Hansestadt Lüneburg

Verkehrsentwicklungsplan 2013

Aktualisierung der Verkehrsprognose und der Straßennetzgestaltung

Auftraggeber: Hansestadt Lüneburg

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Am Friedenstal 1-3
30627 Hannover
Tel: 0511 / 571079
Fax: 0511 / 563443
www.ig-schubert.de
info@ig-schubert.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, Juli 2014

Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Aufgabenstellung und Grundlagen der Untersuchung 2

2. Verkehrsanalyse 3
2.1 Vorhandenes Straßennetz 3
2.2 Ergebnisse der Verkehrszählungen 3
2.3 Verkehrsentwicklung 5
2.4 Anteile der Verkehrsarten 5
2.5 Analysebelastungen im Straßennetz 6

3. Prognose 2025 und Prognosebelastungen 6
3.1 Prognoseansätze 6
3.2 Planungsnullfall 7
3.3 Untersuchte Maßnahmen im Straßennetz 8
3.4 Straßennetz im Planfall mit A 39 9

4. Zusammenfassende Schlussbemerkungen und Empfehlungen zum Ausbau des Straßennetzes 10

Tabellenverzeichnis 12

Anlagenverzeichnis 12

1. Aufgabenstellung und Grundlagen der Untersuchung

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Hansestadt Lüneburg sind durch allgemeine Entwicklungen und neue Wohn- oder Gewerbenutzungen kontinuierlichen Veränderungen unterworfen. Auch der künftigen Stadtentwicklung und der aktuellen Bauleitplanung liegen inzwischen Randbedingungen zu Grunde, die im Verkehrsentwicklungsplan 2008[1] und in den Prognosen für das Jahr 2020 noch nicht oder nur teilweise enthalten waren.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der aktuellen Strukturplanung aufzuzeigen, müssen die Verkehrsprognosen angepasst und auf den Zeithorizont 2025 fortgeschrieben werden. Mit den Prognosebelastungen 2025 können auch die Wirkungen von geplanten Maßnahmen im Straßennetz aufgezeigt werden.

Zur Ermittlung der aktuellen und der künftigen Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet hat uns die Hansestadt Lüneburg mit einer Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans für den Abschnitt „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV) beauftragt. Folgende wesentliche Untersuchungsziele sind hierbei zu nennen:

- Kategorisierung des Straßennetzes und Anpassung an die Stadtentwicklung,
- Fortschreibung der Verkehrsprognose auf den Zeithorizont 2025 und
- Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Neubaus der A 39 Lüneburg - Wolfsburg.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2013 baut auf den Ergebnissen unserer Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung zum Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg[2] auf. Des Weiteren werden die Ergebnisse verschiedener Verkehrsuntersuchungen zu aktuellen Bauleitplanverfahren im Stadtgebiet, z. B. Hanseviertel, Wittenberger Bahn, ehemalige Keulahütte II (Ilmenaucenter), An der Roten Bleiche etc. berücksichtigt.

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen im Stadtgebiet kann auf umfangreiche Verkehrserhebungen aus den Jahren 2011 und 2012 zurückgegriffen werden. So wurden im Stadtgebiet an insgesamt 12 Knotenpunkten und 7 Querschnitten Verkehrszählungen durchgeführt. Des Weiteren sind die Ergebnisse der aktuellen Straßenverkehrszählung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (SVZ 2010) im Raum Lüneburg sowie Zähldaten aus einer ergänzenden Untersuchung für ausgewählte Knotenpunkte im Stadtgebiet[3] herangezogen worden.

[1] Verkehrsentwicklungsplan 2008 – Aktualisierung der Verkehrsprognose und der Straßennetzgestaltung, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, Februar 2009

[2] Gutachterliche Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung zum Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, Oktober 2013

[3] Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg, Abschnitt 1 (AS Lüneburg Nord bis östlich Lüneburg), Leistungsfähigkeitsberechnungen für ausgewählte Knotenpunkte, Zacharias Verkehrsplanungen, Hannover, August 2012

Darüber hinaus gehen die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der Stadt sowie die Mobilität der Bevölkerung im Untersuchungsraum in die Bestimmung des Verkehrsgeschehens ein. Die statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg geben für den Landkreis Lüneburg für 2012 eine Pkw-Dichte von 512 Pkw je 1000 Einwohner an.

2. Verkehrsanalyse

2.1 Vorhandenes Straßennetz

Das verkehrswichtige Straßennetz im Planungsraum Lüneburg weist im Vergleich zur Verkehrsanalyse 2007 keine nennenswerten Veränderungen auf. In Neubau- oder Konversionsgebieten sind einige neue Straßenabschnitte hinzugekommen, die jedoch nur der Erschließung dienen.

Das vorhandene Straßennetz mit der Einteilung nach Klassifizierung und Verkehrsbedeutung der Straßenabschnitte ist in **Anlage 1, Blatt 1** dargestellt. Neben den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gehören auch die kommunalen Hauptverkehrsstraßen und die verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen zum Hauptverkehrsnetz der Hansestadt.

Die inzwischen von A 250 in A 39 umbenannte Autobahn geht an der Anschlussstelle „Lüneburg Nord“ in die Ortsumgehung Lüneburg über, die als B 4 bzw. B 209 klassifiziert ist. Aus Richtung Osten mündet als weitere Bundesstraße die B 216 in die Ortsumgehung ein. Die L 221 aus Richtung Bleckede endet im Osten des Stadtgebiets an der B 216. Die L 216 aus Richtung Reppenstedt schließt über den nördlichen Innenstadtring und die Hamburger Straße an die Anschlussstelle „Lüneburg Nord“ an.

Das innerstädtische Hauptverkehrsnetz besteht im Wesentlichen aus dem Innenstadtring und radial darauf zuführenden Hauptverkehrsstraßen. Außer dem Innenstadtring sind abschnittsweise weitere tangential verlaufende Straßen vorhanden, z. B. der Straßenzug Am Alten Eisenwerk - Lise-Meitner-Straße. Das Hauptverkehrsnetz wird ergänzt durch zahlreiche verkehrswichtige innerörtliche Straßen, wie z. B. Moldenweg, Meisterweg, Ochtmisser Kirchsteig, Am Schwalbenberg / Blümchensaal und Goseburgstraße.

2.2 Ergebnisse der Verkehrszählungen

Die Verkehrszählungen im Stadtgebiet wurden überwiegend im Mai/Juni 2012 an durchschnittlichen Werktagen über einen Zeitraum von 8 bzw. 24 Stunden durchgeführt. Als Zählstellen wurden im Wesentlichen Knotenpunkte und Querschnitte ausgewählt, wo in den

letzten 10 Jahren keine Erhebungen stattgefunden haben. Weitere Zählungen wurden im Laufe des Jahres 2012 im Rahmen von Detailuntersuchungen durchgeführt.

Die Ergebnisse der Kurzzeitzählungen sind mit entsprechenden Faktoren auf Tageswerte (Kfz/24 Std.) hochgerechnet wurden. Diese konnten aus den 24-stündigen Verkehrszählungen ermittelt werden, die mit Hilfe von Radargeräten durchgeführt wurden. Auch für die Zählergebnisse aus [3] sind Faktoren ermittelt und Tageswerte bestimmt worden. Die Ergebnisse der Knoten- und Querschnittszählungen können dem Übersichtsplan in der **Anlage 1, Blatt 2** entnommen werden.

Die höchsten Verkehrsbelastungen im Straßennetz mit rd. 45.000 Kfz/Tag werden nach wie vor auf der B 4 im Anschluss an die A 39 erreicht. Im weiteren Verlauf der Ostumgehung bis zum Anschluss der B 216 sinken die Verkehrsmengen auf rd. 40.000 Kfz/Tag ab. Zwischen der B 216 im Osten und der B 4 im Süden weist die Ostumgehung eine Verkehrsbelastung von rd. 30.000 Kfz/Tag auf.

Die in die Ostumgehung einmündenden Bundesstraßen B 209-Nord, B 216 und B 4-Süd sind mit 21.000 bis 29.000 Kfz/Tag hoch belastet. Die B 209 in Richtung Soltau weist Belastungen von weniger als 11.000 Kfz/Tag auf. Für die L 221 aus Richtung Bleckede wurde eine Verkehrsmenge von 8.250 Kfz/Tag ermittelt.

Auch der Innenstadtring ist weiterhin hoch belastet. So weist der Straßenzug Am Schifferwall / Schießgrabenstraße östlich der Innenstadt Verkehrsbelastungen zwischen 29.000 und 35.000 Kfz/Tag auf. Die Verkehrsmengen auf der Reichenbachstraße und der Bockelmannstraße liegen bei rd. 25.000 Kfz/Tag. Die Hindenburgstraße im Norden und die Stresemannstraße im Süden der Innenstadt müssen über 20.000 Kfz/Tag aufnehmen.

Der westliche Innenstadtring ist vergleichsweise etwas geringer belastet. Hier werden Belastungswerte von rd. 15.000 Kfz/Tag erreicht. Auch die radial auf den Innenstadtring führenden Straßen sind auf der Westseite mit rd. 10.000 bis 12.000 Kfz/Tag geringer belastet als auf der Ostseite mit rd. 13.000 bis 24.000 Kfz/Tag.

Detaillierte Ergebnisse zu den Knotenstrom- und Querschnittszählungen sind den Knotenstrombelastungsplots und den Tagesganglinien im **Anhang** zu entnehmen. Die Verkehrszusammensetzung an den Zählstellen ist in der **Tabelle 1** zusammengefasst.

2.3 Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz sind seit der Verkehrsanalyse 2007 insgesamt nicht weiter angestiegen. So weisen die Ergebnisse der SVZ 2010 auf einigen Abschnitten erstmals geringere Werte auf als 2005. Der in **Anlage 1, Blatt 3** und in **Tabelle 2** dargestellten Verkehrsentwicklung zwischen 1995 und 2010 auf den Bundesstraßen im Planungsraum ist zu entnehmen, dass nur auf dem südlichen Abschnitt der Ortsumgehung noch ein geringer Anstieg der Belastungen zu verzeichnen ist.

Im innerstädtischen Straßennetz sind Verkehrszunahmen im Wesentlichen im Umfeld von Strukturerweiterungen festzustellen, wie z. B. am Ilmenaucenter. Auch kam es zu weiteren Verkehrsverlagerungen zwischen einzelnen Straßenzügen. So sind Erbstorfer Landstraße, Bockelmannstraße und Lise-Meitner-Straße höher belastet als in der Analyse 2007. Dagegen weisen Reichenbachstraße, Vor dem Bardowicker Tore und Hindenburgstraße etwas geringere Belastungen auf.

2.4 Anteile der Verkehrsarten

Aufbauend auf den Ergebnissen der aktuellen Verkehrserhebungen sowie der Strukturdaten wurde für die Hansestadt Lüneburg eine Verkehrsmatrix für das Jahr 2012 erstellt. Für die im Verkehrsmodell für den gesamten Untersuchungsraum Lüneburg vorhandenen Teilbereiche des Landkreises Lüneburg sind die Verkehrsbeziehungen in der Verkehrsmatrix entsprechend der aktuellen Strukturdaten und der festgestellten Verkehrsentwicklung angepasst worden.

Der Gesamtverkehr im Straßennetz der Stadt Lüneburg ist als Teil der Verkehrsmatrix im Untersuchungsraum hinsichtlich der einzelnen Verkehrsarten analysiert worden. Zum Analysezeitpunkt 2012 wurden folgende Gesamtmengen und Anteile, bezogen auf das Stadtgebiet von Lüneburg, festgestellt:

		Verkehrsanteil	Veränderung gegenüber 2007
Durchgangsverkehr	31.900 Kfz/Tag	11,7 %	- 1,8 %
Ziel- und Quellverkehr	125.600 Kfz/Tag	46,1 %	2,2 %
Binnenverkehr	115.100 Kfz/Tag	42,2 %	- 2,5 %
Summe:	272.600 Kfz/Tag	100,0 %	- 0,3 %

Im Stadtgebiet von Lüneburg finden somit jeden Tag über 270.000 Kfz-Fahrten statt. Gegenüber der Verkehrsanalyse 2007 ist die Summe aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr jedoch nicht weiter angestiegen. Für den Durchgangsverkehr ist sogar eine etwas

geringere Fahrtenanzahl ermittelt worden. Auch der Binnenverkehr ist leicht rückläufig, was voraussichtlich auf Veränderungen des Modal-Splits zu Gunsten des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs zurückzuführen ist.

Der Durchgangsverkehr fließt zu rd. 90 % über die Bundesstraßen im Zuge der Ostumgehung und belastet das städtische Straßennetz nur unwesentlich. Die noch verbliebenen Durchgangsverkehre im innerstädtischen Hauptverkehrsnetz fließen überwiegend in Ost-West-Richtung.

2.5 Analysebelastungen im Straßennetz

Im Rahmen der Verkehrsumlegung sind die Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßenabschnitten im Planungsraum mit Hilfe des Programms „VISUM“ rechnerisch ermittelt worden. Die Analysebelastungen 2012 wurden dabei anhand der aktuellen Zählergebnisse geeicht. Die Belastungsbilder für den nördlichen und den südlichen Planungsraum sind der **Anlage 1, Blatt 4 und 5** zu entnehmen. Der Innenstadtbereich ist noch einmal gesondert in **Blatt 6** dargestellt.

Die Analysebelastungen 2012 weisen eine gute Übereinstimmung mit den Zählwerten auf. Durch die inzwischen sehr hohe Dichte an Zählstellen konnte das Modell in einzelnen Teilbereichen weiter verfeinert werden.

3. Prognose 2025 und Prognosebelastungen

3.1 Prognoseansätze

Der Zeithorizont für die neu zu erstellende Verkehrsprognose ist das Jahr 2025. Aufgrund der nur noch geringen Änderungen in der Motorisierung der Bevölkerung und der Fahrleistungen je Pkw ist die Entwicklung insbesondere im innerstädtischen Verkehr in erster Linie von der Strukturentwicklung abhängig. Für die Region Lüneburg wird noch ein Bevölkerungszuwachs prognostiziert.

Der Verkehr im Stadtgebiet von Lüneburg wird daher überwiegend im Bereich von Neubaugebieten und anderen strukturellen Ergänzungen zunehmen. So sind verschiedene Bebauungspläne in Bearbeitung, in Planung oder bereits rechtskräftig. Beispielhaft zu nennen sind hier das „Hanseviertel“, das Wohn- und Mischgebiet „An der Wittenberger Bahn“ oder das Gewerbegebiet „Bilmer Berg“. Hinzu kommen Sonderflächen für Einzelhandel und für die Erweiterung der Universität. Die in den Prognosen berücksichtigte Strukturentwicklung kann der **Anlage 2, Blatt 1** entnommen werden.

Die Strukturerweiterungen werden nur zu einem Teil zusätzliche Verkehre erzeugen. Bei neuer Wohnbebauung und insbesondere bei neuen Einzelhandelseinrichtungen kommt es auch zu Verkehrsverlagerungen innerhalb des Planungsraums.

Im Umland von Lüneburg sind im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung keine weiteren Zuwächse zu erwarten. Mit den Infrastruktureinrichtungen eines Oberzentrums wird Lüneburg jedoch weiterhin zunehmend als Arbeits- und Einkaufsstandort von Bedeutung sein. Auch für den großräumigen Verkehr zwischen der A 39 und den Bundesstraßen sind weitere Zuwächse zu erwarten. Folgende Verkehrsanteile werden für den Planungsraum Lüneburg prognostiziert:

		Zunahme gegenüber 2012
Durchgangsverkehr	33.400 Kfz/Tag	4,7 %
Ziel- und Quellverkehr	132.300 Kfz/Tag	5,3 %
Binnenverkehr	120.100 Kfz/Tag	4,3 %
Summe:	285.800 Kfz/Tag	4,8 %

Mit den beschriebenen Prognoseansätzen ist bis zum Prognosejahr 2025 eine durchschnittliche Verkehrszunahme von rd. 5 % ermittelt worden. Der Verkehrsanstieg ist damit im Vergleich zu den Prognoseannahmen in den Verkehrsentwicklungsplänen von 2001 bzw. 2008 deutlich geringer.

Die prognostizierten Zunahmen im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr sind als Maximalfall zu verstehen, der nur eintreten kann, wenn die beschriebenen Strukturerweiterungen bis zum Prognosejahr 2025 in vollem Umfang realisiert werden.

In einem zweiten Prognoseszenario sind unter Berücksichtigung der geplanten A 39 Wolfsburg – Lüneburg zusätzlich großräumige Verkehrsverlagerungen in die Verkehrsmatrix eingearbeitet worden, die aus [1] übernommen werden konnten.

3.2 Planungsnullfall

In einem ersten Schritt ist das Prognoseverkehrsaufkommen für den Zeithorizont 2025 im Planungsnull ermittelt worden. Der Planungsnullfall berücksichtigt das vorhandene Straßennetz sowie die Erschließungsmaßnahmen im Bereich der geplanten Strukturerweiterungen.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Straßennetz im Planungsnullfall sind der **Anlage 2, Blatt 2 und 3** zu entnehmen. Die Verkehrsmengen auf der Ostumgehung stei-

gen zwischen der Anschlussstelle „Lüneburg Nord“ und der Anschlussstelle „B 216“ auf Werte zwischen 43.000 und 48.000 Kfz/Tag an. Auf der B 216 in Richtung Osten und auf der B 209 in Richtung Norden muss im Anschluss an die B 4 mit rd. 30.000 Kfz/Tag gerechnet werden.

Für die Innenstadt sind die Prognosebelastungen 2025 noch einmal separat in **Anlage 2, Blatt 4** dargestellt. Der östliche Innenstadtring weist eine Prognosebelastung zwischen 30.000 und 36.000 Kfz/Tag auf, der westliche Ring muss eine Verkehrsmenge von maximal 17.000 Kfz/Tag aufnehmen. Über die Hindenburgstraße im Norden und die Lindenstraße im Süden der Innenstadt fließen rd. 22.000 Kfz/Tag. Die Lise-Meitner-Straße nimmt rd. 11.000 Kfz/Tag und die Reichenbachbrücke rd. 26.000 Kfz/Tag auf.

Die Prognosebelastungen im Planungsnullfall werden zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen des Planfalls mit A 39 als Vergleich herangezogen.

3.3 Untersuchte Maßnahmen im Straßennetz

Für das verkehrswichtige Straßennetz im Raum Lüneburg sind außer den Planungen zur A 39 aktuell keine weiteren Neubaumaßnahmen vorgesehen. Die im Verkehrsentwicklungsplan von 2008 untersuchten Maßnahmen

- Verlängerung der Bessemerstraße in Richtung Norden mit Anschluss an die K 46 und
- Querverbindung zwischen der B 209 in Adendorf und der K 46 in Bardowick

werden z. Zt. nicht weiter verfolgt, so dass die Verkehrsprognosen für diese Planfälle nicht fortgeschrieben werden.

Das Straßennetz im Planfall mit A 39 kann der **Anlage 3, Blatt 1** entnommen werden. Die A 39 wird nach den aktuellen Planfeststellungsunterlagen im Stadtgebiet von Lüneburg zu weiten Teilen auf der Trasse der B 4 verlaufen. In Höhe der B 216 verschwenkt die Trasse in Richtung Osten, wo im Bereich der Erweiterungsflächen des Gewerbegebiets Bilmer Berg eine Anschlussstelle an der B 216 geplant ist. Hierfür muss die B 216 auf einer Länge von mehreren hundert Metern verlegt werden. Die L 221 wird über die A 39 geführt und erhält einen höhengleichen Anschluss an die B 216. Durch die Anbindung der August-Wellenkamp-Straße aus Richtung Gewerbegebiet Bilmer Berg entsteht ein vierarmiger Knotenpunkt, der als signalgeregelte Kreuzung ausgebaut wird.

Die B 4 / 209 aus Richtung Südwesten (Ortsumgehung Lüneburg) wird an der A 39 nur einen Anschluss in/aus Richtung Hamburg erhalten. Der Verkehr in/aus Richtung Wolfsburg muss zwischen der geplanten Anschlussstelle an der verlegten B 216 und der Ortsumgehung B 4 die B 216 und die Anschlussstelle an der Dahlenburger Landstraße nutzen.

An der Anschlussstelle „Dahlenburger Landstraße“ kann aufgrund des Wegfalls der nordöstlichen Rampe zukünftig nicht mehr auf die Ortsumgehung in Richtung Norden abgebogen werden. Die Knotenpunkte B 216 / südöstliche Anschlussrampe B 4 und B 216 / Auf den Blöcken werden höhengleich für alle Fahrbeziehungen ausgebaut.

3.4 Planfall mit A 39

Die A 39 ist mit ihren geplanten Anschlüssen an das vorhandene Straßennetz in das Verkehrsmodell eingearbeitet worden. Auch die Anschlussstellen an der Ortsumgehung B 4 im Bereich der B 216 wurden den Planungen entsprechend angepasst. Unter Berücksichtigung der aus [1] übernommenen großräumigen Verkehrsverlagerungen nach dem zweiten Prognoseszenario ist eine Verkehrsumlegung für den Planfall mit A 39 gerechnet worden.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen in **Anlage 3, Blatt 2 bis 4** zeigen, dass die geplante A 39 südöstlich von Lüneburg (in/aus Richtung Wolfsburg) rd. 26.500 Kfz/Tag aufnehmen wird. Die Verkehrsbelastungen auf der Ostumgehung von Lüneburg steigen abschnittsweise auf bis zu 59.000 Kfz/Tag an. Nordwestlich von Lüneburg weist die A 39 Belastungen von rd. 50.000 Kfz/Tag auf.

Die verkehrlichen Auswirkungen der A 39 sind den Belastungsdifferenzen zwischen dem Planfall mit A 39 und dem Planungsnullfall in **Anlage 3, Blatt 5 bis 7** zu entnehmen. Die Ostumgehung muss als A 39 zwischen den Anschlussstellen „Lüneburg Nord“ und „B 4“ Verkehrszunahmen zwischen 10.000 und 13.000 Kfz/Tag zusätzlich aufnehmen. Dagegen wird der südliche Abschnitt der Ostumgehung um rd. 5.000 Kfz/Tag, die B 4 südlich von Lüneburg sogar um rd. 8.000 Kfz/Tag entlastet.

Die Verkehrsbelastungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen verändern sich im Wesentlichen dadurch, dass Teile des Ziel- und Quellverkehrs in/aus Richtung Süden von der B 4 auf die A 39 verlagert werden. Besonders betroffen davon ist die „erste“ Anschlussstelle in/aus Richtung Süden an der Bleckeder Landstraße, die auf dem gesamten Straßenzug sowie auf der Lünertorstraße zu einer Mehrbelastung von über 1.000 Kfz/Tag führen wird. Zusätzliche Belastungen treten auch auf Dahlenburger Landstraße / Altenbrückertorstraße, Bockelmannstraße sowie auf den nördlichen und östlichen Abschnitten des Stadtrings auf. Entsprechende Entlastungen sind auf der Uelzener Straße und der Konrad-Adenauer-Straße festzustellen.

4. Zusammenfassende Schlussbemerkungen und Empfehlungen zum Ausbau des Straßennetzes

Aufbauend auf den Ergebnissen zahlreicher aktueller Verkehrserhebungen ist eine neue Verkehrsanalyse für das Lüneburger Straßennetz erstellt worden. In einem zweiten Schritt wurden die Verkehrsprognosen für den Planungsnullfall und den Planfall mit A 39 zwischen Wolfsburg und Lüneburg auf den Prognosehorizont 2025 aktualisiert.

Die in der Analyse ermittelte Verkehrsentwicklung der letzten Jahre und die in den Randbereichen der Hansestadt Lüneburg reduzierten Ansätze in der Strukturentwicklung führen im Vergleich zur Prognose 2020 nicht zu höheren Verkehrsbelastungen. So ist festzustellen, dass die Prognosebelastungen 2025 im städtischen Straßennetz abschnittsweise sogar geringer ausfallen. Für einige Straßenabschnitte werden dagegen – insbesondere durch gestiegene Analysewerte – auch vergleichsweise höhere Belastungen erwartet.

Die verkehrlichen Wirkungen der A 39 sind bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2008 aufgezeigt worden. Die geplante Führung der A 39 auf der vorhandenen Trasse der B 4 ist für die Hansestadt Lüneburg neben der besseren Verknüpfung des Raums Lüneburg im großräumigen Verkehrsnetz und der Mitbenutzung vorhandener Straßen im Zuge des Autobahnbaus auch mit Problemen im Verkehrsablauf verbunden. So kann u. a. die Ostumgehung als Autobahn nicht mehr in dem Maße wie heute die Verteilerfunktion für die Ziel-, Quell- und Binnenverkehre der Stadt ausüben.

Die Wirkungen der A 39 auf das Lüneburger Straßennetz sind im Kernbereich relativ gering. Dennoch werden die um bis zu 10 % höheren Verkehrsbelastungen auf der Bleckeder Landstraße und der Lünertorstraße im Anschluss an den Innenstadtring zu einer Verschärfung der dort bereits vorhandenen Probleme im Verkehrsablauf führen. Hier sollte zur Verbesserung des Verkehrsablaufs eine Änderung der Fahrstreifeneinteilung in der Lünertorstraße realisiert werden, wie sie in der Verkehrsuntersuchung zum Hanseviertel[4] vorgeschlagen wurde.

Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum Neubau der A 39[5] durchgeführten Leistungsfähigkeitsberechnungen an den Knotenpunkten der Anschlussstellen der A 39 und im Zuge der B 216, deren Ergebnisse in unserer Stellungnahme [2] im Wesentlichen bestätigt wurden, haben für die Einzelknoten jeweils zumindest ausreichende Verkehrsqualitäten ergeben. Die Ergebnisse können jedoch nicht als Nachweis für einen verträglichen Verkehrsablauf im Zuge der betroffenen Straßenzüge dienen. Hier ist zur Erzielung eines zufrieden-

[4] Verkehrstechnische Untersuchung zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 129 „Schlieffen-Park“ in der Hansestadt Lüneburg, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover, Juli 2012

[5] Neubau der A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n, Verkehrsuntersuchung, SSP Consult, Bergisch Gladbach, September 2010

stellenden Verkehrsablaufs eine Koordinierung der vorhandenen bzw. geplanten Signalanlagen erforderlich. Darüber hinaus ist eine Ausdehnung der Untersuchung auf unmittelbar an die Anschlussstellen angrenzende Knotenpunkte zu empfehlen.

Im innerstädtischen Straßennetz sind Neubaumaßnahmen nur im Zusammenhang mit Strukturerweiterungen geplant. Ausbaumaßnahmen sind z. B. im Zuge der Erneuerung der Bahnbrücken in der Lünertorstraße vorgesehen.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Straßennetz der Hansestadt Lüneburg sind den weiteren Planungen zur Stadtentwicklung zugrunde zu legen. Hierauf aufbauend können in den nächsten Jahren die Wirkungen von verkehrlichen oder strukturellen Maßnahmen im Detail ermittelt werden.

Im Hinblick auf die räumliche Struktur der Hansestadt Lüneburg und die vorhandenen Verkehrsnetze sollten weitere Maßnahmen zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs angestrebt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan kann bei Bedarf – aufbauend auf dem Abschnitt MIV – um die entsprechenden Abschnitte ergänzt werden.

Tabellenverzeichnis

1 Kfz-Verkehrsaufkommen und Zusammensetzung an den Zählstellen
2 Verkehrsentwicklung von 1995/96 bis 2010/12

Anlagenverzeichnis

Anlage	Blatt	
1	1	Vorhandenes Straßennetz
	2	Zählergebnisse 2012
	3	Verkehrsentwicklung auf den Bundesstraße von 1995 bis 2010
	4	Analysebelastungen 2012 – Lüneburg Nord
	5	Analysebelastungen 2012 – Lüneburg Süd
	6	Analysebelastungen 2012 – Innenstadt
2	1	Geplante Strukturentwicklung
	2	Prognosebelastungen 2025 im Planungsnullfall – Lüneburg Nord
	3	Prognosebelastungen 2025 im Planungsnullfall – Lüneburg Süd
	4	Prognosebelastungen 2025 im Planungsnullfall – Innenstadt
3	1	Straßennetz im Planfall mit A 39
	2	Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit A 39 – Lüneburg Nord
	3	Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit A 39 – Lüneburg Süd
	4	Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit A 39 – Innenstadt
	5	Belastungsdifferenzen zwischen Planfall mit A 39 und Planungsnullfall – Lüneburg Nord
	6	Belastungsdifferenzen zwischen Planfall mit A 39 und Planungsnullfall – Lüneburg Süd
	7	Belastungsdifferenzen zwischen Planfall mit A 39 und Planungsnullfall – Innenstadt

Anhang – Zählergebnisse 2012

1 Tagesganglinien (Querschnittszählstellen)
2 Knotenstrombelastungen – Tageswerte

Tabelle 1: Kfz-Verkehrsaufkommen und Zusammensetzung an den Zählstellen

Grundlagen: Verkehrszählungen werktags 2011/12
Angaben in Kfz/Werktag

Knotenzählstellen		Fahrtrichtung 1 (vom Knoten)			Fahrtrichtung 2 (zum Knoten)			Querschnittbelastungen		
Nr.	Lage	Summe Kfz	Anteil Lkw+Bus	%	Summe Kfz	Anteil Lkw+Bus	%	Summe Kfz	Anteil Lkw+Bus	%
1.1	Hölderlinstraße	1.046	8	0,8	1.042	11	1,1	2.088	19	0,9
1.2	Erbstorfer Landstraße-West	7.907	196	2,5	5.274	172	3,3	13.181	368	2,8
1.3	Anschlussrampe B 4	1.777	98	5,5	4.402	117	2,7	6.179	215	3,5
1.4	Erbstorfer Landstraße-Ost	6.577	228	3,5	6.589	230	3,5	13.166	458	3,5
2.1	Uelzener Straße-Nord	8.894	191	2,1	8.787	177	2,0	17.681	368	2,1
2.2	Scharnhorststraße	2.790	34	1,2	2.824	63	2,2	5.614	97	1,7
2.3	Uelzener Straße-Süd	9.167	187	2,0	9.240	172	1,9	18.407	359	2,0
3.1	Dömbergstraße	5.728	70	1,2	5.720	74	1,3	11.448	144	1,3
3.2	Vor dem Neuen Tore-West	5.901	159	2,7	5.951	166	2,8	11.852	325	2,7
3.3	Schnellenberger Weg	7.848	137	1,7	6.561	106	1,6	14.409	243	1,7
3.4	Vor dem Neuen Tore-Ost	6.869	232	3,4	8.114	252	3,1	14.983	484	3,2
4.1	Soltauer Straße-Nord	5.543	94	1,7	5.368	104	1,9	10.911	198	1,8
4.2	Soltauer Straße-Süd	6.951	181	2,6	6.989	177	2,5	13.940	358	2,6
4.3	Munstermannskamp	3.371	108	3,2	3.508	102	2,9	6.879	210	3,1
5.1	Deutsch-Evern-Weg-Nord	1.969	27	1,4	1.873	21	1,1	3.842	48	1,2
5.2	Konrad-Adenauer-Straße-Nord	7.096	123	1,7	7.133	127	1,8	14.229	250	1,8
5.3	Deutsch-Evern-Weg-Süd	1.097	15	1,4	1.100	15	1,4	2.197	30	1,4
5.4	Konrad-Adenauer-Straße-Süd	7.249	137	1,9	7.305	139	1,9	14.554	276	1,9
6.1	Lüneburger Straße-Nord	3.488	101	2,9	3.441	99	2,9	6.929	200	2,9
6.2	Heiligenthaler Straße	1.327	27	2,0	1.329	30	2,3	2.656	57	2,1
6.3	Lüneburger Straße-Süd	3.427	106	3,1	3.472	105	3,0	6.899	211	3,1
7.1	Stöteroggestraße	1.942	20	1,0	3.581	48	1,3	5.523	68	1,2
7.2	Hindenburgstraße-West	10.284	197	1,9				10.284	197	1,9
7.3	Bastionsstraße				10.449	199	1,9	10.449	199	1,9
7.4	Hindenburgstraße-Ost	11.330	170	1,5	9.526	140	1,5	20.856	310	1,5
8.1	Bögelstraße-Nord	1.272	15	1,2	1.240	13	1,0	2.512	28	1,1
8.2	Auf der Höhe	2.107	73	3,5	2.119	69	3,3	4.226	142	3,4
8.3	Bögelstraße-Süd	2.126	69	3,2	2.146	73	3,4	4.272	142	3,3
9.1	Willy-Brandt-Straße-Nord	14.977	338	2,3	14.163	334	2,4	29.140	672	2,3
9.2	Stresemannstraße	11.616	231	2,0	11.807	221	1,9	23.423	452	1,9
9.3	Willy-Brandt-Straße-Süd	9.636	213	2,2	10.224	223	2,2	19.860	436	2,2
9.4	Friedrich-Ebert-Brücke	7.018	137	2,0	7.053	141	2,0	14.071	278	2,0
10.1	Rote Straße	5.205	248	4,8	3.297	149	4,5	8.502	397	4,7
10.2	Lindenstraße	9.252	197	2,1	10.691	244	2,3	19.943	441	2,2
10.3	Barckhausenstraße	1.771	53	3,0	1.856	56	3,0	3.627	109	3,0
10.4	Stresemannstraße	11.100	258	2,3	11.484	307	2,7	22.584	565	2,5
61.1	Hamburger Straße-Nord	10.469	256	2,4	10.375	259	2,5	20.844	515	2,5
61.2	Wilhelm-Hänel-Weg	2.023	41	2,0	1.967	36	1,8	3.990	77	1,9
61.3	Hamburger Straße-Süd	9.112	248	2,7	9.262	250	2,7	18.374	498	2,7
71.1	Sültenweg	6.808	162	2,4	8.425	160	1,9	15.233	322	2,1
71.2	Am Weißen Turm	6.203	119	1,9	9.296	159	1,7	15.499	278	1,8
71.3	Am Bargenturm	6.448	111	1,7	1.738	73	4,2	8.186	184	2,2

Querschnittszählstellen		Fahrtrichtung 1 (von Lüneburg)			Fahrtrichtung 2 (nach Lüneburg)			Querschnittbelastungen		
Nr.	Lage	Summe Kfz	Anteil Lkw+Bus	%	Summe Kfz	Anteil Lkw+Bus	%	Summe Kfz	Anteil Lkw+Bus	%
A1	L 221	4.105	286	7,0	4.145	294	7,1	8.250	580	7,0
A2	Bleckeder Landstraße	5.475	165	3,0	5.453	157	2,9	10.928	322	2,9
A3	Bockelmannstraße	12.351	440	3,6	12.577	435	3,5	24.928	875	3,5
A4	Hamburger Straße	8.792	345	3,9	8.547	335	3,9	17.339	680	3,9
A5	Stadtkoppel	3.735	113	3,0	3.958	121	3,1	7.693	234	3,0
A6	Soltauer Straße	11.449	377	3,3	8.007	278	3,5	19.456	655	3,4
A7	Sülztorstraße	3.804	319	8,4	429	163	38,0	4.233	482	11,4

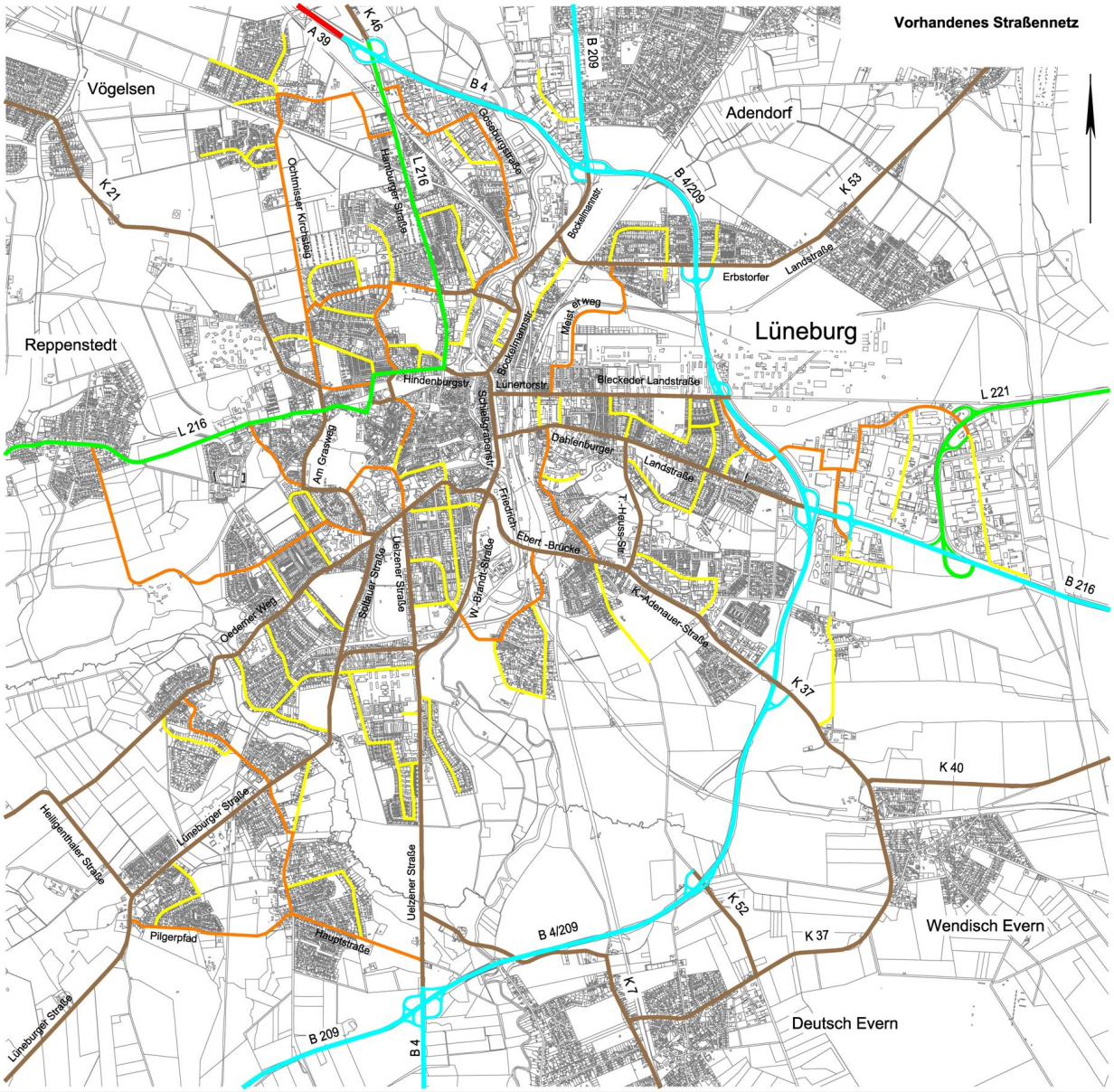
Tabelle 2: Verkehrsentwicklung von 1995/96 bis 2010/12

Grundlagen: SVZ 1995, 2000, 2005 und 2010
Verkehrszählungen 1996, 2001, 2006 und 2011/12
Angaben in Kfz/Werktag

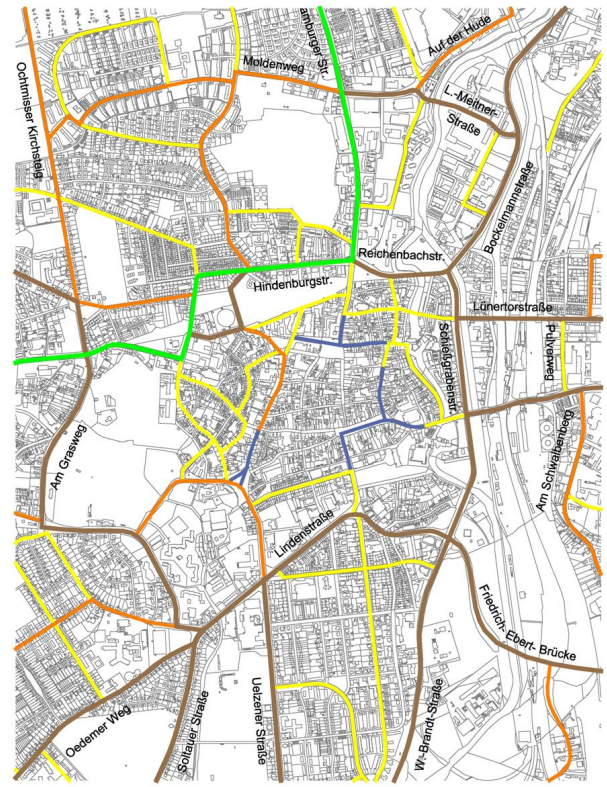
Zählstellen		Querschnittbelastungen				Differenz
Nr.	Lage	1995/96	2000/01	2005/06	2010/12	2010/12 zu 2005/06
		[Kfz/Tag]	[Kfz/Tag]	[Kfz/Tag]	[Kfz/Tag]	[%]
4191	B 4 - östlich A 250	**33090**	**42080**	**46592**	**44601**	-4,3
2093	B 209 - nördlich Rampe zur B 4 / B 209	26090	28947	30963	28889	-6,7
4192	B 4 / B 209 - östlich B 209	**29966**	**40300**	**43854**	**42148**	-3,9
	Erbstorfer Landstraße (K 53) - östlich B 4 / B 209	11730		12857	13166	2,4
4193	B 4 / B 209 - nördlich Dahlenburger Landstraße (B 216)	**30548**	**37360**	**41131**	**39656**	-3,6
	Dahlenburger Landstraße (B 216) - westlich B 4 / B 209	12480	13550	13860		
3323	B 216 - östlich B 4 / B 209	18286	20590	21429	21019	-1,9
4194	B 4 / B 209 - südlich Dahlenburger Landstraße (B 216)	**24166**	**32330**	**33897**	**32192**	-5,0
	K 40 - östlich B 4 / B 209	5810		7443		
4195	B 4 / B 209 - nördlich K 52	**20218**	**26450**	**28147**	**30091**	6,9
4196	B 4 / B 209 - südlich K 52	**17667**	**23590**	**27038**	**28040**	3,7
0420	B 4 - südlich B 4 / B 209	18358	20020	21560	22517	4,4
4631	B 209 - westlich B 4	8658	9320	10574	10622	0,5
	Vor dem Bardowicker Tor - südlich Am Alten Eisenwerk	13680	16940	16587	15897	-4,2

Summe Ostumgehung B 4	**155655**	**202110**	**220659**	**216728**	-1,8

Vorhandenes Straßennetz



Ausschnitt Innenstadt



Erläuterung:

Einteilung des Netzes nach der Klassifizierung und Bedeutung der Straßen:

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße / kommunale Hauptverkehrsstraße
- verkehrswichtige innerörtliche Straße
- Sammelstraße / wichtige Erschließungsstraße
- Fußgängerzone, Busse und Taxen frei

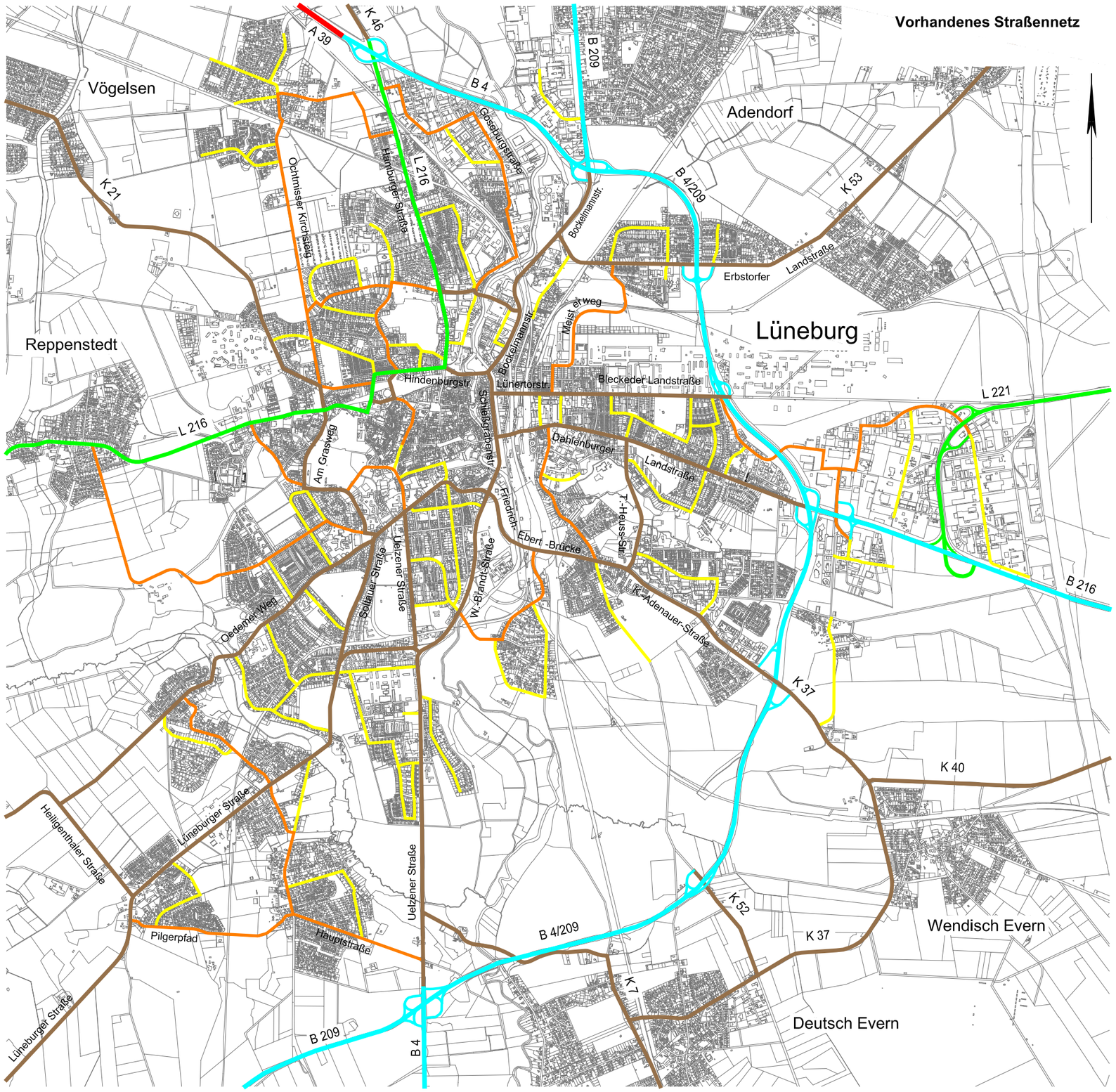
i:\luenebrg\vep 2012\vep_pläne

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Vorhandenes Straßennetz

Ausschnitt Innenstadt



Erläuterung:

Einteilung des Netzes nach der Klassifizierung
und Bedeutung der Straßen:

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße / kommunale Hauptverkehrsstraße
- verkehrswichtige innerörtliche Straße
- Sammelstraße / wichtige Erschließungsstraße
- Fußgängerzone, Busse und Taxen frei

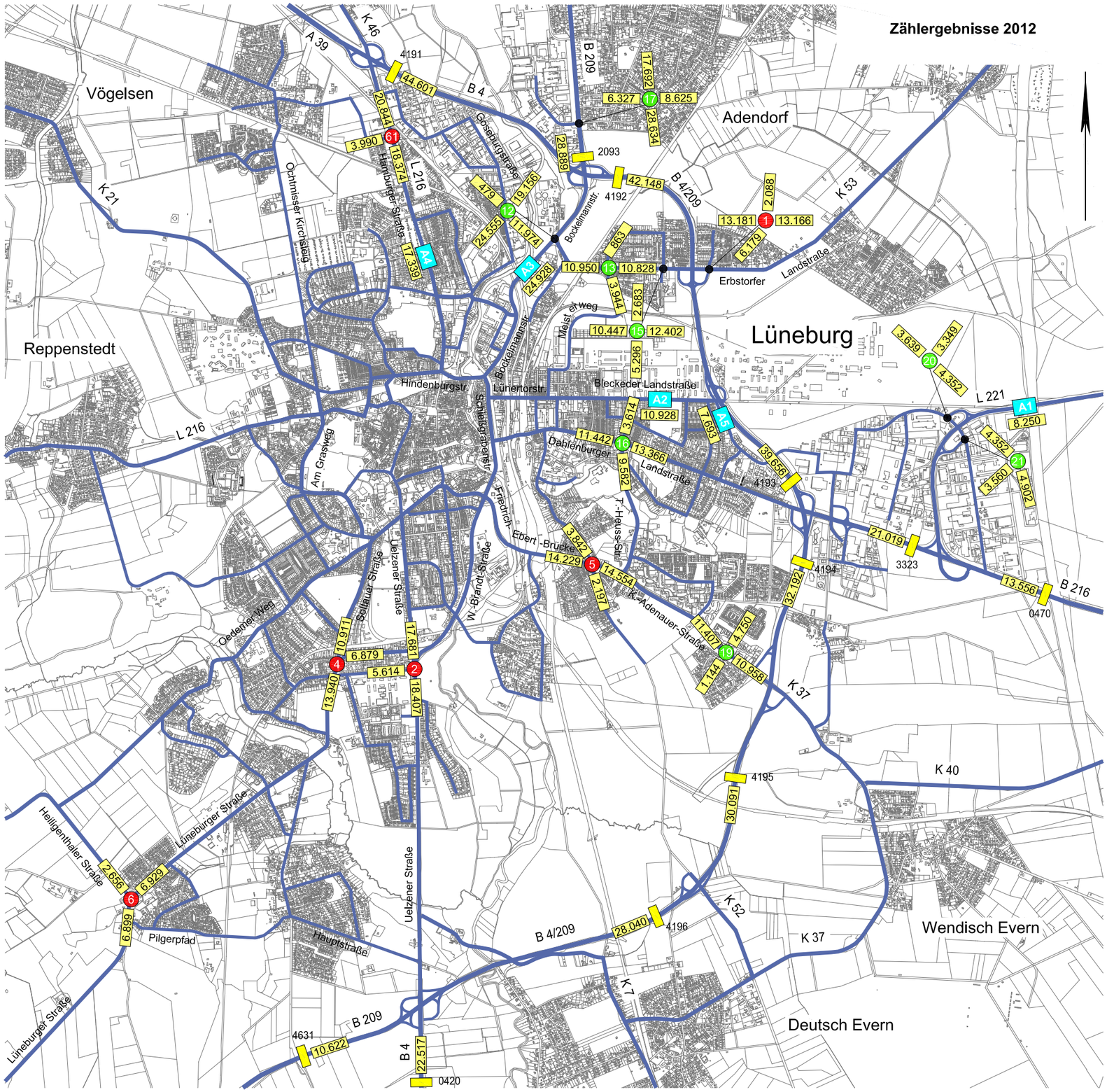
i:\luenebrg\vep 2012\vep_pläne

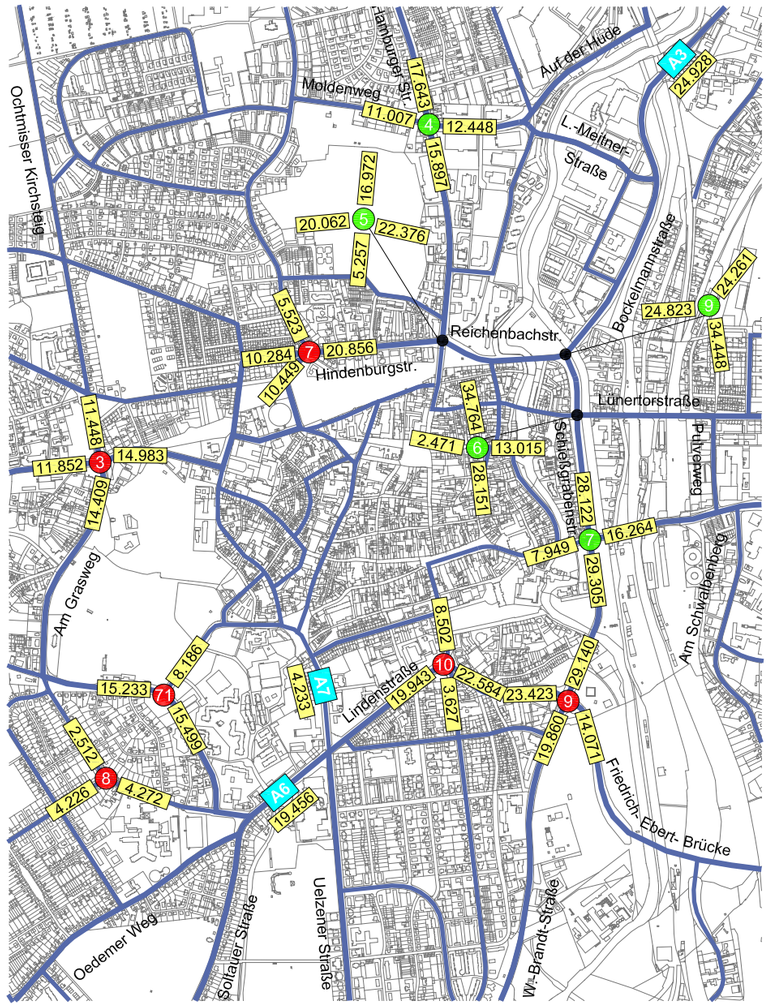
Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Zählergebnisse 2012

Ausschnitt Innenstadt





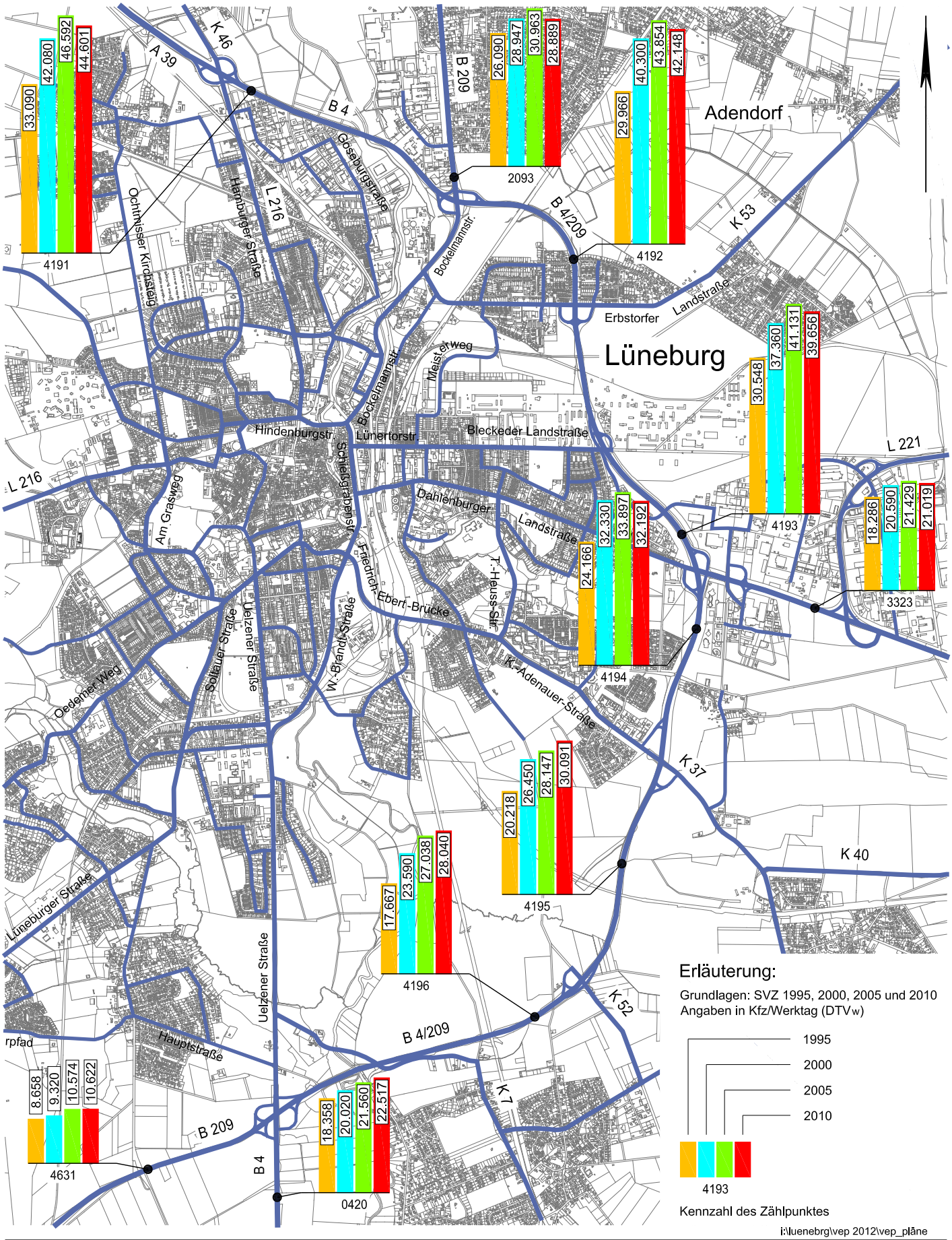
Erläuterung:

- Knotenzählstelle 2012 (Schubert)
- Knotenzählstelle 2012 (Zacharias)
- automatische Querschnittszählstelle 2011/12
- SVZ-Zählstelle 2010

Angaben in Kfz/Werktag

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Verkehrsentwicklung auf den Bundesstraßen von 1995 bis 2010



Erläuterung:

Grundlagen: SVZ 1995, 2000, 2005 und 2010
Angaben in Kfz/Werktag (DTVw)

1995
2000
2005
2010

4193

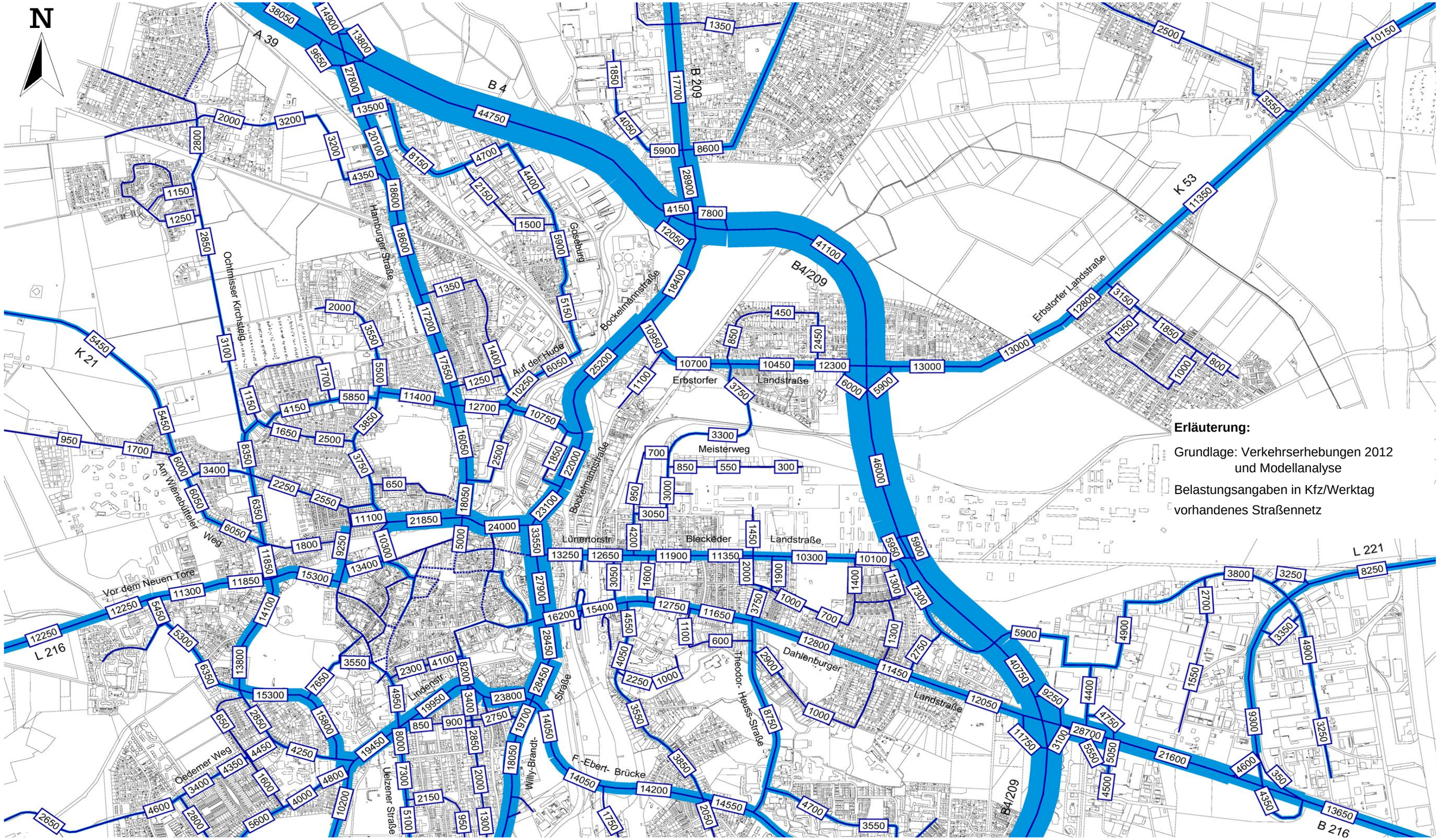
Kennzahl des Zählpunktes

i:\luenebrg\vep 2012\vep_pläne

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

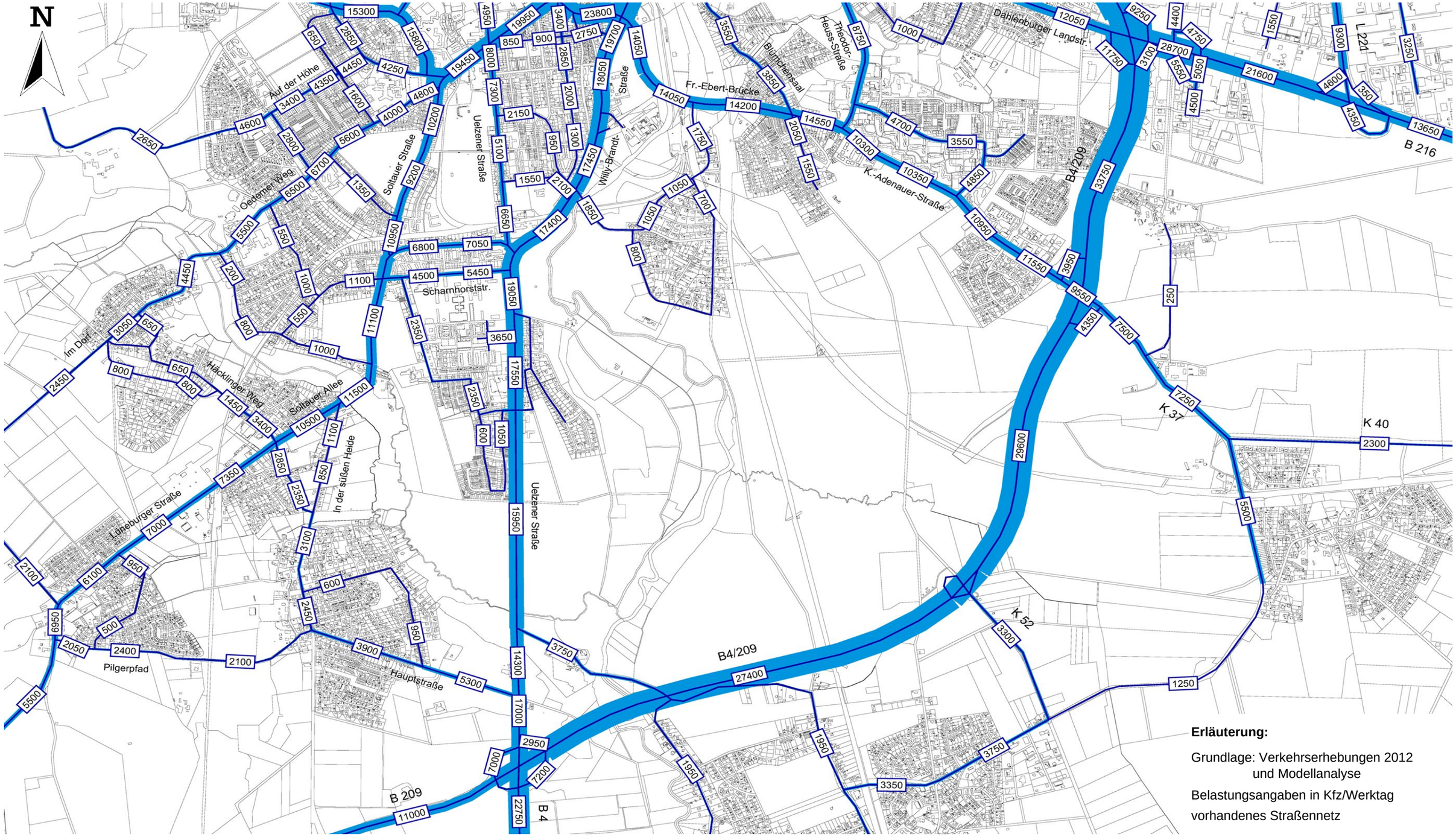
Analysebelastungen 2012 - Lüneburg Nord



15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Analysebelastungen 2012 - Lüneburg Süd



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebungen 2012 und Modellanalyse

Belastungsangaben in Kfz/Werktag

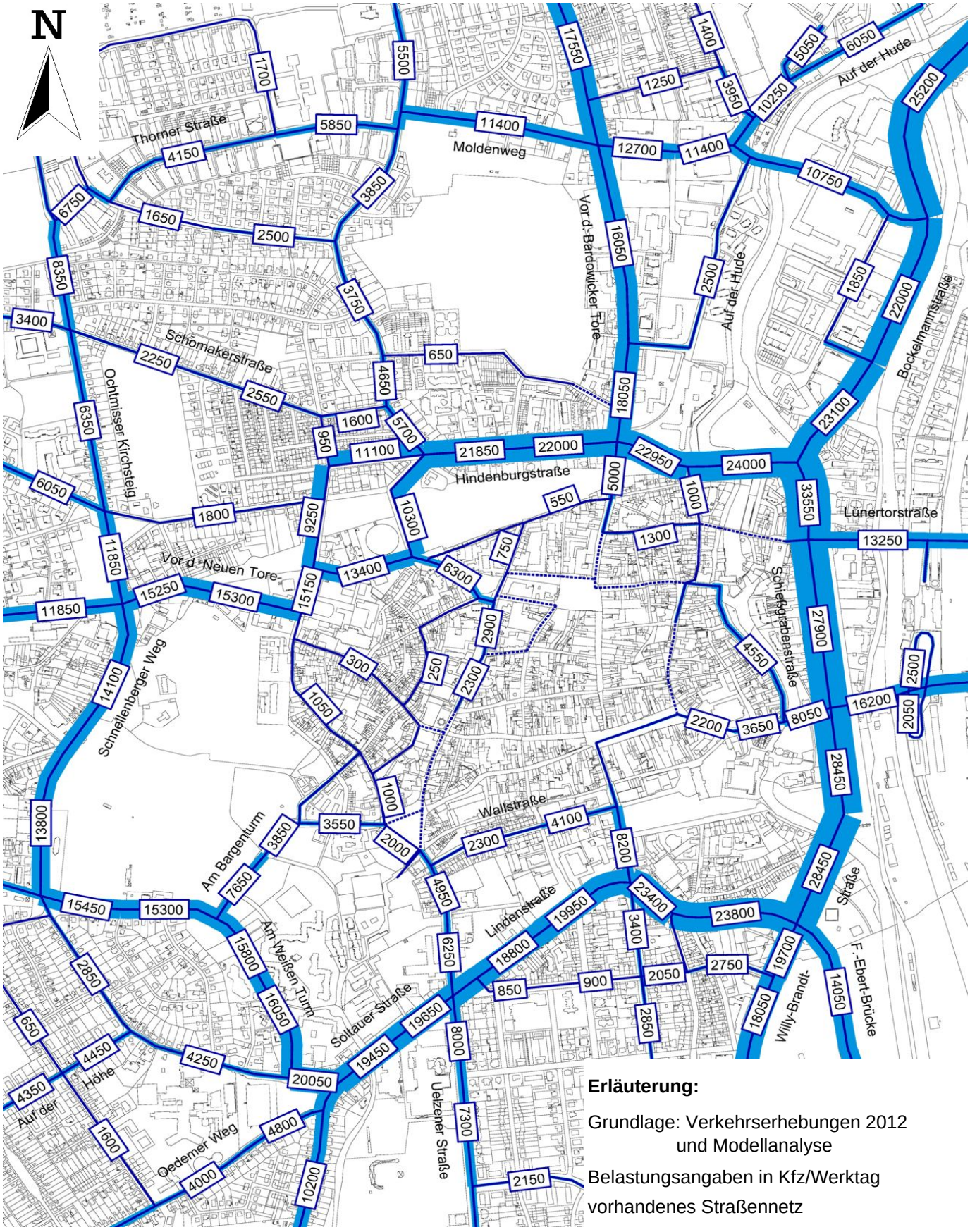
vorhandenes Straßennetz

15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

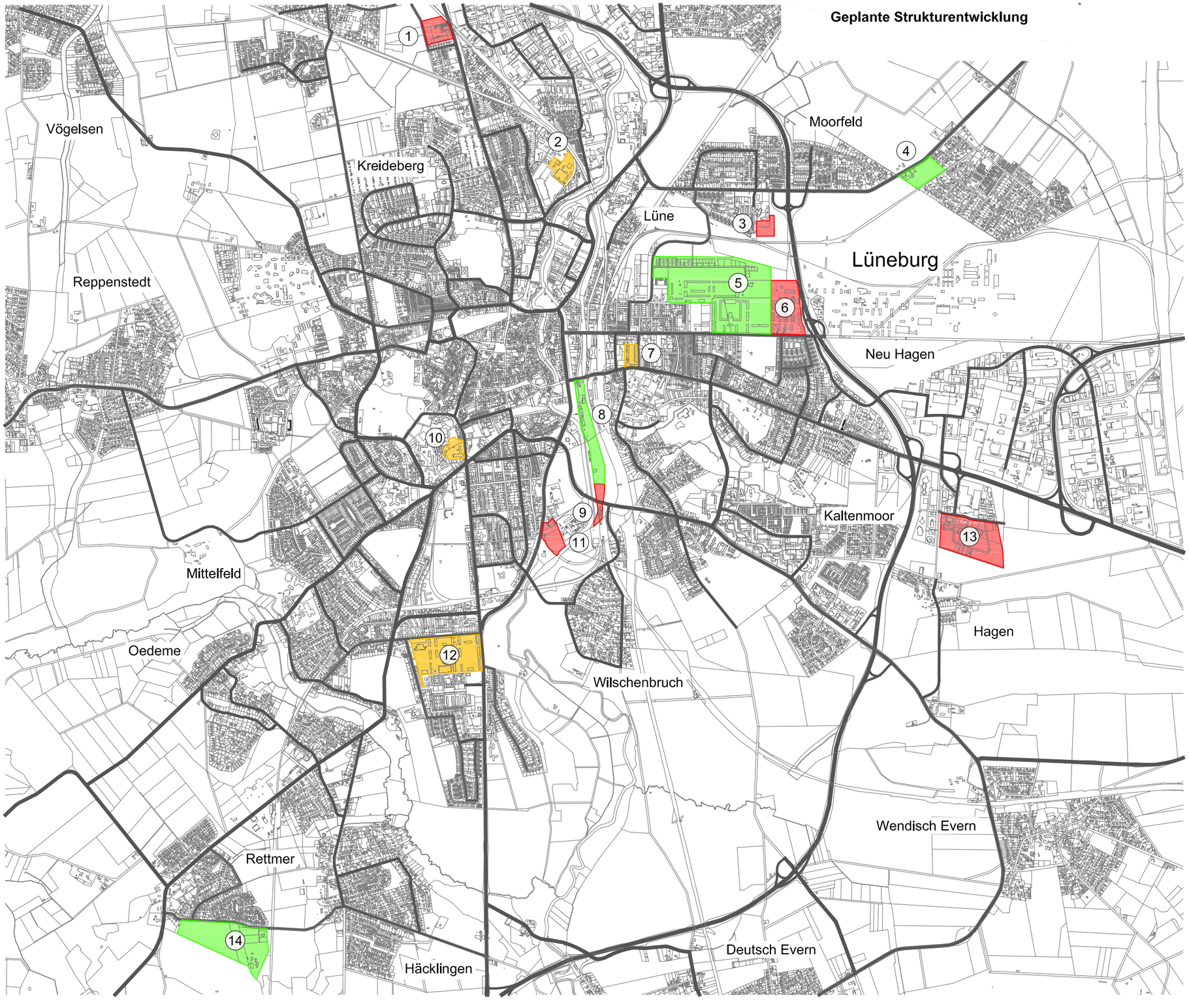
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Analysebelastungen 2012 - Innenstadt



15.07.2013

Geplante Strukturentwicklung



	Name	Nutzung
1	ehem. Sperli	Gewerbe
2	Ilmenaucenter II	Sondergebiet
3	Erweiterung Werum	Gewerbe
4	Gut Olm	Wohngebiet
5	Hanseviertel	Wohn- und Mischgebiet
6	Hanseviertel-Ost	Gewerbegebiet
7	Luciagelände	Sondergebiet
8	Wittenberger Bahn	Wohn- und Mischgebiet
9	Wittenberger Bahn	Gewerbegebiet
10	Alte Post	Sondergebiet
11	Erweiterung Fuller / Lidl	Gewerbe
12	Erweiterung Leuphana	Sondergebiet
13	Bilmer Berg I	Gewerbegebiet
14	Pilgerpfad Süd	Wohngebiet

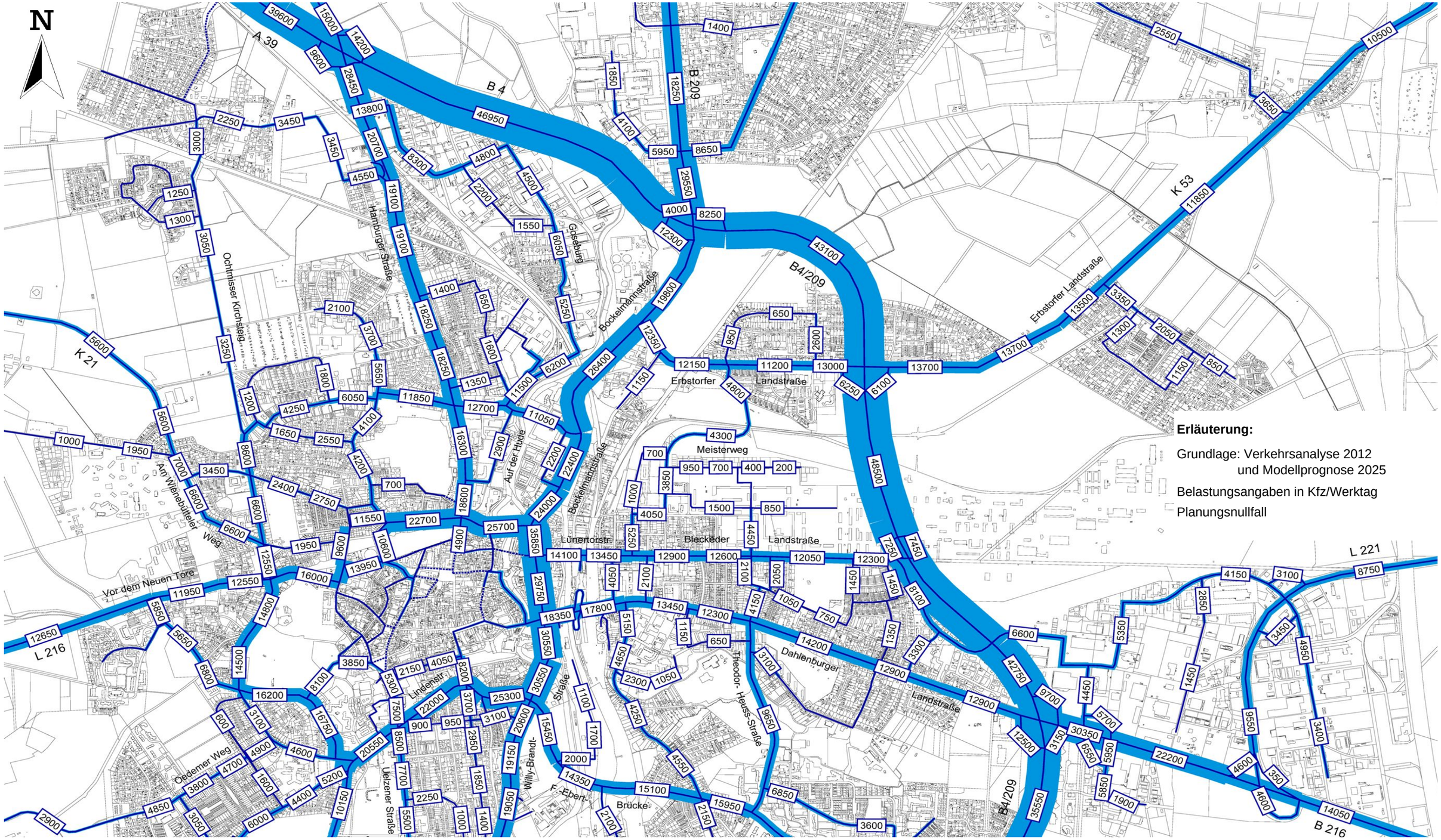
Erläuterung:

- Gewerbegebiet
- Wohn- oder Mischgebiet
- Sondergebiet

i:\luenebrg\vep 2012\vep_pläne

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Prognosebelastungen 2025 im Planungsnullfall - Lüneburg Nord



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsanalyse 2012
und Modellprognose 2025

Belastungsangaben in Kfz/Werktag

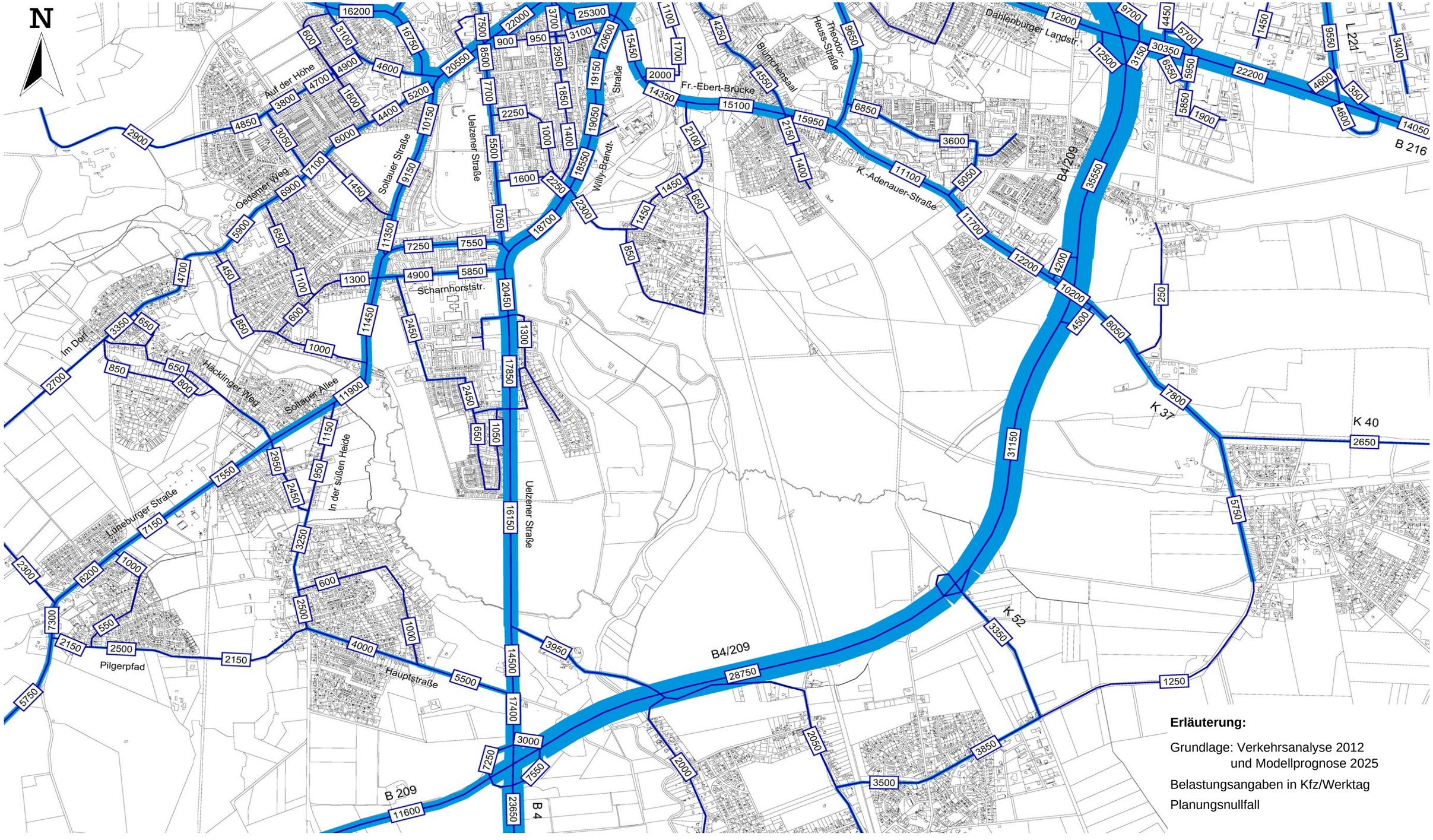
Planungsnullfall

15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

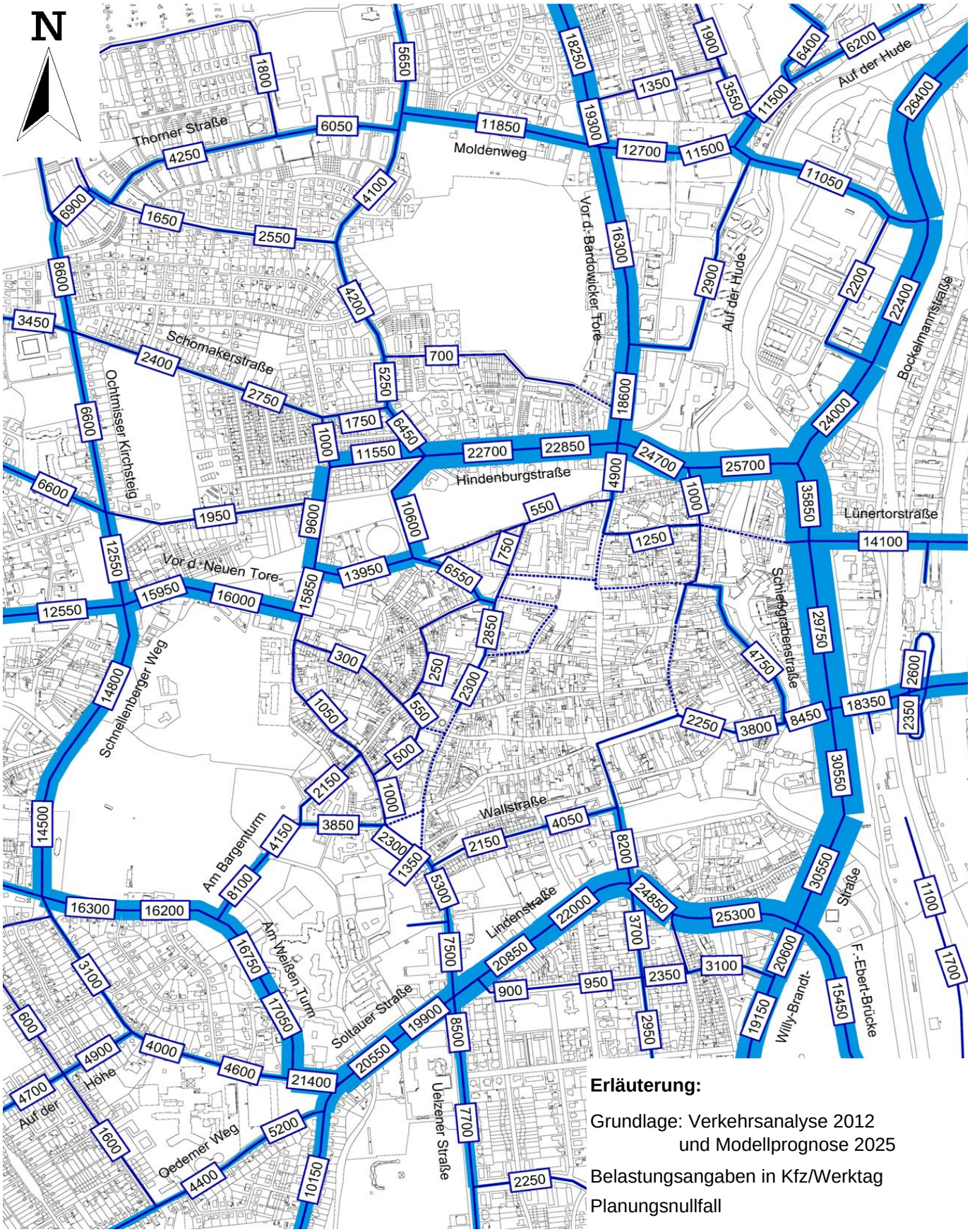
Prognosebelastungen 2025 im Planungsnullfall - Lüneburg Süd



15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Prognosebelastungen 2025 im Planungsnullfall - Innenstadt



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsanalyse 2012
und Modellprognose 2025

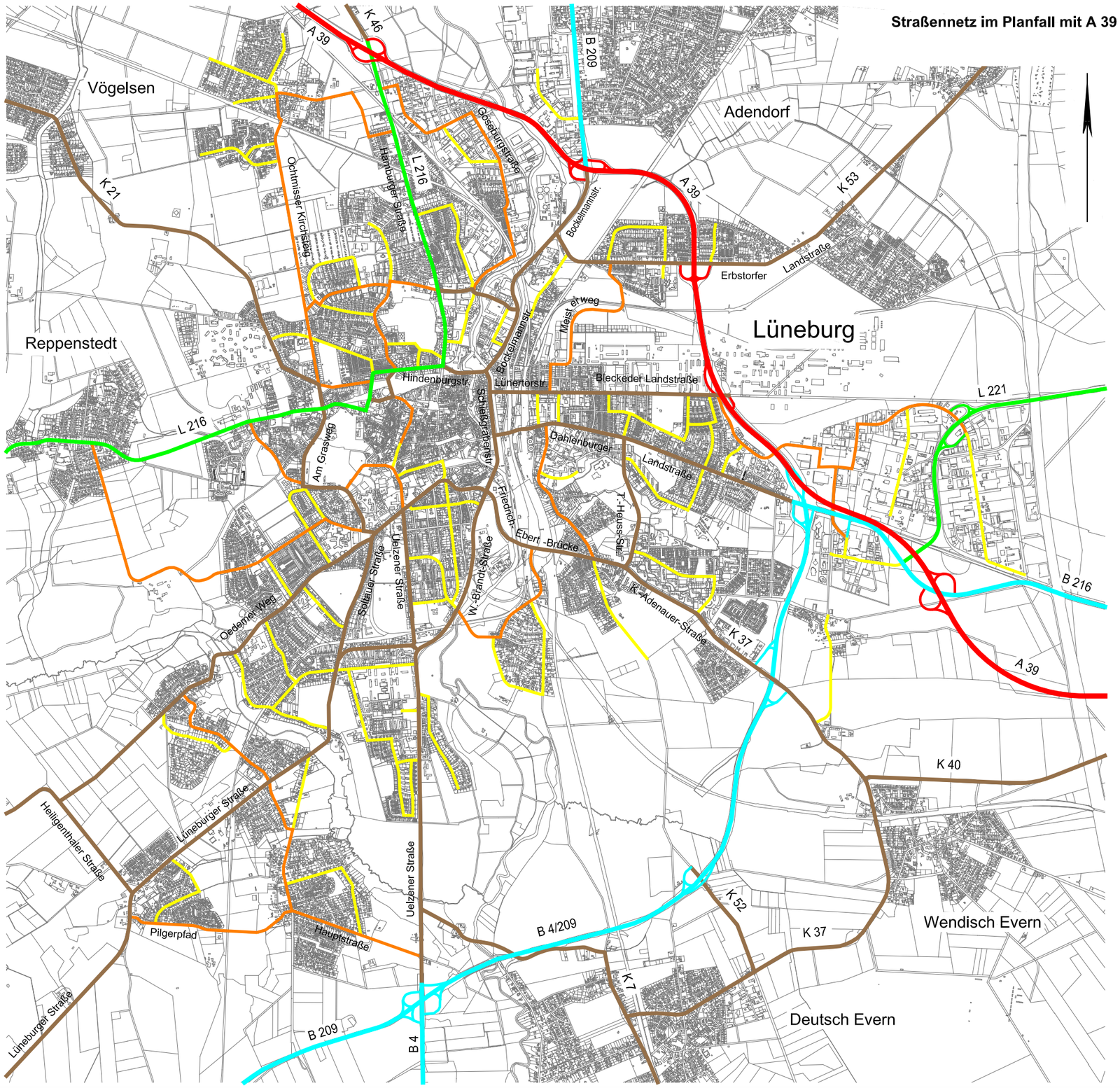
Belastungsangaben in Kfz/Werktag

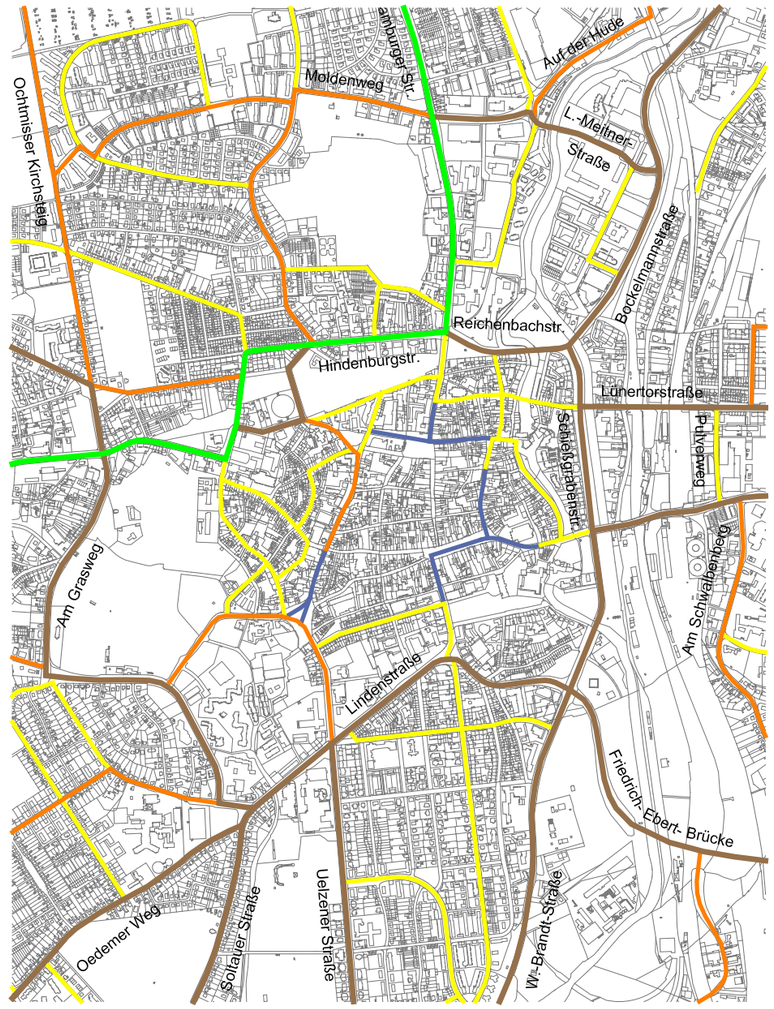
Planungsnullfall

15.07.2013

Straßennetz im Planfall mit A 39

Ausschnitt Innenstadt





Erläuterung:

Einteilung des Netzes nach der Klassifizierung
und Bedeutung der Straßen:

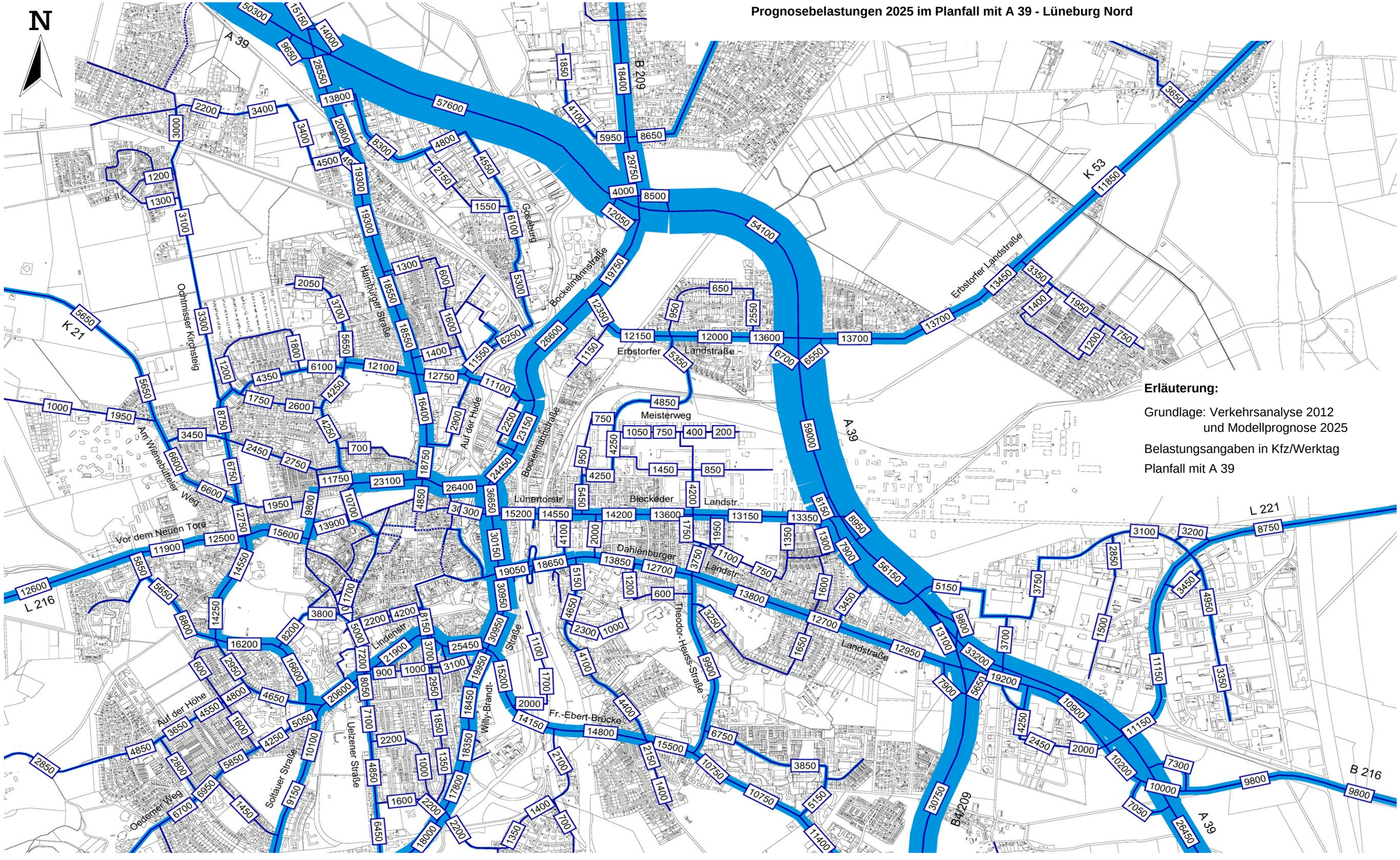
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße / kommunale Hauptverkehrsstraße
- verkehrswichtige innerörtliche Straße
- Sammelstraße / wichtige Erschließungsstraße
- Fußgängerzone, Busse und Taxen frei

i:\luenebrg\vep 2012\vep_pläne

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit A 39 - Lüneburg Nord



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsanalyse 2012
und Modellprognose 2025

Belastungsangaben in Kfz/Werktag

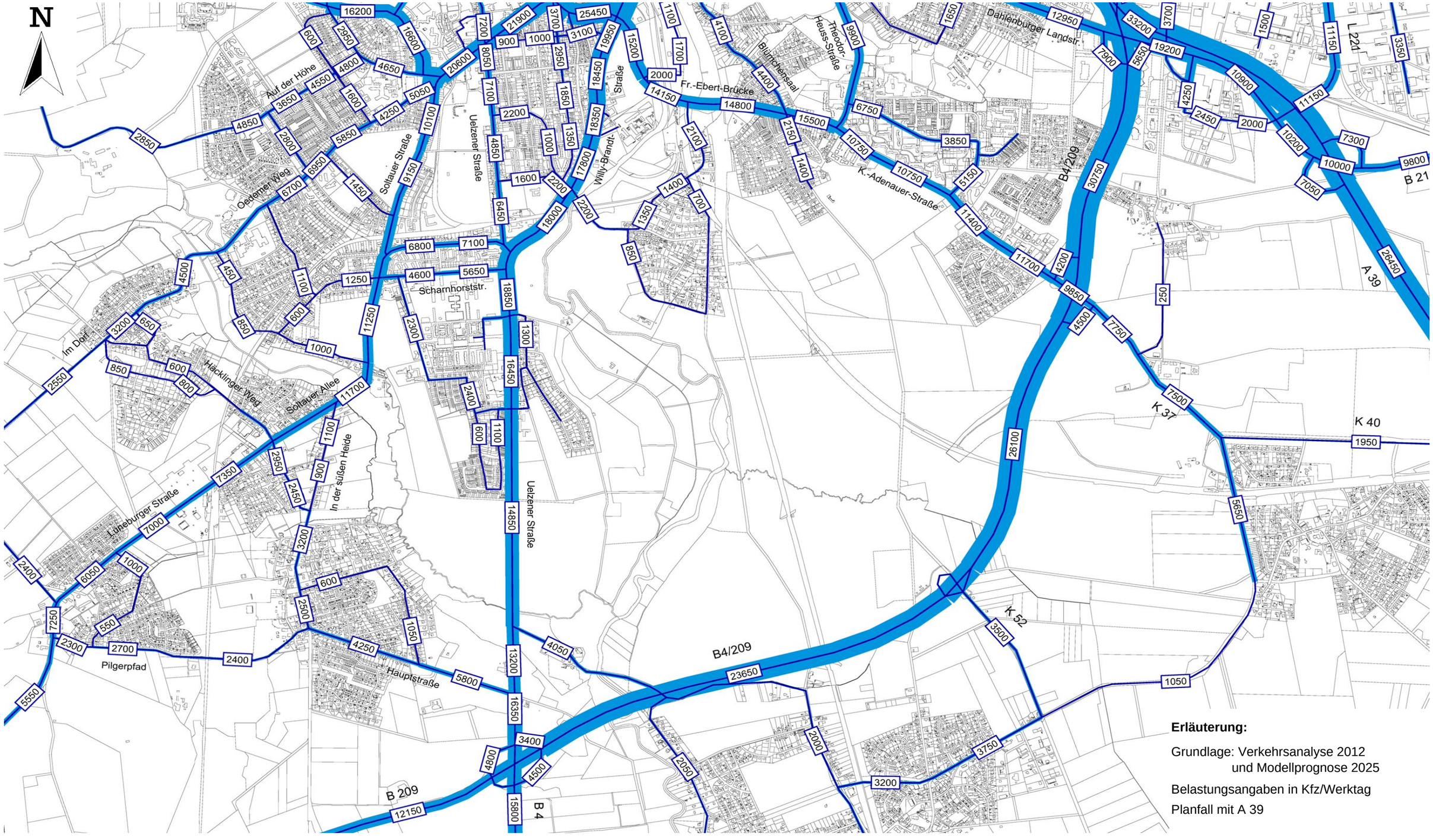
Planfall mit A 39

15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit A 39 - Lüneburg Süd



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsanalyse 2012
und Modellprognose 2025

Belastungsangaben in Kfz/Werktag

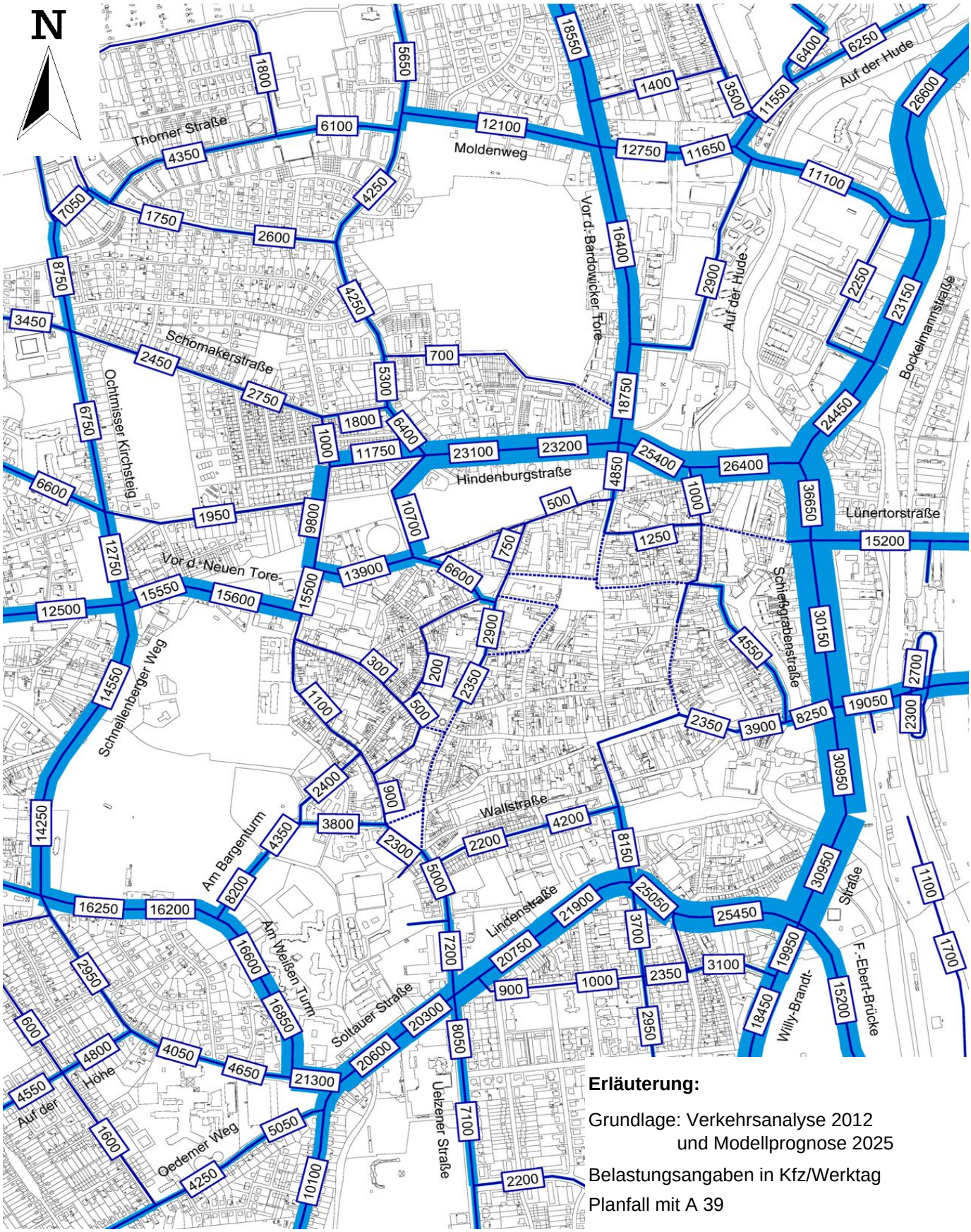
Planfall mit A 39

15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

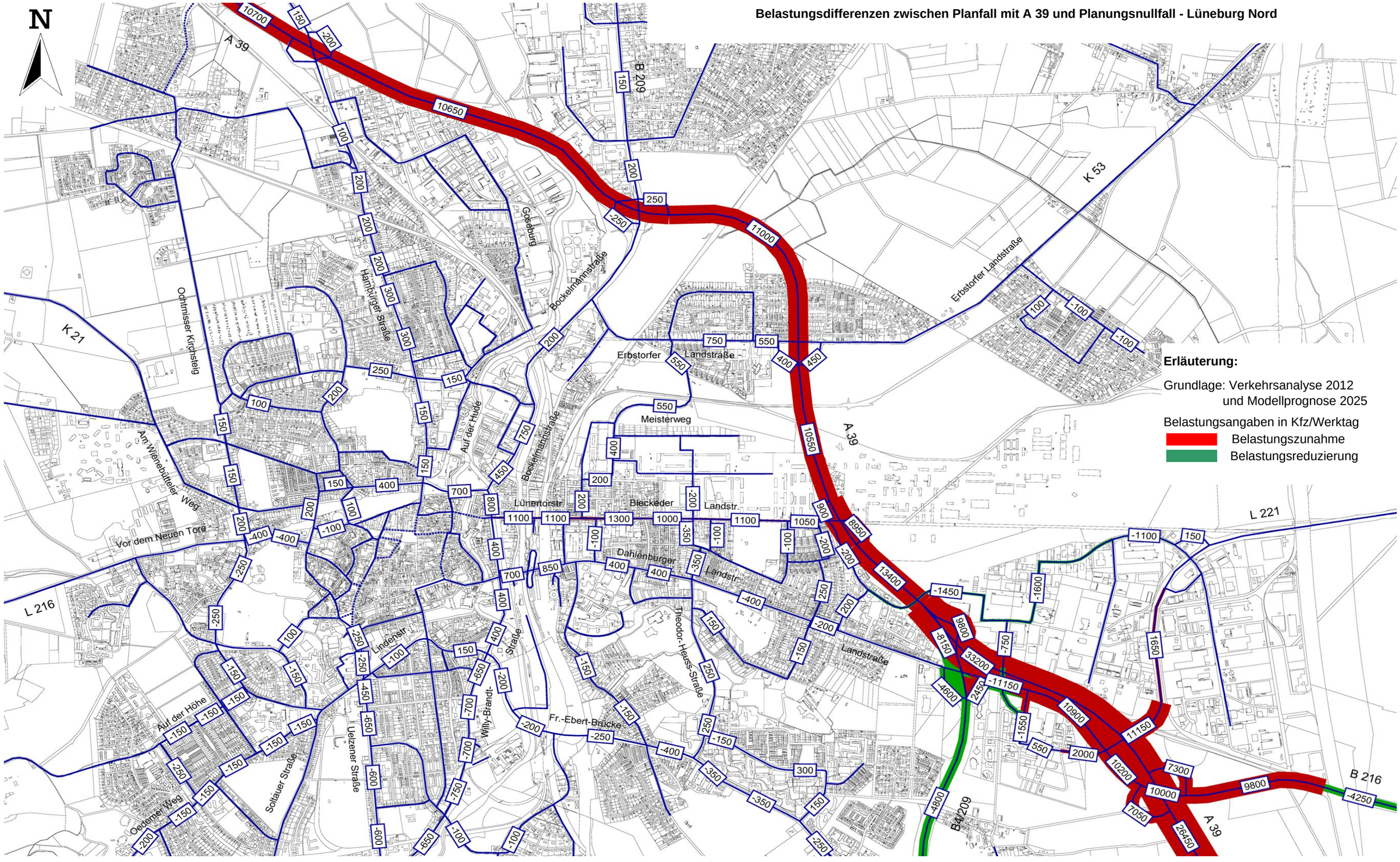
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Prognosebelastungen 2025 im Planfall mit A 39 - Innenstadt



15.07.2013

Belastungsdifferenzen zwischen Planfall mit A 39 und Planungsnullfall - Lüneburg Nord

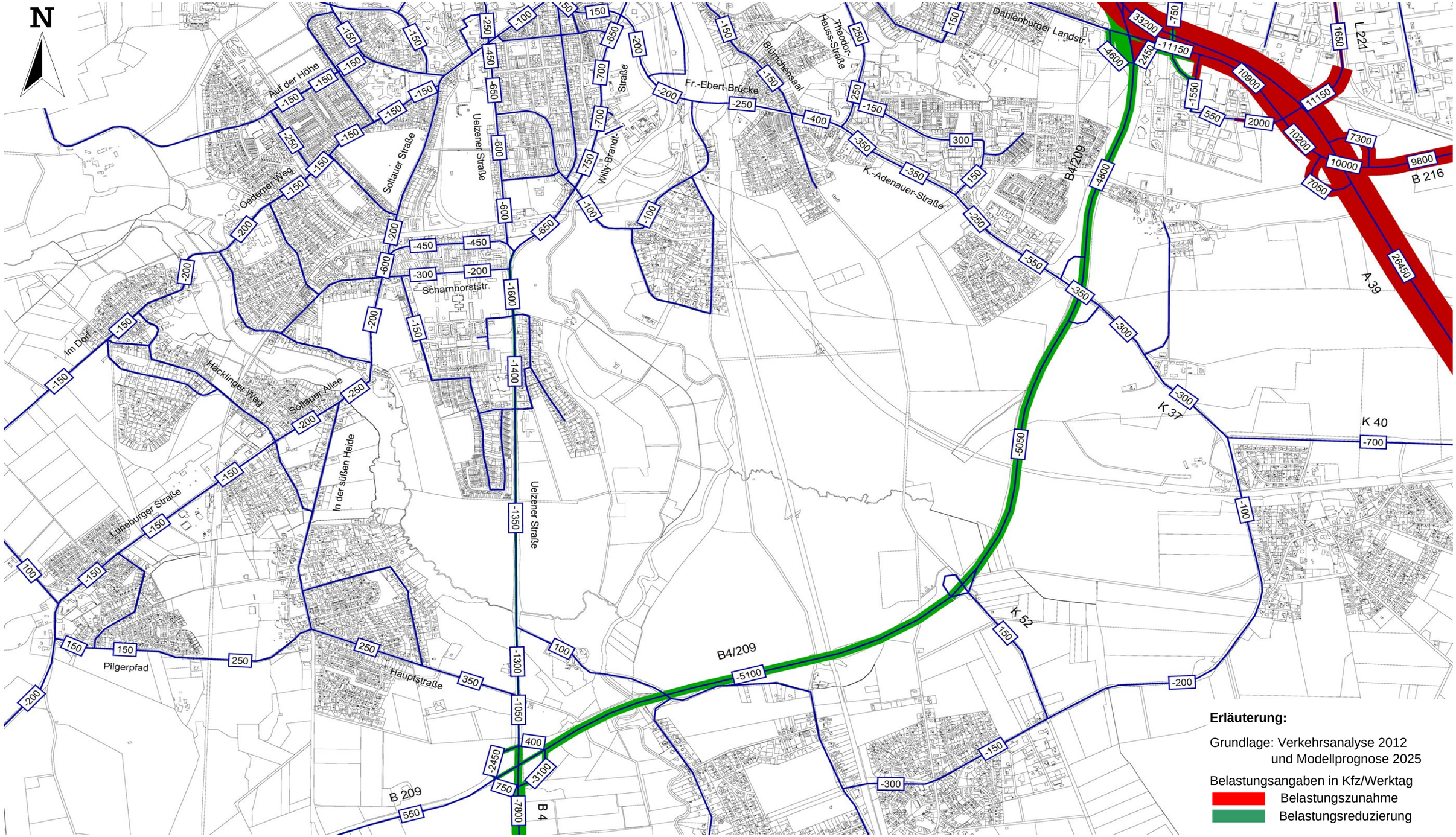


15.07.2013

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

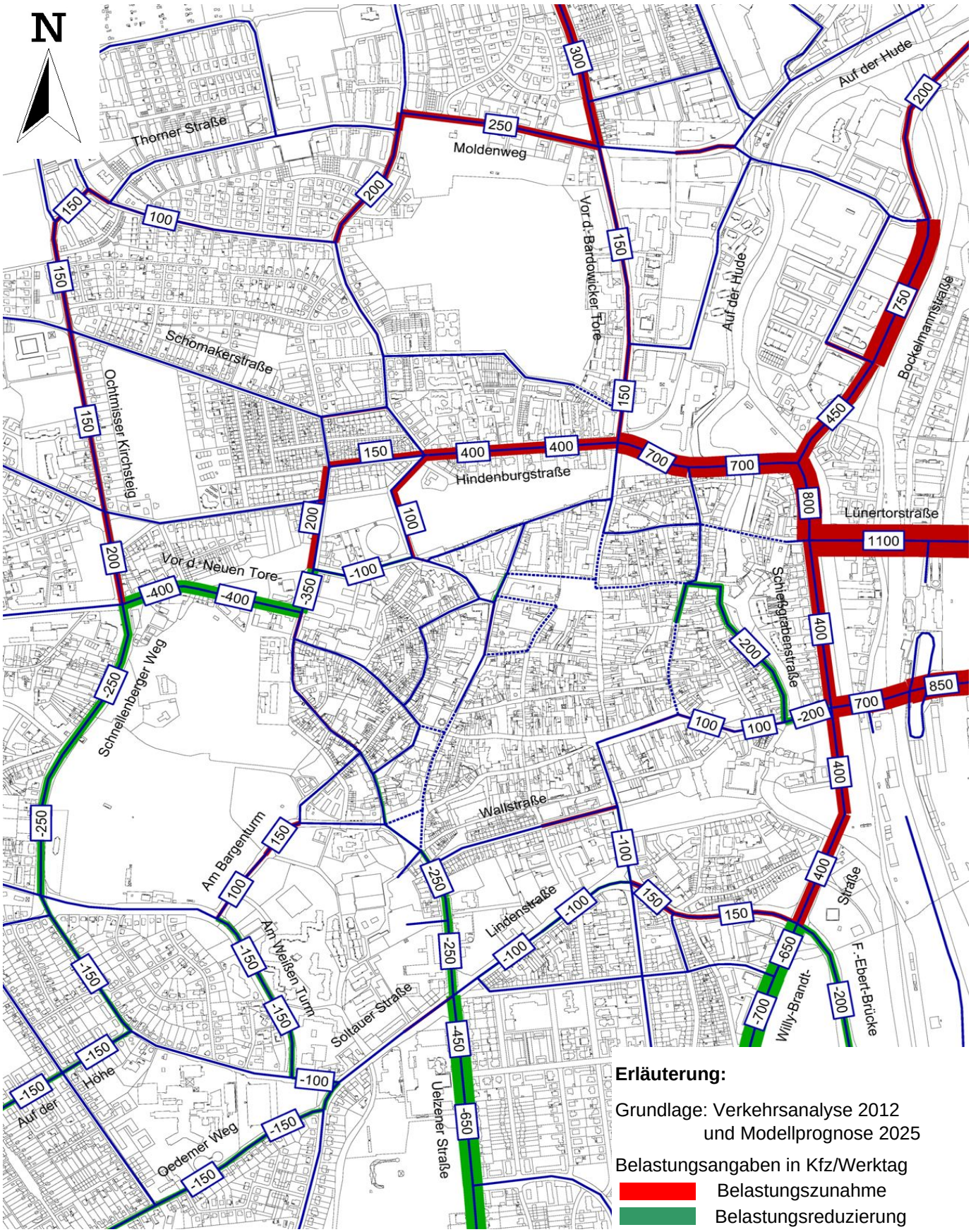
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Belastungsdifferenzen zwischen Planfall mit A 39 und Planungsnullfall - Lüneburg Süd



15.07.2013

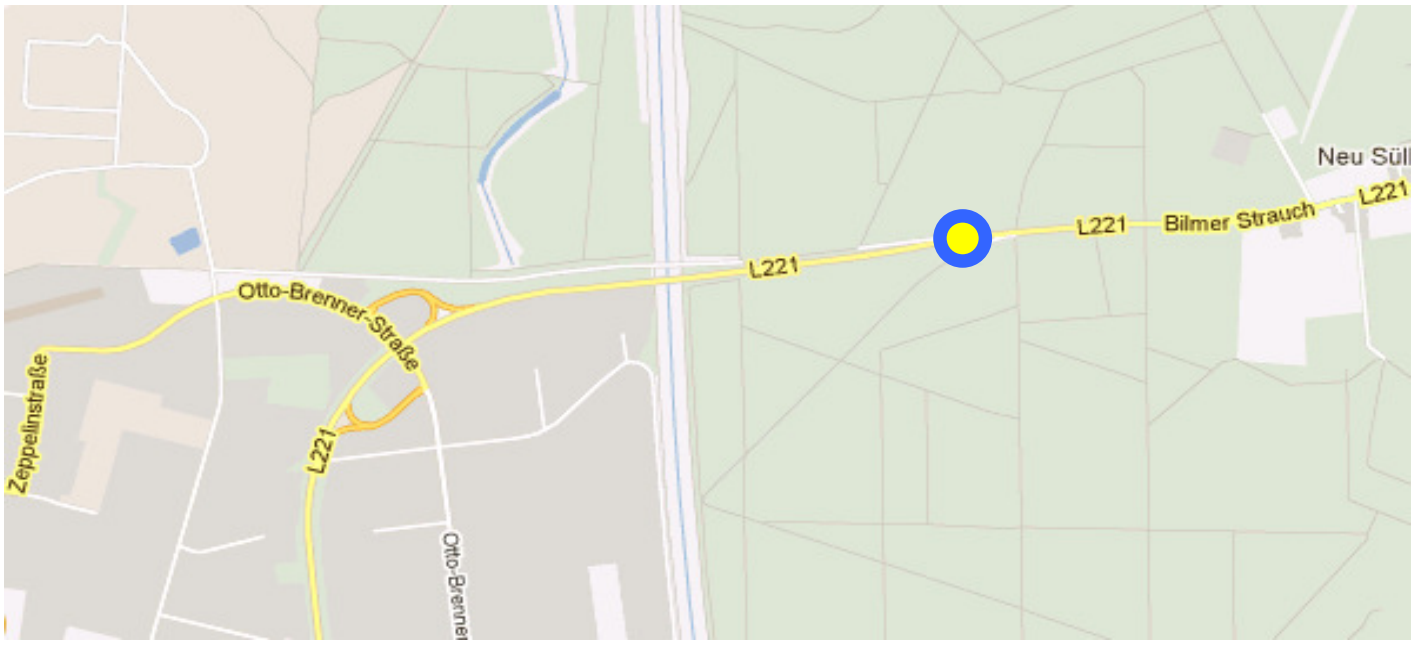
Belastungsdifferenzen zwischen Planfall mit A 39 und Planungsnullfall - Innenstadt



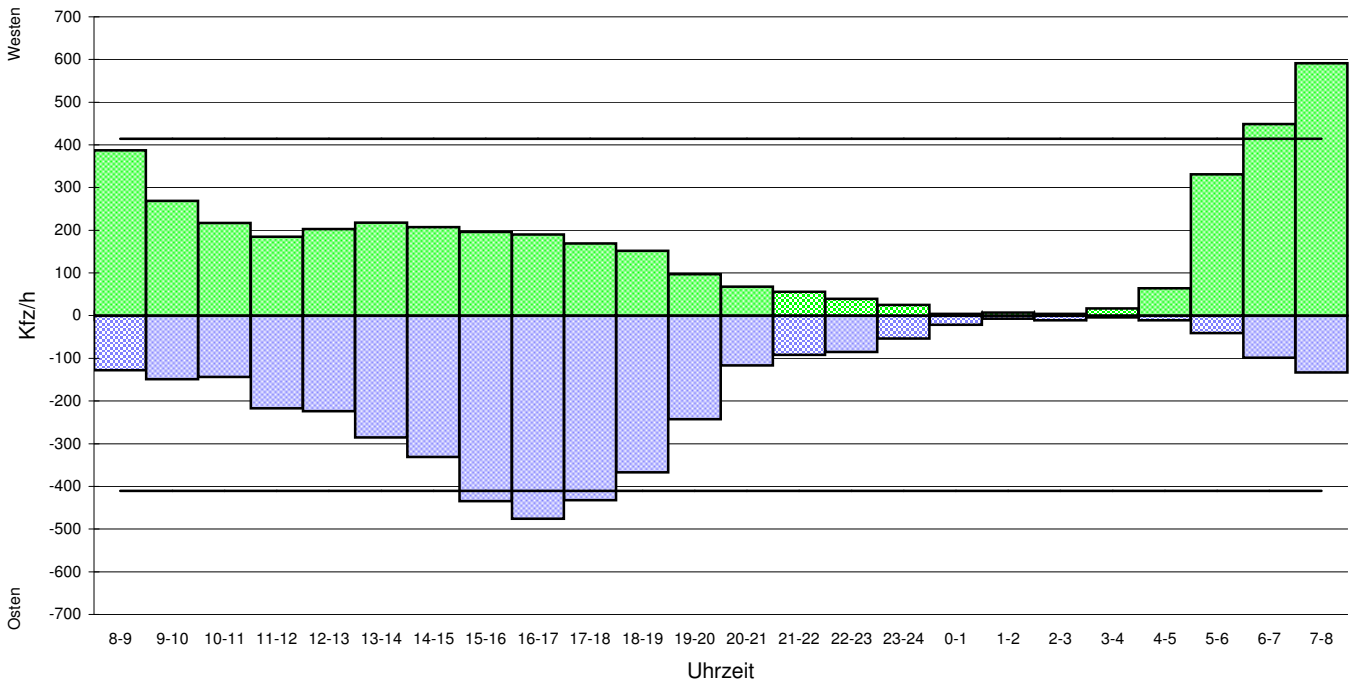
15.07.2013

Anhang

Tagesganglinie A1 - L 221



L 221	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	7:00 - 8:00 Uhr		16:00 - 17:00 Uhr	
Westen	4.145	294	7,1 %	591	14,3 %	190	4,6 %
Osten	4.105	286	7,0 %	133	3,2 %	476	11,6 %
Querschnitt	8.250	580	7,0 %	724	8,8 %	666	8,1 %



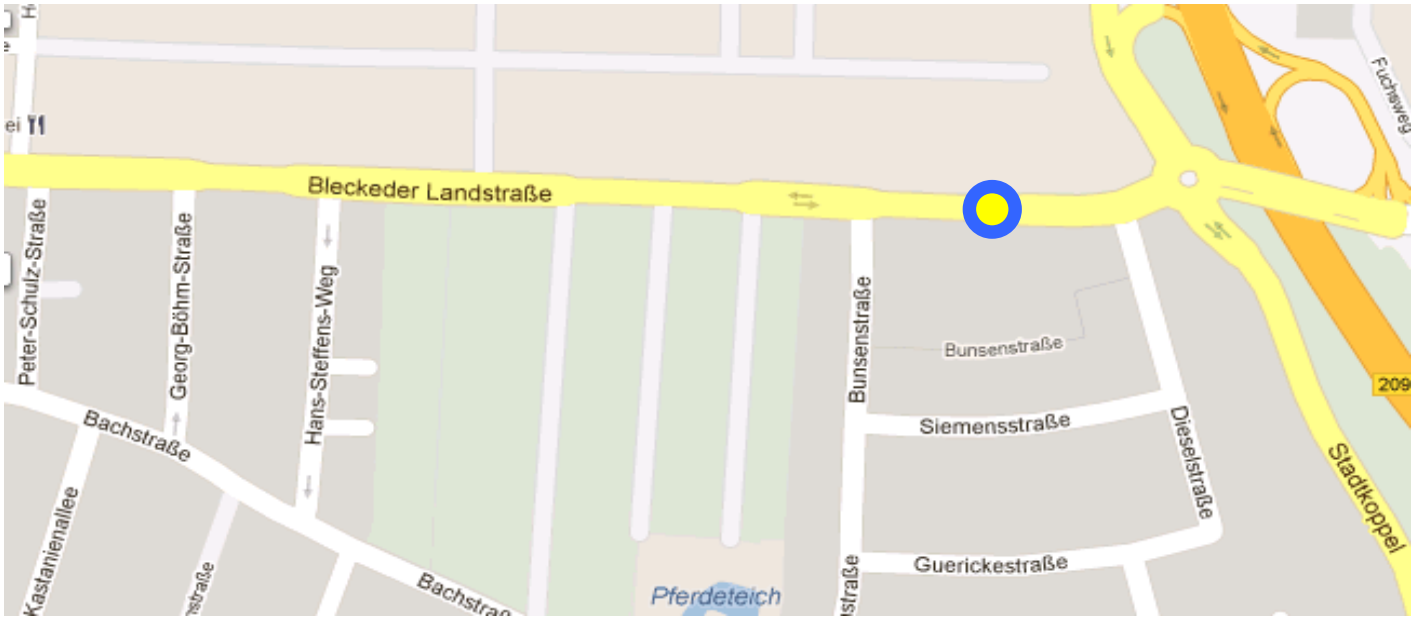
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählung vom 30. und 31.05.2012

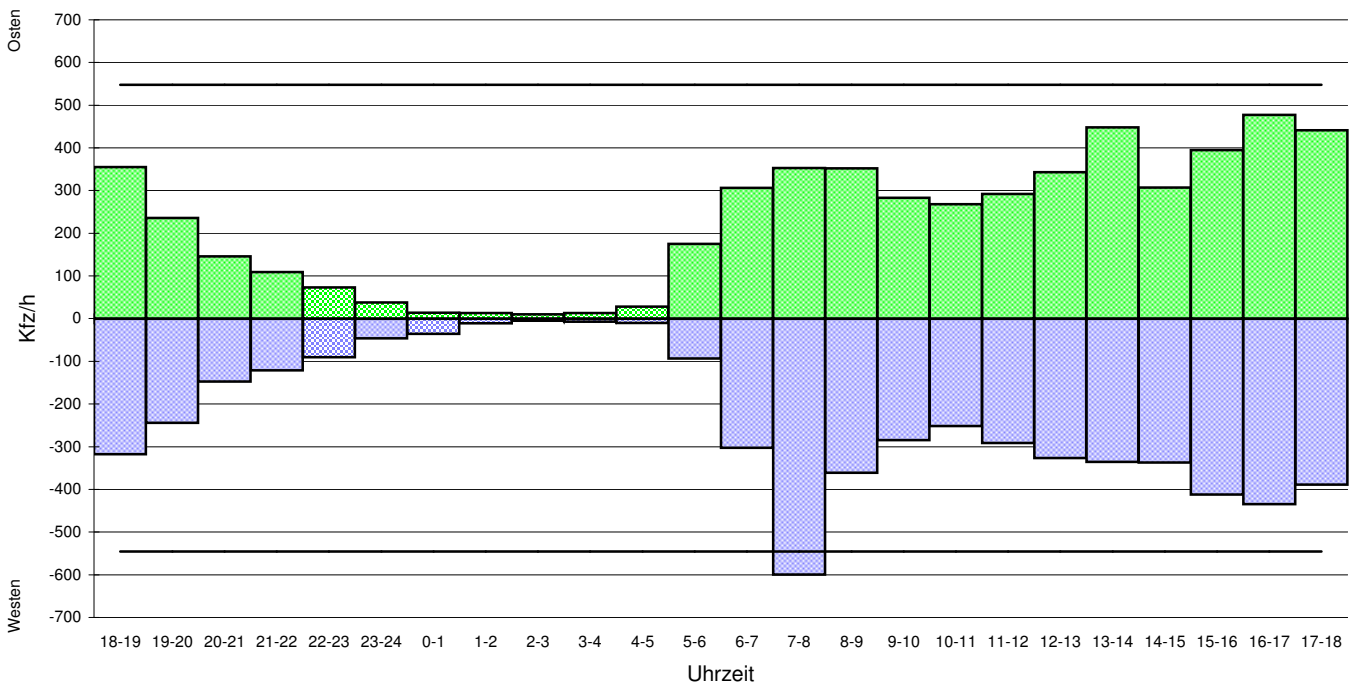
——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Tagesganglinie A2 - Bleckeder Landstraße



Bleckeder Landstraße	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	7:00 - 8:00 Uhr		16:30 - 17:30 Uhr	
Osten	5.475	165	3,0 %	353	6,4 %	510	9,3 %
Westen	5.453	157	2,9 %	600	11,0 %	447	8,2 %
Querschnitt	10.928	322	2,9 %	953	8,7 %	957	8,8 %



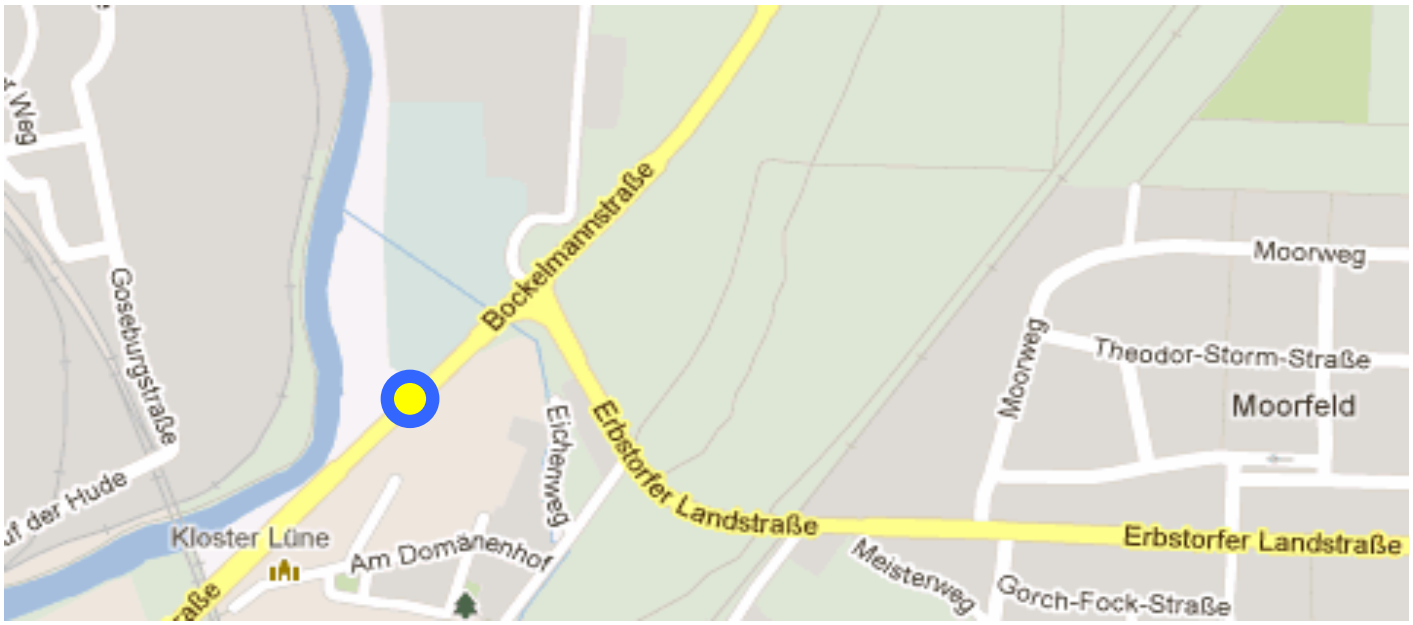
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählung vom 04. und 05.07.2012

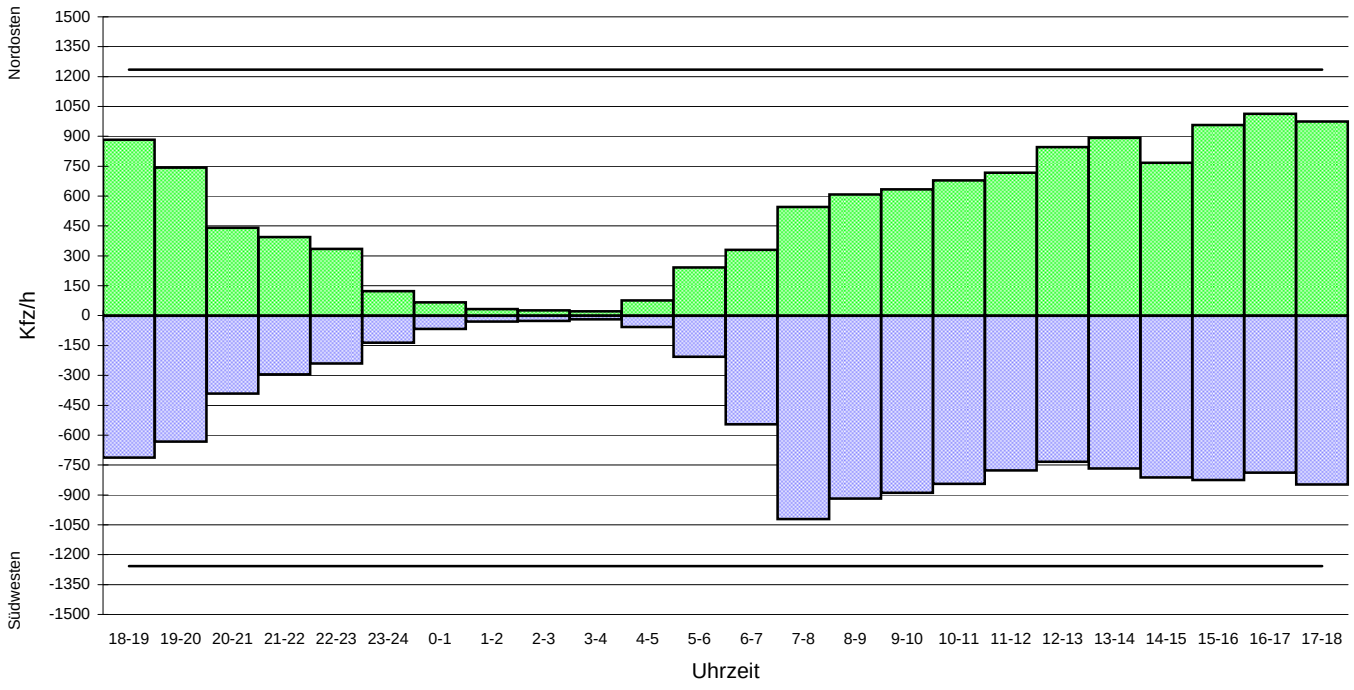
——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Tagesganglinie A3 - Bockelmannstraße



Bockelmannstraße	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	7:30 - 8:30 Uhr		16:30 - 17:30 Uhr	
Nordosten	12.351	440	3,6 %	607	4,9 %	1.013	8,2 %
Südwesten	12.577	435	3,5 %	1.048	8,3 %	812	6,5 %
Querschnitt	24.928	875	3,5 %	1.655	6,6 %	1.825	7,3 %



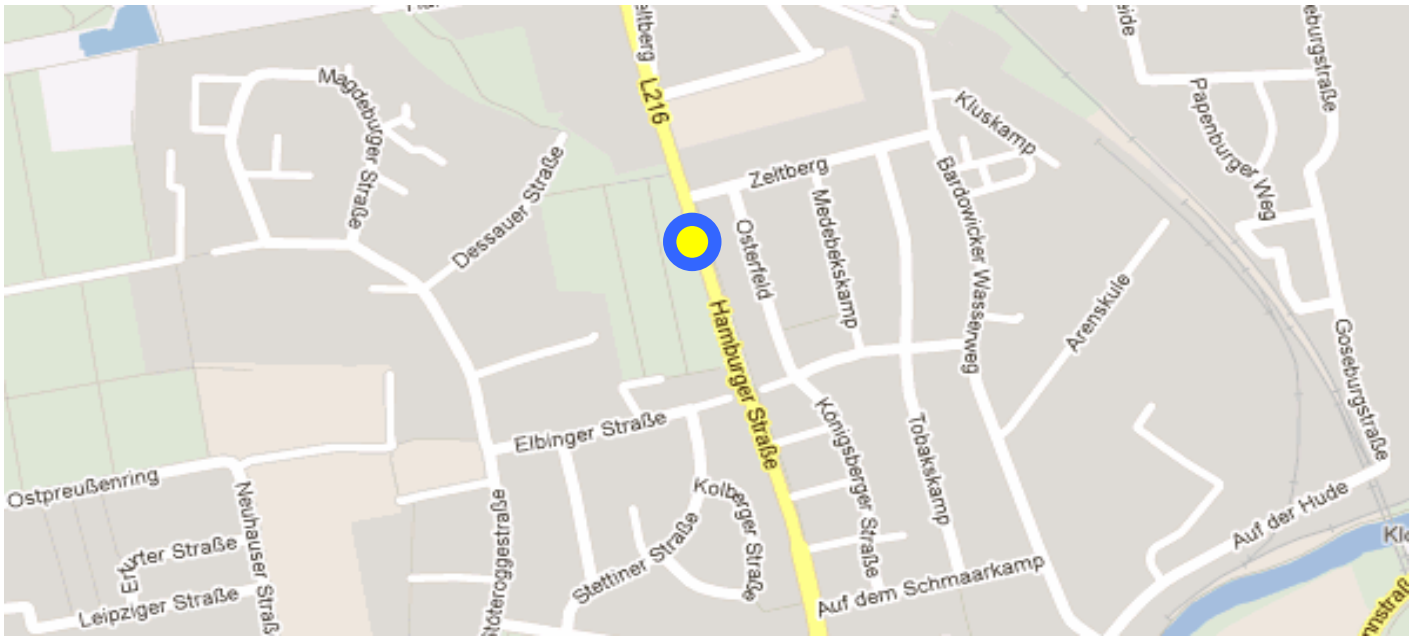
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählung vom 04. und 05.07.2012

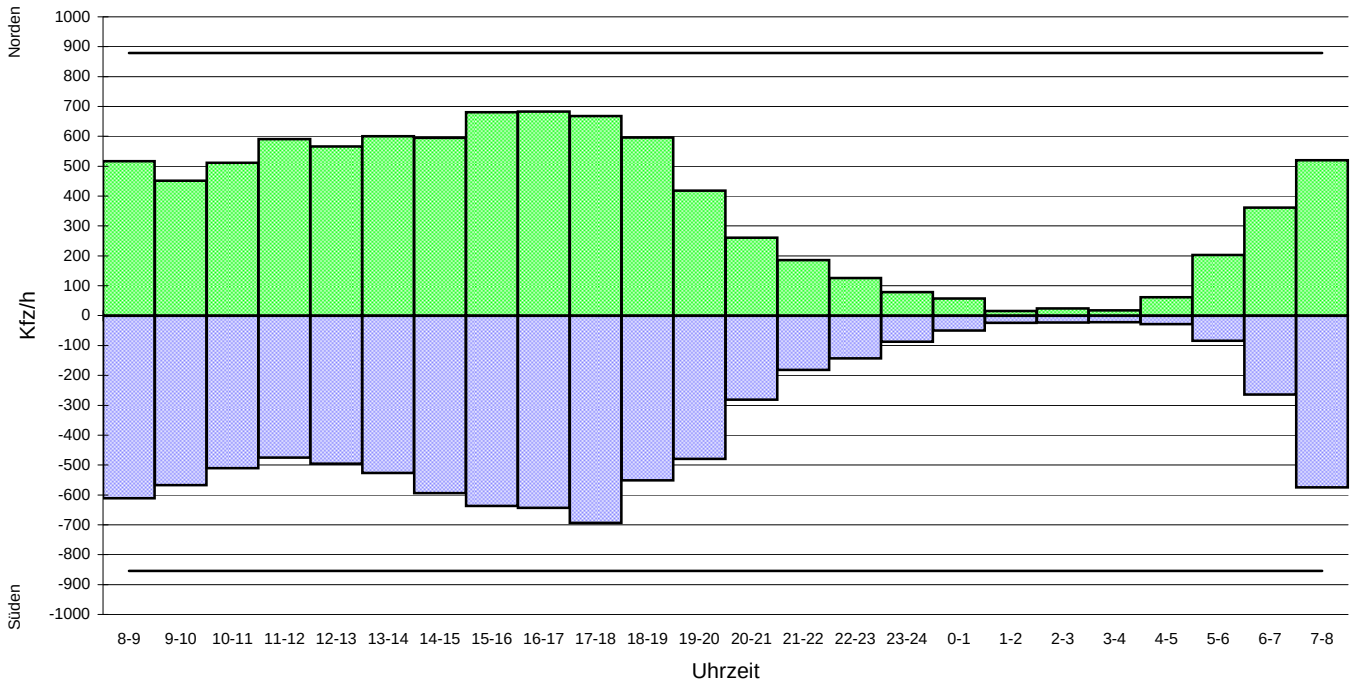
——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Tagesganglinie A4 - Hamburger Straße



Hamburger Straße	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	7:30 - 8:30 Uhr		16:30 - 17:30 Uhr	
Norden	8.792	345	3,9 %	524	6,0 %	700	8,0 %
Süden	8.547	335	3,9 %	624	7,3 %	708	8,3 %
Querschnitt	17.339	680	3,9 %	1.148	6,6 %	1.408	8,1 %



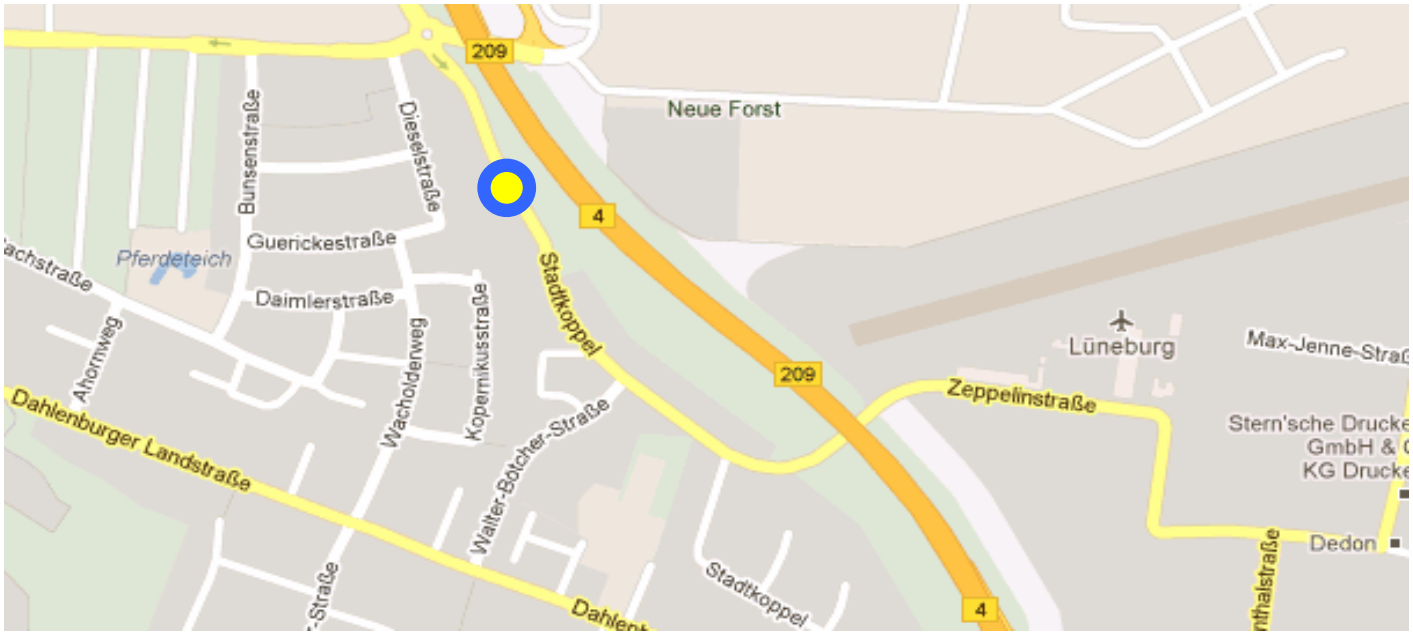
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählung vom 30. und 31.05.2012

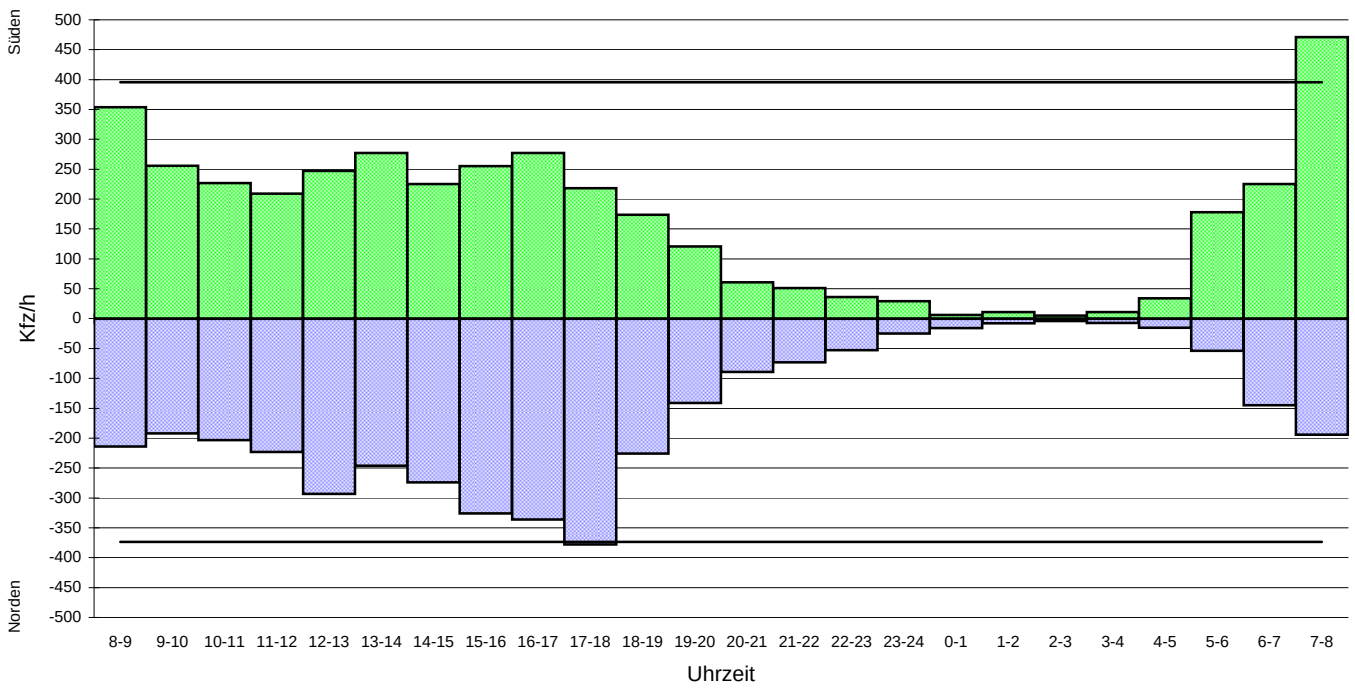
——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Tagesganglinie A5 - Stadtkoppel



Stadtkoppel	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	7:00 - 8:00 Uhr		16:30 - 17:30 Uhr	
Süden	3.958	121	3,1 %	471	11,9 %	256	6,5 %
Norden	3.735	113	3,0 %	194	5,2 %	398	10,7 %
Querschnitt	7.693	234	3,0 %	665	8,6 %	654	8,5 %



Erläuterung:

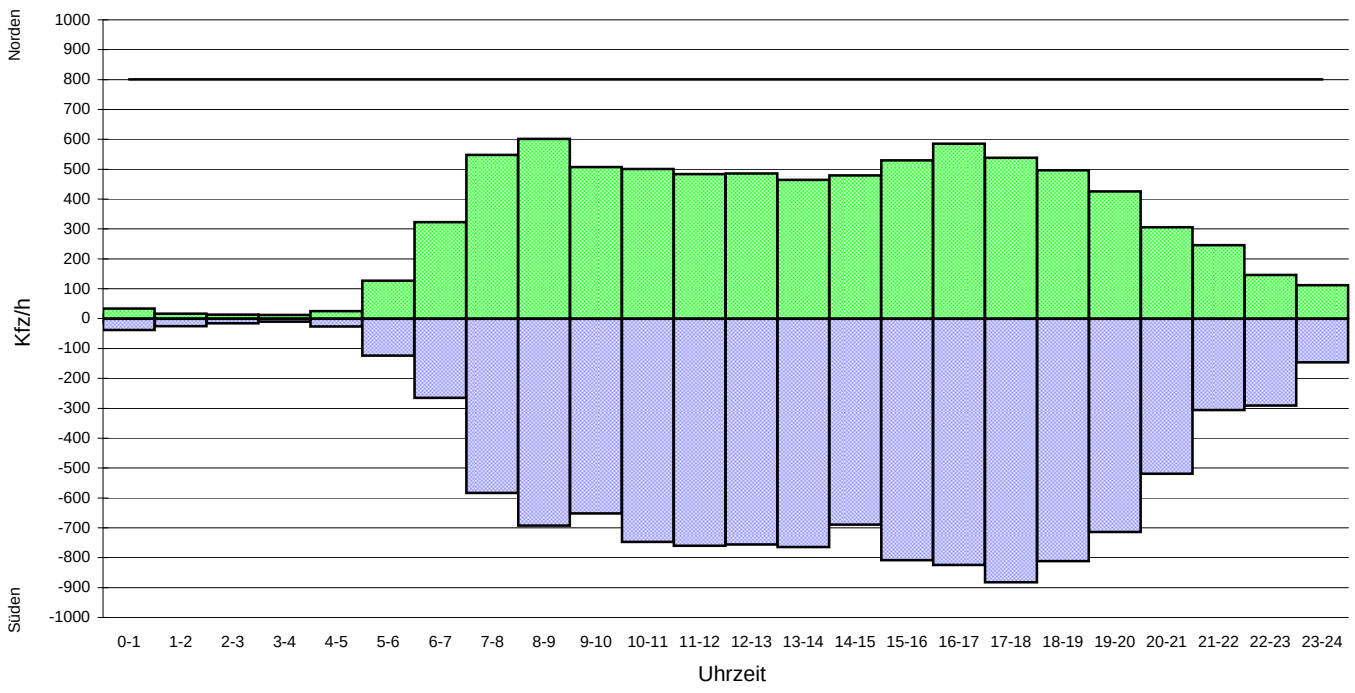
Grundlage: Verkehrszählung vom 30. und 31.05.2012

——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Tagesganglinie A6 - Soltauer Straße

Soltauer Straße	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	07:30 - 08:30 Uhr		17:00 - 18:00 Uhr	
Norden	8.007	278	3,5 %	638	8,0 %	538	6,7 %
Süden	11.449	377	3,3 %	775	6,8 %	882	7,7 %
Querschnitt	19.456	655	3,4 %	1.413	7,3 %	1.420	7,3 %



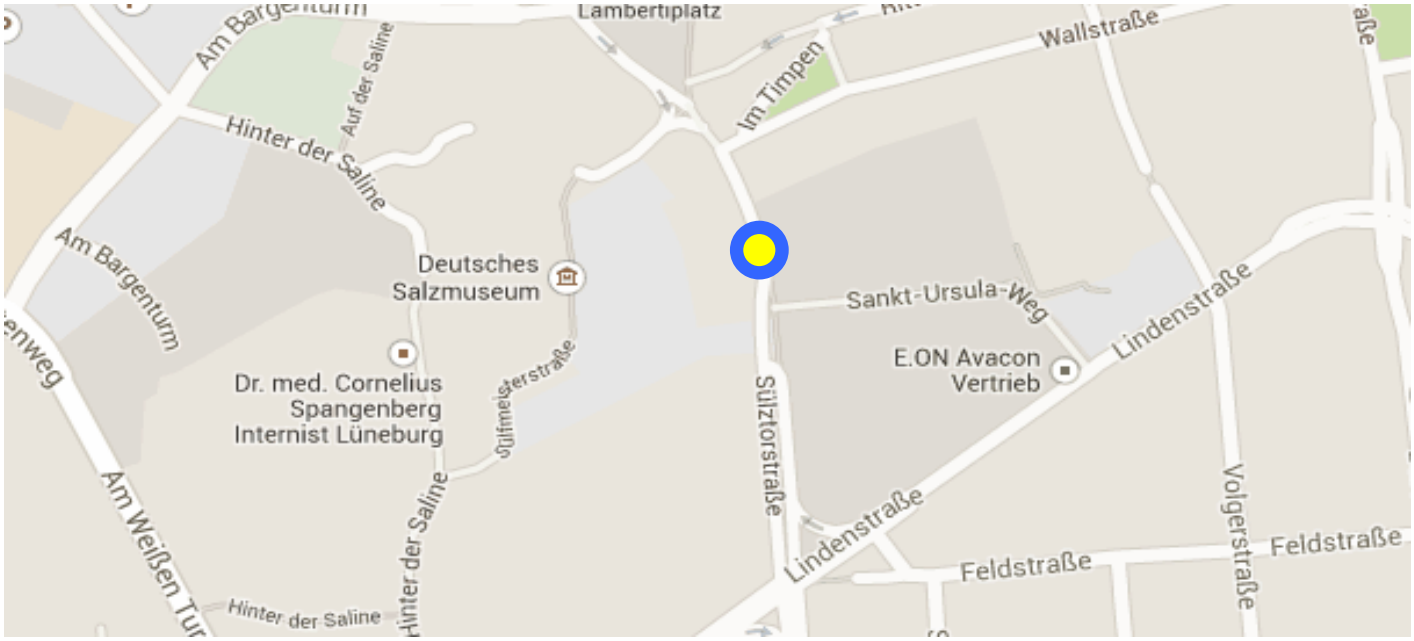
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählung vom 28.09.2011

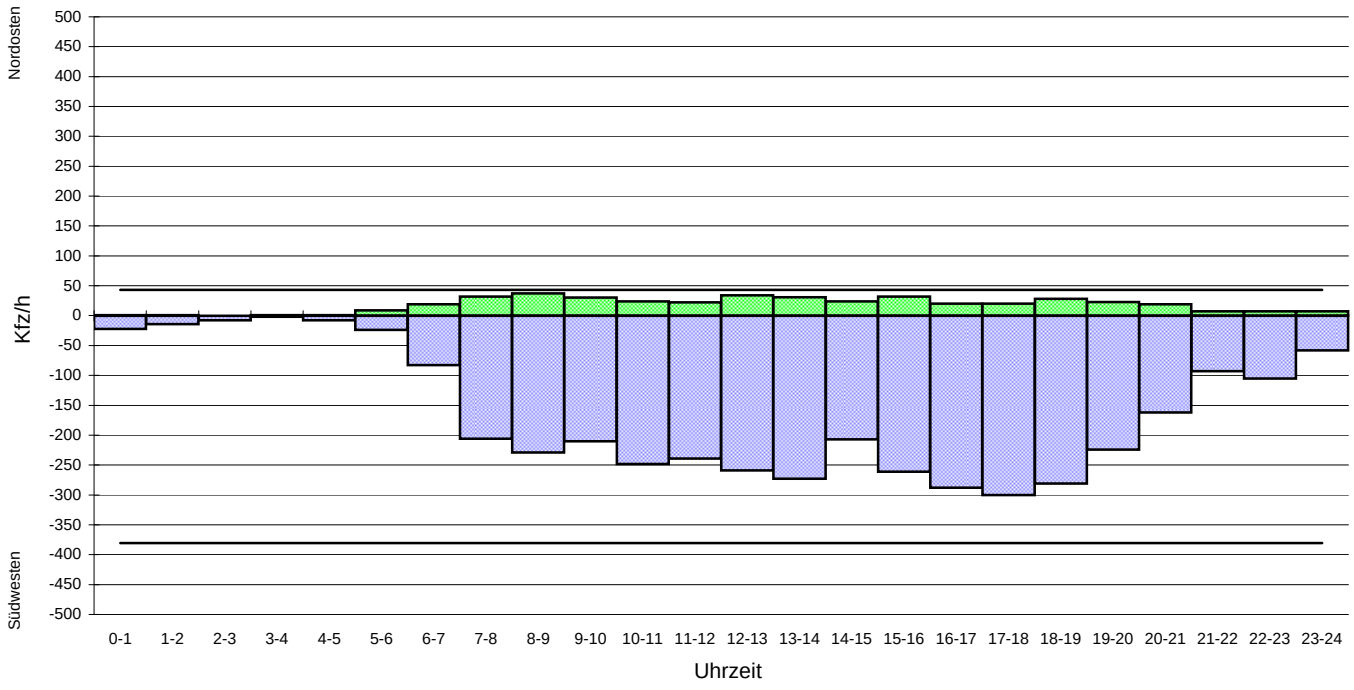
——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Tagesganglinie A7 - Sülztorstraße



Sülztorstraße	Tagesbelastung			Spitzenstunde			
				morgens		nachmittags	
Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Anteil	07:30 - 08:30 Uhr		17:00 - 18:00 Uhr	
Nordosten	429	163	38,0 %	36	8,4 %	20	4,7 %
Südwesten	3.804	319	8,4 %	279	7,3 %	300	7,9 %
Querschnitt	4.233	482	11,4 %	315	7,4 %	320	7,6 %



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählung vom 28.09.2011

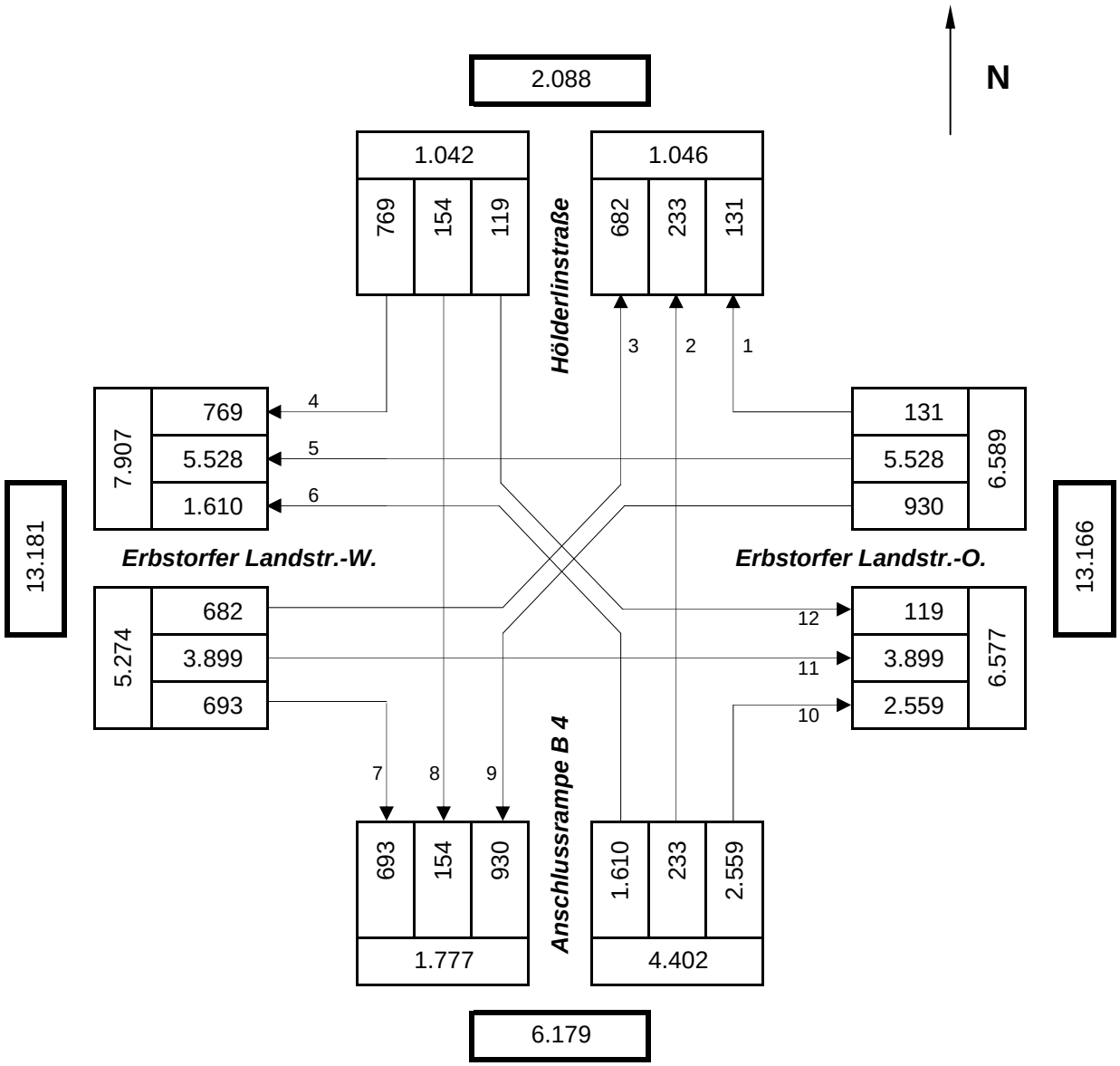
——— 10%-Wert vom Tagesverkehr

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Hölderlinstraße / Erbstorfer Landstr.-W. / Anschlussrampe B 4 / Erbstorfer Landstr.-O.

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung von Donnerstag, 24.05.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 1



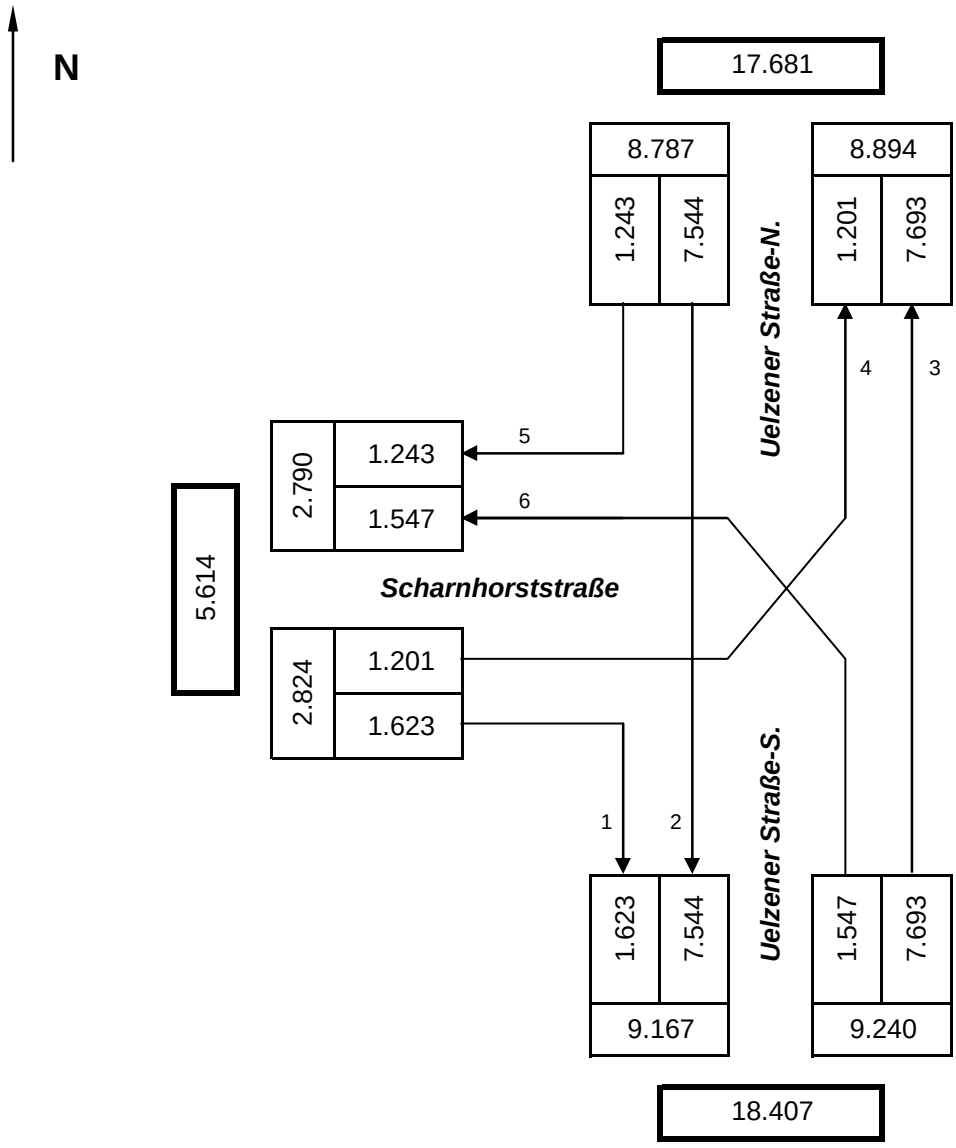
Knotenpunktgesamtbelastung: 17.307

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Uelzener Straße-S. / Uelzener Straße-N. / Scharnhorststraße

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung vom 24.05.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 2



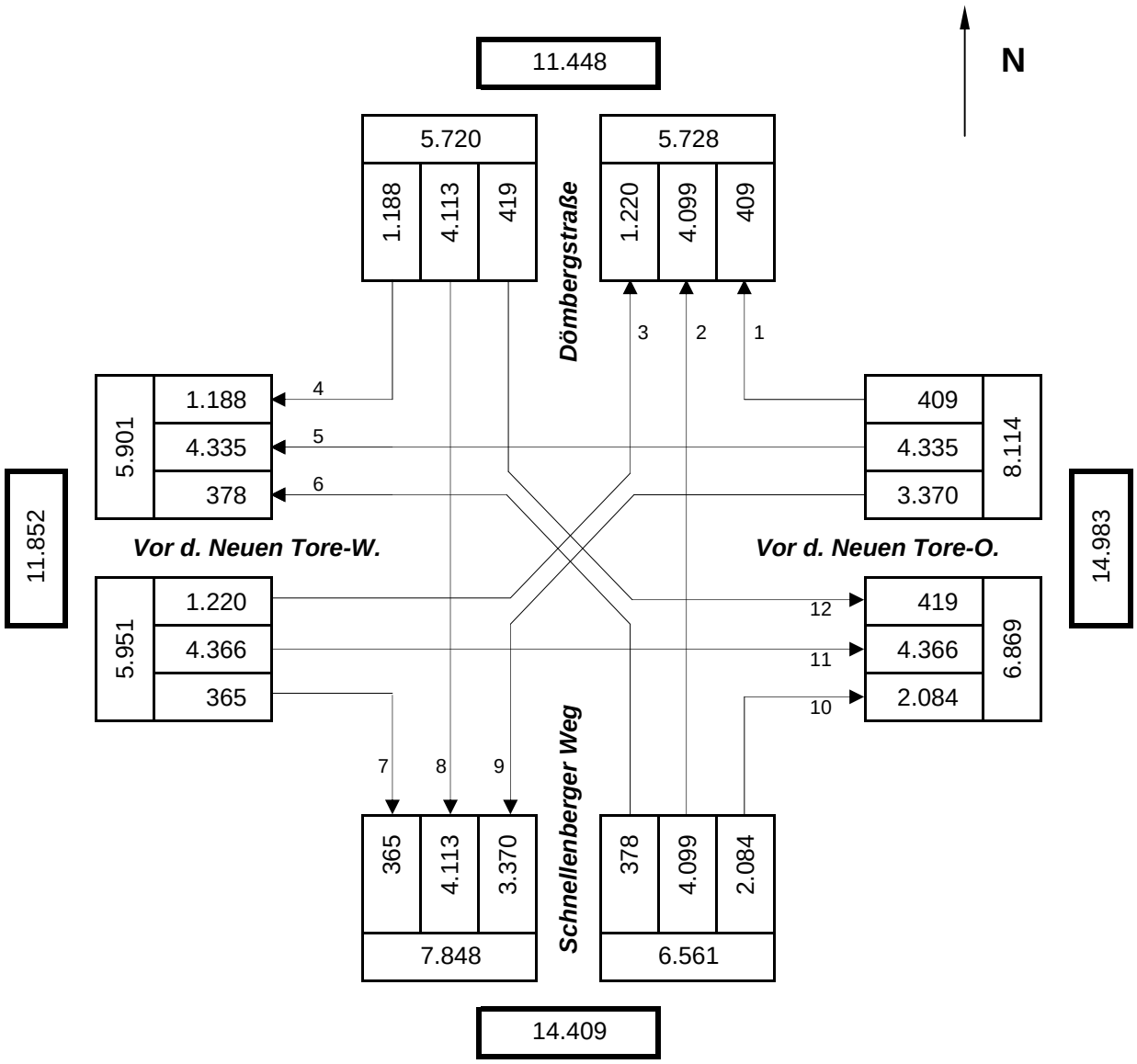
Knotenpunktgesamtbelastung: 20.851

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Dömbergstraße / Vor d. Neuen Tore-W. / Schnellenberger Weg / Vor d. Neuen Tore-O.

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung von Donnerstag, 31.05.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 3



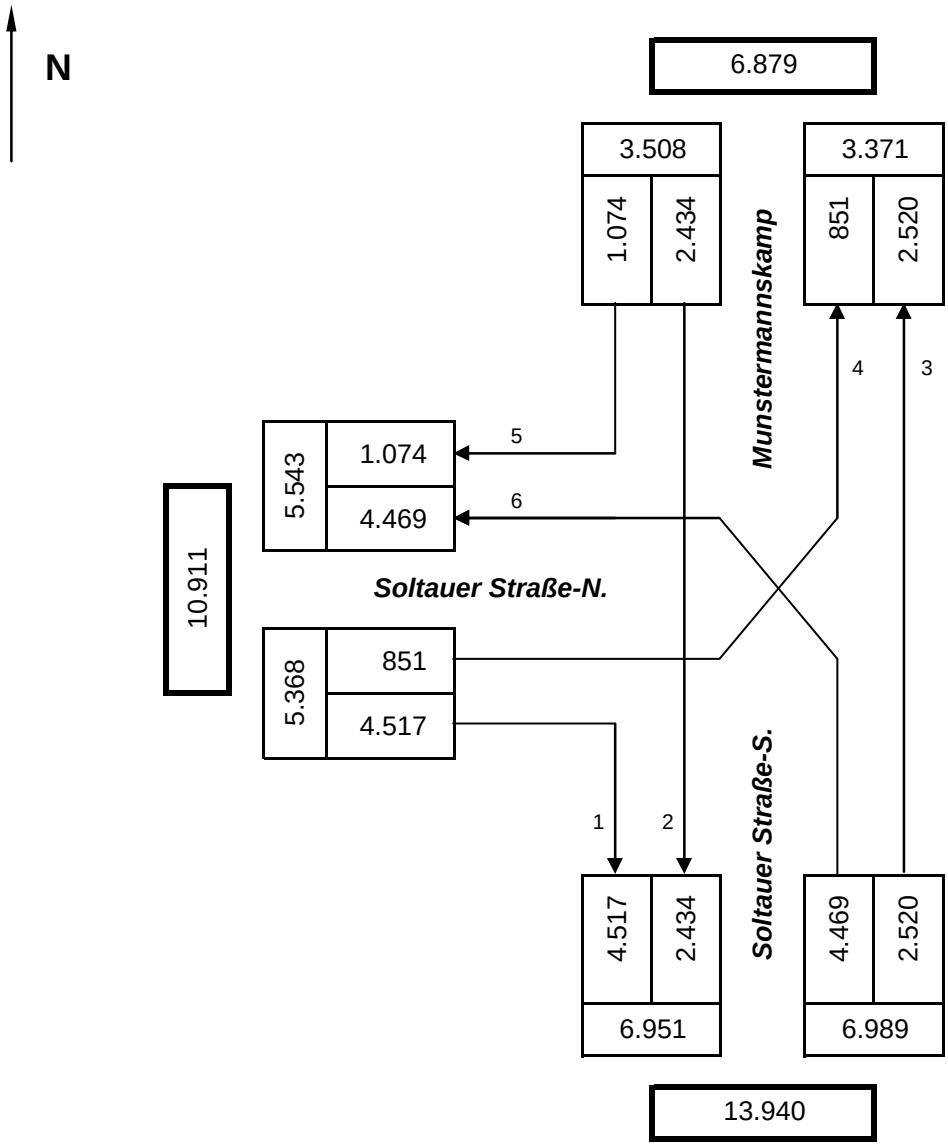
Knotenpunktgesamtbelastung: 26.346

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Soltauer Straße-S. / Munstermannskamp / Soltauer Straße-N.

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung vom 31.05.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 4



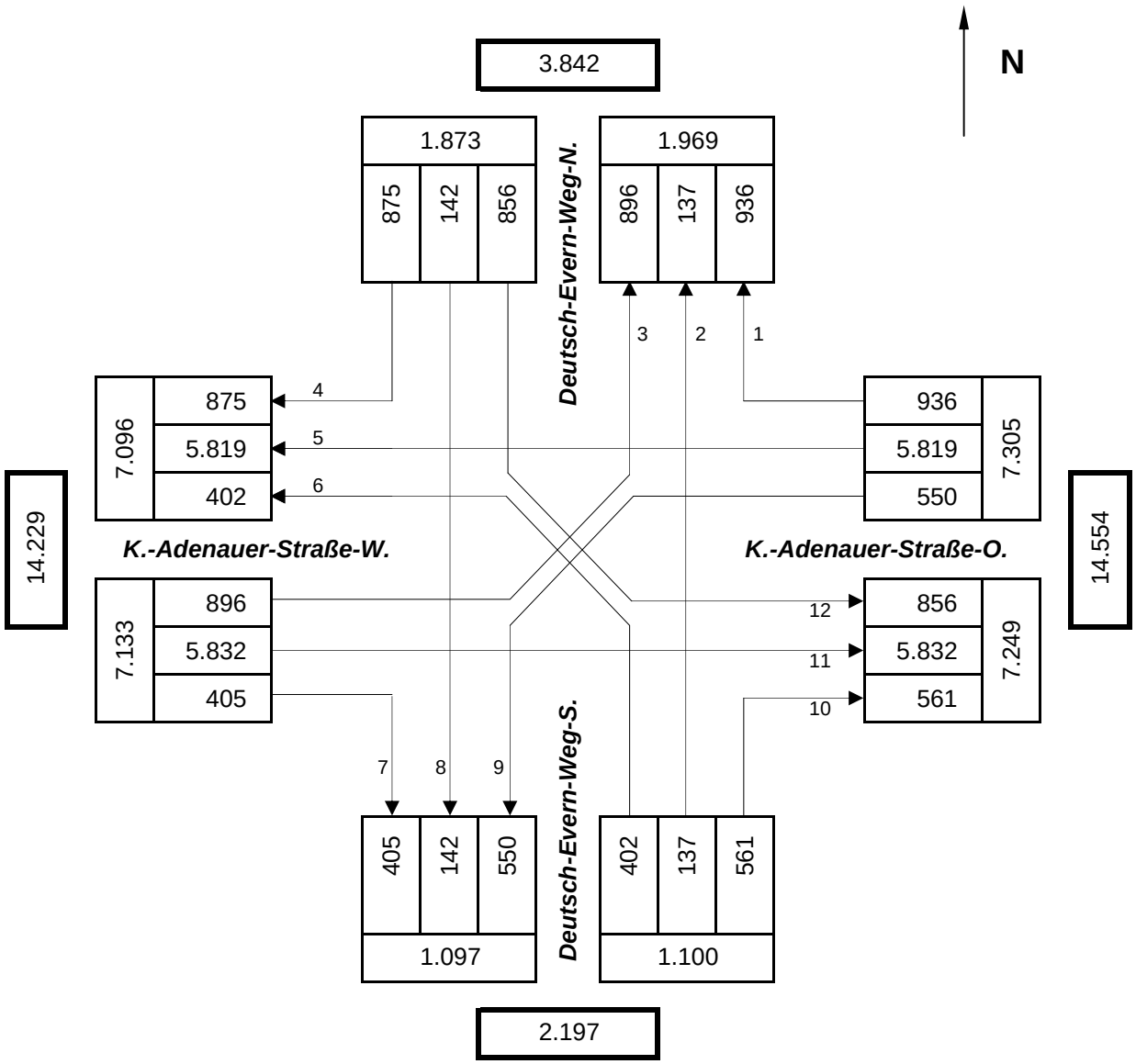
Knotenpunktgesamtbelastung: 15.865

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Deutsch-Evern-Weg-N. / K.-Adenauer-Straße-W. / Deutsch-Evern-Weg-S. / K.-Adenauer-Straße-O.

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung von Dienstag, 05.06.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 5



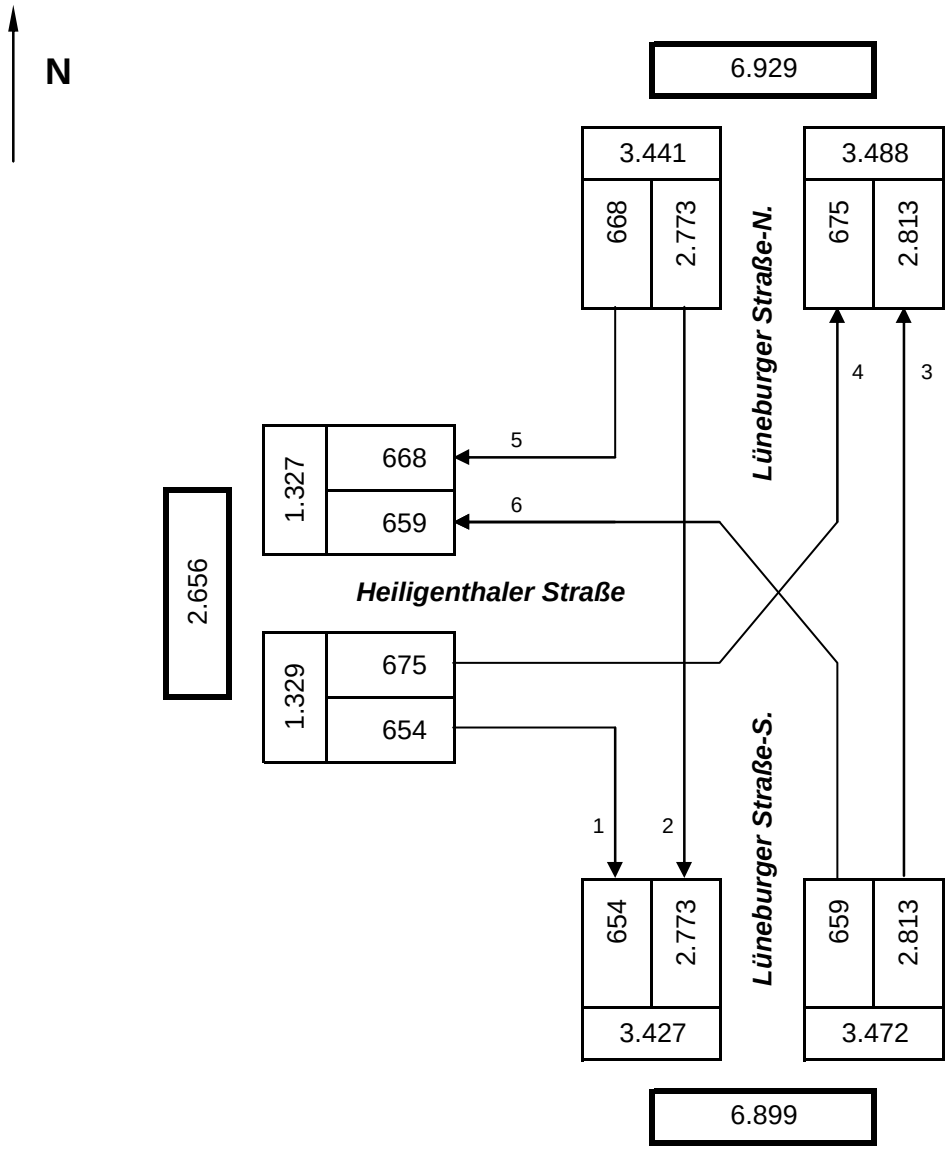
Knotenpunktgesamtbelastung: 17.411

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Lüneburger Straße-S. / Lüneburger Straße-N. / Heiligenthaler Straße

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung vom 05.06.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 6



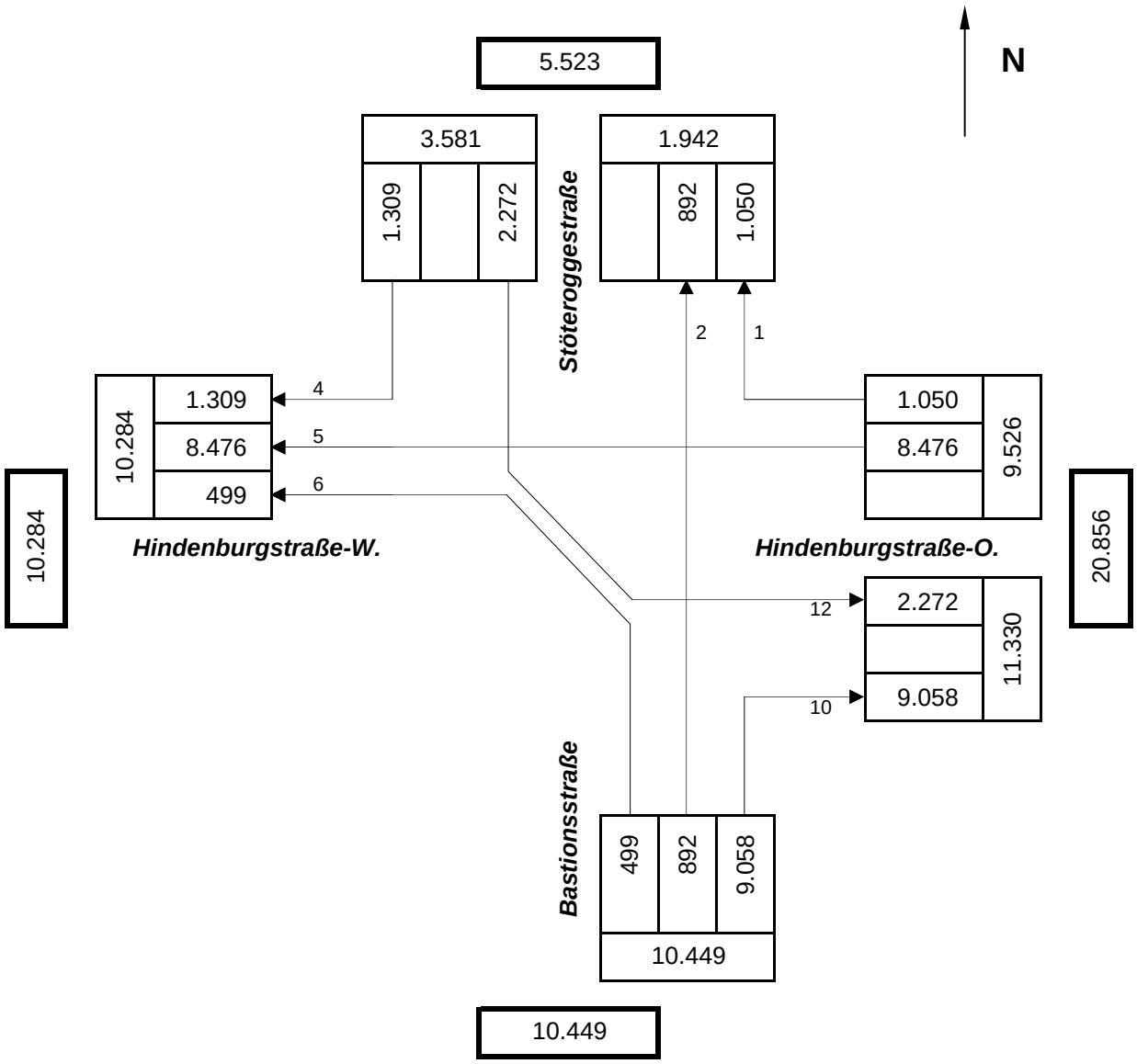
Knotenpunktgesamtbelastung: 8.242

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Stöteroggestraße / Hindenburgstraße-W. / Bastionsstraße / Hindenburgstraße-O.

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung von Donnerstag, 07.06.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 7



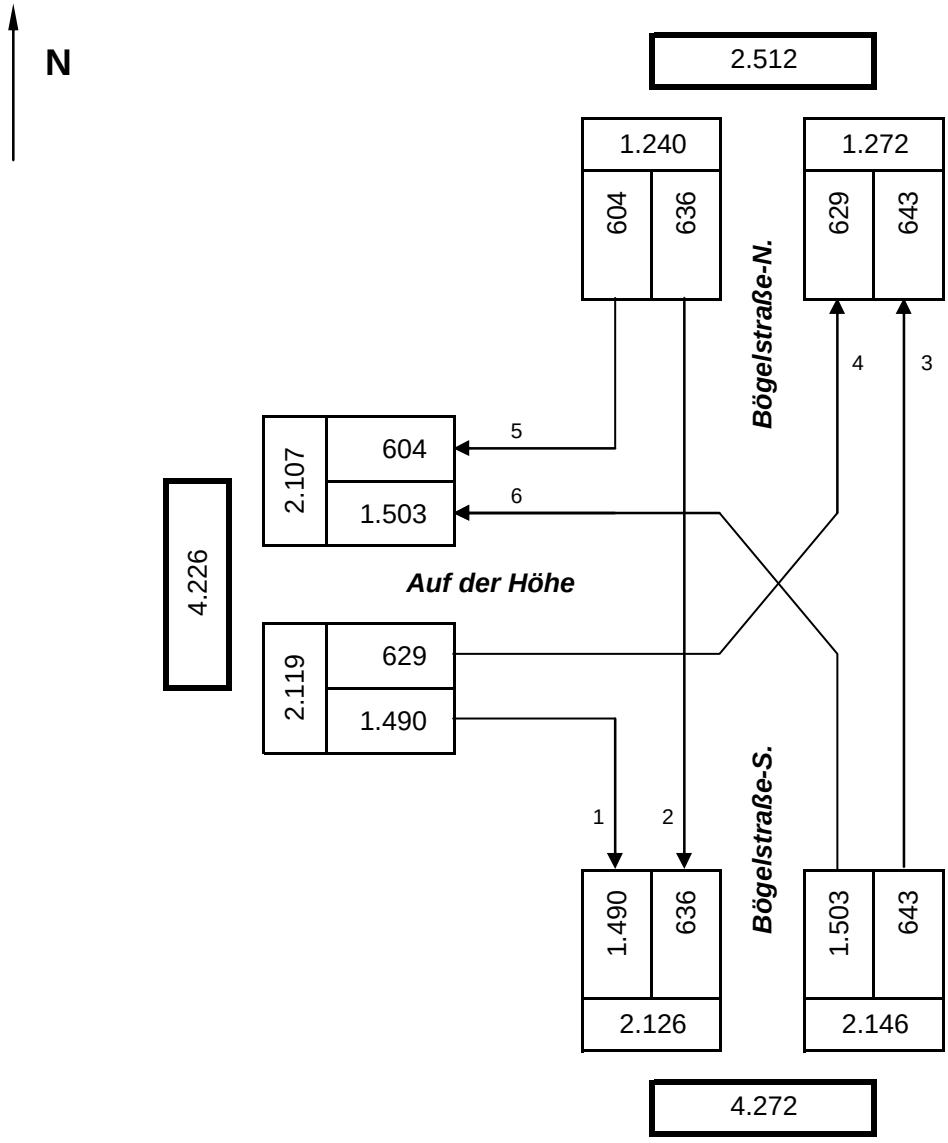
Knotenpunktgesamtbelastung: 23.556

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Bögelstraße-S. / Bögelstraße-N. / Auf der Höhe

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung vom 31.05.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 8



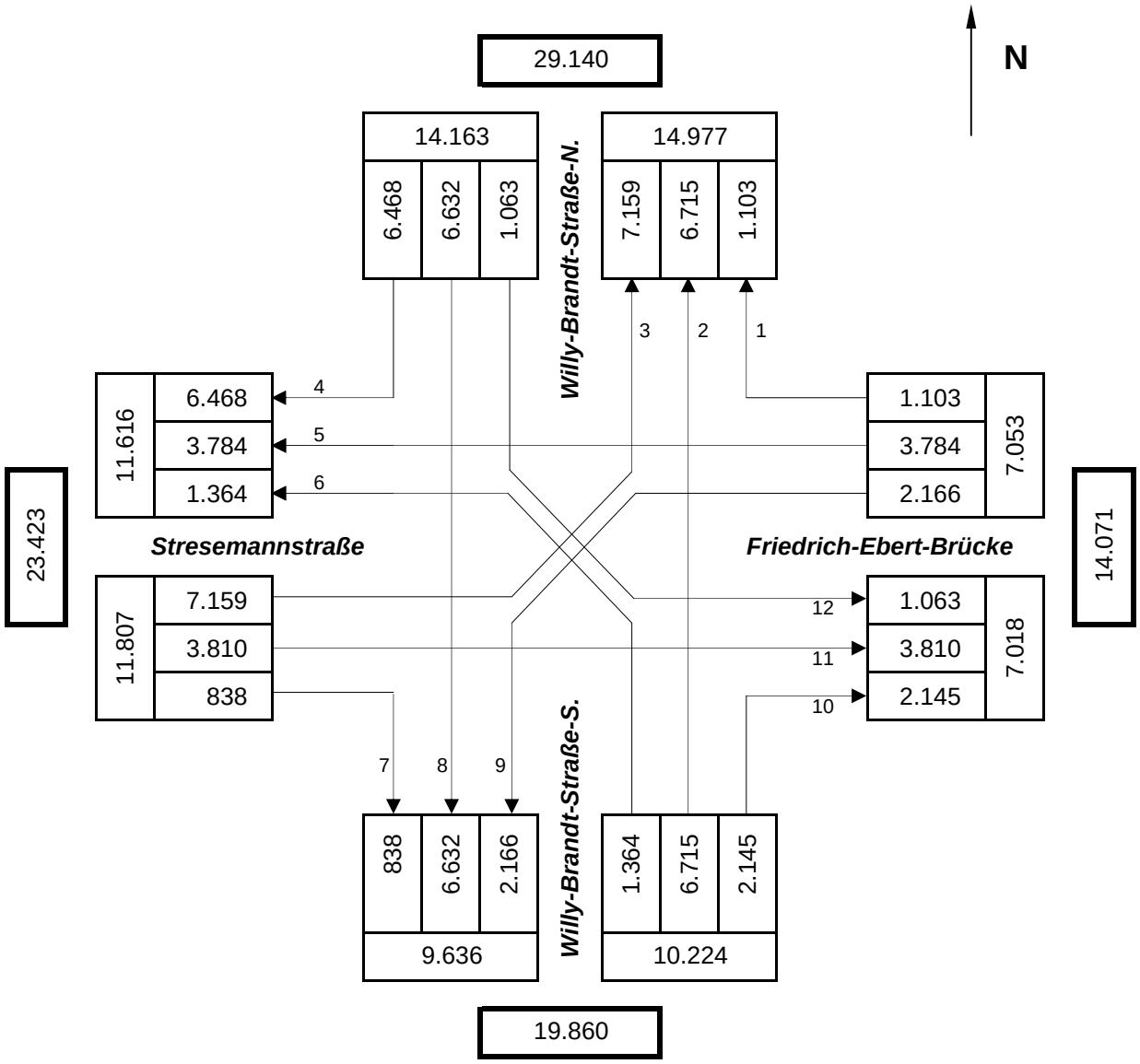
Knotenpunktgesamtbelastung: 5.505

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Willy-Brandt-Straße-N. / Stresemannstraße / Willy-Brandt-Straße-S. / Friedrich-Ebert-Brücke

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung von Dienstag, 05.06.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 9



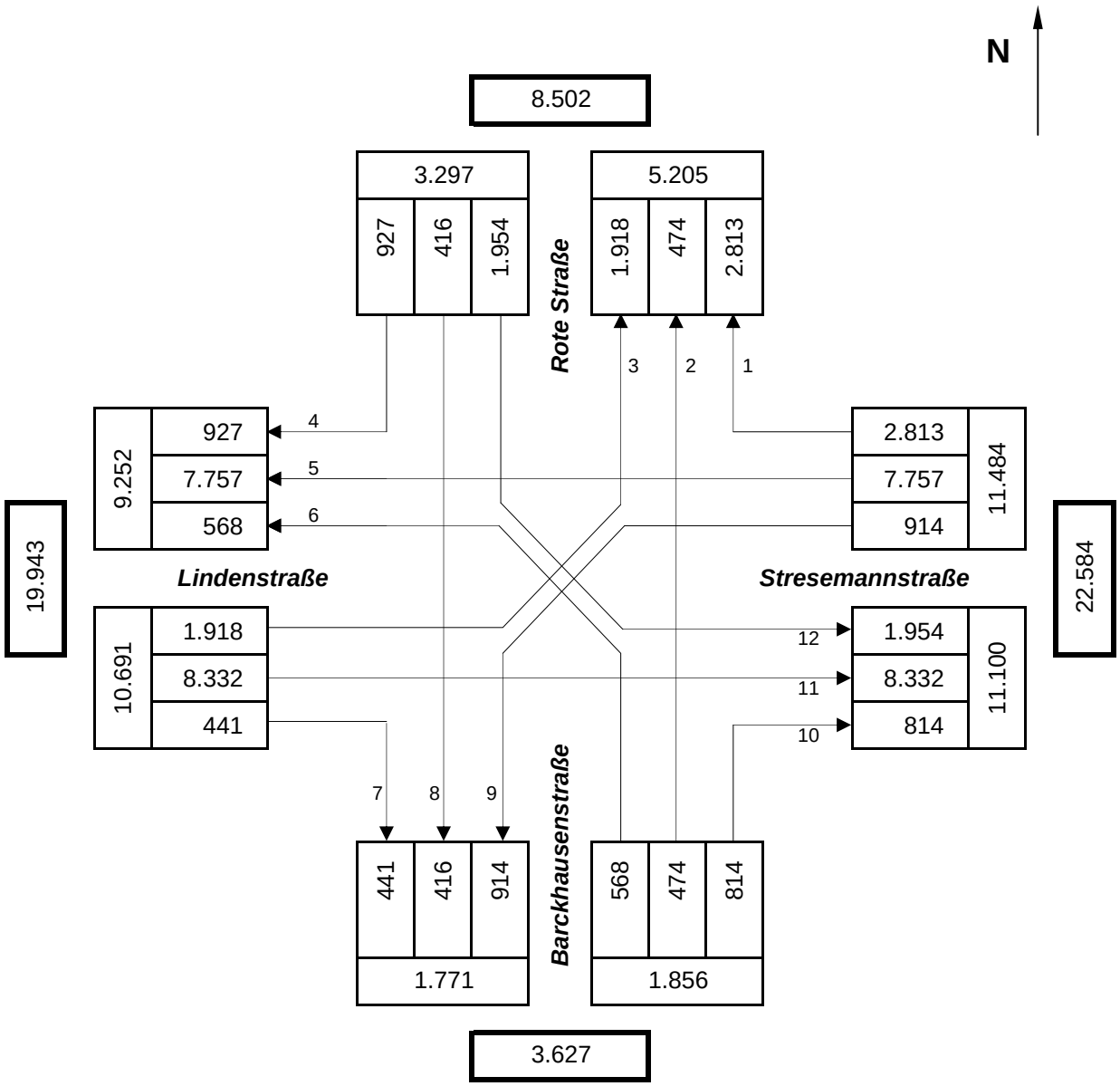
Knotenpunktgesamtbelastung: 43.247

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Rote Straße / Lindenstraße / Barckhausenstraße / Stresemannstraße

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung von Donnerstag, 05.07.2012
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 10



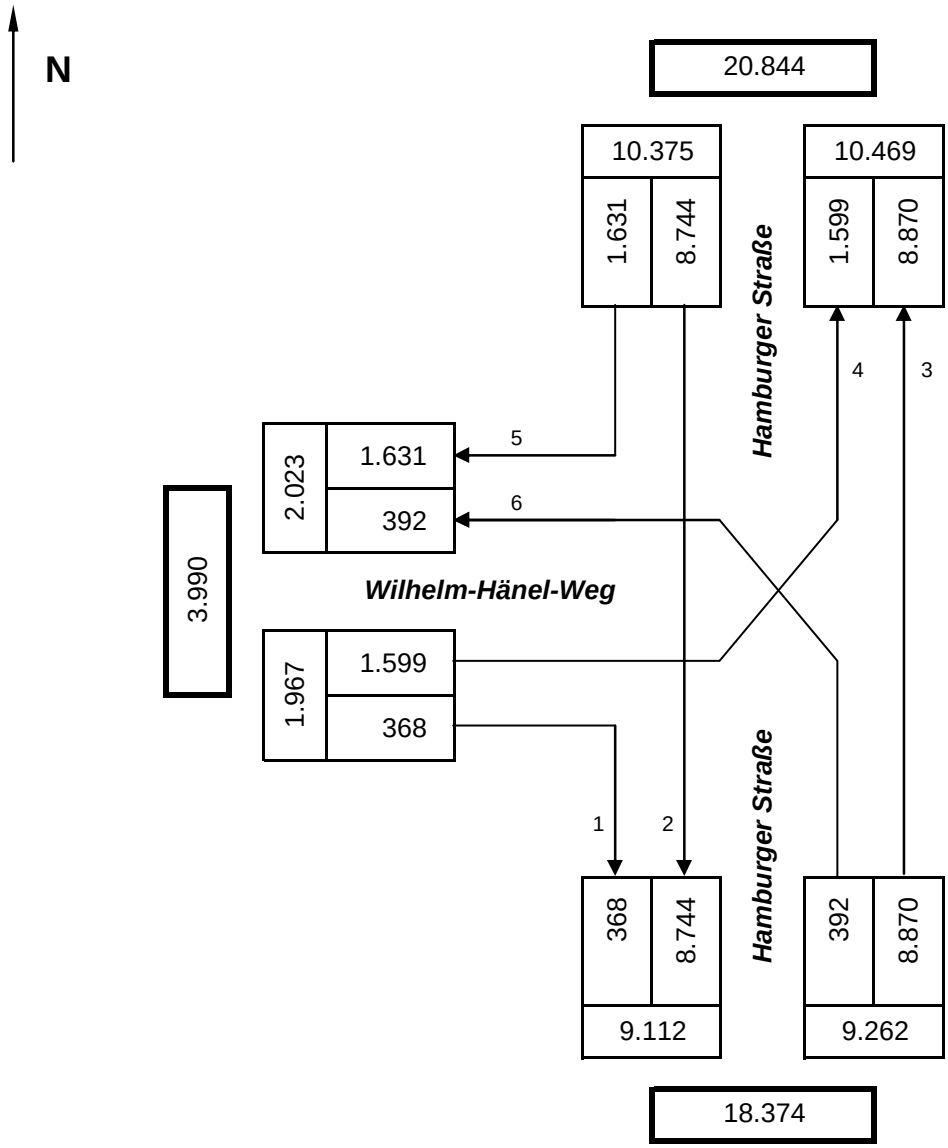
Knotenpunktgesamtbelastung: 27.328

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Hamburger Straße / Wilhelm-Hänel-Weg

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung vom 03.03.2011
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 06:30 - 08:30 Uhr und 14:30 - 18:30 Uhr
	Zählstelle 61



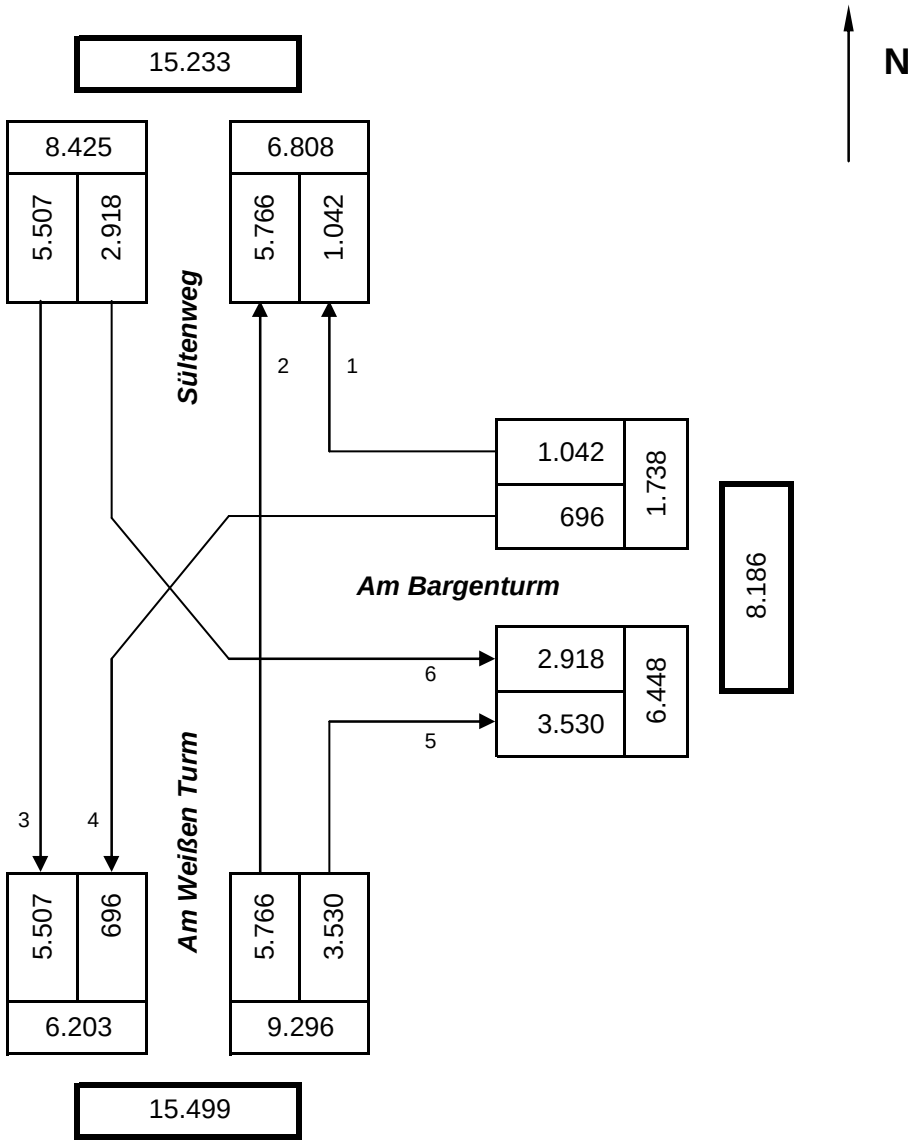
Knotenpunktgesamtbelastung: 21.604

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de

Knotenpunkt Sültenweg / Am Weißen Turm / Am Bargenturm

Knotenstrombelastungen - Tageswerte

Grundlage:	Verkehrszählung vom 29.09.2011
Belastungsangaben in:	Kfz / 24 Std.
Bemerkungen:	Zählzeit von 07:00 - 10:00 Uhr und 15:00 - 18:00 Uhr
	Zählstelle 71



Knotenpunktgesamtbelastung: 19.459

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover
Tel.: 0511 / 57 10 79, Fax: 0511 / 56 34 43
www.ig-schubert.de, info@ig-schubert.de