
Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n, Fortschreibung in der Prognose auf 2030

Schlussbericht

November 2015

Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n, Fortschreibung in der Prognose auf 2030

Schlussbericht

Auftrag: 3418

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, November 2015

Inhalt	Seite
1 Ausgangslage und Ziel der Untersuchung	1
2 Planungs- und Untersuchungsraum	2
3 Datenbasis	3
4 Netzfälle	4
5 Darstellung der Verkehrssituation im Analysefall 2012	5
6 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2030	9
6.1 Strukturdatenprognose	9
6.2 Verkehrsprognose	11
6.2.1 Matrizen 2030	11
6.2.2 Prognosenufall	12
7 Bezugsfall (2030)	15
8 Planfall mit A 39 und B 190n (2030)	18
8.1 Vorhaben A 39	18
8.2 Kleinräumige Wirkungen	20
8.3 Weiträumige Wirkungen	24
8.4 Knotenströme	26
9 Zusammenfassung	27

Anlagen

Anlage 1: Knotenströme A 39

In gesonderten Berichten

Anhang 1: Abbildungen zum Schlussbericht

Anhang 2: Leistungsfähigkeitsnachweise

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. Auf der Basis der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 wurde deshalb in 2010 eine Verkehrsuntersuchung A 39/B 190n (im Weiteren auch VU 2010 genannt) erstellt, die in 2013 auf der Basis der SVZ 2010 fortgeschrieben wurde (VU 2013 mit Prognosehorizont 2025).

Als Grundlage für den Vorentwurf zur A 39 wurde das Verkehrsmodell Niedersachsen als Verkehrsmodell A 39 weiter aktualisiert und fortgeschrieben. Prognosehorizont ist nun das Jahr 2030. Basis für die Prognose ist die Verflechtungsprognose des BMVI (2010/2030) aus dem Jahr 2014.

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 sowie schalltechnische Parameter und die Ermittlung der Leistungsfähigkeit der Teilknoten im Zuge der einzelnen Anschlussstellen der A 39.

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 Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung A 39 (VU 2015) ist das aktuelle Verkehrsmodell A 39, das auf dem Verkehrsmodell Niedersachsen aufbaut. Das Analysejahr ist 2012 und berücksichtigt den aktuellen Stand des Verkehrsmodells der Stadt Lüneburg, in der Prognose mit zahlreichen zusätzlichen Wohn- und Industrie-/Gewerbegebieten. Der Prognosehorizont wurde im Vergleich zur Vorläuferuntersuchung von 2025 auf 2030 fortgeschrieben.

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 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 Analysemodell nach kleiner/größer 12 t zGG (zulässiges Gesamtgewicht) unterschieden. Beim Schwerverkehr ab 12 t zGG ist auf Autobahnen die Lkw-Maut als zusätzlicher Widerstand berücksichtigt. Das Prognosemodell berücksichtigt die in 2015 umgesetzte Ausweitung der mautpflichtigen Lkw auf alle Fahrzeuge ab 7,5 t zGG. Für die grafische Aufbereitung der Umlegungsergebnisse werden die nicht-mautpflichtigen und die mautpflichtigen Lkw zusammengefasst.

4 Netzfälle

Neben dem Analysefall, der den Verkehr 2012 im Straßennetz 2012 abbildet, werden zur Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der A 39 folgende Prognosefälle untersucht:

- Prognosenullfall 2030: Verkehr 2030 im Netz 2012
- Bezugsfall 2030: Verkehr 2030 im Netz 2012 zuzüglich aller Vorhaben, deren Realisierung bis zum Jahr 2030 zu erwarten ist, vor allem die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (z.B. die A 14 Wismar - Magdeburg, die B 4 OU Rötgesbüttel-Meine, die B 188 OU Velpke/Oebisfelde und die 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). Auch die in 2014 für den Verkehr freigegebene OU Kirchweyhe im Zuge der B 4 (nördlich Uelzen) ist im Bezugsfall berücksichtigt.
- Planfall: Bezugsfall zuzüglich A 39 in aktueller Lage mit B 190n zwischen der B 4 bei Breitenhees im Westen und der B 189 bei Seehausen im Osten. Im Zusammenhang mit der AS Ehra/Lessien ist eine Ortsumgehung für Ehra mit Umgestaltung des bestehenden Straßennetzes berücksichtigt.

5 Darstellung der Verkehrssituation im Analysefall 2012

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 2012 ab. Grundlage für die Kalibrierung sind die bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 sowie ergänzende Zählungen im Bereich der Stadt Lüneburg aus dem Jahr 2012. Für mehr als 500 Strecken im Untersuchungsraum (für jeweils zwei Richtungen) liegen Zählwerte vor, die zur Kalibrierung des Verkehrsmodells herangezogen wurden. Eine allgemeine Fortschreibung der Zählwerte der SVZ 2010 auf den Analysehorizont 2012 ist wegen fehlender Vergleichsdaten nicht erfolgt.

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 Zählwerte auf Momentaufnahmen mit vergleichsweise geringer Stichprobe basieren und deren Hochrechnung 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 Zählwerte.

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 2012 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 Bad Bevensen)

→ Abbildungen 1 und 2

Die nordöstliche Umgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 ist in der Analyse 2012 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 knapp 9 % (im Mittel rund 3.500 Lkw/24h). Auf der südöstlichen Umgehung liegen die Belastungen zwischen 27.100 und 31.200 Kfz/24h, der Lkw-Anteil beträgt hier zwischen 8 % und 9 % (etwa 2.400 Lkw/24h). Südlich Lüneburg bis Bad Bevensen ist die B 4 mit 10.300 (westlich Bad Bevensen) bis 22.800 Kfz/24h (westlich Melbeck) belastet, bei einem Lkw-Anteil zwischen 8 und 15 % (im Mittel 1.700 Lkw/24h).

Weitere wichtige Straßen im nördlichen Abschnitt sind die B 216 (rund 12.000 Kfz/24h östlich Barendorf und über 30.000 Kfz/24h im Nahbereich der AS Hagen/B 4) sowie die B 209 nördlich (rund 9.000 bis 27.300 Kfz/24h nördlich der B 4) bzw. südwestlich von Lüneburg (bis 11.800 Kfz/24h). Auch andere Straßen im Nahbereich von Lüneburg sind teilweise hochbelastet (K 46 mit bis zu 15.000 Kfz/24h und K 53 mit maximal 11.200 Kfz/24h), auf der L 221 fahren östlich Lüneburg in der Analyse 2012 bis zu 8.000 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 13.000 Kfz/24h, südlich Uelzen bis zur B 191 bei Breitenhees sind es 8.300 bis 9.700 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil auf der B 4 beträgt rund 15 %.

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 21% bis 27 % allerdings sehr hoch. Die beiden anderen Bundesstraßen B 191 und B 493 in/aus Richtung Osten haben geringere Belastungen zwischen 2.400 und 5.100 Kfz/24h, auch wenn die B 191 mit teilweise über 1.000 Lkw/24h für den Schwerverkehr ebenfalls eine hohe Bedeutung hat.

Im Bereich Bad Bevensen erreichen vier Landesstraßen, mit Belastungen bis maximal 3.300 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 über 14.000 Kfz/24h belastet (knapp 10 % 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 Bad Bodenteich mit maximal 6.800 Kfz/24h belastet, auf den beiden anderen Landesstraßen liegen die Belastungen mit maximal 2.300 Kfz/24h deutlich darunter. In der Ortslage treffen die L 265 und die L 270 aufeinander. Die Belastungen liegen hier bei knapp 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, oft darunter. Auch im Nahbereich Brome sind die dortigen Bundesstraßen B 244 und B 248 ebenfalls mit maximal 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 südwestlichen 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 34.000 Kfz/24h belastet. Die B 248 in nördlicher Verlängerung der heutigen A 39 ist unmittelbar nördlich der AS Weyhausen mit knapp 14.000 Kfz/24h belastet, in Richtung Ehra sinkt die Belastung der B 248 auf etwa die Hälfte.

Strombündel A 39 (nördlich Lüneburg)

→ 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 36.500 Kfz/24h auf der A 39 zwischen den Anschlussstellen Handorf (B 404) und Lüneburg-Nord (L 216/K 46) rund 6.000 Kfz/24h den gesamten östlichen Ring im Zuge der B 4 bis zum Abzweig der B 209 bei Melbeck nutzen. Die übrigen rund 30.500 Kfz/24h sind Quell- und Zielverkehr von Lüneburg sowie der in nördlicher und östlicher Richtung liegenden Gebiete.

Von den 6.000 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 1.000 der 36.500 Kfz/24h auf der B 4 nachweisbar. Ebenfalls knapp 1.000 der 36.500 Kfz/24h fahren südöstlich Uelzen auf die L 270 in Richtung Wittingen.

6 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2030

6.1 Strukturdatenprognose

Die der Fortschreibung des Verkehrsmodells Niedersachsen zugrunde liegende Verflechtungsprognose des BMVI¹ prognostiziert die Entwicklung der Bevölkerung auf Kreisebene für den Prognosehorizont 2030. Die Einwohnerprognose geht für den Zeitraum 2010 bis 2030 für Niedersachsen von einem geringen Rückgang der Einwohnerzahlen um etwa 5 % aus, auch wenn innerhalb von Niedersachsen für die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte deutlich unterschiedliche Entwicklungen gesehen werden. Sowohl für den Kreis Lüneburg als auch für die kreisfreie Stadt Wolfsburg werden deutlich positive Bevölkerungsentwicklungen erwartet, für den Kreis Uelzen wird ein leichter Rückgang der Bevölkerungszahlen prognostiziert (siehe Bild 6.1).

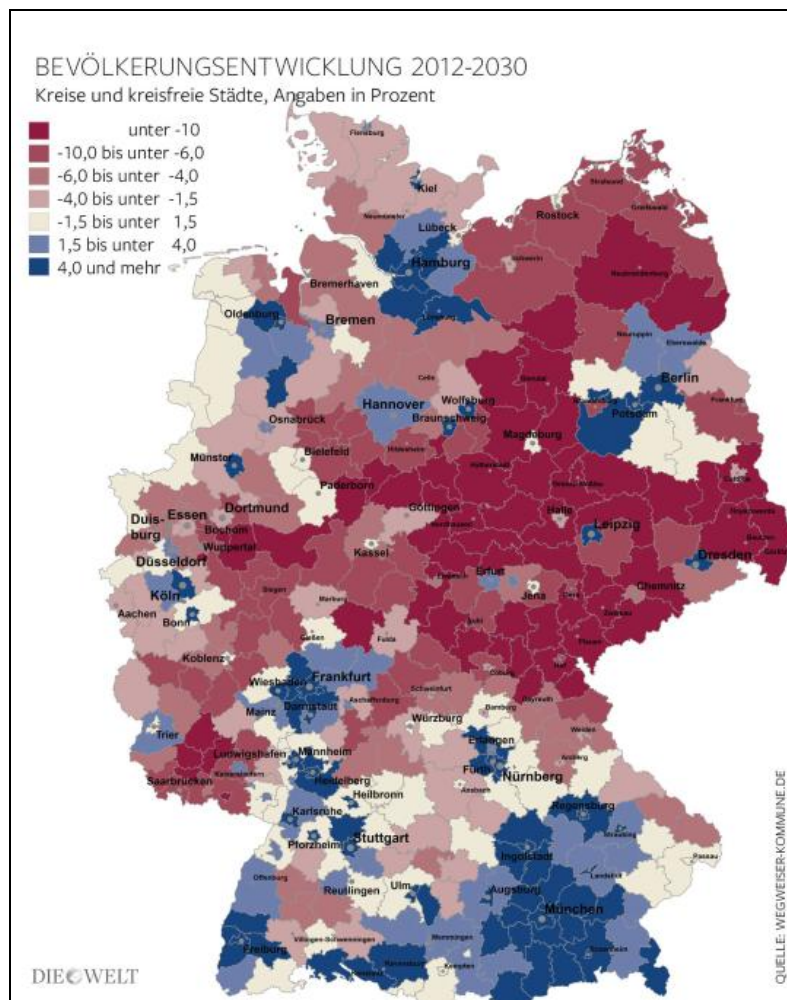


Bild 6.1: Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030 für Kreise und kreisfreie Städte in Deutschland

¹ Verflechtungsprognose 2030 sowie Netzumlegung auf die Verkehrsträger, Erstellung einer regionalisierten Strukturdatenprognose (Los 1) Ifo-Institut (Niederlassung Dresden) im Auftrag des BMVI Hamburg & Dresden, Dezember 2012.

Ähnlich regional unterschiedlich sind die Aussichten zum Wirtschaftswachstum. Für die Metropolregion Hamburg sind deutliche Zuwächse zu erwarten, auch die Wirtschaftsentwicklung der Kreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg wird positiv gesehen. Ein geringeres Wachstum wird für die Kreise Celle und Gifhorn prognostiziert, für die nördlich und südlich angrenzenden Regionen Uelzen und Wolfsburg wird die Entwicklung noch geringer, aber noch positiv gesehen. Für den östlich angrenzenden sachsen-anhaltinischen Raum sind dagegen die Aussichten negativ. Hier werden – wie bei den Einwohnerzahlen – massive Rückgänge vorhergesagt.

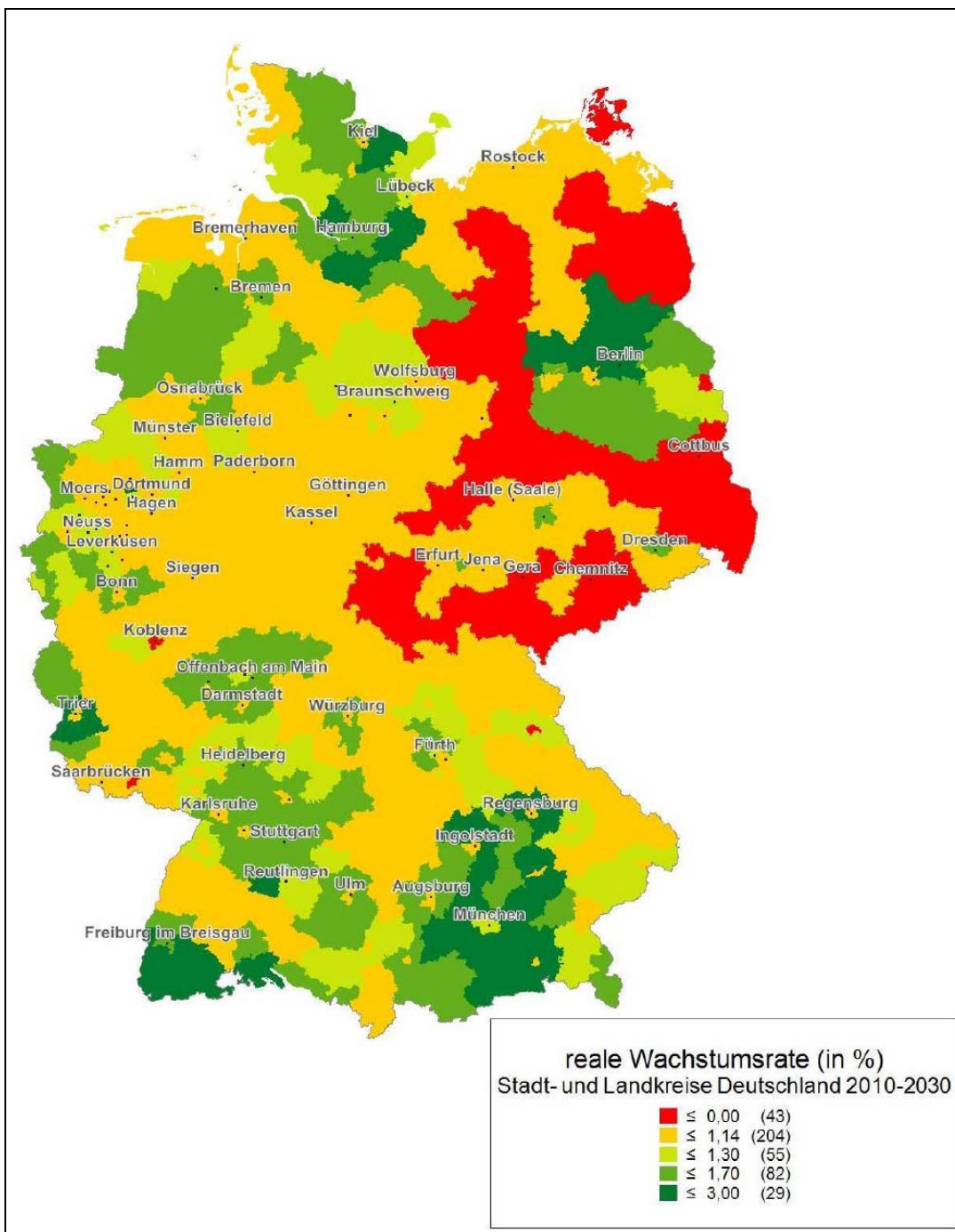


Bild 6.2: Jahresdurchschnittliches reales Wirtschaftswachstum 2010-2030 (ifo, Abb. 17)

6.2 Verkehrsprognose

6.2.1 Matrizen 2030

Die Prognosematrizen wurden in einem zweistufigen Ansatz entwickelt. Grundlage ist die Analysematrix, die für 2012 kalibriert vorliegt und auf das Netz 2012 umgelegt die Verkehrssituation für das Analysejahr 2012 widerspiegelt. Im ersten Prognose-Schritt wurden die aus der Verflechtungsprognose des BMVI vorliegenden kreisbezogenen Matrizen für 2010 und 2030 anhand der inneren Verteilung aus der Prognosematrix 2025 der Vorläuferuntersuchung auf die knapp 5.000 Verkehrszellen des Verkehrsmodells A 39 verteilt. Im zweiten Schritt wurde die geeichte Analysematrix um die Differenz zwischen den beiden Matrizen 2030 und 2010 ergänzt. Ergebnis ist die Prognosematrix der VU A 39.

Hinweis: Die Verflechtungsmatrizen 2030 des BMVI wurden auf der Basis des Prognose-Netzmodells Bundesfernstraßen (NEMOBFSr) einschließlich aller im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans ausgewiesenen Vorhaben, so auch der A 39 und der B 190n, 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 7,5 t zGG und
- Lkw über 7,5 t zGG

zusammengefasst und der Wirtschaftsverkehr bis 3,5 t zGG dem Personenverkehr zugeschlagen. Die Summe aus beiden wird im Folgenden auch als Leichtverkehr bezeichnet. In der Modellrechnung kommt für Lkw über 7,5 t zGG ein vereinfachter Mautansatz (Zeitzuschlag) zum Einsatz. Die Umstellung in der Prognose von 12 t auf 7,5 t erfolgte wegen der vor kurzem umgesetzten Ausweitung der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge ab 7,5 t zGG.

Im gesamten Untersuchungsraum (im Wesentlichen Schleswig-Holstein, östliches Niedersachsen und westliches Sachsen-Anhalt) ergibt sich für den Leichtverkehr (Personenverkehr zzgl. Lieferwagen bis 3,5 t zGG) eine Zunahme des Fahrtenaufkommens von 2012 bis 2030 um rund +7 %, im Schwerverkehr sind es +12 %. Die höchsten Zunahmen im Schwerverkehr sind für den Verkehr in/aus Richtung Hamburg zu erwarten (+22%), in Sachsen-Anhalt ist die Entwicklung des Verkehrsaufkommens sowohl im Leicht- wie auch im Schwerverkehr rückläufig.

6.2.2 Prognosenullfall

Netzmodell und Matrix

Dem Prognosenullfall liegt das Netz 2012 ohne zukünftige Netzergänzungen zu Grunde. Die Verflechtungsmatrizen beziehen sich auf den Prognosehorizont 2030. 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 2030 sowie die Differenzen gegenüber der Analyse 2012 für den Stadtbereich von Lüneburg und die drei Teilabschnitte Nord, Mitte und Süd für den Prognosenullfall dargestellt.

Abschnitt Nord (Lüneburg bis Bad Bevensen)

→ 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 knapp 5.000 Lkw/24h belastet. Das sind rund 11.000 Kfz/24h (davon 1.500 Lkw/24h) mehr als in der Analyse 2012. 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 rund 36.000 Kfz/24h um rund 7.000 Kfz/24h über den Werten der Analyse 2012. Auch auf der B 216 gibt es deutliche Zunahmen um 3.000 Kfz/24h. Im Schwerverkehr liegen die Zunahmen auf der B 216 bei rund 700 Lkw/24h.

Südlich Lüneburg zwischen Melbeck und Bad Bevensen ist die B 4 im Schnitt mit rund 16.000 Kfz/24h belastet, das sind rund 2.000 Kfz/24h mehr als in der Analyse 2012. Auf der westlich zur B 4 etwa parallel verlaufenden L 233 nimmt die Belastung noch deutlicher zu (+3.900 bis 5.100 Kfz/24h). Die Lkw-Belastung auf der L 233 steigt um knapp 700 Lkw/24h auf knapp 1.000 Lkw/24h. Dies entspricht etwa einer Vervierfachung der Lkw-Belastung auf der L 233 im Vergleich zur Analyse 2012. 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 (hier im Besonderen auf die L 233) ausweichen.

Auch innerhalb von Lüneburg sind auf den meisten Straßen höhere Verkehrsbelastungen als in der Analyse 2012 zu erwarten, auch wegen der noch geplanten Wohn- und Gewerbegebiete. Die höchsten innerstädtischen Zuwächse sind auf der Hamburger Straße südlich der AS L 216 (Lüneburg-Nord) mit +3.900 Kfz/24h zu erwarten, auf der Erbstorfer Landstraße und auf der Bockelmannstraße sind es etwa +2.000 Kfz/24h.

Abschnitt Mitte (Bad Bevensen bis Bad Bodenteich)

→ Abbildungen 10 und 11

Zwischen Bad Bevensen und Uelzen liegen die Belastungen im Prognosenußfall 2030 auf der B 4 um knapp 2.000 Kfz/24h über denen der Analyse 2012. Im Schwerverkehr bleiben die Belastungen auf dem Niveau der Analyse. Auch hierin zeigt sich, dass die B 4 zwischen Lüneburg und Uelzen zukünftig kaum noch Reserven zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre bietet. Aus Richtung Nordwesten kommen über die L 233 und weiter über die L 250 und die B 71/K 8 jeweils rund 2.000 zusätzliche Kfz/24h auf Uelzen zu, um über die B 4 weiter in Richtung Süden zu fahren oder in Uelzen zu verbleiben. Der Anteil des zusätzlichen Schwerverkehrs auf diesen beiden Zubringern ist mit zusammen knapp 700 Lkw/24h ebenfalls hoch.

Südlich Uelzen sind die Zunahmen auf der B 4 gegenüber der Analyse 2012 deutlich höher als im Norden, auch weil das derzeitige Belastungsniveau hier noch nicht so hoch ist wie im Norden und es deshalb im Süden noch mehr Leistungsreserven auf der B 4 gibt. Die Belastungen steigen um bis zu +5.700 Kfz/24h auf Werte bis zu 15.000 Kfz/24h. Nördlich Uelzen sind die Belastungen auf der B 4 im Prognosefall mit rund 15.000 Kfz/24h ähnlich hoch. Der Schwerverkehr ist mit rund 1.800 Lkw/24h nördlich und südlich von Uelzen etwa gleich hoch. Auch auf der L 270 (über Bad Bodenteich) sind gegenüber der Analyse deutliche Zunahmen zu erwarten. Nördlich Bad Bodenteich sind es etwa +1.400 Kfz/24h, südlich mehr als +2.000 Kfz/24h. Es wird deutlich, dass die Prognose eine deutlich stärkere Belastung auf der Relation Hamburg – Magdeburg als heute vorhanden erwarten lässt.

Im Bereich Bad Bevensen sind für alle vier Landesstraßen lediglich geringe Belastungsveränderungen zu erwarten. Die höchsten Zunahmen sind auf der L 254 südlich Bad Bevensen mit +600 Kfz/24h zu erwarten. Diese Belastungszunahme ergibt sich hauptsächlich aus Mehrverkehren, die in Richtung Süden (Uelzen/Oetzen), weniger in Richtung Osten orientiert sind.

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfsburg)

→ Abbildungen 12 und 13

Im Bereich Wittingen liegen die Belastungen sowohl auf der L 270 nördlich als auch auf der B 244 südöstlich Wittingen außerhalb der Ortslage bei maximal knapp 8.000 Kfz/24h. Dieser Streckenzug wird von knapp 3.000 Kfz/24h mehr als in der Analyse 2012 genutzt. Der Großteil dieses Mehrverkehrs verlässt in Ohrdorf die B 244, um über die L 288 über Ehra und die anschließende B 248 in Richtung Wolfsburg zu fahren. Im Norden von Wolfsburg sind durch die geplanten Gewerbegebiete deutliche Zunahmen zu erwarten, die vor allem östlich der AS Weyhausen die B 188 (und die südlich parallel verlaufende K 46) belasten.

Strombündel A 39 (nördlich Lüneburg)

→ Abbildung 14

Das ausgewählte Strombündel zeigt, dass von den 50.800 Kfz/24h (+14.300 Kfz/24h gegenüber der Analyse) auf der A 39 zwischen den Anschlussstellen Handorf (B 404) und Lüneburg-Nord (L 216/K 46) rund 11.200 Kfz/24h (+5.200 Kfz/24h) den gesamten östlichen Ring im Zuge der B 4 bis zum Abzweig der B 209 bei Melbeck nutzen. Von diesen rund 11.200 Kfz/24h erreichen Uelzen etwa 5.000 Kfz/24h (+1.800 Kfz/24h) über die B 4 und knapp 2.000 Kfz/24h über die L 233 und die L 230.

Südlich Uelzen sind noch rund 3.000 der 50.800 Kfz/24h auf der B 4 nachweisbar. Von diesen 3.000 Kfz/24h umfahren rund 2.000 Kfz/24h Uelzen über die B 4 östlich und knapp 1.000 Kfz/24h über den Streckenzug L 233 - K 8 westlich. Rund 2.400 Kfz/24h (+1.700 Kfz/24h) des Verkehrs auf der A 39 nordwestlich Lüneburg erreichen die B 188 bei Gifhorn.

Rund 2.000 der 50.800 Kfz/24h (+1.600 Kfz/24h) nutzen die B 216 und B 248, um über Dannenberg und Lüchow nach Salzwedel zu gelangen und von dort weiter über die B 71 in Richtung Magdeburg zu fahren.

Auf der Nordwest-Südost-Relation fahren im Prognosenufall von den 50.800 Kfz/24h rund 2.400 Kfz/24h über die B 216 und die B 248 (über Lüchow) nach Salzwedel, die Hälfte dieses Verkehrs erreicht außerhalb des Darstellungsbereiches die A 14. In der Analyse fahren lediglich rund 500 Kfz/24h über Salzwedel.

7 Bezugsfall (2030)

Netzmodell und Matrix

Dem Bezugsfall liegt das Netz 2012 zuzüglich aller Vorhaben zu Grunde, deren Realisierung bis zum Jahre 2030 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 2030 als realisiert anzunehmen sind.

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 20 Küstenautobahn Westerstede - Drochtersen
- 4-streifiger Neubau der A 26 Drochtersen – Stade – Hamburg
- 4-streifiger Neubau der A 14 Wismar (A 20) – Magdeburg (A 2)
- 4-streifiger Ausbau der B 188 im Norden von Wolfsburg (mit Zubringern und Anbindungen der zusätzlichen Gewerbegebiete)
- 2-streifiger Neubau der OU Rötgesbüttel - Meine (B 4)
- 2-streifiger Neubau der OU Kirchweyhe (B 4)
- 2-streifiger Neubau der OU Brome (B 248)
- 2-streifiger Neubau der OU Lüchow (B 248)
- 2-streifiger Neubau der OU Barendorf (K 28)
- 2-streifiger Neubau von Stadtstraßen in Lüneburg zur Anbindung der in Ausweisung befindlichen Wohn- und Gewerbegebiete

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 Prognosenullfall auf den Prognosehorizont 2030, unter Berücksichtigung aller o.g. Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

In den Abbildungen 15 bis 22 sind die Verkehrsbelastungen 2030 für den Bezugsfall sowie die Differenzen gegenüber dem Prognosenullfall für den Stadtbereich von Lüneburg und die drei Teilabschnitte Nord, Mitte und Süd dargestellt.

Abschnitt Nord (Lüneburg bis Bad Bevensen)

→ Abbildungen 15 bis 18

Die nordöstliche Umgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 ist im Bezugsfall 2030 zwischen der AS L 216 (Lüneburg-Nord) und der AS B 216 (AS Hagen) mit rund 43.400 bis 52.300 Kfz/24h bei einer mittleren Lkw-Belastung von rund 3.700 Lkw/24h belastet. Das sind rund 2.000 Kfz/24h (davon 1.300 Lkw/24h) weniger als im Prognosenullfall. Die Lkw-Belastung liegt damit nur geringfügig über der in der Analyse 2012. Ursache für die deutliche Entlastung der B 4 ist vor allem die großräumige Wirkung der östlich etwa parallel zur A 39 verlaufenden A 14, die vor allem den weiträumigen Schwerverkehr auf der Relation Hamburg – Magdeburg bündelt.

Auf der südöstlichen Umgehung von Lüneburg im Zuge der B 4 liegen die Belastungen im Bezugsfall mit 33.100 bis 37.500 Kfz/24h um etwa 1.000 Kfz/24h unter den Werten des Prognosenullfalls. Der weitaus größte Teil der Entlastung (rund 80%) erfolgt im Schwerverkehr. Auch auf der B 216 gibt es deutliche Abnahmen (bis -1.200 Kfz/24h), im Schwerverkehr sind es bis zu -500 Lkw/24h.

Südlich Lüneburg bis Bad Bevensen ist die B 4 im Schnitt mit rund 17.000 Kfz/24h belastet, das sind rund 1.000 Kfz/24h mehr als im Prognosenullfall. Der Lkw-Anteil auf der B 4 sinkt jedoch deutlich (-1.300 Lkw/24h). Auf der westlich zur B 4 etwa parallel verlaufenden L 233 sinken die Belastungen um rund 1.300 Kfz/24h, die Lkw-Belastungen steigen dagegen um rund 500 Lkw/24h an.

Abschnitt Mitte (Bad Bevensen bis Bad Bodenteich)

→ Abbildungen 19 und 20

Zwischen Bad Bevensen und Uelzen liegen die Belastungen im Bezugsfall 2030 auf der B 4 mit knapp 17.000 Kfz/24h um rund +1.700 Kfz/24h über denen des Prognosenullfalls. Im Schwerverkehr sind es im Bezugsfall rund -1.200 Lkw/24h weniger als im Prognosenullfall. Am nördlichen Stadtrand von Uelzen wird die Wirkung der Bezugsfall-Maßnahme OU Kirchweyhe auf der B 4 deutlich. Die in 2014 für den Verkehr freigegebene OU wird von rund 16.700 Kfz/24h genutzt, entsprechend hohe Entlastungen gibt es in der Ortslage. Die B 71 östlich Uelzen wird gegenüber dem Prognosenullfall um rund 800 Lkw/24h entlastet. Dies ist zum großen Teil weiträumiger Verkehr, der von der B 4/B 71 auf die neue A 14 verlagert wird.

Für den Bereich Bad Bevensen ist nur mit geringen Belastungsveränderungen im Landesstraßennetz im Vergleich zum Prognosenullfall (-400 bis +200 Kfz/24h) zu rechnen.

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfsburg)

→ Abbildungen 21 und 22

Im Bereich Wittingen liegen die Belastungen sowohl auf der B 244 als auch auf den Landesstraßen L 270 und L 288 außerhalb der Ortslagen – ähnlich wie im Prognosenullfall – bei maximal 7.000 Kfz/24h. I.d.R. gibt es geringe Belastungsreduzierungen bis maximal -500 Kfz/24h. Ausnahmen sind die B 248 zwischen Brome und dem derzeitigen Beginn der A 39 (AS Weyhausen) und die L 289 nordöstlich Gifhorn in/aus Richtung Ehra, die beide gegenüber dem Prognosenullfall um bis zu -900 Kfz/24h geringer belastet sind.

Im nördlichen Stadtgebiet von Wolfsburg werden die Wirkungen des Ausbaus der B 188 östlich der AS Weyhausen sowie der verschiedenen Zubringer und Verlegungen im Zusammenhang mit der Anbindung zusätzlicher Gewerbegebiete deutlich. Die ausgebaute B 188 ist unmittelbar östlich der AS Weyhausen mit knapp 42.000 Kfz/24h belastet, das sind rund +14.000 Kfz/24h mehr als im Prognosenullfall ohne Ausbau der B 188.

Strombündel A 39 (nördlich Lüneburg)

→ Abbildung 23

Die A 39 nördlich Lüneburg wird im Bezugsfall von rund 49.000 Kfz/24h befahren, das sind 1.800 Kfz/24h weniger als im Prognosenullfall. Wie im Prognosenullfall erreichen von diesen 49.000 Kfz/24h rund 2.500 Kfz/24h über die B 4 Gifhorn. Unterschiede gibt es vor allem beim weiträumigen Verkehr, der über die B 216 und Lüchow in Richtung Süden fährt (1.200 Kfz/24h im Bezugsfall gegenüber 2.400 Kfz/24h im Prognosenullfall).

8 Planfall mit A 39 und B 190n (2030)

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 Verkehrsuntersuchung A 39 (2013) bestätigt wurde.

Anschlussstellen im Zuge der A 39

Folgende 14 Anschlussstellen sind im Zuge der A 39 zwischen der AS Lüneburg-Nord (derzeitiges Ende der A 39) im Norden und der AS Weyhausen (derzeitiger Beginn der A 39 nordwestlich Wolfsburg) im Süden berücksichtigt:

- 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 L 252/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, mit Ortsumgehung Ehra).

Das Anschlussstellenkonzept entspricht dem der VU 2010 und VU 2013. Zwischenzeitliche Änderungen der Planungen sind an den Anschlussstellen AS L 252/K 41, AS L 289 und AS Weyhausen berücksichtigt. Darüber gibt es auch im nachgeordneten Netz im unmittelbaren Umfeld der A 39 Änderungen, z.B. die Verlegung der L 254 zwischen Oetzendorf und Oetzen mit Rückbau der K 31 im Bereich der A 39.

Belastungen A 39

Die prognostizierten Belastungen der A 39 liegen im Stadtbereich Lüneburg (PA 1, Streckenabschnitte 1 bis 4) zwischen 56.400 und 64.300 Kfz/24h, davon rund 9.000 Lkw/24h (Lkw-Anteil im Mittel 15%). Im Übergangsbereich zwischen dem Ausbaubereich der B 4 und der AS B 216 ist die A 39 mit rund 37.500 Kfz/24h (7.830 Lkw/24h) belastet, südlich Lüneburg sinken die Belastungen auf Werte zwischen 24.600 und 31.500 Kfz/24h. Der relative Lkw-Anteil ist hier mit 21 bis 28 % deutlich höher, absolut gesehen liegt er zwischen 6.700 und 7.700 Lkw/24h.

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

Tabelle 8.1: Verkehrsbelastungen DTV 2030 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	64.300	8.940	14%
2	AS B 209	AS Erbstorfer Landstraße	61.300	9.020	15%
3	AS Erbstorfer Landstraße	AS Bleckeder Landstraße	61.900	9.010	15%
4	AS Bleckeder Landstraße	AS B 4	56.400	8.830	16%
5	AS B 4	AS B 216	37.500	7.840	21%
6	AS B 216	AS L 232	29.600	7.660	26%
7	AS L 232	AS K 41	28.900	7.600	26%
8	AS K 41	AS B 191	30.500	7.820	26%
9	AS B 191	AS B 71	24.600	6.930	28%
10	AS B 71	AS L 265	26.100	7.290	28%
11	AS L 265	AS B 190n	26.000	7.300	28%
12	AS B 190n	AS B 244	29.100	7.000	24%
13	AS B 244	AS L 286	27.500	6.760	25%
14	AS L 286	AS L 289	28.200	6.950	25%
15	AS L 289	AS Weyhausen (B 188)	31.500	6.980	22%

Im Vergleich zur Prognose 2025 liegen die Belastungen der A 39 für 2030 sowohl im hochbelasteten PA 1 als auch in den übrigen Abschnitten um rund +4.000 bis +5.000 Kfz/24h höher, die Schwerverkehrsbelastungen liegen allerdings im Mittel um rund -400 Lkw/24h (PA 1) bzw. -700 Lkw/24h (gesamte A 39) unter den Werten für 2025. Hierin kommt auch die aktuell deutlich gedämpftere Wirtschaftsprognose zum Ausdruck.

8.2 Kleinräumige Wirkungen

In den Abbildungen 24 bis 31 sind die Verkehrsbelastungen 2030 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 Bad Bevensen)

→ Abbildungen 24 bis 27

Innerhalb von Lüneburg gibt es im Vergleich von Planfall und Bezugsfall kaum Belastungsveränderungen. Lediglich im südöstlichen Stadtgebiet von Lüneburg (Raum Hagen B 4/B 216) kommt es wegen der umfassenden verkehrlichen Umgestaltung dieses Bereiches zu deutlichen Belastungsveränderungen. Auf das innerstädtische Straßennetz von Lüneburg ergeben sich keine relevanten Auswirkungen.

Südlich von Lüneburg fällt die deutlich entlastende Wirkung der A 39 auf das nachgeordnete Netz auf. Zwischen Melbeck und der AS Hagen liegen auf der B 4 die Entlastungen zwischen 6.800 und 9.900 Kfz/24h, davon im Schwerverkehr bis zu 1.380 Lkw/24h. Südlich Melbeck wird die B 4 um 5.000 bis 7.500 Kfz/24h entlastet. Der weiträumige Schwerverkehr auf den beiden etwa parallel verlaufenden Nord-Süd-Achsen B 4 und L 233 (zusammen rund 1.500 Lkw/24h) wird komplett auf die A 39 verlagert. Die B 216 (im Bezugsfall als Zubringer zur A 14 fungierend) wird um 3.000 bis 5.000 Kfz/24h (davon bis zu 950 Lkw/24h) entlastet.

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 südöstliche L 252 weist westlich der A 39 aufgrund ihrer Zubringerfunktion deutliche Zunahmen (+2.000 Kfz/24h) bei den Verkehrsbelastungen auf. Dagegen sind auf der L 254 entsprechende Minderbelastungen (bis -2.300 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 B 191 und der B 71 unmittelbar östlich von Uelzen (+3.400 bzw. +1.000 Kfz/24h) sowie auf der L 265 zwischen Soltendieck und der A 39 (+1.300 Kfz/24h) gibt es durch die Zubringerfunktion zur A 39 Mehrbelastungen.

Deutliche Entlastungen auf den Nord-Süd-Achsen gibt es auch im Bereich Uelzen. Dies gilt sowohl für die B 4 nördlich (bis -7.900 Kfz/24h) als auch südlich (bis -6.400 Kfz/24h) und die L 270 südlich Uelzen (bis -3.700 Kfz/24h). Auch die B 71 östlich der A 39 wird deutlich entlastet. Rund 2.000 Kfz/24h werden auf die südlich etwa parallel verlaufende B 190n verlagert. Die B 190n ist östlich der A 39 mit rund 9.500 bis 10.800 Kfz/24h belastet, westlich der A 39 sind es zwischen 5.300 und 11.200 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 2.900 Kfz/24h.

Abschnitt Süd (Wittingen bis Wolfsburg)

→ Abbildungen 30 und 31

Im Bereich Wittingen werden nahezu alle Straßen durch die A 39 entlastet. Die größten Entlastungen von -5.800 Kfz/24h gibt es auf der L 270 nördlich Wittingen. Einzige Ausnahme ist die B 244 in unmittelbarer Nähe zur Anschlussstelle an der A 39 (Glüsing). Hier steigen die Belastungen um rund +1.400 Kfz/24h auf 7.300 Kfz/24h.

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 -10.300 Kfz/24h auf, es verbleiben Belastungen zwischen 700 und 4.600 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 (2012), Prognosenullfall (2030), Bezugsfall ohne A 39 (2030) und Planfall mit A 39 (2030) 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 gibt es auf der B 248 in der Ortslage Ehra-Süd (+3.900 Kfz/24h, Vergleichsquerschnitt VQ 12) und auf der L 233 in der OD Ebstorf (VQ 16, +3.700 Kfz/24h). Auch in Ohrdorf (B 244, VQ 11) und Wittingen-Nord (L 270, VQ 22) liegen die Mehrbelastungen in der Größenordnung von +3.000 Kfz/24h. Auf der B 4 zwischen Melbeck und Uelzen liegen die Belastungszunahmen um +2.000 Kfz/24h. Ursa-

che 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.

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) keine relevanten Entlastungen vom weiträumigen Verkehr zu erwarten. Auf der B 4 nehmen die Belastungen im Vergleich zum Prognose-nullfall um bis zu 1.700 Kfz/24h zu. Für acht der 25 Ortslagen ergeben sich im Bezugsfall Belastungen, die höher als im Prognose-nullfall sind.

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 -7.800 bzw. -10.300 Kfz/24h. Auch in den Ortslagen im Zuge der B 71, der L 233, der L 270 und der K 29 sind deutliche Entlastungen (in der Größenordnung von -2.000 bis -3.000 Kfz/24h) 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 (VQ 8) und Bad Bevensen-Ost (VQ 17) mit Zunahmen um +2.000 Kfz/24h. Im Bereich Bad Bevensen gibt es durch die AS A 39/L 252 eine Verlagerung von der L 254 auf die L 252. Für die Ortslage Eschede im Zuge der B 191 (VQ 7) sind aufgrund der Bündelungswirkung der B 190n Zunahmen um +2.000 Kfz/24h zu erwarten.

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

VQ-Nr.	Straße	Ortsdurchfahrt	Analyse (2012)	Prognose-nullfall (2030)	Bezugsfall (2030)	Planfall (2030)
1	B 4	OD Melbeck	16.700	18.800	19.900	15.000
2	B 4	OD Jelmstorf	13.500	15.000	15.700	8.400
3	B 4	OD Tätendorf	13.300	15.100	16.800	9.200
4	B 4	OD Uelzen Nord	20.400	22.700	24.100	16.300
5	B 71	OD Wellendorf	6.100	6.800	6.200	4.000
6	B 71	OD Bergen (Dumme) West	4.400	5.100	4.500	2.400
7	B 191	OD Eschede	8.000	9.000	9.000	11.000
8	B 191	OD Stöcken West	5.200	5.800	6.200	8.400
9	B 216	OD Barendorf Ost	12.400	15.100	13.900	9.600
10	B 244	OD Wittingen-Glüsingen	4.500	4.600	4.700	6.900
11	B 244	OD Ohrdorf	5.200	8.200	7.600	2.600
12	B 248	OD Ehra Süd	6.900	10.800	10.000	700
13	B 248	OD Jembke Nord	12.900	15.800	14.900	4.600
14	B 248	OD Tappenbeck Nord *)	15.700	16.400	15.300	8.100
15	L 232	OD Altenmedingen	3.100	3.300	3.500	3.600
16	L 233	OD Ebstorf	7.300	11.000	9.700	6.500
17	L 252	OD Bad Bevensen Ost	1.200	1.200	1.200	3.200
18	L 253	OD Römstedt	2.400	2.400	2.500	2.400
19	L 254	OD Bad Bevensen Südost	3.300	3.900	3.500	1.200
20	L 254	OD Oetzen	3.700	4.100	4.000	1.600
21	L 270	OD Bad Bodenteich	3.700	5.100	4.900	1.600
22	L 270	OD Wittingen Nord	4.400	7.100	6.700	1.100
23	L 289	OD Ehra West	2.900	3.800	3.700	--- **)
24	K 29	OD Knesebeck	1.900	2.300	2.300	500
25	K 42	OD Bienenbüttel	2.900	4.300	4.300	1.900

*) Belastungswerte in Tappenbeck in den Abbildungen nicht dargestellt

***) im Planfall Abstufung zur Gemeindestraße mit Rückbau im Bereich der A 39-Querung

**Tabelle 8.3: Belastungsdifferenzen in ausgewählten Ortsdurchfahrten, DTV in Kfz/24h
(grünliche Markierung = Entlastung, rötliche Markierung = Mehrbelastung)**

VQ-Nr.	Straße	Ortsdurchfahrt	Differenz Prognosenullfall - Analyse	Differenz Bezugsfall - Prognosenullfall	Differenz Planfall - Bezugsfall
1	B 4	OD Melbeck	+2.100	+1.100	-4.900
2	B 4	OD Jelmstorf	+1.500	+700	-7.300
3	B 4	OD Tätendorf	+1.800	+1.700	-7.600
4	B 4	OD Uelzen Nord	+2.300	+1.400	-7.800
5	B 71	OD Wellendorf	+700	-600	-2.200
6	B 71	OD Bergen (Dumme) West	+700	-600	-2.100
7	B 191	OD Eschede	+1.000	0	+2.000
8	B 191	OD Stöcken West	+600	+400	+2.200
9	B 216	OD Barendorf Ost	+2.700	-1.200	-4.300
10	B 244	OD Wittingen-Glüsingen	+100	+100	+2.200
11	B 244	OD Ohrdorf	+3.000	-600	-5.000
12	B 248	OD Ehra Süd	+3.900	-800	-9.300
13	B 248	OD Jembke Nord	+2.900	-900	-10.300
14	B 248	OD Tappenbeck Nord *)	+700	-1.100	-7.200
15	L 232	OD Altenmedingen	+200	+200	+100
16	L 233	OD Ebstorf	+3.700	-1.300	-3.200
17	L 252	OD Bad Bevensen Ost	0	0	+2.000
18	L 253	OD Römstedt	0	+100	-100
19	L 254	OD Bad Bevensen Südost	+600	-400	-2.300
20	L 254	OD Oetzen	+400	-100	-2.400
21	L 270	OD Bad Bodenteich	+1.400	-200	-3.300
22	L 270	OD Wittingen Nord	+2.700	-400	-5.600
23	L 289	OD Ehra West	+900	-100	-3.700**)
24	K 29	OD Knesebeck	+400	0	-1.800
25	K 42	OD Bienenbüttel	+1.400	0	-2.400

*) Belastungswerte in Tappenbeck in den Abbildungen nicht dargestellt

***) im Planfall Abstufung zur Gemeindestraße

8.3 Weiträumige Wirkungen

Strombündel A 39 (nördlich Lüneburg)

→ Abbildung 32

Die A 39 westlich des PA 1 wird im Planfall von rund 60.500 Kfz/24h befahren, das sind rund 11.500 Kfz/24h mehr als im Bezugsfall. Hiervon fahren südlich Lüneburg noch rund 22.000 Kfz/24h und südlich Uelzen noch rund 16.100 Kfz/24h auf der A 39. Von den 60.500 Kfz/24h er-

reichen rund 11.000 Kfz/24h über die A 39 die A 2 südlich Wolfsburg, die Hälfte davon im Schwerverkehr. Damit sind rund 82% des Verkehrs auf der A 39 Quell- und Zielverkehr der Region Lüneburg bis Gifhorn/Wolfsburg und 18% Durchgangsverkehr.

Weiträumige Belastungsdifferenzen 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 -8.000 Kfz/24h) und die A 14 im Osten (-3.000 bis -4.000 Kfz/24h). Die Entlastungen auf der A 24 zwischen Hamburg-Ost und Schwerin-Süd entsprechen denen auf der nördlichen 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 (2012), Prognosenullfall (2030), Bezugsfall ohne A 39/B 190n (2030) und Planfall mit A 39/B 190n (2030).

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

BAB-Querschnitt	Analyse (2012)	Prognose-nullfall (2030)	Bezugsfall ohne A 39 (2030)	Planfall mit A 39 (2030)
A 2 westlich AK Hannover Ost	82.000	90.800	90.300	90.100
A 2 östlich AK Hannover Ost	86.900	100.000	98.500	94.700
A 2 westlich AK Magdeburg	73.500	88.100	85.100	86.500
A 7 südlich AK Maschen	65.000	89.800	87.400	80.400
A 7 nördlich AK Hannover-Ost	56.800	71.500	71.600	64.400
A 7 südlich AK Hannover-Ost	69.900	76.700	80.900	79.500
A 14 östlich Ludwigslust	---	---	14.600	12.500
A 14 nördlich AK Magdeburg	7.300	7.800	24.000	20.400
A 24 östlich AK HH-Ost	46.400	54.400	52.800	51.300
A 39 nördlich AK Wolfsburg/Königslutter	42.800	44.100	42.300	57.500
A 39 östlich AK Maschen	46.100	65.000	63.200	72.800
A 39 nordwestlich Lüneburg	36.500	50.800	49.000	60.500
A 391 nördlich AK Braunschweig-Nord	28.900	31.300	34.900	31.100

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

BAB-Querschnitt	Differenz Prognosenußfall - Analyse	Differenz Bezugsfall - Prognosenußfall	Differenz Planfall - Bezugsfall
A 2 westlich AK Hannover Ost	+8.800	-500	-200
A 2 östlich AK Hannover Ost	+13.100	-1.500	-3.800
A 2 westlich AK Magdeburg	+14.600	-3.000	+1.400
A 7 südlich AK Maschen	+24.800	-2.400	-7.000
A 7 nördlich AK Hannover-Ost	+14.700	+100	-7.200
A 7 südlich AK Hannover-Ost	+6.800	+4.200	-1.400
A 14 östlich Ludwigslust	---	+14.600	-2.100
A 14 nördlich AK Magdeburg	+500	+16.200	-3.600
A 24 östlich AK HH-Ost	+8.000	-1.600	-1.500
A 39 nördlich AK Wolfsburg/Königslutter	+1.300	-1.800	+15.200
A 39 östlich AK Maschen	+18.900	-1.800	+9.600
A 39 nordwestlich Lüneburg	+14.300	-1.800	+11.500
A 391 nördlich AK Braunschweig-Nord	+2.400	+3.600	-3.800

8.4 Knotenströme

In Anlage 1 sind die Knotenströme im Zuge der A 39 zwischen der AS Lüneburg-Nord und der AS Weyhausen sowie der B 190n zwischen der B 4 und der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt sowohl für den Gesamtverkehr (Kfz/24h) als auch für den Schwerverkehr (Lkw/24h) dargestellt.

9 Zusammenfassung

Datengrundlagen

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung für die A 39 ist das Verkehrsmodell Niedersachsen, das für 2012 auf der Basis der SVZ 2010 und ergänzender Zählwerte aus 2012 kalibriert und für die Zwecke der VU A 39 fortgeschrieben wird. Basis für die Prognose 2030 ist die Verflechtungsprognose des BMVI sowie sonstige aktuelle Daten.

Netzfälle

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

- Analysefall (Verkehr 2012 im Netz 2012)
- Prognosenufall (Verkehr 2030 im Netz 2012)
- Bezugsfall (Verkehr 2030 im Netz 2030 ohne A 39/B 190n) und
- Planfall (Verkehr 2030 im Netz 2030 mit A 39/B 190n)

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 Eschede und Stöcken im Zuge der B 191 sowie die Ortslage Bad Bevensen im Zuge der L 252 mit Mehrbelastungen um +2.000 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 um 61.000 Kfz/24h, davon sind etwa 9.000 Lkw/24h. Südlich Lüneburg sinken die Belastungen auf Werte um 29.000 Kfz/24h. Rund 11.000 Kfz/24h (davon die Hälfte Schwerverkehr) sind Durchgangsverkehr zwischen der A 39 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 -8.000 Kfz/24h entlastet, die östlich gelegene A 14 um bis zu -4.000 Kfz/24h.

Anlage 1: Knotenströme

Anlage 1.1: Knotenströme A 39/B 190n Gesamtverkehr, DTV 2030

Knoten 1: A 39 / L 216

Kfz/24h	A 39 NW	K 46 Nord	A 39 SO	L 216 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	1.100	21.425	7.275	29.800	60.500
K 46 Nord	1.100	---	4.150	3.250	8.500	16.700
A 39 SO	22.475	3.850	---	5.925	32.250	64.300
L 216 Süd	7.125	3.250	6.475	---	16.850	33.300
Summe	30.700	8.200	32.050	16.450		

Knoten 2: A 39 / B 209

Kfz/24h	A 39 NW	B 209 Nord	A 39 SO	Bockel.str.	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	4.025	24.375	3.600	32.000	64.300
B 209 Nord	4.325	---	5.225	4.550	14.100	27.900
A 39 SO	24.000	5.450	---	1.275	30.725	61.300
Bockelmannstr.	3.975	4.325	975	---	9.275	18.700
Summe	32.300	13.800	30.575	9.425		

Knoten 3: A 39 / K 53

Kfz/24h	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbst.L.str.	Hölderl.str.	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	325	1.325	27.575	1.350	30.575	61.300
K 53 Ost	375	---	25	275	450	1.125	2.200
A 39 Süd	1.475	25	---	1.200	3.425	6.125	12.300
Erbst.L.str.	27.950	300	1.500	---	1.325	31.075	61.900
Hölderlinstr.	925	425	3.325	1.775	---	6.450	13.000
Summe	30.725	1.075	6.175	30.825	6.550		

Knoten 4: A 38 / Bleckeder Landstr.

Kfz/24h	A 39 Nord	Bleck. Ost	A 39 Süd	Bleck. West	Stadtk. Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	200	25.300	3.400	1.950	30.850	61.900
Bleck. Ost	200	---	275	100	25	600	1.200
A 39 Süd	25.400	275	---	2.650	50	28.375	56.400
Bleck. West	3.275	100	2.425	---	1.525	7.325	14.900
Stadtk. Süd	2.175	25	25	1.425	---	3.650	7.200
Summe	31.050	600	28.025	7.575	3.550		

Knoten 5: A 39 / B 4

Kfz/24h	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	18.000	9.450	27.450	56.400
A 39 Südost	19.500	---	---	19.500	37.500
B 4 Süd	9.450	---	---	9.450	18.900
Summe	28.950	18.000	9.450		

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	---	3.150	13.050	1.775	17.975	37.500
B 216 Ost	3.400	---	100	2.025	5.525	11.000
A 39 Süd	13.750	100	---	1.100	14.950	29.600
B 216 West	2.375	2.225	1.500	---	6.100	11.000
Summe	19.525	5.475	14.650	4.900		

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	---	375	13.350	950	14.675	29.600
L 232 Ost	375	---	900	950	2.225	4.500
A 39 Süd	13.650	950	---	25	14.625	28.900
L 232 West	900	950	25	---	1.875	3.800
Summe	14.925	2.275	14.275	1.925		

Knoten 8: A 39 / L 252

Kfz/24h	A 39 Nord	K 41 Nord	L 252 Ost	A 39 Süd	L 252 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	250	225	13.400	375	14.250	28.900
K 41 Nord	275	---	25	425	125	850	1.700
L 252 Ost	250	25	---	50	225	550	1.100
A 39 Süd	13.775	450	50	---	1.175	15.450	30.500
L 252 West	350	125	250	1.175	---	1.900	3.800
Summe	14.650	850	550	15.050	1.900		

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	---	1.175	10.950	2.850	14.975	30.500
B 191 Ost	1.250	---	950	2.100	4.300	8.400
A 39 Süd	11.375	850	---	225	12.450	24.600
B 191 West	2.900	2.075	250	---	5.225	10.400
Summe	15.525	4.100	12.150	5.175		

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	---	1.000	10.925	225	12.150	24.600
B 71 Ost	1.050	---	225	1.500	2.775	5.500
A 39 Süd	11.175	225	---	1.750	13.150	26.100
B 71 West	225	1.500	1.800	---	3.525	7.000
Summe	12.450	2.725	12.950	3.475		

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	---	450	12.050	425	12.925	26.100
L 265 Ost	500	---	850	525	1.875	3.700
A 39 Süd	12.275	825	---	<25	13.100	26.000
L 265 West	400	550	<25	---	950	1.900
Summe	13.175	1.825	12.900	950		

Knoten 12: A 39 / B 190n

Kfz/24h	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	1.275	10.950	675	12.900	26.000
B 190n Ost	1.375	---	1.275	2.725	5.375	10.800
A 39 Süd	11.050	1.425	---	2.200	14.675	29.100
B 190n West	675	2.725	2.200	---	5.600	11.200
Summe	13.100	5.425	14.425	5.600		

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	---	1.450	12.375	650	14.475	29.100
B 244 Ost	1.500	---	950	1.375	3.825	7.600
A 39 Süd	12.475	950	---	375	13.800	27.500
B 244 West	650	1.375	375	---	2.400	4.800
Summe	14.625	3.775	13.700	2.400		

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	---	250	12.325	1.100	13.675	27.500
L 286 Ost	250	---	1.200	1.325	2.775	5.600
A 39 Süd	12.525	1.200	---	475	14.200	28.200
L 286 West	1.050	1.375	475	---	2.900	5.800
Summe	---	250	12.325	1.100	13.675	27.500

Knoten 15: A 39 / B 248 / L 289

Kfz/24h	A 39 Nord	B 248 Ost	A 39 Süd	L 289 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	625	12.500	850	13.975	28.200
B 248 Ost	650	---	2.425	1.200	4.275	8.800
A 39 Süd	12.725	2.675	---	600	16.000	31.500
L 289 West	850	1.225	575	---	2.650	5.300
Summe	14.225	4.525	15.500	2.650		

Knoten 16: A 39 / B 188

Kfz/24h	A 39 Nord	B 188 Ost	K 46 Ost	PKW-Parkpl	A 39 Süd	B 188 West	Zufahrt GE	B 248 Nwest	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	1.950	25	50	13.225	150	100	25	15.525	31.500
B 188 Ost	2.200	---	<25	300	7.250	8.625	475	1.450	20.300	43.000
K 46 Ost	25	<25	---	100	2.325	75	<25	25	2.550	3.300
PKW-Parkpl	50	300	100	---	375	75	<25	50	950	1.900
A 39 Süd	13.425	9.800	525	375	---	1.925	200	1.500	27.750	54.600
B 188 West	150	8.750	75	75	1.850	---	75	850	11.825	23.600
Zufahrt GE	100	475	<25	<25	200	75	---	100	950	1.900
B 248 Nwest	25	1.425	25	50	1.625	850	100	---	4.100	8.100
Summe	15.975	22.700	750	950	26.850	11.775	950	4.000		

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

Kfz/24h	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
B 4 Nord	---	550	1.400	2.425	4.375	8.700
B 190n Ost	550	---	75	2.025	2.650	5.300
B 4 Süd	1.400	75	---	25	1.500	3.000
B190n West	2.375	2.025	25	---	4.425	8.900
Summe	4.325	2.650	1.500	4.475		

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

Kfz/24h	L 265 Nord	B 190n Ost	L265 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
L 265 Nord	---	475	100	325	900	1.800
B 190n Ost	475	---	200	2.325	3.000	6.000
L265 Süd	100	200	---	<25	300	600
B 190n West	325	2.325	<25	---	2.650	5.300
Summe	900	3.000	300	2.650		

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

Kfz/24h	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
L 270 Nord	---	2.225	75	50	2.350	4.700
B 190n Ost	2.250	---	425	2.925	5.600	11.200
L 270 Süd	75	450	---	25	550	1.100
B 190n West	25	2.925	50	---	3.000	6.000
Summe	2.350	5.600	550	3.000		

Knoten B 190n 4: B 190n / L 7 (östl. A 39)

Kfz/24h	L 7 Nord	B 190n Ost	L 7 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
L 7 Nord	---	50	25	25	100	200
B 190n Ost	50	---	<25	4.700	4.750	9.500
L 7 Süd	25	<25	---	675	700	1.400
B 190n West	25	4.700	675	---	5.400	10.800
Summe	100	4.750	700	5.400		

Anlage 1.2: Knotenströme A 39/B 190n Schwerverkehr > 3,5 t zGG, DTV 2030

Knoten 1: A 39 / L 216

Lkw/24h	A 39 NW	K 46	A 39 SW	L 216	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	90	3.945	295	4.330	8.800
K 46	80	---	205	110	395	800
A 39 SW	4.100	205	---	225	4.530	8.930
L 216	290	110	250	---	650	1.280
Summe	4.470	405	4.400	630		

Knoten 2: A 39 / B 209

Lkw/24h	A 39 NW	B 209 Nord	A 39 SW	Bockel.str.	Summe	Querschnitt
A 39 NW	---	265	3.960	180	4.405	8.940
B 209 Nord	275	---	395	175	845	1.700
A 39 SW	4.080	410	---	100	4.590	9.020
Bockel.str.	180	180	75	---	435	890
Summe	4.535	855	4.430	455		

Knoten 3: A 39 / K 53

Lkw/24h	A 39 Nord	K 53 Ost	A 39 Süd	Erbst.L.str.	Hölderl.str.	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	10	40	4.320	65	4.435	9.020
K 53 Ost	5	---	<5	5	5	15	40
A 39 Süd	60	<5	---	25	10	95	190
Erbst.L.str.	4.460	10	35	---	70	4.575	9.010
Hölderl.str.	60	5	20	85	---	170	320
Summe	4.585	25	95	4.435	150		

Knoten 4: A 38 / Bleckeder Landstr.

Lkw/24h	A 39 Nord	Bleck. Ost	A 39 Süd	Bleck. West	Stadtk. Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	10	4.140	235	60	4.445	9.010
Bleck. Ost	10	---	15	10	<5	35	70
A 39 Süd	4.255	15	---	190	10	4.470	8.830
Bleck. West	215	10	200	---	20	445	900
Stadtk. Süd	85	<5	5	20	---	110	200
Summe	4.565	35	4.360	455	90		

Knoten 5: A 38 / B 4

SV/24h	A 39 Nord	A 39 Südost	B 4 Süd	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	3.920	495	4.415	8.830
A 39 Südost	3.920	---	---	3.920	7.840
B 4 Süd	495	---	---	495	990
Summe	4.415	3.920	495		

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	---	220	3.480	105	3.805	7.840
B 216 Ost	230	---	5	75	310	620
A 39 Süd	3.660	5	---	240	3.905	7.660
B 216 West	145	85	270	---	500	920
Summe	4.035	310	3.755	420		

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	---	15	3.610	135	3.760	7.660
L 232 Ost	15	---	120	45	180	360
A 39 Süd	3.750	120	---	<5	3.870	7.600
L 232 West	135	45	<5	---	180	360
Summe	3.900	180	3.730	180		

Knoten 8: A 39 / L 252

Lkw/24h	A 39 Nord	K 41 Nord	L 252 Ost	A 39 Süd	L 252 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	25	20	3.645	40	3.730	7.600
K 41 Nord	25	---	<5	75	15	115	240
L 252 Ost	20	<5	---	5	20	45	90
A 39 Süd	3.795	85	5	---	105	3.990	7.820
L 252 West	30	15	20	105	---	170	350
Summe	3.870	125	45	3.830	180		

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	---	215	3.195	430	3.840	7.820
B 191 Ost	230	---	180	300	710	1.390
A 39 Süd	3.315	170	---	35	3.520	6.930
B 191 West	435	295	35	---	765	1.530
Summe	3.980	680	3.410	765		

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	---	65	3.320	25	3.410	6.930
B 71 Ost	65	---	35	80	180	360
A 39 Süd	3.435	35	---	230	3.700	7.290
B 71 West	20	80	235	---	335	670
Summe	3.520	180	3.590	335		

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	3.515	20	3.585	7.290
L 265 Ost	55	---	75	25	155	310
A 39 Süd	3.630	80	---	<5	3.710	7.300
L 265 West	20	25	<5	---	45	90
Summe	3.705	155	3.590	45		

Knoten 12: A 39 / B 190n

Lkw/24h	A 39 Nord	B 190n Ost	A 39 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	380	3.170	40	3.590	7.300
B 190n Ost	375	---	95	340	810	1.630
A 39 Süd	3.290	105	---	170	3.565	7.000
B 190n West	45	335	170	---	550	1.100
Summe	3.710	820	3.435	550		

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	---	130	3.255	55	3.440	7.000
B 244 Ost	140	---	50	80	270	540
A 39 Süd	3.370	50	---	20	3.440	6.760
B 244 West	50	90	15	---	155	310
Summe	3.560	270	3.320	155		

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	---	20	3.230	70	3.320	6.760
L 286 Ost	25	---	105	70	200	400
A 39 Süd	3.345	110	---	80	3.535	6.950
L 286 West	70	70	80	---	220	440
Summe	3.440	200	3.415	220		

Knoten 15: A 39 / B 248 / L 289

Lkw/24h	A 39 Nord	B 248 Ost	A 39 Süd	L 289 West	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	150	3.190	75	3.415	6.950
B 248 Ost	140	---	190	110	440	900
A 39 Süd	3.320	205	---	40	3.565	6.980
L 289 West	75	105	35	---	215	440
Summe	3.535	460	3.415	225		

Knoten 16: A 39 / B 188

SV/24h	A 39 Nord	B 188 Ost	K 46 Ost	A 39 Süd	B 188 West	Zufahrt GE	B 248 Nwest	Summe	Querschnitt
A 39 Nord	---	175	<5	3.185	5	50	<5	3.415	6.980
B 188 Ost	210	---	<5	705	155	30	25	1.125	2.310
K 46 Ost	<5	<5	---	85	<5	<5	<5	85	120
A 39 Süd	3.300	795	35	---	155	65	100	4.450	8.750
B 188 West	5	160	<5	165	---	5	10	345	680
Zufahrt GE	50	30	<5	60	10	---	5	155	310
B 248 Nwest	<5	25	<5	100	10	5	---	140	280
Summe	3.565	1.185	35	4.300	335	155	140		

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

Lkw/24h	B 4 Nord	B 190n Ost	B 4 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
B 4 Nord	---	80	90	275	445	890
B 190n Ost	80	---	<5	250	330	660
B 4 Süd	95	<5	---	<5	95	190
B190n West	270	250	5	---	525	1.050
Summe	445	330	95	525		

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

Lkw/24h	L 265 Nord	B 190n Ost	L265 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
L 265 Nord	---	25	10	20	55	110
B 190n Ost	25	---	10	310	345	690
L265 Süd	10	10	---	<5	20	40
B 190n West	20	310	<5	---	330	660
Summe	55	345	20	330		

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

Lkw/24h	L 270 Nord	B 190n Ost	L 270 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
L 270 Nord	---	170	<5	<5	170	340
B 190n Ost	170	---	35	345	550	1.100
L 270 Süd	<5	40	---	<5	40	80
B 190n West	<5	340	5	---	345	690
Summe	170	550	40	345		

Knoten B 190n 4: B 190n / L 7 (östl. A 39)

Lkw/24h	L 7 Nord	B 190n Ost	L 7 Süd	B190n West	Summe	Querschnitt
L 7 Nord	---	5	<5	<5	5	10
B 190n Ost	5	---	<5	700	705	1.410
L 7 Süd	<5	<5	---	115	115	230
B 190n West	<5	700	115	---	815	1.630
Summe	5	705	115	815		