
Verkehrsgutachten zur Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungspro- gramms für den Landkreis Lüneburg

Schlussbericht

Juni 2021

Verkehrsgutachten zur Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungspro- gramms für den Landkreis Lüneburg

Schlussbericht

Auftrag: 319016

Auftraggeber: **Landkreis Lüneburg**
Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Auftragnehmer: **SSP Consult**
Beratende Ingenieure GmbH
Waltherstraße 49-51
51069 Köln

Telefon: 0221 / 968100-0
Telefax: 0221 / 968100-69
E-Mail: koeln@ssp-consult.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. F. Kossmann
Telefon: 0221 / 968100-14
E-Mail: kossmann@ssp-consult.de

Köln, Juni 2021

Inhalt	Seite
1 Ausgangslage und Ziel der Untersuchung	1
2 Planungs- und Untersuchungsraum	1
3 Datenbasis	1
4 Bewertungsansatz	4
5 Darstellung der Verkehrssituation in der Analyse 2019	5
6 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2030 und Ausblick für 2035	9
6.1 Strukturdatenprognose 2030	9
6.2 Verkehrsprognose 2030 / 2035	10
7 Prognosenußfall 2035	11
8 Planfall 2035	14
9 Maßnahmenempfehlungen aus verkehrlicher Sicht	18
10 Bezüge zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	19
11 Zusammenfassung	28

Anlagen

Anlage 1: Ergebnisse Modellrechnungen 2019 / 2035

Anhänge

Anhang 1: Ergebnisse Verkehrserhebung 2019

1 Ausgangslage und Ziel der Untersuchung

Das derzeitige Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) für den Landkreis Lüneburg datiert aus dem Jahre 2003, wurde in 2010 sowie 2016 angepasst und soll jetzt neu aufgestellt werden. Für diese Zwecke hat der Landkreis Lüneburg durch SSP Consult GmbH ein Verkehrsmodell erstellen lassen, mit dessen Hilfe die zukünftige Verkehrsentwicklung prognostiziert und die Wirkungen von Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs ermittelt werden können. Sowohl die Entwicklungen und Maßnahmen innerhalb des Landkreises als auch weiträumige Wirkungen, auch hinsichtlich der Verflechtungen innerhalb der Metropolregion Hamburg, können mit dem Modell betrachtet und bewertet werden. Hieraus sollen im Rahmen des nachfolgenden Gutachtens Empfehlungen hinsichtlich der Entwicklung des Verkehrssystems und der Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen aus verkehrlicher Sicht abgeleitet werden.

2 Planungs- und Untersuchungsraum

Der **Planungsraum** wird durch die Grenze des Landkreises Lüneburg definiert. Alle relevanten Straßen sind berücksichtigt.

Der **Untersuchungsraum** umfasst darüber hinaus alle Räume, die zur Abbildung auch der großräumigen Verkehrsbeziehungen in oder durch den Landkreis 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

Das Verkehrsmodell für den Raum Lüneburg basiert auf dem Verkehrsmodell (VM) Niedersachsen, das SSP Consult GmbH im Auftrag der Straßenbauverwaltung Niedersachsen entwickelt hat, laufend pflegt und fortschreibt und damit eine gute Grundlage für die Aufgabenstellungen des Landkreises darstellt. Das VM Niedersachsen wird z. B. auch für die Verkehrsuntersuchung zur A 39 Lüneburg – Wolfsburg (VU A 39) genutzt. Das VM Niedersachsen wurde im Rahmen der Arbeiten zur Verkehrsuntersuchung A 39 mit dem VM der Stadt Lüneburg mehrfach abgeglichen. Dabei wurde die Zonierung innerhalb von Lüneburg für die Zwecke der VU A 39 teilweise zusammengefasst. Derzeit gibt es im gesamten Kreisgebiet 175 Verkehrszellen, davon 71 im Stadtgebiet Lüneburg.

Das Verkehrsmodell Niedersachsen bildet in der Analyse derzeit den Durchschnittlichen Werktäglichen Verkehr (Montag bis Samstag außerhalb der Ferienzeit, DTVw) für das Jahr 2015 ab, in der Prognose zielt es auf den Horizont 2030. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde das Modell durch zusätzliche Verkehrszählungen an wichtigen Knotenpunkten ergänzt und auf das Jahr 2019 als Ausgangspunkt der Betrachtung hochgerechnet (s. Kapitel 5) sowie in der Prognose projektbezogen auf 2035 fortgeschrieben (s. Kapitel 6). Das Verkehrsmodell bildet das Streckennetz und die Verkehrsnachfrage auf makroskopischer Ebene ab. Zellbinnenverkehre werden nicht abgebildet. Das Modell unterscheidet dabei die beiden Verkehrssegmente Leichtverkehr (Kräder, Pkw und Lieferwagen bis 3,5 t zGG) und Schwerverkehr (Lkw ab 3,5 t zGG, Sattelfahrzeuge, Busse ...).

Allgemeine Erläuterungen

Ein Verkehrsmodell besteht aus Verkehrszellen (statistisch fassbare und aus verkehrlichen Gründen einheitliche abgrenzbare Raumeinheiten wie z.B. Stadt- oder Gemeindeteile sowie Gewerbegebiete) und dem Netzmodell der Infrastruktur. Die Verkehrsverflechtungen zwischen den Verkehrszellen, die unterschiedlich groß sein können, bilden das Verkehrsverhalten für verschiedene Verkehrsarten (z.B. Personenverkehr, Wirtschaftsverkehr, Schwerverkehr) und Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft) modellmäßig ab. Sie werden in der Regel in den drei Schritten Erzeugung, Verteilung und Aufteilung (EVA) ermittelt.

Grundlage für die Berechnungen sind Wirtschafts-, Siedlungs-, Haushalts- und Verkehrsstrukturdaten, die miteinander zu einem Modell verknüpft werden. Auf der Basis dieser Strukturdaten wird für alle Verkehrszellen eines Modells das Quellverkehrsaufkommen ermittelt (Erzeugung E) und hinsichtlich der Ziele über einen mathematischen Ansatz auf die umliegenden Verkehrszellen verteilt (Verteilung V). In Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsangebot (z.B. im Motorisierten Individualverkehr oder im Öffentlichen Verkehr) ergeben sich auf den einzelnen Quelle-Ziel-Relationen die Verteilungen auf die Verkehrsträger (Aufteilung A).

Die Infrastruktur des Verkehrsnetzes wird aufgrund der Verkehrsverhaltensdaten mittels Wahrscheinlichkeitsrechnung bewertet, z.B. hinsichtlich der Reisezeit einer Relation zwischen Quelle und Ziel. Ergebnis der EVA-Modellierung sind Quelle-Ziel-Matrizen der Verkehrsbeziehungen, welche nach Fahrtzwecken (z.B. Berufs- oder Freizeitverkehr), nach Verkehrssegmenten (z.B. Pkw, Lieferwagen, Lkw, Lastzüge) und Verkehrsträgern (z.B. Straße oder Schiene) unterschieden werden. Diese Matrizen der Verkehrsbeziehungen werden auf das verkehrsträgerspezifische Netzmodell der Infrastruktur (z.B. Straßen oder Schienenwege) umgelegt und führen dort zu Verkehrsbelastungen. Dazu wird der erzeugte Verkehr (Quellverkehr) der einzelnen Verkehrszellen

über sogenannte Anbindungen in das Netzmodell eingespeist. Der Verkehr sucht sich die für ihn günstigsten Routen (z.B. die schnellste oder die kostengünstigste Route). Mit zunehmender Belastung einzelner Strecken sinken deren Restkapazitäten sowie erreichbaren Geschwindigkeiten und damit ihre Attraktivität. Der Verkehr wird dann auf alternative aktuell günstigere Routen verlagert (Capacity Restraint). Dies geschieht in einzelnen Schichten (z.B. erst die ersten 20% der Matrix, dann die nächsten 15% usw.) und innerhalb dieser Schichten in mehreren Iterationen. Durch Modifikationen des Netzmodells oder der Matrizen der Verkehrsbeziehungen können so die verkehrlichen Wirkungen von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Neu- oder Ausbau einer Straße) oder Prognoseszenarien ermittelt werden.

Verfeinerung des Modells

Zur Verbesserung der Aussagekraft für die Bewertung der Verkehrssituation im Landkreis Lüneburg wurde das bestehende Verkehrsmodell Niedersachsen zur A 39 an die Anforderungen der aktuellen Aufgabenstellung soweit notwendig kleinräumig angepasst. So wurden Ortsdurchfahrten im Zuge von Landes- und Kreisstraßen, die im weiträumigen Modell der A 39 entsprechend der Aufgabenstellung nur unvollständig berücksichtigt sind, gesondert eingebunden. Dazu gehörte auch eine Verfeinerung der Verkehrszellen und eine Optimierung der Einspeisungen des Verkehrs in das Streckennetz, um modellbedingte Unschärfen bei den ermittelten Belastungen zu reduzieren. Zudem erfolgte eine Überarbeitung der Strecken-Kapazitäten innerhalb von Lüneburg, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass im Modell innerorts nur ausgewählte relevante Strecken berücksichtigt sind und der Verkehr innerhalb von Lüneburg deshalb ohne Anpassungen zu tendenziell höheren Belastungen dieser ausgewählten Strecken führen würde (Dieser Bereich ist in den beigefügten Karten schraffiert dargestellt.). An besonders belasteten Streckenabschnitten wurde eine ergänzende Luftbilddauswertung vorgenommen, durch die die Aufnahmekapazität der Strecken im Einzelfall korrigiert wurde (etwa im Bereich Melbeck und Brietlingen).

Sonstige Hinweise

Die in dieser Verkehrsuntersuchung beschriebenen Wirkungen sind Ergebnisse von Modellrechnungen. Modellrechnungen können die Realität nicht deckungsgleich nachbilden. Durch den Zugschnitt und die Anbindung der Verkehrszellen sowie die Bewertung der einzelnen Streckenabschnitte hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Qualität werden Annahmen getroffen, die schwerpunktmäßig dazu dienen, die Wirkung untersuchter Maßnahmen innerhalb des Landkreises Lüneburg (z.B. A 39) zu ermitteln.

4 Bewertungsansatz

Die Bewertung der Verkehrsbelastung erfolgt im Rahmen des Gutachtens auf der Grundlage der Auslastung¹ der Strecken als Maß für Leistungsfähigkeits- und Kapazitätsreserven. Die Auslastung ist definiert als der Quotient aus der Streckenbelastung (in Pkw-Einheiten, 1 Lkw entspricht 2 Pkw) und der Kapazität (Aufnahmemöglichkeit) der Strecke. Die Streckenkapazität eines Streckenabschnittes ergibt sich aus der Bewertung der einzelnen Streckenelemente und ist z. B. abhängig von Ausbauquerschnitt, besonderen Einflüssen wie Parksuchverkehr oder Spurwechsellvorgängen vor Knotenpunkten. Eine Vielzahl kleinerer Einmündungen (Zufahrten) zwischen den Knotenpunkten wirkt sich kapazitätsreduzierend aus. Auch die zulässige Geschwindigkeit und Nutzungseinschränkungen (z.B. Lkw-Verbot) wirken sich auf die Höhe der Kapazität eines Streckenabschnittes aus. Die Streckenauslastung gibt einen Maximalwert an, der während der Spitzenzeiten erreicht wird. Zur besseren Visualisierung der unterschiedlichen Auslastungen im Modell wurden Auslastungsklassen wie folgt definiert:

Farbe	Auslastung	Auslastungsklasse
	bis 80%	1
	bis 100%	2
	bis 120%	3
	über 120%	4

Eine Auslastung bis 80% ist als unkritisch anzusehen, es gibt genügend Reserven. Bei einer Auslastung von 100% ist die Kapazitätsgrenze rein rechnerisch erreicht. In Spitzenzeiten kommt es zu Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf wie z. B. erste Stauerscheinungen. Bei Auslastungen deutlich über 100% werden die Beeinträchtigungen immer größer. Es kommt vor allem in Spitzenzeiten zu vermehrter Staubildung. Je höher die Auslastung ist, umso wichtiger wird auch eine leistungsfähige Gestaltung und Regelung der angrenzenden Knoten.

¹ Dieser pauschale Ansatz ist mit den in der HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen der FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, Ausgabe 2015) beschriebenen Qualitätsstufen nicht unmittelbar vergleichbar, da im Rahmen des Verkehrsgutachtens sowohl Strecken als auch Knoten sowie weitere Rahmenbedingungen betrachtet werden müssten, was flächendeckend im Rahmen des vorliegenden Gutachtens weder möglich noch zielführend ist.

5 Darstellung der Verkehrssituation im der Analyse 2019

Kalibrierungsgrundlagen

Das dem Verkehrsgutachten zugrundeliegende Verkehrsmodell bildet in der Analyse den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw, mittlerer Werktag Montag bis Samstag außerhalb der Urlaubszeit) für das Jahr 2019 ab. Grundlagen für die Kalibrierung waren vor allem 24 Knotenstromzählstellen, an denen an jeweils einem Tag im Herbst 2019 in der Zeit von 6-10 Uhr und 15-19 Uhr alle Knotenströme erfasst wurden. Darüber hinaus sind die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015 berücksichtigt. Für mehr als 140 Strecken im Bereich des Landkreises Lüneburg liegen aus der SVZ 2015 Zählwerte auf der A 39 sowie den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor. Diese Ergebnisse wurden wie auch die Ergebnisse des Zähltages in 2019 anhand geeigneter Dauerzählstellen auf das Jahresmittel (DTVw) 2019 hochgerechnet und bilden damit die Kalibrierungsgrundlagen für die Analyse 2019.

Verkehrserhebung 2019

Im **Anhang 1** sind die Lage der 24 Zählstellen innerhalb des Landkreises Lüneburg sowie die Ergebnisse der Zählung dargestellt. Die Lage der Zählstellen orientiert sich vor allem an Lage der Zählstellen der SVZ 2015: Vor allem in den Bereichen, für die aus der SVZ 2015 keine Daten vorliegen und die aus Sicht der Aufgabenstellung relevant sind, wurden Zählungen durchgeführt.

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 i.d.R. unter 5 %. Die gute Übereinstimmung der Umlegungsergebnisse mit den Zählwerten innerhalb des Landkreises Lüneburg zeigen die beiden nachfolgenden **Bilder 5.1** und **5.2**. In den dort ausgewiesenen Formeln ist neben der Steigung a der Trendkurve ($y = a \cdot x$ mit $y =$ Modellwert und $x =$ Zählwert) auch das Bestimmtheitsmaß R^2 angegeben, welches ein Maß für die Abweichungen zwischen Modell- und Zählwert ist und - wie auch der Steigungsparameter a - optimalerweise bei 1,0 liegt. Dies ist bei beiden Bildern nahezu der Fall.

Hinweis zu Bild 5.2: Die „Lücke“ zwischen den kleinen SV-Werten bis etwa 400 und den großen ab etwa 1.400 SV/24h resultiert daraus, dass die kleinen Werte Zählwerte auf Abbiegerelationen sind, während die großen Werte Querschnittsbelastungen sind.

Bild 5.1: Vergleich von Modell- und Zählwerten für den Leichtverkehr, DTVw 2019 in LV/24h

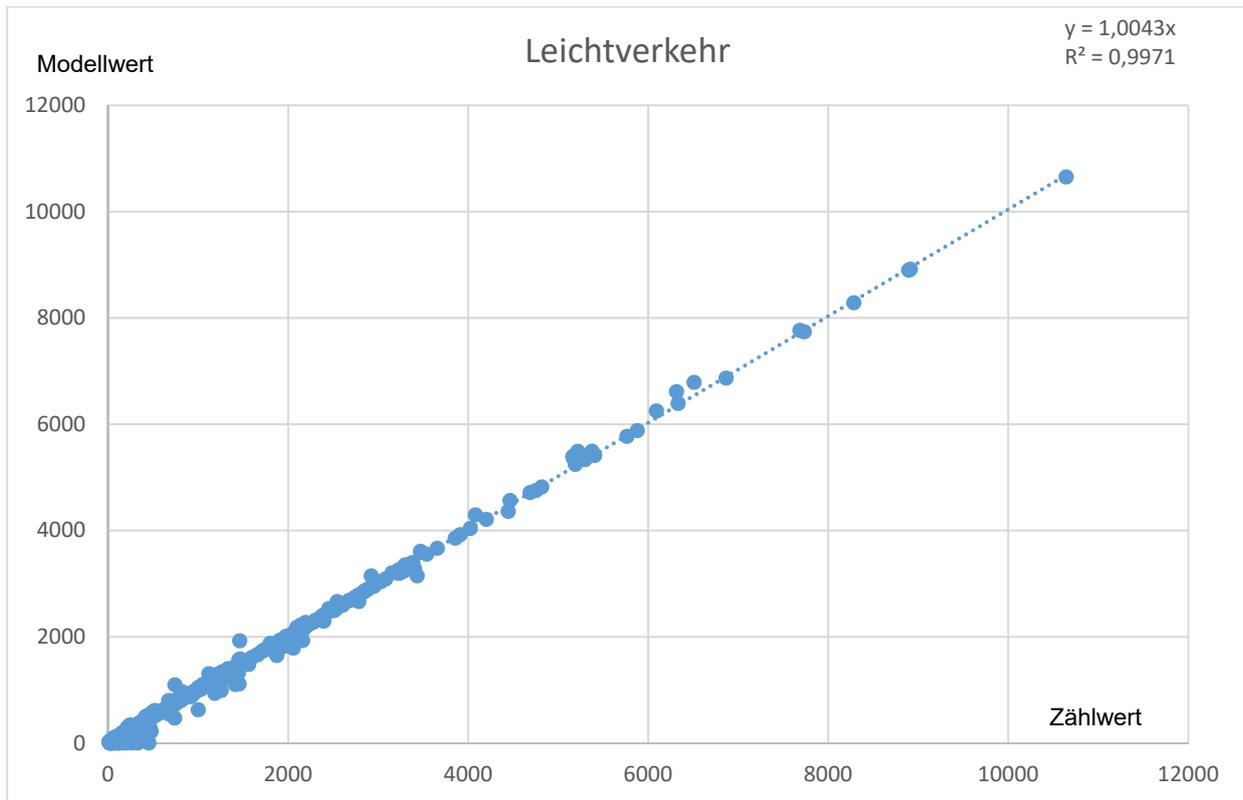
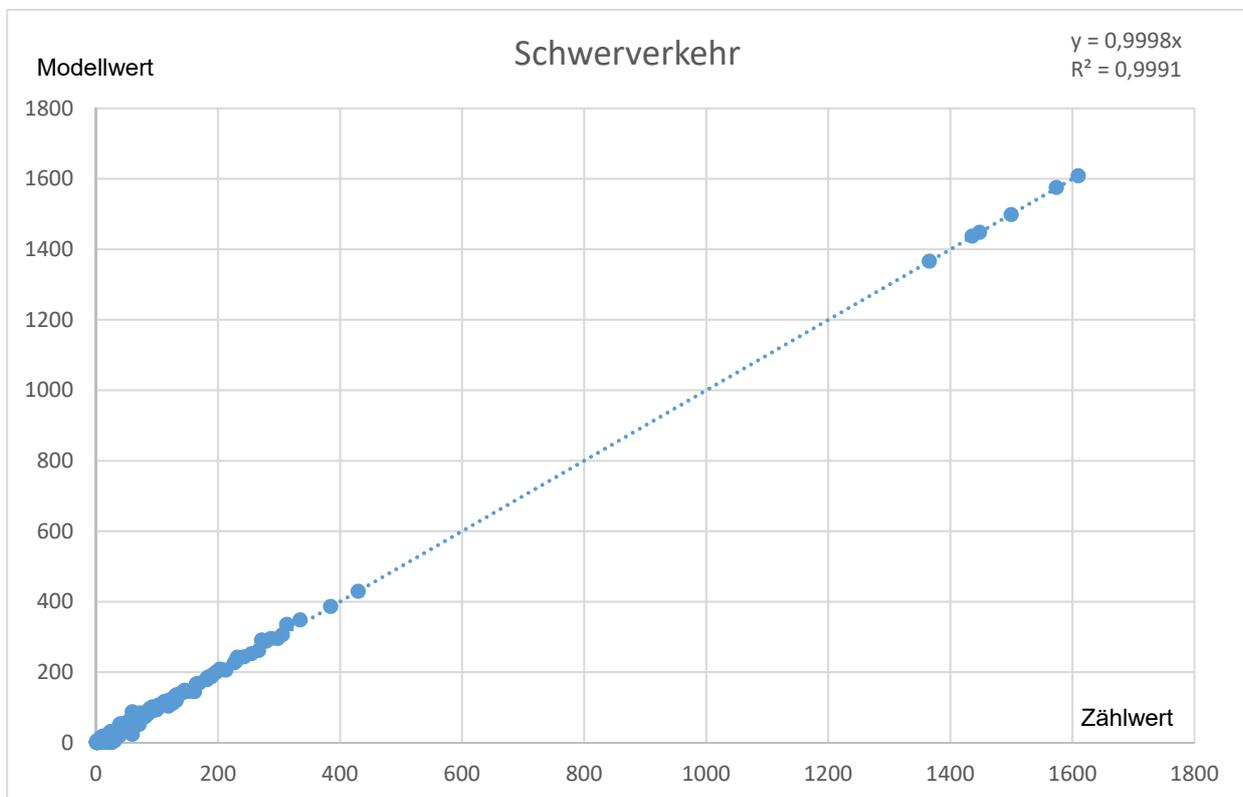


Bild 5.2: Vergleich von Modell- und Zählwerten für Schwerverkehr, DTVw 2019 in SV/24h



Verkehrsbelastungen 2019

In der **Abbildung 1** in **Anlage 1** sind die Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr (DTVw) 2019 für den gesamten Landkreis im Format DIN-A0 dargestellt. Für ausgewählte Ortslagen im Kreisgebiet außerhalb der Hansestadt Lüneburg werden in der nachfolgenden **Tabelle 5.1** die Verkehrsbelastungen 2019 ausgewiesen. Das Gebiet der Stadt Lüneburg ist in Abbildung 1 schraffiert dargestellt, da der Fokus der Untersuchung auf den Strecken außerhalb der Hansestadt liegt und die Aussagekraft innerhalb der Stadt Lüneburg wegen der dort vergleichsweise großen Verkehrszellen und zahlreichen alternativen Strecken begrenzt ist.

Hinweis:

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.

Auslastungen 2019

Die **Abbildung 1a** zeigt für gesamten Landkreis die sich ergebenden Auslastungen (der Übersichtlichkeit wegen sind die Werte nur für Auslastungen ab 75% ausgewiesen). In **Abbildung 1b** gibt es zusätzlich noch einen Ausschnitt für den Bereich des Stadtgebietes von Lüneburg mit unmittelbarem Umland. Für ausgewählte Ortslagen im Kreisgebiet außerhalb der Hansestadt Lüneburg werden in der nachfolgenden **Tabelle 5.1** die in den einzelnen Streckenabschnitten maximal erreichten Auslastungen 2019 ausgewiesen. Die gewählten Farben (siehe Kapitel 4) geben Hinweise auf schon heute teilweise sehr hohe Auslastungen mit Stauerscheinungen.

Tabelle 5.1: Verkehrsbelastungen DTVw 2019 [Kfz/24h] und resultierende Auslastungen in ausgewählten Ortslagen im Landkreis Lüneburg

VQ-Nr.	Straße	Querschnitt	Kfz/24h	SV/24h	Auslastung	Auslastungs- klasse
1	B 4	Melbeck-Nord	18.800	2.580	130%	4
2	B 209	Adendorf-Mitte	18.400	1.570	140%	4
3	B 209	Brietlingen Ort-Süd	11.800	1.250	93%	2
4	B 209	Brietlingen Moorburg-Süd	12.900	1.280	101%	3
5	B 209	Amelinghausen	10.400	960	90%	2
6	B 216	Barendorf	13.100	990	101%	3
7	B 216	Bavendorf	10.000	1.080	79%	1
8	L 216	Kirchgellersen	10.100	100	81%	2
9	L 216	Reppenstedt-Ost	11.700	200	106%	3
10	K 30	Bardowick-Ost	10.400	340	96%	2
11	K 46	Bardowick-Mitte	16.200	540	120%	4
12	K 53	Erbstorf-Nord	11.200	430	94%	2

Die höchsten Auslastungen gibt es in den beiden Ortslagen Melbeck (130%) und Adendorf (140%) im Zuge der B 4 und der B 209. Hier ist der Anteil des Durchgangsverkehrs von/nach Lüneburg besonders hoch. Vor allem der hohe Schwerverkehrsanteil von rund 15 % (knapp 2.600 SV/24h) in der Ortslage von Melbeck führt zu dort Überlastungen. Das Verkehrsmodell zeigt, dass die B 4 keinen weiteren Verkehr mehr aufnehmen kann. Es gibt schon heute Verdrängungseffekte hin zur L 233 (Ebstorfer Straße), die künftig noch deutlich ausgeprägter sein werden. Allerdings ist durch die konkret geplante A 39 eine deutliche Verbesserung der Situation in Melbeck zu erwarten.

Für die B 209 sind Verlagerungseffekte in das etwa parallel verlaufende nachgeordnete Straßennetz derzeit nicht zu beobachten und auch nicht in relevantem Umfang zu erwarten. Dennoch ist auch die B 209 im Bereich der Ortslage Adendorf am Rande ihrer Leistungsfähigkeit und ohne geeignete Maßnahmen (siehe Kapitel 9) nicht in der Lage, deutliche Mehrverkehre aufzunehmen.

Die Ortslage Bardowick im Zuge der K 46 (ehemalige B 4) ist mit 120% ebenfalls sehr hoch ausgelastet, auch wenn der Schwellenwert zur Auslastungsklasse 4 nur minimal überschritten wird. Da die A 39 weitgehend parallel zur K 46 verläuft, ist der Anteil des verlagerbaren Verkehrs nur gering. Der Verkehr in Bardowick ist damit weitgehend Eigenverkehr. Aufgrund des nur geringen Schwerverkehrsanteils in Bardowick (ca. 3%) erscheint die Situation dort nicht so kritisch wie in den Ortslagen Melbeck und Adendorf.

6 Prognose der Verkehrsentwicklung bis 2030 und Ausblick für 2035

6.1 Strukturdatenprognose 2030

Die der Fortschreibung des Verkehrsmodells Niedersachsen (VM NI) zugrunde liegende Verflechtungsprognose des BMVI² 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, wobei 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 Rückgang der Bevölkerungszahlen prognostiziert.

Neben der Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt das Verkehrsmodell auch eine Erhöhung des Motorisierungsgrades und der Verkehrsbewegungen pro Person sowie im Schwerverkehr auch des allgemeinen Transportaufkommens sowie der Zunahme der Transportweiten.

Das folgende **Bild 6.1** zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2012 bis 2030 für den Untersuchungsraum anhand eines Ausschnittes einer Grafik des ifo-Instituts.

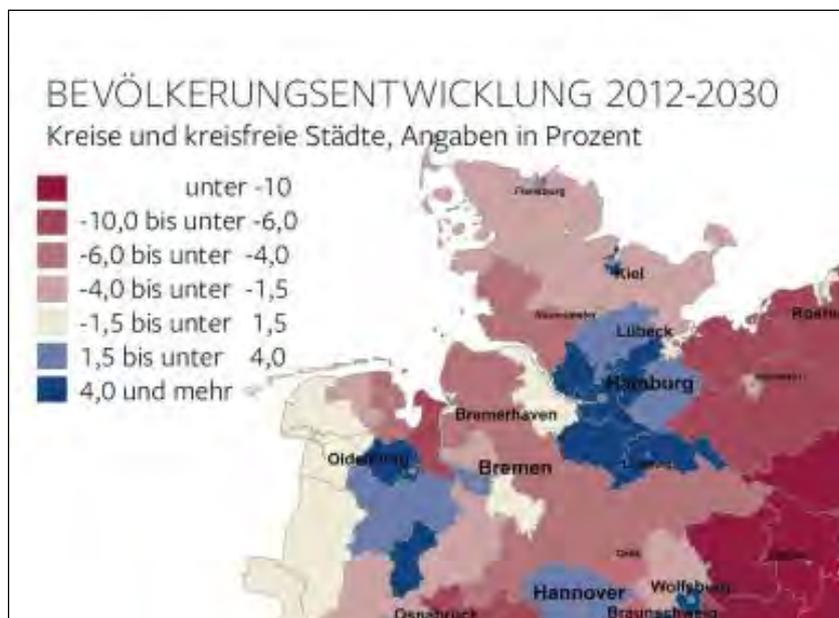


Bild 6.1: Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030 für Kreise und kreisfreie Städte in Deutschland

² 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.

6.2 Verkehrsprognose 2030 / 2035

Aus dem VM NI liegt bereits eine Prognosematrix für 2030 vor. In einem ersten Schritt wurde diese Basismatrix im Bereich des Landkreises Lüneburg weiter verfeinert und anhand der Kalibrierungsergebnisse aus der Analyse 2019 angepasst. In einem zweiten Schritt wurde die verfeinerte Matrix 2030 über einen vereinfachten Ansatz relationsspezifisch auf 2035 fortgeschrieben. Eine „echte“ Fortschreibung auf 2035 war aufgrund fehlender Basisdaten nicht möglich, da beim BMVI eine Prognose für 2035 voraussichtlich erst in 2 – 3 Jahren verfügbar sein wird.

Für den gesamten Landkreis Lüneburg ergibt sich eine Zunahme des Fahrtenaufkommens im Leichtverkehr (LV) von 2019 bis 2035 von im Mittel +5%, im Schwerverkehr (SV) sind es +8%. Betrachtet man nur die Hansestadt Lüneburg, liegen die Zuwachsraten mit +5% (LV) in derselben Größenordnung, im Schwerverkehr mit +10% etwas darüber.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeiten wurden vom Landkreis Daten zu Orten oder Ortsteilen mit besonderen Wohnfunktionen sowie entsprechende Flächenkontingente und zu erwartende Wohneinheiten (Grundzentren (GZ) und Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten (W1-W3)) zur Verfügung gestellt. Da in dem Verkehrsmodell bereits eine allgemeine Verkehrsentwicklung auf Basis der Bundesverkehrswegeplanung berücksichtigt ist, gehen diese Wohnbauflächenkontingente zur Vermeidung von Doppelungen nicht noch einmal in das Modell ein. Das Gutachten zeigt stattdessen in den Siedlungsbereichen mit deutlichen Wohnbauflächenpotenzialen die verkehrlichen Wirkungen in deren Umfeld auf und gibt Hinweise auf Leistungsreserven.

7 Prognosenullfall 2035

Netzmodell und Matrix

Dem Prognosenullfall liegt das Netz 2015 ohne zukünftige Netzergänzungen zu Grunde. Die Verflechtungsmatrizen beziehen sich auf den Prognosehorizont 2035. Der Prognosenullfall stellt damit den Fall dar, dass sich der Verkehr zwar weiterentwickelt, gegenüber dem heutigen Netz aber keine zusätzlichen Straßenbaumaßnahmen (wie z. B. die A 39) realisiert werden.

Verkehrsbelastungen 2035

In der **Abbildung 2** in **Anlage 1** sind die Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr (DTVw) 2035 für den gesamten Landkreis im Format DIN-A0 dargestellt. Für ausgewählte Ortslagen im Kreisgebiet außerhalb der Hansestadt Lüneburg werden in der nachfolgenden **Tabelle 7.1** die Verkehrsbelastungen im Prognosenullfall 2035 ausgewiesen, in **Tabelle 7.2** die Veränderungen im Vergleich zur Analyse 2019.

Auslastungen 2035

Die **Abbildung 2a** zeigt für gesamten Landkreis die sich ergebenden Auslastungen (der Übersichtlichkeit wegen sind die Werte nur für Auslastungen ab 75% ausgewiesen). In **Abbildung 2b** gibt es zusätzlich noch einen Ausschnitt für den Bereich des Stadtgebietes von Lüneburg mit unmittelbarem Umland.

Es ist aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung eine begrenzte Erhöhung der Verkehrsbelastung zu erwarten. Diese bewegt sich in einem Rahmen, in dem sich die Auslastungsklassen in den überwiegenden Streckenabschnitten nicht verändern. Die Farbgebung in beiden Abbildungen entspricht im Wesentlichen der in der Analyse 2019 (Abbildung 1a und 1b). Es gibt aber auch einige Ortslagen, die in der Analyse 2019 schon gelb oder orange gekennzeichnet sind und die in der Prognose für 2035 aufgrund des zu erwartenden Belastungsanstiegs in die nächsthöhere Auslastungsklasse wechseln, z. B. Amelinghausen und Bardowick-Ost (gelb => orange) oder Barendorf (orange => rot). Ursache hierfür ist zum einen die Zunahme des Quell- und Zielverkehrs der einzelnen Ortslagen, aber auch des Durchgangsverkehrs, vor allem in/aus Richtung Hansestadt Lüneburg und Hamburg (Nord) bzw. Uelzen (Süd).

Für ausgewählte Ortslagen im Kreisgebiet außerhalb der Hansestadt Lüneburg werden in der nachfolgenden **Tabelle 7.1** die Auslastungen im Prognosenullfall 2035 ausgewiesen, in **Tabelle 7.2** die Veränderungen im Vergleich zur Analyse 2019.

Tabelle 7.1: Verkehrsbelastungen DTWv 2035 im Prognosenullfall 2035 und resultierende Auslastungen in ausgewählten Ortslagen im Landkreis Lüneburg

VQ-Nr.	Straße	Querschnitt	Kfz/24h	SV/24h	Auslastung	Auslastungs- klasse
1	B 4	Melbeck-Nord	21.000	2.690	149%	4
2	B 209	Adendorf-Mitte	19.100	1.530	147%	4
3	B 209	Brietlingen Ort-Süd	11.900	1.220	98%	2
4	B 209	Brietlingen Moorburg-Süd	13.100	1.250	106%	3
5	B 209	Amelinghausen	11.600	1.270	102%	3
6	B 216	Barendorf	14.900	1.490	120%	4
7	B 216	Bavendorf	12.700	1.740	107%	3
8	L 216	Kirchgellersen	11.100	120	85%	2
9	L 216	Reppenstedt-Ost	12.100	220	110%	3
10	K 30	Bardowick-Ost	10.900	360	102%	3
11	K 46	Bardowick-Mitte	16.500	540	122%	4
12	K 53	Erbstorf-Nord	12.000	530	104%	3

Tabelle 7.2: Veränderungen der Verkehrsbelastungen DTWv 2035 und resultierende Auslastungen im Prognosenullfall 2035 im Vergleich zur Analyse 2019

VQ-Nr.	Straße	Querschnitt	Prognose- nullfall 2035	Analyse 2019	Differenz Prognose- nullfall – Analyse	
			Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Auslastung
1	B 4	Melbeck-Nord	21.000	18.800	+2.200	+19%
2	B 209	Adendorf-Mitte	19.100	18.400	+700	+7%
3	B 209	Brietlingen Ort-Süd	11.900	11.800	+100	+5%
4	B 209	Brietlingen Moorburg-Süd	13.100	12.900	+200	+5%
5	B 209	Amelinghausen	11.600	10.400	+1.200	+12%
6	B 216	Barendorf	14.900	13.100	+1.800	+19%
7	B 216	Bavendorf	12.700	10.000	+2.700	+28%
8	L 216	Kirchgellersen	11.100	10.100	+1.000	+4%
9	L 216	Reppenstedt-Ost	12.100	11.700	+400	+4%
10	K 30	Bardowick-Ost	10.900	10.400	+500	+6%
11	K 46	Bardowick-Mitte	16.500	16.200	+300	+2%
12	K 53	Erbstorf-Nord	12.000	11.200	+800	+10%

An jedem der 12 Vergleichsquerschnitte steigen die Belastungen im Prognosefall 2035 im Vergleich zur Analyse 2019 an. In Abhängigkeit von der Bündelungs- und Zubringerfunktion der einzelnen Strecken fallen die Zunahmen unterschiedlich hoch aus. Die höchsten Zuwächse sind für die Ortslagen im Zuge der Bundesstraßen B 4 (Melbeck, +2.200 Kfz/24h) und B 216 (Barendorf und Bavendorf, +1.800 bzw. +2.700 Kfz/24h) zu erwarten. Damit steigen dort auch die Auslastungen deutlich um rund 20 Prozentpunkte. Durch die Belastungszunahmen wird die Situation hier weiter verschlechtert. Die stärksten relativen Veränderungen sind für die Ortslage Bavendorf zu erwarten: Die Auslastung nimmt um 28 Prozentpunkte zu (von 79% auf 107%), die Auslastungsklasse ändert sich um 2 Stufen von 1 auf 3. Die Zunahmen auf der B 209 in/aus Richtung Lauenburg sind deutlich geringer. Der Durchgangsverkehr in/aus dieser Richtung verändert sich lediglich marginal, die geringen Zuwächse resultieren hauptsächlich aus dem Anstieg des Quell- und Zielverkehrs der Ortslagen entlang der B 209.

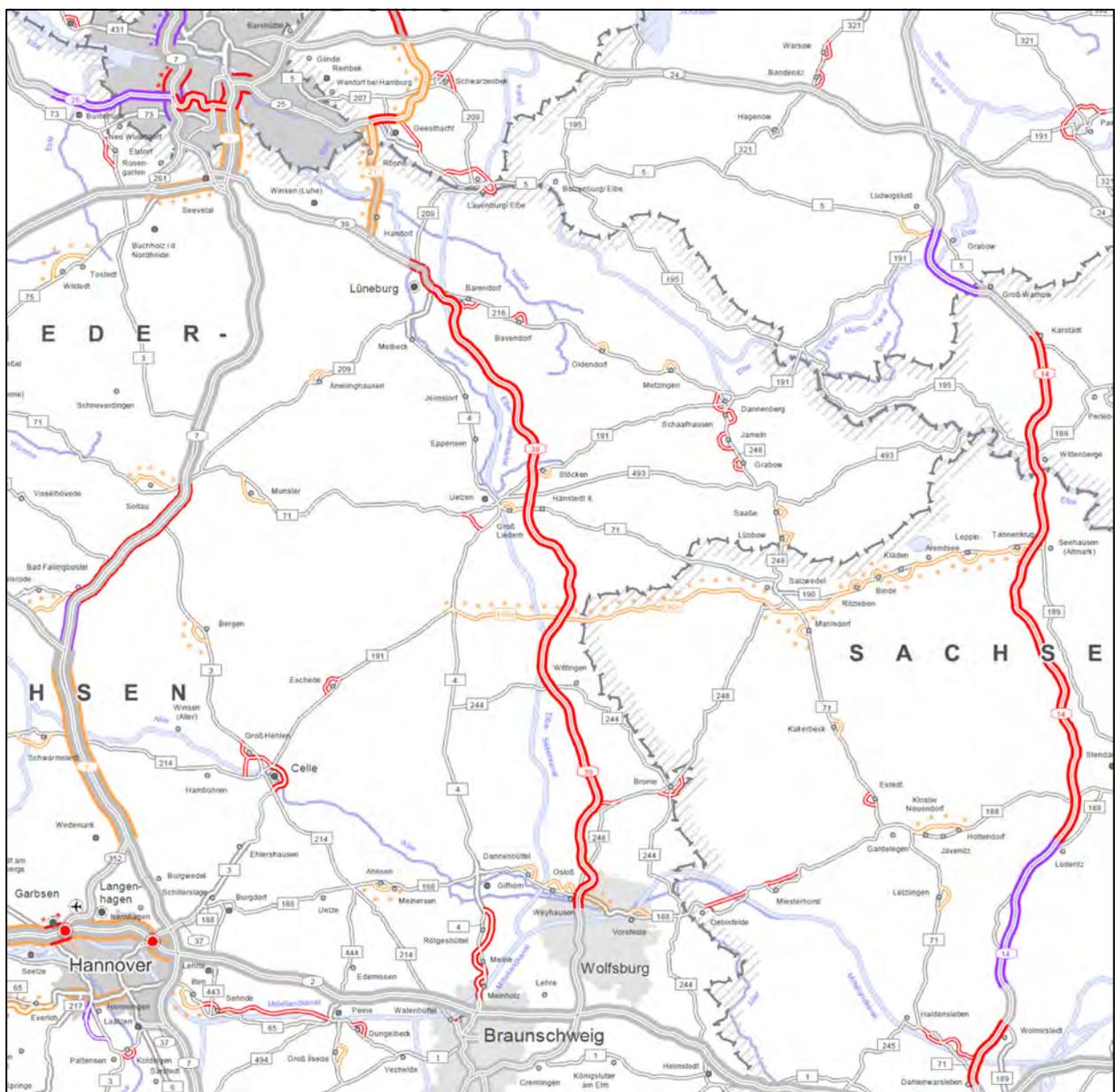
In den Ortslagen im Zuge der Landes- und Kreisstraßen in Tabelle 7.2 sind die Zuwächse mit +2% bis +10% deutlich geringer als auf der B 4 und der B 216, was allerdings auch daran liegt, dass diese Straßen wegen der schon heute hohen Belastungen und geringen Reserven kaum noch in der Lage sind, weiteren Verkehr aufzunehmen. Auch ist ihre Bündelungs- und Zubringerfunktion geringer als die der Bundesstraßen B 4 und B 216.

Fazit: Ohne die Umsetzung der geplanten Verkehrsinfrastruktur, vor allem der A 39, würde die Verkehrsbelastung im Landkreis insgesamt steigen, in einigen Abschnitten wäre auch mit einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrssituation gegenüber heute zu rechnen.

8 Planfall 2035

Netzmodell und Matrix

Dem Bezugsfall liegt das Netz 2019 zuzüglich aller Vorhaben zu Grunde, deren Realisierung bis zum Jahre 2035 zu erwarten ist. Hierzu zählen alle indisponiblen und festdisponierten Vorhaben der Bundesverkehrswegeplanung 2030, die meisten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs (VB) des geltenden Bedarfsplans (2016, siehe nachfolgendes Bild) für die Bundesfernstraßen und weitere Vorhaben, die aus Sicht der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen bis zum Jahr 2030/2035 als realisiert anzunehmen sind.



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

- 6-streifiger Ausbau der A 7 im Bereich Soltau
- 4-streifiger Neubau der A 14 Ludwigslust – Magdeburg (A 2)
- 4-streifiger Neubau der A 39 Lüneburg - Wolfsburg

Da es für die Ortsumgehungen Barendorf und Bavendorf im Zuge der B 216 (beides VB-Maßnahmen) derzeit keine Planungen gibt und damit ihre Realisierung bis 2030/2035 nicht zu erwarten ist, sind beide Vorhaben im Planfall 2035 nicht enthalten.

Die Matrix des Planfalls bezieht sich wie auch im Prognosenullfall auf den Prognosehorizont 2035, unter Berücksichtigung aller o.g. Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Verkehrsbelastungen 2035

In der **Abbildung 3** in **Anlage 1** sind die Verkehrsbelastungen im Planfall 2035 für den gesamten Landkreis im Format DIN-A0 dargestellt. In **Abbildung 3a** sind die Veränderungen gegenüber dem Prognosenullfall 2035 ausgewiesen.

In **Abbildung 3a** wird die hohe Entlastungswirkung der A 39 auf den Raum Lüneburg deutlich. Während die Belastung auf der A 39 im Stadtgebiet von Lüneburg um rund +20.000 Kfz/24h über der Belastung der B 4 im Prognosenullfall liegt, werden die im Prognosenullfall hochbelasteten Bundesstraßen B 4 Süd (nördlich Melbeck bis -10.000 Kfz/24h) und B 216 Ost (in Bavendorf -5.000 Kfz/24h) deutlich entlastet. Auf der B 209 sind die Entlastungen sowohl südwestlich (bis -700 Kfz/24h im Nahbereich Amelinghausen) als auch nordöstlich von Lüneburg (bis -200 Kfz/24h südlich Artlenburg) nur gering, da der Anteil des weiträumigen und damit auf die A 39 verlagerbaren Nord-Süd-Verkehrs auf der B 209 nur gering ist. Auch einige der Landes- und Kreisstraßen profitieren von der A 39, vor allem die zur A 39 etwa parallel verlaufenden Straßen.

Die **Abbildung 3b** zeigt für gesamten Landkreis die sich ergebenden Auslastungen (der Übersichtlichkeit wegen sind die Werte nur für Auslastungen ab 75% ausgewiesen). In **Abbildung 3c** gibt es zusätzlich noch einen Ausschnitt für den Bereich des Stadtgebietes von Lüneburg mit unmittelbarem Umland.

Die Farbgebung in beiden Abbildungen im Vergleich mit den beiden Abbildungen zum Prognosenullfall bestätigen die deutliche Entlastungswirkung der A 39 und die damit verbundenen geringeren Auslastungen des bestehenden Netzes.

Für ausgewählte Ortslagen im Kreisgebiet außerhalb der Hansestadt Lüneburg werden in der nachfolgenden **Tabelle 8.1** die Auslastungen im Planfall 2035 ausgewiesen, in den **Tabellen 8.2** und **8.3** die Veränderungen im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 und zur Analyse 2019.

Tabelle 8.1: Verkehrsbelastungen DTVw 2035 im Planfall 2035 und resultierende Auslastungen in ausgewählten Ortslagen im Landkreis Lüneburg

VQ-Nr.	Straße	Querschnitt	Kfz/24h	SV/24h	Auslastung	Auslastungs- klasse
1	B 4	Melbeck-Nord	17.300	950	105%	3
2	B 209	Adendorf-Mitte	19.500	1.540	149%	4
3	B 209	Brietlingen Ort-Süd	12.100	1.210	97%	2
4	B 209	Brietlingen Moorburg-Süd	13.300	1.240	105%	3
5	B 209	Amelinghausen	10.800	810	93%	2
6	B 216	Barendorf	10.600	400	79%	1
7	B 216	Bavendorf	7.600	370	57%	1
8	L 216	Kirchgellersen	10.500	110	84%	2
9	L 216	Reppenstedt-Ost	12.100	220	110%	3
10	K 30	Bardowick-Ost	10.600	330	98%	2
11	K 46	Bardowick-Mitte	15.100	510	112%	3
12	K 53	Erbstorf-Nord	12.000	480	102%	3

Tabelle 8.2: Veränderungen der Verkehrsbelastungen DTVw 2035 und der Auslastungen im Planfall 2035 im Vergleich zum Prognosenullfall 2035

VQ-Nr.	Straße	Querschnitt	Planfall 2035	Prognose- nullfall 2035	Differenz Planfall – Prognosenullfall	
			Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Auslastung
1	B 4	Melbeck-Nord	17.300	21.000	-3.700	-44%
2	B 209	Adendorf-Mitte	19.500	19.100	+400	+2%
3	B 209	Brietlingen Ort-Süd	12.100	11.900	+200	-1%
4	B 209	Brietlingen Moorburg-Süd	13.300	13.100	+200	-1%
5	B 209	Amelinghausen	10.800	11.600	-800	-9%
6	B 216	Barendorf	10.600	14.900	-4.300	-41%
7	B 216	Bavendorf	7.600	12.700	-5.100	-50%
8	L 216	Kirchgellersen	10.500	11.100	-600	-1%
9	L 216	Reppenstedt-Ost	12.100	12.100	0	0%
10	K 30	Bardowick-Ost	10.600	10.900	-300	-4%
11	K 46	Bardowick-Mitte	15.100	16.500	-1.400	-10%
12	K 53	Erbstorf-Nord	12.000	12.000	0	-2%

Tabelle 8.3: Veränderungen der Verkehrsbelastungen DTVw 2035 und der Auslastungen im Planfall 2035 im Vergleich zur Analyse 2019

VQ-Nr.	Straße	Querschnitt	Planfall 2035	Analyse 2019	Differenz Planfall 2035 – Analyse 2019	
			Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h	Auslastung
1	B 4	Melbeck-Nord	17.300	18.800	-1.500	-25%
2	B 209	Adendorf-Mitte	19.500	18.400	+1.100	+9%
3	B 209	Brietlingen Ort-Süd	12.100	11.800	+300	+4%
4	B 209	Brietlingen Moorburg-Süd	13.300	12.900	+400	+4%
5	B 209	Amelinghausen	10.800	10.400	+400	+3%
6	B 216	Barendorf	10.600	13.100	-2.500	-22%
7	B 216	Bavendorf	7.600	10.000	-2.400	-22%
8	L 216	Kirchgellersen	10.500	10.100	+400	+3%
9	L 216	Reppenstedt-Ost	12.100	11.700	+400	+4%
10	K 30	Bardowick-Ost	10.600	10.400	+200	+2%
11	K 46	Bardowick-Mitte	15.100	16.200	-1.100	-8%
12	K 53	Erbstorf-Nord	12.000	11.200	+800	+8%

Im Planfall mit A 39 ergeben sich für die meisten Vergleichsquerschnitte leicht bis deutlich geringere Belastungen und Auslastungen als im Prognosenullfall. Am meisten profitieren die OD Melbeck (-44%, VQ 1) im Zuge der B 4 und die Ortslagen Barendorf (-41%, VQ 6) und Bavendorf (-50%, VQ 7) im Zuge der B 216 von dem geplanten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Für beide letztgenannten Orte sind im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Ortsumgehungen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Auch für Amelinghausen (-9%, VQ 5) und Bardowick (-10%, VQ 11) sind durch die Umsetzung der vorgesehenen Verkehrsinfrastruktur im Vergleich zum Prognosenullfall positive Auswirkungen auf die Auslastungen zu erwarten. Lediglich für die im Vergleich aller Vergleichsquerschnitte am höchsten belastete OD Adendorf stellt sich der Planfall geringfügig ungünstiger (+400 Kfz/24h) als der Prognosenullfall dar. In Brietlingen (VQ 3 und 4) ist die Belastung zwar um +200 Kfz/24h höher als im Prognosenullfall, die Auslastung ist aber um -1 % geringer. Ursache hierfür ist, dass der Anteil des Schwerverkehrs geringer ist, der Leichtverkehr aber insgesamt höher ist. Da der Schwerverkehr mit dem Faktor 2 in die Umrechnung der Pkw-Einheiten eingeht, kommt es zu diesem scheinbaren Widerspruch.

Vergleicht man die Be- und Auslastungen im Planfall 2035 mit denen in der Analyse 2019, sind die entlastenden Wirkungen der A 39 auf die umliegenden Ortslagen ebenfalls erkennbar, allerdings auf geringerem Niveau, da sich Zunahmen aus der Verkehrsentwicklung und Abnahmen aus der Infrastrukturentwicklung teilweise ausgleichen.

9 Maßnahmenempfehlungen aus verkehrlicher Sicht

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass durch die geplante A 39 deutliche Entlastungen für die Straßen zu erwarten sind, die derzeit den weiträumigen Nord-Süd-Verkehr aufnehmen. Dies sind vor allem die Bundesstraßen B 4 und B 216, für die Entlastungen in der Prognose um bis zu 50% zu erwarten sind. Die B 209 und das nachgeordnete Netz können von der geplanten Verkehrsinfrastruktur nicht in dem Maße profitieren, so dass die teilweise schon heute vorhandenen Verkehrsprobleme, vor allem in den Ortslagen, mit der A 39 nicht gelöst werden können. Hier sind prinzipiell folgende Maßnahmen denkbar:

- Leistungsfähige Umgestaltung der Knotenpunkte (z. B. freie Rechtsabbieger, Anlage von Linksabbiegespuren, Bypässe bei Kreiseln)
- Einsatz einer Lichtsignalregelung an heute vorfahrtgeregelten Knotenpunkten
- Ausbau von vorfahrtgeregelten Knoten in Kreisverkehre
- Mehrspuriger Ausbau vorhandener Strecken
- Neubau alternativer Strecken (z. B. mit GVFG-Mitteln geförderte kommunale Entlastungsstraßen mit bis zu 95% Zuschuss von Bund und Land, nur bei Landesstraßen möglich)
- Umwidmung von Parallelstrecken in den Ortslagen, ggfs. jeweils 2 Fahrstreifen im Einrichtungsbetrieb, ähnlich L 216 in Lüneburg am Scunthorpepark
- Beseitigung von Störeinflüssen, z. B. durch Parksuchverkehr entlang der Straße

Eine konkrete Empfehlung für jede einzelne Ortsdurchfahrt ist im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens nicht möglich. Dies müsste für jede einzelne Ortsdurchfahrt vertiefend überprüft werden. Im Rahmen der Neufassung des RROP sollten entsprechende Festlegungen getroffen werden, z. B. eine Optimierung des Verkehrssystems an Strecken mit hoher Auslastung.

10 Bezüge zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

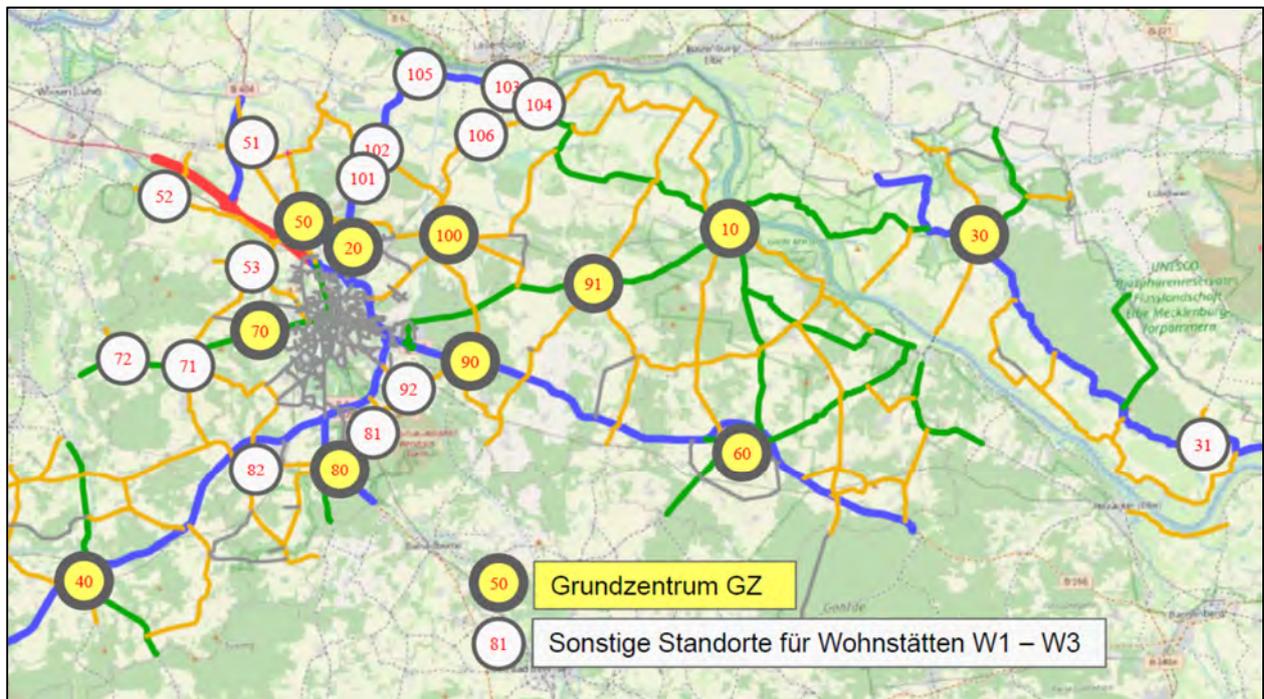
Im Zuge der vorbereitenden Arbeiten zur Neuaufstellung des RROP wurden innerhalb des Landkreises Lüneburg die Zentralen Orte bestimmt und Kriterien für Standorte definiert, die sich aufgrund ihrer Größe, Infrastrukturausstattung und ÖPNV-Anbindung besonders für eine Schwerpunktbildung in der Siedlungsentwicklung eignen. Neben der Hansestadt Lüneburg sind dies vor allem die in **Tabelle 10.1** ausgewiesenen Grundzentren sowie Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten (Kategorien W1 – W3). Mit bestimmten Berechnungsfaktoren werden den Standorten entsprechend ihrer funktionalen Einstufung Flächenkontingente zugewiesen, die einen Rahmen für die Entwicklung neuer Wohnbauflächen darstellen. Der in der nachfolgenden Tabelle in Spalte 1 ausgewiesene Index wurde im Rahmen des vorliegenden Verkehrsgutachtens vergeben, um für die nachfolgenden Auswertungen einen direkten Bezug herstellen zu können.

Tabelle 10.1: Orte mit besonderen Wohnfunktionen: Grundzentren (GZ) und Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten (W1-W3)

Index	geplante Funktion	Stadt/Einheits-/Samtgemeinde (SG)	Gemeinde	Ortsteil / Stadtteil	EW 30.06.17	Faktor (WE pro 1.000 EW und Jahr)	Neubaukontingent (WE/a)	Dichte (WE/ha)	Fläche (ha/a)	Fläche (ha) in 10 Jahren
10	GZ - TF	Stadt Bleckede	Stadt Bleckede	Bleckede	5.125	4,5	23,1	20	1,15	11,53
20	GZ	Gem. Adendorf	Gemeinde Adendorf	Adendorf	10.038	4,5	45,2	20	2,26	22,59
30	GZ	Gem. Amt Neuhaus	Gemeinde Amt Neuhaus	Neuhaus	1.534	4,5	6,9	20	0,35	3,45
31	W3	Gem. Amt Neuhaus	Gemeinde Amt Neuhaus	Tripkau	261	2,5	0,7	13	0,05	0,50
40	GZ	SG Amelinghausen	Amelinghausen	Amelinghausen	3.761	4,5	16,9	20	0,85	8,46
50	GZ	SG Bardowick	Flecken Bardowick		7.040	4,5	31,7	20	1,58	15,84
51	W1	SG Bardowick	Handorf		2.036	3,5	7,1	17	0,42	4,19
52	W1	SG Bardowick	Radbruch		2.141	3,5	7,5	17	0,44	4,41
53	W1	SG Bardowick	Vögelsen		2.352	3,5	8,2	17	0,48	4,84
60	GZ	SG Dahlenburg	Flecken Dahlenburg	Dahlenburg / Buendorf / Quickborn	2.599	4,5	11,7	20	0,58	5,85
70	GZ	SG Gellersen	Reppenstedt	Reppenstedt	7.379	4,5	33,2	20	1,66	16,60
71	W1	SG Gellersen	Kirchgellersen		2.492	3,5	8,7	17	0,51	5,13
72	W2	SG Gellersen	Westergellersen		2.023	3,0	6,1	15	0,40	4,05
80	GZ	SG Ilmenau	Melbeck		3.367	4,5	15,2	20	0,76	7,58
81	W1	SG Ilmenau	Deutsch Evern		3.754	3,5	13,1	17	0,77	7,73
82	W1	SG Ilmenau	Embsen	Embsen	1.870	3,5	6,5	17	0,39	3,85
90	GZ	SG Ostheide	Barendorf		2.488	4,5	11,2	20	0,56	5,60
91	GZ	SG Ostheide	Neetze	Neetze	1.995	4,5	9,0	20	0,45	4,49
92	W2	SG Ostheide	Wendisch Evern		1.785	3,0	5,4	15	0,36	3,57
100	GZ	SG Scharnebeck	Scharnebeck	Scharnebeck	3.488	4,5	15,7	20	0,78	7,85
101	W1	SG Scharnebeck	Brietlingen	Moorburg	2.007	3,5	7,0	17	0,41	4,13
102	W1	SG Scharnebeck	Brietlingen	Brietlingen	1.049	3,5	3,7	17	0,22	2,16
103	W1	SG Scharnebeck	Hohnstorf/Elbe	Hohnstorf	2.144	3,5	7,5	17	0,44	4,41
104	W1	SG Scharnebeck	Hohnstorf/Elbe	Sassendorf	183	3,5	0,6	17	0,04	0,38
105	W2	SG Scharnebeck	Flecken Artlenburg		1.666	3,0	5,0	15	0,33	3,33
106	W3	SG Scharnebeck	Echem		1.007	2,5	2,5	13	0,19	1,94

Das nachfolgende **Bild 10.1** zeigt diese Orte mit besonderen Wohnfunktionen und deren Index im Überblick.

Bild 10.1: Lage und Indizes der Orte mit besonderen Wohnfunktionen



Im Folgenden werden für die einzelnen Streckenabschnitte innerhalb der Orte mit besonderen Wohnfunktionen in einer zusammenfassenden Tabelle (wegen der Vielzahl der Datensätze in drei **Tabellen 10.2 – 10.4** aufgeteilt) die Kapazitäten und die Verkehrsbelastungen sowie die daraus resultierenden Auslastungen für alle drei Netzfälle ausgewiesen. Auslastungen oberhalb von 80% werden mit den oben erläuterten Farben gelb (80,0 % bis 99,9%), orange (100,0 % bis 119,9%) und rot (ab 120,0%) gekennzeichnet.

In der Analyse 2019 gibt es insgesamt 10 Abschnitte mit Auslastungen über 100% (davon 3 über 120%), im Prognosenullfall ohne A 39 sind es 13 über 100% (davon 5 über 120%). Im Planfall mit A 39 sind noch 7 Abschnitte mit mehr als 100% ausgelastet (davon 1 über 120%). In allen Fällen ist die Ortsdurchfahrt von Adendorf im Zuge der B 209 hinsichtlich ihrer Auslastung kritisch zu sehen (durchgängig über 100%). Die OD Melbeck im Zuge der B 4, die schon in der Analyse hochbelastet ist, wird im Prognosenullfall stärker belastet, die Auslastungen liegen zwischen 130% und 150%. Im Planfall mit A 39 sinkt die Belastung auf der B 4 jedoch deutlich, da der weiträumige Nord-Süd-Verkehr auf die A 39 verlagert werden kann. Die Auslastung bleibt allerdings auch im Planfall im Bereich von 100%.

**Tabelle 10.2: Auslastungen in den Kommunen mit besonderen Wohnfunktionen in
den drei Netzfällen Analyse 2019, Prognosenußfall 2035 und Planfall 2035 (Teil 1)**

Index	Ortslage	Straße	Kapazität [Kfz/24h]	Analyse 2019 [Kfz/24h]	Analyse Auslastung [%]	Prognosenuß- fall 2035 [Kfz/24h]	Prognosenuß- Auslastung [%]	Planfall 2035 [Kfz/24h]	Planfall Auslastung [%]
10	Stadt Bleckede	Am Bleckwerk	16.200	2.400	16,0	2.700	17,4	2.500	16,0
		L 219 Mitte	12.600	5.300	44,0	5.700	47,3	5.600	47,2
		L 219 Nordwest	11.200	500	4,0	500	4,5	500	4,6
		L 221 Mitte	12.600	6.700	55,5	7.200	60,5	7.100	60,1
		L 221 Südwest	16.200	5.000	33,0	5.600	36,5	5.600	36,7
		L 222 Mitte	12.600	4.700	38,0	5.000	40,5	4.900	39,2
		L 222 Südost	14.400	2.300	16,0	2.500	17,9	2.300	16,7
	L 223 Nordost	11.200	1.200	11,0	1.300	11,9	1.300	11,5	
20	Adendorf	B 209 Nord	18.000	18.900	114,0	19.300	118,2	19.600	118,9
		B 209 Mitte	14.000	18.100	140,0	18.600	147,3	19.100	148,8
		B 209 Süd	18.000	18.700	112,5	19.300	118,2	19.700	119,3
		K 30 Nord	12.600	8.300	70,0	8.600	73,1	8.400	70,8
30	Neuhaus	B 190 Mitte	12.600	3.200	26,5	3.400	28,8	3.400	28,6
		B 190 Südost	12.600	1.700	15,0	1.800	16,1	1.900	16,2
		B 190 West	12.600	1.900	16,0	2.000	17,3	2.100	17,5
		K 55 Nord	11.200	800	8,0	900	8,2	800	7,8
		L 232 Ost	12.600	2.000	18,0	2.200	19,9	2.200	19,8
31	Tripkau	B 195 West	12.600	1.400	12,5	1.400	12,9	1.500	13,4
		B 195 Ost	12.600	1.200	11,0	1.300	12,0	1.300	11,7
		K 60 Nord	11.200	300	2,9	300	2,9	300	2,9
40	Ameling- hausen	B 209 Mitte	12.600	10.400	90,0	11.600	102,0	10.800	93,1
		B 209 Nordost	16.000	7.900	54,5	9.100	63,0	8.400	57,7
		B 209 West	14.000	8.800	68,0	10.100	81,3	9.200	70,8
		L 234 Nord	12.600	3.200	27,0	3.300	28,2	3.200	26,3
		L 234 Süd	12.600	3.300	28,5	3.700	34,5	3.300	28,2
50	Bardowick	K 30 Mitte	9.800	8.500	88,5	8.800	92,5	8.400	87,4
		K 30 Ost	11.200	10.400	96,0	10.900	102,3	10.600	97,7
		K 31 Nord	11.200	7.400	67,0	7.300	66,0	7.300	66,4
		K 32 Mitte	12.600	11.600	94,0	12.200	98,7	12.200	99,6
		K 32 West	12.600	9.700	78,0	10.200	82,7	10.300	83,4
		K 46 Mitte	14.000	16.200	119,5	16.500	122,1	15.100	112,1
		K 46 Nord	14.000	13.800	102,0	14.200	104,5	12.300	90,3
		K 46 Südost	31.200	12.100	77,5	12.300	79,8	11.100	36,7
		K 51 Nord	9.800	6.700	70,5	7.100	74,5	6.600	69,2
K 51 Süd	9.800	7.300	78,0	7.500	79,5	7.700	82,6		
51	Handorf	K 46 Südost	16.200	13.200	77,0	14.200	82,9	11.600	75,0
		K 46 West	16.200	11.100	72,5	11.800	77,8	11.500	74,8
		K 49 Mitte	14.000	3.200	24,0	3.700	27,8	3.100	23,3
		K 49 Nord	14.000	2.400	18,0	2.900	21,5	2.200	16,4
52	Radbruch	K 42 Mitte	11.200	4.400	40,5	4.800	43,5	4.800	43,8
		K 42 Ost	11.200	1.900	17,0	1.900	17,8	1.900	17,6
		K 42 West	11.200	100	1,0	100	1,3	100	0,9
		K 43 Nord	12.600	700	6,5	900	7,4	1.100	9,1
53	Vögelsen	K 21 West	12.600	4.100	33,0	4.200	34,7	4.200	34,4
		K 21 Mitte-West	12.600	7.100	57,5	7.300	59,9	7.300	60,0
		K 21 Mitte	12.600	4.900	40,0	5.400	43,4	5.300	43,0
		K 21 Ost	12.600	5.100	41,0	5.500	44,5	5.400	43,8
		K 32 Nord	12.600	6.100	49,5	6.500	53,5	6.600	53,9
	K 50 Süd	12.600	4.400	35,5	4.500	37,0	4.400	36,2	

**Tabelle 10.3: Auslastungen in den Kommunen mit besonderen Wohnfunktionen in
den drei Netzfällen Analyse 2019, Prognosenullfall 2035 und Planfall 2035 (Teil 2)**

Index	Ortslage	Straße	Kapazität [Kfz/24h]	Analyse 2019 [Kfz/24h]	Analyse Auslastung [%]	Prognosenull- fall 2035 [Kfz/24h]	Prognosenull Auslastung [%]	Planfall 2035 [Kfz/24h]	Planfall Auslastung [%]
60	Dahlenburg/ Buendorf/ Quickborn	Dahlenberger Landstr.	18.000	800	6,0	1.000	6,7	800	5,5
		K 35 Nordwest	12.600	2.000	17,0	2.100	17,6	2.000	17,2
		L 222 Mitte	12.600	1.700	15,0	1.900	16,3	1.800	15,3
		L 232 Mitte	14.000	2.200	17,0	2.300	17,4	2.200	17,3
		L 232 Ost	12.600	600	5,0	700	5,7	700	5,7
		L 232 Südwest	11.200	200	2,0	200	1,8	200	2,0
		L 232 West	18.000	2.000	12,0	2.100	12,4	2.100	12,6
70	Reppen- stedt	L 216 Mitte	14.400	8.200	57,5	8.400	59,8	8.500	59,5
		L 216 Ost	11.200	11.700	106,5	12.100	110,1	12.100	110,3
		L 216 West	14.400	7.000	49,0	7.200	50,9	7.200	50,5
		Schnellenberger Weg	10.600	3.100	29,5	3.100	30,7	3.000	29,5
		Stadtweg	10.600	1.900	19,0	2.000	19,6	2.000	19,4
71	Kirch- gellersen	K 10 Süd	12.600	4.400	36,5	4.600	38,2	4.500	36,8
		K 36 Südost	14.000	3.200	23,5	4.000	24,8	3.400	24,5
		K 50 Nord	12.600	4.500	36,5	4.600	38,0	4.600	37,2
		L 216 Mitte	12.600	10.100	81,5	11.100	85,0	10.500	84,5
		L 216 Nordost	11.200	7.000	63,0	7.200	65,3	7.200	65,0
		L 216 West	11.200	7.200	65,5	8.000	70,4	7.700	70,2
72	Wester- gellersen	K 18 Nordwest	11.200	2.200	20,5	3.400	29,4	3.300	30,2
		L 216 Südost	11.200	7.200	65,5	8.000	70,4	7.700	70,2
		L 216 Südwest	12.600	6.200	50,0	6.500	52,5	6.200	50,9
80	Melbeck	B 4 Nordwest	17.500	18.800	130,0	21.000	149,5	17.300	105,0
		B 4 Südost	17.500	17.200	119,0	18.800	134,8	15.500	94,4
		K 10 Bahnhof	12.600	2.400	20,0	2.600	21,4	2.600	21,8
		K 10 West	12.600	2.300	20,0	2.500	20,4	2.500	20,6
		K 10 Ost	12.600	2.000	17,0	2.100	17,1	2.400	20,1
		K 39 West	12.600	300	2,0	400	2,9	400	3,1
		L 233 Mitte	12.600	5.300	45,0	8.200	75,5	1.700	13,4
		L 233 Süd	14.400	5.300	39,0	8.300	66,3	1.400	9,5
81	Deutsch Evern	K 37 Ost	11.200	4.700	42,5	5.600	47,7	5.400	49,1
		K 52 Nordost	11.200	1.900	17,0	2.800	21,2	2.500	22,8
		K 7 Mitte	11.200	2.700	24,5	3.200	29,1	3.300	30,4
		K 7 Südwest	11.200	3.700	34,0	3.900	35,8	3.700	34,4
82	Embsen	K 10 Ost	12.600	5.300	44,0	5.400	44,9	5.400	45,2
		K 10 West	12.600	4.200	35,0	4.300	35,7	4.100	34,5
		K 17 Nord	12.600	2.200	18,0	2.700	19,9	2.500	20,8
		K 17 Süd	12.600	2.700	23,0	3.000	24,1	3.000	25,2
90	Barendorf	B 216 Mitte	14.000	13.100	100,5	14.900	120,2	10.600	79,1
		B 216 Ost	18.000	11.700	71,0	14.300	92,0	9.300	54,1
		B 216 West	16.000	14.500	96,5	14.900	104,6	10.800	70,5
		K 28 Nord	11.200	2.500	25,0	3.000	32,8	1.900	18,6
		K 28 Südwest	12.600	3.900	34,5	4.300	34,3	2.000	17,4
		K 28 West	14.400	5.900	45,0	6.000	44,1	3.900	28,2

**Tabelle 10.4: Auslastungen in den Kommunen mit besonderen Wohnfunktionen in
den drei Netzfällen Analyse 2019, Prognosenullfall 2035 und Planfall 2035 (Teil 3)**

Index	Ortslage	Straße	Kapazität [Kfz/24h]	Analyse 2019 [Kfz/24h]	Analyse Auslastung [%]	Prognosenull- fall 2035 [Kfz/24h]	Prognosenull Auslastung [%]	Planfall 2035 [Kfz/24h]	Planfall Auslastung [%]
91	Neetze	K 14 Südost	12.600	1.600	14,0	1.800	15,9	1.500	12,9
		K 16 Südwest	12.600	2.300	19,0	2.400	19,8	2.300	19,2
		K 5 Nord	11.200	1.400	13,0	1.500	14,0	1.400	13,7
		K 5 Süd	12.600	1.200	10,0	1.300	11,1	1.300	10,8
		L 216 Mitte	12.600	5.500	46,0	6.200	52,3	5.900	50,5
		L 216 Ost	16.200	5.000	33,0	5.600	36,5	5.600	36,7
		L 216 West	16.200	5.400	35,0	6.200	40,9	6.200	41,7
92	Windisch Evern	K 37 Nordwest	14.400	4.100	30,0	5.400	38,5	4.000	28,7
		K 37 Südwest	11.200	3.000	28,0	3.100	28,6	3.000	28,3
		K 37 West	11.200	2.400	23,0	2.700	25,9	2.700	25,5
		K 40 Ost	14.400	3.400	24,5	4.300	30,5	2.500	18,0
		K 40 West	14.400	3.700	26,5	4.700	33,2	3.000	21,1
100	Scharne- beck	K 2 Mitte	12.400	7.700	66,0	8.300	72,6	8.000	67,8
		K 2 Ost	12.600	6.700	54,0	7.100	57,5	7.100	57,1
		K 28 Süd	12.600	2.800	24,0	3.000	28,4	2.600	23,4
		K 30 Ost	11.200	4.600	44,0	4.800	46,6	4.700	45,4
		K 30 West	11.200	6.500	61,5	6.700	64,3	6.600	63,2
		K 48 Nord	12.400	2.000	17,5	2.100	20,6	1.800	16,1
		K 53 Nordwest	16.200	8.200	53,0	8.800	59,0	8.700	56,5
		K 53 Südwest	16.200	6.300	40,5	6.700	45,6	6.700	44,0
101	Brietlingen- Moorburg	B 209 Nord	14.000	11.800	93,0	11.900	97,5	12.100	96,6
		B 209 Süd	14.000	12.900	101,0	13.100	106,0	13.300	105,0
102	Brietlingen Ort	B 209 Nord	12.600	8.700	80,0	9.100	87,9	8.900	81,2
		B 209 Süd	14.000	11.800	93,0	11.900	97,5	12.100	96,6
		K 1 West	12.400	3.800	33,0	4.000	35,5	3.700	31,6
		K 29 Ost	11.200	1.500	14,0	1.600	17,1	1.500	14,0
103	Hohnstorf Ort	B 209 Mitte	18.000	9.100	57,5	9.400	66,2	8.900	56,8
		B 209 Ost	18.000	10.100	63,0	11.800	74,0	11.800	74,8
		B 209 West	18.000	9.600	60,5	9.600	69,7	9.000	57,7
		L 219 Mitte	12.600	7.800	64,0	8.600	71,4	8.400	70,6
		L 219 Nord	14.400	9.400	68,0	10.300	75,2	10.100	74,2
		L 219 Süd	14.400	8.400	61,0	9.200	66,7	8.900	65,8
104	Hohnstorf- Sassendorf	Am See	11.200	200	1,0	200	1,6	200	1,6
		Dorfstraße	11.200	200	2,0	200	2,0	200	2,0
105	Flecken Artlenburg	B 209 Ost	18.000	9.600	60,5	9.600	69,7	9.000	57,7
		B 209 Südwest	18.000	8.400	54,0	8.800	59,8	8.600	55,1
		L 217 Mitte	11.200	3.000	27,0	2.600	34,1	2.100	19,6
106	Echem	K 53 Ost	14.000	5.400	40,0	5.900	44,2	5.800	43,9
		K 53 West	14.000	8.900	67,0	9.600	74,9	9.300	70,4

Prinzipiell gibt es zwei Herangehensweisen an die Problematik hoher Auslastungen ohne relevante Leistungsreserven: Zum einen sollte dort, wo Siedlungsentwicklung stattfinden soll, die Verkehrsinfrastruktur so angepasst werden, dass die geplante Siedlungsentwicklung auch realisiert werden kann (Ansatz 1). Möglichkeiten der Anpassung der Infrastruktur sind in Kapitel 9 aufgezeigt. Zum andern sollte dort, wo eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur nicht oder nur erschwert möglich ist, eine Optimierung der Verortung der Siedlungsentwicklung erfolgen (Ansatz 2). Ziel sollte eine sinnvolle Kombination beider Ansätze sein, die sich nicht gegenseitig ausschließen, sondern stärken sollen.

Siedlungsentwicklung nicht mehr zuzulassen, ist angesichts des bestehenden bzw. prognostizierten Wohnungsneubaubedarfs keine Option. Die Siedlungsentwicklung soll durch die Festlegung von Grundzentren und W-Standorten auf sinnvolle Standorte gelenkt werden, an denen ein guter bzw. sehr guter ÖPNV-Anschluss besteht und Infrastruktur vorhanden ist. Siedlungsentwicklung im Gießkannenprinzip zu verteilen ist siedlungsstrukturell nicht sinnvoll und erzeugt zusätzlichen Verkehr. Wo eine Überlastung des Verkehrssystems durch verkehrliche oder sonstige Maßnahmen nicht vermieden werden kann, kann eine Begrenzung der Entwicklung in Siedlungsschwerpunkten zugunsten anderer Schwerpunkte eine Möglichkeit darstellen, sofern der dort entstehende Verkehr nicht letztlich wieder über die gleichen belasteten Strecken fährt.

Bei belasteten Strecken sollte deshalb in einem ersten Schritt im Detail geprüft werden, wo eine sinnvolle Anpassung der Verkehrsinfrastruktur möglich ist und dadurch eine Stärkung von Siedlungsschwerpunkten ohne negative verkehrliche Auswirkungen umsetzbar wird. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht nur die Verkehrsinfrastruktur im Bereich des Siedlungsschwerpunktes selbst betrachtet wird, sondern dass mit der Schaffung neuer Wohnbauflächen auch Strecken im Umfeld oder im weiteren Verlauf von Zubringerstraßen stärker belastet und dort ggf. Maßnahmen erforderlich werden. Dies gilt vor allem für die Orte im Randbereich der Hansestadt Lüneburg, da sich erwartungsgemäß ein großer Teil des zusätzlichen Verkehrs in Richtung Lüneburg orientieren wird.

So führt z.B. die Entwicklung neuer Wohnbauflächen in Artlenburg, Hohnstorf oder Brietlingen-Ort auch zu erhöhten Belastungen auf der B 209 in Brietlingen-Moorburg und in Adendorf. Für diese Ortslagen entlang der B 209 wirken sich Erweiterung der Wohnbauflächen ungünstiger aus als an anderen Strecken, da in Adendorf selbst die Auslastung im zentralen Bereich bereits bei rund 150% liegt. Weitere Wohnbauflächen in den beiden Brietlinger Ortsteilen, in Hohnstorf und Artlenburg führen dort selbst zwar nicht zu kritischen Auslastungen, verschärfen aber die Situation in Adendorf, da der zusätzliche Verkehr zum größten Teil auch die B 209 in der Ortslage Adendorf belasten würde. Die vorgesehenen Wohnbaukontingente der Siedlungsschwerpunkte

Artlenburg, Hohnstorf, Brietlingen-Ort und Brietlingen Moorburg entlang der B 209 lassen innerhalb von 10 Jahren die Entstehung von rund 200 Haushalten erwarten (hinzu kommen weitere Wohneinheiten in geringerem Umfang in kleineren Orten ohne besondere Wohnfunktionen). Dadurch kann auf der B 209 in Adendorf mit rund 300 zusätzlichen Fahrten gerechnet werden. Dies führt bei einer Belastung von rund 20.000 Kfz/24h zu einer Erhöhung der Auslastung um etwa 1,5% Prozent, die kaum relevant erscheint. Für Siedlungsentwicklungen entlang dieser Verkehrsachse wäre daher zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Leistungsfähigkeit der B 209 erhöht werden kann (siehe Kapitel 9). So wäre hier Abhilfe durch einen leistungssteigernden Ausbau der Ortsdurchfahrt oder durch eine Ortsumgehung von Adendorf im Zuge der B 209 denkbar, die allerdings im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gesetzlich festgelegt werden müsste. Da die Verantwortung für die Bundesstraßenplanung beim Bund liegt, kann der Landkreis Lüneburg hier nicht autark planen und handeln, sondern ist auf den Dialog mit dem Bund angewiesen.

In Handorf liegen die maximalen Auslastungen zwar „nur“ bei rund 75%, zusätzliche Verkehre würden aber auch die zentrale Ortslage von Bardowick belasten, die mit bis zu 112% mehr als ausgelastet ist. Eine Siedlungsentwicklung in Handorf im Umfang von gut 4 ha mit einer zu erwartenden Zunahme der Haushaltszahlen um 71 Wohneinheiten in 10 Jahren würde jedoch nur eine sehr geringfügige zusätzliche Verkehrsbelastung erzeugen. Die zusätzlichen rund +100 Kfz/24h in Handorf führen zu einer Erhöhung der Auslastung auf der zentralen K 46 in Bardowick um weniger als +1%.

Auch in Westergellersen und Kirchgellersen liegt die maximale Auslastung im Planfall deutlich unter 100%, eine Erweiterung der Wohnbauflächen führt dort zu entsprechendem Mehrverkehr in der Ortslage Reppenstedt, die im zentralen Bereich mit 110% ausgelastet ist. Bei etwa 150 zusätzlichen Wohneinheiten in 10 Jahren in Westergellersen und Kirchgellersen und daraus resultierenden zusätzlichen rund 250 Kfz/24h ist in Reppenstedt nur mit einer geringen Erhöhung der Auslastung in der Größenordnung von +2% zu rechnen.

Für die derzeit hochbelastete Ortsdurchfahrt von Melbeck im Zuge der B 4 ergeben sich durch die Freigabe der A 39 deutliche Entlastungseffekte. Die Auslastung sinkt – vor allem durch die Entlastung im Schwerverkehr - von rund 150% (Prognosenußfall 2035) auf Werte um 100%. Verkehrstechnische Maßnahmen wie die Einrichtung von Abbiegespuren könnten eine weitere Verbesserung der konkreten Situation vor Ort bringen.

In den übrigen Kommunen haben weitere Siedlungsentwicklungen kaum Auswirkungen auf andere (kritische) Ortsdurchfahrten. Zusammenfassend ergibt sich damit die in **Tabelle 10.5** dargestellte Bewertung.

Das derzeitige Konzept zur Erweiterung von Wohnbauflächen sieht eine kontinuierliche Umsetzung der Kontingente über 10 Jahre vor. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Erweiterungen nicht ausschließlich auf Zuzug aus dem Umland von außerhalb des Kreises Lüneburg, sondern auch auf Umzüge innerhalb des Kreises zurückgehen, was zu Verkehrsverschiebungen in anderen Bereichen führen kann. Im Vergleich zu der Schaffung eines großen singulären Verkehrserzeugers (wie z. B. eines Lebensmitteldiscounters) sind die jährlichen Zuwächse durch die Siedlungserweiterungen aus verkehrlicher Sicht eher gering.

Auch die Stärkung alternativer Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad) kann zu einer Entlastung der Verkehrssituation beitragen. So wird es z. B. durch die geplante zusätzliche Bahn-Haltestelle in Adendorf sicherlich einen entlastenden Effekt auf die B 209 geben, der mögliche Zuwächse aus Siedlungserweiterungen wieder ausgleichen kann.

Es sollte auch geprüft werden, ob bei stark belasteten Ortslagen eine Konzentration der zusätzlichen Wohnbauflächen an der Lüneburg zugewandten Seite erfolgen kann. Dies könnte z. B. für Melbeck und Bardowick relevant sein, um durch den in neuen Wohnbauflächen entstehenden Verkehr keine weitere Belastung der Ortsdurchfahrten zu erzeugen.

**Tabelle 10.5: Empfehlung zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für geplante
Siedlungsschwerpunkte**

Index	Kommune	maximale Auslastungs- klasse	Lage an Strecke mit weiteren belasteten Orten (ohne Hansestadt Lüneburg)			Empfehlung zur verkehr- lichen Optimierung der Strecke und/oder Anpas- sung der Siedlungsent- wicklung		
			ja	nein	wenn ja, welche?	nein	be- dingt	ja
10	Stadt Bleckede	1		x		x		
20	Adendorf	4		x				x
30	Neuhaus	1		x		x		
31	Tripkau	1		x		x		
40	Amelinghausen	2		x		x		
50	Bardowick	3		x			x	
51	Handorf	1	x		Bardowick		x	
52	Radbruch	1		x		x		
53	Vögelsen	1		x		x		
60	Dahlenburg	1		x		x		
70	Reppenstedt	3		x			x	
71	Kirchgellersen	2	x		Reppenstedt		x	
72	Westergellersen	1	x		Reppenstedt, Kirchgellersen		x	
80	Melbeck	3		x			x	
81	Deutsch Evern	1		x		x		
82	Embsen	1		x		x		
90	Barendorf	1		x		x		
91	Neetze	1		x		x		
92	Wendisch Evern	1		x		x		
100	Scharnebeck	1		x		x		
101	Brietlingen-Moorburg	3	x		Adendorf			x
102	Brietlingen-Ort	2	x		Adendorf, Moorburg			x
103	Hohnstorf	1	x		Adendorf, Moorburg, Brietlingen Ort		x	
104	Sassendorf	1	x		Adendorf, Moorburg, Brietlingen Ort		x	
105	Artlenburg	1	x		Adendorf, Moorburg, Brietlingen Ort		x	
106	Echem	1		x		x		

11 Zusammenfassung

Aufgabenstellung und Ziel des Verkehrsgutachtens

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten zur Neuaufstellung des RROP soll mithilfe des Gutachtens die zukünftige Verkehrsentwicklung prognostiziert und die Wirkung bereits vorgesehener Maßnahmen abgeschätzt werden. Daraus lassen sich Bereiche identifizieren, die verkehrlich stärker belastet sind und an denen weitere verkehrliche Maßnahmen geprüft werden sollten bzw. eine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgen sollte. Dies gilt insbesondere für Orte, die im RROP mit besonderen Wohnfunktionen belegt werden sollen (Grundzentren (GZ) und Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten (W1-W3)).

Datengrundlagen

Grundlage für das vorliegende Gutachten zur Neuaufstellung des RROP ist das Verkehrsmodell Niedersachsen, das für 2015 auf der Basis der SVZ 2015 kalibriert und für die Zwecke der VU A 39 fortgeschrieben wurde. Im Rahmen der Gutachtenerstellung wurde in 2019 eine umfangreiche Erhebung vor allem des nachgeordneten Netzes durchgeführt und die Analyse 2015 projektbezogen auf 2019 fortgeschrieben. Basis für die Prognose 2035 ist die Verflechtungsprognose des BMVI 2030 sowie eine vereinfachte Fortschreibung nach 2035.

Netzfälle

Mit Hilfe des fortgeschriebenen Verkehrsmodells werden die verkehrlichen Wirkungen für die Analyse (Verkehr 2019 im Netz 2019), den Prognosenullfall (Verkehr 2035 im Netz 2019 – ohne Umsetzung der A 39) und den Planfall (Verkehr 2035 im Netz 2035) ermittelt und bewertet.

Bewertung der Wohnbauflächenkontingente und Empfehlungen

Das Verkehrsgutachten arbeitet Strecken heraus, an denen zukünftig hohe Auslastungsgrade und damit Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss zu erwarten sind. Es werden Empfehlungen für verkehrliche Maßnahmen gegeben, die zu einer Entlastung der Situation beitragen können. Zudem erfolgt für diejenigen Orte, die nach aktuellem Stand der Überlegungen zur Neuaufstellung des RROP Siedlungsschwerpunkte darstellen sollen, eine Überprüfung der Zusammenhänge von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Für den überwiegenden Teil dieser Orte ist eine weitere Siedlungsentwicklung hinsichtlich der Verkehrssituation unproblematisch. Lediglich für die drei Ortslagen Adendorf, Brietlingen-Moorburg und Brietlingen-Ort im Zuge der B 209 erscheint entweder eine verkehrliche Optimierung der Strecke (Erhöhung der Leistungsfähigkeit) oder eine Anpassung der Siedlungsentwicklung unumgänglich.

Anlage 1: Ergebnisse Modellrechnungen 2019 / 2035

Abbildung 1: Analyse, Verkehrsbelastungen DTVw 2019

Abbildung 1a: Analyse, Auslastungen 2019 im Bereich des Landkreises Lüneburg

Abbildung 1b: Analyse, Auslastungen 2019 im Nahbereich der Hansestadt Lüneburg

Abbildung 2: Prognosenullfall, Verkehrsbelastungen DTVw 2035

Abbildung 2a: Prognosenullfall, Auslastungen 2035 im Bereich des Landkreises Lüneburg

Abbildung 2b: Prognosenullfall, Auslastungen 2035 im Nahbereich der Hansestadt Lüneburg

Abbildung 3: Planfall, Verkehrsbelastungen DTVw 2035

Abbildung 3a: Planfall, Auslastungen 2035 im Bereich des Landkreises Lüneburg

Abbildung 3b: Planfall, Auslastungen 2035 im Nahbereich der Hansestadt Lüneburg

Abbildung 3c: Planfall, Belastungsdifferenzen zum Prognosenullfall, DTVw 2035

LEGENDE

Analyse 2019

Verkehrsbelastungen DTWw

150 SV/24h
3000 Kfz/24h

Autobahn

Bundesstraße

Landesstraße

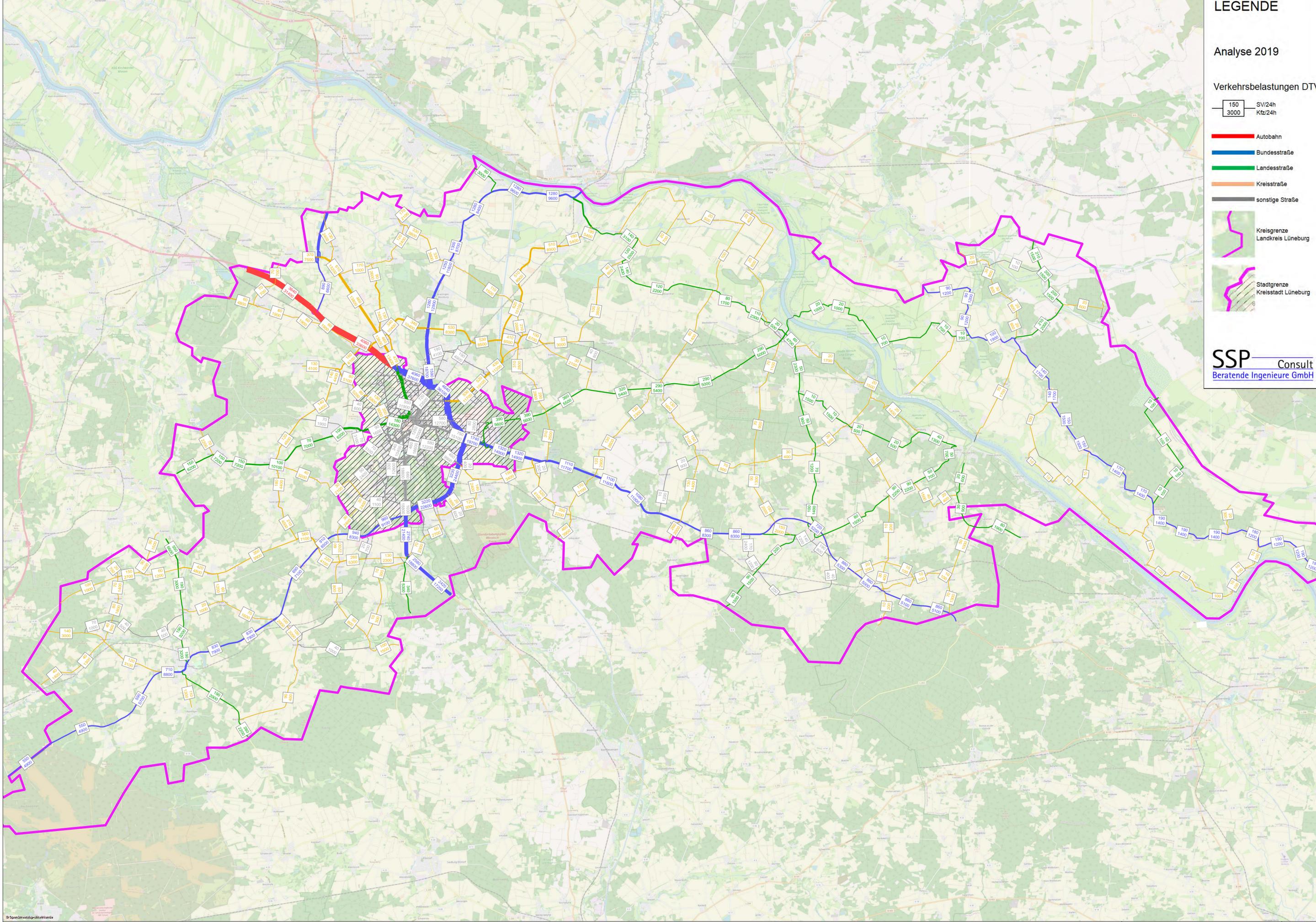
Kreisstraße

sonstige Straße

Kreisgrenze
Landkreis Lüneburg

Stadtgrenze
Kreisstadt Lüneburg

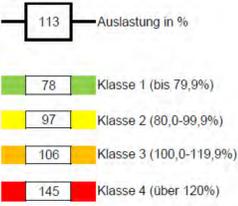
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



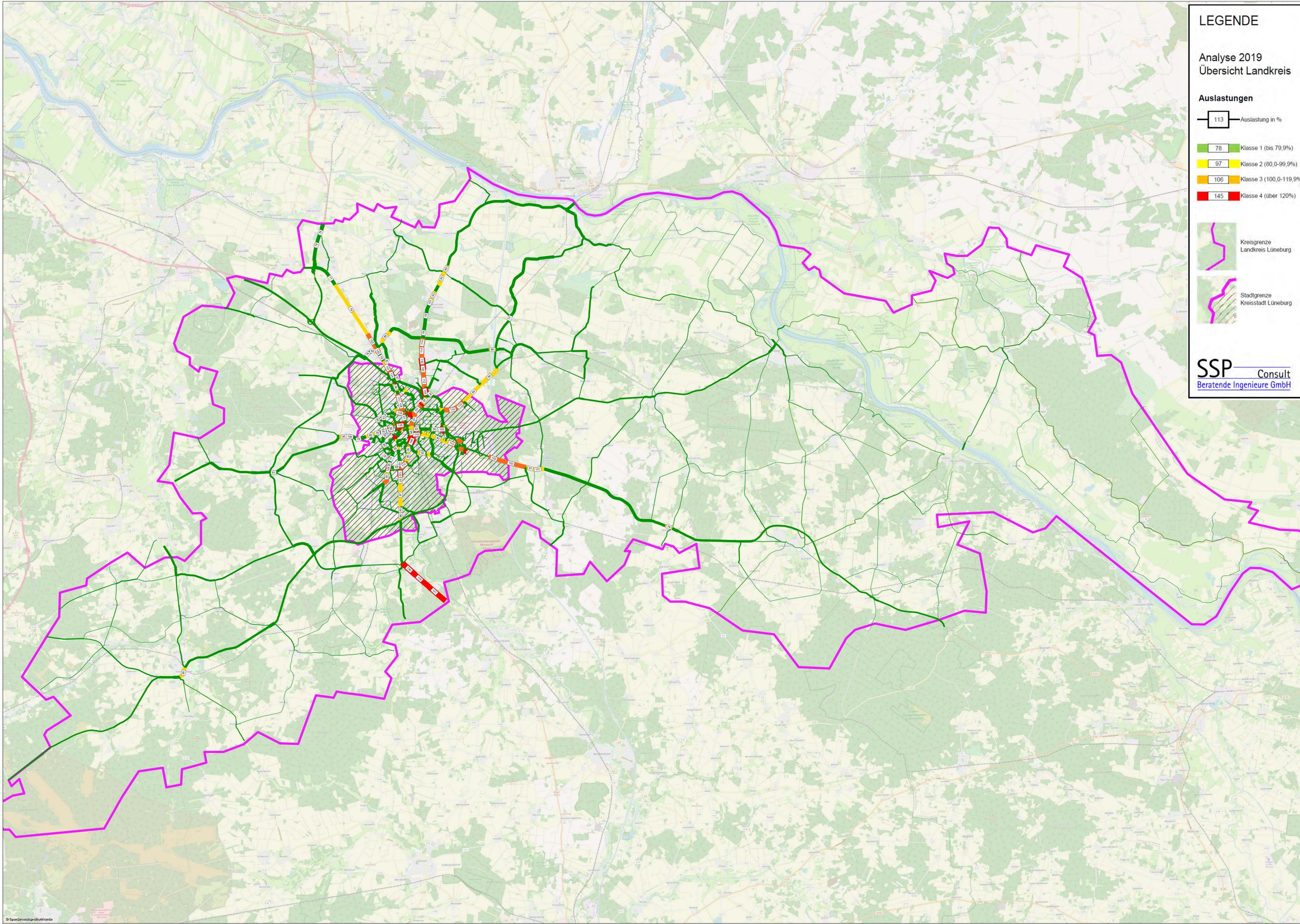
LEGENDE

Analyse 2019 Übersicht Landkreis

Auslastungen



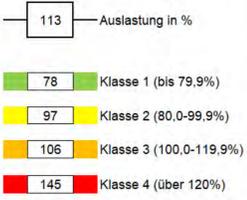
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



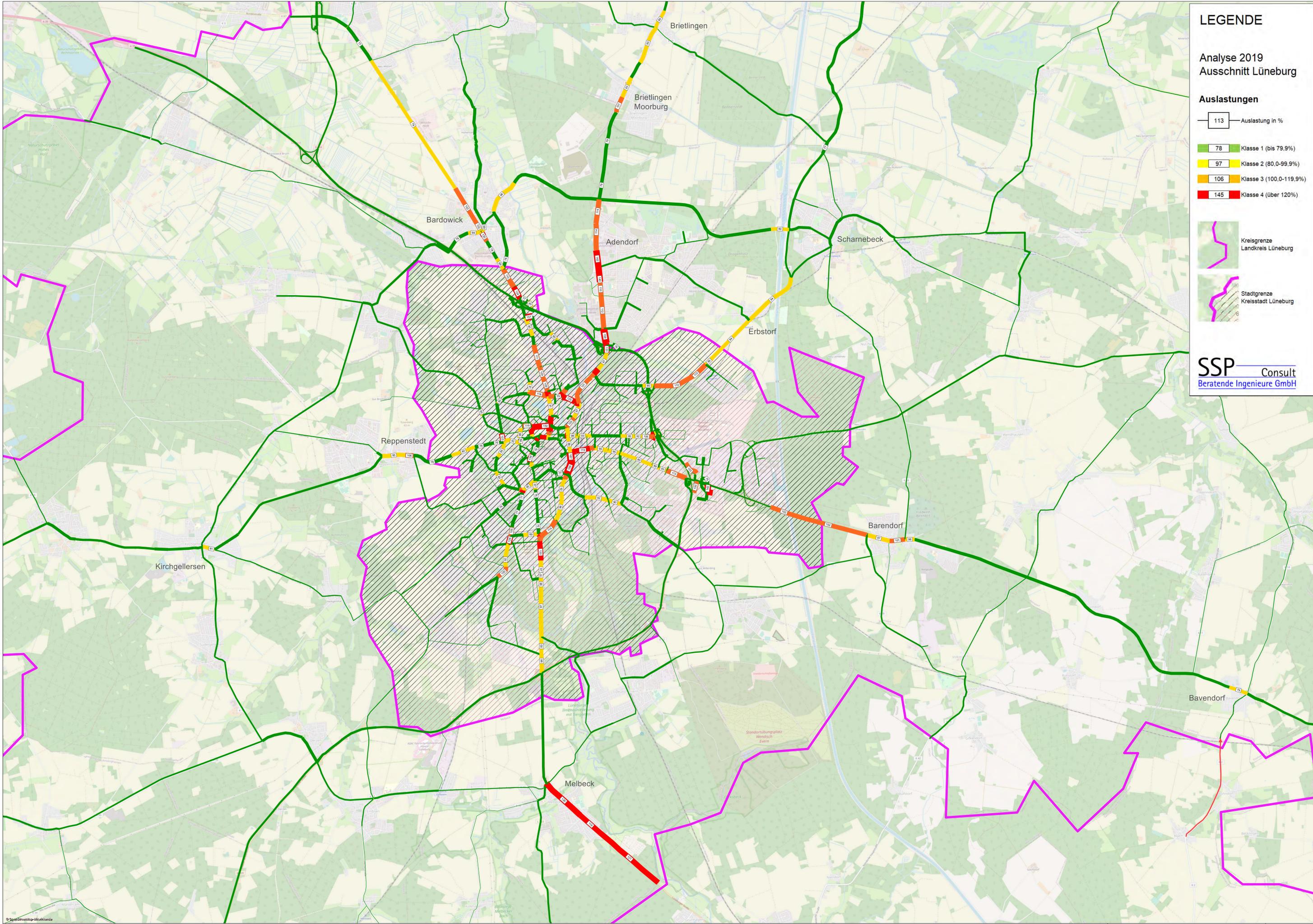
LEGENDE

Analyse 2019 Ausschnitt Lüneburg

Auslastungen



SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



LEGENDE

Prognosenullfall 2035

Verkehrsbelastungen DTWw

150 SV/24h
3000 Kfz/24h

Autobahn

Bundesstraße

Landesstraße

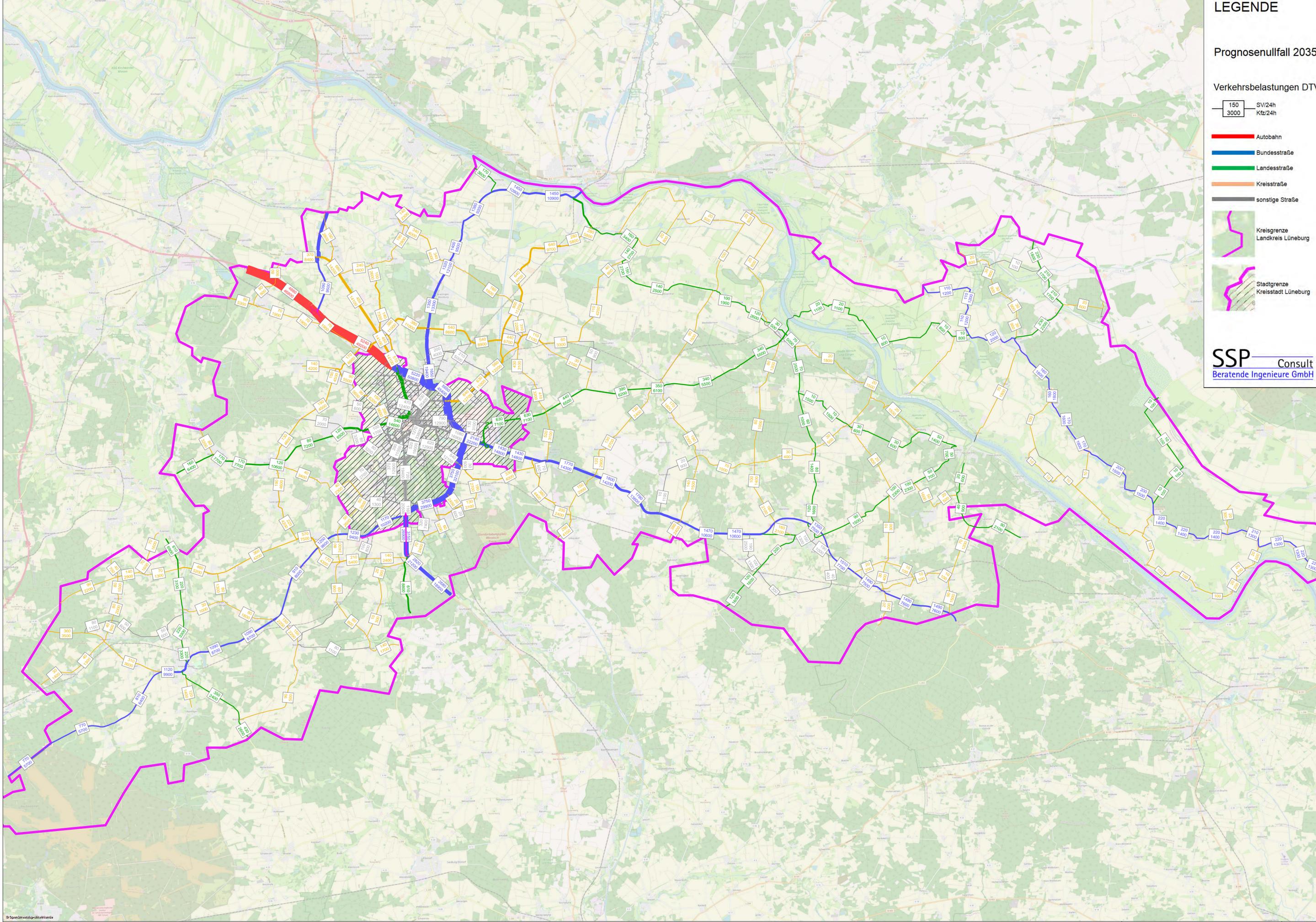
Kreisstraße

sonstige Straße

Kreisgrenze
Landkreis Lüneburg

Stadtgrenze
Kreisstadt Lüneburg

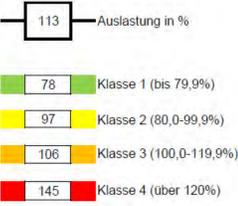
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



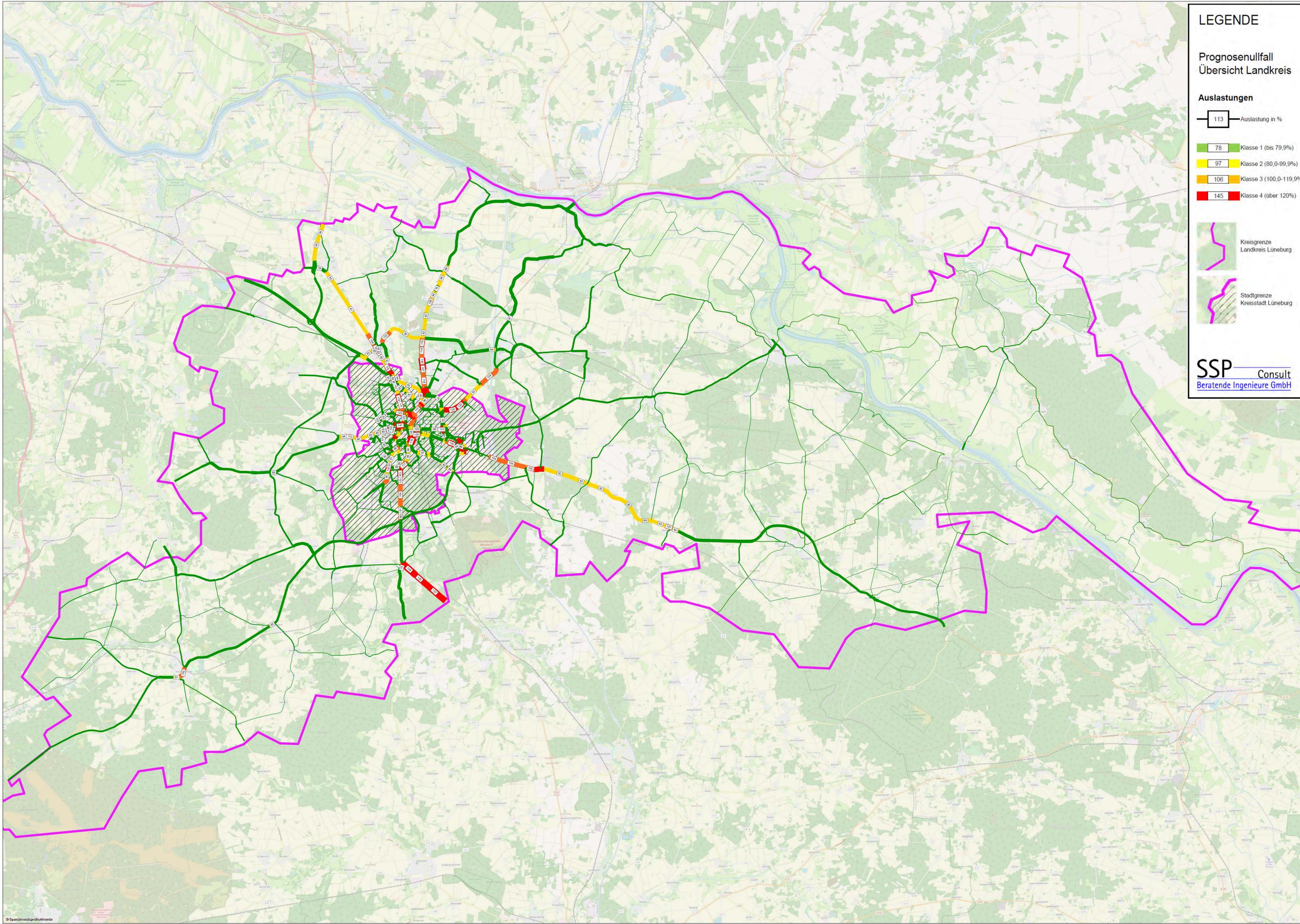
LEGENDE

Prognosenullfall Übersicht Landkreis

Auslastungen



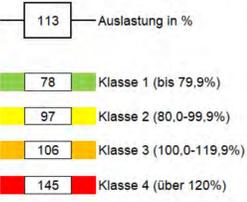
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



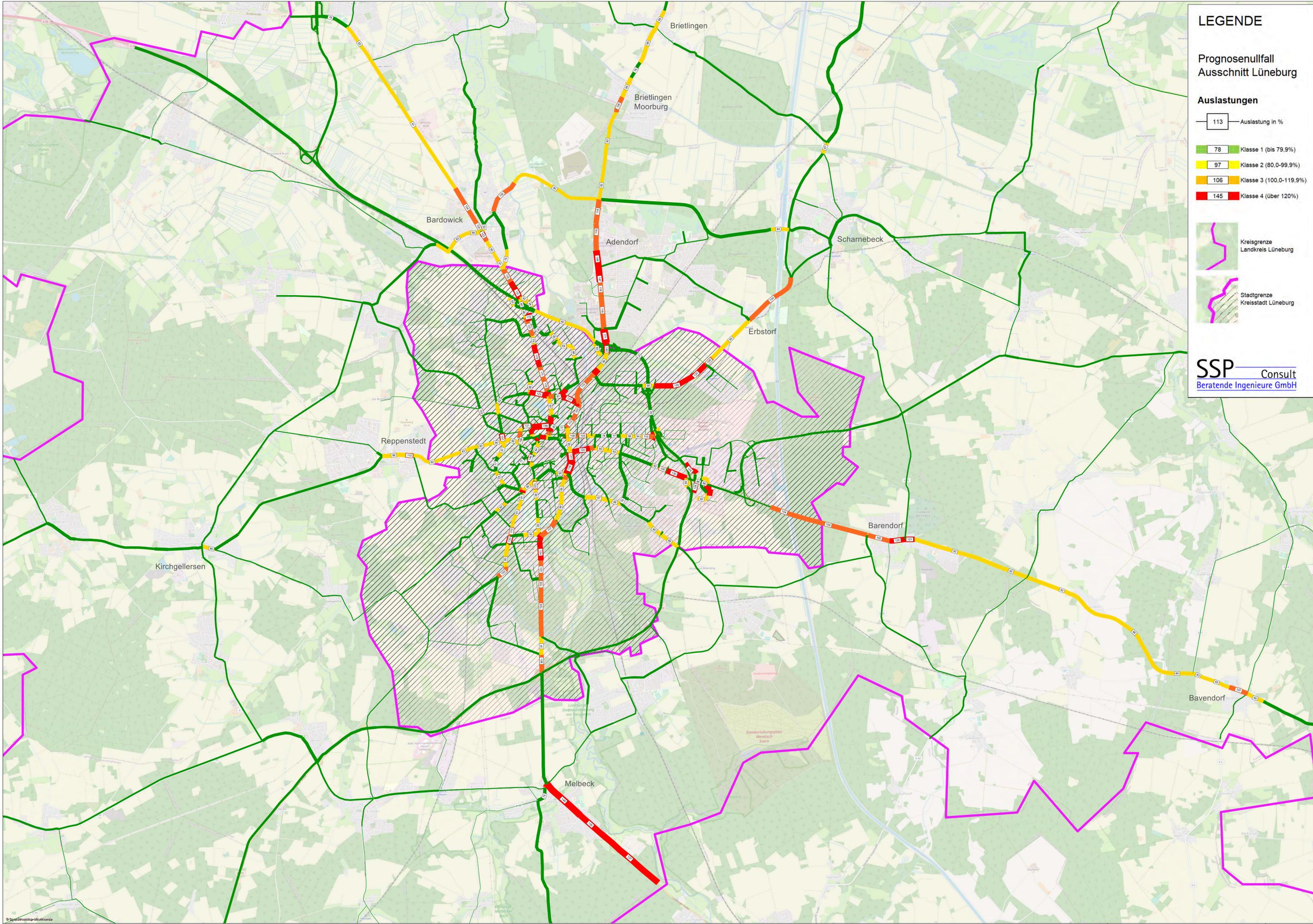
LEGENDE

Prognosenullfall Ausschnitt Lüneburg

Auslastungen



SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



LEGENDE

Planfall 2035

Verkehrsbelastungen DTWw

150 SV/24h
3000 Kfz/24h

Autobahn

Bundesstraße

Landesstraße

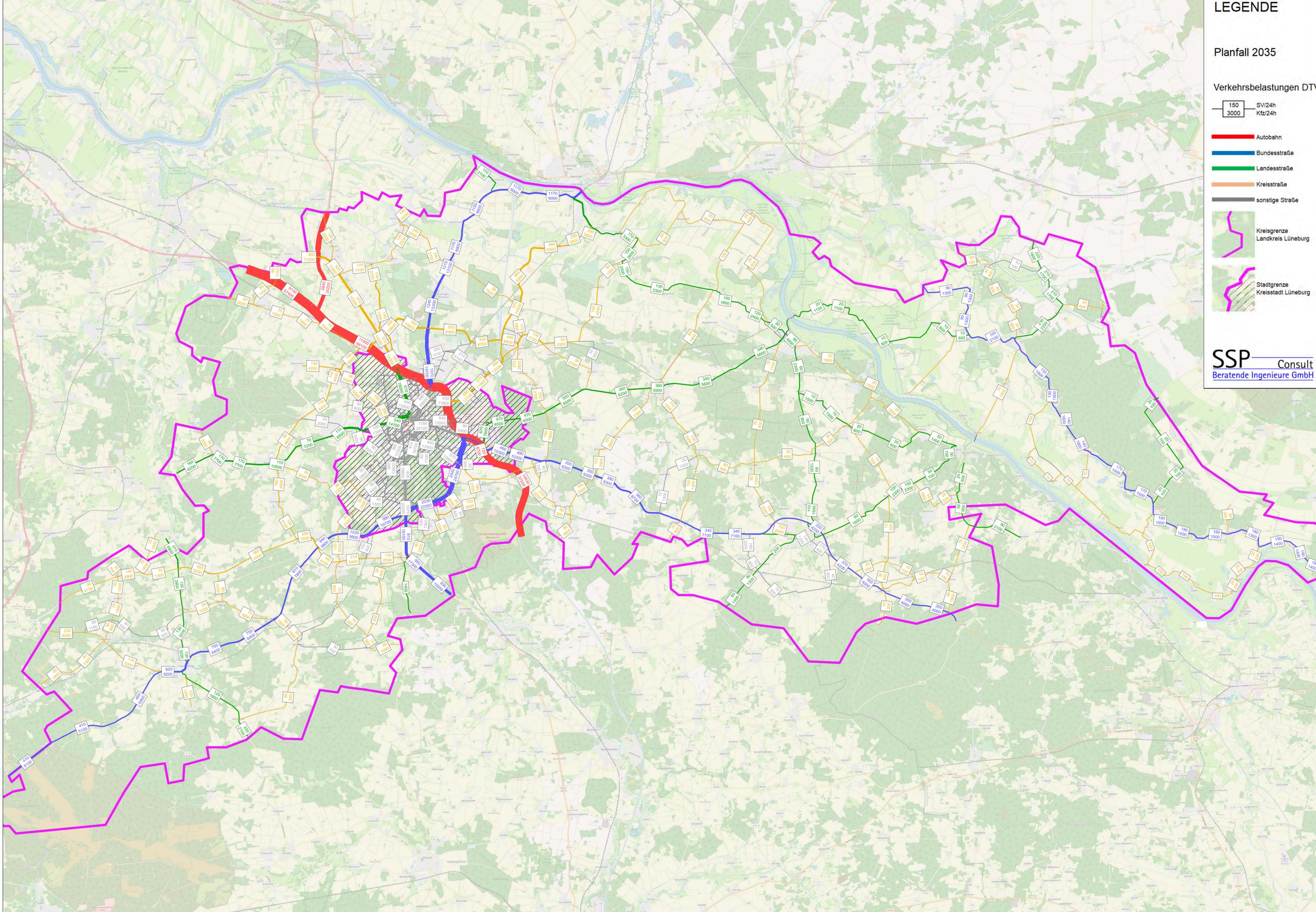
Kreisstraße

sonstige Straße

Kreisgrenze
Landkreis Lüneburg

Stadtgrenze
Kreisstadt Lüneburg

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



LEGENDE

Planfall 2035:
Differenzen zum
Prognosenullfall

Belastungsdifferenzen DTWw

Belastungsreduzierung

-150 SV/24h
-3000 Kfz/24h

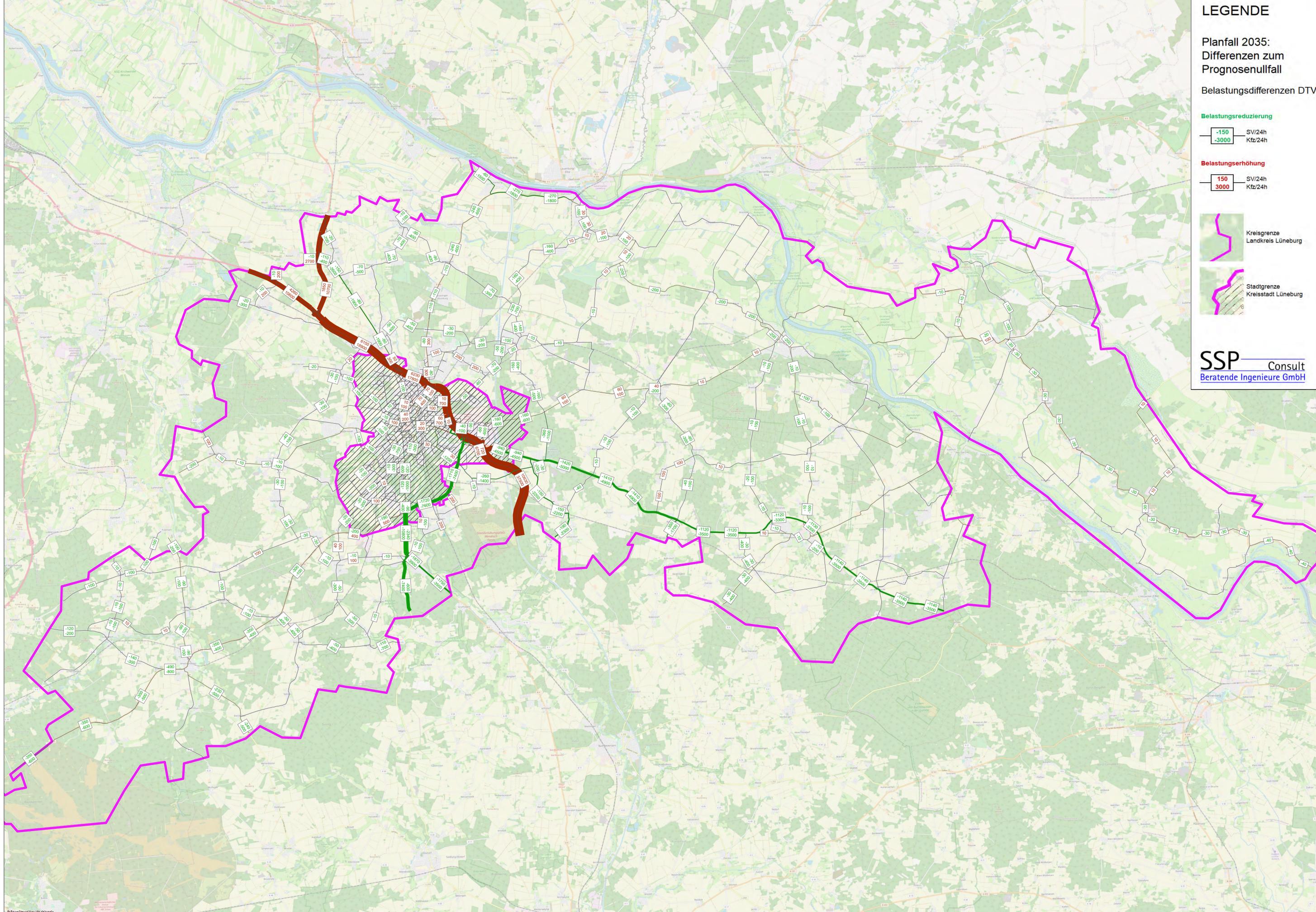
Belastungserhöhung

150 SV/24h
3000 Kfz/24h

Kreisgrenze
Landkreis Lüneburg

Stadtgrenze
Kreisstadt Lüneburg

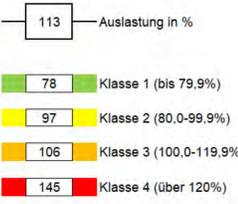
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



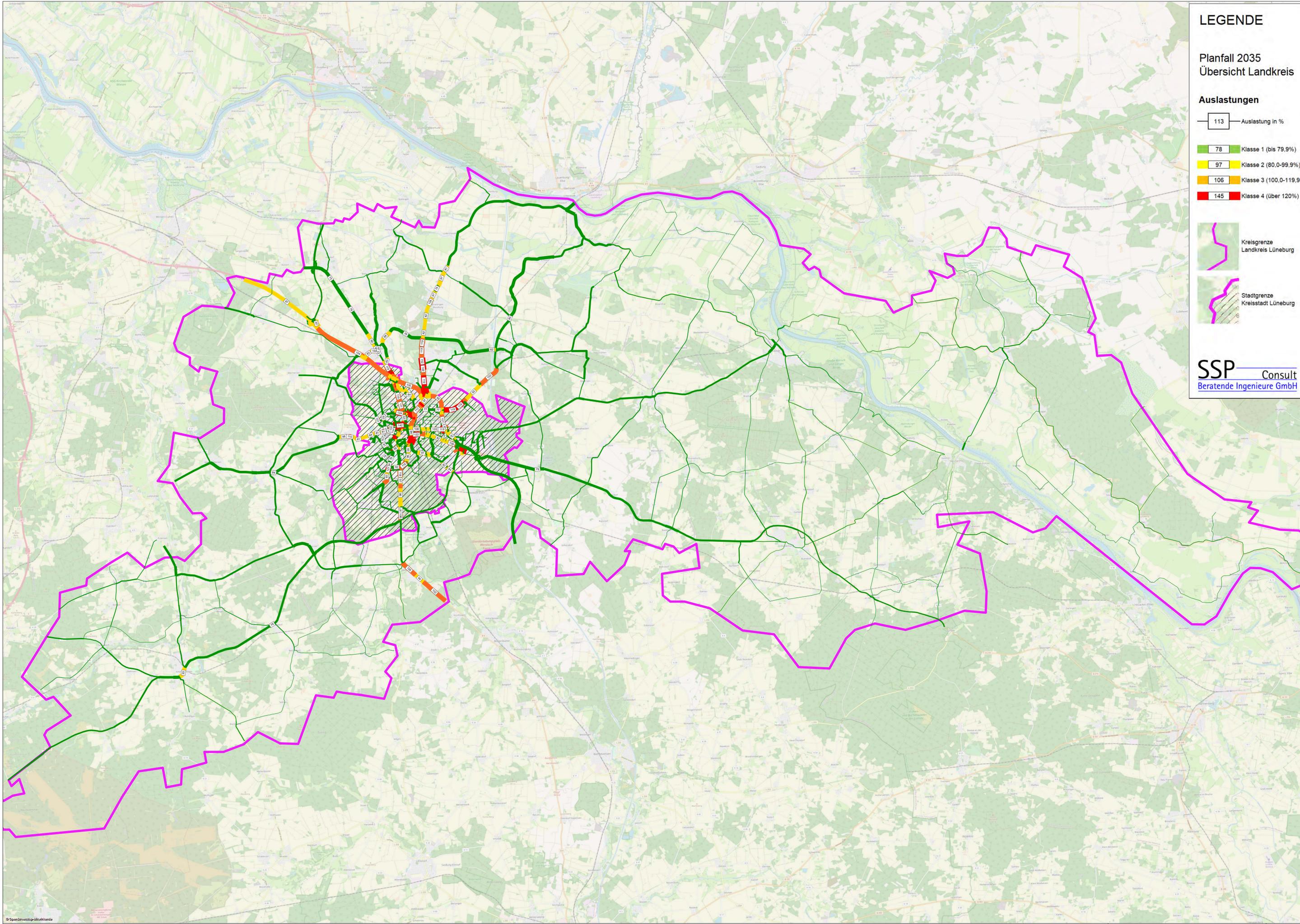
LEGENDE

Planfall 2035 Übersicht Landkreis

Auslastungen



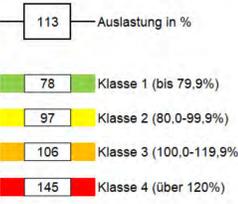
SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



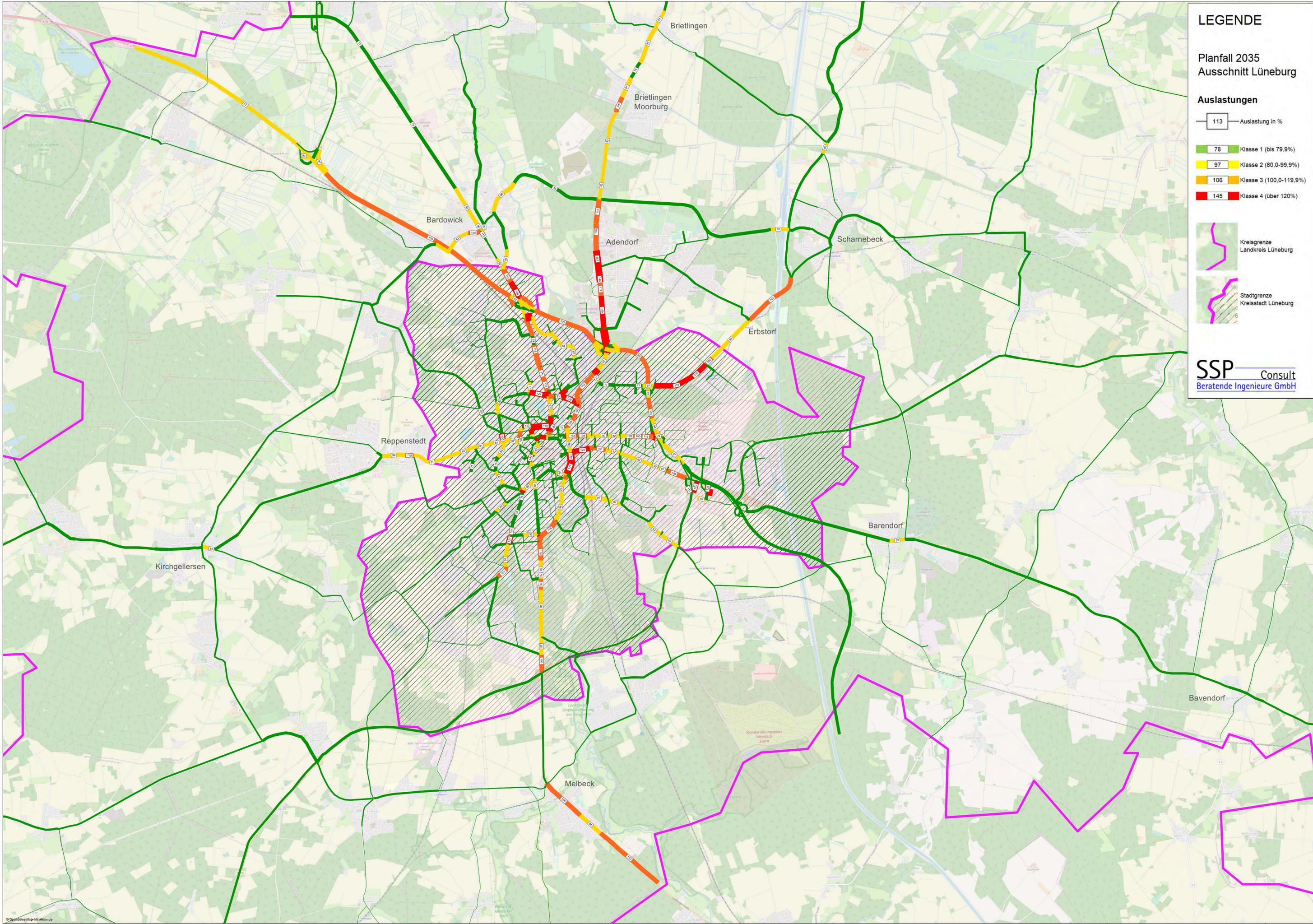
LEGENDE

Planfall 2035 Ausschnitt Lüneburg

Auslastungen



SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH



Verkehrsgutachten zur Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungspro- gramms für den Landkreis Lüneburg

Ergebnisse Verkehrserhebung

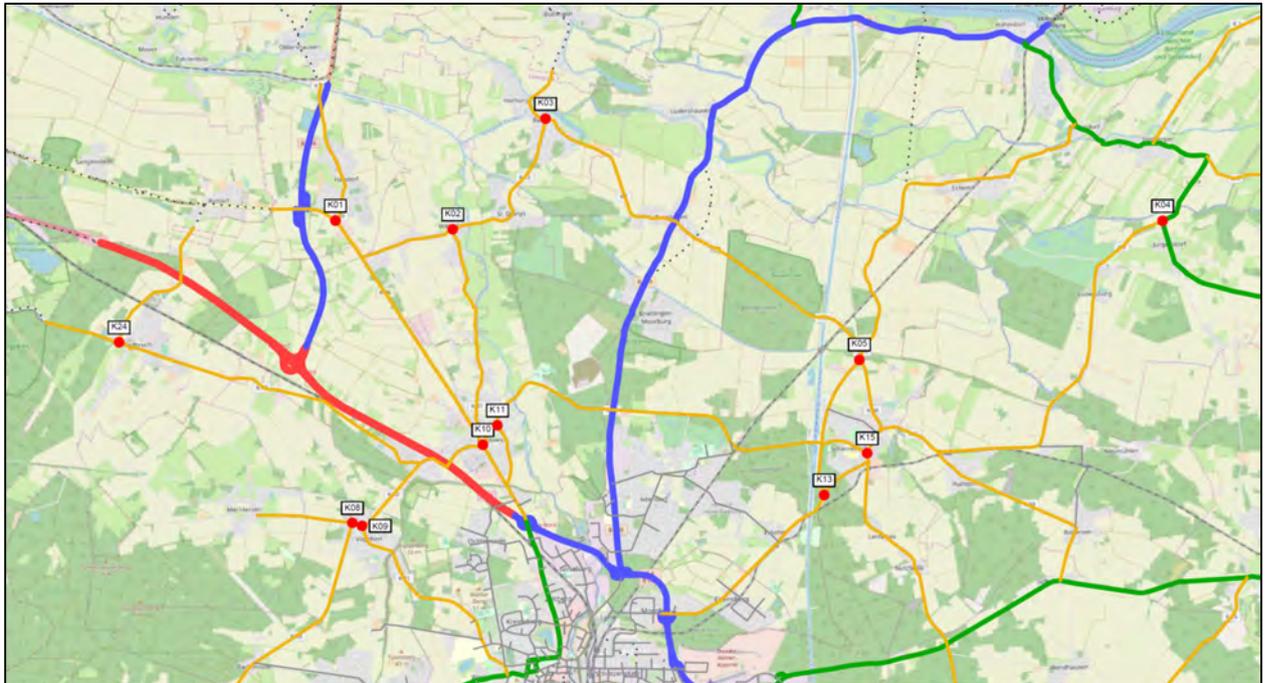
Anhang 1 zum Schlussbericht

Juni 2021

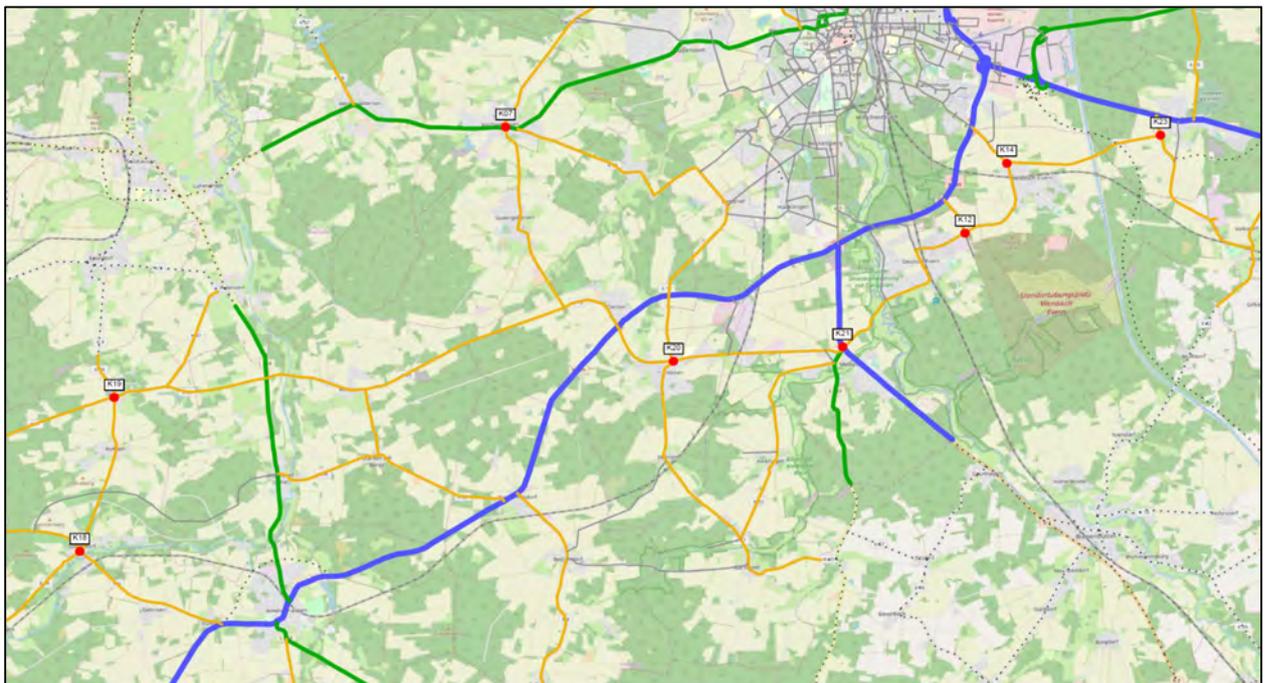
Anhang 1: Ergebnisse Verkehrserhebung 2019

Lage der Knotenstrom-Zählstellen

Bereich Nord



Bereich Süd



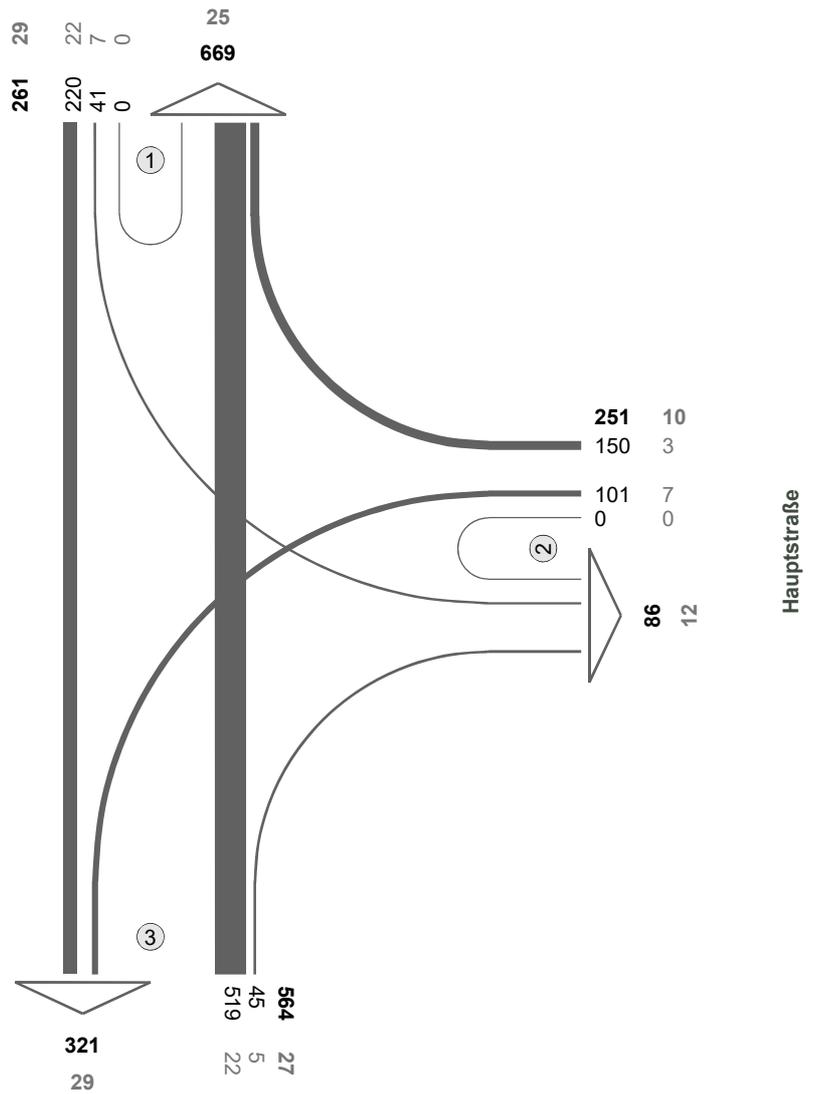
Liste der Knotenstrom-Zählstellen

- Knoten K01: K 46 An der Bundesstraße / K 49 Hauptstraße (südlich Handorf)
- Knoten K02: K 12 Hauptstraße / K 31 Bardowicker Straße / Wiesenstraße (Wittorf)
- Knoten K03: K 1 Am See / K 12 St. Dionysstraße / Alte Dorfstraße (Barum)
- Knoten K04: K 2 Lüdersburger Straße / L 219 Jürgenstorfer Straße (nördlich Jürgenstorf)
- Knoten K05: K 53 / Echemer Straße (nördlich Scharmbeck)
- Knoten K06: L 223 / L 244 Neu Bleckeder Straße (Neu Wendischthun)
- Knoten K07: L 216 Lüneburger Str. / K 50 Klosterplatz / K 10 Südergellerser Str. (Kirchgellersen)
- Knoten K08: K 21 Dorfstraße / K 50 Dachtmisser Weg (Vögelsen)
- Knoten K09: K 21 Dorfstraße / Lüneburger Straße / K 32 Bardowicker Straße (Vögelsen)
- Knoten K10: K 46 Hamburger Landstraße / K 32 Bahnhofstraße / K 30 Pieperstraße (Bardowick)
- Knoten K11: K 30 Pieperstraße / K 51 Große Straße (Bardowick)
- Knoten K12: K 37 Timolostraße / K 52 / Alte Heerstraße (Deutsch Evern Ost)
- Knoten K13: K 2 Lüneburger Straße / K 53 Erbstorfer Landstraße (Scharnebeck Südwest)
- Knoten K14: K 37 / K 40 (Wendisch Evern Nordwest)
- Knoten K15: K 2 Hauptstraße / K 30 Adendorfer Straße (Scharnebeck Mitte)
- Knoten K16: L 219 Breite Str. / L 221 Lüneburger Str. / L 222 Fritz-von-dem-Berge-Str. (Bleckede)
- Knoten K17: B 195 Lüneburger Straße / K 61 Haarer Straße (Neuhaus)
- Knoten K18: K 44 Hauptstraße / K 45 Schulstraße / K 9 Mühlenstraße (Södersdorf)
- Knoten K19: K 44 Hauptstr. / Ravener Dorfstr. / K 41 Evendorfer Str. / K 20 Wetzener Str. (Raven)
- Knoten K20: K 10 Bahnhofstraße / K 17 Lindenstraße / Schulweg (Embsen)
- Knoten K21: B 4 Uelzener Straße / L 233 Ebsdorfer Straße / K 7 Deutsch Evern Weg (Melbeck)
- Knoten K22: K 13 Am Kirchplatz / K 25 Im Klint / K 25 Schulweg
- Knoten K23: K 28 / K 40 (Barendorf)
- Knoten K24: K 42 Luhdorfer Straße / K 43 Rottorfer Straße (Radbruch West)

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 01
01.10.2019
06:45 - 07:45 Uhr
Morgenspitze

An der Bundesstraße (Nord)



An der Bundesstraße (Süd)

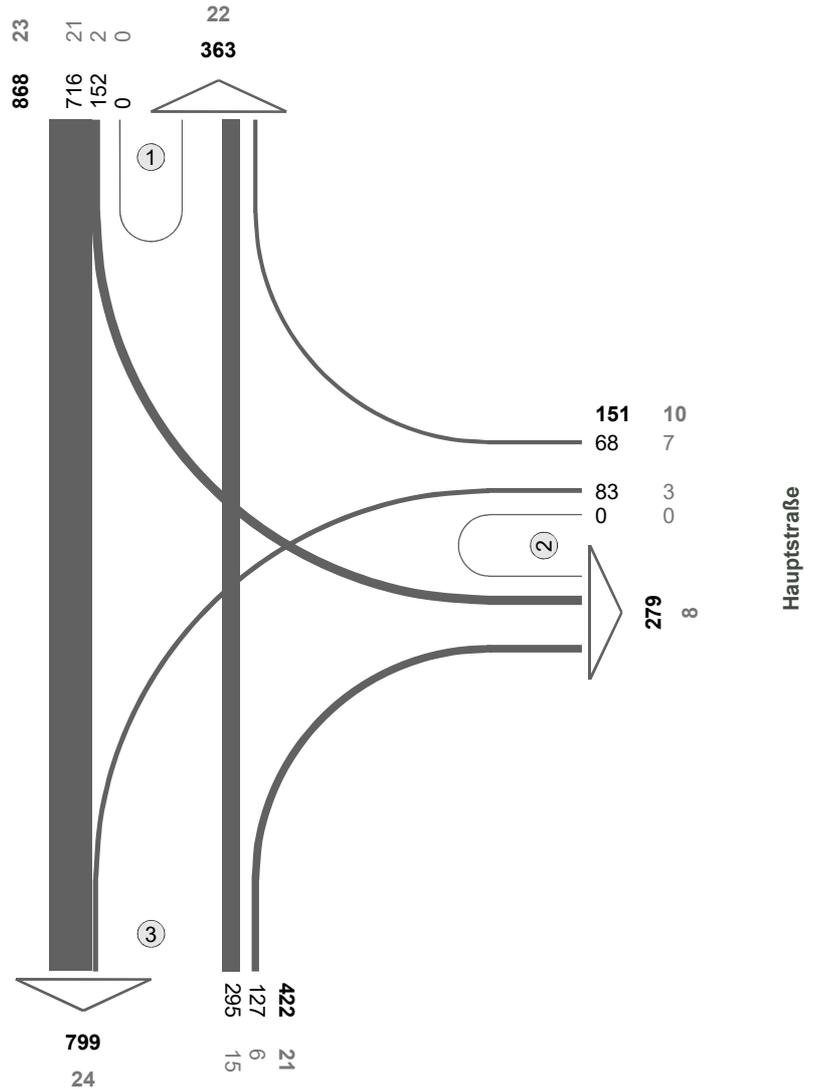


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	930	54
Arm 2	337	22
Arm 3	885	56
Zst.: 01	1076	66

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 01
01.10.2019
16:00 - 17:00 Uhr
Abendspitze

An der Bundesstraße (Nord)



An der Bundesstraße (Süd)

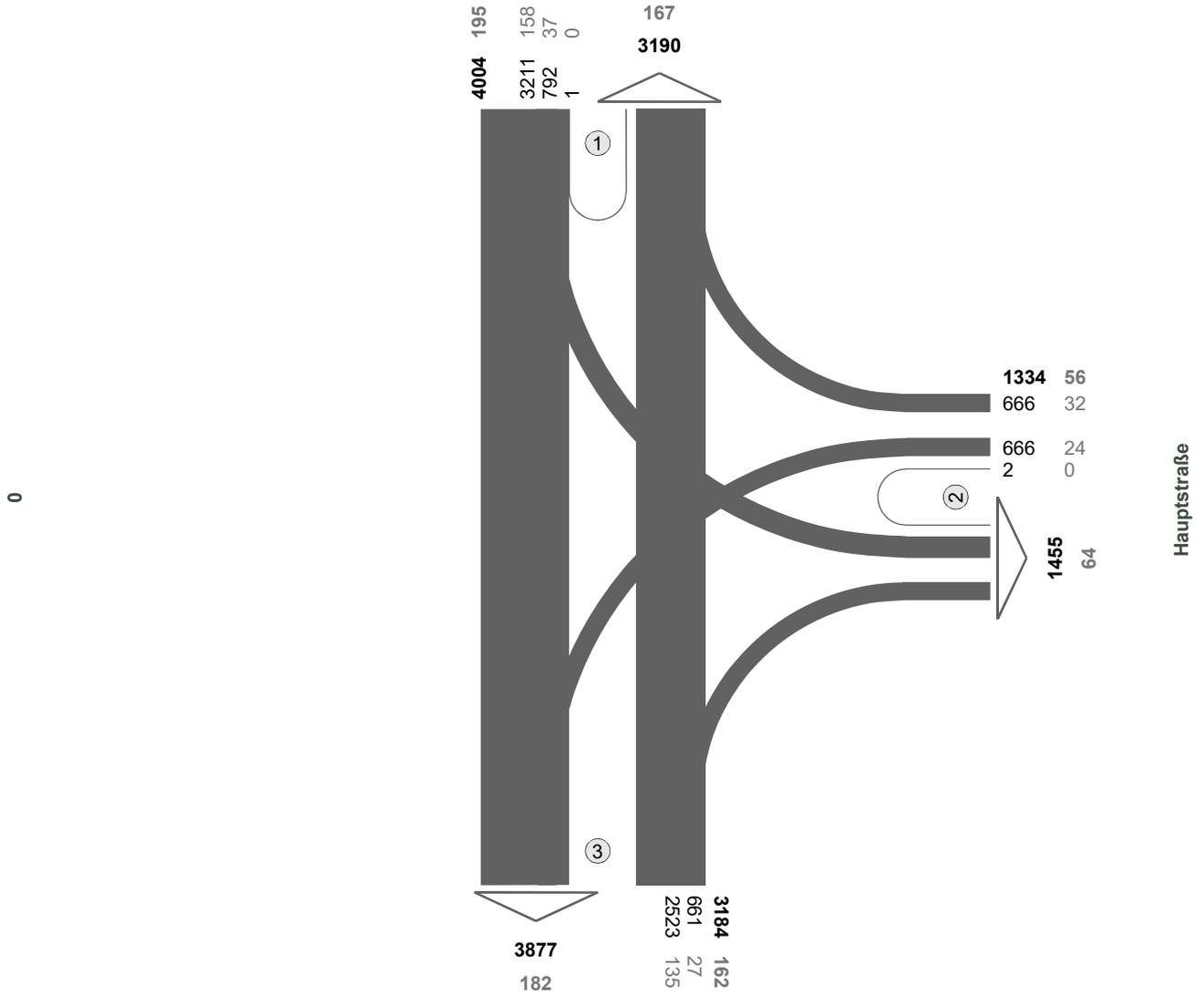


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	1231	45
Arm 2	430	18
Arm 3	1221	45
Zst.: 01	1441	54

Landkreis Lüneburg

Zst.: 01
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

An der Bundesstraße (Nord)



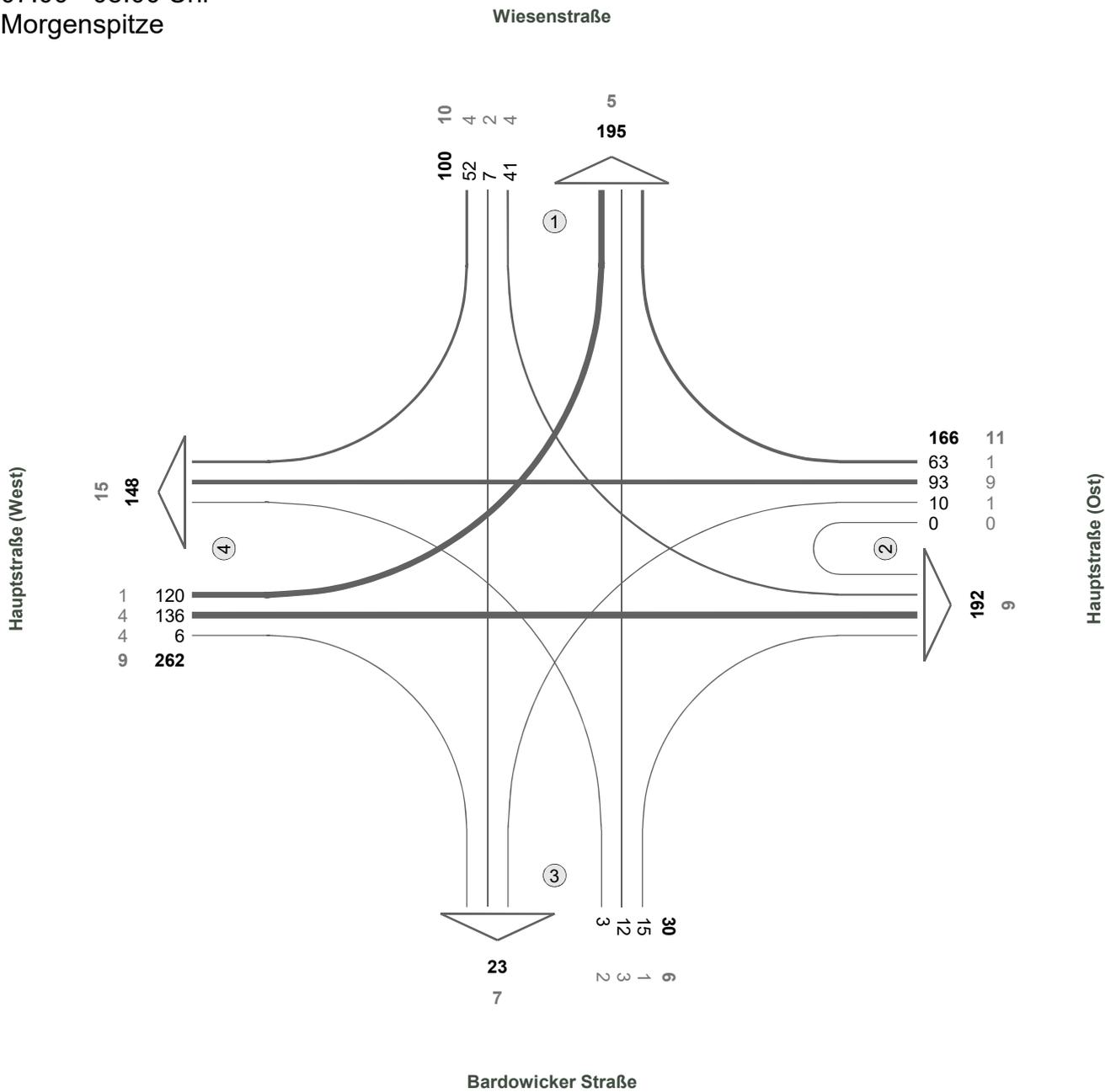
An der Bundesstraße (Süd)

Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	7194	362
Arm 2	2789	120
Arm 3	7061	344
Zst.: 01	8522	413



Landkreis
Lüneburg

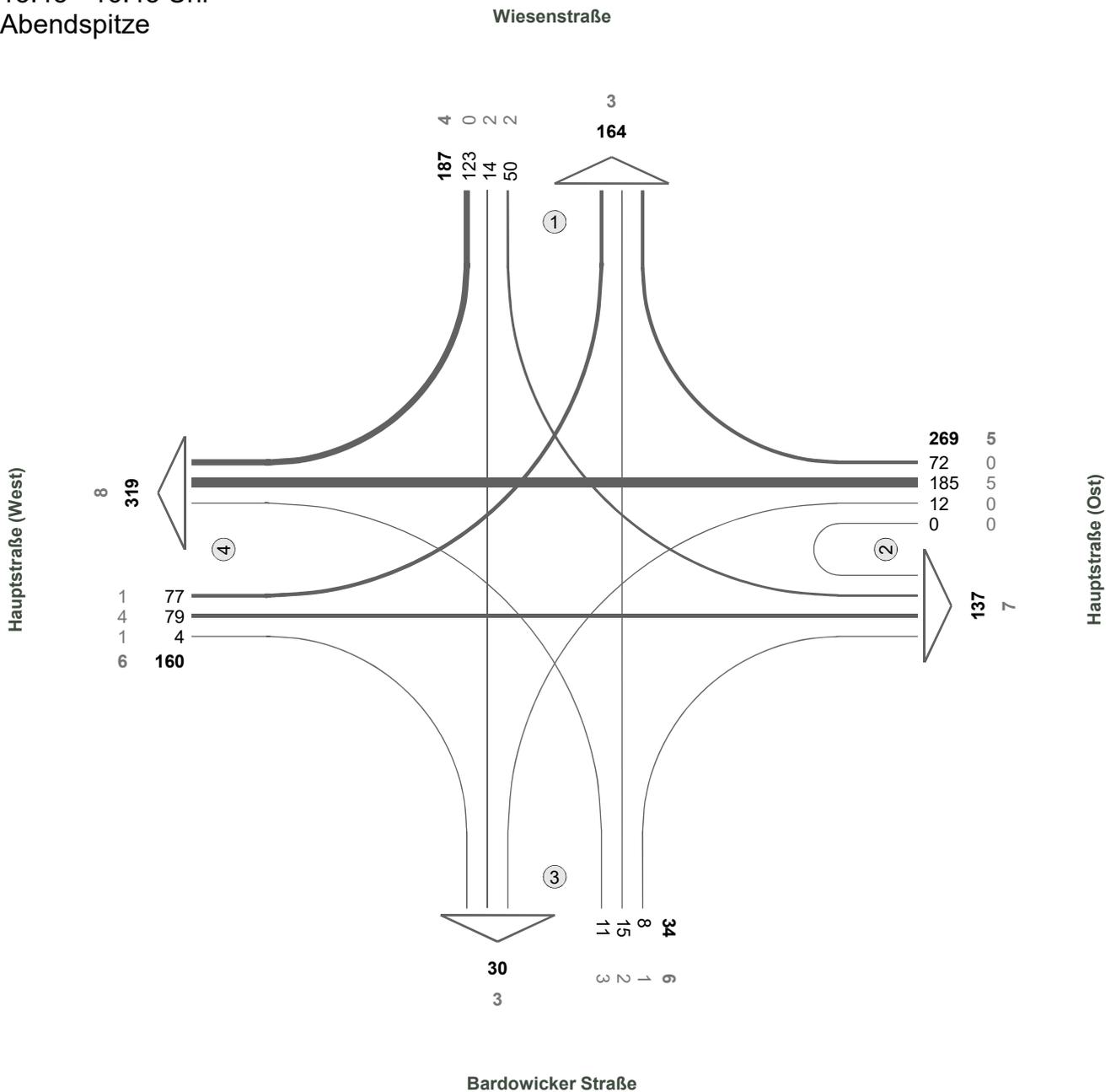
Zst.: 02
01.10.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	295	15
Arm 2	358	20
Arm 3	53	13
Arm 4	410	24
Zst.: 02	558	36

Landkreis
Lüneburg

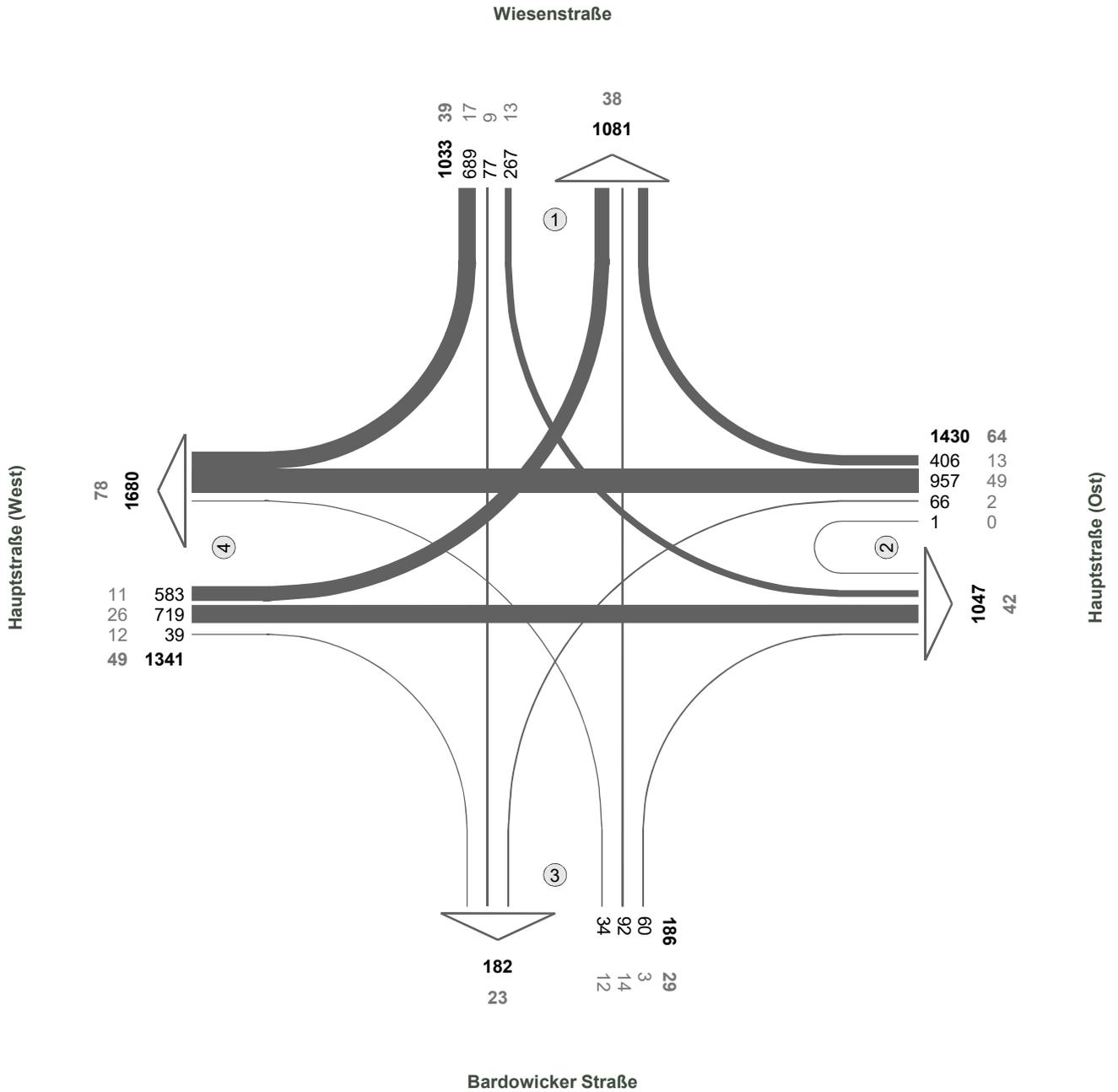
Zst.: 02
01.10.2019
15:45 - 16:45 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	351	7
Arm 2	406	12
Arm 3	64	9
Arm 4	479	14
Zst.: 02	650	21

Landkreis Lüneburg

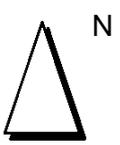
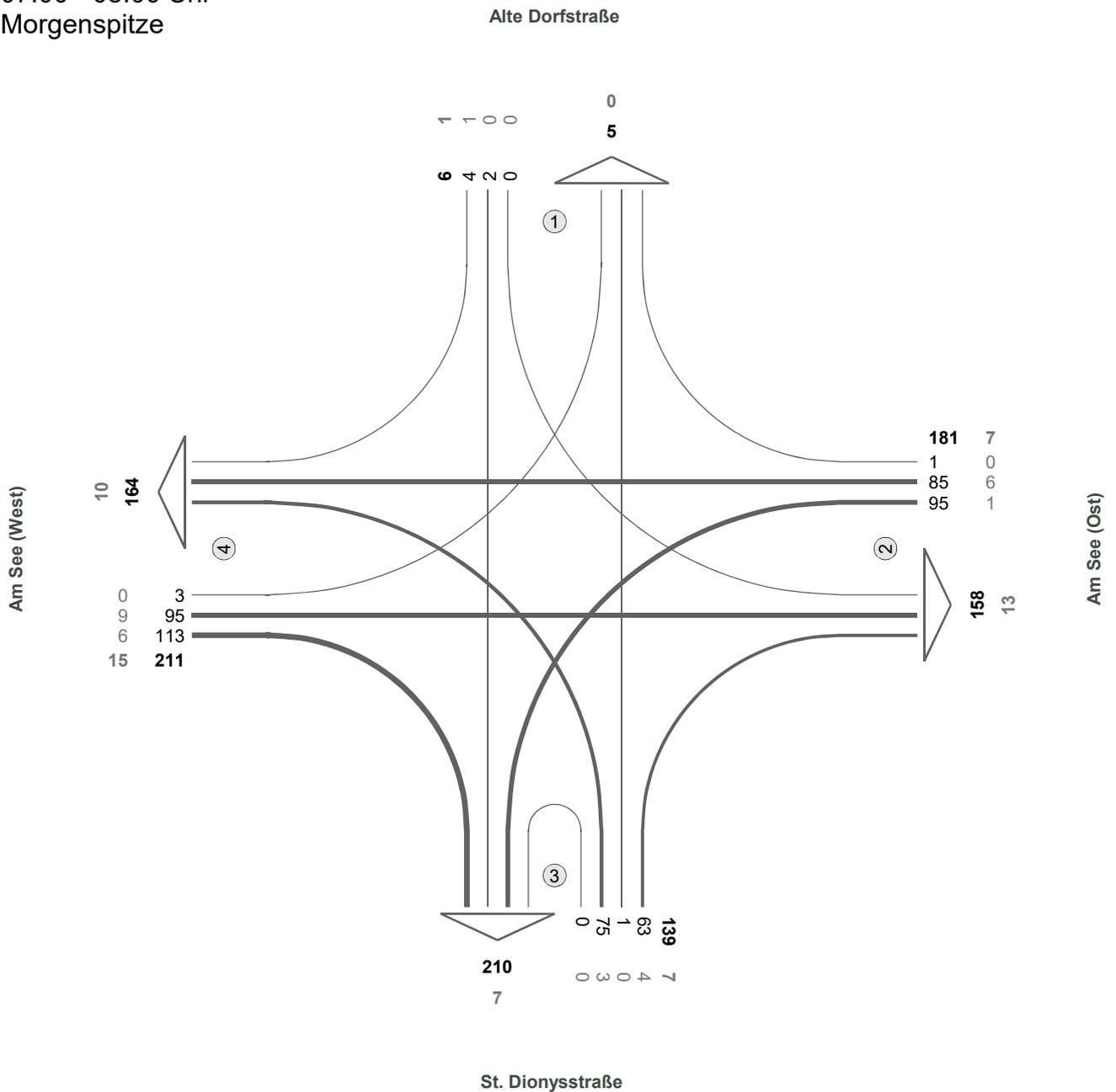
Zst.: 02
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	2114	77
Arm 2	2477	106
Arm 3	368	52
Arm 4	3021	127
Zst.: 02	3990	181

Landkreis
Lüneburg

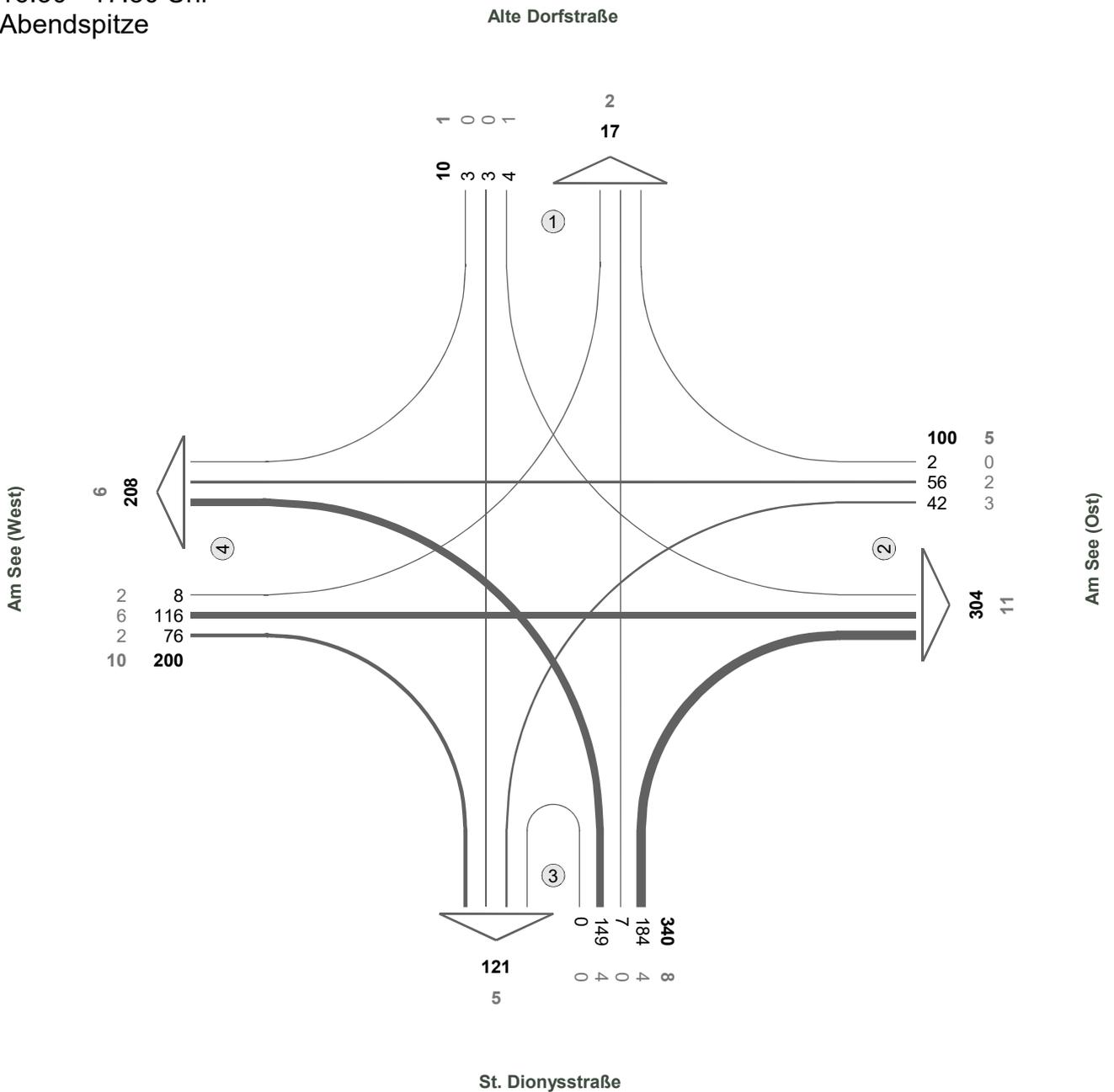
Zst.: 03
01.10.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	11	1
Arm 2	339	20
Arm 3	349	14
Arm 4	375	25
Zst.: 03	537	30

Landkreis
Lüneburg

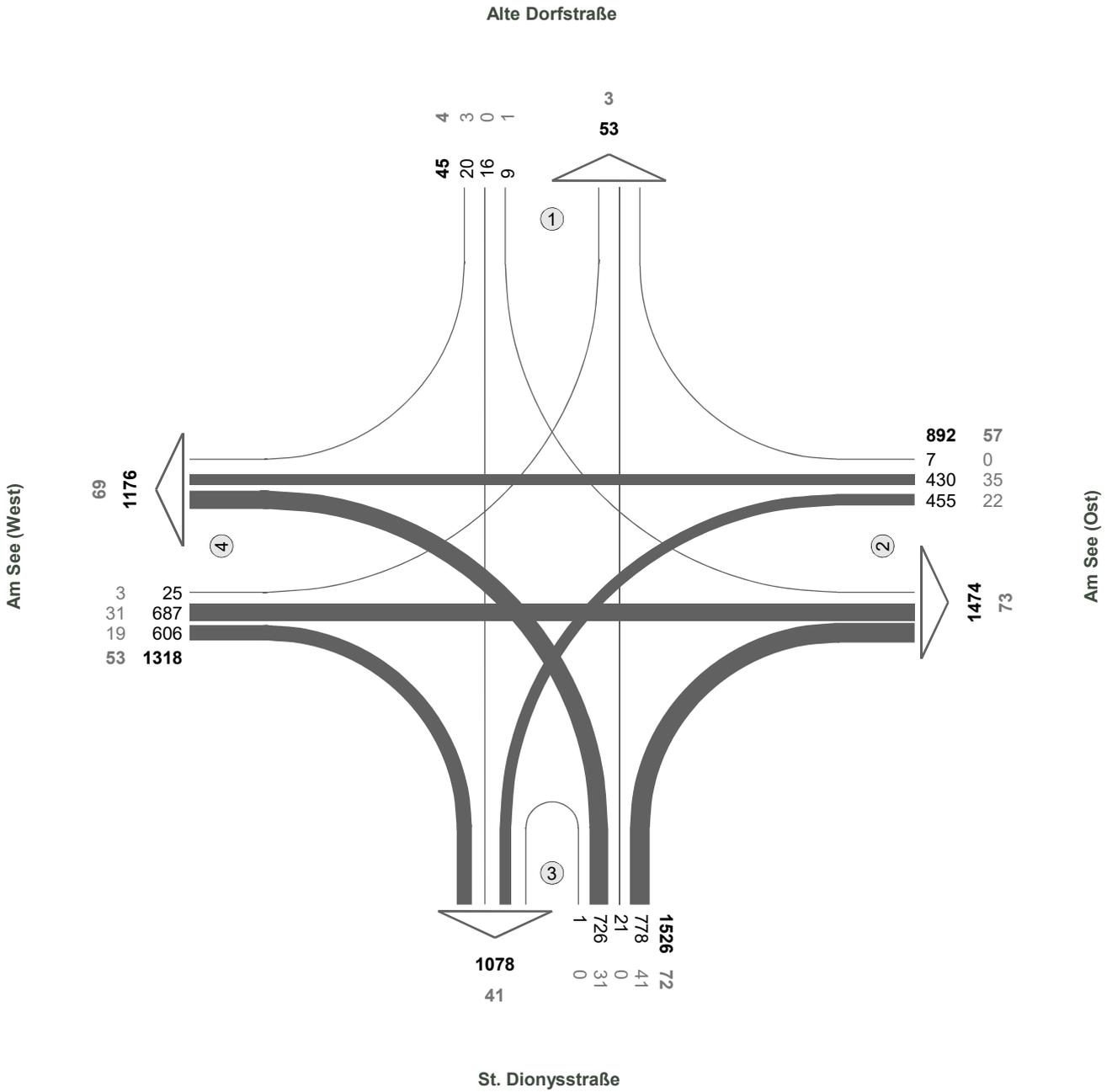
Zst.: 03
01.10.2019
16:30 - 17:30 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	27	3
Arm 2	404	16
Arm 3	461	13
Arm 4	408	16
Zst.: 03	650	24

Landkreis Lüneburg

Zst.: 03
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

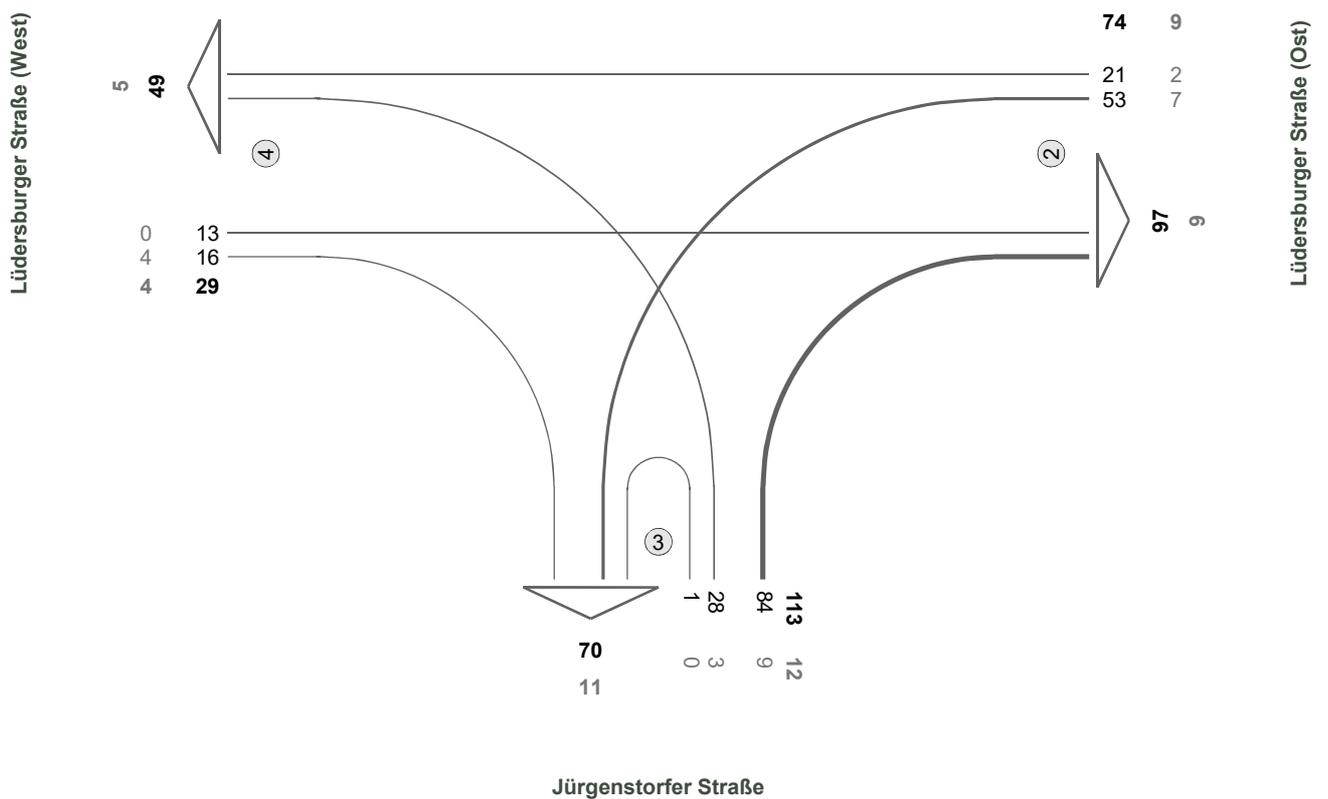


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	98	7
Arm 2	2366	130
Arm 3	2604	113
Arm 4	2494	122
Zst.: 03	3781	186

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 04
01.10.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

0

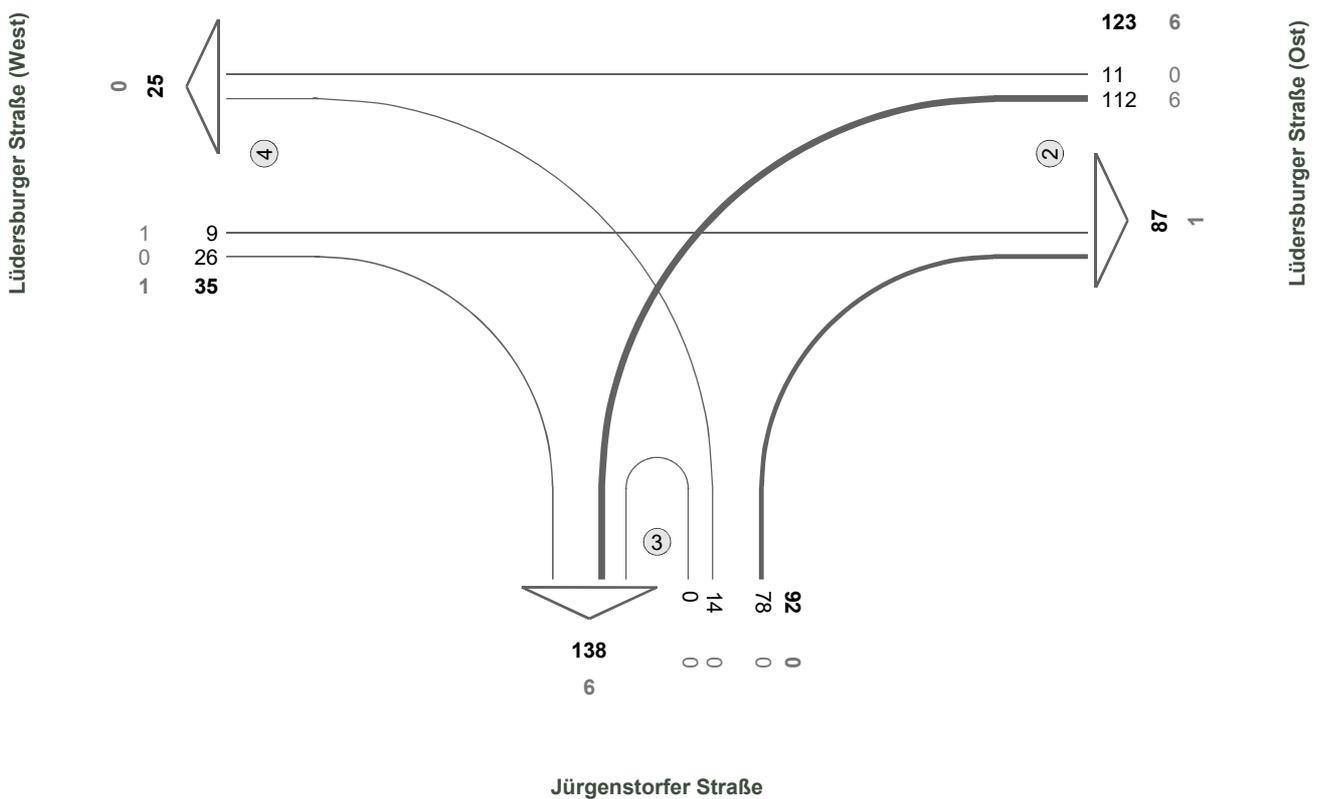


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	171	18
Arm 3	183	23
Arm 4	78	9
Zst.: 04	216	25

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 04
01.10.2019
16:30 - 17:30 Uhr
Abendspitze

0

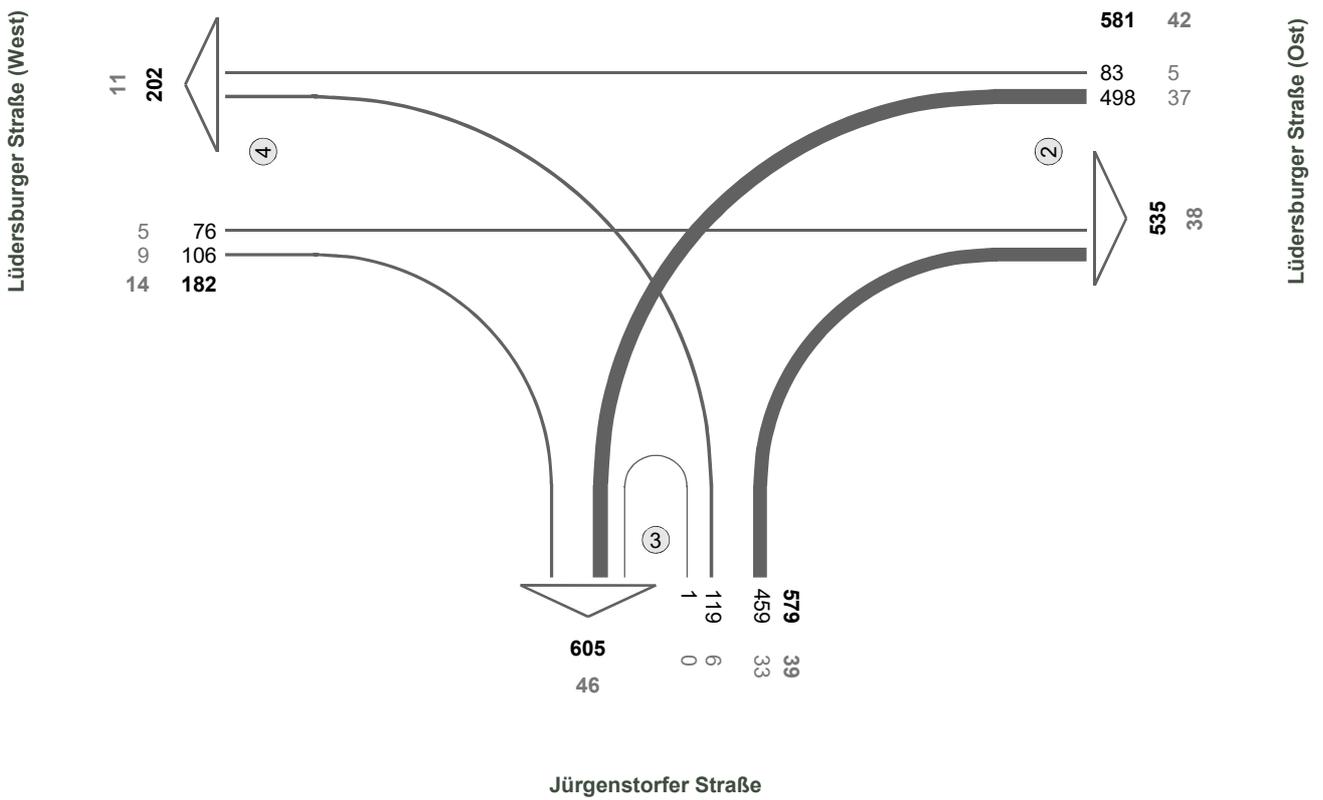


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	210	7
Arm 3	230	6
Arm 4	60	1
Zst.: 04	250	7

Landkreis Lüneburg

Zst.: 04
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

0

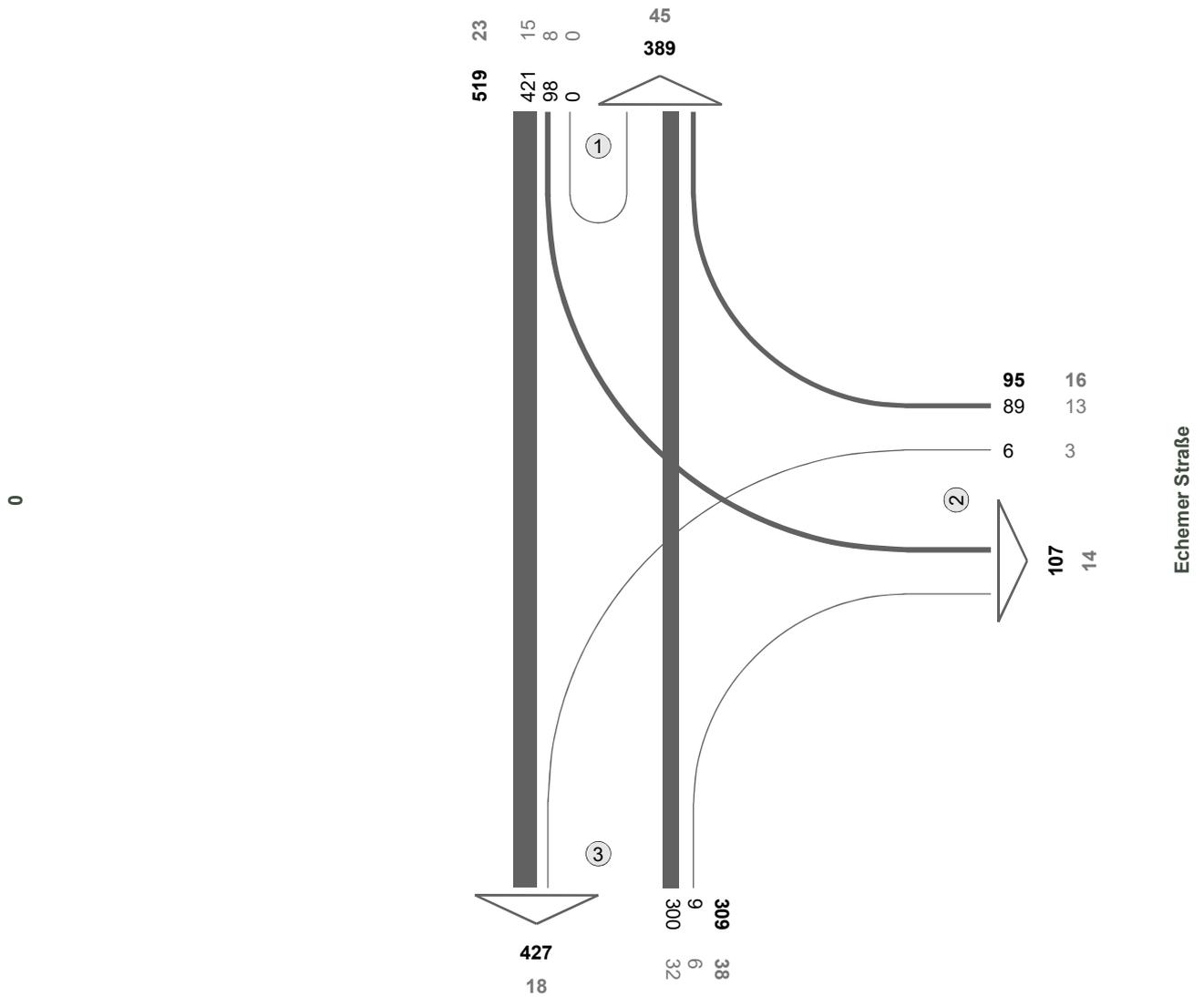


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 2	1116	80
Arm 3	1184	85
Arm 4	384	25
Zst.: 04	1342	95

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 05
26.09.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze

K 53 (Nord)



K 53 (Süd)

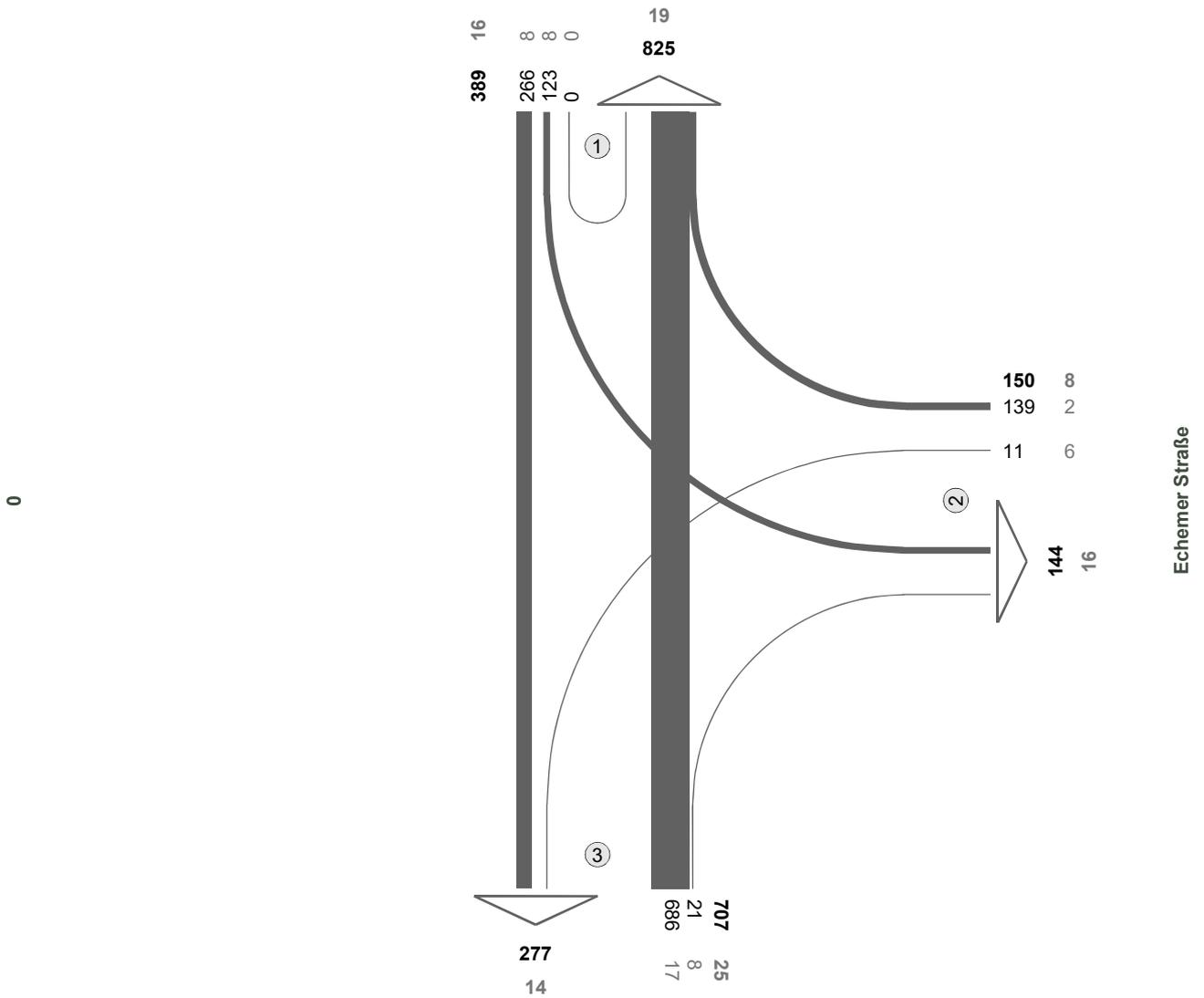
Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	908	68
Arm 2	202	30
Arm 3	736	56
Zst.: 05	923	77



Landkreis
Lüneburg

Zst.: 05
26.09.2019
16:30 - 17:30 Uhr
Abendspitze

K 53 (Nord)



K 53 (Süd)

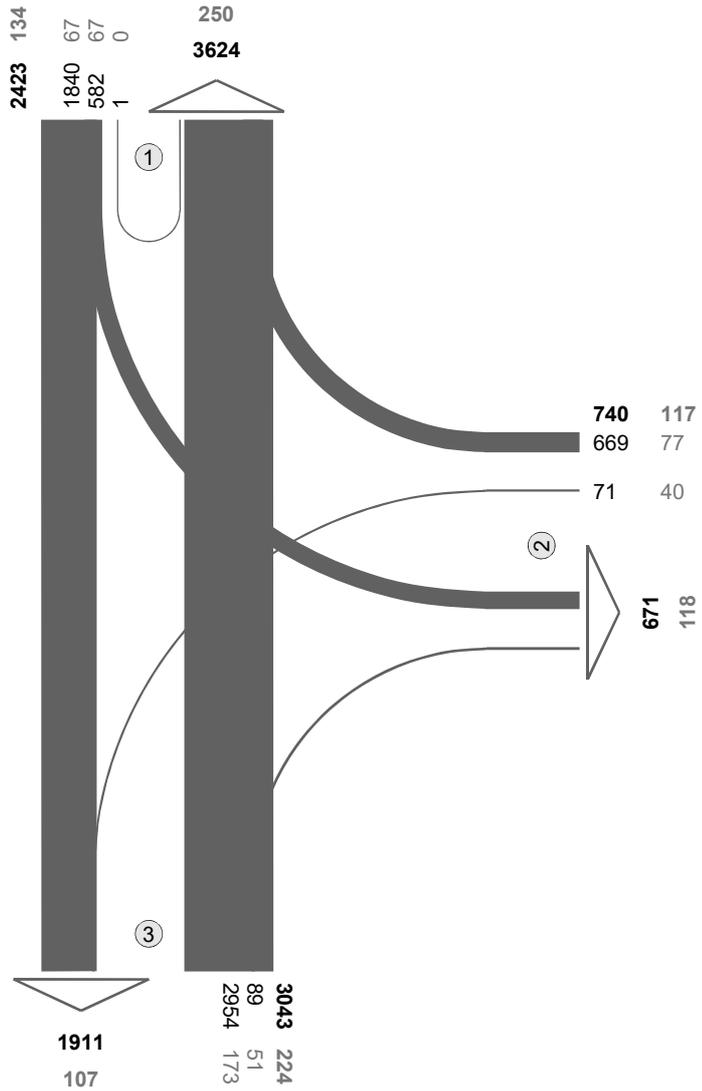


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1214	35
Arm 2	294	24
Arm 3	984	39
Zst.: 05	1246	49

Landkreis Lüneburg

Zst.: 05
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

K 53 (Nord)



K 53 (Süd)

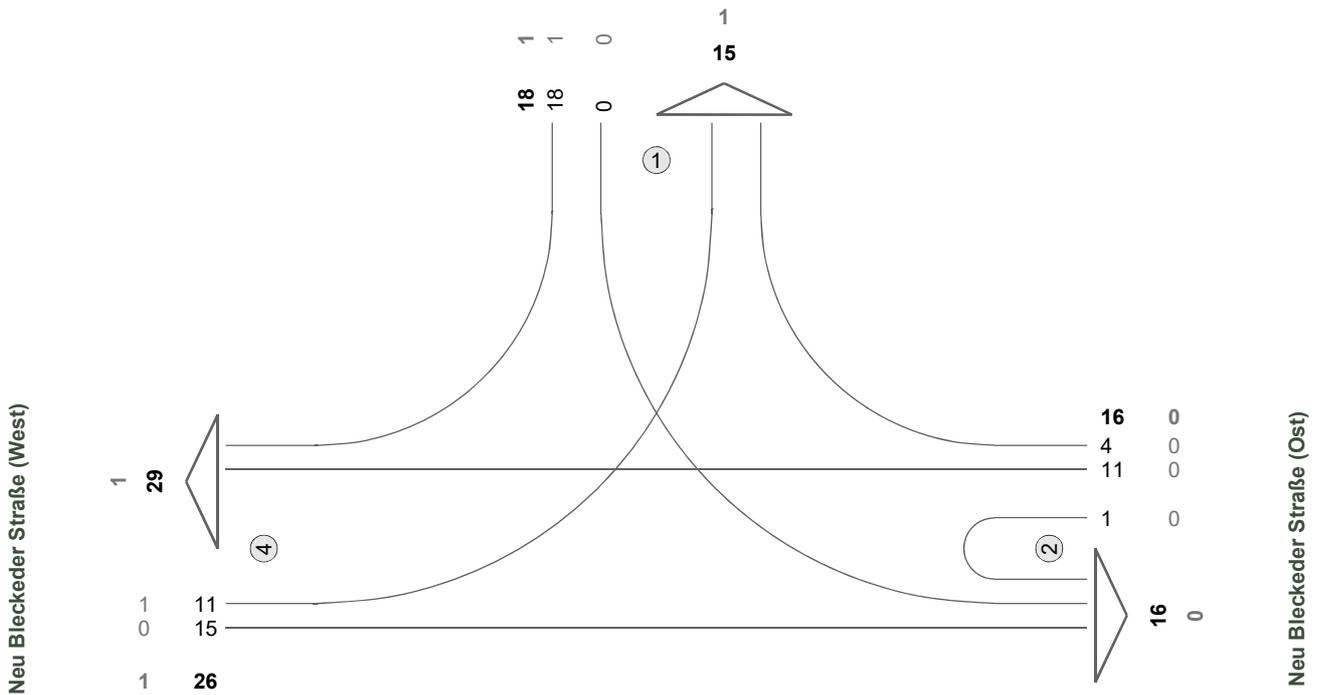


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	6047	384
Arm 2	1411	235
Arm 3	4954	331
Zst.: 05	6206	475

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 06
26.09.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

L 223



0

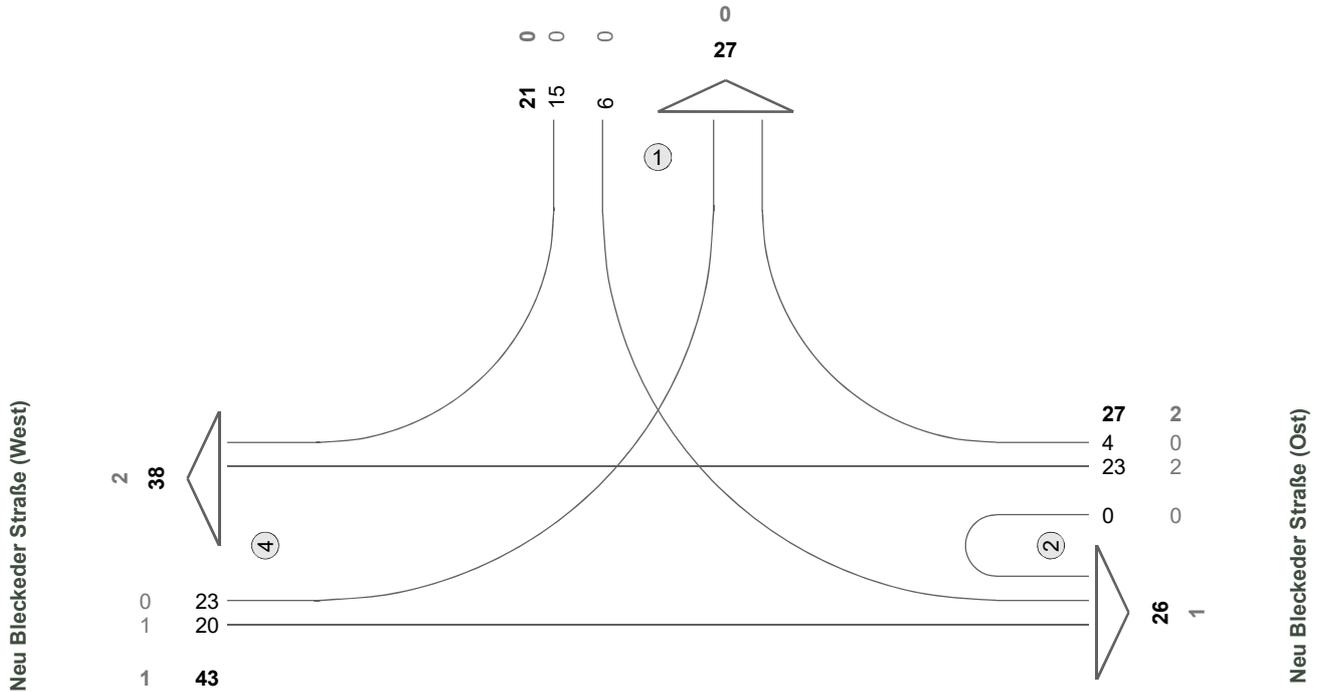


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	33	2
Arm 2	32	0
Arm 4	55	2
Zst.: 06	60	2

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 06
26.09.2019
17:30 - 18:30 Uhr
Abendspitze

L 223



0

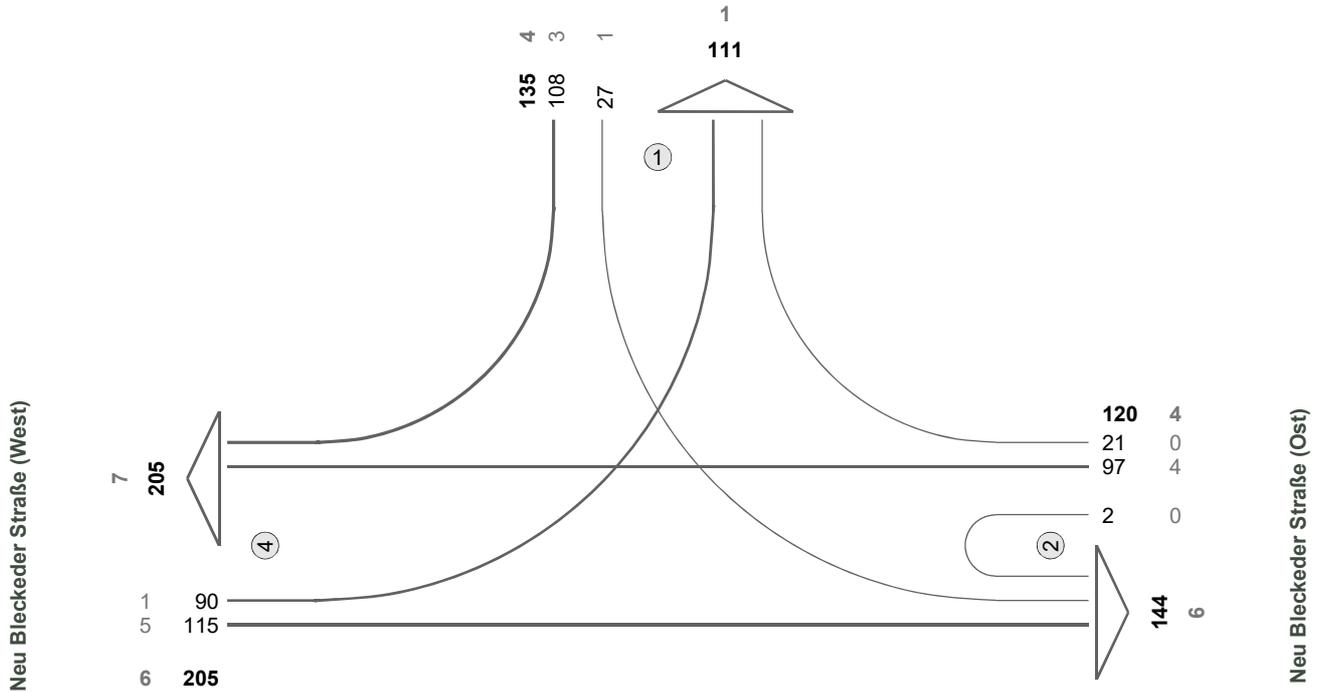


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	48	0
Arm 2	53	3
Arm 4	81	3
Zst.: 06	91	3

Landkreis Lüneburg

Zst.: 06
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

L 223



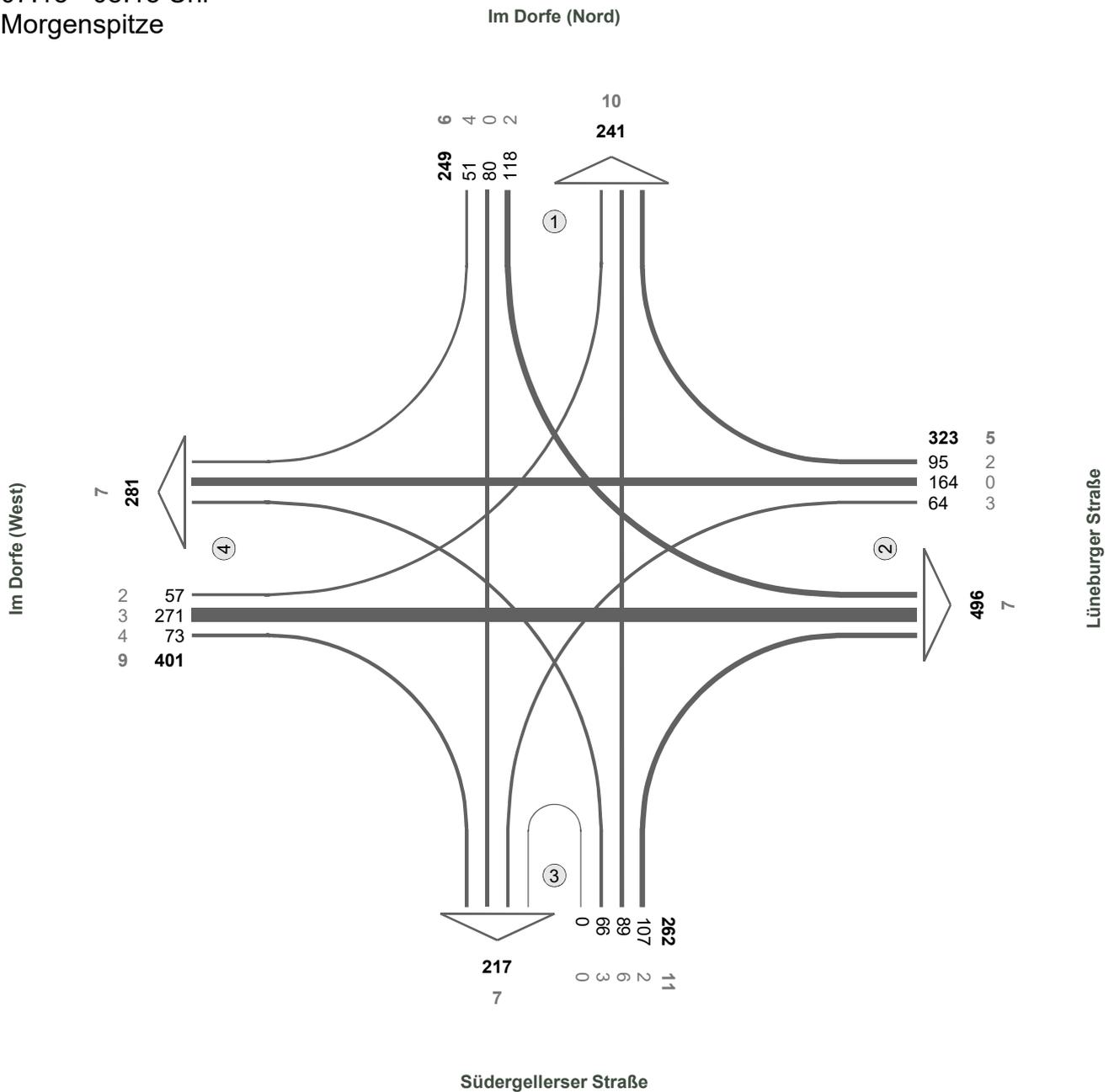
0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	246	5
Arm 2	264	10
Arm 4	410	13
Zst.: 06	460	14

Landkreis
Lüneburg

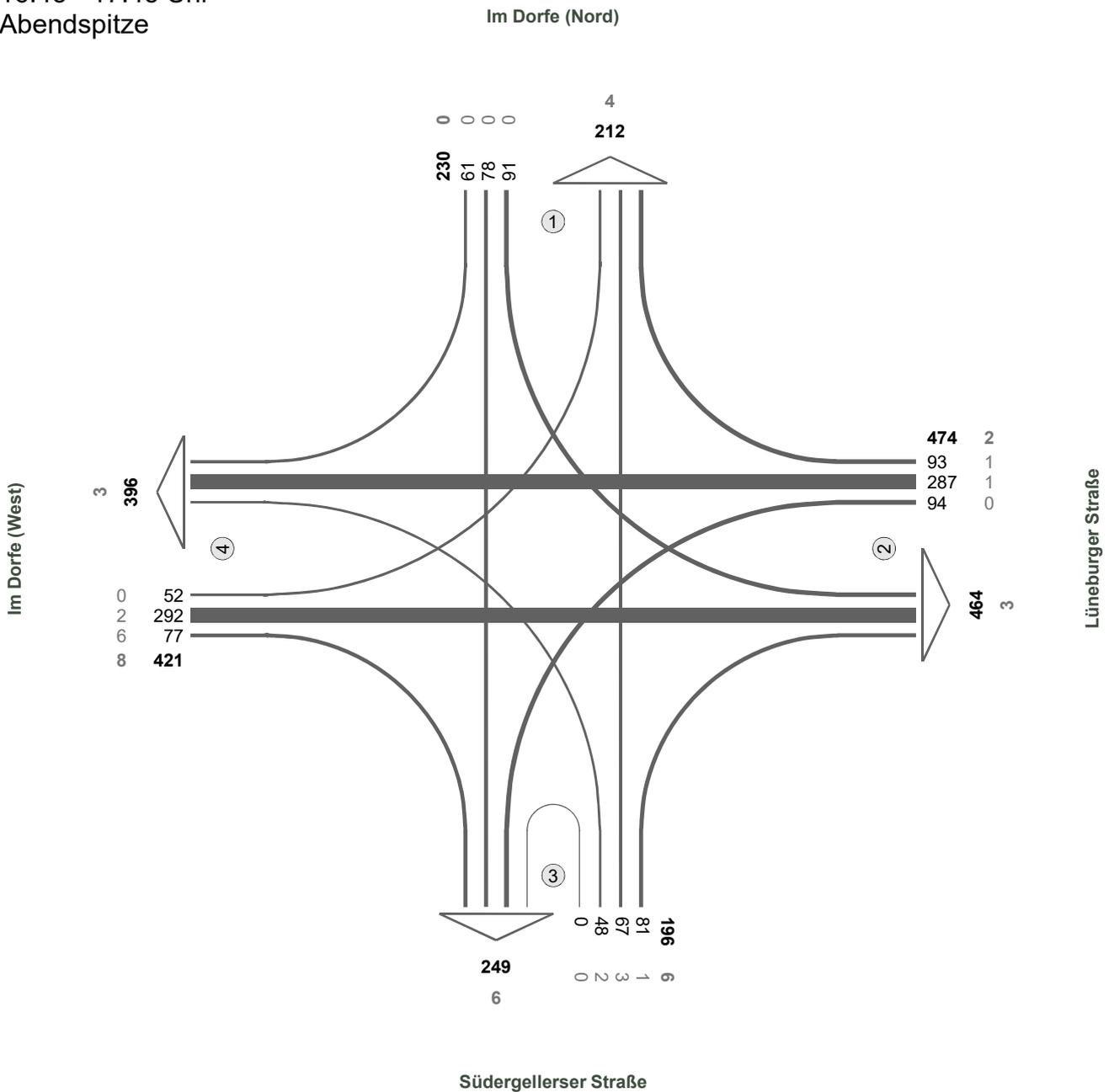
Zst.: 07
01.10.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	490	16
Arm 2	819	12
Arm 3	479	18
Arm 4	682	16
Zst.: 07	1235	31

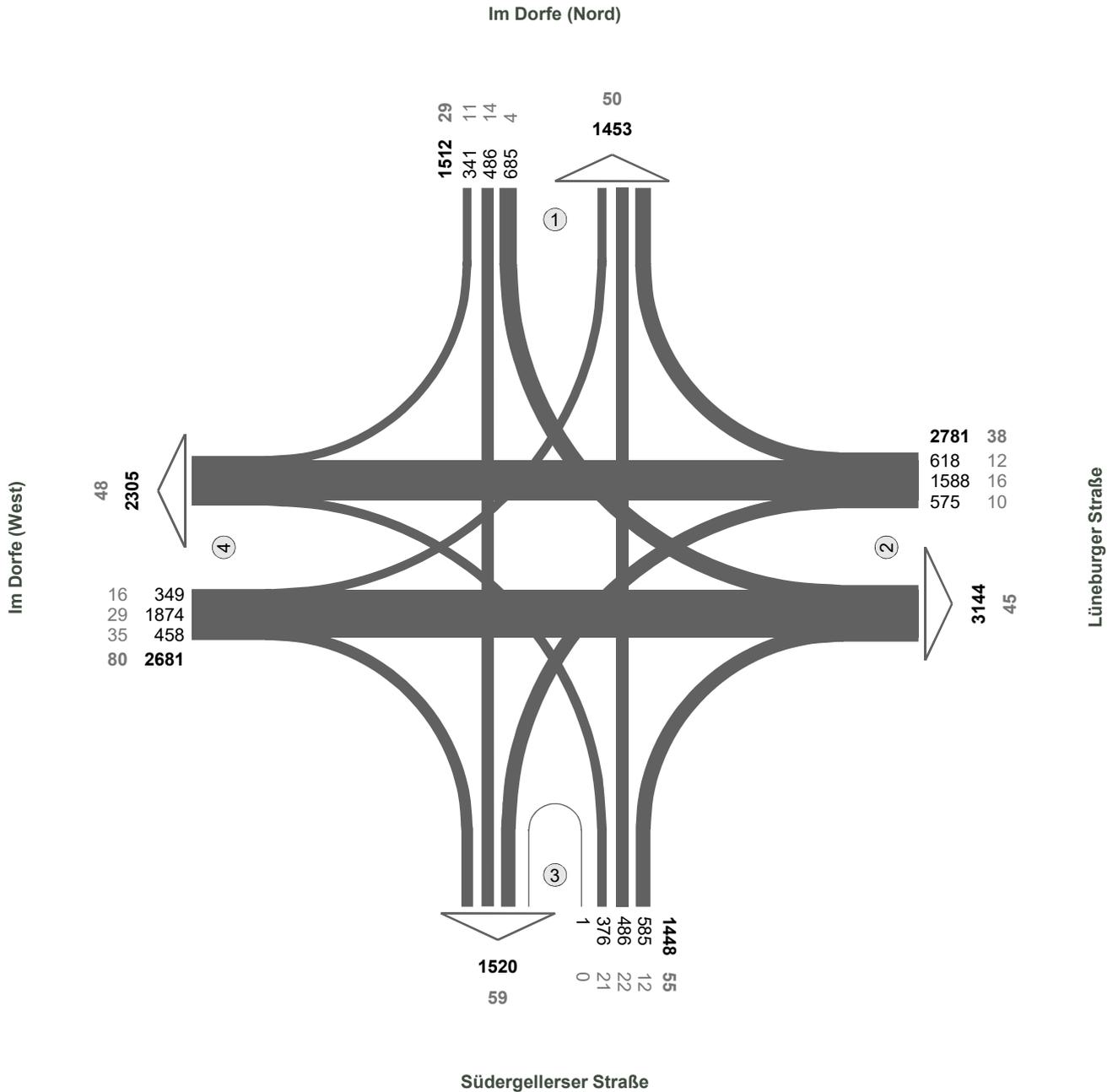
Landkreis
Lüneburg

Zst.: 07
01.10.2019
16:45 - 17:45 Uhr
Abendspitze



Landkreis Lüneburg

Zst.: 07
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

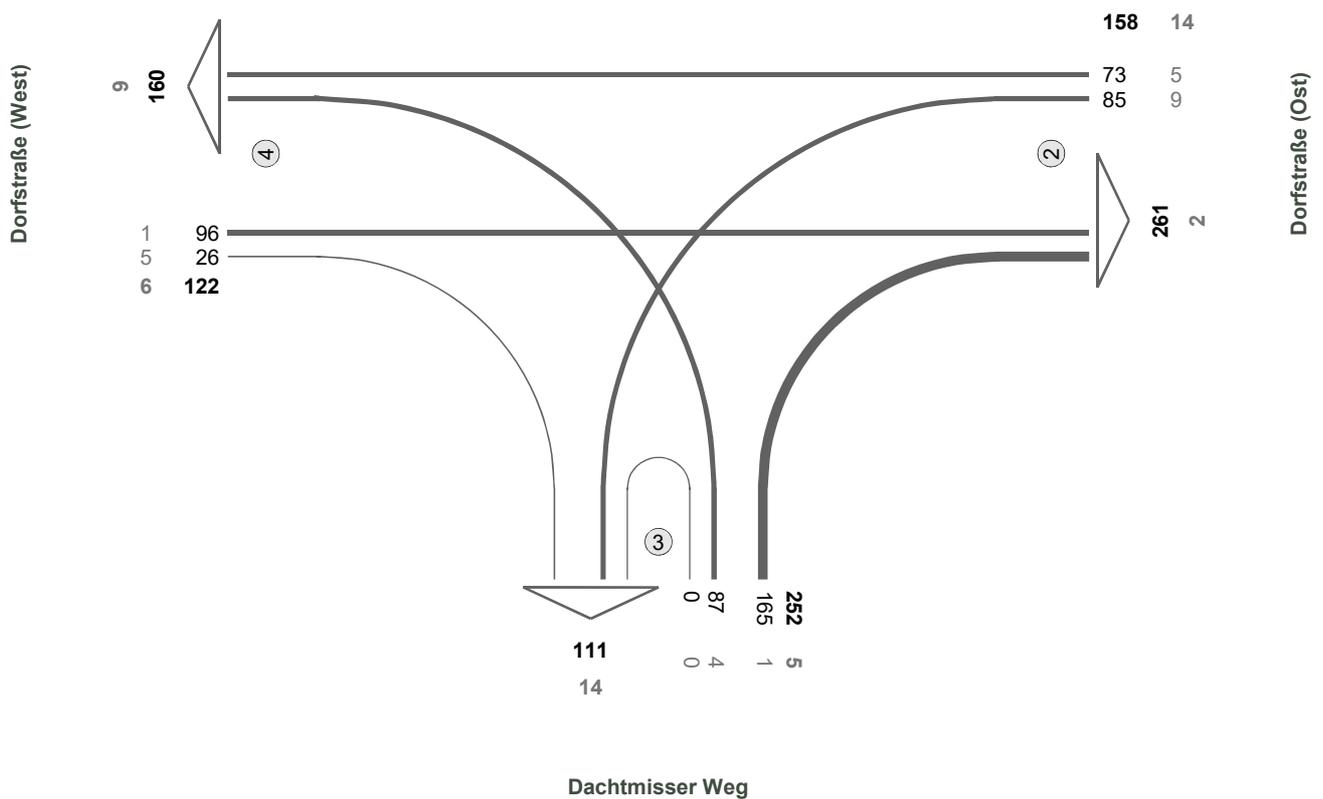


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	2965	79
Arm 2	5925	83
Arm 3	2968	114
Arm 4	4986	128
Zst.: 07	8422	202

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 08
26.09.2019
06:45 - 07:45 Uhr
Morgenspitze

0

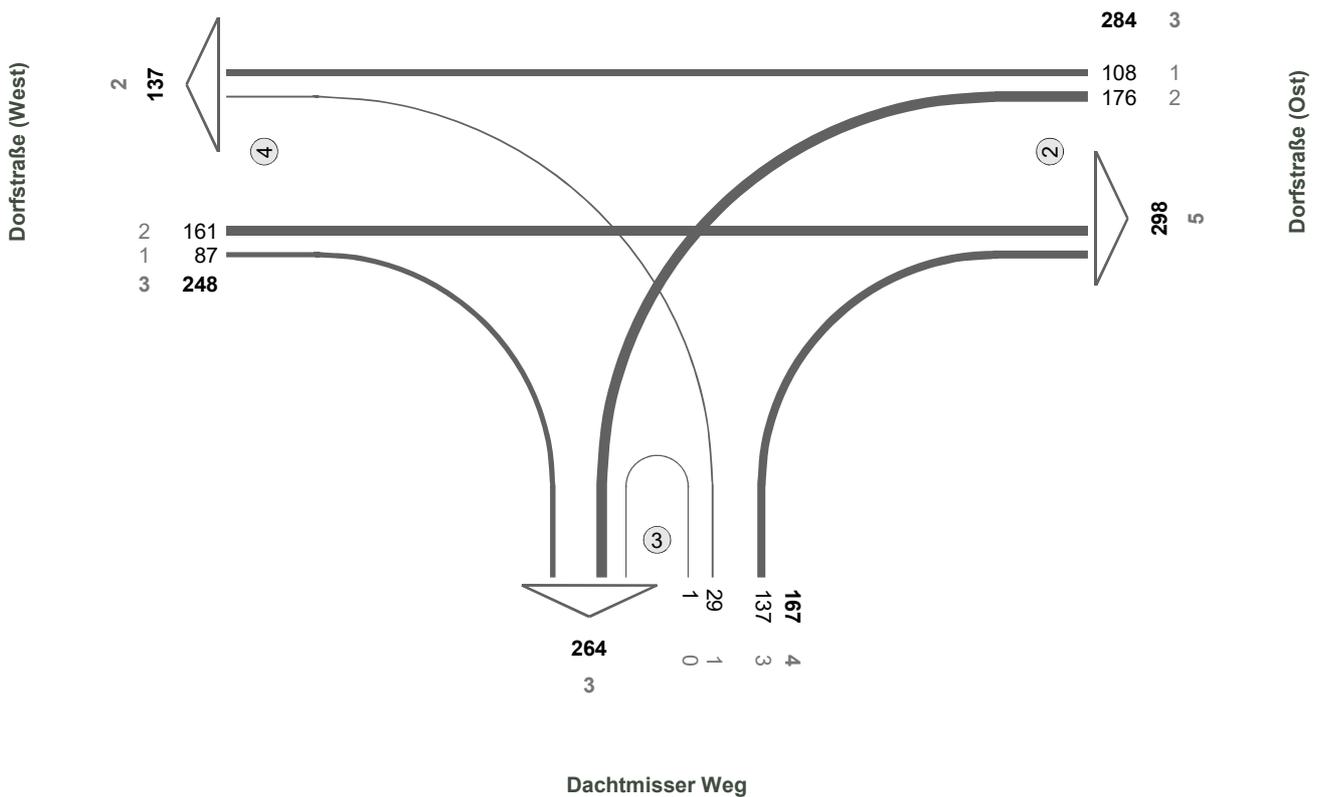


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	419	16
Arm 3	363	19
Arm 4	282	15
Zst.: 08	532	25

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 08
26.09.2019
16:30 - 17:30 Uhr
Abendspitze

0

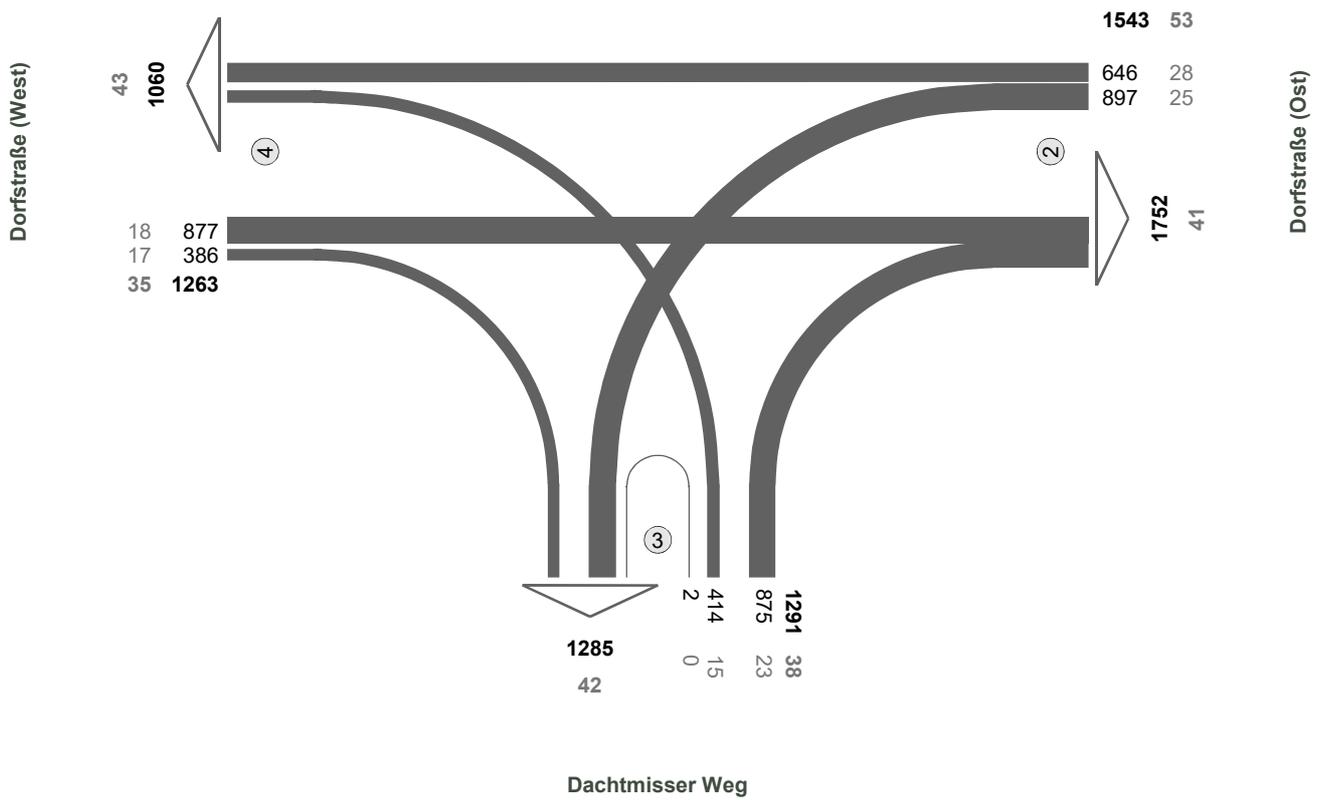


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	582	8
Arm 3	431	7
Arm 4	385	5
Zst.: 08	699	10

Landkreis Lüneburg

Zst.: 08
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

0

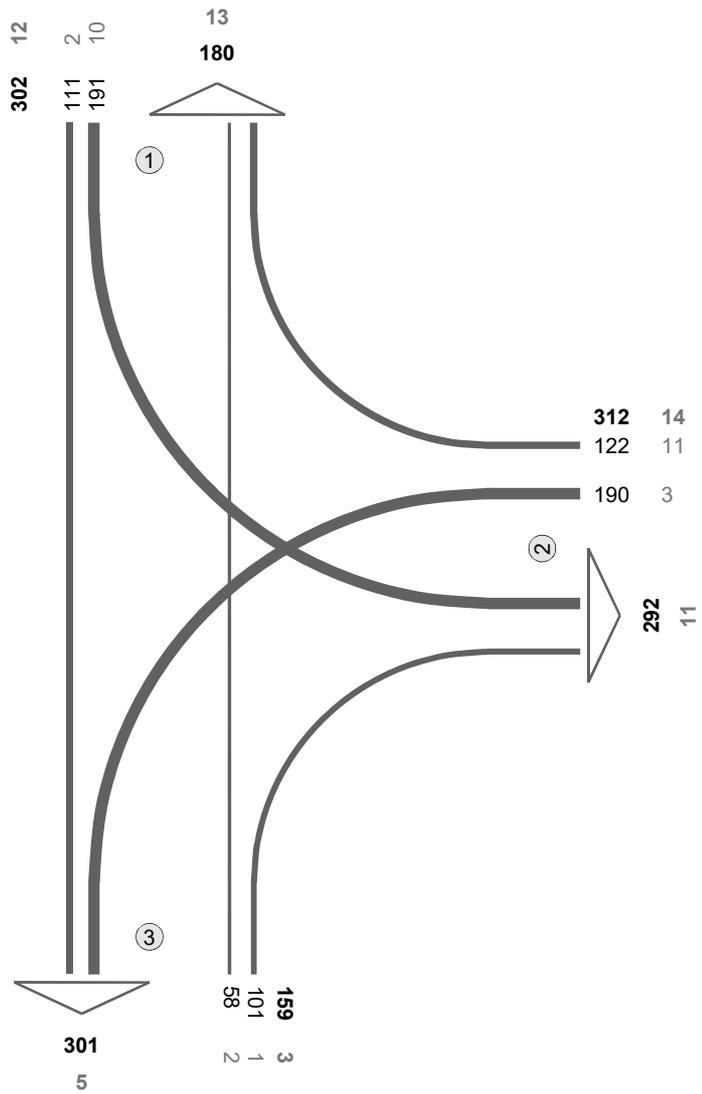


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	3295	94
Arm 3	2576	80
Arm 4	2323	78
Zst.: 08	4097	126

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 09
26.09.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

Dorfstraße



Lüneburger Straße

Bardowicker Straße

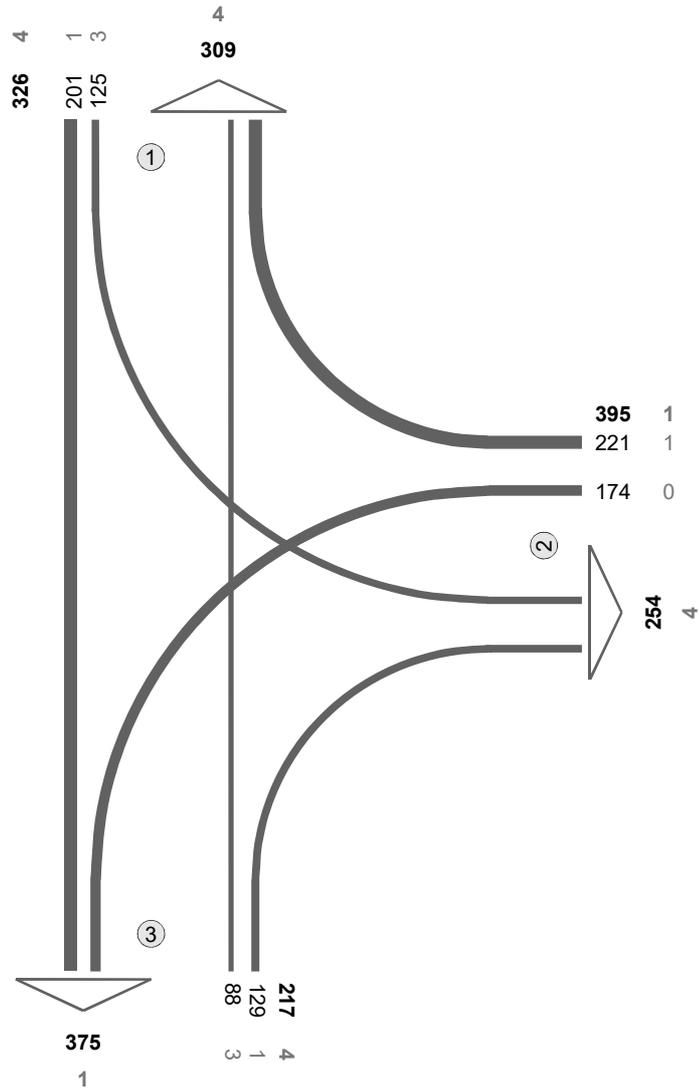


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	482	25
Arm 2	604	25
Arm 3	460	8
Zst.: 09	773	29

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 09
26.09.2019
16:45 - 17:45 Uhr
Abendspitze

Dorfstraße



Bardowicker Straße

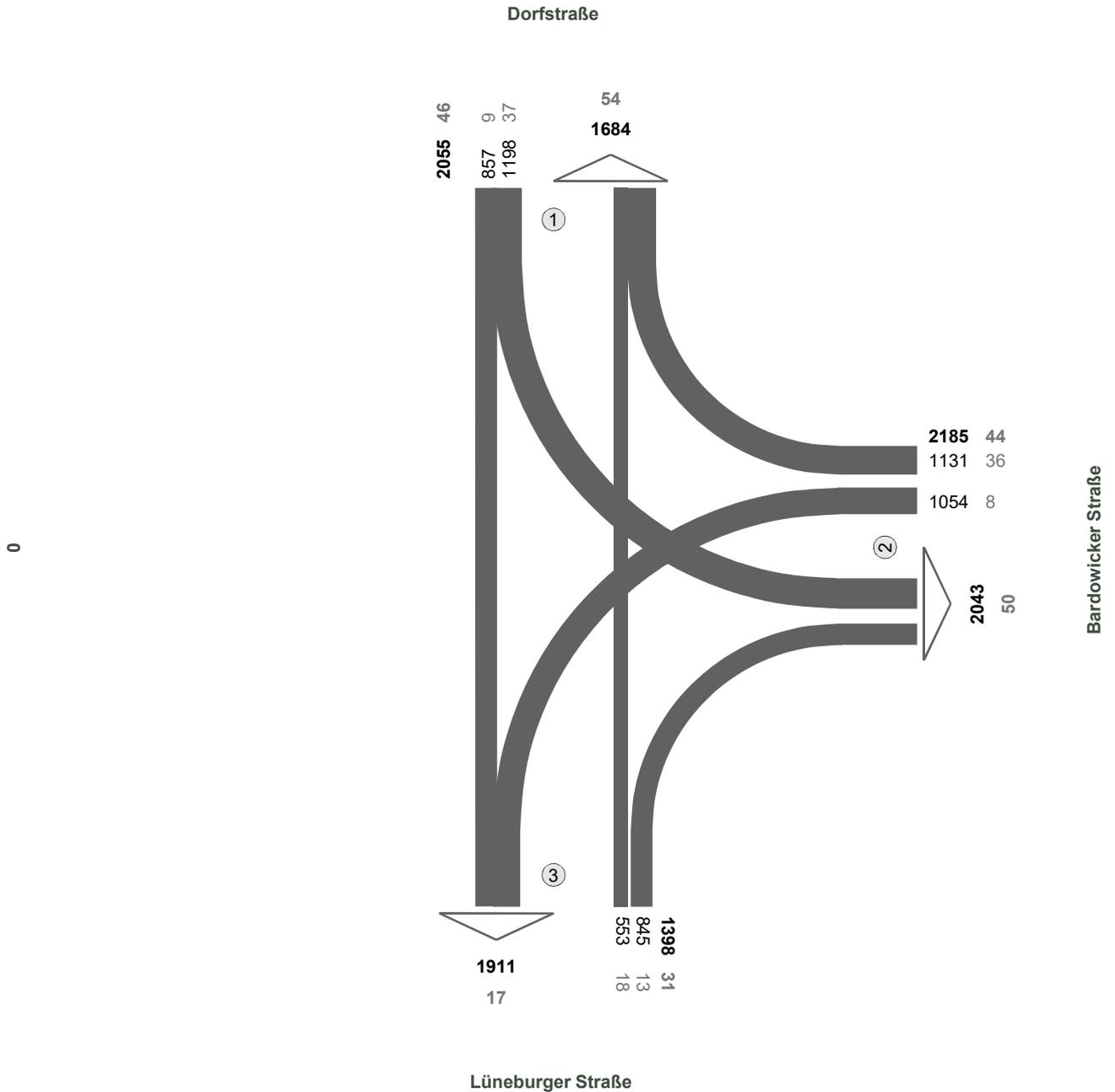
Lüneburger Straße



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	635	8
Arm 2	649	5
Arm 3	592	5
Zst.: 09	938	9

Landkreis Lüneburg

Zst.: 09
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

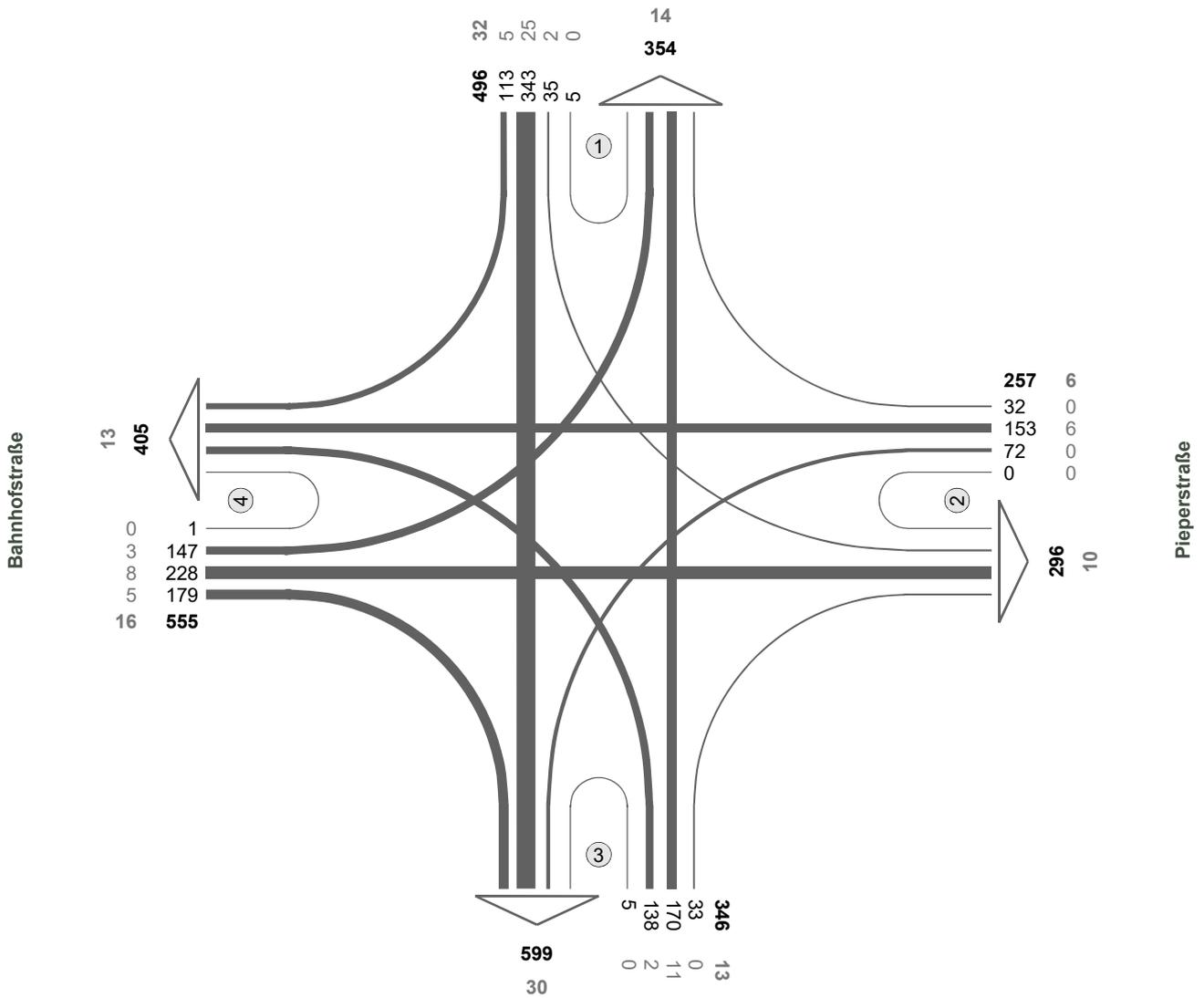


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	3739	100
Arm 2	4228	94
Arm 3	3309	48
Zst.: 09	5638	121

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 10
01.10.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

Hamburger Landstraße (Nord)



Hamburger Landstraße (Süd)

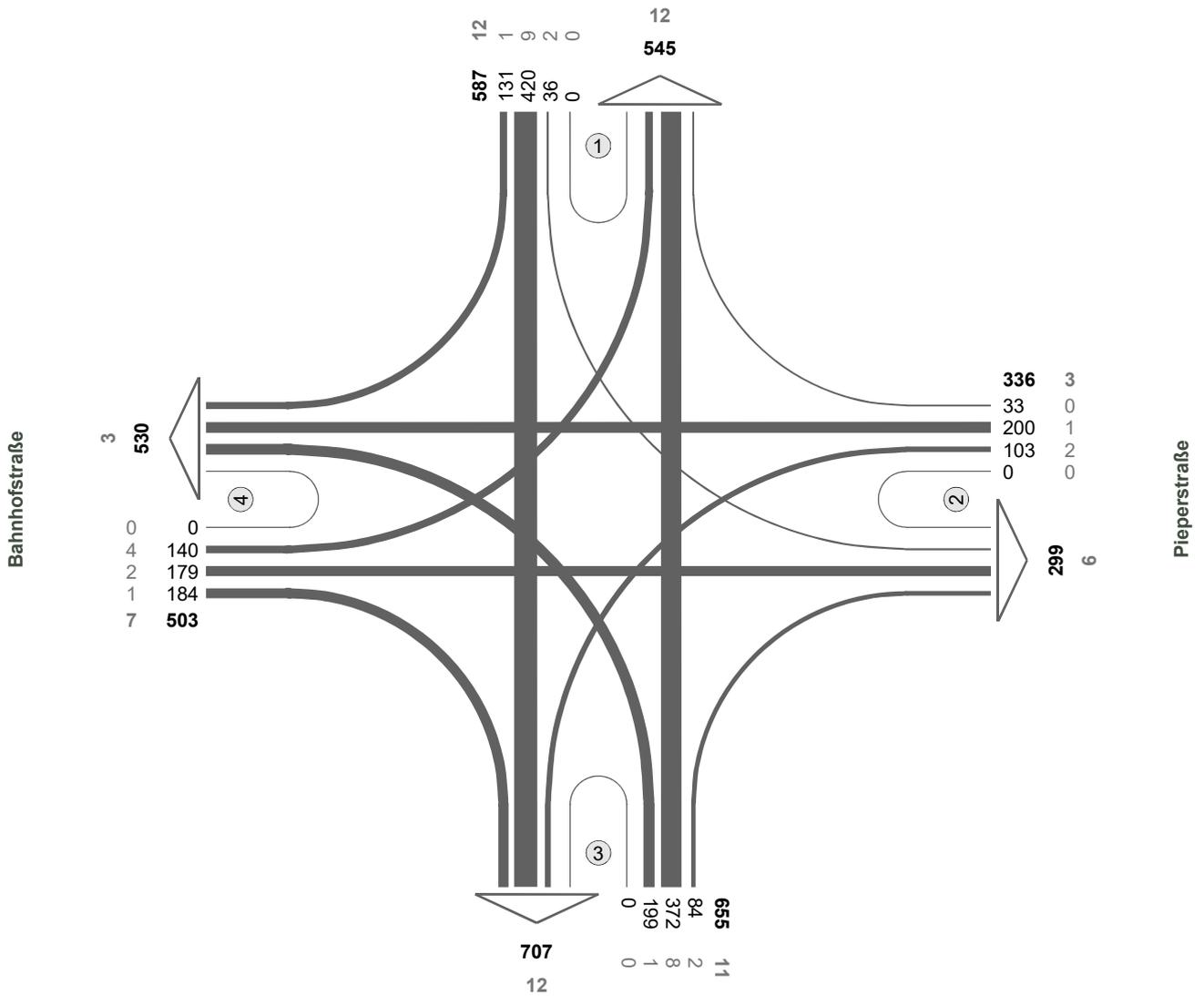


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	850	46
Arm 2	553	16
Arm 3	945	43
Arm 4	960	29
Zst.: 10	1654	67

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 10
01.10.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze

Hamburger Landstraße (Nord)

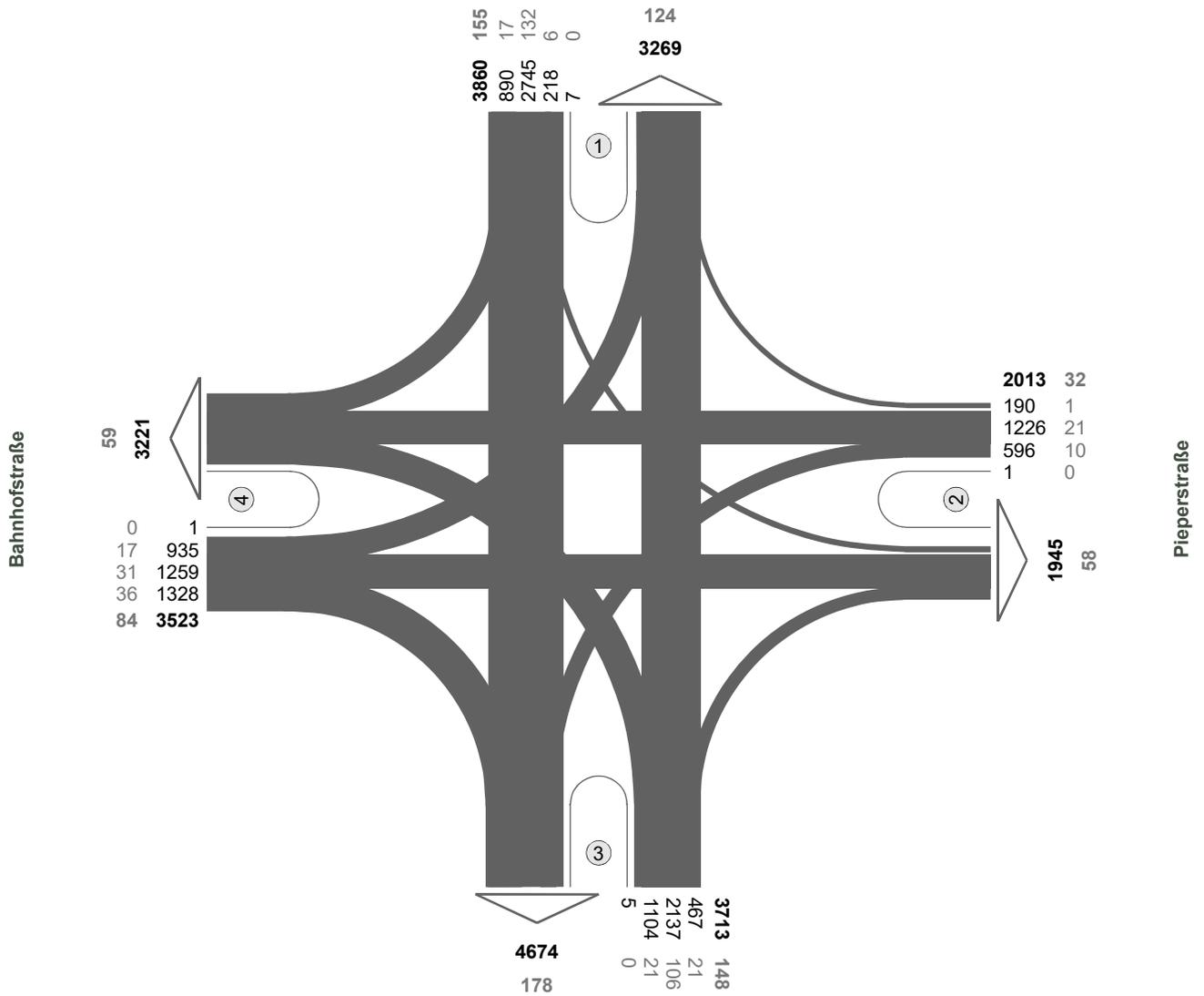


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1132	24
Arm 2	635	9
Arm 3	1362	23
Arm 4	1033	10
Zst.: 10	2081	33

Landkreis Lüneburg

Zst.: 10
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

Hamburger Landstraße (Nord)



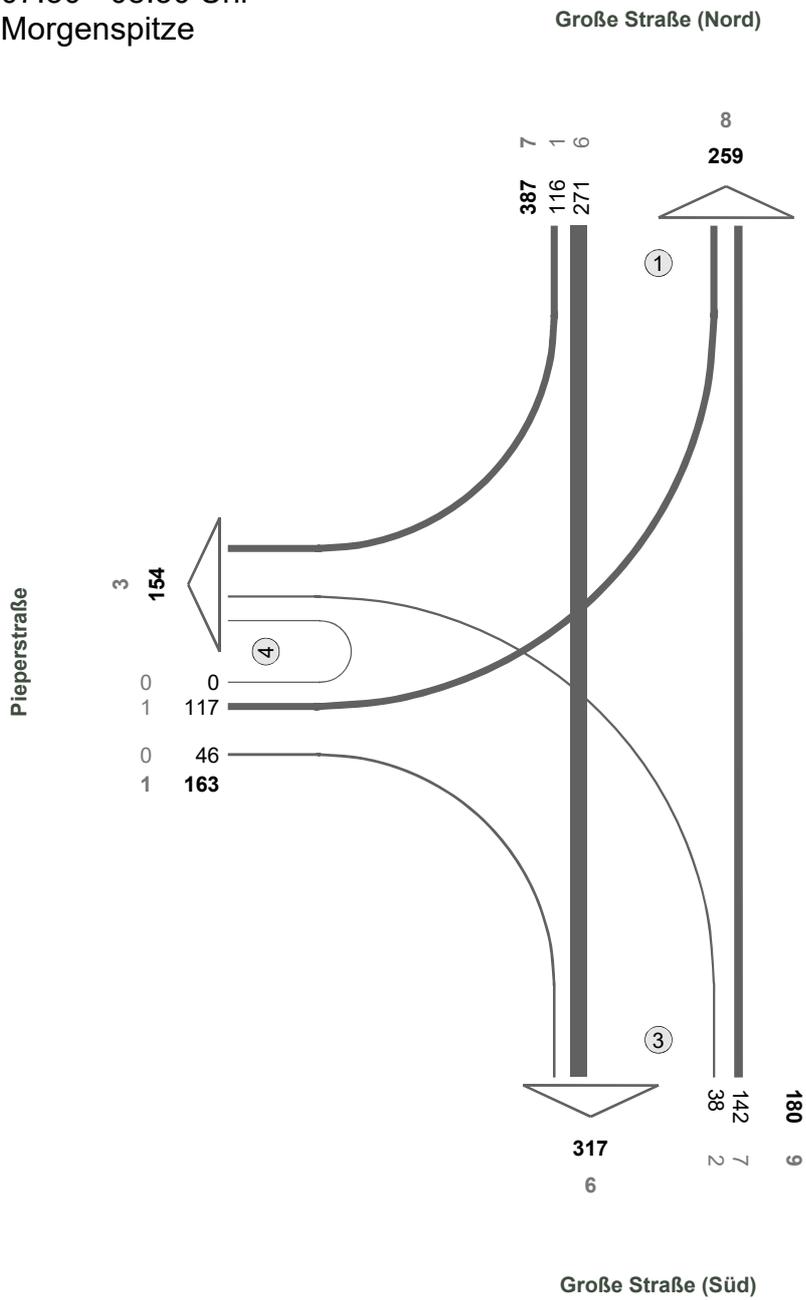
Hamburger Landstraße (Süd)



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	7129	279
Arm 2	3958	90
Arm 3	8387	326
Arm 4	6744	143
Zst.: 10	13109	419

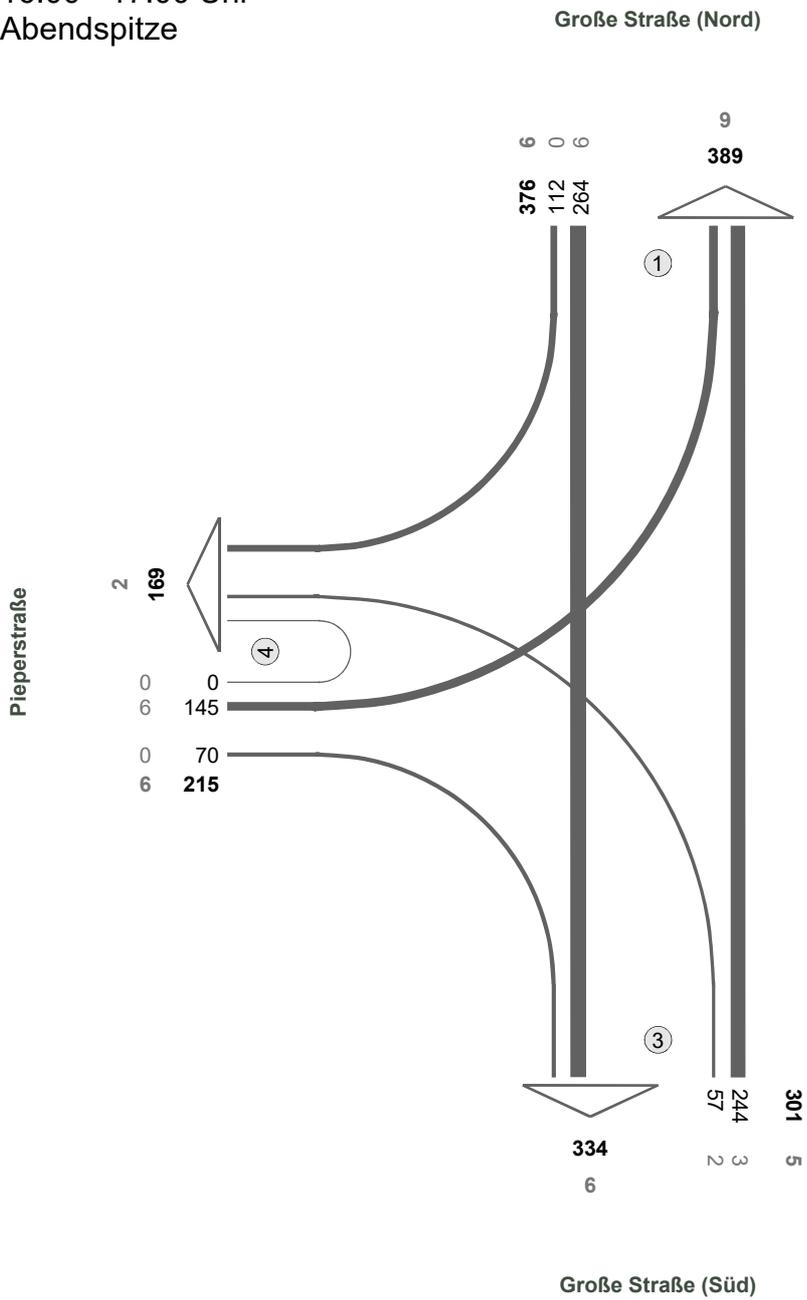
Landkreis
Lüneburg

Zst.: 11
01.10.2019
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze



Landkreis
Lüneburg

Zst.: 11
01.10.2019
16:00 - 17:00 Uhr
Abendspitze



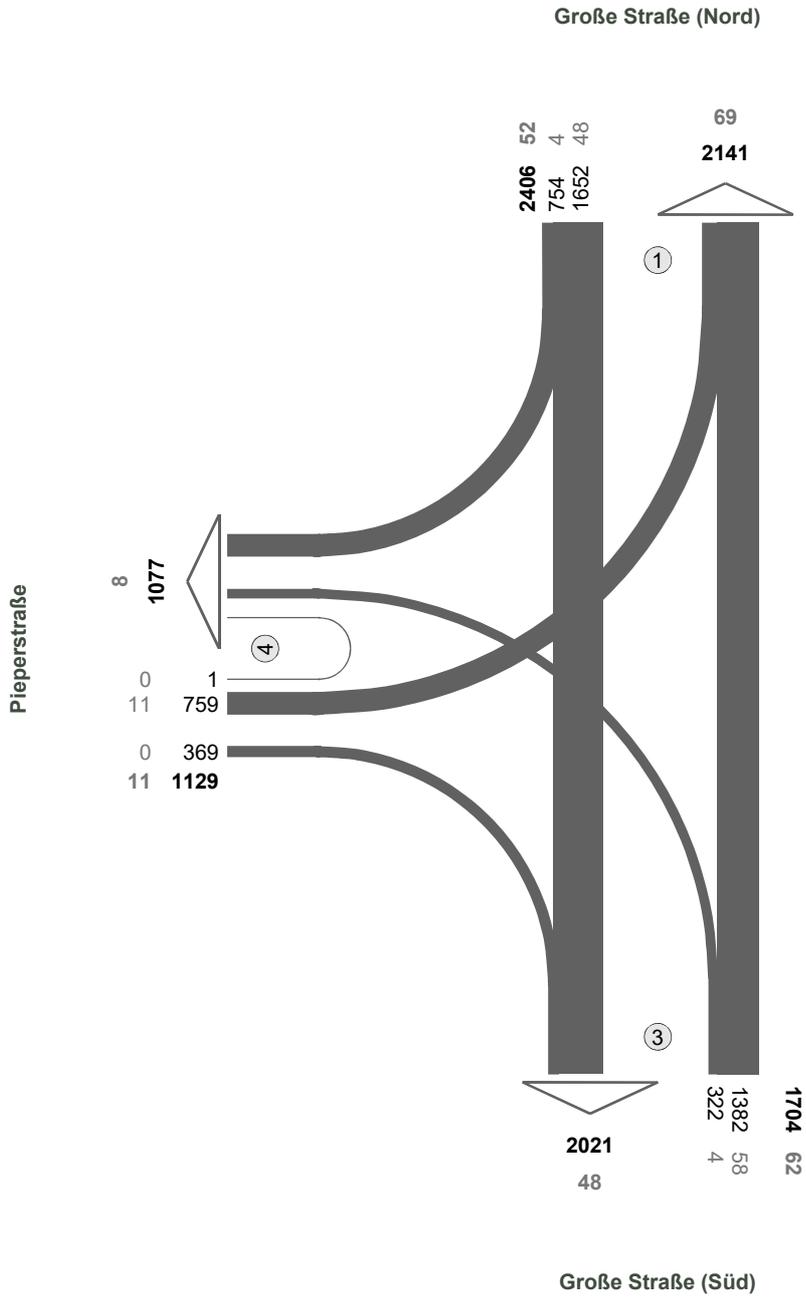
0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	765	15
Arm 3	635	11
Arm 4	384	8
Zst.: 11	892	17

Landkreis Lüneburg

Zst.: 11
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

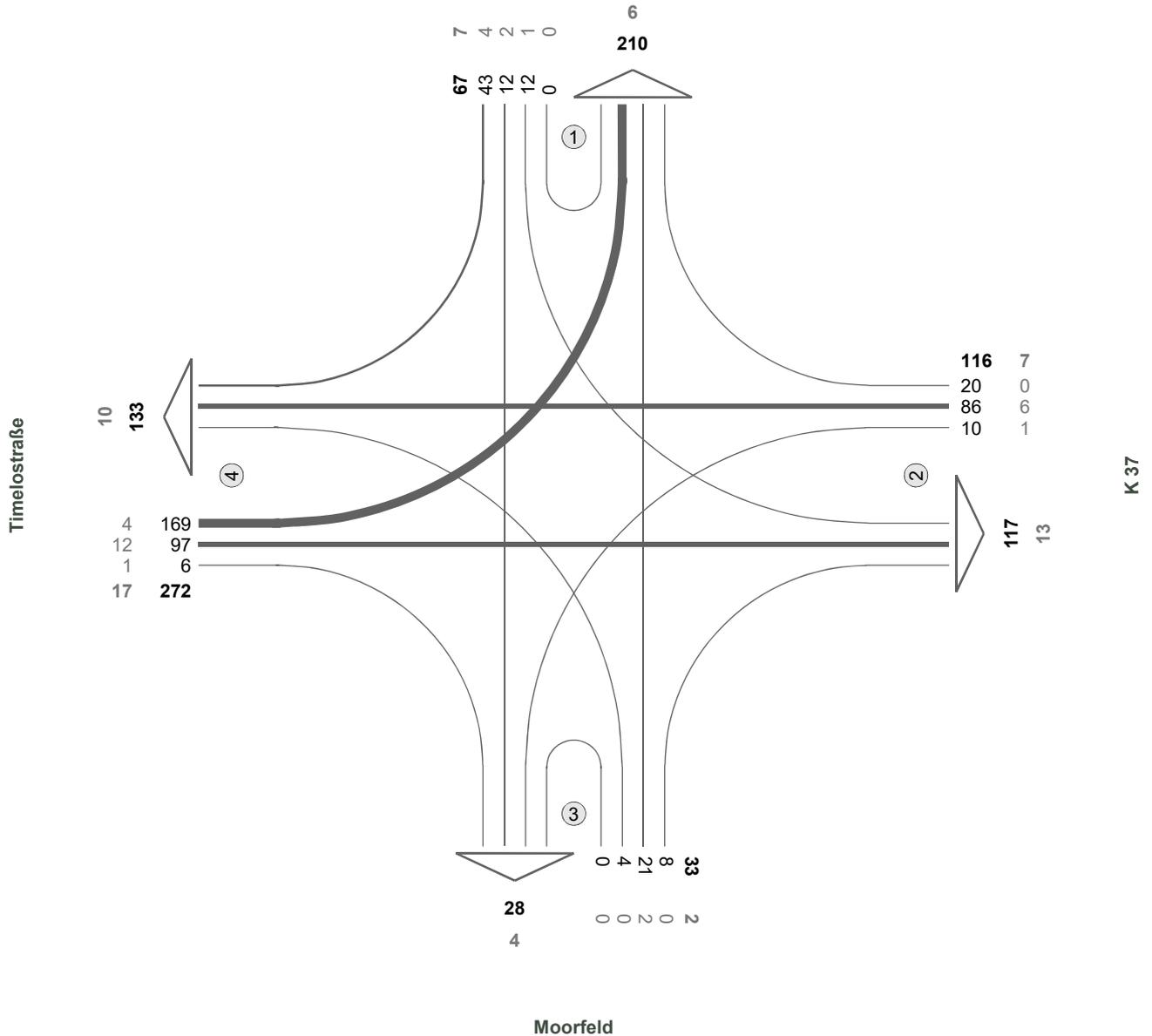


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	4547	121
Arm 3	3725	110
Arm 4	2206	19
Zst.: 11	5239	125

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 12
01.10.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

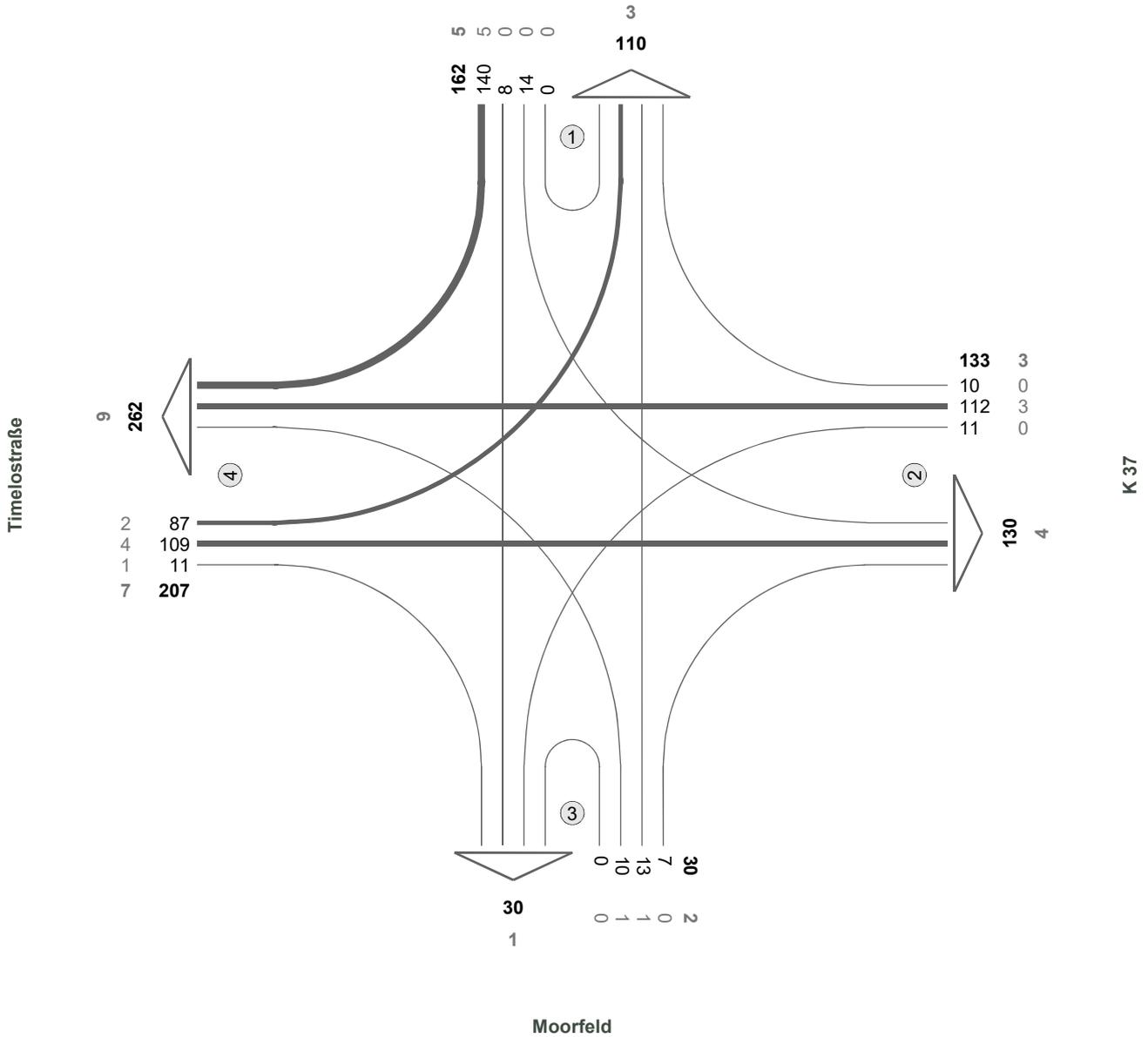
Auffahrt B 4



Landkreis
Lüneburg

Zst.: 12
01.10.2019
16:00 - 17:00 Uhr
Abendspitze

Auffahrt B 4

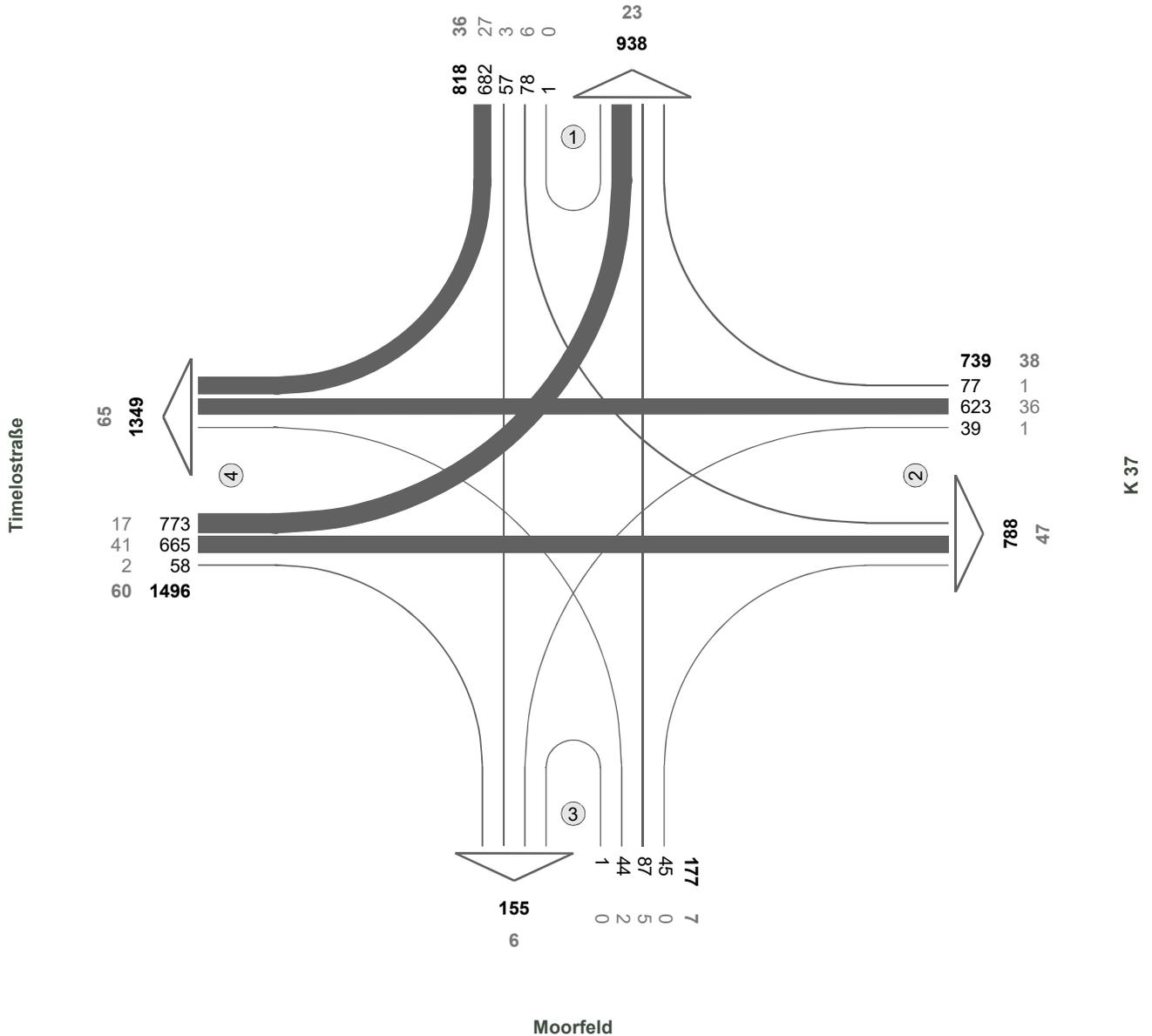


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	272	8
Arm 2	263	7
Arm 3	60	3
Arm 4	469	16
Zst.: 12	532	17

Landkreis Lüneburg

Zst.: 12
01.10.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

Auffahrt B 4

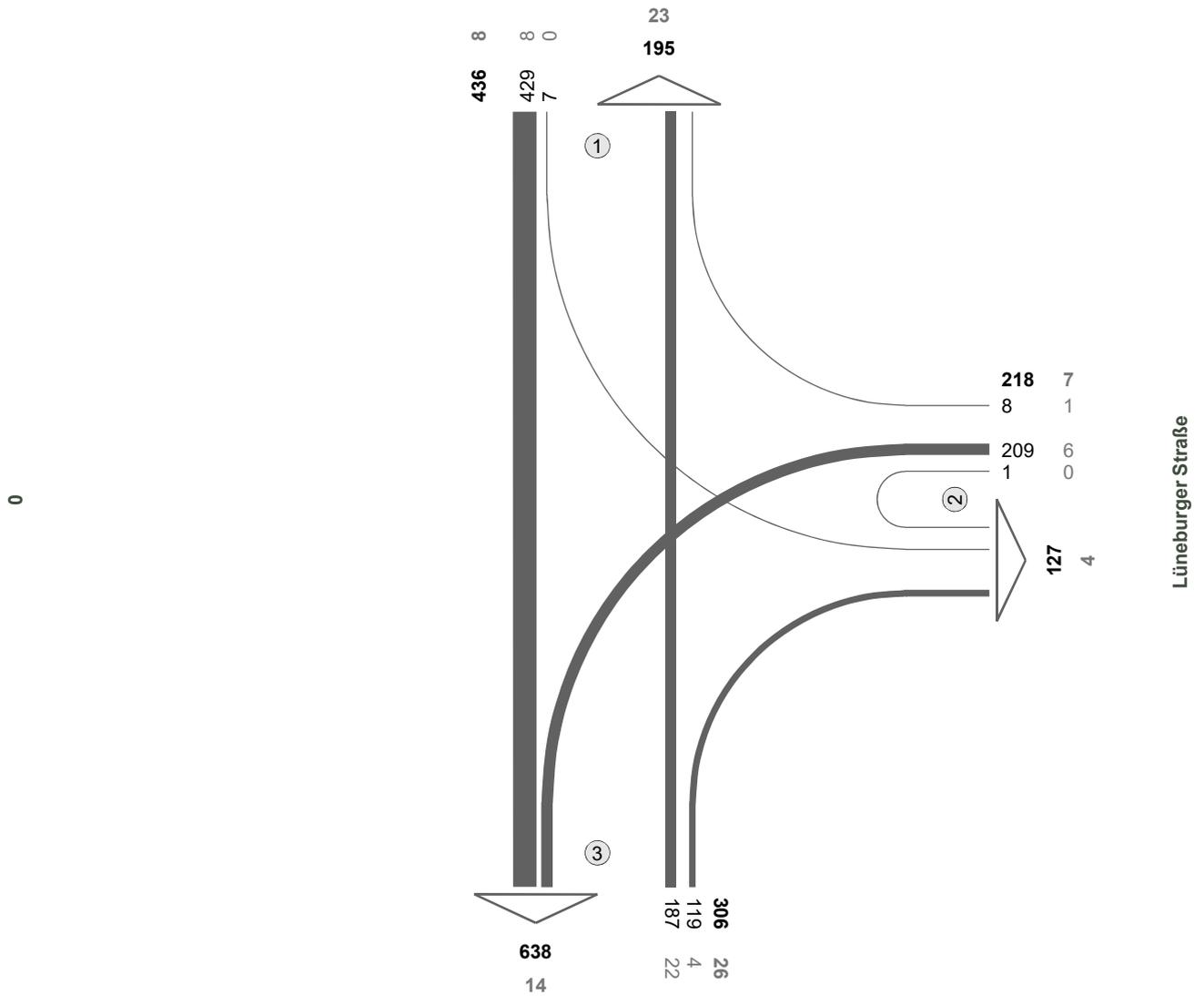


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1756	59
Arm 2	1527	85
Arm 3	332	13
Arm 4	2845	125
Zst.: 12	3230	141

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 13
26.09.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

Erbstorfer Landstraße (Nord)



Erbstorfer Landstraße (Süd)

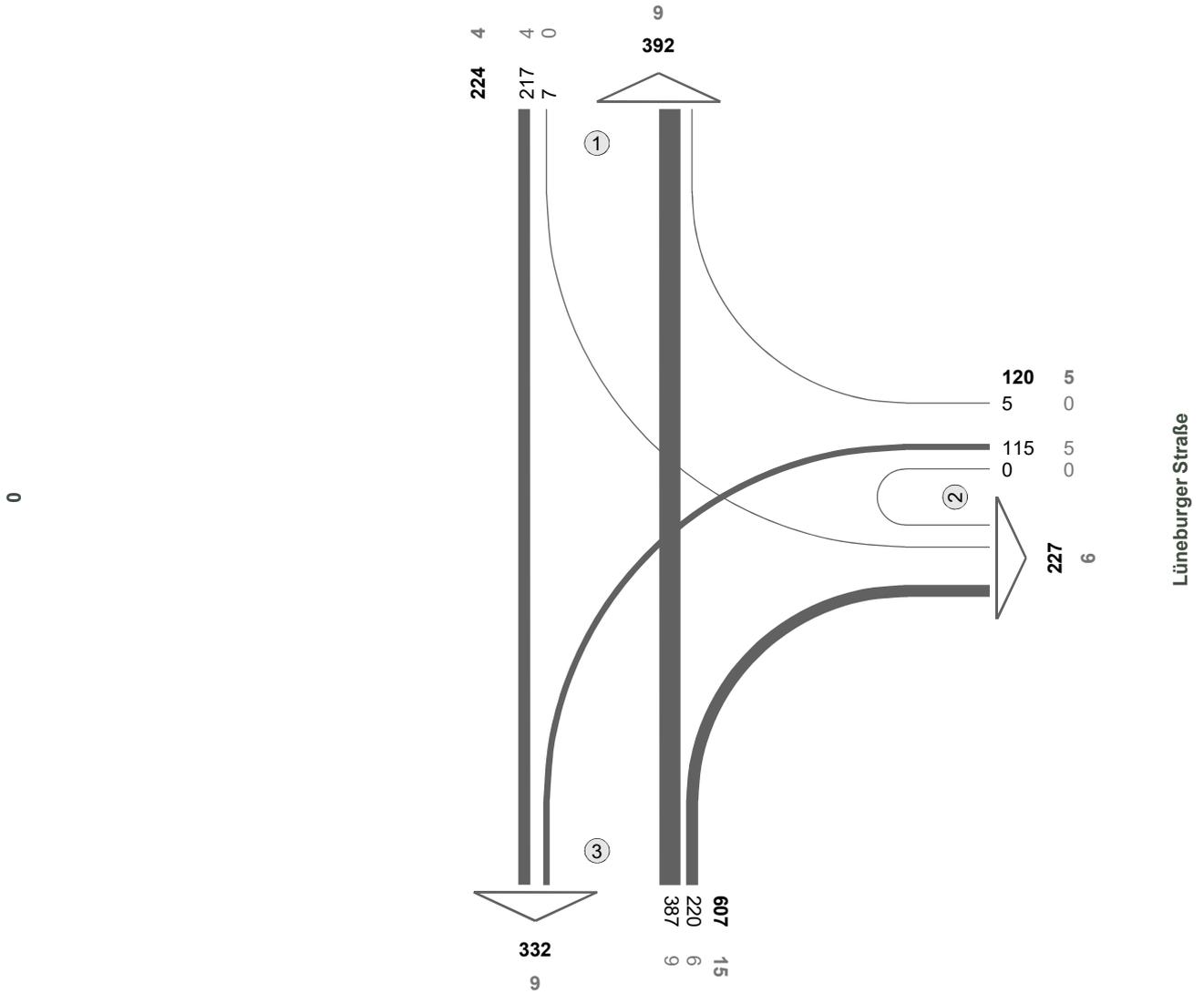


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	631	31
Arm 2	345	11
Arm 3	944	40
Zst.: 13	960	41

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 13
26.09.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze

Erbstorfer Landstraße (Nord)



Erbstorfer Landstraße (Süd)

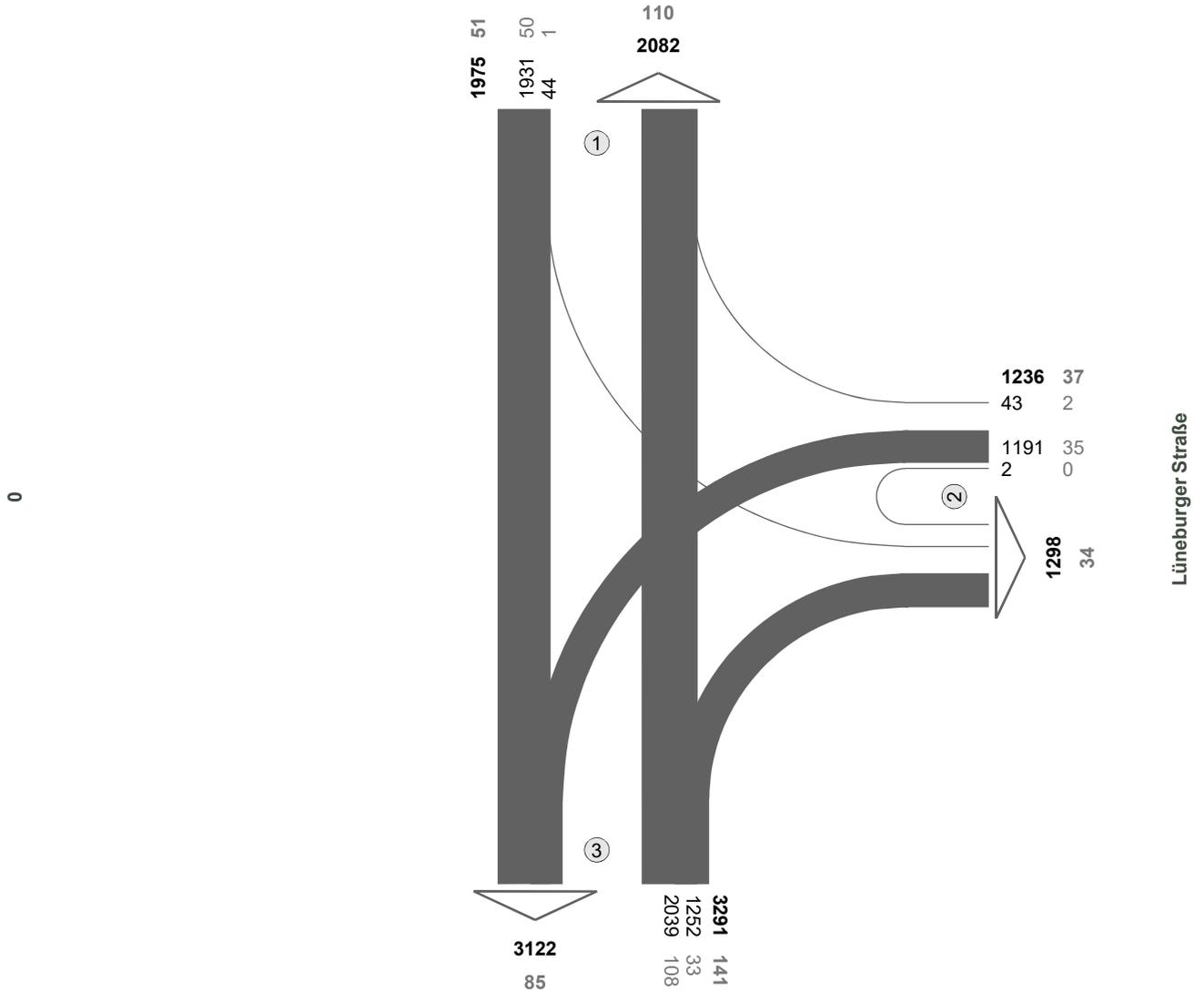
Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	616	13
Arm 2	347	11
Arm 3	939	24
Zst.: 13	951	24



Landkreis Lüneburg

Zst.: 13
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

Erbstorfer Landstraße (Nord)



Erbstorfer Landstraße (Süd)

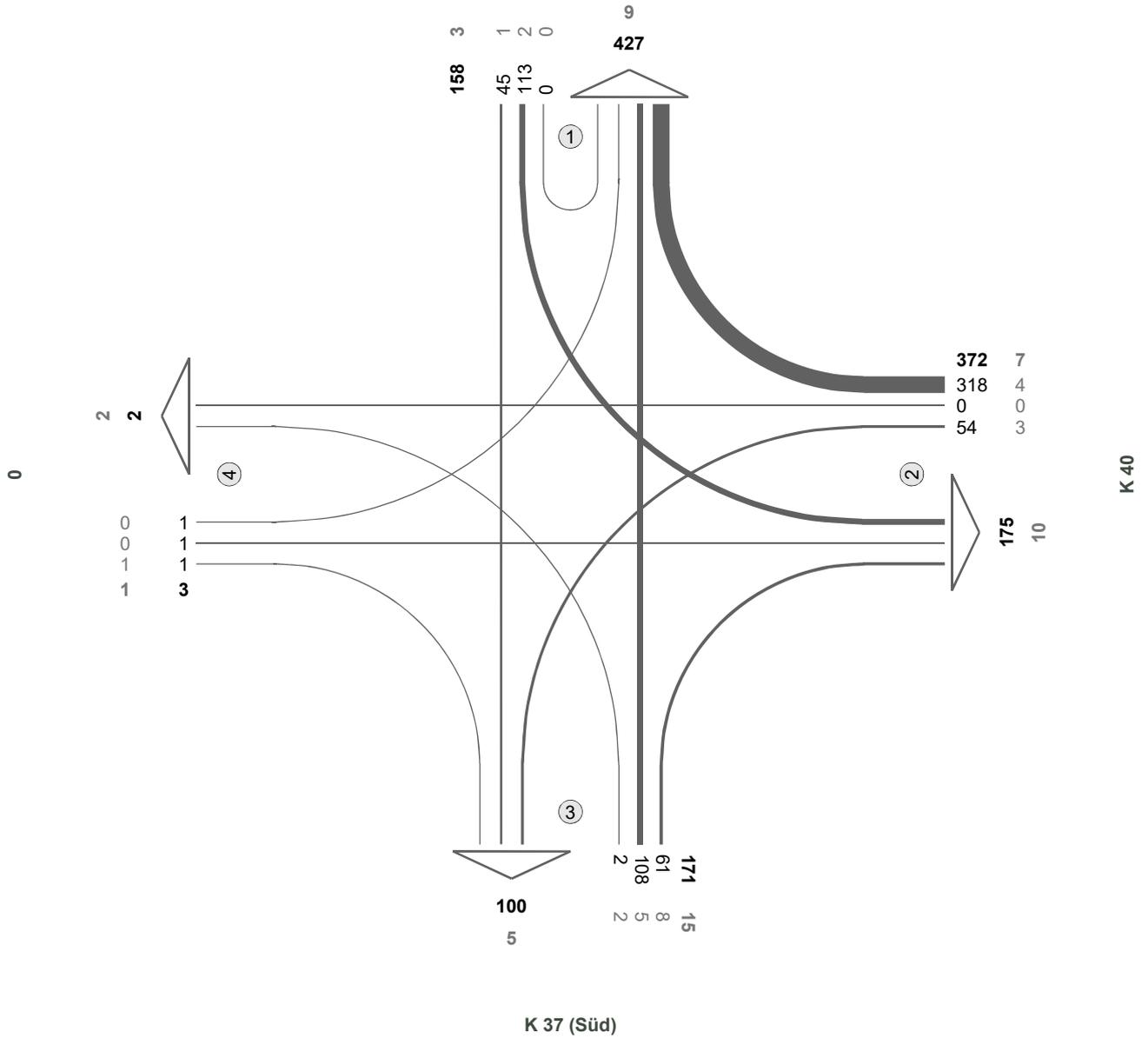


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	4057	161
Arm 2	2534	71
Arm 3	6413	226
Zst.: 13	6502	229

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 14
26.09.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze

Lüneburger Straße

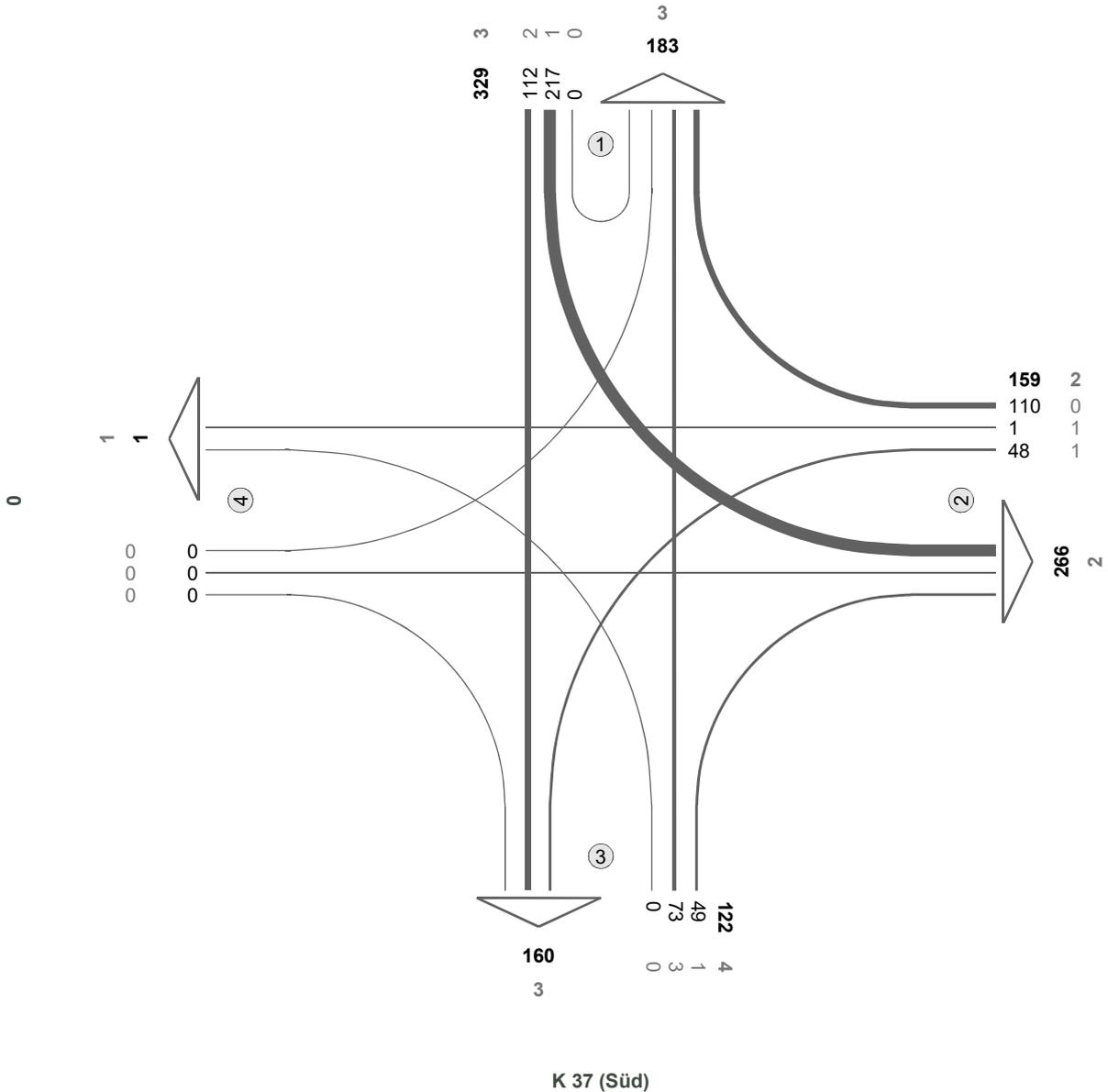


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	585	12
Arm 2	547	17
Arm 3	271	20
Arm 4	5	3
Zst.: 14	704	26

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 14
26.09.2019
17:00 - 18:00 Uhr
Abendspitze

Lüneburger Straße



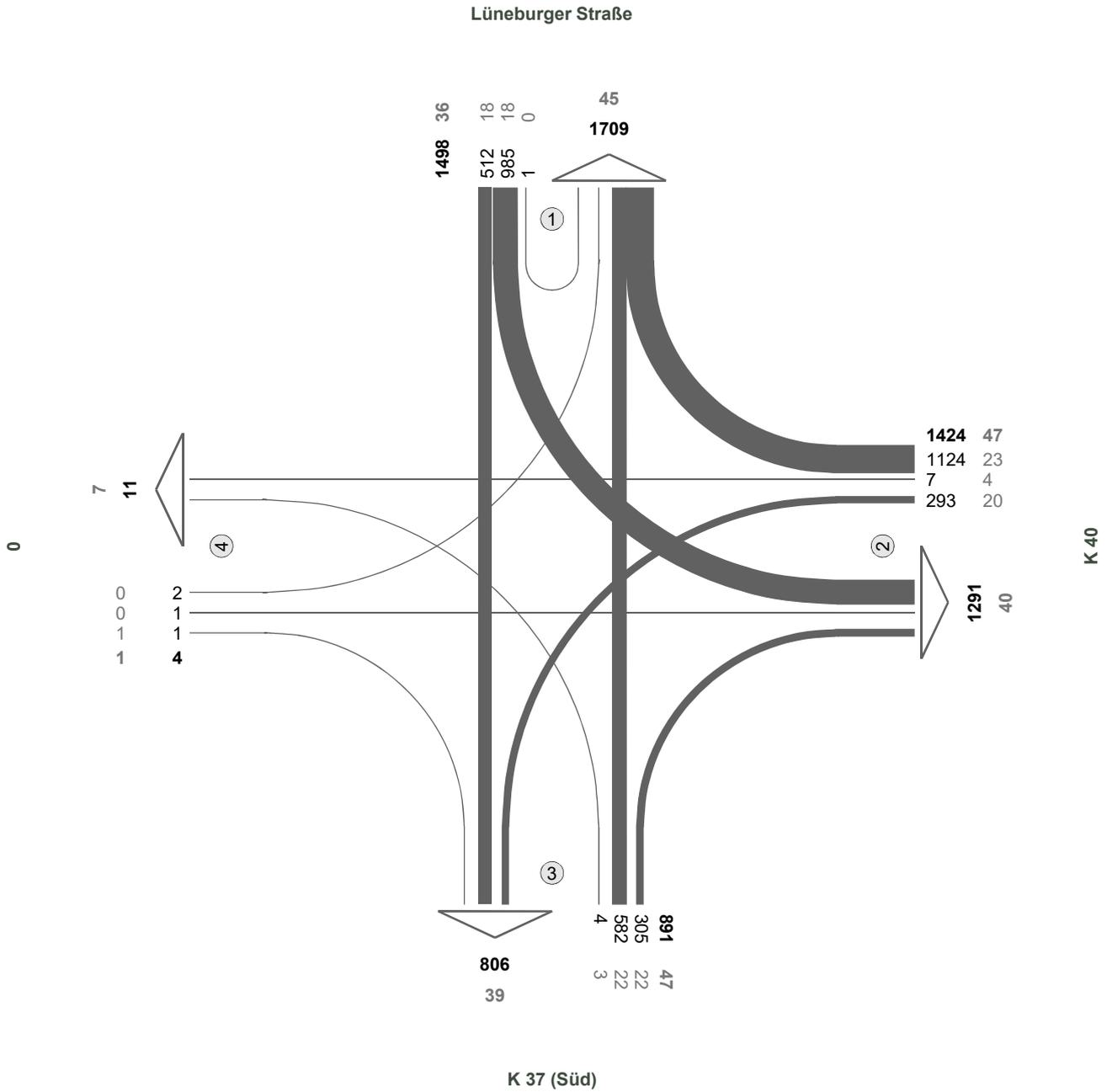
K 40

K 37 (Süd)



Landkreis Lüneburg

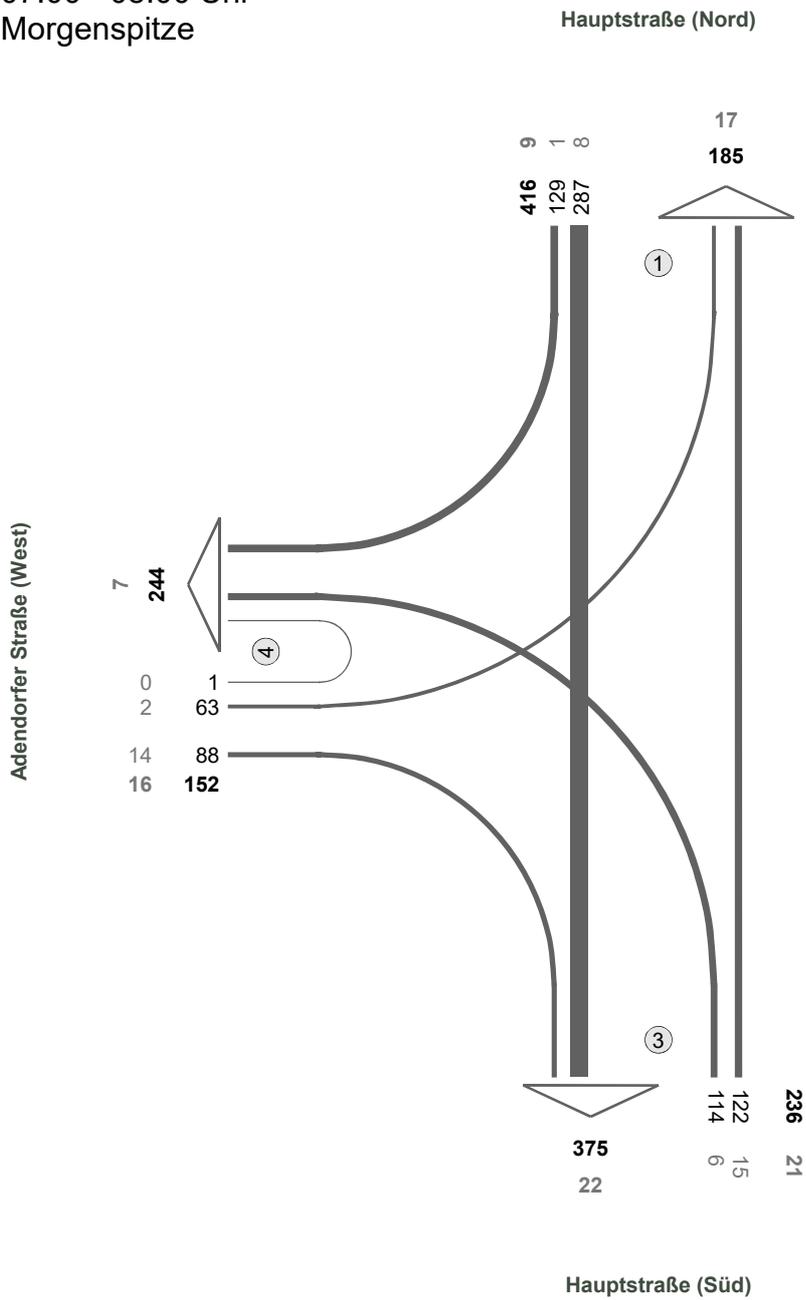
Zst.: 14
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	3207	81
Arm 2	2715	87
Arm 3	1697	86
Arm 4	15	8
Zst.: 14	3817	131

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 15
26.09.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze



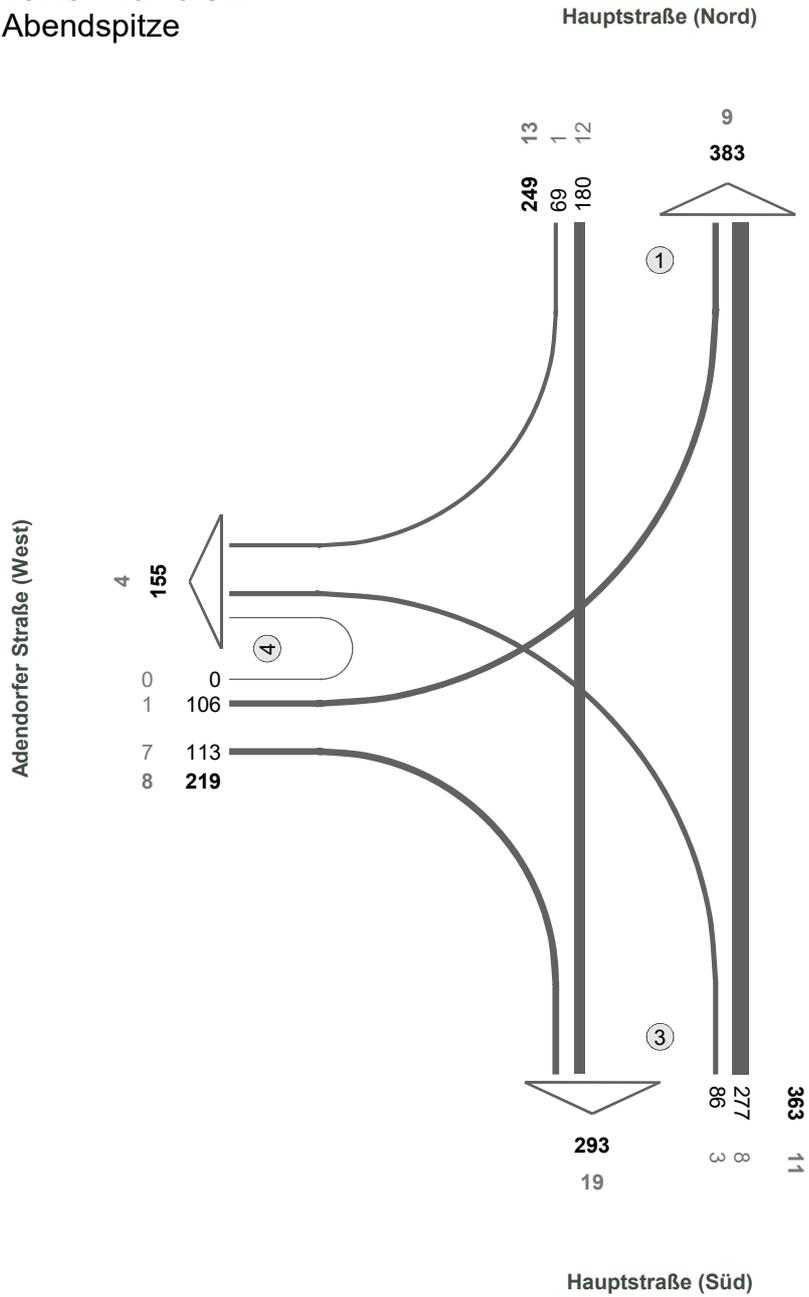
0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	601	26
Arm 3	611	43
Arm 4	396	23
Zst.: 15	804	46

Landkreis
Lüneburg

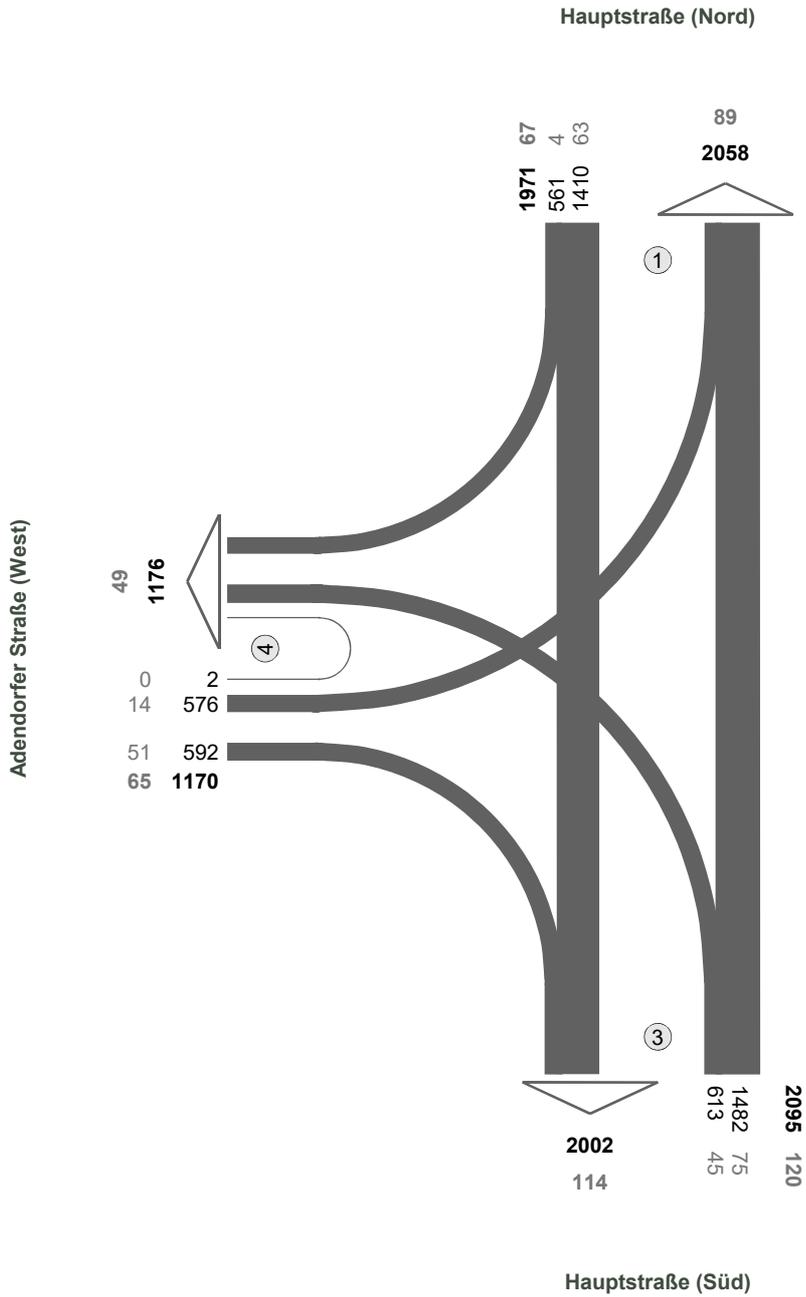
Zst.: 15
26.09.2019
15:45 - 16:45 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	632	22
Arm 3	656	30
Arm 4	374	12
Zst.: 15	831	32

Landkreis Lüneburg

Zst.: 15
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

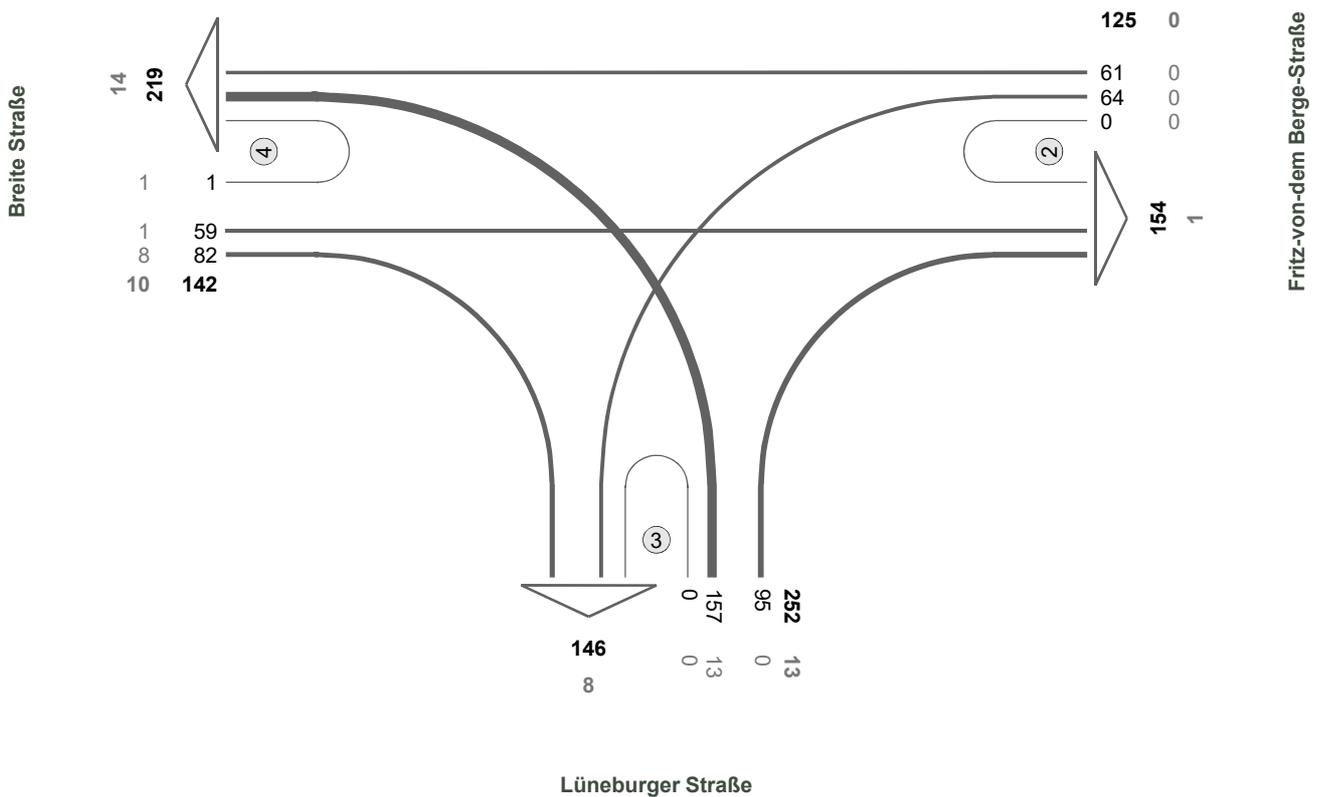


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	4029	156
Arm 3	4097	234
Arm 4	2346	114
Zst.: 15	5236	252

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 16
26.09.2019
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze

0

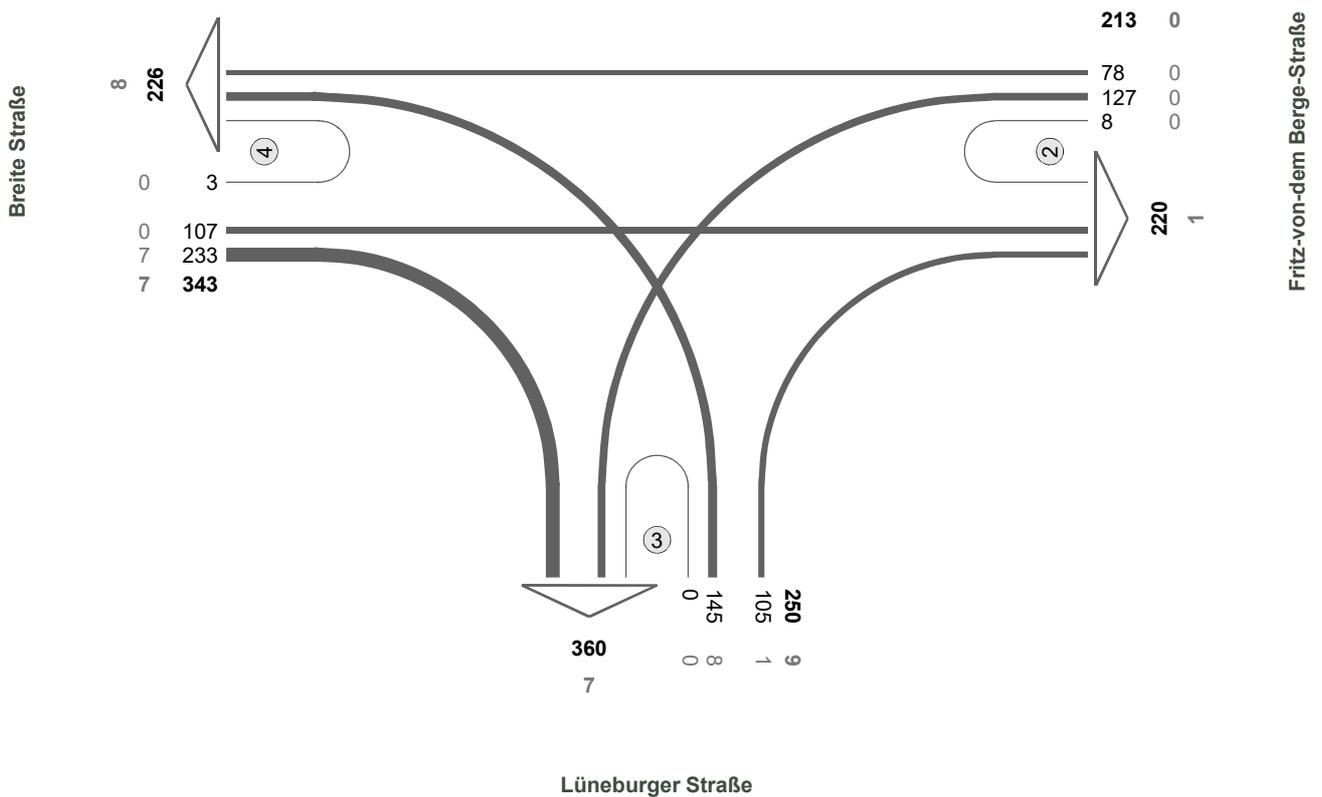


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	279	1
Arm 3	398	21
Arm 4	361	24
Zst.: 16	519	23

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 16
26.09.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze

0

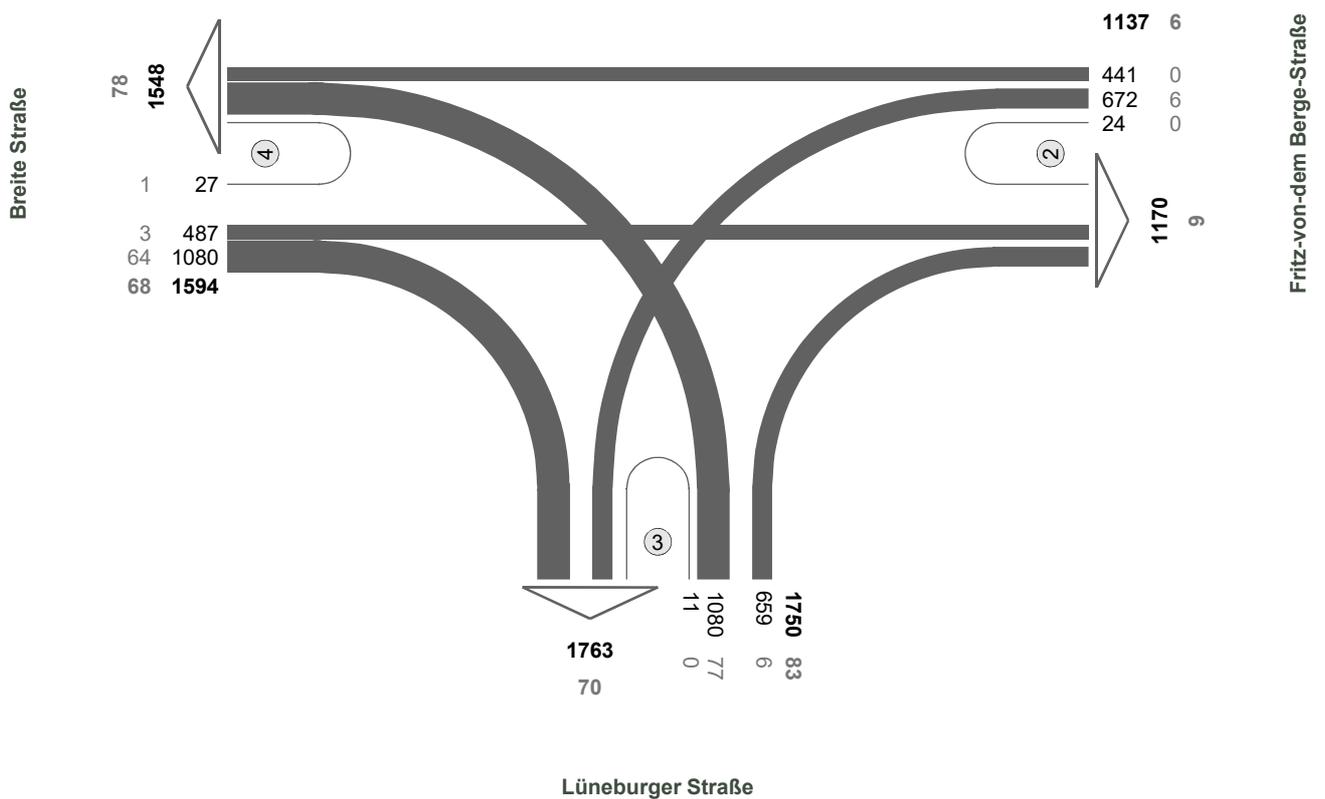


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 2	433	1
Arm 3	610	16
Arm 4	569	15
Zst.: 16	806	16

Landkreis Lüneburg

Zst.: 16
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

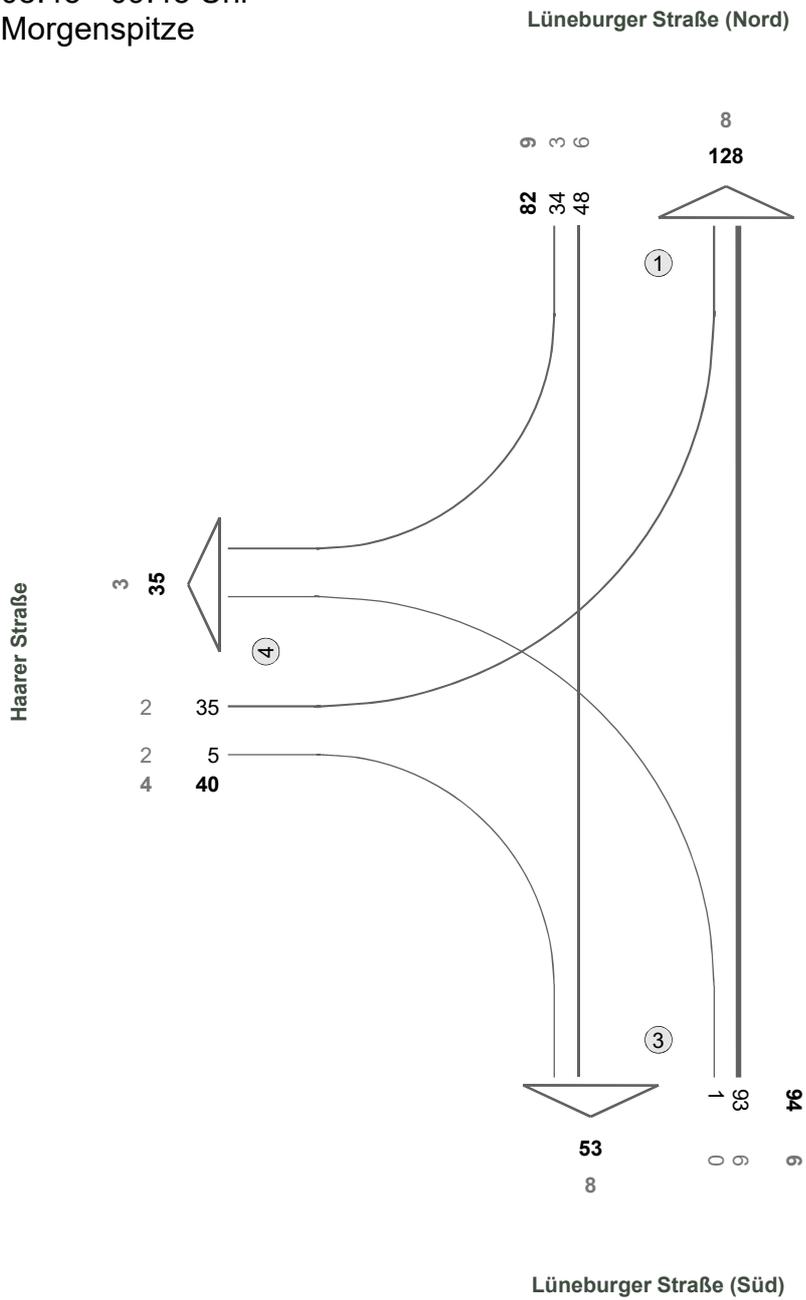
0



Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 2	2307	15
Arm 3	3513	153
Arm 4	3142	146
Zst.: 16	4481	157

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 17
26.09.2019
08:45 - 09:45 Uhr
Morgenspitze

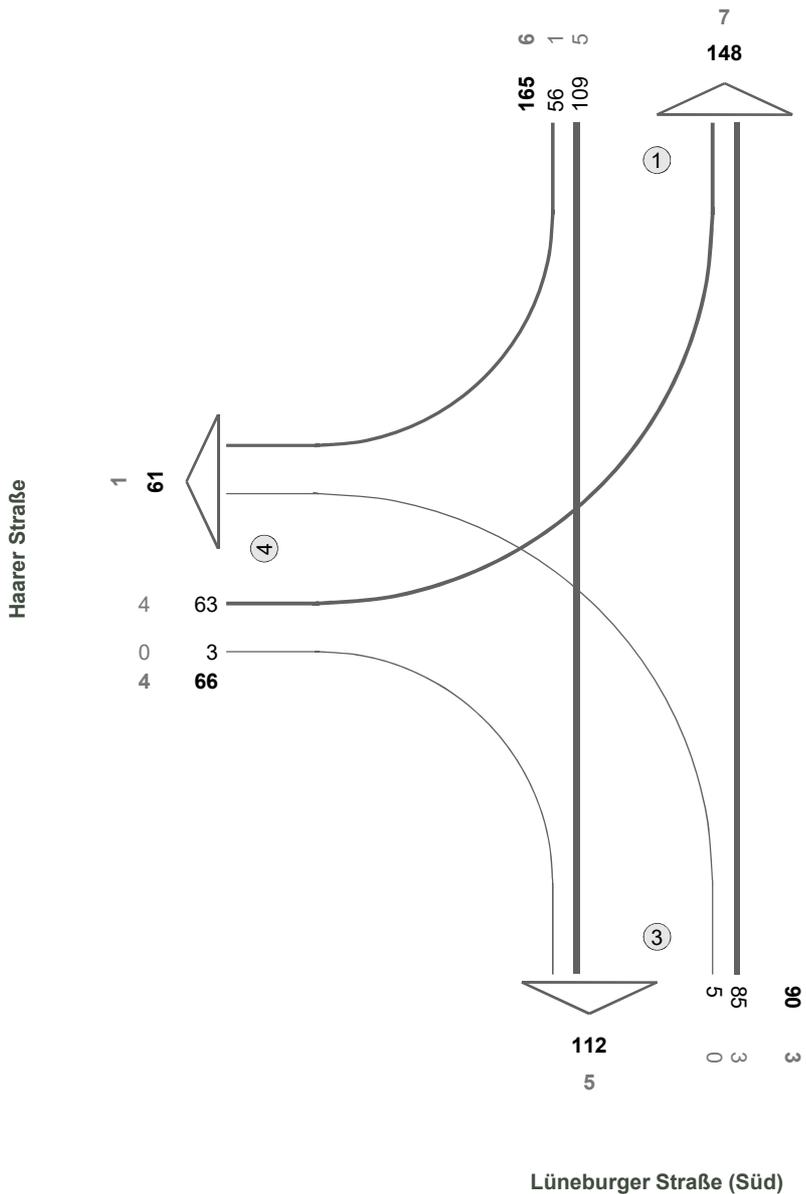


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	210	17
Arm 3	147	14
Arm 4	75	7
Zst.: 17	216	19

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 17
26.09.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze

Lüneburger Straße (Nord)



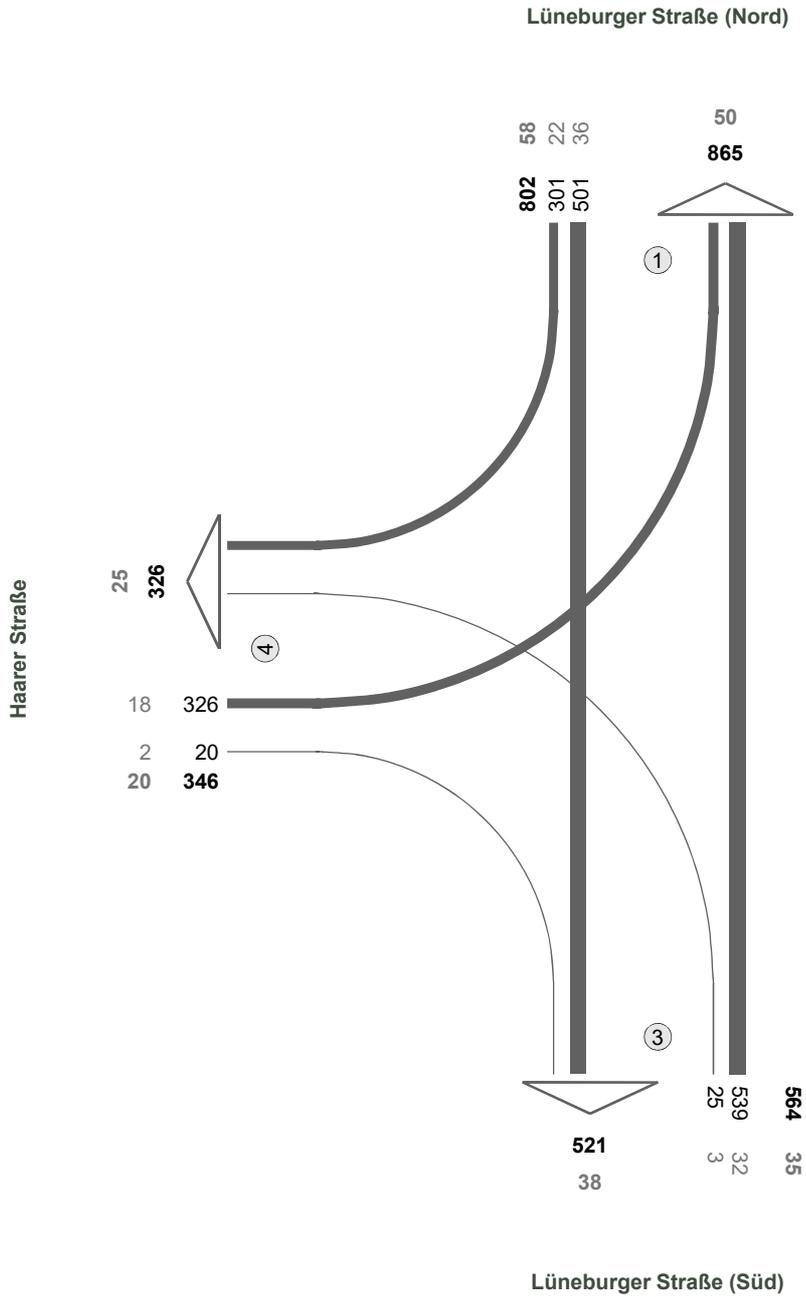
0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	313	13
Arm 3	202	8
Arm 4	127	5
Zst.: 17	321	13

Landkreis Lüneburg

Zst.: 17
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



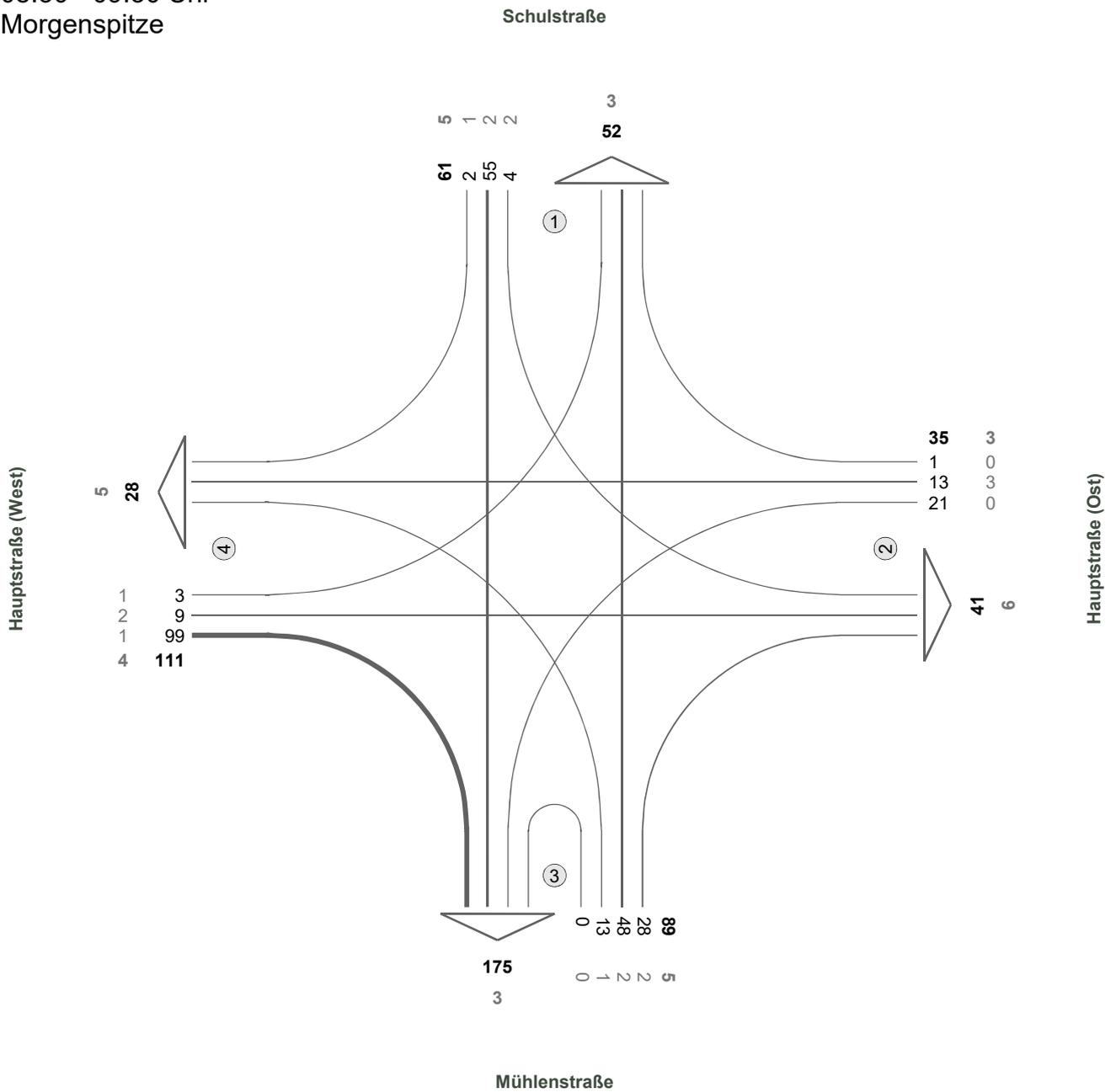
0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1667	108
Arm 3	1085	73
Arm 4	672	45
Zst.: 17	1712	113

Landkreis
Lüneburg

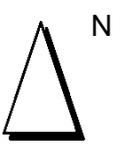
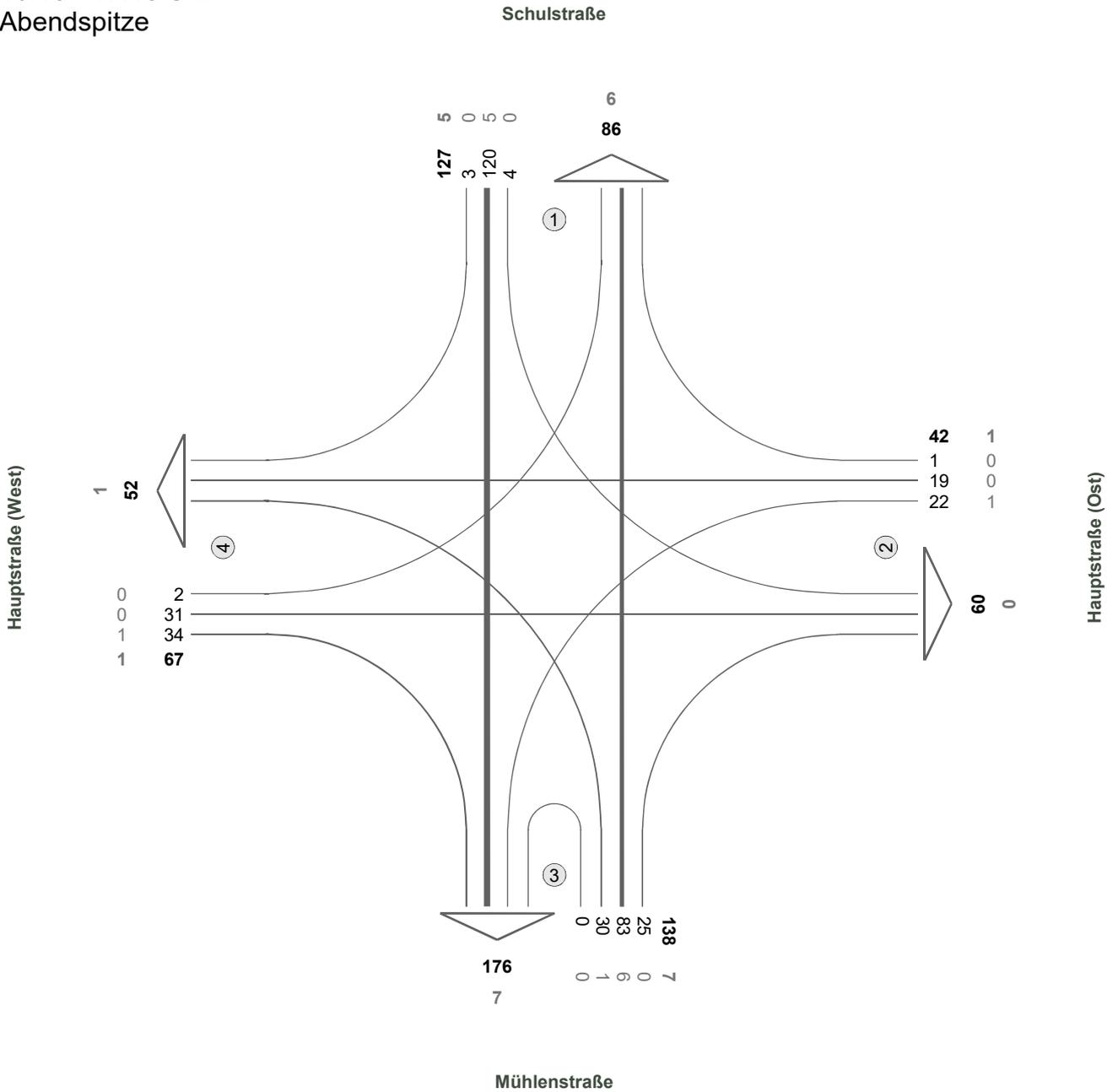
Zst.: 18
26.09.2019
08:30 - 09:30 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	113	8
Arm 2	76	9
Arm 3	264	8
Arm 4	139	9
Zst.: 18	296	17

Landkreis
Lüneburg

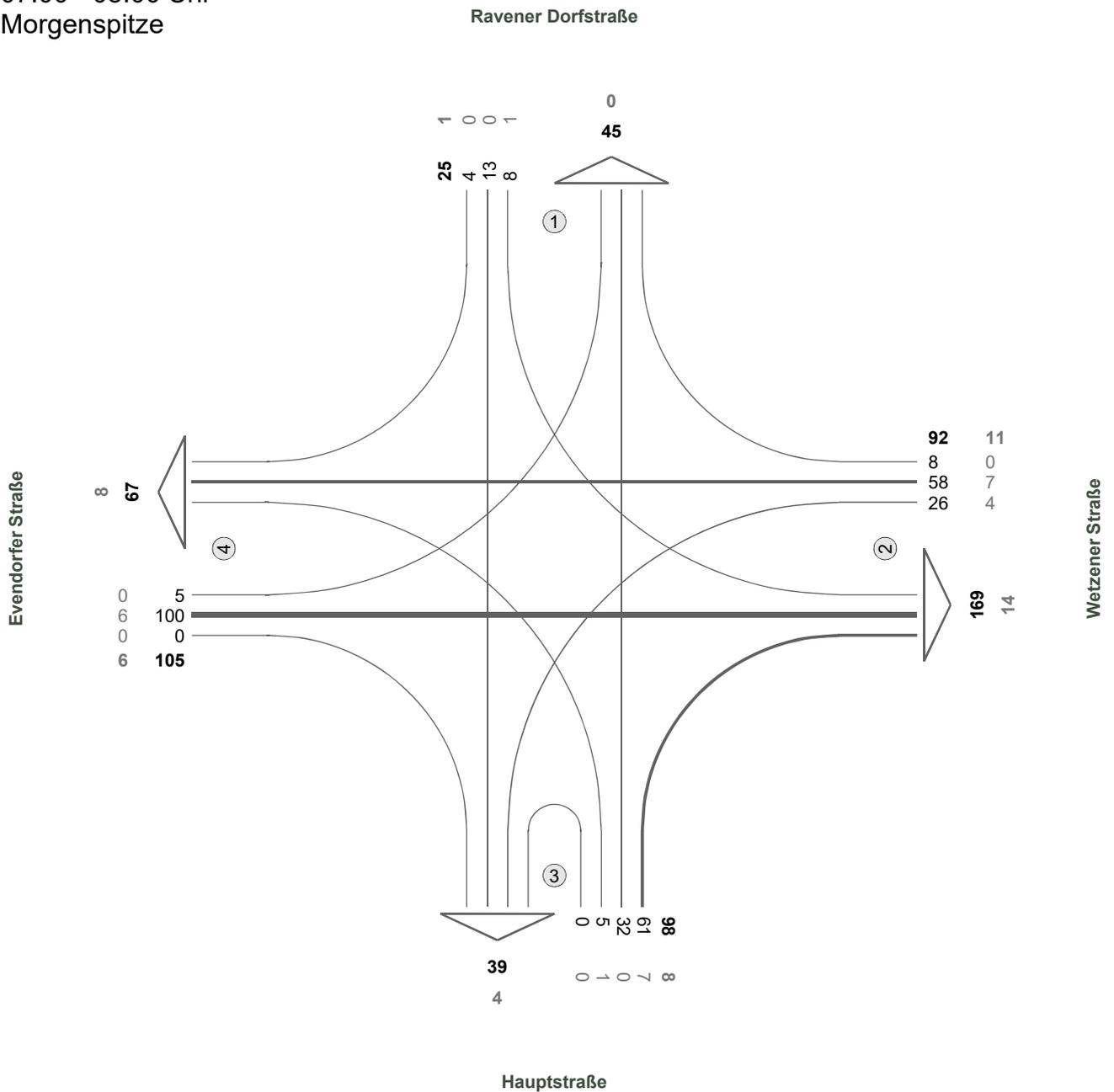
Zst.: 18
26.09.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	213	11
Arm 2	102	1
Arm 3	314	14
Arm 4	119	2
Zst.: 18	374	14

Landkreis
Lüneburg

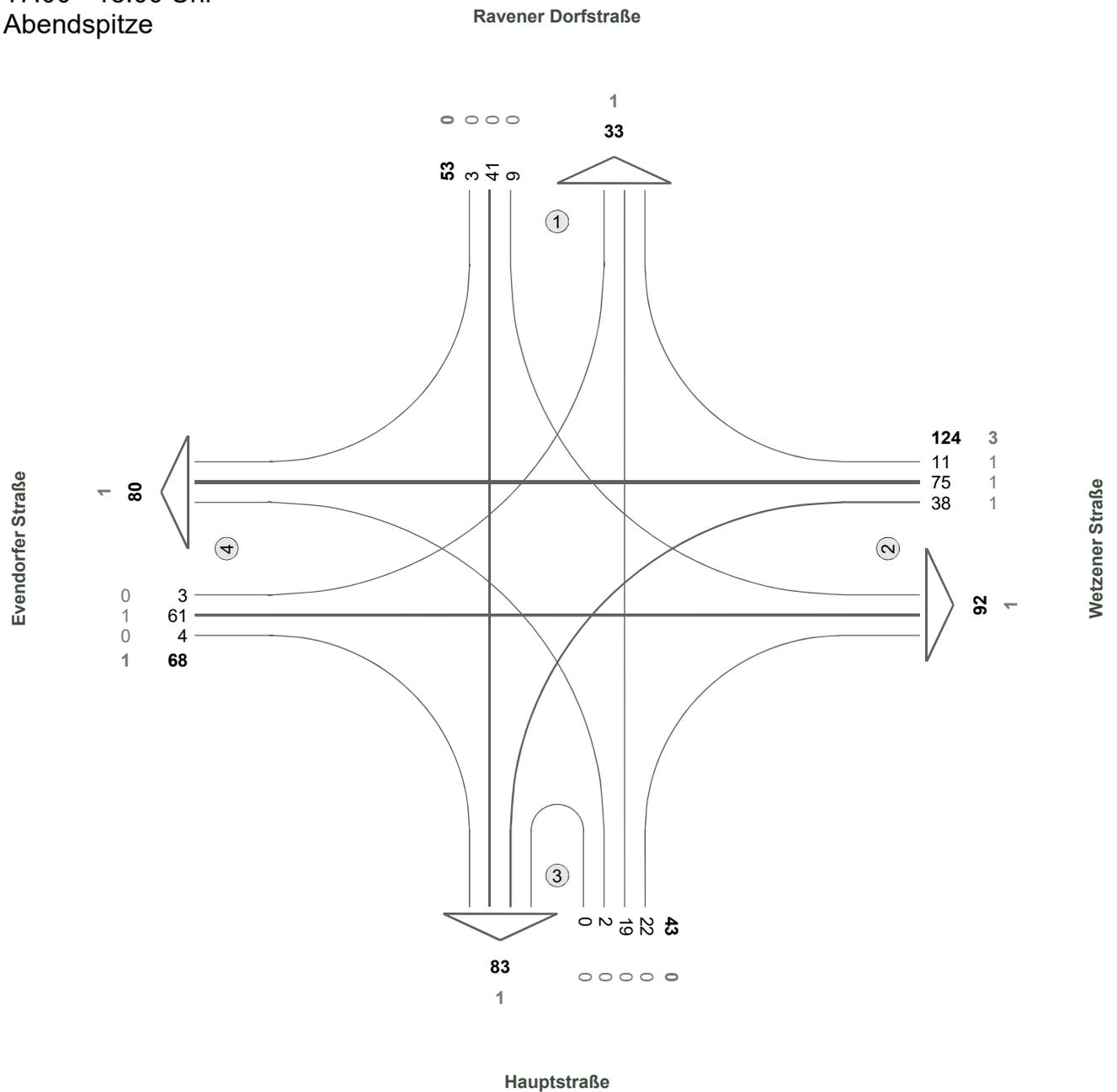
Zst.: 19
26.09.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	70	1
Arm 2	261	25
Arm 3	137	12
Arm 4	172	14
Zst.: 19	320	26

Landkreis
Lüneburg

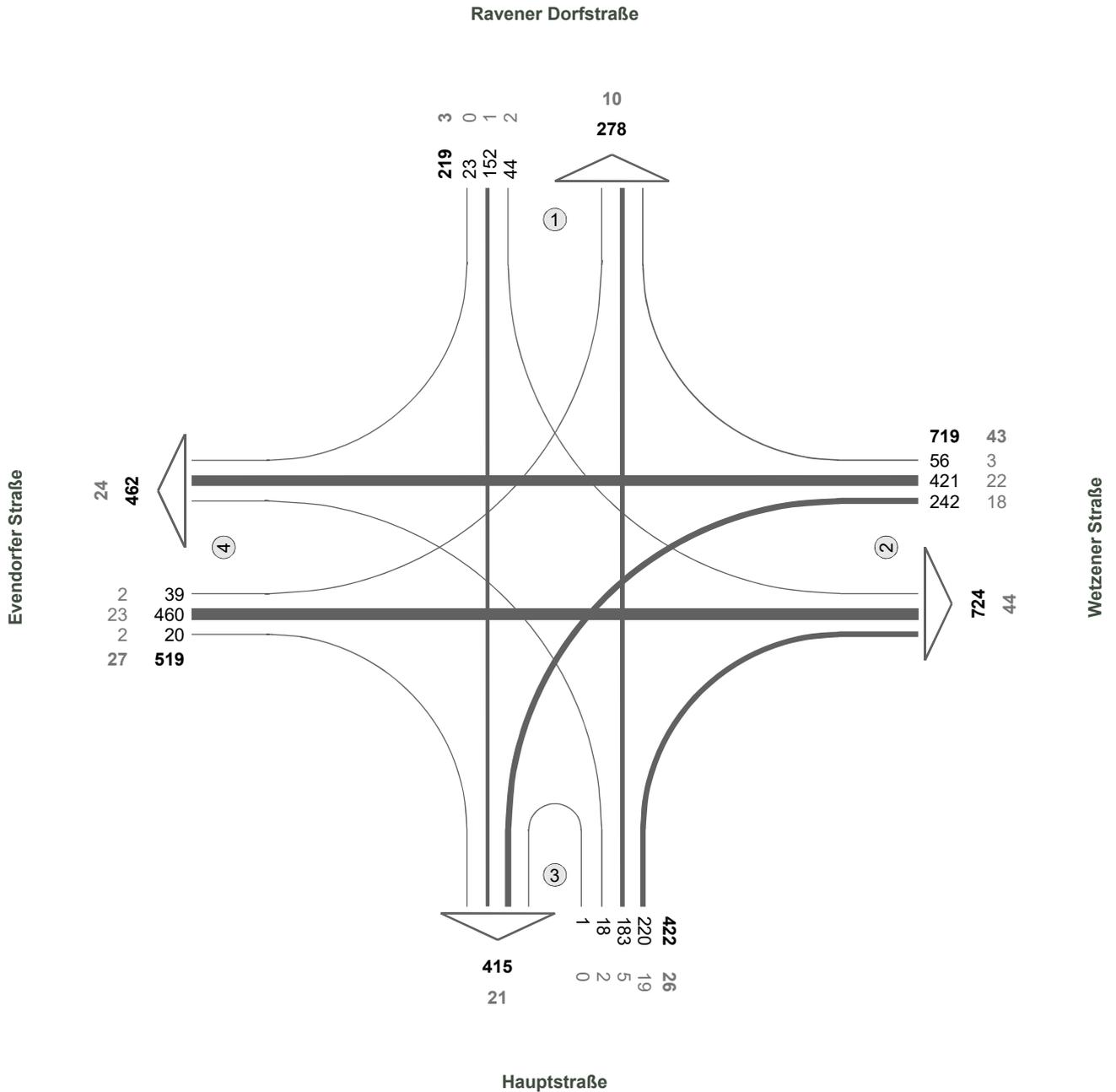
Zst.: 19
26.09.2019
17:00 - 18:00 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	86	1
Arm 2	216	4
Arm 3	126	1
Arm 4	148	2
Zst.: 19	288	4

Landkreis Lüneburg

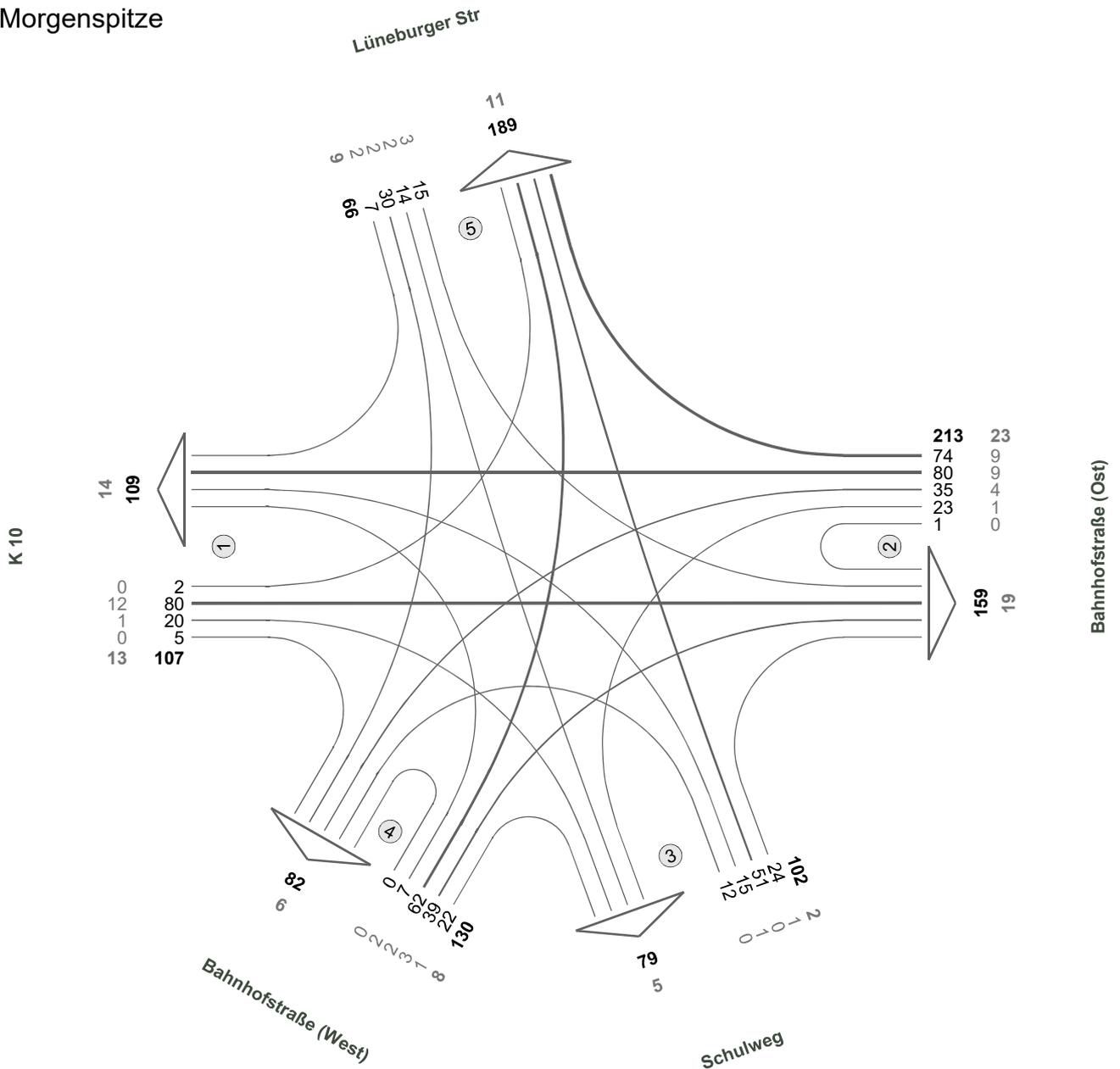
Zst.: 19
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	497	13
Arm 2	1443	87
Arm 3	837	47
Arm 4	981	51
Zst.: 19	1879	99

Landkreis
Lüneburg

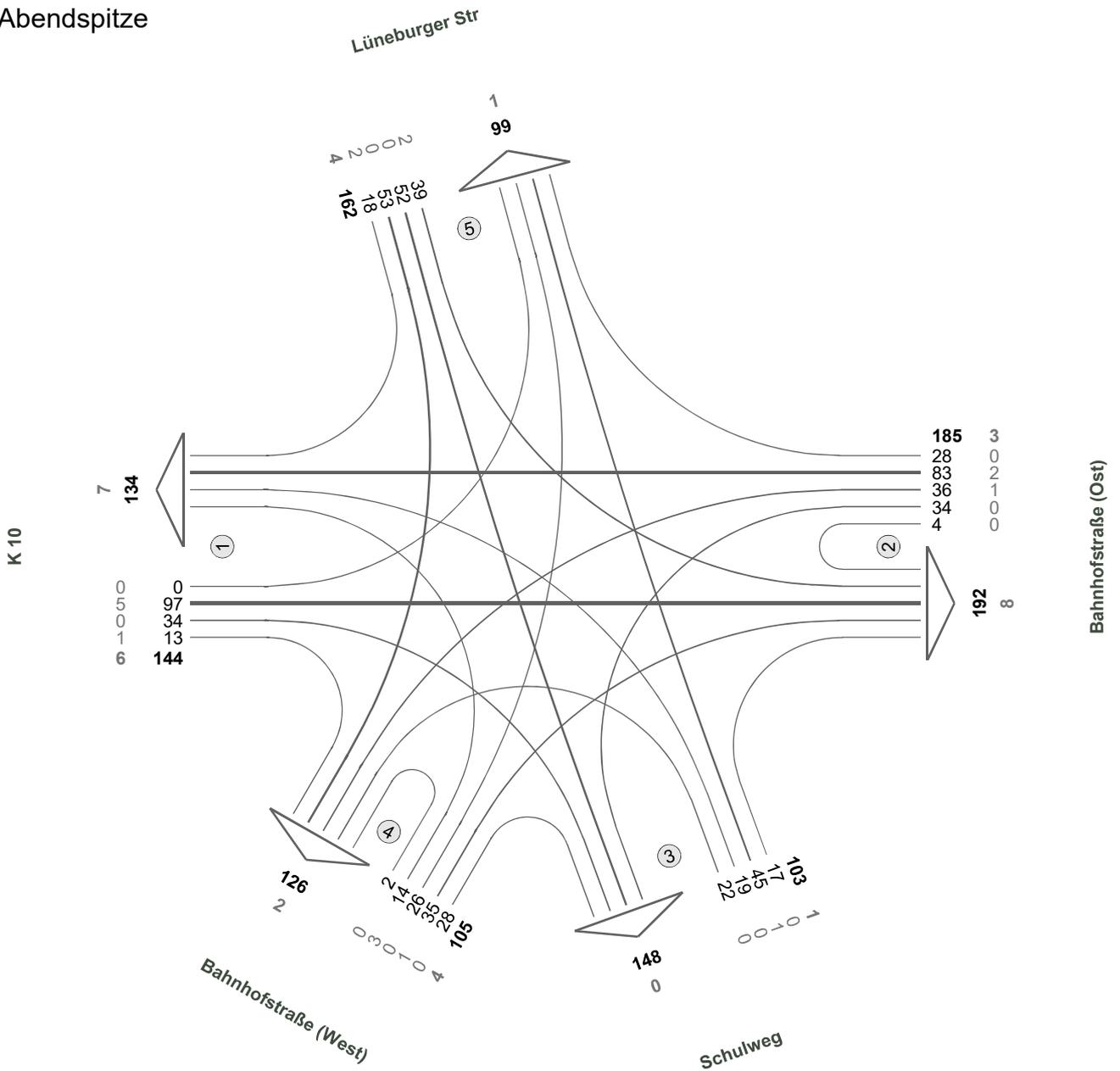
Zst.: 20
26.09.2019
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	216	27
Arm 2	372	42
Arm 3	181	7
Arm 4	212	14
Arm 5	255	20
Zst.: 20	618	55

Landkreis
Lüneburg

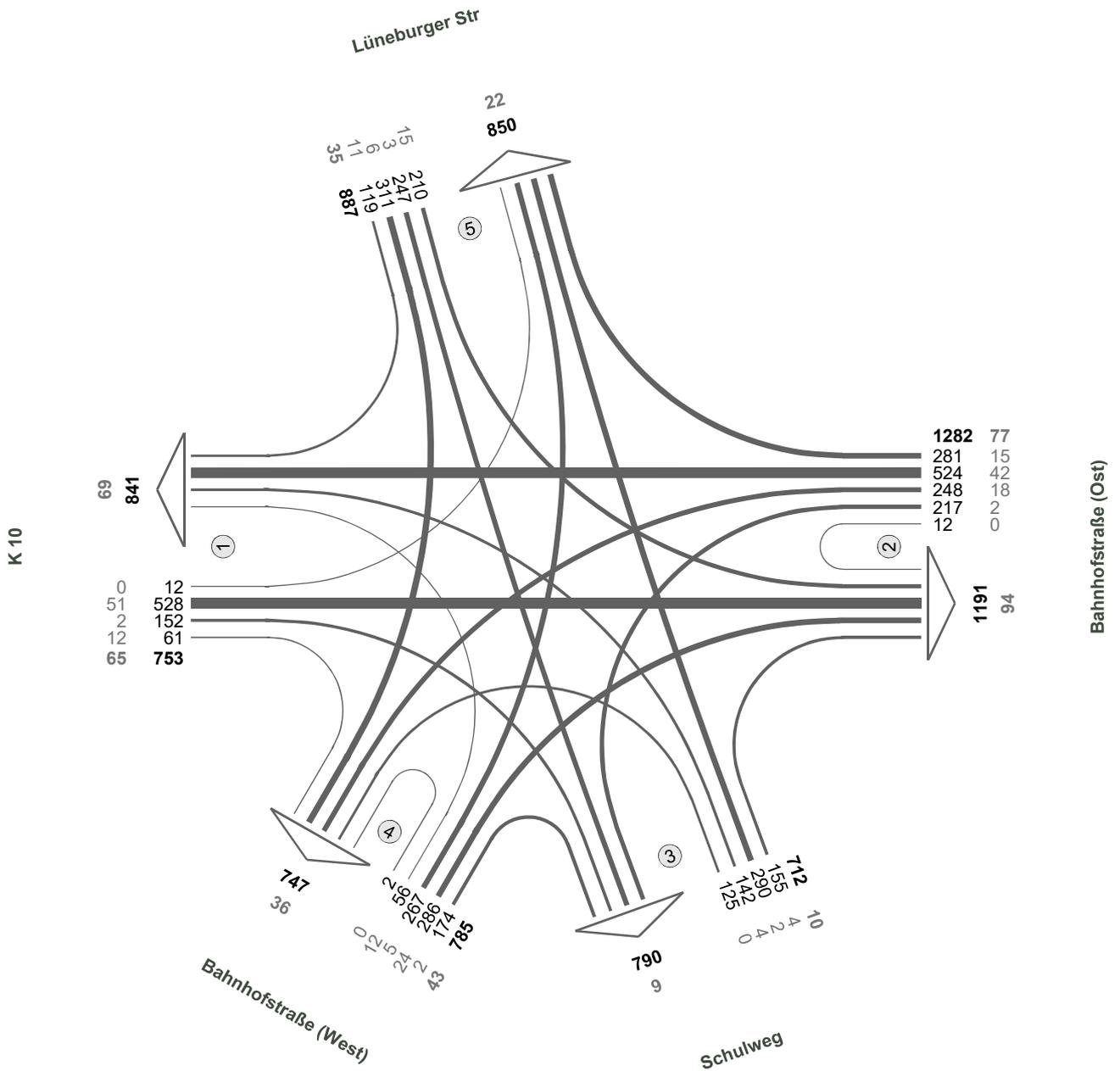
Zst.: 20
26.09.2019
16:45 - 17:45 Uhr
Abendspitze



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	278	13
Arm 2	377	11
Arm 3	251	1
Arm 4	231	6
Arm 5	261	5
Zst.: 20	699	18

Landkreis Lüneburg

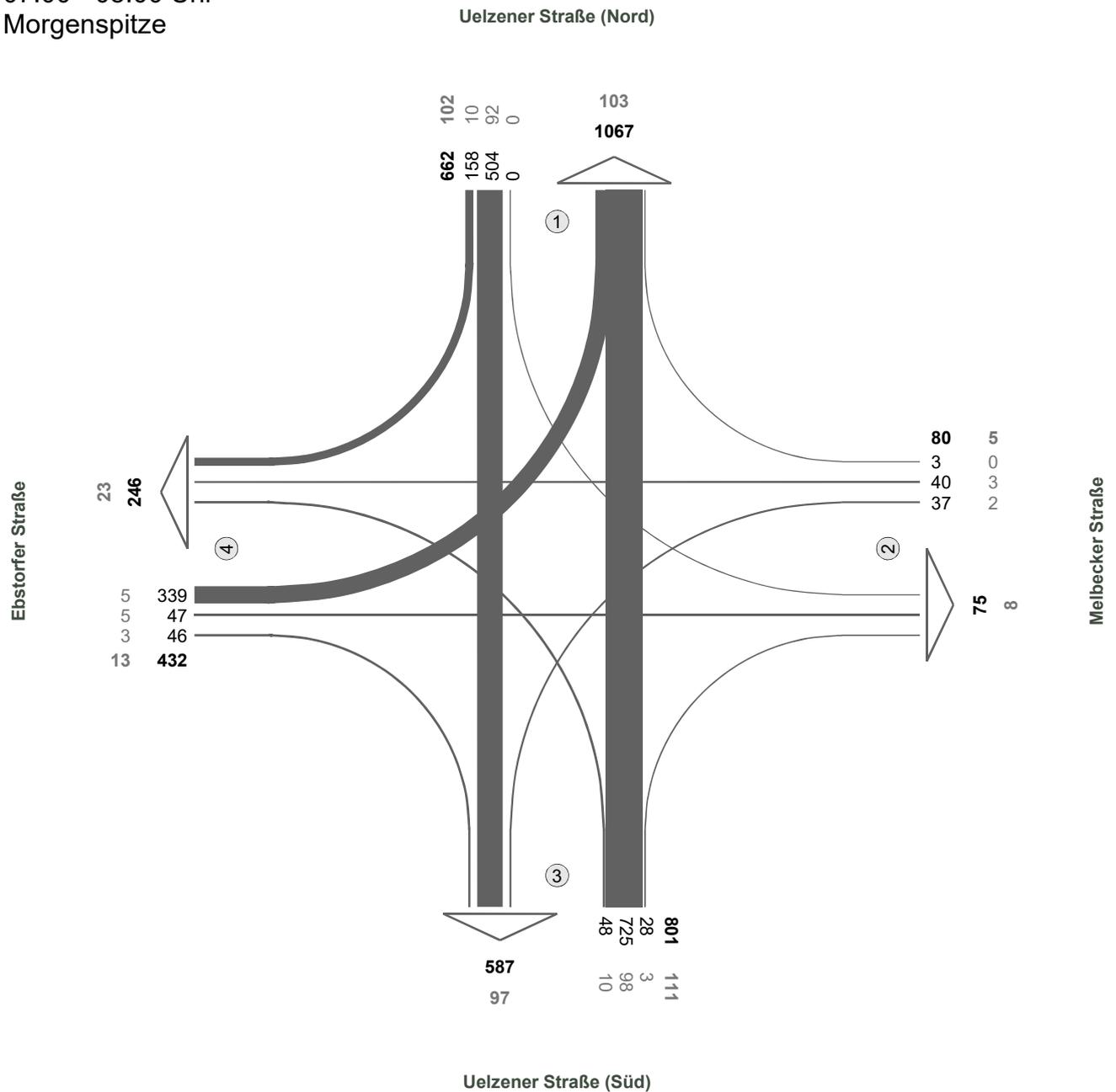
Zst.: 20
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1594	134
Arm 2	2473	171
Arm 3	1502	19
Arm 4	1532	79
Arm 5	1737	57
Zst.: 20	4419	230

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 21
26.09.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze

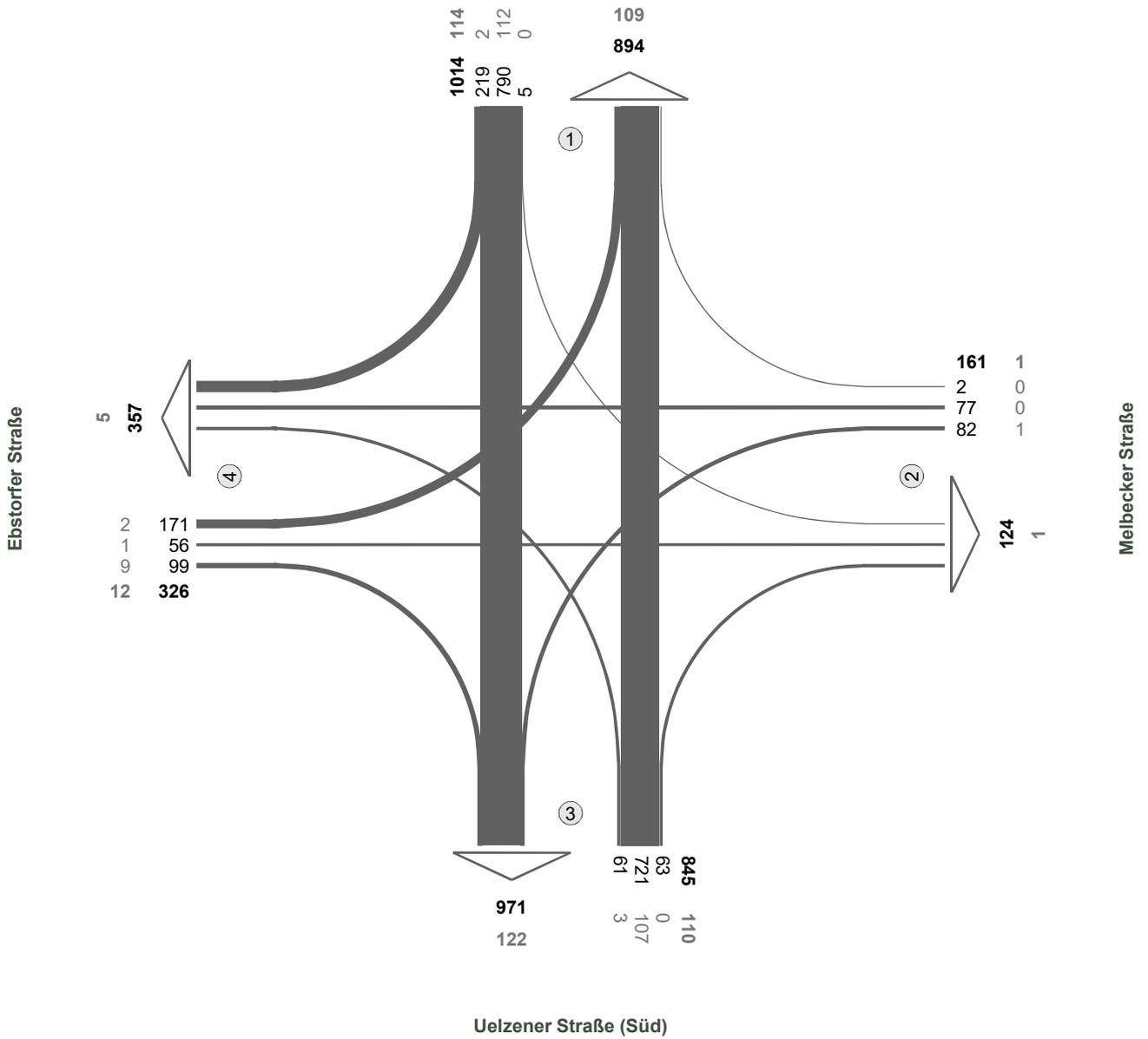


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1729	205
Arm 2	155	13
Arm 3	1388	208
Arm 4	678	36
Zst.: 21	1975	231

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 21
26.09.2019
16:45 - 17:45 Uhr
Abendspitze

Uelzener Straße (Nord)

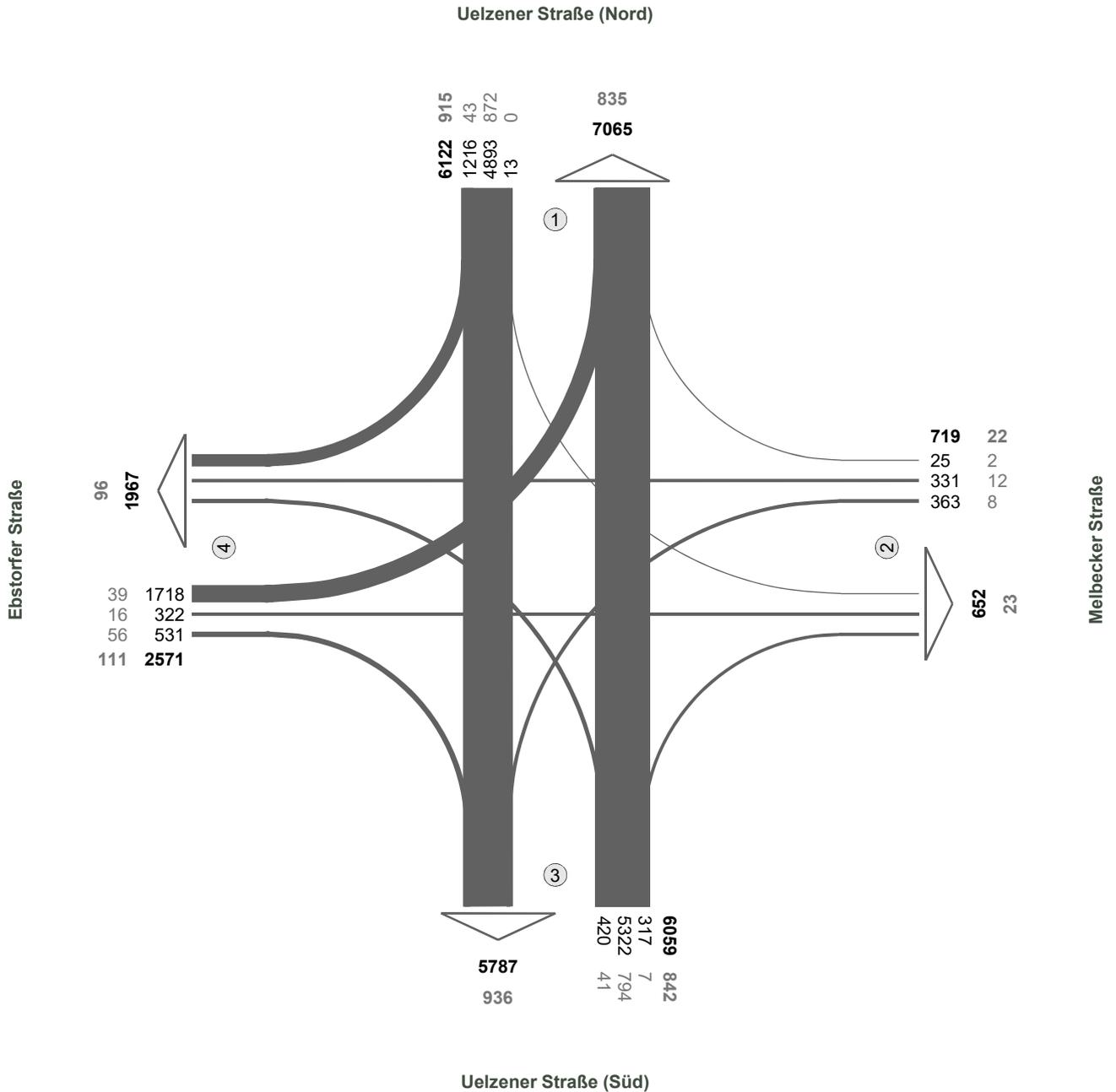


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	1908	223
Arm 2	285	2
Arm 3	1816	232
Arm 4	683	17
Zst.: 21	2346	237



Landkreis Lüneburg

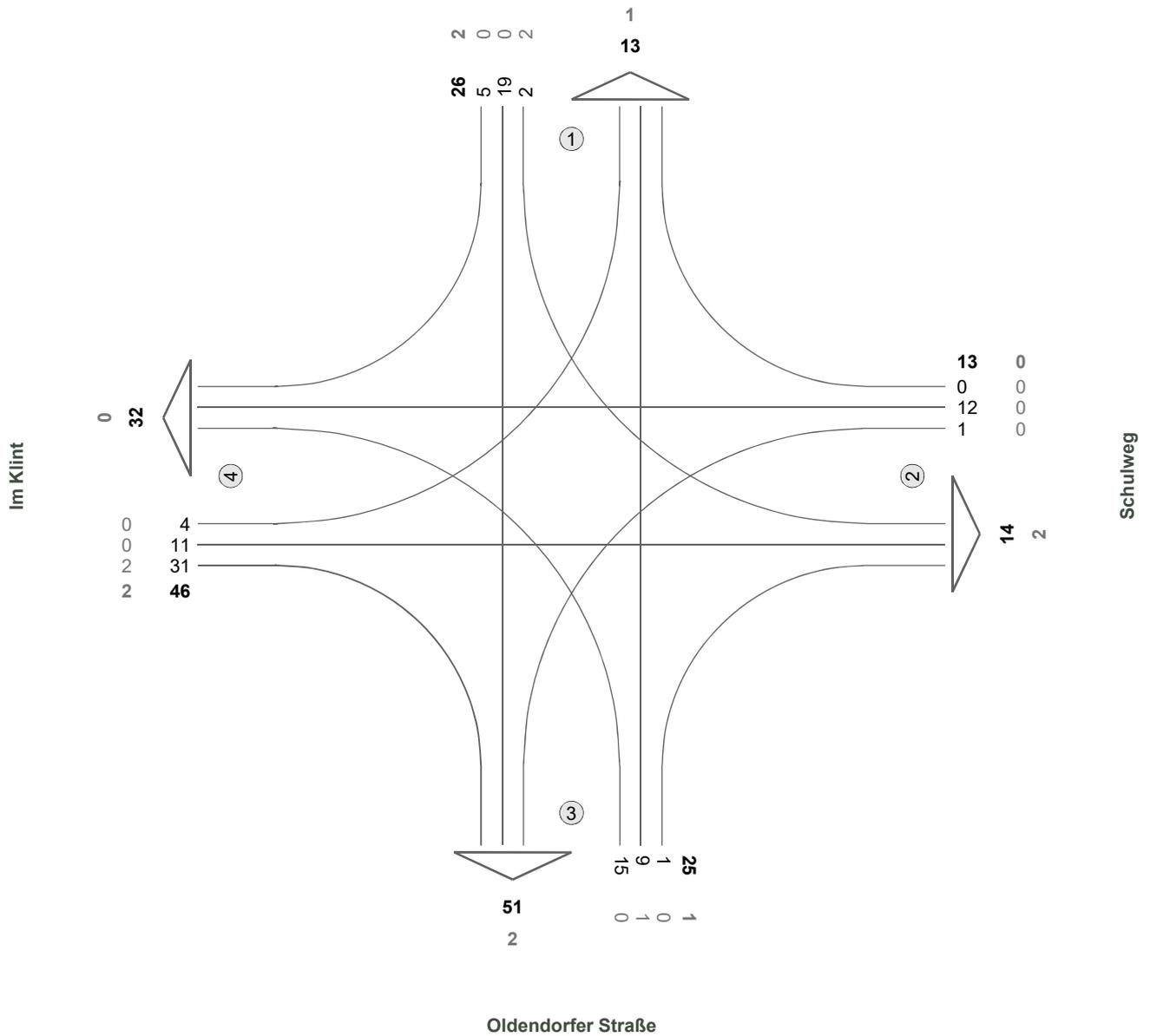
Zst.: 21
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



Landkreis
Lüneburg

Zst.: 22
26.09.2019
07:45 - 08:45 Uhr
Morgenspitze

Am Kirchplatz

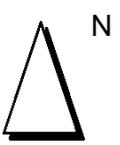
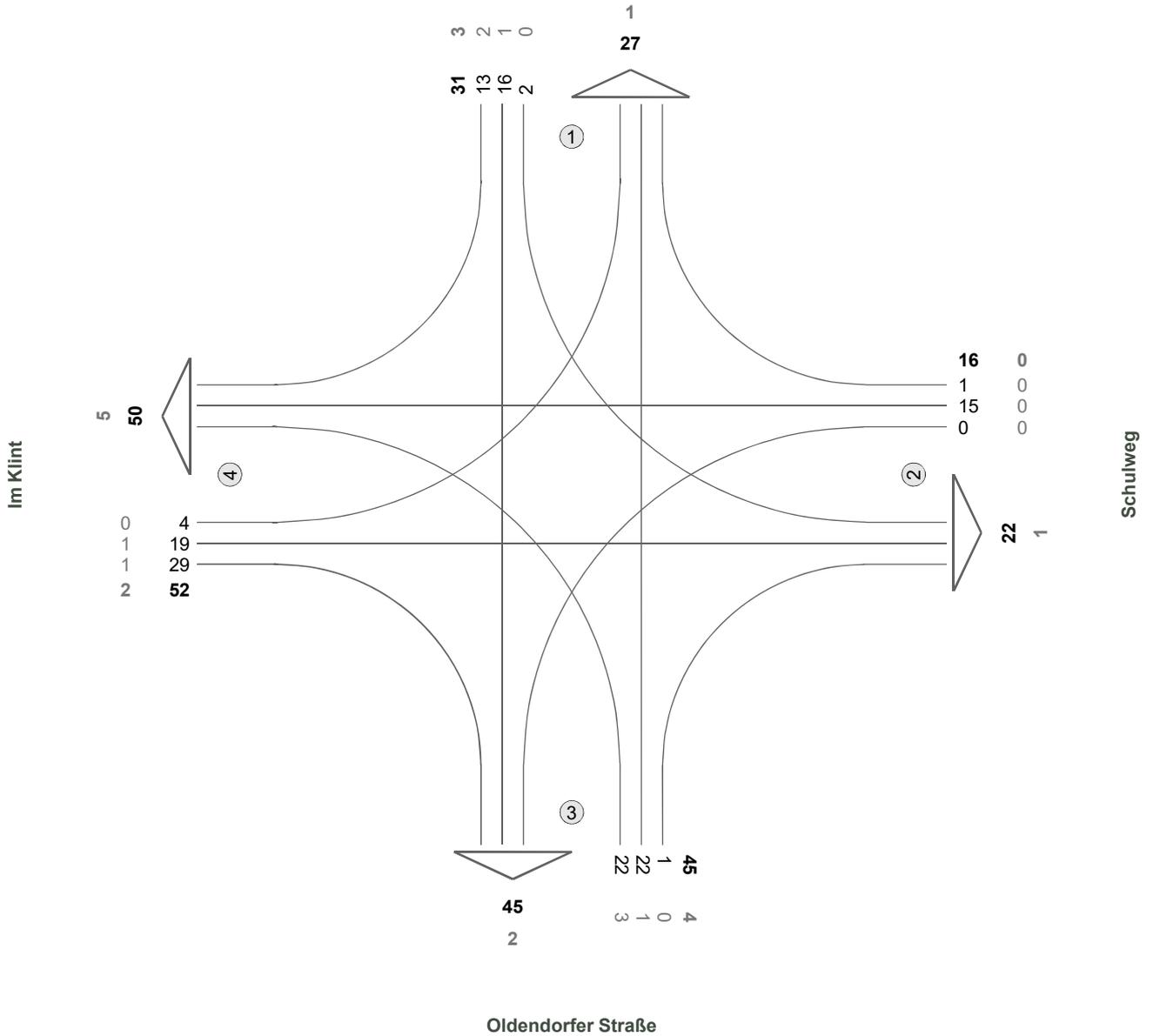


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	39	3
Arm 2	27	2
Arm 3	76	3
Arm 4	78	2
Zst.: 22	110	5

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 22
26.09.2019
15:00 - 16:00 Uhr
Abendspitze

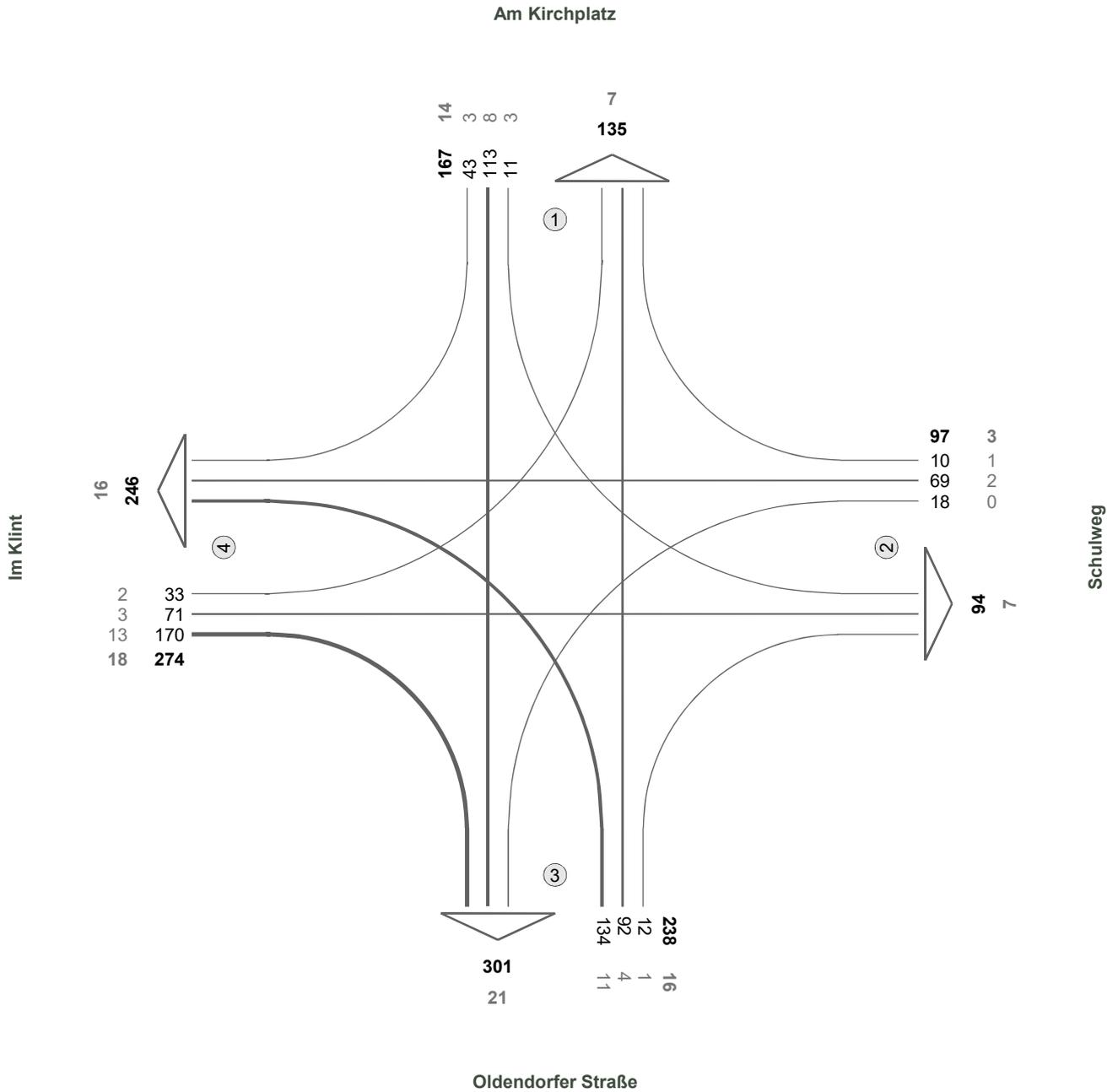
Am Kirchplatz



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	58	4
Arm 2	38	1
Arm 3	90	6
Arm 4	102	7
Zst.: 22	144	9

Landkreis Lüneburg

Zst.: 22
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

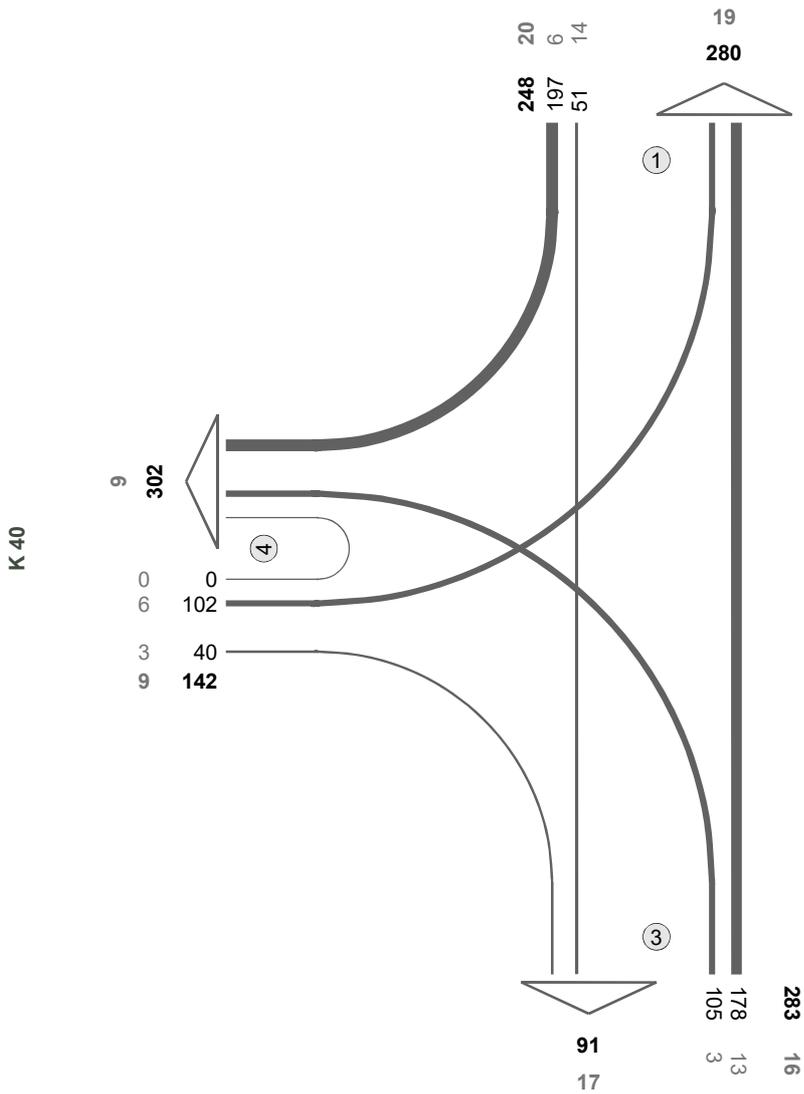


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	302	21
Arm 2	191	10
Arm 3	539	37
Arm 4	520	34
Zst.: 22	776	51

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 23
26.09.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze

K 28 (Nord)



K 28 (Süd)

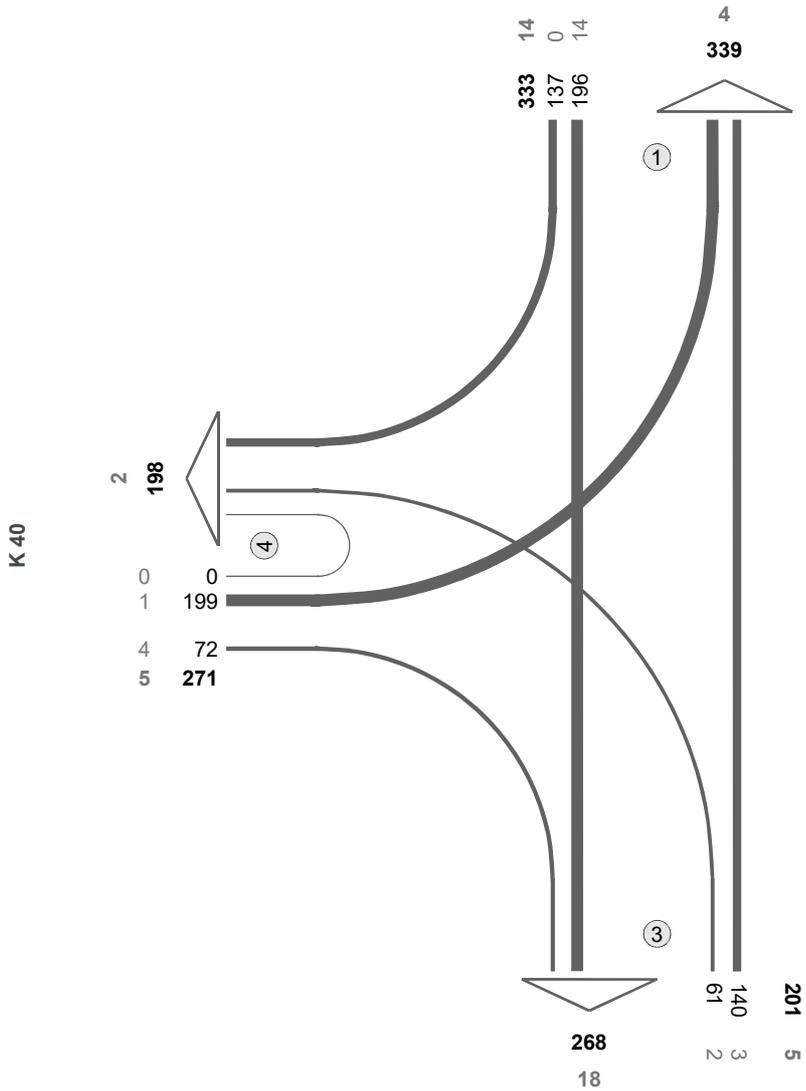


Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	528	39
Arm 3	374	33
Arm 4	444	18
Zst.: 23	673	45

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 23
26.09.2019
16:15 - 17:15 Uhr
Abendspitze

K 28 (Nord)



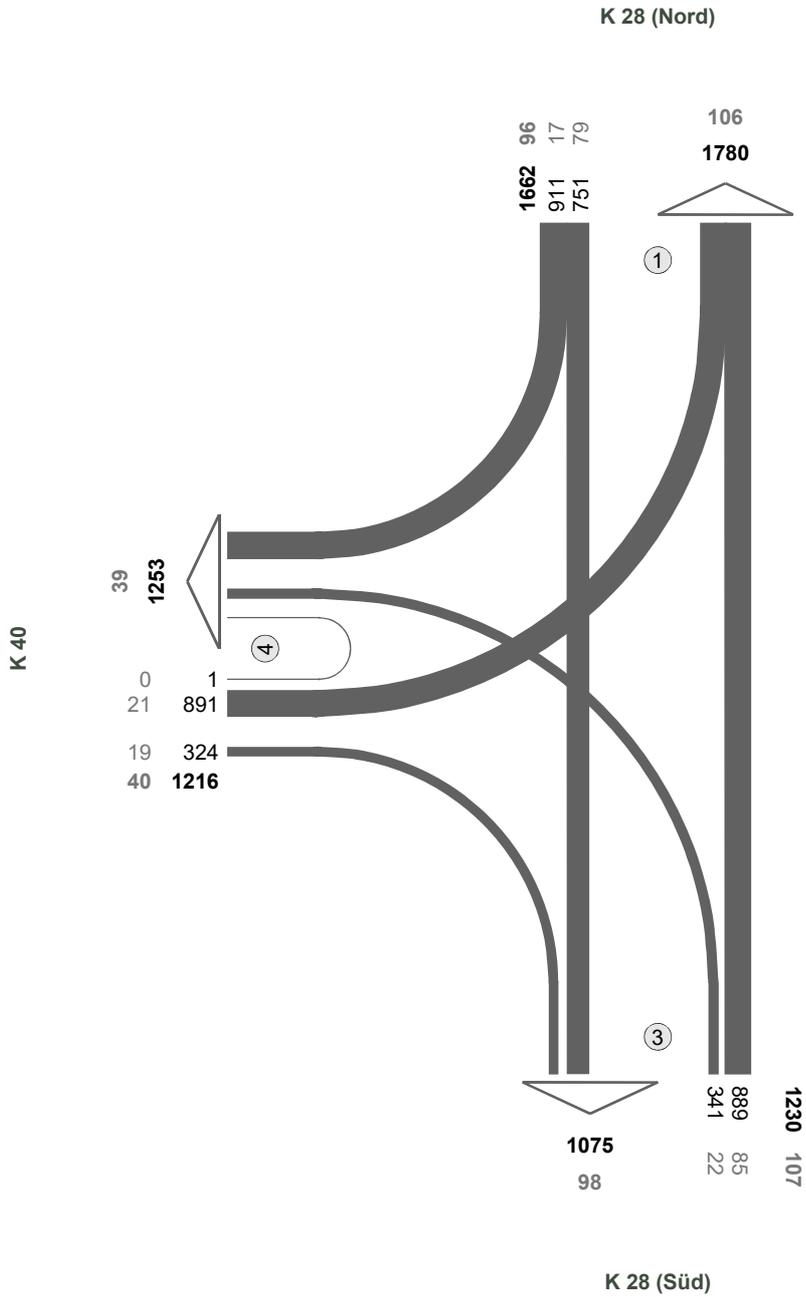
K 28 (Süd)



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	672	18
Arm 3	469	23
Arm 4	469	7
Zst.: 23	805	24

Landkreis Lüneburg

Zst.: 23
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00

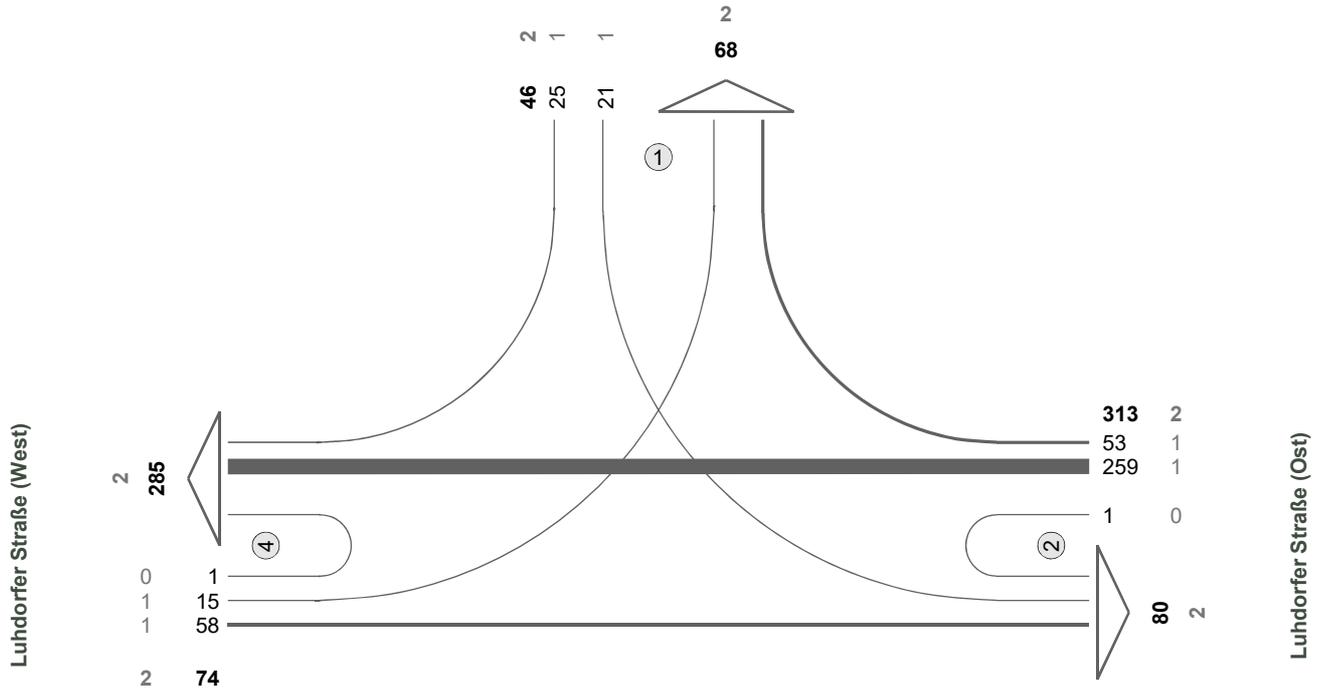


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	3442	202
Arm 3	2305	205
Arm 4	2469	79
Zst.: 23	4108	243

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 24
26.09.2019
07:00 - 08:00 Uhr
Morgenspitze

Rottorfer Straße



0

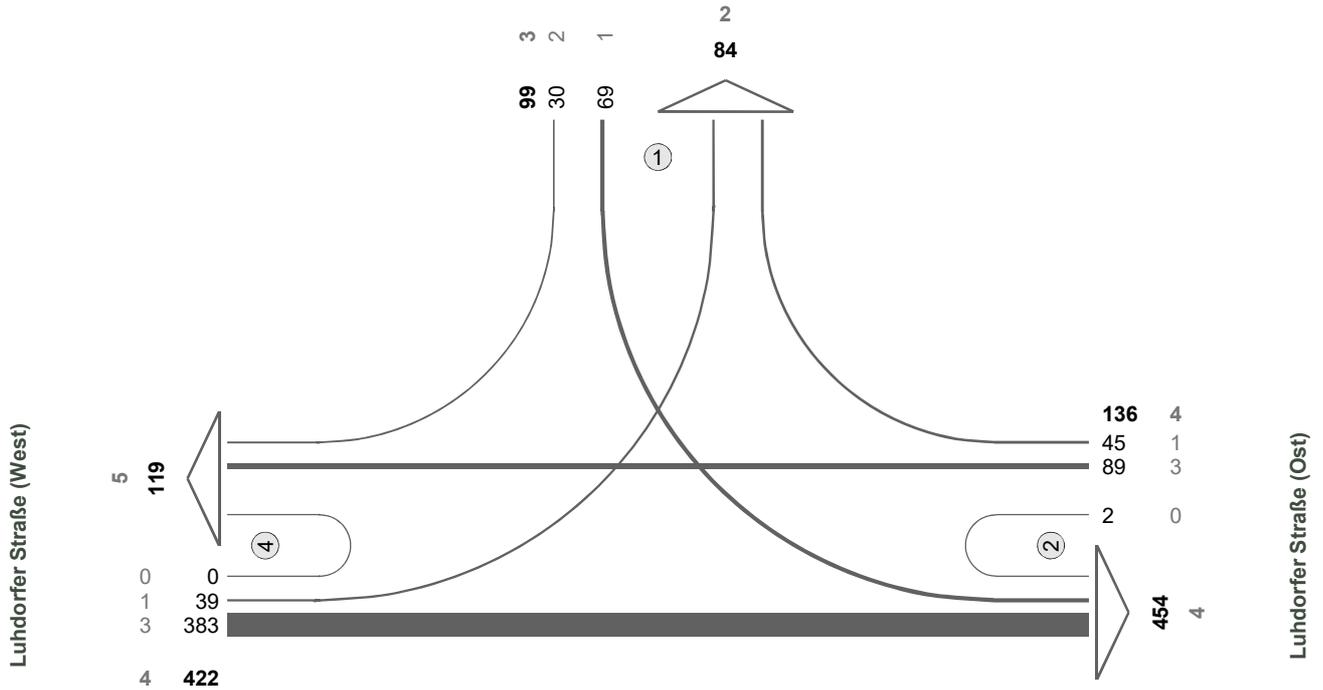


Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	114	4
Arm 2	393	4
Arm 4	359	4
Zst.: 24	433	6

Landkreis
Lüneburg

Zst.: 24
26.09.2019
16:30 - 17:30 Uhr
Abendspitze

Rottorfer Straße



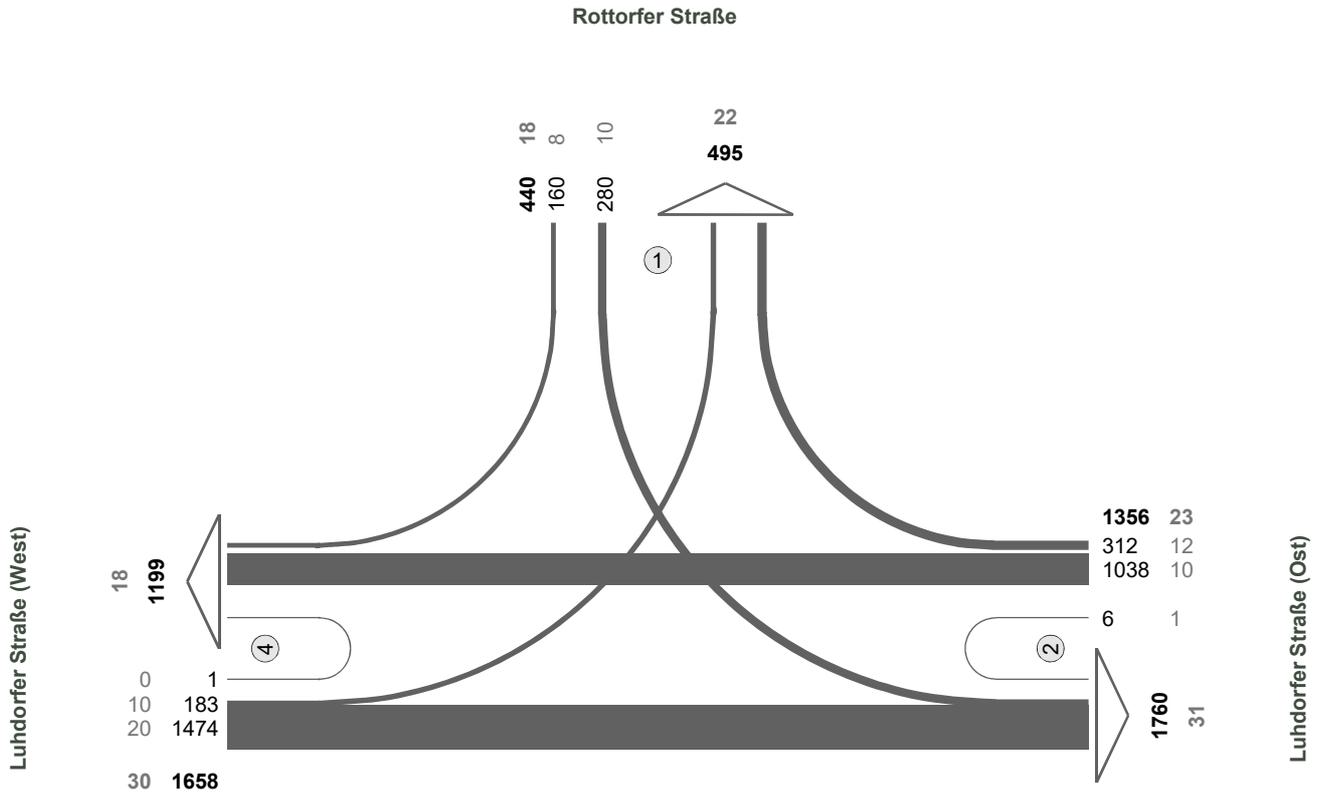
0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	183	5
Arm 2	590	8
Arm 4	541	9
Zst.: 24	657	11

Landkreis Lüneburg

Zst.: 24
26.09.2019
06:00-10:00 und 15:00-19:00



0



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	935	40
Arm 2	3116	54
Arm 4	2857	48
Zst.: 24	3454	71