

# Raumordnungsverfahren zur A 39

## Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung

Auftraggeber: Stadt Lüneburg

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert  
Am Friedenstal 1-3  
30627 Hannover  
Fon: 0511 / 571079  
Fax: 0511 / 563443  
E-mail: schubert-ing.gem@t-online.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller  
Dipl.-Ing. G. Knoche

Hannover, im Juni 2006



## 1. Einleitung zur Stellungnahme

Die Stadt Lüneburg hat unsere Ingenieurgemeinschaft im Rahmen des laufenden Raumordnungsverfahrens beauftragt, zu der dem Verfahren zugrunde liegenden **Verkehrsuntersuchung zur A 39 der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co,KG** aus Sicht der Stadt Lüneburg Stellung zu nehmen. Gleichzeitig hat uns die Stadt mit einer Aktualisierung der Verkehrsanalysen und Prognosen des Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 2001 beauftragt. Dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2001 liegen Verkehrs- und Strukturdaten aus den Jahren 1999 und 2000 zugrunde. Zu diesem Zeitpunkt gab es noch keine konkreten Aussagen zur Planung der A 39. Zwischenzeitlich ist es zu weiteren Verkehrs- und Strukturentwicklungen im Bereich der Stadt Lüneburg gekommen, so dass die Verkehrsprognosen insbesondere unter Einbeziehung der A 39 nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entsprechen.

Die Untersuchungen zur Aktualisierung des VEP haben mit der Durchführung neuer Verkehrszählungen im Raum Lüneburg im Juni 2006 begonnen. Ergebnisse aus der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans sind für Herbst 2006 zu erwarten. Wesentliche Ziele des neuen Verkehrsentwicklungsplans sind die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen verschiedener Trassenvarianten der A 39 auf den Raum Lüneburg und die Darstellung der daraus abzuleitenden Konsequenzen mit den erforderlichen Ausbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz.

Für die hier zu erarbeitende Stellungnahme hat uns die Stadt Lüneburg den gesamten **Planungsordner des Verfahrensträgers** zum Raumordnungsverfahren der A 39 „**Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen, Geschäftsbereich Lüneburg**“ zur Verfügung gestellt. Nach Durchsicht des Planungsordners und weiterer Rückfragen zum Verständnis der Erläuterungen im Planungsordner beim Geschäftsbereich Lüneburg wurde die folgende Stellungnahme erarbeitet, die sich insbesondere auf die Aussagen der Verkehrsuntersuchung und der Wahl der Vorzugsvariante einschließlich der Wirkungen bezieht. Da das vorliegende Datenmaterial für einzelne Bereiche keine detaillierten Angaben liefert, wurden zum Vergleich und zu weiteren Beurteilung vorliegende Verkehrsdaten der Stadt Lüneburg aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2001 herangezogen.

## 2. Grundlagen der Verkehrsuntersuchung zur A 39

Die Verkehrsuntersuchung zur A 39 baut auf einer Verkehrsanalyse 2003 auf. Zum Eichen des untersuchten Straßennetzes wurden Zählergebnisse aus der DTV-Zählung 2000 und nur in sehr geringem Umfang ergänzende Einzelzählungen von 2003 (im äußeren Bereich des Raumes Lüneburg nur von zwei Zählstellen) herangezogen. Vorliegende aktuelle Verkehrsuntersuchungen mit umfangreichen Zählungen, u. a. VEP Stadt Lüneburg von 2001, wurden nach Durchsicht des vorgelegten Datenmaterials aus dem Planungsordner nicht berücksichtigt. Hieraus lässt sich schließen, dass das erarbeitete Verkehrsmodell insbe-

sondere für den verkehrlich hoch belasteten Raum Lüneburg im Umfeld der Planungsmaßnahme A 39 ungenau ist.

Diese Ungenauigkeit setzt sich bei den Prognosen und Berechnungen der Planungsalternativen fort. Wenn aufgrund dieser Ungenauigkeiten Aussagen über die Verkehrsabwicklung auf der A 39 und der Anschlussstrecken im Bereich der Stadt Lüneburg getroffen werden, sind diese Ergebnisse in Frage zu stellen. Abweichungen von bis zu 10.000 Kfz/ Tag auf den Streckenabschnitten der A 39 und den Anschlussstrecken im Vergleich zu aktuellen Zählergebnissen und Prognosen auf der Grundlage des VEP können nicht wegdiskutiert werden (siehe beiliegende **Tabelle und Übersichtsplan zu dem Belastungsvergleich der Verkehrsdaten unterschiedlicher Grundlagen auf vergleichbaren Straßenabschnitten - Abb. 1**).

### 3. Verkehrsprognose

In der Verkehrsuntersuchung ist eine Verkehrsprognose für das Jahr 2015 aufgestellt worden. Hier sollte besser der Prognosehorizont 2020 verwendet werden.

Die Prognosezuwächse betragen laut Verkehrsuntersuchung 23 % im Personenverkehr und 46 % im Lkw-Verkehr. Diese Zuwächse sind im Straßennetz im Raum Lüneburg ohne A 39 (Bezugsnetz) nicht nachzuvollziehen. Zwar sind für die beiden Hauptzufahrten A 250 aus Norden westlich der AS Nord und B 4 aus Süden nördlich Melbeck überdurchschnittliche Zuwächse von 39 % und 28 % von 2003 bis 2015 aus den Unterlagen abzulesen (bezogen auf 2000 liegen die Zuwächse auf der B 4 im Süden sogar bei über 40 %), die übrigen Straßenabschnitte im Zuge der B 4 und weitere Anschlussstrecken zeigen jedoch deutlich unterdurchschnittliche Zuwächse oder zum Teil sogar Verkehrsrückgänge zwischen Analyse und Prognose auf (s. **Tabellenübersicht**).

So weisen insbesondere die hier kritisch zu betrachtenden Abschnitte der B 4 im Nordosten von Lüneburg als mögliche Strecken einer A 39 Verkehrsabnahmen zwischen Analyse und Prognose auf, was auf die bereits erwähnten Ungenauigkeiten des Verkehrsmodells zurückzuführen ist. Für den Abschnitt der B 4 zwischen AS Erbstorf und AS Stadtkoppel werden 37.000 Kfz/Tag prognostiziert. Der aufbauend auf den Untersuchungen zum VEP und der A 39 abgeschätzte **Analysewert „2003“** liegt jedoch bereits bei 41.000 Kfz/Tag. Im Rahmen des VEP Lüneburg wurden für diesen Abschnitt sogar 51.000 Kfz/Tag prognostiziert. Hier sind offensichtliche Mängel im Verkehrsmodell der Verkehrsuntersuchung zur A 39 festzustellen.

Das angewandte großräumige Verkehrsmodell kann sicher für nachgeordnete Bereiche und Zentren im Untersuchungsraum plausible Werte liefern, jedoch nicht für das Oberzentrum Lüneburg mit der erheblichen Verkehrsanziehung auf den gesamten Raum und den starken innerstädtischen Verkehren, die zum Teil auch über die Abschnitte der B 4 im Zuge

der Ortsumgebung fließen. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass in den Prognoseansätzen die feststehenden Strukturplanungen der Stadt Lüneburg insbesondere im Bereich der A 39 nicht ausreichend berücksichtigt worden sind, obwohl in der UVS die Bebauungs- und Vorhabenspläne z. B. zur Schlieffenkaserne erwähnt werden.

#### **4. Wahl der Vorzugsvariante**

Die Wahl der Vorzugsvariante im Bereich Lüneburg ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig nachvollziehbar. So wird im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung die Variante 2 mit einer Westumgehung aus verkehrlicher, städtebaulicher und raumordnerischer Sicht immer mit der Rangziffer 1 als beste ausgewiesen. Die untersuchte Variante 3 als Ostumgehung erhält die Rangziffer 4 und ist somit deutlich schlechter. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt für die beiden Varianten 2 und 3 ähnlich gute Werte. Die Vorzugsvariante baut jedoch auf Variante 3 auf, die nur aufgrund eines Untervariantenvergleichs zwischen verschiedenen Ostumgehungen und eines Hauptvariantenvergleichs für die gesamte A 39 gewählt wurde. Ein direkter Untervariantenvergleich zwischen den Varianten 2 und 3 für den Raum Lüneburg bis nördlich Uelzen zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18 wurde offensichtlich nicht durchgeführt.

Auch das Ergebnis des Untervariantenvergleichs zwischen den Ostvarianten GP 2-5/1 und GP 2-5/2 wird in Frage gestellt. Die zugrunde gelegten Verkehrsdaten sind mangelhaft bzw. teilweise erheblich zu niedrig (s. obige Ausführungen). Die Aussagen zu den Anschlussstellen für die Variante GP 2-5/1, dass mit nur geringen Änderungen der Signal-schaltungen oder Aufweitungen in den Knotenbereichen ein leistungsfähiger Verkehrsab-lauf erzielt werden kann, sind falsch. Hier werden im Gegensatz zu den getroffenen Aussa-gen erhebliche Ausbaumaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz erforderlich, wie noch im nächsten Kapitel angeführt wird.

Auch der Kostenvergleich zwischen den beiden Untervarianten wird angezweifelt. Die Kos-ten für die Variante GP 2-5/1 sind aufgrund der vielen Bauwerke, Lärmschutzmaßnahmen und Ausbaumaßnahmen an Knoten zu gering angesetzt worden. Dagegen kann die Varian-te GP 2-5/2 bei einer möglichen Verschiebung der Trasse nach Norden mit deutlich gerin-geren Eingriffen in die Bebauung auskommen, wodurch die Kosten gesenkt werden kön-nen.

#### **5. Beurteilung der Vorzugsvariante auf der Grundlage der Prognosen im VEP**

Um eine differenziertere Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der A 39 auf das städti-sche Straßennetz der Stadt Lüneburg abgeben zu können, wurden die Prognosen aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2001 herangezogen. Hierbei wurden zunächst die Progno-sen im VEP den aktuellen Entwicklungen und den Prognosen zur A 39 grob angepasst.

Hierauf aufbauend können gegenüber der Verkehrsuntersuchung zur A 39 differenzierte Aussagen zu den Prognosewerten auf der A 39 und den Anschlussstrecken im Straßennetz der Stadt Lüneburg getroffen werden.

Die Ergebnisse dieser vorläufigen Berechnungen gehen aus den beiliegenden **Abbildungen** hervor. Zunächst sind die **Prognosen im vorhandenen Straßennetz ohne A 39** auf der Grundlage des angepassten VEP in **Abbildung 2** dargestellt. Im weiteren Verfahren zur A 39 wird die Stadt Lüneburg neue abgestimmte Verkehrsprognosen auf der Grundlage der zur Zeit laufenden aktuellen Verkehrszählungen vorlegen.

Die Prognosebelastungen auf der A 39 werden nach den vorläufigen Berechnungen auf der Grundlage des VEP im kritischen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen „Adendorf / B 209“ und „Dahlenburger Landstraße / B 216“ deutlich über den prognostizierten Werten der Verkehrsuntersuchung zur A 39 von 47.000 bzw. 48.000 Kfz/Tag liegen. So werden mit Hilfe des Verkehrsmodells der Stadt Lüneburg für diesen Abschnitt der A 39 rd. 60.000 Kfz/Tag (**s. Abb. 3**) prognostiziert.

Auch die Verkehrsbelastungen der Anschlüsse sind entsprechend höher. Für die Hamburger Straße werden im Anschlussbereich nördlich der Straße Bei der Pferdehütte rd. 30.000 Kfz/Tag statt 17.000 Kfz/Tag wie in der Verkehrsuntersuchung A 39 prognostiziert. Auch für die Bockelmannstraße und insbesondere für den Anschluss an der Bleckeder Landstraße muss von deutlich höheren Belastungswerten ausgegangen werden. Die Bockelmannstraße weist nördlich der neu eröffneten Straßenverbindung „Lise-Meitner-Straße“ zwischen 29.000 und 30.500 Kfz/Tag gegenüber 26.000 Kfz/Tag in der VU A 39 auf. Für die Bleckeder Landstraße werden westlich des Anschlusses an die A 39 im VEP rd. 14.400 Kfz/Tag ausgewiesen, während aus der VU A 39 knapp 5.000 Kfz/Tag zu entnehmen sind.

Die Belastungsdifferenzen auf der Grundlage des VEP in **Abbildung 4** zeigen für das Lüneburger Straßennetz die problematischen Verkehrszunahmen auf. Durch die Vorzugsvariante der A 39 werden genau die heute schon problematischen Straßenabschnitte wie Hamburger Straße, Bockelmannstraße, Am Schifferwall, Reichenbachstraße, Lünertorstraße und Bleckeder Landstraße stärker belastet. Die Erbstorfer Landstraße muss rd. 7.000 Kfz/Tag zusätzlich aufnehmen und auch der Meisterweg wird mit 1.700 Kfz/Tag Mehrverkehr deutlich stärker belastet. Auf der Bockelmannstraße sind zwischen rd. 2.000 und 5.000 Kfz/Tag Mehrverkehr zu erwarten.

Dagegen sind in der VU „A 39“ auf dem südlichen Abschnitt der Ortsumgehung im Zuge der B 4 zwischen den Anschlüssen Melbeck und Dahlenburger Landstraße mit einer Verkehrsabnahme von nur 2.000 Kfz/Tag zu geringe Entlastungen durch die A 39 ermittelt worden, obwohl im Bereich Melbeck auf der B 4 Entlastungen zwischen 6.000 und 10.000 Kfz/Tag wiedergegeben werden. Im VEP der Stadt werden auf dem südlichen Abschnitt der OU/ B 4 Entlastungen bis zu 6.000 Kfz/Tag errechnet. Auch hier ist das Netzmodell zur A 39 nicht ausreichend plausibel.

Die dargestellten Knotenströme im Zuge der Bockelmannstraße in den **Abbildungen 5 und 6** zeigen die verkehrliche Problematik an den vorhandenen und geplanten Knoten auf. Die Geradeausströme im Zuge der Bockelmannstraße erreichen eine Größenordnung je Richtung von 9.000 bis 13.000 Kfz/Tag, so dass an den Knoten AS Adendorf / Bockelmannstraße-Nord, AS Adendorf / Bockelmannstraße-Süd, Erbstorfer Landstraße und Lise-Meitner-Straße der Ausbau auf zwei Geradeausfahrstreifen je Richtung erforderlich wird. Ein vierstreifiger Ausbau der Bockelmannstraße zwischen Adendorf und Reichenbachstraße ist daher für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs unvermeidlich. Ob die Knotenpunkte Reichenbachstraße / Bockelmannstraße / Am Schifferwall und Am Schifferwall / Lünertorstraße den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können, muss noch im Rahmen der weiteren Untersuchungen geprüft werden.

Auch die Abwicklung der Verkehrsströme im Abschnitt der A 39 zwischen den Anschlüssen Bleckeder Landstraße, Dahlenburger Landstraße und B 216 / L 221 ist aufgrund der vielen Anschlussrampen nicht nur für die Verkehrsteilnehmer problematisch. Hier werden darüber hinaus die erforderlichen Bauwerke zu erheblichen Beeinträchtigungen mit Zerschneidungen des in den letzten Jahren stark gewachsenen Industriegebietes Lüneburg-Ost führen. Zusätzlich verlaufen hier zwei stark belastete Straßenzüge mit der A 39 und der B 216 unmittelbar nebeneinander.

Neben den Prognoseberechnungen für die Vorzugsvariante wurde zusätzlich die Berechnung der Untervariante auf der B 4 (GP 2-5/2) mit den angepassten Werten aus dem VEP vorgenommen. Diese Werte sind ebenfalls den beiliegenden **Abbildungen 7 und 8** zu entnehmen. Bei dieser Untervariante treten maximale Belastungen auf der A 39 / B 4 von rd. 65.000 Kfz/Tag im Abschnitt zwischen Erbstorfer Landstraße und Bleckeder Landstraße (Stadtkoppel) auf.

## 6. Fazit der Stellungnahme

Wie die Ausführungen zeigen, weisen die der Vorzugsvariante zugrundegelegten Daten Mängel auf, so dass der vorgenommene Abwägungsprozess nicht ausreichend gestützt werden kann. Auch wurden im Raum Lüneburg nicht alle Teil- bzw. Untervarianten miteinander verglichen. Es fehlt ein direkter Vergleich zwischen einer Ost- und Westumgehung Lüneburg zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18.

Die erstellten Verkehrsprognosen weichen gerade in den kritischen Straßenabschnitten um bis zu 10.000 Kfz/Tag von den Prognosen der Stadt Lüneburg im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ab. Schon die Verkehrsdaten zur Analyse sind, soweit sie aus den Unterlagen überhaupt sichtbar sind, mangelhaft. Auch das Verkehrsmodell zur A 39 zeigt Mängel u. a. mit nicht nachvollziehbaren Verkehrsverlagerungen im Bereich der B 4.

Hier muss der Vorhabensträger nacharbeiten und nachvollziehbare Verkehrswerte liefern. Generell ist anzumerken, dass die vorgelegten Unterlagen zu den Verkehrsdaten im untersuchten Straßennetz insbesondere im Raum Lüneburg nicht ausreichend sind, wodurch eine Beurteilung und Nachvollziehbarkeit des Datenmaterials sehr erschwert wird.

Die Vorzugsvariante stellt für die Stadt Lüneburg den verkehrlich ungünstigsten Fall dar. Anstatt das Stadtgebiet von Verkehren zu entlasten, werden durch die zur Stadt hin dichtere Lage der A 39 und der Anschlussstellen im Nordosten genau die Straßen zusätzlich belastet, die bereits heute verkehrlich die größten Probleme aufweisen. Eine zusätzliche Belastung des städtischen Straßennetzes und angrenzender Wohngebiete erfolgt darüber hinaus durch den Entfall der Anschlussstelle an der Erbstorfer Landstraße. Die Entlastungen im südlichen Stadtgebiet finden dagegen in Bereichen statt, die heute verkehrlich unproblematisch sind.

- **Zusammenstellung der Kritikpunkte der Stellungnahme**

Im Folgenden werden die einzelnen Kritikpunkte nochmals zusammengefasst:

- Das erarbeitete Verkehrsmodell zur A 39 ist für den Raum des Oberzentrums Lüneburg zu ungenau und nicht plausibel.
- Die Verkehrsprognosen weichen um bis zu 10.000 Kfz/Tag von den Prognosen des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Lüneburg ab.
- In den Prognoseansätzen sind die feststehenden Strukturplanungen der Stadt Lüneburg nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Aussagen zu den Anschlussstellen für die Variante GP 2-5/1 mit nur geringen Änderungen der Signalschaltungen oder Aufweitungen in den Knotenbereichen sind falsch.
- Die Prognosebelastungen werden auf der A 39 nach den Berechnungen auf der Grundlage des VEP im kritischen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Adendorf / B 209 und Dahlenburger Landstraße deutlich über den prognostizierten Werten der VU zur A 39 liegen. Auch die Verkehrsbelastungen in den Anschlussbereichen sind zu niedrig.
- Durch die Vorzugsvariante werden die schon heute problematischen Straßenabschnitte im Norden und Osten der Stadt stärker belastet.
- Untersuchungen zur Verkehrsabwicklung und der Leistungsfähigkeiten zeigen, dass für die Bockelmannstraße aufgrund der vielen dicht aufeinander folgenden Knotenpunkten ein vierstreifiger Ausbau notwendig wird. Auch an weiteren Knotenpunkten und Straßenabschnitten sind erhebliche straßenbauliche Änderungen erforderlich (Hamburger Straße, Erbstorfer Landstraße, Bleckeder Landstraße). Eine Lärmuntersuchung für diese Abschnitte ist daher notwendig.

- Die Abwicklung des Verkehrs an den Knotenpunkten Reichenbachstraße / Bockelmannstraße / Am Schifferwall und Am Schifferwall / Lünertorstraße muss durch zusätzliche Leistungsfähigkeitsberechnungen nachgewiesen werden.
- Die Abwicklung der Verkehrsströme im Abschnitt zwischen den Anschlüssen Bleckeder Landstraße, Dahlenburger Landstraße und B 216 / L 221 ist aufgrund der vielen Anschlussrampen nicht verkehrssicher und zu kostenaufwändig. Die dafür notwendigen Bauwerke führen zu erheblichen Zerschneidungen des stark gewachsenen Industriegebietes Lüneburg-Ost.
- Im Raum Lüneburg wurden nicht alle Teil- und Untervarianten miteinander verglichen. Es fehlt ein Vergleich zwischen der Ost- und Westumgehung Lüneburg zwischen den Gelenkpunkten 1 und 18.
- Die Kosten für die Variante GP 2-5/1 sind aufgrund der vielen Bauwerke, Lärmschutzmaßnahmen und Ausbaumaßnahmen zu gering angesetzt worden.
- Die Variante GP 2-5/2 kann bei einer möglichen Verschiebung der Trasse nach Norden mit deutlich geringeren Eingriffen auskommen, wodurch die Kosten gesenkt werden.

Hannover, im Juni 2006



(Dipl.-Ing. G. Knoche)

## Anlagen

**Tabelle:** Belastungsvergleich für Straßenabschnitte im Bereich Lüneburg

**Abbildungen:**

- 1 Übersichtsplan zum Belastungsvergleich markierter Straßenabschnitte
- 2 Prognosebelastungen 2015 - vorhandenes Straßennetz
- 3 Prognosebelastungen 2015 - Vorzugsvariante A 39
- 4 Belastungsdifferenzen durch die A 39 - Vorzugsvariante
- 5 Vorzugsvariante: Knotenströme Bockelmannstraße-Nord
- 6 Vorzugsvariante: Knotenströme Bockelmannstraße-Süd
- 7 Prognosebelastungen 2015 - Variante auf vorhandener B 4
- 8 Belastungsdifferenzen durch die A 39 - Variante auf vorhandener B 4

stlgn.lüneb\_a39\_06b



Tabelle

### Belastungsvergleich für Straßenabschnitte im Bereich Lüneburg

Grundlage: DTV-Zählungen, Verkehrsuntersuchung zur A 39 und VEP Stadt Lüneburg  
Lage der Straßenabschnitte siehe Übersichtsplan (Abb. 1)

klassifizierte Straßen mit DTV-Zählstellen		ANALYSE					
		DTV Zst.-Nr.	DTV-W 2000 [Kfz/Tag]	DTV-W 2005 * [Kfz/Tag]	VEP 2001 [Kfz/Tag]	Analyse 2003 IVV [Kfz/Tag]	Analyse werte "2003" (1) [Kfz/Tag]
Abschnitt							
1	A250 AS Handorf - AS LG-Nord		25.872	35.233	29.530	***	32.400
2	B4 AS LG-Nord - AS Adendorf (B209)	4191	42.080	45.174	41.490	42.000	42.000
3	B4 AS Adendorf (B209) - AS Erbstorf (K53)	4192	40.300	43.006	38.300	***	41.700
4	B4 AS Erbstorf (K53) - AS Stadtkoppel				41.160	***	41.200
5	B4 AS Stadtkoppel - AS Dahlenburger Landstr. (B216)	4193	37.360	40.394	36.530	***	38.900
6	B4 AS Dahlenb. Landstr. (B216) - AS Wendisch Evern (K 37)	4194	32.330	33.599	31.100	***	33.000
7	B4 AS Wendisch Evern (K 37) - AS Deutsch Evern (K 52)	4195	26.450	27.893	26.660	***	27.200
8	B4 AS Deutsch Evern (K 52) - B 209	4196	23.510	26.794	23.400	24.000	24.000
9	B4 ndl. Melbeck	420	20.015	21.571	20.040	22.000	22.000
10	B4 sdl. Melbeck	3322	15.292	16.460	***	15.000	15.000
11	B209 zw. B4 und K10	4631	9.318	10.250	9.420	***	9.800
12	B209 ndl. B4	2093	28.947	28.881	28.550	***	28.900
13	B216 zw. B4 und L221	3323	20.590	21.183	20.800	***	20.900
14	B216 östl. L221	470		14.788	13.680	***	14.300
15	L221 ndl. B216	568	5.921		8.070	***	6.000
16	L216 (Hamburger Straße Mitte)	2164	19.409		18.270	***	19.500
17	L216 (west. Lüneburg)	2163	11.253		11.180	***	11.300

Stadtstraßen im Anschlussbereich zur A39 / B4		Zählwerte VEP 2001					
18	Hamburger Straße ndl. Bei der Pferdehütte		27.290		26.690	***	27.500
19	Bockelmannstr. zw. B4 alt und Erbstorfer Landstr.				19.260	***	19.500
20	Bockelmannstr. sdl. Erbstorfer Landstr.		23.530		22.600	***	24.000
21	Erbstorfer Landstr. westl. B4 alt				8.200	***	8.500
22	Erbstorfer Landstr. östl. B4 alt				12.570	***	13.000
23	Bleckeder Landstr. westl. Kreisel		9.910		10.500	***	10.000
24	Dahlenburger Landstr. westl. B 4		13.550		13.190	***	14.000

PROGNOSE 2015							
ohne A 39				mit A 39 (Vorzugsvariante)			
VEP [Kfz/Tag]	IVV (2)		VEP (3) [Kfz/Tag]	IVV (3)		VEP (3) [Kfz/Tag]	IVV (3) [Kfz/Tag]
	[Kfz/Tag]	[%]		[%]	[%]		
39.750	45.000	38,9	53.500	34,6	53.600	19,1	
45.400	47.000	11,9	56.700	24,9	57.000	21,3	
44.600	37.000	-11,3	60.250	35,1	47.000	27,0	
51.100	37.000	-10,2		17,9		27,0	
39.050	36.000	-7,5	57.450	47,1	48.000	33,3	
34.850	30.000	-9,1	29.350	-15,8	30.000	0,0	
31.100	28.000	2,9	25.000	-19,6	26.000	-7,1	
26.600	26.000	8,3	20.550	-22,7	24.000	-7,7	
22.300	28.000	27,3	14.800	-33,6	19.000	-32,1	
***	16.000	6,7	***		4.000	-75,0	
11.550	10.000	2,0	11.850	2,6	11.000	10,0	
32.100	29.000	0,3	32.100	0,0	25.800	-11,0	
23.600	23.000	10,0	9.250	-60,8	***		
15.350	13.000	-9,1	10.000	-34,9	8.000	-38,5	
7.400	8.000	33,3	9.600	29,7	5.000	-37,5	
22.150	17.000	-12,8	22.950	3,6	17.000	0,0	
12.600	7.000	-38,1	12.600	0,0	7.000	0,0	

29.600	16.600	-39,6	29.900	1,0	16.600	0,0	
22.950	21.000	7,7	30.200	31,6	26.000	23,8	
27.200	***		28.900	6,3	***		
10.750	***		15.850	47,4	***		
15.850	***		15.850	0,0	***		
14.400	7.600	-24,0	14.850	3,1	4.600	-39,5	
14.050	***		11.450	-18,5	***		

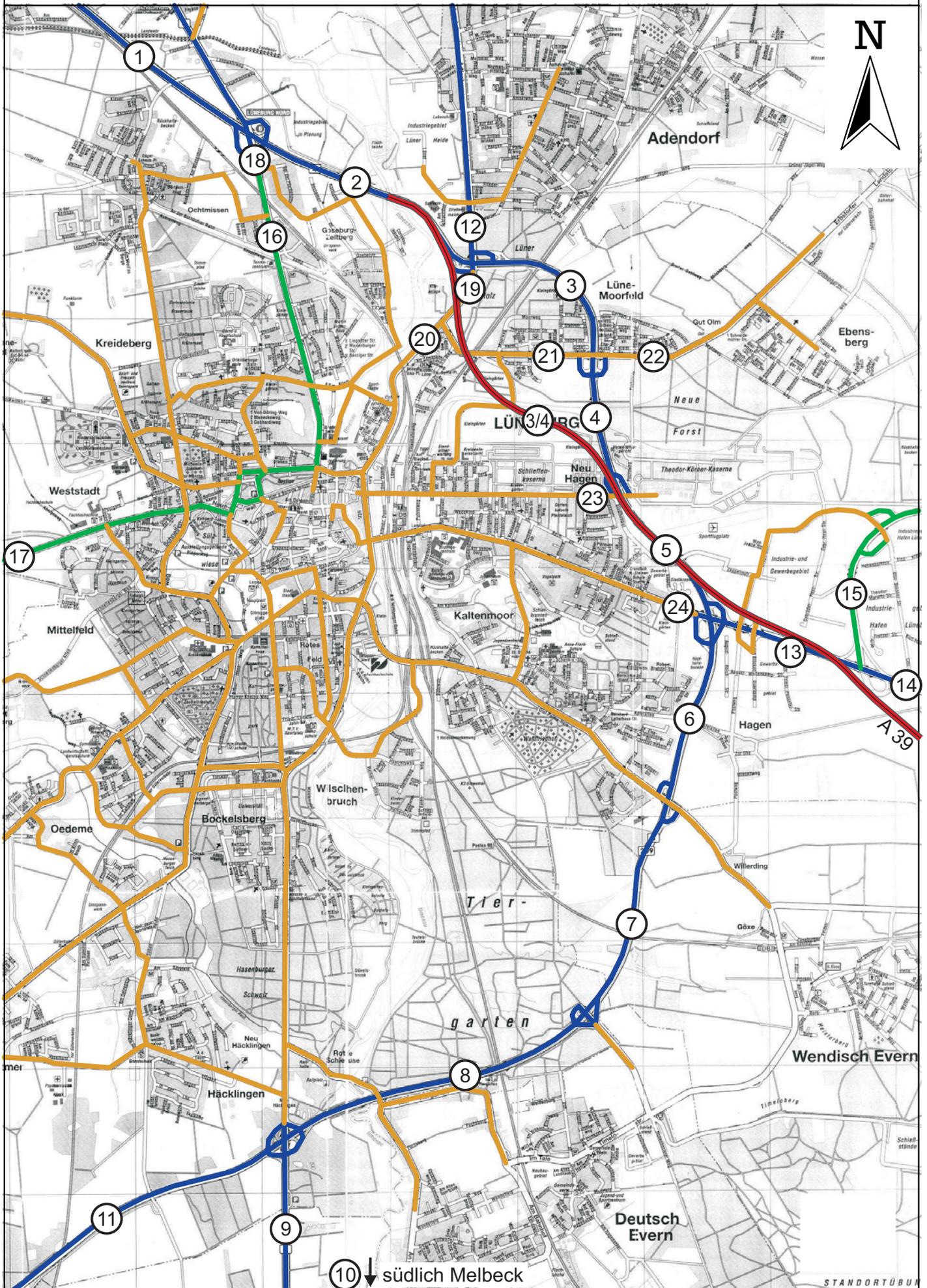
(\* ) vorläufige Werte (\*\*\*) keine Angaben

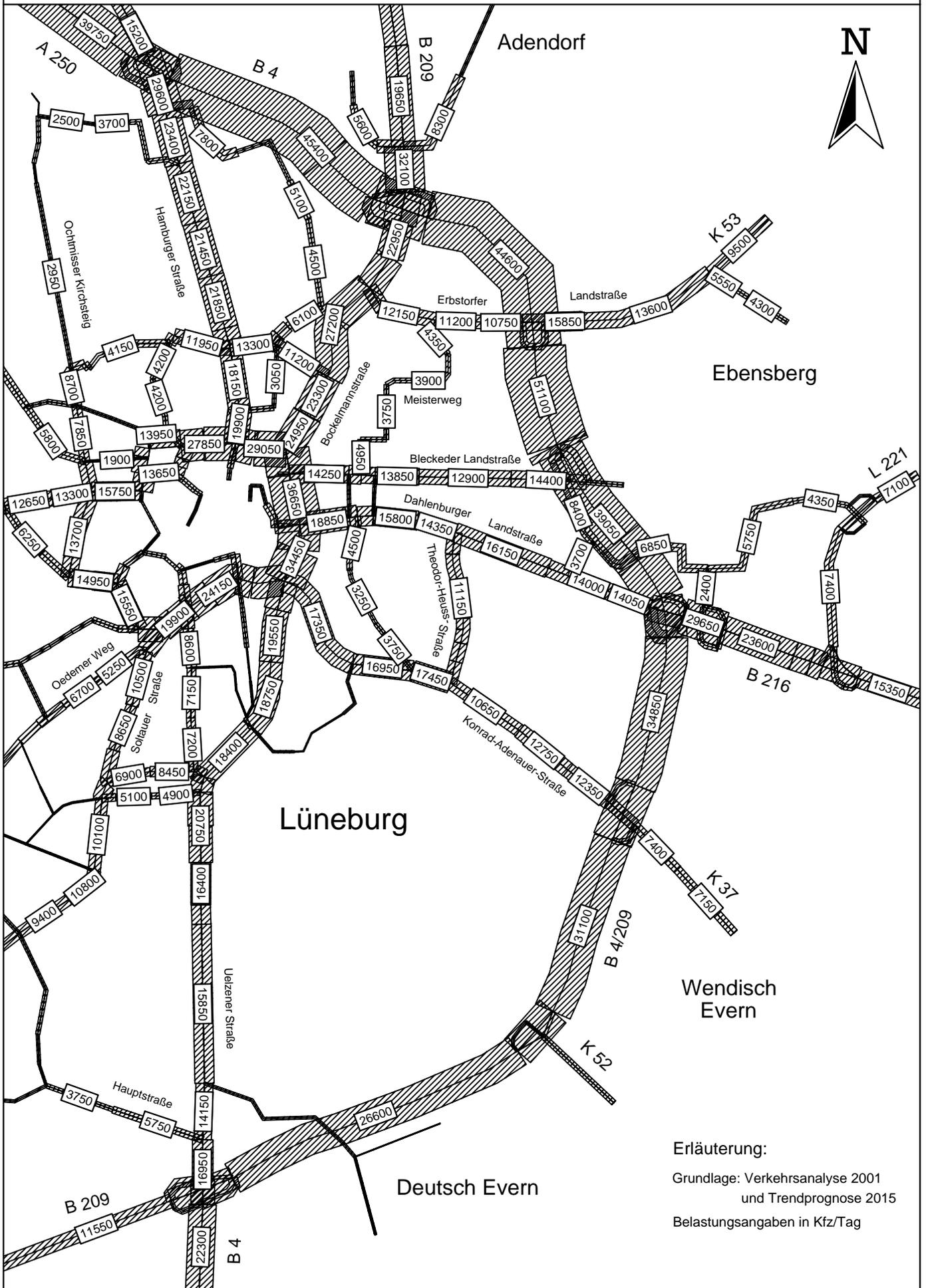
(1) abgeschätzte Werte für 2003

(2) prozentuale Veränderungen zwischen Prognose IVV und Analyse "2003"

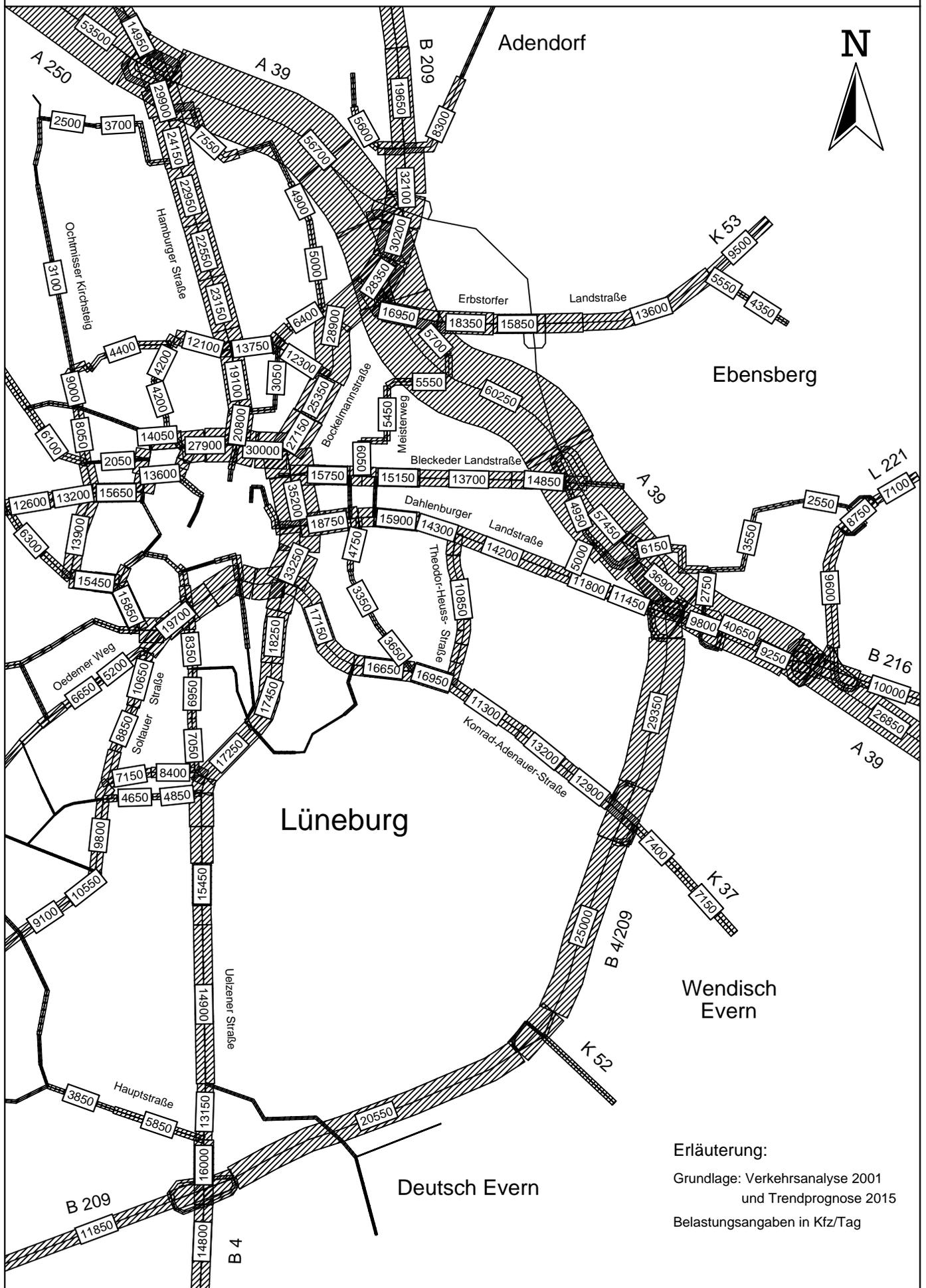
(3) prozentuale Veränderungen zwischen Netz mit und ohne A 39

# Übersichtsplan zum Belastungsvergleich markierter Straßenabschnitte 1

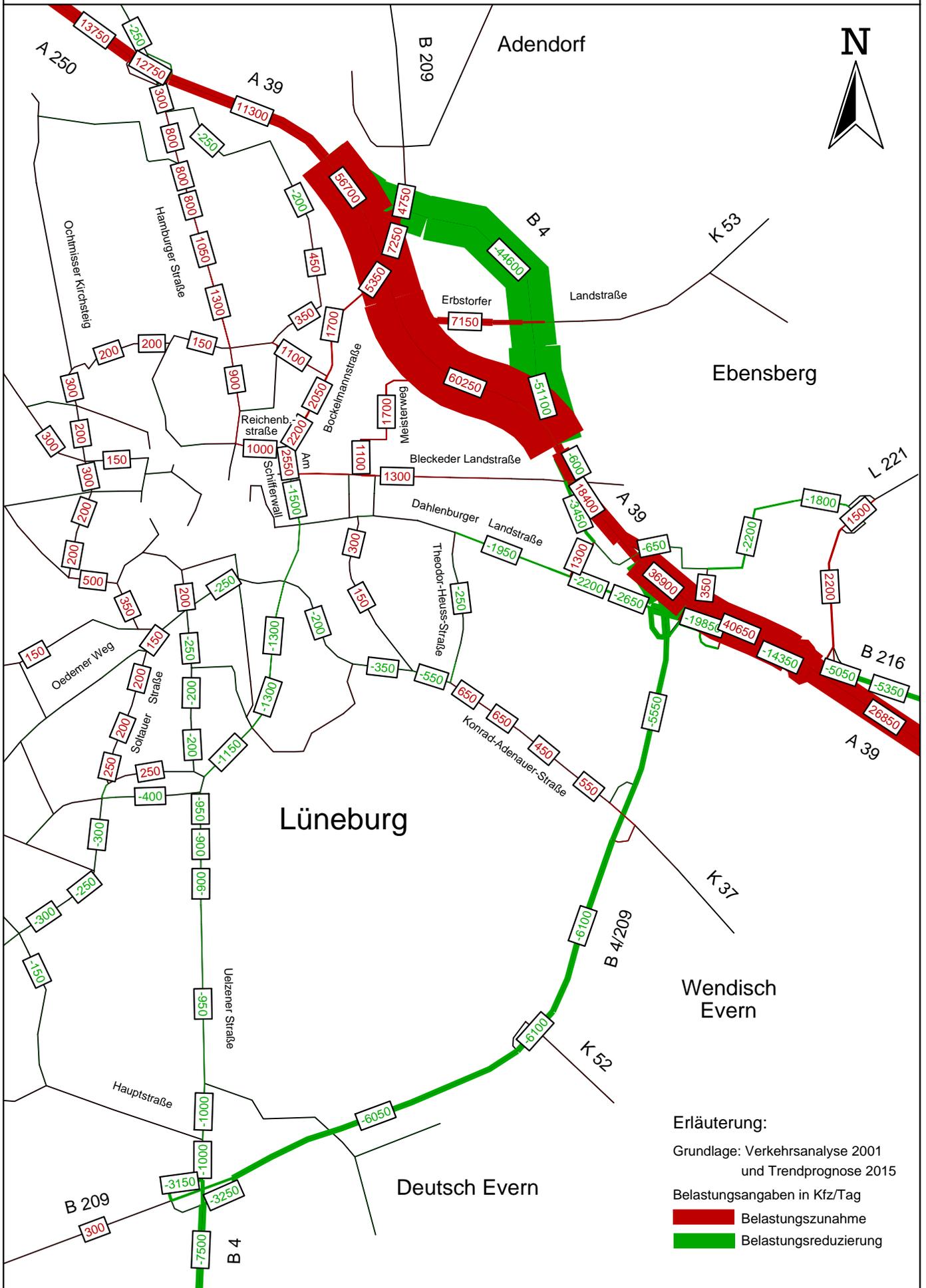




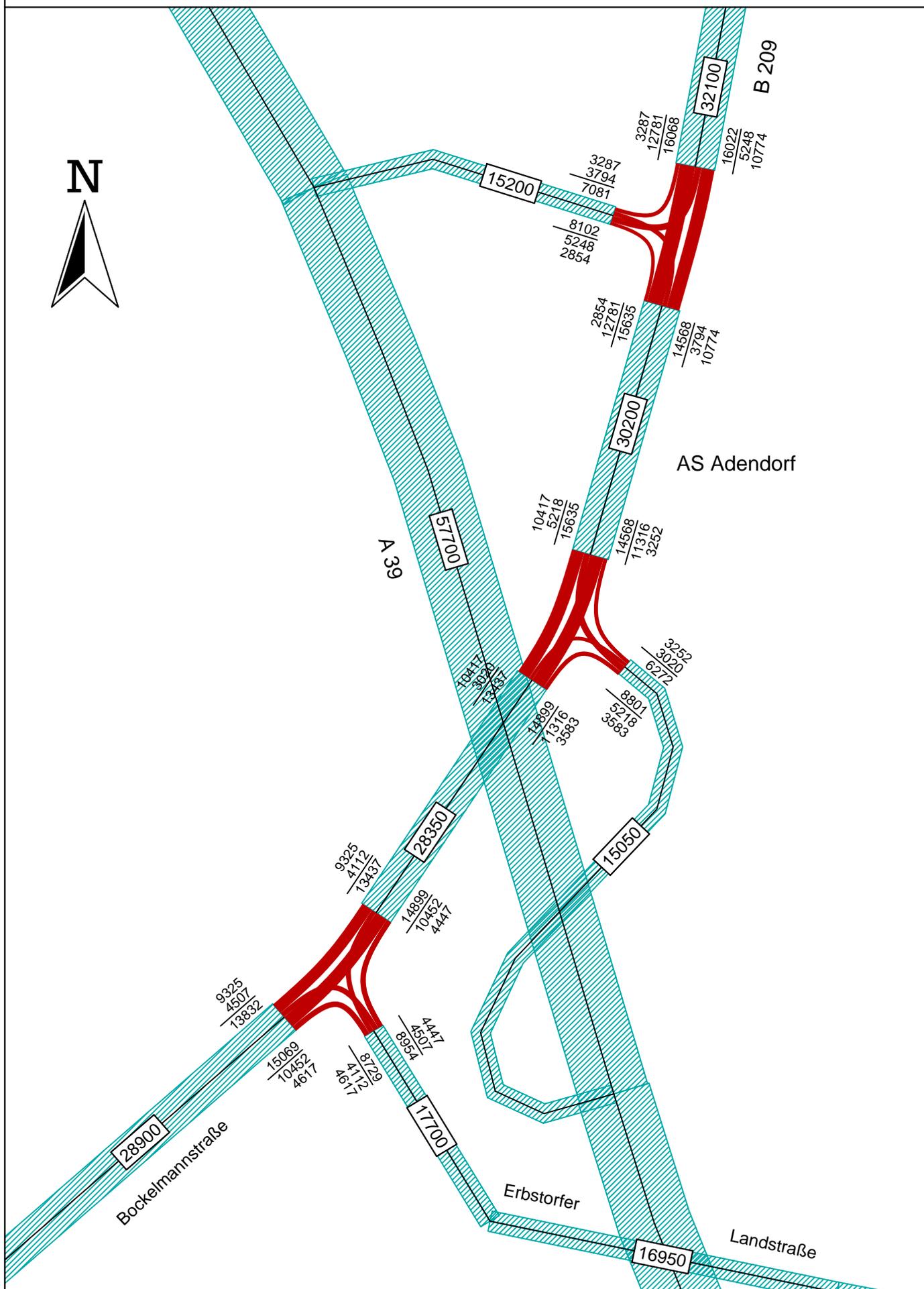
Erläuterung:  
Grundlage: Verkehrsanalyse 2001  
und Trendprognose 2015  
Belastungsangaben in Kfz/Tag

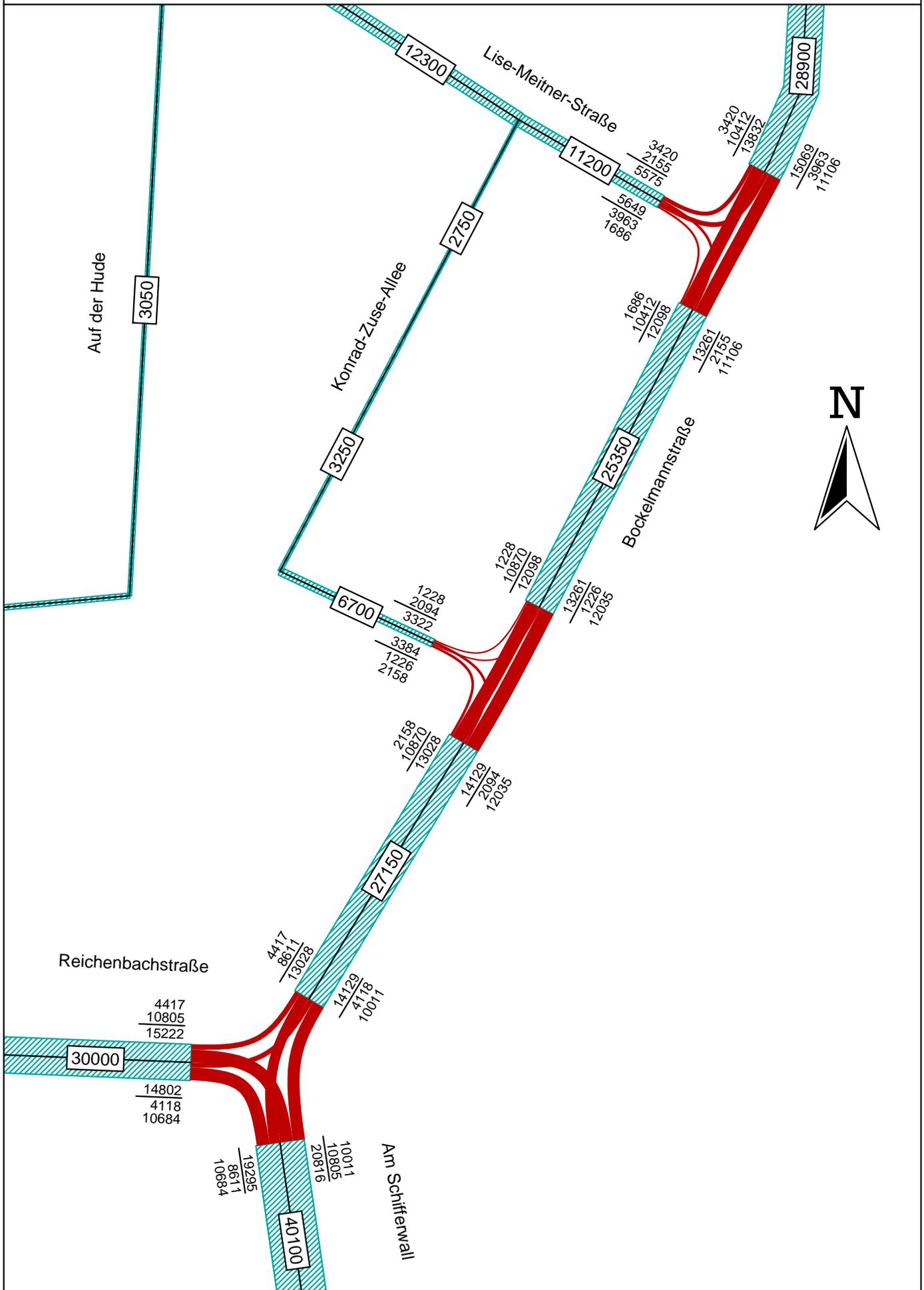


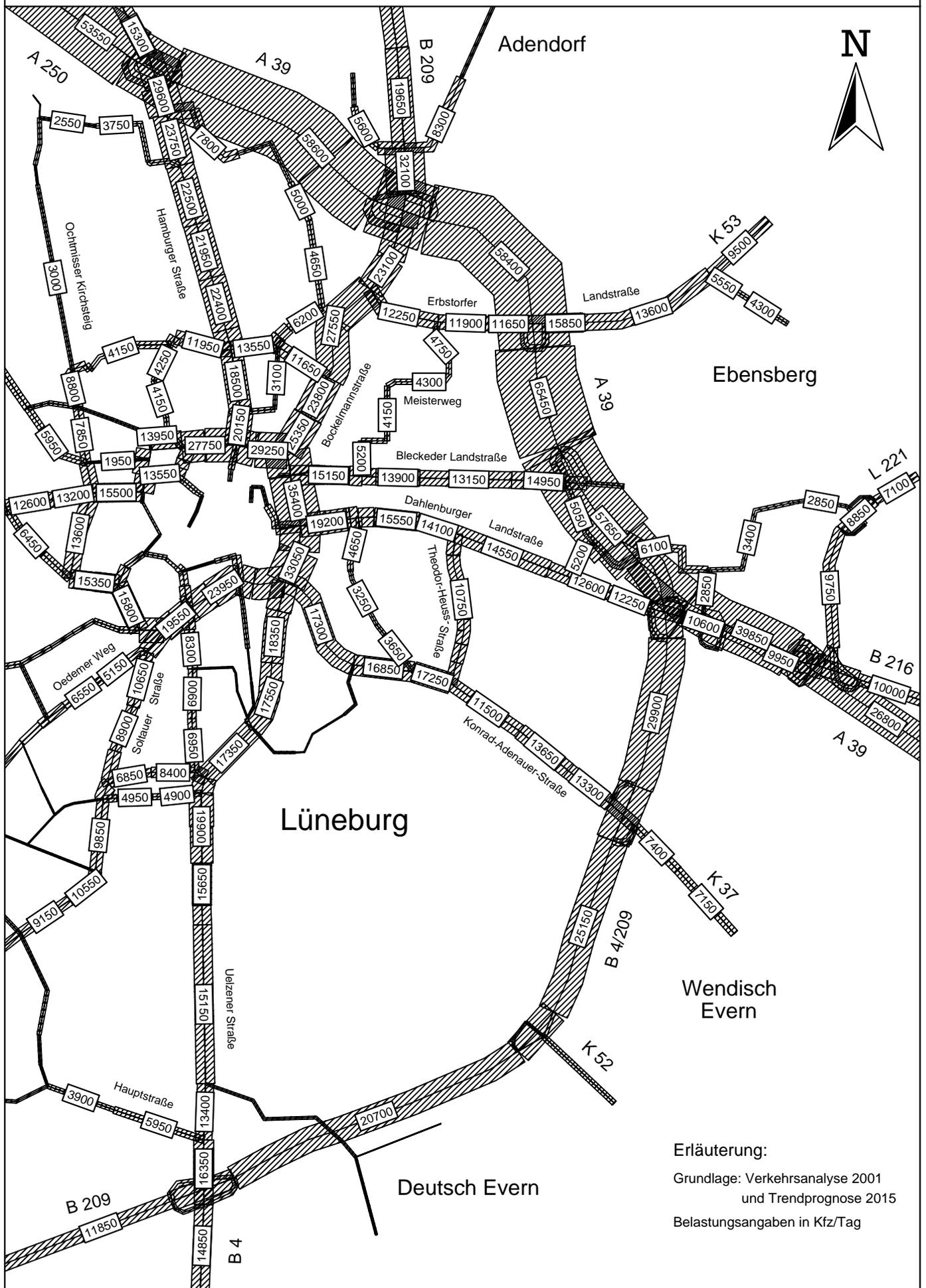
Erläuterung:  
Grundlage: Verkehrsanalyse 2001  
und Trendprognose 2015  
Belastungsangaben in Kfz/Tag



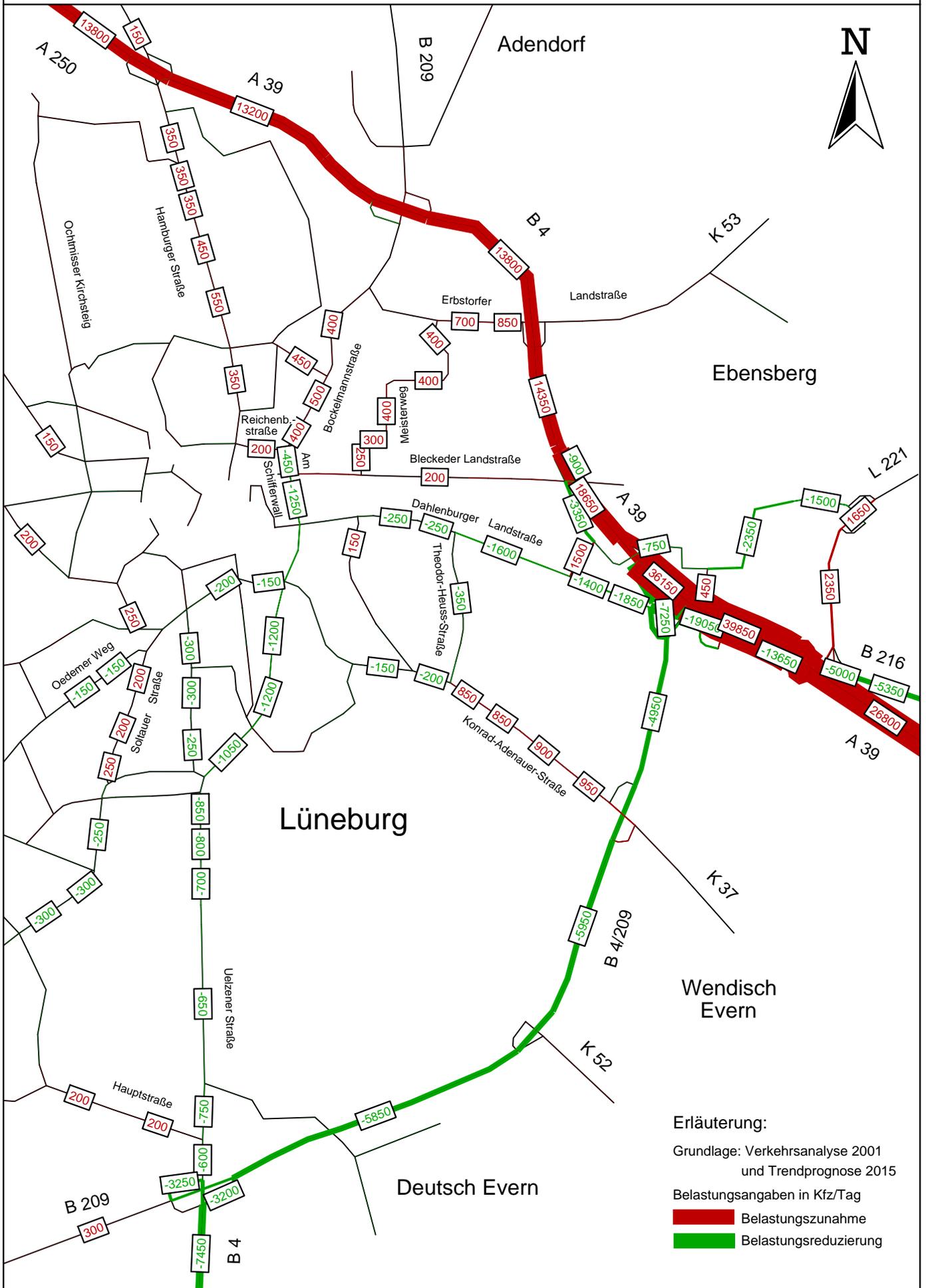
Erläuterung:  
 Grundlage: Verkehrsanalyse 2001  
 und Trendprognose 2015  
 Belastungsangaben in Kfz/Tag  
■ Belastungszunahme  
■ Belastungsreduzierung







Erläuterung:  
 Grundlage: Verkehrsanalyse 2001  
 und Trendprognose 2015  
 Belastungsangaben in Kfz/Tag



Erläuterung:  
 Grundlage: Verkehrsanalyse 2001  
 und Trendprognose 2015  
 Belastungsangaben in Kfz/Tag  
█ Belastungszunahme  
█ Belastungsreduzierung