vorteile vor denen ohne AS 7, da der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen in/aus Richtung Norden in den Fällen ohne AS 7 stärker über die B 4 kommt (+1.000 Kfz/24h), entsprechend geringer ist die Belastung der A 39.
- Im Vergleich der beiden mittleren Anschlussstellen hat die südlichere AS 9* Vorteile gegenüber der nördlicheren AS 8, da der Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen stärker in Richtung Uelzen als in Richtung Lüneburg orientiert ist und die AS 9* eine gegenüber der L 254 günstigere (und vor allem auch sicherere) Route in Richtung Süden ermöglicht.
- Bei den Anschlussstellenkonzepten mit südlicher AS 10 wird die L 254 mit ihren Ortslagen deutlich stärker belastet als in den übrigen Unter-Planfällen, in denen der Verkehr in/aus Richtung Süden stärker die A 39 nutzt.

Sowohl im Hinblick auf die Entlastung des nachgeordneten Netzes und damit der Ortslagen im Raum Bad Bevensen als auch hinsichtlich der Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanz hat der Unter-Planfall 1 (mit AS 7 und 9*) die größten Vorteile, auch im Vergleich zum Referenzfall (mit AS 7 und 8). Alle übrigen Unter-Planfälle sind nachrangig zu bewerten.

In den folgenden Abbildungen 6.1 und 6.2 sind für den Unter-Planfall 1 die für 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastungen sowie die Differenzen zum Bezugsfall (ohne A 39) ausgewiesen.

Die A 39 ist im Bereich Bad Bevensen mit 25.000 bis 28.000 Kfz/24h belastet, davon etwa 8.400 SV/24h. Die höchsten Entlastungen im Raum Bad Bevensen sind auf der B 4 mit rund 5.000 Kfz/24h (davon rund 1.500 SV/24h) zu erwarten. Auch auf der L 254 zwischen Bad Bevensen und Stöcken ergeben sich deutliche Entlastungen um bis zu 3.700 Kfz/24h, da dieser Verkehr auf die L 252 (westlich der A 39) und die A 39 (über AS 9* und AS 11) verlagert wird. Die ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Kreisstraßen K 22 (südlich Bad Bevensen) und K 31/39 (östlich Bad Bevensen) werden durch die Bündelungswirkung der A 39 um etwa 1.000 bis 2.000 Kfz/24h entlastet.

Deutliche Mehrbelastungen gegenüber dem Bezugsfall ohne A 39 gibt es lediglich auf der B 191 in/aus Richtung Uelzen (etwa +4.000 Kfz/24h) und auf der L 252/K 41 zwischen Bad Bevensen und der AS 9* (+3.100 bzw. +4.700 Kfz/24h). Ursache hierfür ist die Zubringerfunktion im Nahbereich der Anschlussstellen. Südlich der AS 7 ist die L 232 um rund 500 Kfz/24h und nördlich der AS 7 um 700 Kfz/24h höher belastet als im Bezugsfall. Im Bereich der Kurklinik sind etwa 3.500 Kfz/24h (+400 Kfz/24h) zu erwarten. Im sonstigen Netz kommt es i.d.R. zu geringen Entlastungen gegenüber dem Bezugsfall.

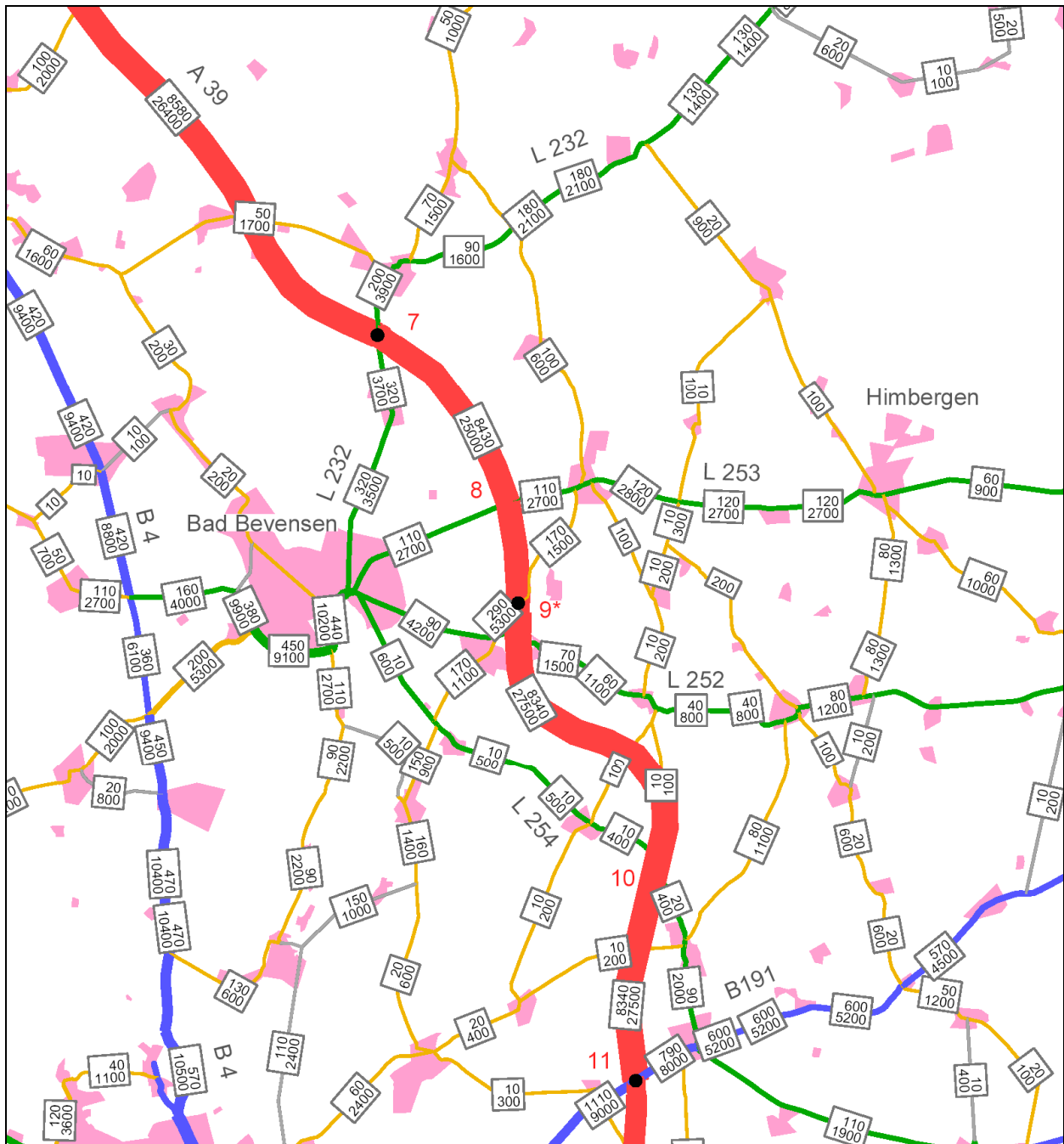


Abbildung 6.1: Verkehrsbelastungen 2025 im Unter-Planfall 1, DTV in SV/24h und Kfz/24h

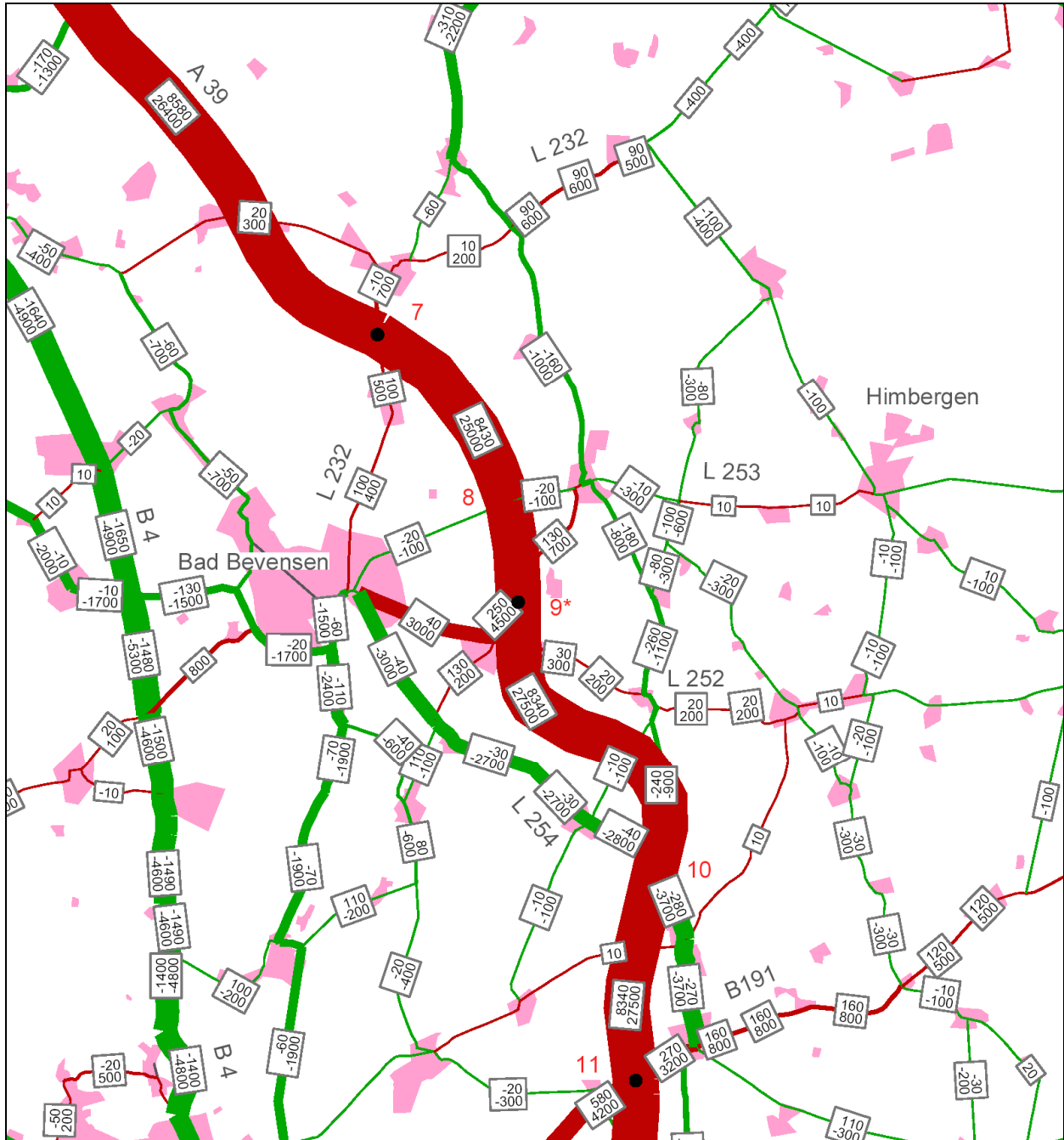


Abbildung 6.2: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen dem Unter-Planfall 1 und dem Bezugsfall, DTV in SV/24h und Kfz/24h

7 Knotenströme

Ein weiteres Indiz für die Bedeutung von Anschlussstellen ist die Anzahl der Auf- und Abfahrer an der Anschlussstelle. Dazu wurden der Referenzfall (AS 7 und AS 8) und der Unter-Planfall 1 (AS 7 und AS 9*) betrachtet: in den beiden folgenden Abbildungen 7.1 (Referenzfall) und 7.2 (Unter-Planfall 1) sind die Knotenströme der jeweiligen zwei Anschlussstellen im Bereich Bad Bevensen dargestellt. Es wird deutlich, dass die beiden Anschlussstellen im Unter-Planfall 1 mit zusammen über 10.000 Auf- und Abfahrern pro Tag deutlich stärker genutzt werden als im Referenzfall, in dem zusammen rund 7.200 Auf- und Abfahrer pro Tag die beiden Anschlussstellen nutzen.

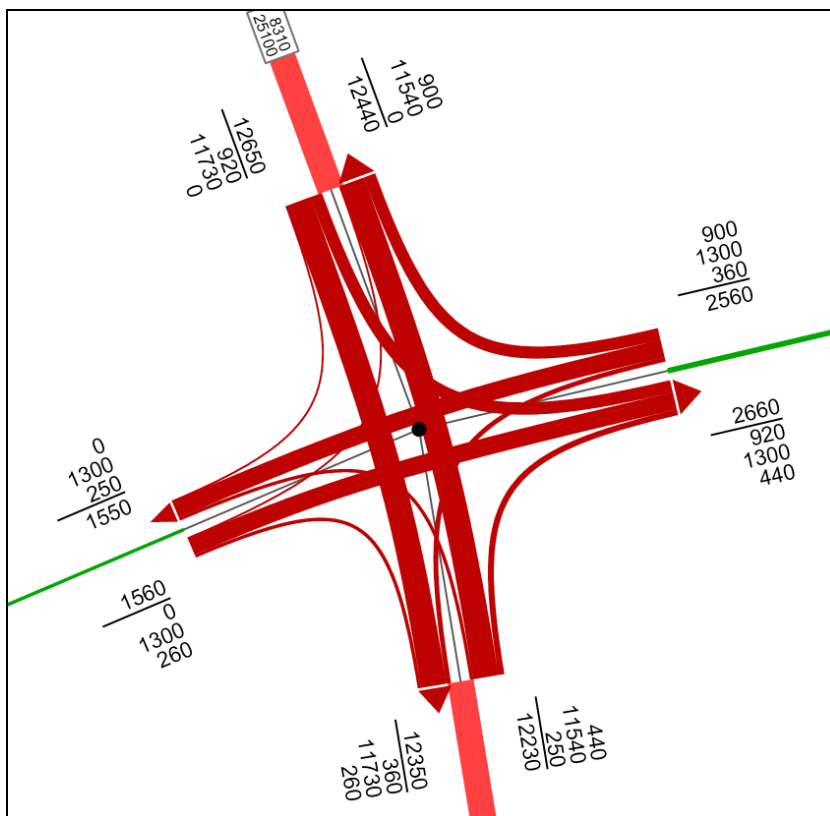
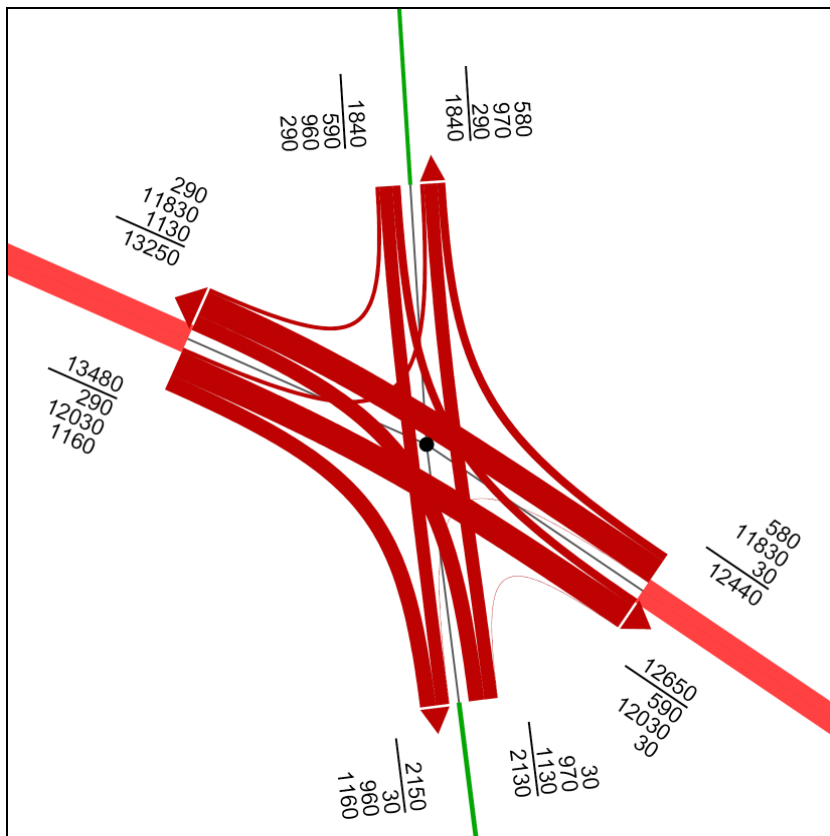
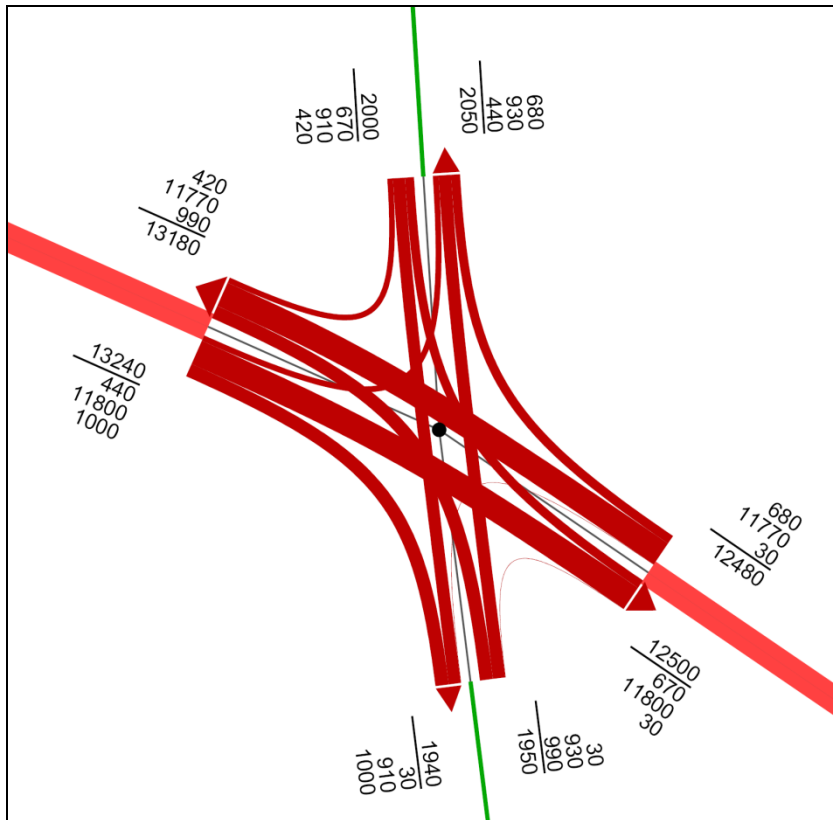
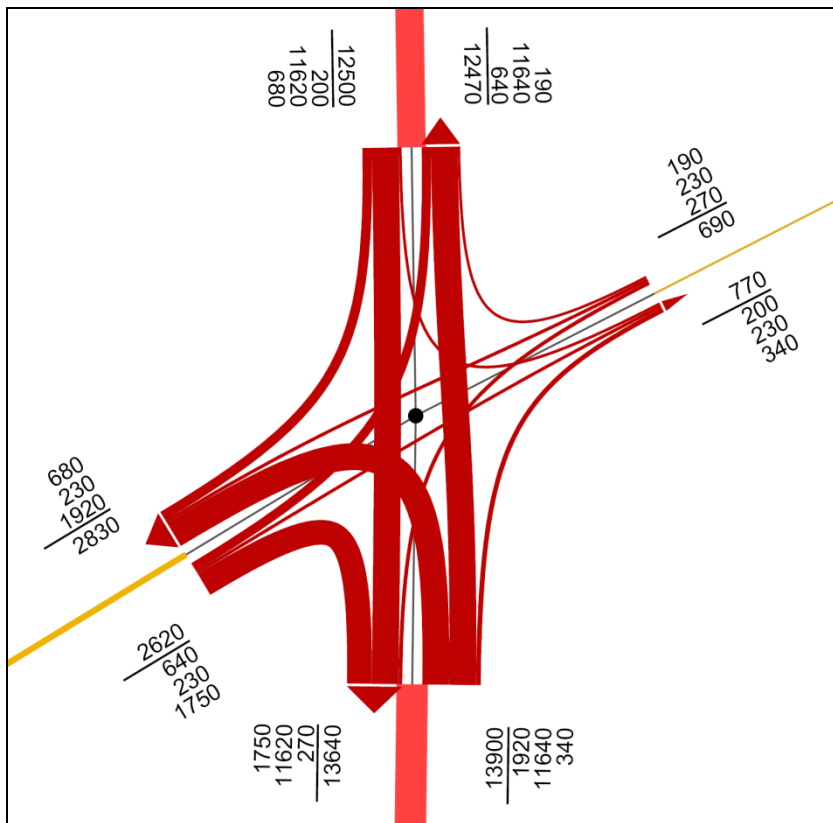


Abbildung 7.1: Knotenströme 2025 im Referenzfall (mit AS 7 und AS 8), DTV in Kfz/24h



AS 7 an der L 232:
 4.260 Auf- und Abfahrer



AS 9* an der K 41 (L 252):
 5.990 Auf- und Abfahrer

Abbildung 7.2: Knotenströme 2025 im Unter-Planfall 1 (mit AS 7 und AS 9*), DTV in Kfz/24h

8 Beschränkung auf eine Anschlussstelle im Bereich Bad Bevensen

Die bisherigen Betrachtungen zum Anschlussstellenkonzept im Bereich Bad Bevensen gehen davon aus, dass dort gemäß Linienbestimmung zwei Anschlussstellen vorgesehen sind. Auf der Basis der vorteilhaftesten Anschlussstellen-Kombination AS 7/AS 9* (Unter-Planfall 1) wurden ergänzend auch die verkehrlichen Wirkungen einer Beschränkung auf nur eine Anschlussstelle im Bereich Bad Bevensen ermittelt. Da die Anschlussstelle 9* durch ihre ortsnahe und zentrale Lage im Raum Bad Bevensen deutlich stärker genutzt wird als die nördliche AS 7 (5.990 gegenüber 4.260 Auf- und Abfahrern, siehe Abbildung 7.2), werden in einer zusätzlichen Detailbetrachtung (Unter-Planfall 6) die verkehrlichen Wirkungen eines Verzichts auf die nördliche Anschlussstelle 7 ermittelt. In den Abbildungen 8.1 (Verkehrsbelastungen im U-PF 6) und 8.2 (Belastungsdifferenzen zwischen Unter-Planfall 6 und Unter-Planfall 1) sind die verkehrlichen Effekte dieses Verzichtes dargestellt.

Es wird deutlich, dass durch den Verzicht auf die nördliche AS 7 Quell- und Zielverkehr von Bad Bevensen in der Größenordnung von rund 700 Kfz/24h von der A 39 auf die B 4 verlagert wird. Weitere rund 700 Kfz/24h aus dem Raum nordöstlich von Bad Bevensen, die im Fall mit nördlicher AS über die L 232 die A 39 erreichen, fahren im Fall ohne nördliche AS über die K 39 und K 41 zur AS 9*. In den Ortslagen Niendorf (+500 Kfz/24h), Römstedt-Südwest (+700 Kfz/24h) und Groß Hesebeck (+1.100 Kfz/24h) im Zuge dieser Kreisstraßenverbindung sind deshalb ebenso wie auf der L 252 östlich Bad Bevensen (+1.500 Kfz/24h) und auf der B 4 (Ortslage Jelmstorf, +700 Kfz/24h) Mehrbelastungen gegenüber dem Unter-Planfall 1 mit AS 7 zu erwarten. Wird lediglich die AS 9* realisiert, steigt die Belastung der L 252 weiter auf 5.700 Kfz/24h und die Belastung der K 41 auf 6.400 Kfz/24h (s. Abb. 8.1). Belastungsreduzierungen gibt es vor allem auf der L 232 nördlich Bad Bevensen mit den Ortsdurchfahrten Seckendorf (-1.500 Kfz/24h) südlich und Altenmedingen (-1.700 Kfz/24h) nördlich der A 39, die aus dem Entfall der Zubringerfunktion der L 232 zur A 39 resultieren.

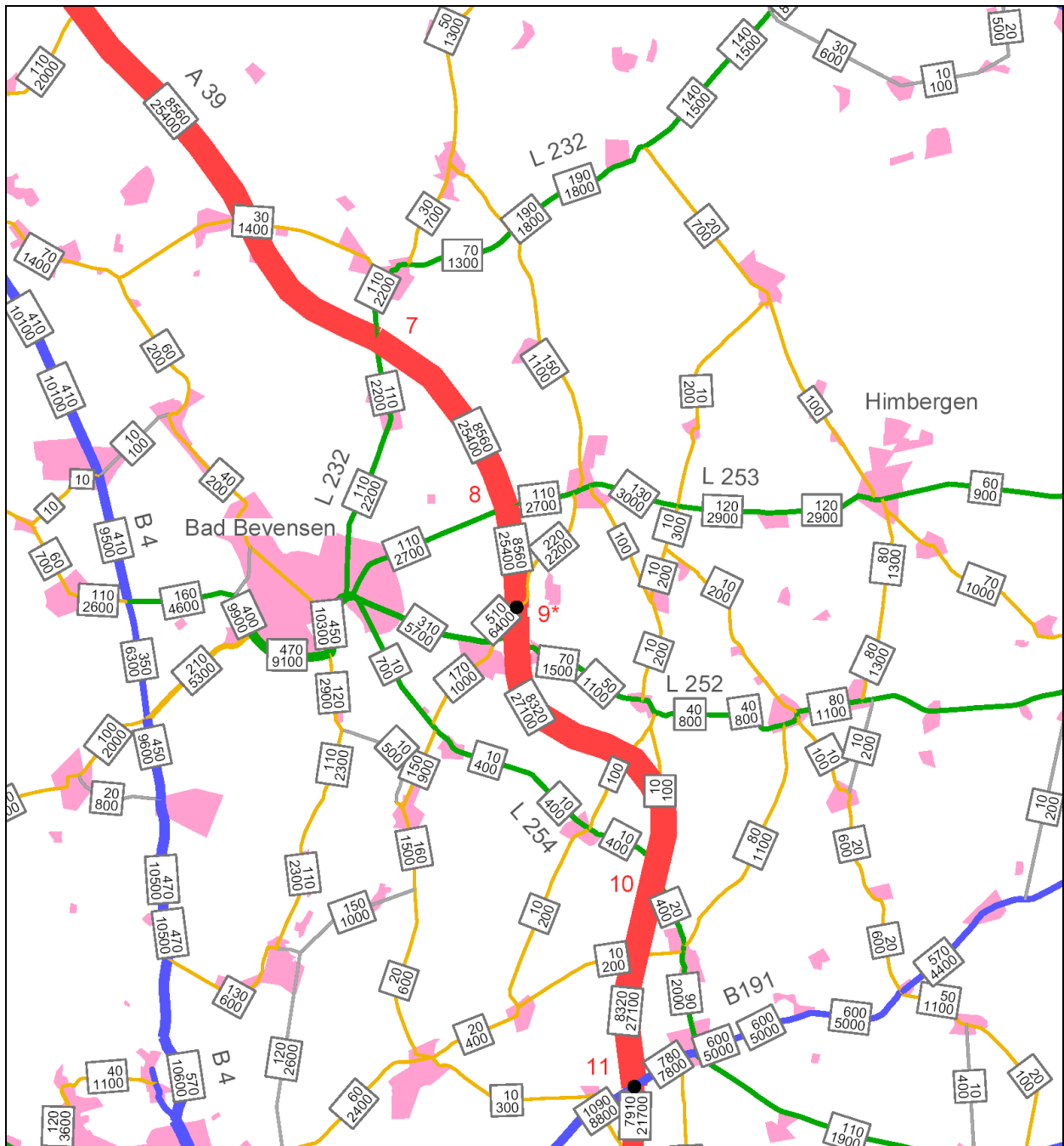


Abbildung 8.1: Verkehrsbelastungen 2025 im Unterplanfall 6, DTV in SV/24h und Kfz/24h

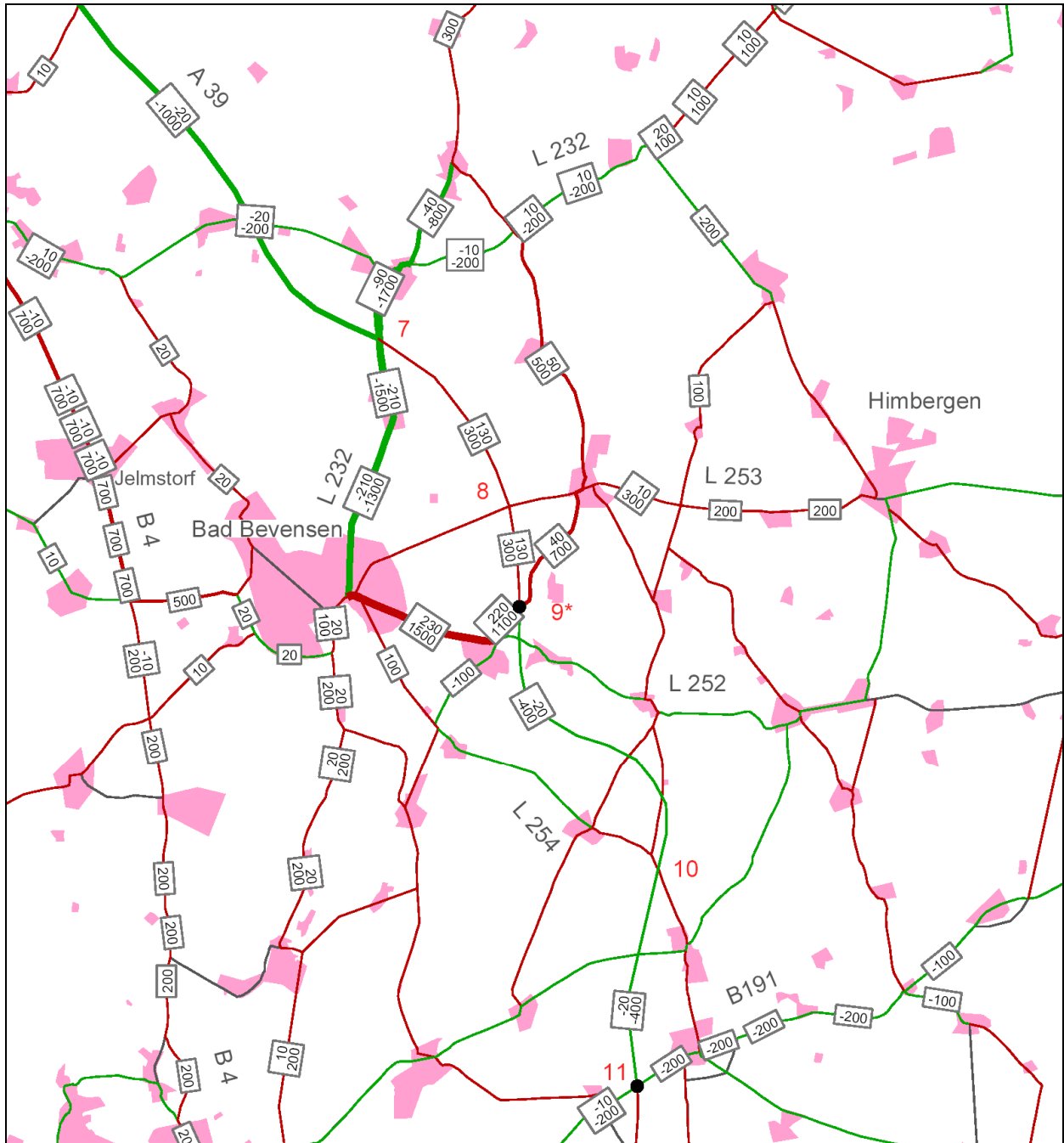


Abbildung 8.2: Belastungsdifferenzen 2025 zwischen Unter-Planfall 6 und Unter-Planfall 1, DTV in SV/24h und Kfz/24h

Werden analog zur durchgeführten Bewertung der verschiedenen Anschlussstellenkonzepte mit zwei Anschlussstellen auch die Veränderungen hinsichtlich Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanz betrachtet, ergeben sich im Vergleich mit den übrigen Konzepten ebenfalls deutliche Unterschiede.

In Tabelle 8.1 sind die Veränderungen der **Fahrleistungen im Gesamtverkehr** in 1.000 Kfz-km/24h im Vergleich zum Referenzfall (AS 7 und 8) dargestellt. Zusätzlich ist in der letzten Spalte die Differenz des Unter-Planfalles 6 zum Unter-Planfall 1 aufgeführt. Bei Betrachtung der Differenzwerte wird deutlich, dass im Unter-Planfall 6 mit nur einer Anschlussstelle (AS 9*) das nachgeordnete Netz um rund 37.000 Kfz-km/24h deutlich stärker belastet ist als im Unter-Planfall 1 mit zusätzlicher nördlicher AS 7. Die BAB wird dagegen um 32.000 Kfz-km/24h entlastet. Da die Verkehrssicherheit auf dem nachgeordneten Netz deutlich geringer als auf der BAB ist, wird ersichtlich, dass die Verkehrssicherheit durch den Wegfall der AS 7 deutlich sinken würde. Ausschlaggebend sind neben der geringeren Ausbaustufe des nachgeordneten Netzes insbesondere die vielen Ortsdurchfahrten.

Tabelle 8.1: Veränderung der Fahrleistungen im Gesamtverkehr in 1.000 Kfz-km/24h im Vergleich zum Referenzfall (AS 7 und 8) und Differenz der Fahrleistungen zwischen Unter-Planfall 6 und Unter-Planfall 1

Straßen	U-PF 1	U-PF 6	Differenz U-PF 6 zum U-PF 1
	AS 7 + 9*	nur AS 9*	
Nachgeordnetes Netz	-24	+13	+37
BAB A 39	+36	+4	-32

Werden die Veränderungen der **Fahrleistungen im Schwerverkehr** (in 1.000 SV-km/24h) betrachtet (siehe Tabelle 8.2), wird deutlich, dass der Unter-Planfall 6 (nur AS 9*) das nachgeordnete Netz gegenüber dem Referenzfall um 1.200 SV-km/24h stärker belastet. Im Vergleich zum Unter-Planfall 1 fällt die Mehrbelastung mit 1.600 SV-km/24h noch 400 SV-km/24h höher aus.

Tabelle 8.2: Veränderung der Fahrleistungen im Schwerverkehr in 1.000 SV-km/24h im Vergleich zum Referenzfall (AS 7 und 8) und Differenz der Fahrleistungen zwischen Unter-Planfall 6 und Unter-Planfall 1

Straßen	U-PF 1	U-PF 6	Differenz U-PF 6 zum U-PF 1
	AS 7 + 9*	nur AS 9*	
Nachgeordnetes Netz	-0,4	+1,2	+1,6
BAB A 39	+1,0	+0,2	-0,8

Der gewünschte Effekt, den die BAB in diesem Bereich bewirken soll – die Kraftfahrzeuge vom nachgeordneten Netz auf die BAB zu verlagern – wird mit dem Unter-Planfall 6 nicht erreicht. Die Fahrleistungen im untergeordneten Straßennetz steigen deutlich stärker an als die auf der BAB A 39.

Auch bei der volkswirtschaftlich relevanten Fahrzeitenbilanz ergibt sich für den Unter-Planfall 6 mit nur einer AS ein deutlicher Nachteil (siehe Tabelle 8.3). Wie schon im Vergleich der Fahrleistungen schneidet der Unter-Planfall 6 sehr schlecht ab: Bezogen auf den Referenzfall werden 212 Kfz-h/24h mehr prognostiziert. Noch gravierender fällt der Vergleich zwischen dem Unterplanfall 6 (AS 9*) und dem Unterplanfall 1 (AS 7 und AS 9*) aus. Hier werden das Straßennetz und die Verkehrsteilnehmer mit 316 Kfz-h/24h mehr belastet. Wird dies volkswirtschaftlich betrachtet, so treten bei einem mittleren Ansatz nach EWS 97 von rund 10 €/h täglich etwa 3.200 € volkswirtschaftliche Mehrbelastungen auf. Hochgerechnet auf ein Jahr beträgt der volkswirtschaftliche Schaden aufgrund dieser Kfz-Mehrstunden rund 1,15 Mio. €. Da dieser mittlere Kostensatz nach derzeitigem Stand eher zu gering erscheint, wären damit die Aufwendungen für den Bau einer Anschlussstelle (bei einem Ansatz von ca. 2,5 Mio. €) schon nach etwa 2 Jahren kompensiert.

Tabelle 8.3: Veränderung der Fahrzeitenbilanz in Fzg-h/24h im Vergleich zum Referenzfall (AS 7 und 8) und Differenz der Fahrleistungen zwischen Unter-Planfall 6 und Unter-Planfall 1

Fahrzeugsegment	U-PF 1	U-PF 6	Differenz zum U-PF 1
	AS 7 + 9*	nur AS 9*	
Kfz	-104	+212	+316
SV	+0,4	+17,8	+17,4

9 Zusammenfassung und Empfehlung

Durch die A 39 ist eine deutliche Entlastung des Raumes Bad Bevensen vor allem vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung zu erwarten. Die Belastung einzelner Streckenabschnitte der B 4 wird im Vergleich zum Bezugsfall ohne A 39 um ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24h halbiert. Auch für den hochbelasteten Abschnitt der L 252 südlich Bad Bevensen ergeben sich – wenn auch geringe – Entlastungen. Die A 39 ist im Abschnitt Bad Bevensen mit 25.000 bis 28.000 Kfz/24h belastet, davon ist etwa ein Drittel dem Schwerverkehr zuzurechnen.

Werden die unterschiedlichen Wirkungen möglicher Anschlussstellenkonzepte im Raum Bad Bevensen verglichen, weist der Unter-Planfall 1 mit den Anschlussstellen AS 7 (L 232 nördlich Bad Bevensen) und AS 9* (K 41 östlich Bad Bevensen) die größten Vorteile auf. Lediglich bei der Fahrzeitenbilanz hat der Referenzfall (mit AS 7 und AS 8) für den Schwerverkehr sehr geringe Vorteile gegenüber dem Unter-Planfall 1. Eine Verlegung der Anschlussstelle 7 an die K 1 (AS 7*) wird wegen unverträglicher Belastungserhöhungen in zahlreichen Ortslagen im Zuge der K 1 und der K 56 sowie der räumlichen Gegebenheiten (unmittelbare Nähe zum Schloohof), die eine Realisierung der Anschlussstelle an dieser Stelle unverträglich erscheinen lassen, verworfen.

Bei einer Reduzierung auf nur eine Anschlussstelle im Raum Bad Bevensen hat die Anschlussstelle 9* durch ihre ortsnahe und zentrale Lage gegenüber der nördlichen AS 7 deutliche Vorteile. Der Verzicht auf die AS 7 würde jedoch zu unverträglichen Verlagerungen des Verkehrs von der BAB auf das nachgeordnete Netz, vor allem auf die K 39/K 41 (+500 bis +1.100 Kfz/24h) und auf die B 4 (+700 Kfz/24h), führen. Dadurch sänke die Verkehrssicherheit deutlich und es stiege die zeitliche Belastung der Verkehrsteilnehmer, welches volkswirtschaftliche Nachteile mit sich brächte. Die Möglichkeit der Bündelung der überörtlichen Verkehre auf der BAB würde im Raum Bad Bevensen mit nur einer AS 9* nicht voll ausgeschöpft.

Die Tabelle 9.1 zeigt die Verkehrsbelastungen in den einzelnen untersuchten Netzfällen für ausgewählte Vergleichsquerschnitte, Tabelle 9.2 die Belastungsveränderungen in den Unter-Planfällen im Vergleich zum Referenzfall (zur Lage der Vergleichsquerschnitte siehe auch Abbildung 9.1).

Unter Berücksichtigung verkehrlicher, wirtschaftlicher und umweltfachlicher Aspekte wird somit die Anlage von zwei Anschlussstellen im Bereich Bad Bevensen, der AS 7 (L 232 nördlich Bad Bevensen) und der AS 9* (K 41 östlich Bad Bevensen), für den Neubau der A 39 empfohlen.

Tabelle 9.1: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Vergleichsquerschnitten (in Kfz/24h)

VQ-Nr.	Straße	Lage	Analyse 2005	Bezug 2025	Referenz 2025	U-PF 1 2025	U-PF 2 2025	U-PF 3 2025	U-PF 4 2025	U-PF 5 2025	U-PF 6 2025
1	A 39	nördl. L 232	---	---	26.700	26.400	26.400	25.600	25.700	25.400	25.400
2	A 39	südl. L 232	---	---	25.100	25.000	24.100	25.700	25.700	25.500	25.400
3	A 39	südl. L 233	---	---	24.600	25.000	24.100	24.800	23.800	25.500	25.400
4	A 39	südl. L 252	---	---	24.600	27.500	24.100	27.200	23.800	27.400	27.100
5	A 39	südl. L 254	---	---	24.600	27.500	25.000	27.200	24.900	25.000	27.100
6	B 191	östl. A 39	3.200	4.900	6.000	8.000	4.600	7.600	4.600	4.600	7.800
7	L 232	nördl. Bad Bevensen	2.700	3.000	4.100	3.500	4.300	2.100	2.200	2.200	2.200
8	L 253	nordöstl. Bad Bevensen	2.800	2.800	3.100	2.700	2.800	3.900	4.100	2.600	2.700
9	L 252	östl. Bad Bevensen	1.200	1.200	900	4.200	1.300	4.500	1.000	6.100	5.700
10	L 254	südöstl. Bad Bevensen	2.900	3.500	3.300	600	3.800	700	3.800	600	700
11	L 252	südl. Bad Bevensen	10.200	10.400	9.000	9.100	9.300	9.100	8.800	9.300	9.100
12	L 232	südl. Altenmedingen	2.800	3.100	3.700	3.900	4.000	2.100	2.200	2.300	2.200
13	L 253	westl. Römstedt	2.800	2.800	5.200	2.700	2.700	5.700	5.400	2.600	2.700
14	L 252	östl. Röbbel	800	900	600	1.100	900	700	800	1.100	1.100
15	L 254	südl. Oetzen	4.000	5.700	4.500	2.000	4.500	2.000	4.100	4.700	2.000
16	K 41	nördl. Groß Hesebeck	800	800	700	5.300	600	5.100	800	6.700	6.400
17	K 41	südwestl. Römstedt	800	800	700	1.500	600	< 100	800	1.800	2.200
18	K 31	südl. Höxter	500	900	100	100	1.800	100	1.000	1.400	100
19	K 48	nordöstl. Oetzen	1.000	1.100	1.100	1.100	300	1.100	300	300	1.100

Tabelle 9.2: Belastungsveränderungen in den Unter-Planfällen im Vergleich zum Referenzfall an ausgewählten Vergleichsquerschnitten (in Kfz/24h)

VQ-Nr.	Straße	Lage	Referenz 2025	U-PF 1 2025	U-PF 2 2025	U-PF 3 2025	U-PF 4 2025	U-PF 5 2025	U-PF 6 2025
1	A 39	nördl. L 232	26.700	-300	-300	-1.100	-1.000	-1.300	-1.300
2	A 39	südl. L 232	25.100	-100	-1.000	+600	+600	+400	+300
3	A 39	südl. L 233	24.600	+400	-500	+200	-800	+900	+800
4	A 39	südl. L 252	24.600	+2.900	-500	+2.600	-800	+2.800	+2.500
5	A 39	südl. L 254	24.600	+2.900	+400	+2.600	+300	+400	+2.500
6	B 191	östl. A 39	6.000	+2.000	-1.400	+1.600	-1.400	-1.400	+1.800
7	L 232	nördl. Bad Bevensen	4.100	-600	+200	-2.000	-1.900	-1.900	-1.900
8	L 253	nordöstl. Bad Bevensen	3.100	-400	-300	+800	+1.000	-500	-400
9	L 252	östl. Bad Bevensen	900	+3.300	+400	+3.600	+100	+5.200	+4.800
10	L 254	südöstl. Bad Bevensen	3.300	-2.700	+500	-2.600	+500	-2.700	-2.600
11	L 252	südl. Bad Bevensen	9.000	+100	+300	+100	-200	+300	+100
12	L 232	südl. Altenmedingen	3.700	+200	+300	-1.600	-1.500	-1.400	-1.500
13	L 253	westl. Römstedt	5.200	-2.500	-2.500	+500	+200	-2.600	-2.500
14	L 252	östl. Röbbel	600	+500	+300	+100	+200	+500	+500
15	L 254	südl. Oetzen	4.500	-2.500	0	-2.500	-400	+200	-2.500
16	K 41	nördl. Groß Hesebeck	700	+4.600	-100	+4.400	+100	+6.000	+5.700
17	K 41	südwestl. Römstedt	700	+800	-100	-700	+100	+1.100	+1.500
18	K 31	südl. Höxter	100	0	+1.700	0	+900	+1.300	0
19	K 48	nordöstl. Oetzen	1.100	0	-800	0	-800	-800	0

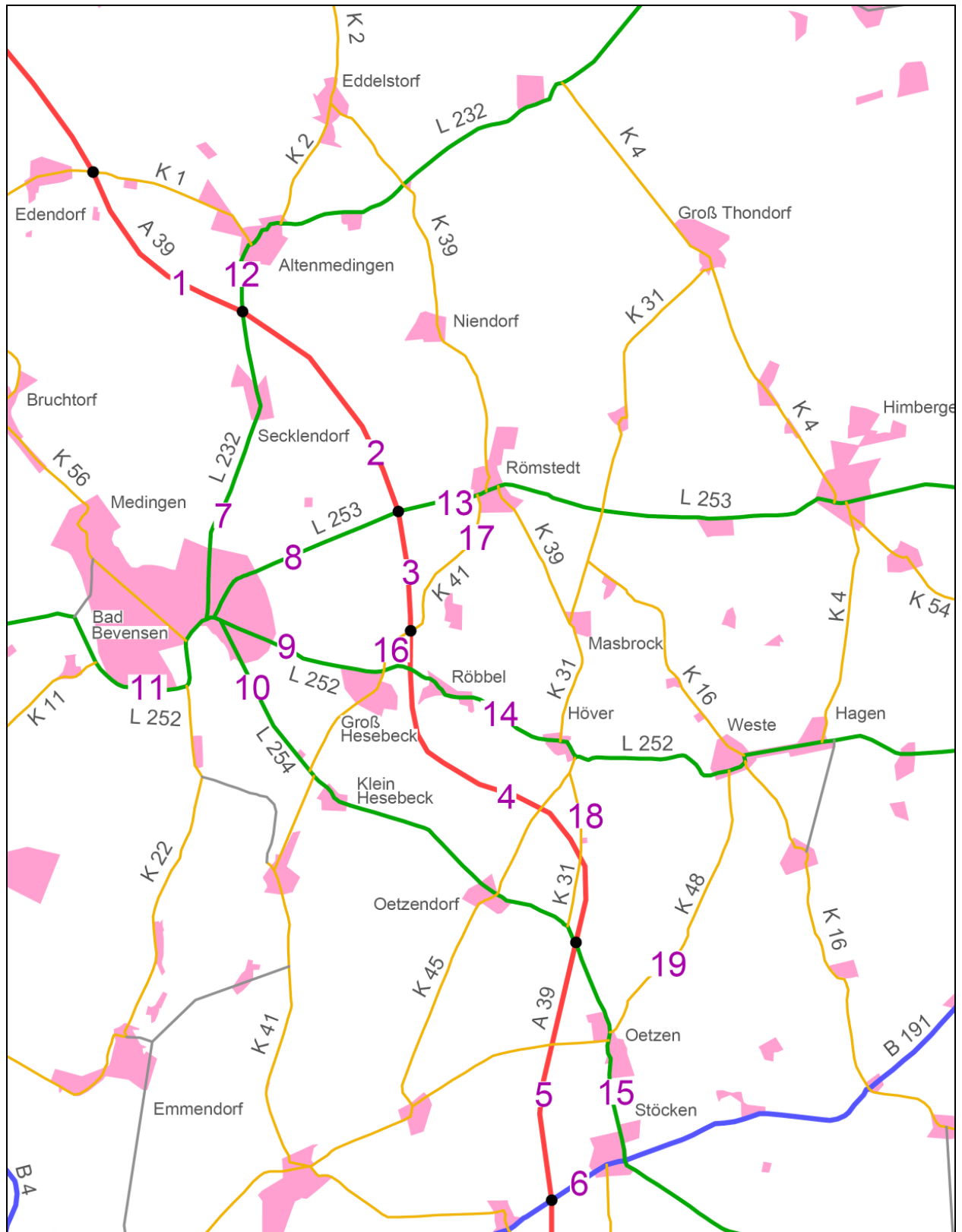


Abbildung 9.1 Netz 2025 im Nahbereich Bad Bevensen mit Bezeichnung der Ortslagen und der Vergleichsquerschnitte