

---

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

---

**Verkehrsuntersuchung - Anhang 4 zum Schlussbericht**

**Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept  
für den Bereich Uelzen**

---

September 2010

---



---

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

---

## **Verkehrsuntersuchung - Anhang 4 zum Schlussbericht Detailuntersuchung zum Anschlussstellenkonzept für den Bereich Uelzen**

---

**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](mailto:kossmann@gl.ssp-consult.de)

Bergisch Gladbach, September 2010

---



<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
1 Problemstellung und Lösungsansatz	1
2 Bewertungsansatz	2
3 Verkehrsbelastungen 2025	3
4 Fahrleistungsbilanz	9
5 Fahrzeitenbilanz	10
6 Zusammenfassende Bewertung	11



## 1 Problemstellung und Lösungsansatz

Die durch den BMVBS linienbestimmte A 39 sieht im Bereich Uelzen zwei Anschlussstellen vor. Diese liegen an den Bundesstraßen B 191 nordöstlich Uelzen (in/aus Richtung Oetzen) und B 71 südöstlich Uelzen (in/aus Richtung Suhlendorf). Darüber hinaus bietet sich alternativ eine Anschlussstelle an der B 493 östlich Uelzen (in/aus Richtung Rosche) an. Damit gibt es die folgenden drei möglichen Anschlussstellen im Raum Uelzen:

- AS 11: B 191 nordöstlich Uelzen
- AS 12: B 493 östlich Uelzen
- AS 13: B 71 südöstlich Uelzen

Im Rahmen einer Sensitivitätsanalyse wird im Folgenden untersucht, welche Kombination von zwei der drei möglichen Anschlussstellen die verkehrlich günstigsten Wirkungen hat. Damit ergeben sich insgesamt 3 Kombinationsmöglichkeiten, auf deren Basis neben dem linienbestimmtem Referenzfall weitere 2 Unter-Planfälle (U-PF) definiert wurden:

**Tabelle 1.1: Referenzfall und Unter-Planfälle sowie jeweils berücksichtigte Anschlussstellen**

<b>Anschlussstelle</b>	<b>Referenzfall</b>	<b>U-PF1</b>	<b>U-PF2</b>
AS 11: B 191 nordöstlich Uelzen	<b>x</b>	<b>x</b>	
AS 12: B 493 östlich Uelzen		<b>x</b>	<b>x</b>
AS 13: B 71 südöstlich Uelzen	<b>x</b>		<b>x</b>

Nördlich des Bereiches Uelzen liegt die nächste Anschlussstelle in etwa 10 km Entfernung an der K 41 östlich von Bad Bevensen, südlich des Bereiches Uelzen gibt es die nächste Anschlussstelle nach etwa 13 km an der L 265 nordöstlich Bad Bodenteich.

Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse werden die verkehrlichen Wirkungen des jeweiligen Anschlussstellenkonzeptes im Vergleich zum Referenzfall (Planfall mit A 39 und B 190n der Verkehrsuntersuchung zur A 39) ermittelt, der die linienbestimmte Trasse mit den Anschlussstellen 11 und 13 berücksichtigt.

## 2 Bewertungsansatz

Im Rahmen der vorliegenden Sensitivitätsanalyse werden die 3 Unter-Planfälle – 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 2025

In folgenden Abbildungen 3.1, 3.2 und 3.4 sind die sich für 2025 ergebenden Verkehrsbelastungen im Bereich Uelzen dargestellt. In den Abbildungen 3.3 und 3.5 sind die Belastungsdifferenzen der beiden Unter-Planfälle zum Referenzfall dargestellt. In den Differenz-Abbildungen wird deutlich, dass im Unter-Planfall 2 im Vergleich mit dem Referenzfall aus Richtung Norden rund 600 Kfz/24h mehr über die B 4 und 1.200 Kfz/24h mehr über die L 254 den Raum Uelzen erreichen, entsprechend geringer ist die Belastung der A 39 nördlich Uelzen (-2.200 Kfz/24h). Beim Unter-Planfall 1 tritt dieser Verlagerungseffekt in deutlich geringerem Umfang auf (Mehrbelastung der B 4 um 200 Kfz/24h, Entlastung A 39 um 500 Kfz/24h).

Durch die unterschiedlichen Anschlussstellen-Kombinationen ergeben sich auf den drei Bundesstraßen östlich Uelzen deutliche Unterschiede: auf den an die A 39 angeschlossenen Bundesstraßen wird Verkehr gebündelt, auf der jeweils nicht angeschlossenen Bundesstraße gibt es deutliche Entlastungseffekte. Im Hinblick auf die Belastungsveränderungen in den Ortslagen sind der Referenzfall und der Unter-Planfall 1 etwa gleich zu bewerten, für Unter-Planfall 2 ergeben sich Nachteile im direkten Vergleich, vor allem wegen der Mehrbelastungen in den Ortslagen im Zuge der L 254 zwischen Bad Bevensen und Oetzen und der B 493 zwischen Uelzen und Rosche.

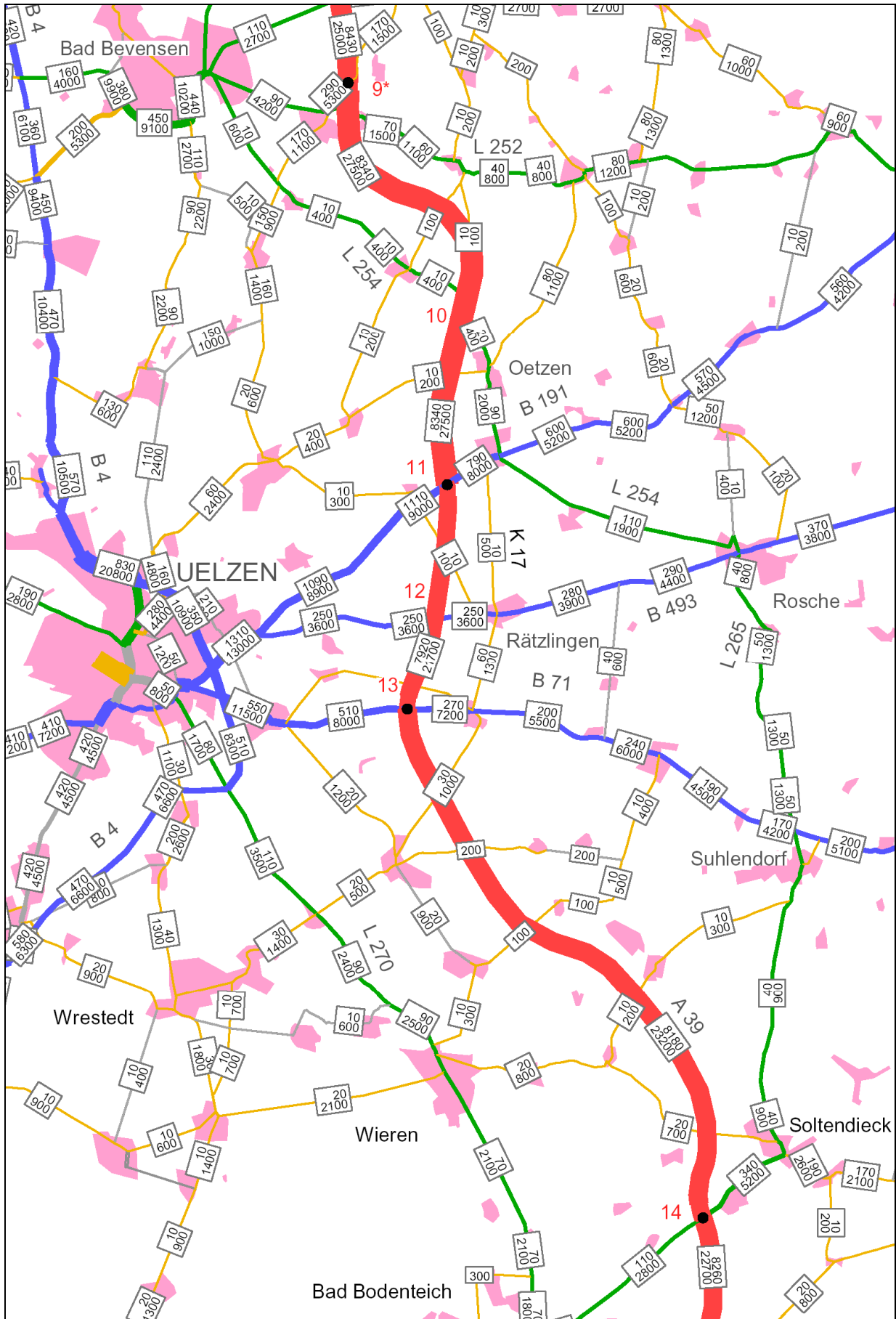


Abbildung 3.1: Referenzfall, Verkehrsbelastungen DTV 2025 in Lkw/24h und Kfz/24h

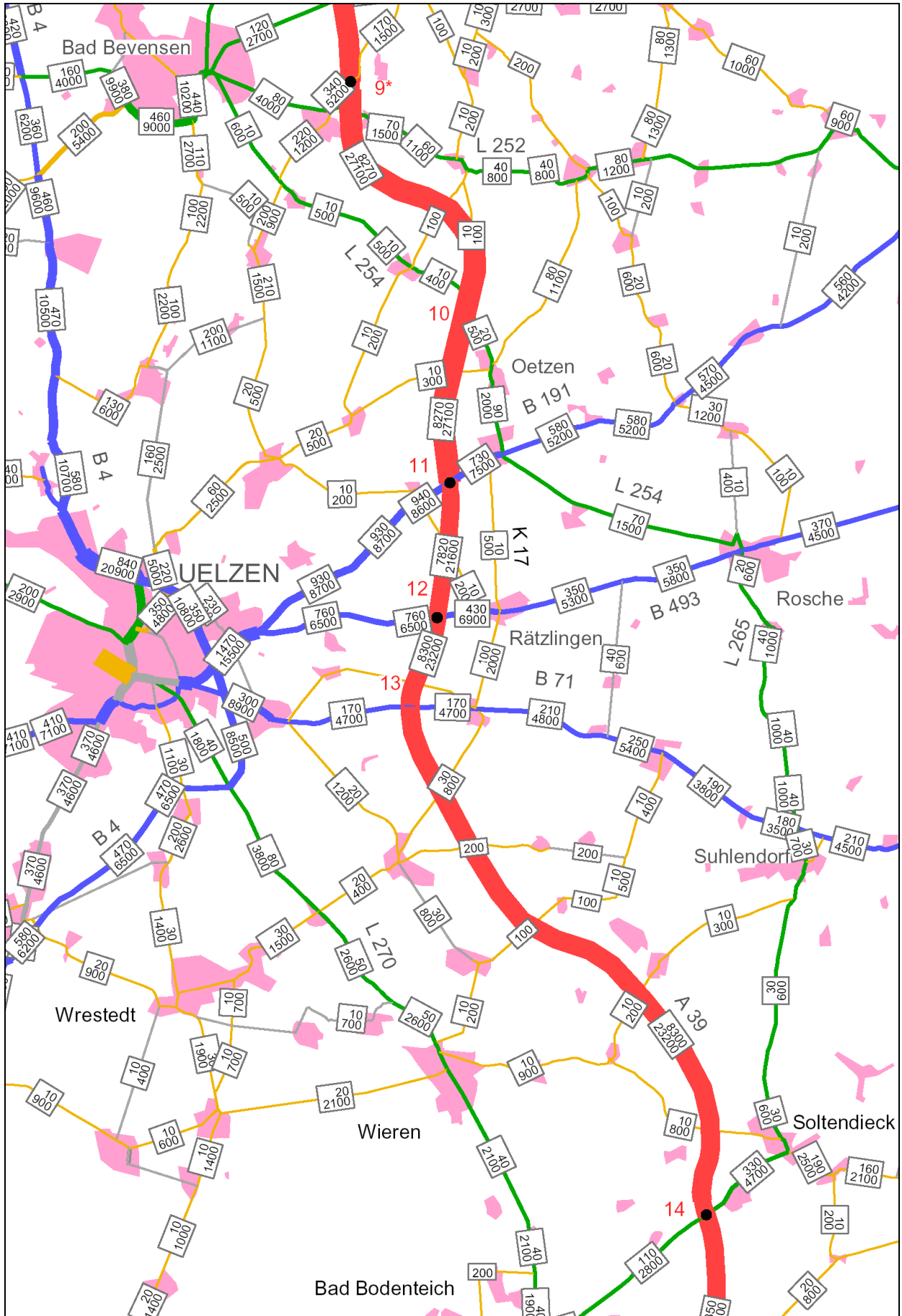


Abbildung 3.2: U-PF 1, Verkehrsbelastungen DTV 2025 in Lkw/24h und Kfz/24h

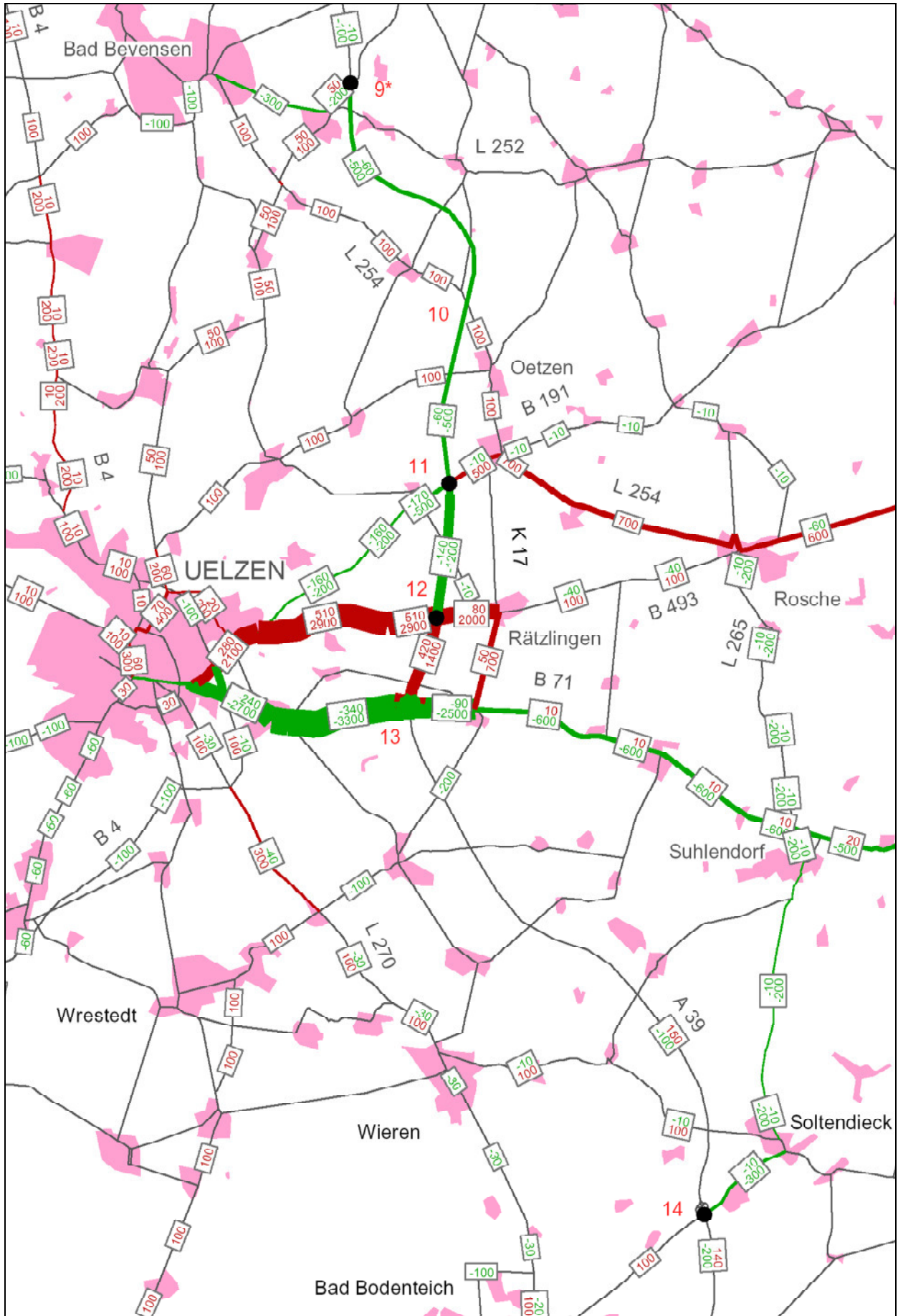


Abbildung 3.3: U-PF 1, Belastungsdifferenzen zum Referenzfall, DTV 2025 in Lkw/24h und Kfz/24h

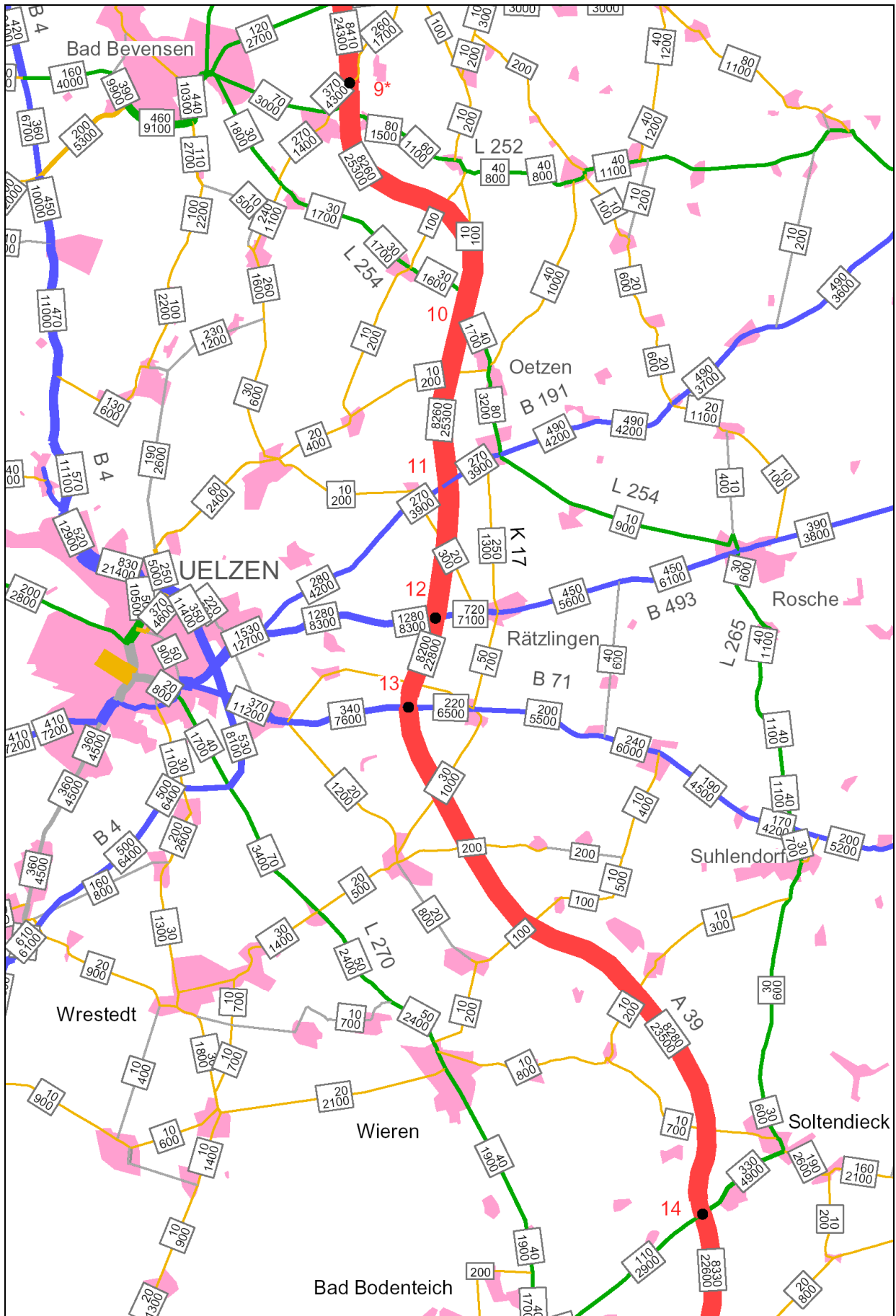


Abbildung 3.4: U-PF 2, Verkehrsbelastungen DTV 2025 in Lkw/24h und Kfz/24h

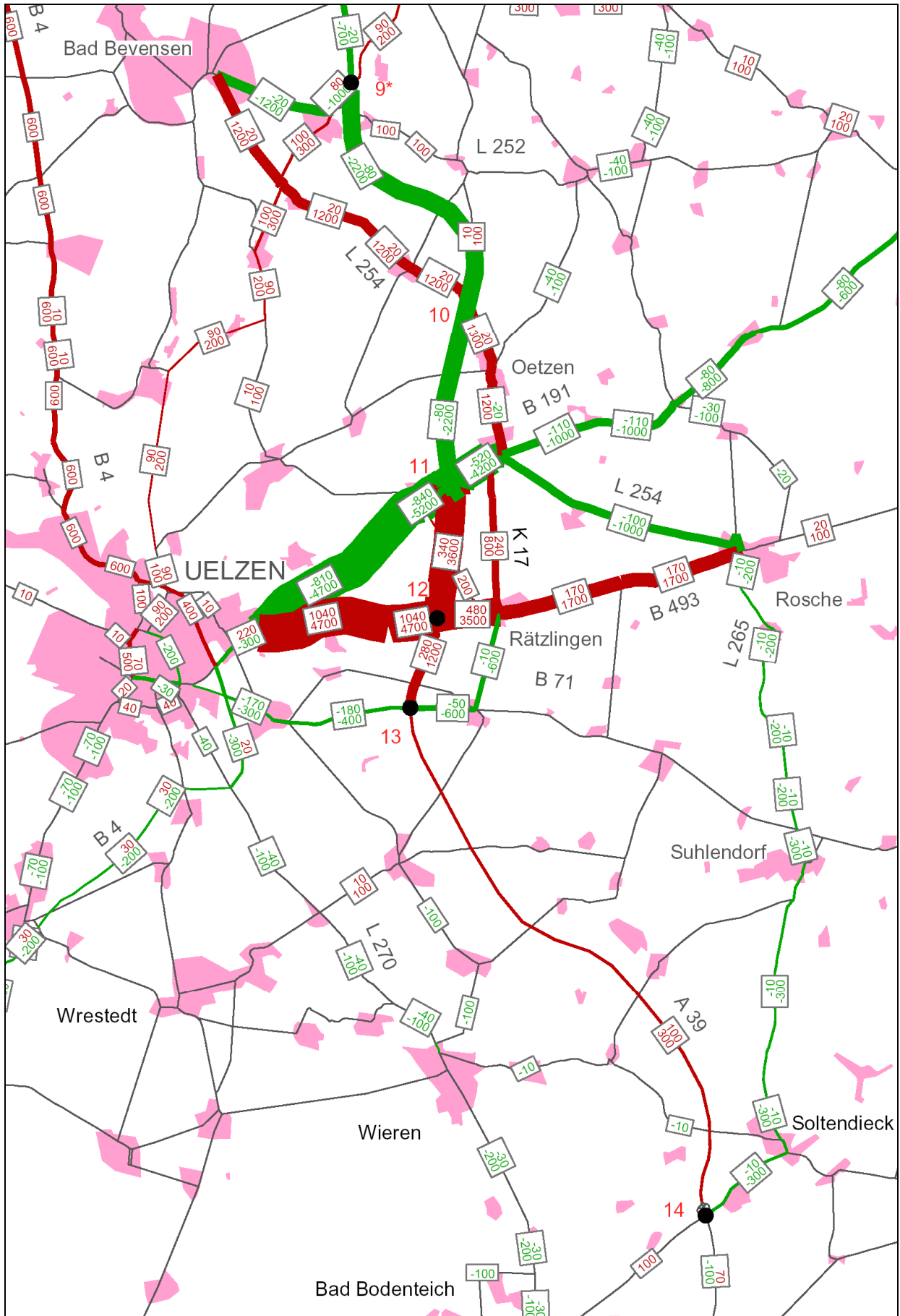


Abbildung 3.5: U-PF 2, Belastungsdifferenzen zum Referenzfall, DTV 2025 in Lkw/24h und Kfz/24h

## 4 Fahrleistungsbilanz

Ein weiterer Hinweis auf die Wirksamkeit von Anschlussstellen ist die Veränderung der Fahrleistungen im Netz. Durch eine Verlagerung von Verkehren weg vom nachgeordneten Netz und hin zur leistungsfähigen 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.

**Tabelle 4.1: Veränderung der Fahrleistungen im Gesamtverkehr bzw. im Schwerverkehr im Vergleich zum Referenzfall**

Straßen	Gesamtverkehr (in 1.000 Kfz-km/24h)		Schwerverkehr (in 1.000 Lkw-km/24h)	
	U-PF 1	U-PF 2	U-PF 1	U-PF 2
nur BAB	-12,3	+0,8	+1,9	+3,2
ohne BAB	+12,9	+3,9	-2,2	-2,0
gesamt	+0,6	+4,7	-0,3	+1,2

Wegen der geringsten Belastung des nachgeordneten Netzes liegen die größten Vorteile für den Gesamtverkehr beim Referenzfall, beim Schwerverkehr haben die beiden Unter-Planfälle Vorteile vor dem Referenzfall.

## 5 Fahrzeitenbilanz

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

Die nachfolgende Tabelle 5.1 zeigt die in den Unter-Planfällen anfallenden Fahrzeiten im Bewertungsnetz 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
Kfz	+22,6	+237,6
SV	+4,9	+18,6

Im Hinblick auf die Fahrzeitenbilanz hat der linienbestimmte Referenzfall die größten Vorteile. Gegenüber dem nächstbesseren Unter-Planfall 1 werden knapp 23 Kfz-h/24h eingespart, gegenüber dem Unter-Planfall 2 liegt der zeitliche Mehraufwand mit knapp 240 Kfz-h/24h deutlich geringer. Auch im Schwerverkehr hat der Referenzfall die größten Vorteile. Unter-Planfall 1 liegt wie beim Gesamtverkehr knapp hinter dem Referenzfall, Unter-Planfall 2 ist deutlich ungünstiger.



## **6 Zusammenfassende Bewertung**

Die Anschlussstellen-Kombinationen des Referenzfalles (AS 11 und AS 13) und des Unter-Planfalls 1 (AS 11 und AS 12) unterscheiden sich hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkungen nur geringfügig. Es gibt leichte Vorteile für den linienbestimmten Referenzfall. Die Vorteile beider Fälle vor U-PF 2 sind deutlich.

Es wird deshalb empfohlen, bei der weiteren Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung zur A 39 im Bereich Uelzen die linienbestimmte Lösung mit den beiden Anschlussstellen AS 11 (B 191 nordöstlich Uelzen) und AS 13 (B 71 südöstlich Uelzen) weiterzuverfolgen.