

## **ANLAGE 1**

Vorgang zur Vorlagennummer 028/02  
Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg  
im Jahr 2002

61

**STADT LÜNEBURG  
DER OBERBÜRGERMEISTER**

Vorlage-Nr. **028/02**

Bereich 62, Verwaltung,  
Wohnbauförderung  
Herr Bente 605010

Datum:  
10.01.2002

**Beschlußvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

Berichtersteller/in:  
VI

Datum: Unterschrift

*[Handwritten Signature]* 13/01/02

Betrifft:  
**45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

Beratungsfolge:			
Top	Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
6.1	Ö	28.01.02	Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung
8	NÖ	29.01.02	Verwaltungsausschuss

**Sachverhalt:**

In der Stadt Lüneburg besteht weiterhin ein erheblicher Bedarf an gewerblich nutzbaren Baugrundstücken. Es bietet sich daher an, die unmittelbar östlich an das Gebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 103/1 „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“ angrenzende Fläche „Hohes Feld“ einer entsprechenden baulichen Nutzung zuzuführen.

Diese Fläche ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben, wird z. Zt. im wesentlichen landwirtschaftlich genutzt und im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt als Fläche für die Forst- bzw. Landwirtschaft dargestellt. Eine gewerbliche Nutzung ist aufgrund dieser planerischen Vorgaben z. Zt. nicht zulässig. Vielmehr ist es zunächst erforderlich, die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch eine entsprechende 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ sowie die parallele Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ zu schaffen.

Es ist beabsichtigt, im Flächennutzungsplan insbesondere gewerbliche Bauflächen darzustellen. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit wird im Zuge der Planungen erfolgen.

Als 1. Verfahrensschritt zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ ist zunächst der Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschluss im Sinne von § 2 Abs. 1 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) zu fassen. Ferner kann über die Art



**Beratungsergebnis:**

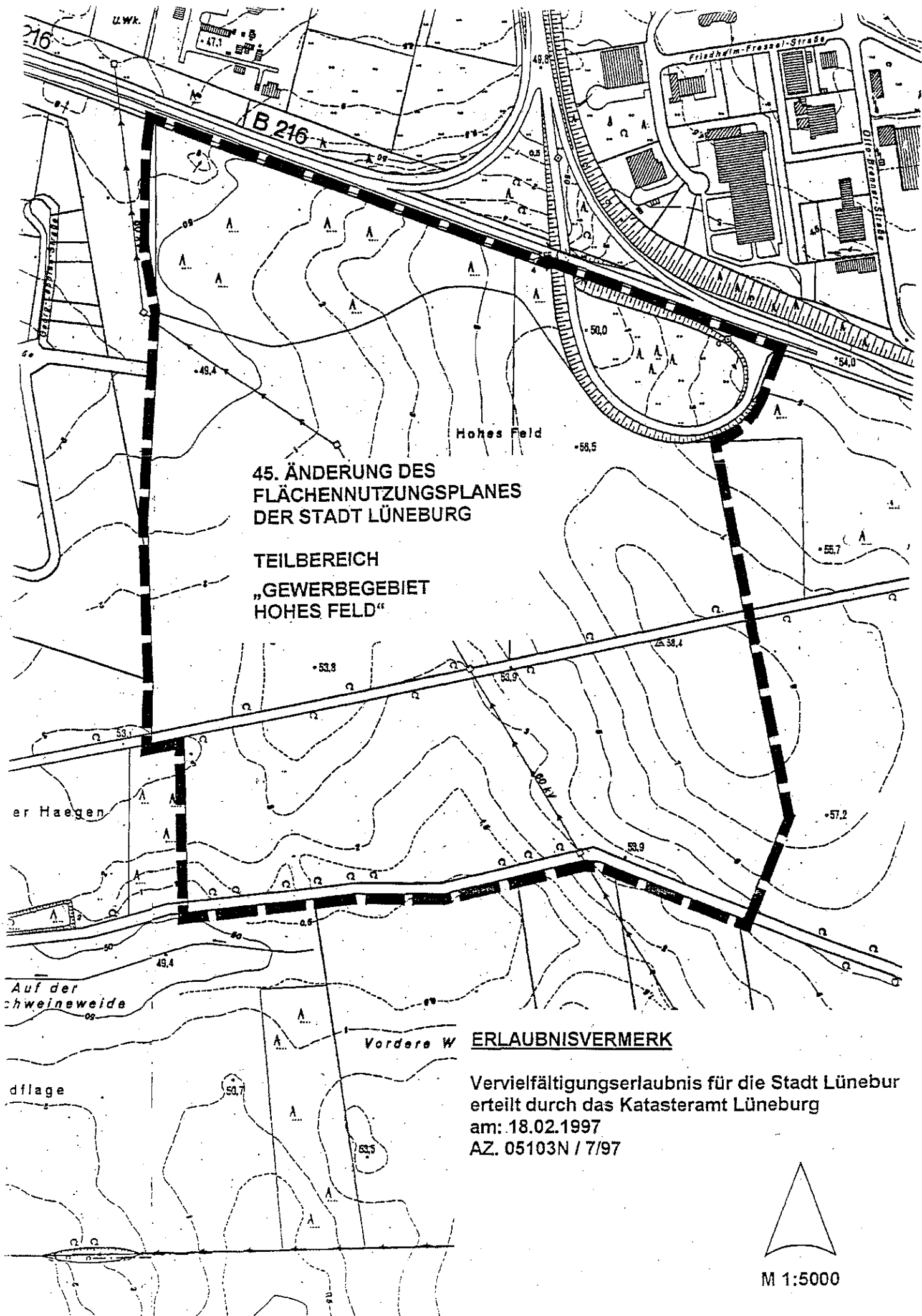
	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Be- schluß- entwurf	abweichende(r) Empf /Beschluß	Unterschr. des Proto- kollf.
1	21.02	8		10 / 1 (Weisung) / -	X		<i>[Signature]</i>
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche: Anhörung/Beteiligung erforderlich:

\_\_\_\_\_ Ortsrat:

\_\_\_\_\_ Ortsvorsteher/in:

Auszüge an folgende Bereiche bzw. Fachbereiche: 6/61, 6/62

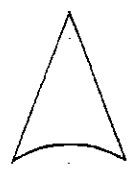


**45. ÄNDERUNG DES  
FLÄCHENNUTZUNGSPLANES  
DER STADT LÜNEBURG**

**TEILBEREICH  
„GEWERBEGEBIET  
HOHES FELD“**

**ERLAUBNISVERMERK**

Vervielfältigungserlaubnis für die Stadt Lüneburg  
erteilt durch das Katasteramt Lüneburg  
am: 18.02.1997  
AZ. 05103N / 7/97



M 1:5000

Übersicht zum Bearbeitungsstand des Bauleitplanverfahrens

<input checked="" type="checkbox"/>	Flächennutzungsplan	45. Änderung für den Teilbereich Gewerbegebiet Hohlfeld	
<input type="checkbox"/>	Bebauungsplan Nr.		
<input type="checkbox"/>	Voruntersuchung/Strukturkonzept		
<input checked="" type="checkbox"/>	Aufstellungs-/Änderungsbeschluss	ABS VA	28.1.02 29.1.02
<input checked="" type="checkbox"/>	Frühzeitige Bürgerbeteiligung		29.1.02 Beschlussfassung
<input type="checkbox"/>	Frühzeitige TöB-Beteiligung		
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Entwurf		
<input type="checkbox"/>	Förmli. Beteiligung der TöB		
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Auslegungsentwurf		
<input type="checkbox"/>	Beschlussfassung	ABS VA	
<input type="checkbox"/>	Offenlegung	vom bis	
<input type="checkbox"/>	Auswertung der Anregungen		
<input type="checkbox"/>	Satzungsentwurf		
<input type="checkbox"/>	Beschluss über Anregungen, Satzungs-/Feststellungsbeschluss (Planreife i.S.v. § 33 BauGB)	ABS VA RAT	
<input type="checkbox"/>	Ggf. Anzeige/Genehmigungsantrag		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Stellungnahme/Genehmigung		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Beitrittsbeschluss	ABS VA RAT	
<input type="checkbox"/>	Öffentl. Bekanntmachung/Rechtskraft		

**AUSZUG**

aus der Niederschrift über die 3. Sitzung des  
Verwaltungsausschusses am 29.01.2002

**TOP 8 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

Ohne weitere Beratung fasst der Verwaltungsausschuss bei 10 Ja-Stimmen und 1 Gegenstimme (Ratsherr MEIHSIES) folgenden Beschluss:

1. Der Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg für den in der Anlage zur Originalbeschlussvorlage zeichnerisch beschriebenen Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ ist gem. § 2 Abs. 1 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) in einem 45. Änderungsverfahren zu ändern. Ziel der Planungen ist insbesondere die Darstellung von gewerblichen Bauflächen.
2. Im Rahmen des Verfahrens zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorentwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

(61) 62)

*JH* 22.4.02

Die Richtigkeit des Auszuges  
wird beglaubigt:

Lüneburg,

22.4.02

*Köllman*

## **ANLAGE 2**

Vorgang zur Vorlagennummer 029/02  
Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg  
im Jahr 2002



61

**STADT LÜNEBURG  
DER OBERBÜRGERMEISTER**

Vorlagen-Nr. **029/02**

Bereich Verwaltung,  
Wohnbauförderung  
Herr Bente 605020

Datum:  
10.01.2002

**Beschlußvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

Berichtersteller/in:  
VI

Datum: Unterschrift  
*[Handwritten Signature]* **13/01/02**

Betrifft:  
**Bebauungsplan Nr.103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“; Aufstellungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

**Beratungsfolge:**

Top	Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
6.2	Ö	28.01.02	Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung
9	NÖ	29.01.02	Verwaltungsausschuss

**Sachverhalt:**

In der Stadt Lüneburg besteht weiterhin ein erheblicher Bedarf an gewerblich nutzbaren Baugrundstücken. Es bietet sich daher an, die unmittelbar östlich an das Gebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“ angrenzende Fläche „Hohes Feld“ einer entsprechenden baulichen Nutzung zuzuführen.

Diese Fläche ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben, wird z. Zt. im wesentlichen landwirtschaftlich genutzt und im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt als Fläche für die Forst- bzw. Landwirtschaft dargestellt. Eine gewerbliche Nutzung ist aufgrund dieser planerischen Vorgaben z. Zt. nicht zulässig. Vielmehr ist es zunächst erforderlich, die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch eine entsprechende 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ sowie die parallele Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ zu schaffen.

Es ist beabsichtigt, im Bebauungsplan insbesondere Gewerbegebiete festzusetzen. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit wird im Zuge der Planungen erfolgen.

Als 1. Verfahrensschritt zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ ist zunächst der Aufstellungsbeschluss im Sinne von § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) zu fassen. Ferner kann über die Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB beschlossen werden.

Zeichnerische Beschreibung des Geltungsbereiches und Verfahrensübersicht sind Bestandteile der Sitzungsvorlage.

### Beschlussvorschlag:

1. Der Verwaltungsausschuss beschließt gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB), den Bebauungsplan Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ aufzustellen. Der Geltungsbereich ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben. Ziel der Planungen ist insbesondere die Festsetzung von Gewerbegebieten.
2. Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorentwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

### Finanzielle Auswirkungen:

#### **Kosten (in DM)**

a) für die Erarbeitung der Vorlage:

200,--

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten

d) Haushaltsrechtlich gesichert

Ja


Nein

Haushaltsstelle:

Haushaltsjahr:

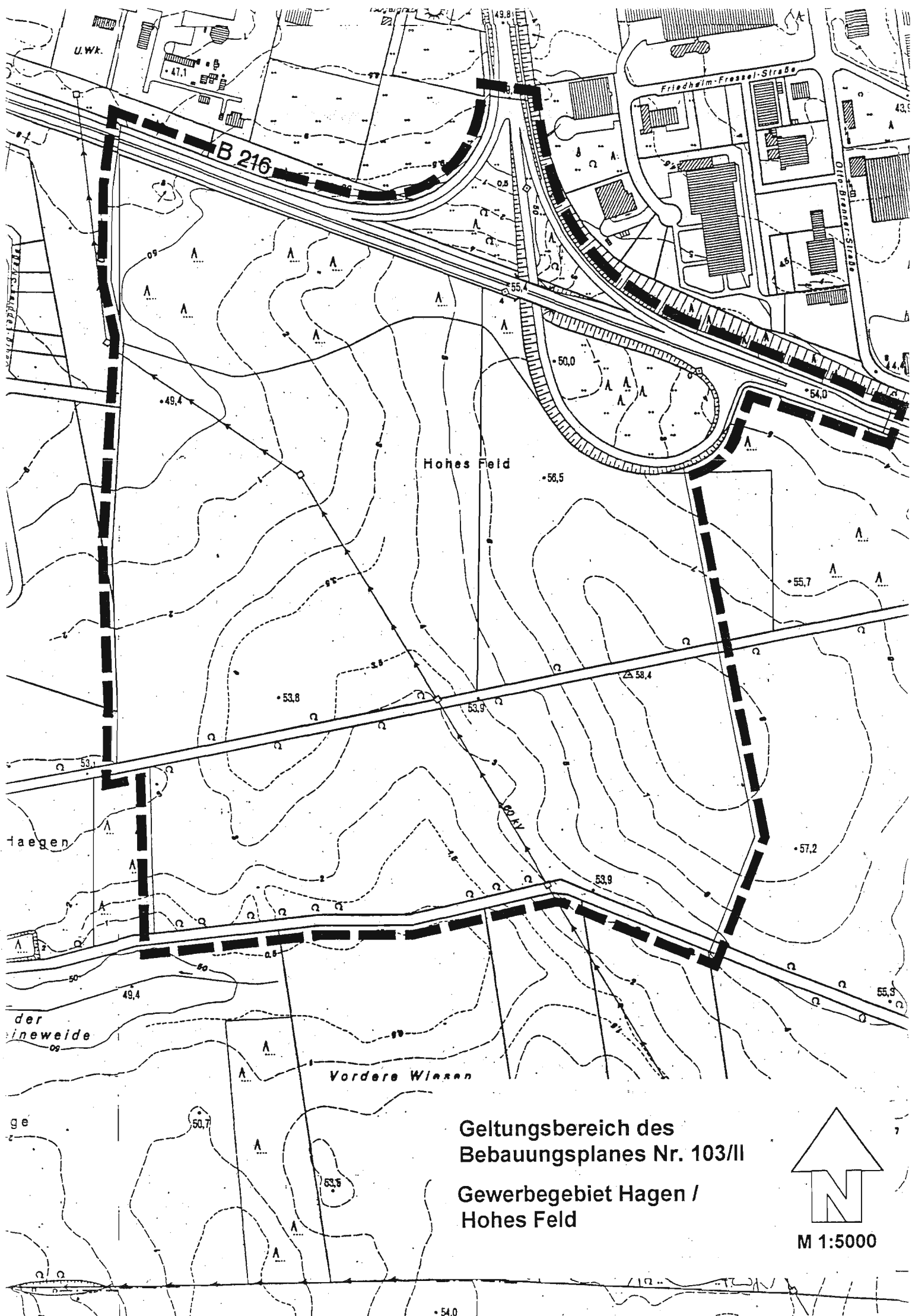
e) mögliche Einnahmen

**Beratungsergebnis:**

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltungen	lt. Be- schluß- entwurf	abweichende(r) Empf /Beschuß	Unterschr. des Proto- kollf.
1	29.1.02	9		10/1 (Mehrheit) -	X		
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche: Anhörung/Beteiligung erforderlich:  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ Ortsrat:  
 \_\_\_\_\_ Ortsvorsteher/in:

Auszüge an folgende Bereiche bzw. Fachbereiche: 6/61, 6/62



B 216

Friedhelm-Fressel-Straße

Otto-Steiner-Straße

Hohes Feld

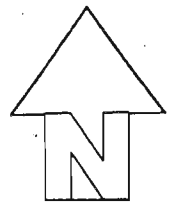
taegen

der ineweide

Vordere Wiesen

Geltungsbereich des  
Bebauungsplanes Nr. 103/II

Gewerbegebiet Hagen /  
Hohes Feld



M 1:5000

• 54.0

## Übersicht zum Bearbeitungsstand des Bauleitplanverfahrens

<input type="checkbox"/>	<b>Flächennutzungsplan</b>								
<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Bebauungsplan Nr. 103/II</b>	<i>Gewerbegebiet Hagen / Hohes Feld</i>							
Stand	Verfahrensschritt	Datum	Bemerkungen						
<input type="checkbox"/>	Voruntersuchung/Strukturkonzept								
<input checked="" type="checkbox"/>	Aufstellungs-/Änderungsbeschluss	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px;">ABS</td> <td style="width: 80px;">28.1.02</td> </tr> <tr> <td>VA</td> <td>29.1.02</td> </tr> </table>	ABS	28.1.02	VA	29.1.02			
ABS	28.1.02								
VA	29.1.02								
<input checked="" type="checkbox"/>	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	29.1.02	<i>Beschlußfassung</i>						
<input type="checkbox"/>	Frühzeitige TöB-Beteiligung								
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Entwurf								
<input type="checkbox"/>	Förmli. Beteiligung der TöB								
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Auslegungsentwurf								
<input type="checkbox"/>	Beschlussfassung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px;">ABS</td> <td style="width: 80px;"></td> </tr> <tr> <td>VA</td> <td></td> </tr> </table>	ABS		VA				
ABS									
VA									
<input type="checkbox"/>	Offenlegung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px;">vom</td> <td style="width: 80px;"></td> </tr> <tr> <td>bis</td> <td></td> </tr> </table>	vom		bis				
vom									
bis									
<input type="checkbox"/>	Auswertung der Anregungen								
<input type="checkbox"/>	Satzungsentwurf								
<input type="checkbox"/>	Beschluss über Anregungen, Satzungs-/Feststellungsbeschluss (Planreife i.S.v. § 33 BauGB)	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px;">ABS</td> <td style="width: 80px;"></td> </tr> <tr> <td>VA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>RAT</td> <td></td> </tr> </table>	ABS		VA		RAT		
ABS									
VA									
RAT									
<input type="checkbox"/>	Ggf. Anzeige/Genehmigungsantrag								
<input type="checkbox"/>	Ggf. Stellungnahme/Genehmigung								
<input type="checkbox"/>	Ggf. Beitrittsbeschluss	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10px;">ABS</td> <td style="width: 80px;"></td> </tr> <tr> <td>VA</td> <td></td> </tr> <tr> <td>RAT</td> <td></td> </tr> </table>	ABS		VA		RAT		
ABS									
VA									
RAT									
<input type="checkbox"/>	Öffentl. Bekanntmachung/Rechtskraft								

**A U S Z U G**

**aus der Niederschrift über die 3. Sitzung des  
Verwaltungsausschusses am 29.01.2002**

**TOP 9      Bebauungsplan Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“; Aufstel-  
lungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

Ohne weitere Beratung fasst der Verwaltungsausschuss bei 10 Ja-Stimmen und 1 Gegenstimme (Ratsherr MEIHSIES) folgenden Beschluss:

1. Der Bebauungsplan Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ ist gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen. Der Geltungsbereich ist in der Anlage zur Originalbeschlussvorlage zeichnerisch beschrieben. Ziel der Planungen ist insbesondere die Festsetzung von Gewerbegebieten.
2. Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

(61) 62)

*HW* 22.4.02

Die Richtigkeit des Auszuges  
wird beglaubigt:

Lüneburg,

22.4.02

*Köllmann*

## **ANLAGE 3**

Planungsabsichten der Hansestadt Lüneburg  
im Jahr 2006

**STADT LÜNEBURG**  
**DER OBERBÜRGERMEISTER**

Vorlage-Nr.  
 VO/2041/06

Bereich 62 - Verwaltung,  
 Wohnbauförderung

60 50 10 kg-gö

Datum:  
 12.09.2006

**Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

Betrifft:

**45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich "Gewerbegebiet Bilmer Berg II"; Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

**Beratungsfolge:**

Top	Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
6	Ö	27.09.2006	Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung
16	N	24.10.2006	Verwaltungsausschuss

**Sachverhalt:**

Bereits im Jahr 2002 bestand ein Bedarf an gewerblich nutzbaren Baugrundstücken. Es wurde daher am 29.01.2002 ein Beschluss gem. § 2 Abs. 1 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) gefasst zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“, um unmittelbar östlich an das Gebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 103/I „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“ die angrenzende Fläche „Hohes Feld“ einer baulichen Nutzung zuzuführen.

Zur Eröffnung von Handlungsmöglichkeiten bei kurzfristiger Nachfrage nach Gewerbegebieten soll nun eine Erweiterung der Fläche bis zum Elbe-Seiten-Kanal erfolgen. Diese Fläche ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben, wird z.Zt. im wesentlichen land- und forstwirtschaftlich genutzt und im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg als Fläche für die Forst- und Landwirtschaft dargestellt. Eine gewerbliche Nutzung ist aufgrund dieser planerischen Vorgabe z.Zt. nicht zulässig. Vielmehr ist es zunächst erforderlich, die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch eine entsprechende 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ sowie die parallele Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ zu schaffen. In diesem Zuge soll als Bezeichnung für das Gebiet (bisher „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“) künftig einheitlich für Bebauungsplan und Flächennutzungsplan die Bezeichnung „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ verwendet werden.



Es ist beabsichtigt, im Flächennutzungsplan insbesondere gewerbliche Bauflächen darzustellen. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit wird im Zuge der Planungen erfolgen.

Als ersten Verfahrensschritt zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ ist zunächst der Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschluss im Sinne von § 2 Abs. 1 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) zu fassen. Ferner kann über die Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB beschlossen werden.

Zeichnerische Beschreibung des Geltungsbereiches und eine Verfahrensübersicht sind Bestandteile der Sitzungsvorlage.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Lüneburg beschließt gem. § 2 Abs. 1 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) den Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg für den in der Anlage zeichnerisch beschriebenen Teilbereich „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ mit einem 45. Änderungsverfahren zu ändern. Ziel der Planungen ist insbesondere die Darstellung von gewerblichen Bauflächen.
2. Im Rahmen des Verfahrens zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorentwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 200,00 €

aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine; etc.

b) für die Umsetzung der Maßnahmen:

c) an Folgekosten:

d) Haushaltsrechtlich gesichert:

Ja

Nein

Haushaltsstelle:

Haushaltsjahr:

e) mögliche Einnahmen:

**Beratungsergebnis:**

ABSS  
VA

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1	27.09.06	6	X	/	X	/	VR 06
2	24.10.06	16		Majorität mit 1 Enthaltung	X		FS
3							
4							

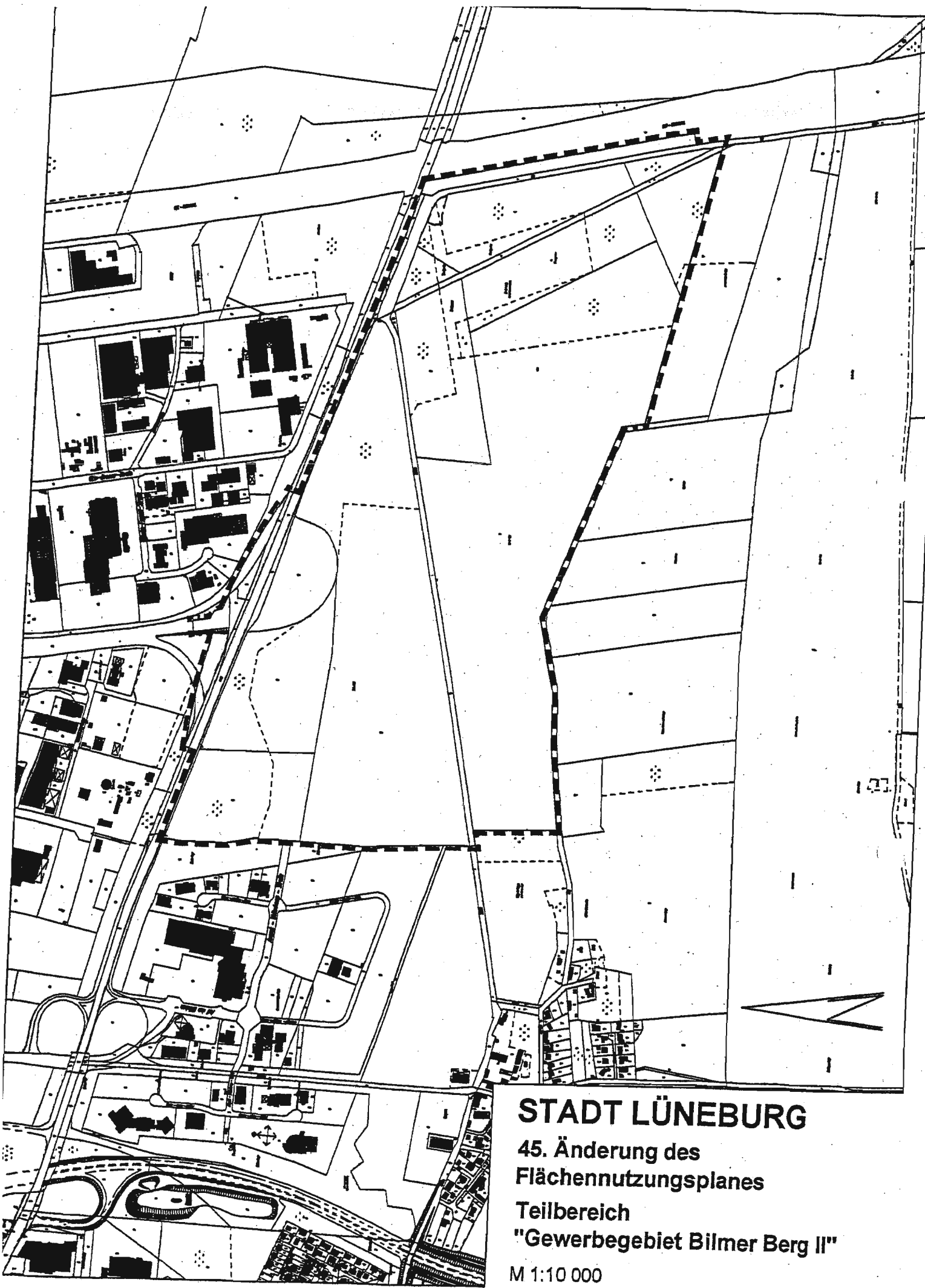
Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Anhörung/Beteiligung erforderlich:

Ortsrat: \_\_\_\_\_

Ortsvorsteher/in: \_\_\_\_\_

Auszüge an folgende Bereiche bzw. Fachbereiche: FB 6, 61, 62



**STADT LÜNEBURG**

**45. Änderung des  
Flächennutzungsplanes**

**Teilbereich  
"Gewerbegebiet Bilmer Berg II"**

**M 1:10 000**

### Übersicht zum Bearbeitungsstand des Bauleitplanverfahrens

<input checked="" type="checkbox"/>	<b>Flächennutzungsplan</b>	45. Änderung für den Teilbereich „Gewerbegebiet Bilmer Berg 71“
<input type="checkbox"/>	<b>Bebauungsplan Nr.</b>	

Stand	Verfahrensschritt	Datum	Bemerkungen
<input type="checkbox"/>	Voruntersuchung/Strukturkonzept		
<input checked="" type="checkbox"/>	Aufstellungs-/Änderungsbeschluss ABS VA	24.10.06	
<input checked="" type="checkbox"/>	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	24.10.06	Beschlußfassung
<input type="checkbox"/>	Frühzeitige TöB-Beteiligung		
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Entwurf		
<input type="checkbox"/>	Förm. Beteiligung der TöB		
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Auslegungsentwurf		
<input type="checkbox"/>	Beschlussfassung ABS VA		
<input type="checkbox"/>	Offenlegung vom bis		
<input type="checkbox"/>	Auswertung der Anregungen		
<input type="checkbox"/>	Satzungsentwurf		
<input type="checkbox"/>	Beschluss über Anregungen, Satzungs-/Feststellungsbeschluss (Planreife i.S.v. § 33 BauGB) ABS VA RAT		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Anzeige/Genehmigungsantrag		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Stellungnahme/Genehmigung		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Beitrittsbeschluss ABS VA RAT		
<input type="checkbox"/>	Öffentl. Bekanntmachung/Rechtskraft		



## AUSZUG

aus der Niederschrift über die Sitzung  
des Verwaltungsausschusses am 24.10.2006

### Nichtöffentlicher Teil

- 16 **45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich  
'Gewerbegebiet Bilmer Berg II'; Aufstellungs- bzw. Änderungsbeschluss,  
Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung  
Vorlage: VO/2041/06**

#### Beschluss:

Der Verwaltungsausschuss fasst bei einer Enthaltung (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) folgenden Beschluss:

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Lüneburg beschließt gem. § 2 Abs. 1 und 4 Baugesetzbuch (BauGB) den Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg für den in der Anlage zeichnerisch beschriebenen Teilbereich „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ mit einem 45. Änderungsverfahren zu ändern. Ziel der Planungen ist insbesondere die Darstellung von gewerblichen Bauflächen.

Im Rahmen des Verfahrens zur 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorentwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

(6, 61, 62)

Die Richtigkeit des Auszuges  
wird beglaubigt:

Lüneburg, 23.11.2006 i.A.

*J. Köllner*

61 6n 1 62

**STADT LÜNEBURG**  
DER OBERBÜRGERMEISTER

*27.10.06*  
*J.M.*  
*2.11.*  
*6.11.*  
*Qui 6.11.*

Vorlage-Nr.  
VO/2040/06

Dezernat VI  
Frau Klang

Datum:  
12.09.2006

**Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:  
**Verwaltungsausschuss**

Betrifft:  
**Bebauungsplan Nr. 103/II "Gewerbegebiet Bilmer Berg II"; Aufstellungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung**

**Beratungsfolge:**

Top	Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
7	Ö	27.09.2006	Ausschuss für Bauen und Stadtentwicklung
17	N	24.10.2006	Verwaltungsausschuss

**Sachverhalt:**

Bereits im Jahr 2002 bestand ein Bedarf an gewerblich nutzbaren Baugrundstücken. Es wurde daher am 29.01.2002 ein Beschluss gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) gefasst zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“, um unmittelbar östlich an das Gebiet des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 103/I „Gewerbegebiet Hagen/Bilmer Berg“ die angrenzende Fläche „Hohes Feld“ einer baulichen Nutzung zuzuführen.

Zur Eröffnung von Handlungsmöglichkeiten bei kurzfristiger Nachfrage nach Gewerbegebieten soll nun eine Erweiterung der Fläche bis zum Elbe-Seiten-Kanal erfolgen. Diese Fläche ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben, wird z.Zt. im wesentlichen land- und forstwirtschaftlich genutzt und im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Lüneburg als Fläche für die Forst- und Landwirtschaft dargestellt. Eine gewerbliche Nutzung ist aufgrund dieser planerischen Vorgabe z.Zt. nicht zulässig. Vielmehr ist es zunächst erforderlich, die planungsrechtlichen Voraussetzungen durch eine entsprechende 45. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich „Gewerbegebiet Hohes Feld“ sowie die parallele Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“ zu schaffen. In diesem Zuge soll als Bezeichnung für das Gebiet (bisher „Gewerbegebiet Hagen/Hohes Feld“) künftig einheitlich für Bebauungsplan und Flächennutzungsplan die Bezeichnung „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ verwendet werden.

Es ist beabsichtigt, im Bebauungsplan insbesondere Gewerbegebiete festzusetzen. Die Bewertung der Umweltverträglichkeit wird im Zuge der Planungen erfolgen.

Als erster Verfahrensschritt zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ ist zunächst der Aufstellungsbeschluss im Sinne von § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) zu fassen. Ferner kann über die Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB beschlossen werden.

Die zeichnerische Beschreibung des Geltungsbereiches und die Verfahrensübersicht sind Bestandteile der Sitzungsvorlage.

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Verwaltungsausschuss beschließt gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) den Bebauungsplan Nr. 103/II „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ aufzustellen. Der Geltungsbereich ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben. Ziel der Planung ist insbesondere die Festsetzung von Gewerbegebieten.
2. Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorentwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

##### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 200,00 €
- aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
- Ja  
Nein  
Haushaltsstelle:  
Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

**Beratungsergebnis:**

ABS  
VA

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Untersch. des Proto- kollf.
1	27.09.06	7	X	/	X	/	UR-06
2	29.10.	17		Mehrheitlich bei 1 Gegenstimme angenommen	X		f/s
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

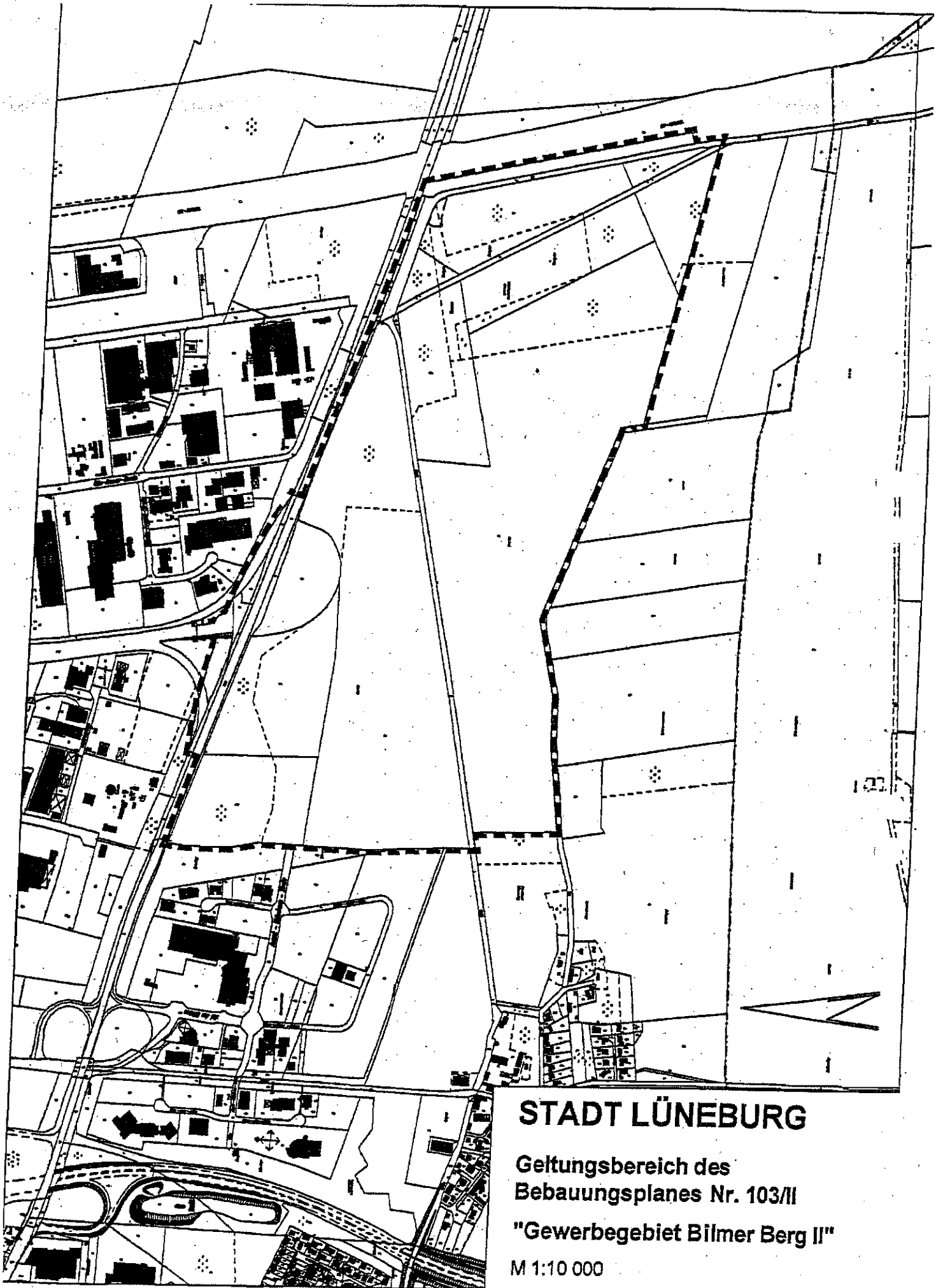
Anhörung/Beteiligung erforderlich:

Ortsrat: \_\_\_\_\_

Ortsvorsteher/in: \_\_\_\_\_

Auszüge an folgende Bereiche bzw. Fachbereiche: FB 6, 61, 62





# STADT LÜNEBURG

Geltungsbereich des  
Bebauungsplanes Nr. 103/II

"Gewerbegebiet Bilmer Berg II"

M 1:10 000

### Übersicht zum Bearbeitungsstand des Bauleitplanverfahrens

Flächennutzungsplan

Bebauungsplan Nr.  <sup>7</sup>

Stand	Verfahrensschritt	Datum	Bemerkungen
<input type="checkbox"/>	Voruntersuchung/Strukturkonzept		
<input checked="" type="checkbox"/>	Aufstellungs-/Änderungsbeschluss ABS VA	24.10.06	
<input checked="" type="checkbox"/>	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	24.10.06	Rechtsfassung
<input type="checkbox"/>	Frühzeitige TöB-Beteiligung		
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Entwurf		
<input type="checkbox"/>	Förmli. Beteiligung der TöB		
<input type="checkbox"/>	Erarbeitung Auslegungsentwurf		
<input type="checkbox"/>	Beschlussfassung ABS VA		
<input type="checkbox"/>	Offenlegung vom bis		
<input type="checkbox"/>	Auswertung der Anregungen		
<input type="checkbox"/>	Satzungsentwurf		
<input type="checkbox"/>	Beschluss über Anregungen, Satzungs-/Feststellungsbeschluss (Planreife i.S.v. § 33 BauGB) ABS VA RAT		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Anzeige/Genehmigungsantrag		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Stellungnahme/Genehmigung		
<input type="checkbox"/>	Ggf. Beitrittsbeschluss ABS VA RAT		
<input type="checkbox"/>	Öffentl. Bekanntmachung/Rechtskraft		



## AUSZUG

aus der Niederschrift über die Sitzung  
des Verwaltungsausschusses am 24.10.2006

### Nichtöffentlicher Teil

- 17      **Bebauungsplan Nr. 103/II 'Gewerbegebiet Bilmer Berg II';  
Aufstellungsbeschluss, Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung  
Vorlage: VO/2040/06**

#### Beschluss:

Der Verwaltungsausschuss fasst bei einer Enthaltung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen folgende Beschlüsse:

1. Der Verwaltungsausschuss beschließt gem. § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) den Bebauungsplan Nr. 103/II „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ aufzustellen. Der Geltungsbereich ist in der Anlage zeichnerisch beschrieben. Ziel der Planung ist insbesondere die Festsetzung von Gewerbegebieten.
2. Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 103/II „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ ist eine frühzeitige Bürgerbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Öffentliche Darlegung und Anhörung sollen durch Pressebekanntmachung und Aushängen von Planvorentwürfen im Bereich Stadtplanung erfolgen.

(6.61.62)

*Jr*  
23.11.06

Die Richtigkeit des Auszuges  
wird beglaubigt:

Lüneburg, 23.11.2006 i.A.

*Köllman*

## **ANLAGE 4**

Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung der  
Gewerbegebiet Bilmer Berg in der Hansestadt Lüneburg  
aus Mai 2011

# Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung der Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV in der Hansestadt Lüneburg

Auftraggeber: Hansestadt Lüneburg

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert  
Am Friedenstal 1-3  
30627 Hannover  
Tel: 0511 / 571079  
Fax: 0511 / 563443  
E-Mail: [schubert-ing.gem@t-online.de](mailto:schubert-ing.gem@t-online.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, Mai 2011



## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen .....	2
2. Verkehrsbelastungen.....	2
2.1 Prognosen ohne Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV .....	2
2.2 Verkehrsaufkommen der Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV .....	3
2.3 Erschließungsvarianten und Belastungsprognosen mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV .....	4
3. Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen .....	5
3.1 Allgemeines .....	5
3.2 Planfall mit Erschließungsvariante A .....	7
3.3 Planfall mit Erschließungsvariante B .....	7
3.4 Planfall mit Erschließungsvariante C .....	8
3.5 Planfall mit Erschließungsvariante D .....	9
4. Zusammenfassende Schlussbemerkungen .....	9
Verzeichnis der Unterlagen.....	11

## 1. Aufgabenstellung und Grundlagen

Die Hansestadt Lüneburg plant eine Erweiterung des Gewerbegebietes Bilmer Berg in Richtung Osten, wozu in einem ersten Schnitt der Bebauungsplan Nr. 102/2 „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“ aufgestellt wird. Die Abgrenzung der einzelnen Teilgebiete ergibt sich aus der geplanten Trasse der A 39 und die Verlegung der B 216. So sollen nordöstlich der A 39 die Gewerbegebiete Bilmer Berg III und IV entstehen. Die Lage der Gewerbeflächen und das geplante Straßennetz mit A 39 und Verlegung der B 216 sind dem Übersichtsplan in **Unterlage 1** zu entnehmen.

Das Gewerbegebiet Bilmer Berg III kann über die Otto-Brenner-Straße erschlossen werden, die das Hafengebiet an die L 221 anbindet. Für das Gewerbegebiet Bilmer Berg IV stehen dagegen verschiedene Erschließungsvarianten in der Diskussion. So ist u. a. die Frage zu beantworten, ob eine leistungsfähige Erschließung auch ohne einen Anschluss an die B 216 möglich ist.

Zur Ermittlung und Bewertung der verkehrlichen Vor- und Nachteile der Erschließungsvarianten sind wir von der Hansestadt Lüneburg mit einer verkehrstechnischen Untersuchung beauftragt worden. Als Grundlage dienen die Verkehrsmodelle aus dem Verkehrsentwicklungsplan<sup>1</sup>, die im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen zum Gewerbegebiet Bilmer Berg<sup>2</sup> und zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II<sup>3</sup> aktuell überarbeitet wurden. Die mit Hilfe der Modelle ermittelten Verkehrsbelastungen werden für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität an den Anschlussknoten herangezogen.

## 2. Verkehrsbelastungen

### 2.1 Prognosen ohne Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV

Durch den Bau der A 39 muss das nachgeordnete Straßennetz im Untersuchungsbereich und damit auch die Erschließung der vorhandenen Gewerbebereiche angepasst werden. So entfällt die nördliche Anschlussrampe von der Lilienthalstraße an die B 216, und der südliche Anschluss auf den Blöcken wird für alle Fahrbeziehungen ausgebaut. Die Gewerbegebiete Bilmer Berg I und II erhalten über die August-Wellenkamp-Straße einen zusätzlichen Anschluss an die B 216.

---

<sup>1</sup> Hansestadt Lüneburg, Verkehrsentwicklungsplan 2008, Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert

<sup>2</sup> Hansestadt Lüneburg, Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des Gewerbegebietes Bilmer Berg, Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, März 2011

<sup>3</sup> Hansestadt Lüneburg, Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 102/2 „Gewerbegebiet Bilmer Berg II“, Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert, April 2011

Im Rahmen der Untersuchungen zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II wurden die Prognosebelastungen für das geplante Straßennetz ermittelt. Dem Belastungsbild in **Unterlage 2** ist zu entnehmen, dass die B 216 zukünftig Verkehrsmengen von rd. 21.000 Kfz/Tag östlich der B 4 und rd. 12.000 Kfz/Tag östlich der geplanten Anschlussstelle an der A 39 aufnehmen wird. Für die L 221 werden im Anschluss an die B 216 rd. 10.500 Kfz/Tag prognostiziert. Die August-Wellenkamp-Straße nimmt nach Realisierung des Gewerbegebietes Bilmer Berg II im Anschluss an die B 216 eine Verkehrsmenge von rd. 5.500 Kfz/Tag auf.

## 2.2 Verkehrsaufkommen der Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Gewerbegebiete kann durch einschlägige Rechenverfahren abgeschätzt werden. Die verwendeten Ansätze ergeben sich aus den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen<sup>4</sup> bzw. dem Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung<sup>5</sup>.

Das Verkehrsaufkommen wird über die Anzahl der Beschäftigten abgeschätzt, deren Dichte von der Art der gewerblichen Nutzung abhängig ist. Aufgrund der Lage des Gebietes unmittelbar an der geplanten A 39 kann der Standort z. B. auch vom Transportgewerbe genutzt werden, was zu einer geringeren Arbeitsplatzdichte führt als z. B. produzierendes Gewerbe oder Dienstleistungsnutzungen.

Für die Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV mit einer Größenordnung von 12 bis 15 ha bzw. 35 bis 40 ha Nettobaulandfläche werden bei Ansatz einer Arbeitsplatzdichte von 40 bis 50 Arbeitsplätzen je ha rd. 600 bzw. 1.650 Beschäftigte erwartet. Unter Berücksichtigung eines eher geringen Kunden- und Besucherverkehrs können je Beschäftigtem 3,0 Wege / Tag angesetzt werden. Aufgrund der Randbedingungen ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal-Split relativ hoch anzusetzen. Gewählt wird ein Wert von 80 %. Darüber hinaus wird ein Besetzungsgrad von 1,2 Beschäftigten / Pkw berücksichtigt.

Mit den gewählten Ansätzen errechnet sich ein Verkehrsaufkommen von

$$\text{Bilmer Berg III: } 600 \times 3,0 \times 0,8 / 1,2 = 1.200 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}$$

$$\text{Bilmer Berg IV: } 1.650 \times 3,0 \times 0,8 / 1,2 = 3.300 \text{ Kfz-Fahrten/Tag}$$

bzw. 4.500 Kfz/Tag in der Summe beider Gewerbegebiete. Die Herkunfts- und Zielräume des Verkehrs werden analog zu den Herkunfts- und Zielräumen des Verkehrs aus den Gewerbegebieten Bilmer Berg I und II angesetzt.

<sup>4</sup> Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2006

<sup>5</sup> Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. D. Bosserhoff



### 2.3 Erschließungsvarianten und Belastungsprognosen mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV

Im Rahmen der Diskussion haben sich vier mögliche Erschließungsvarianten herausgebildet, die der **Unterlage 3, Blatt 1** zu entnehmen sind:

#### Variante A:

Die Erschließungsvariante A sieht keinen direkten Anschluss der Gewerbegebiete an die B 216 vor. Beide Gebiete werden über die Otto-Brenner-Straße und den vorhandenen Anschluss an der L 221 angebunden. Hierfür wird die Otto-Brenner-Straße in Richtung Süden verlängert und parallel zu einer möglichen Verlängerung des Bahngleises am Hafen unter der B 216 hindurch geführt.

Die Belastungsprognosen mit den Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV und der Erschließungsvariante A in **Unterlage 3, Blatt 2** zeigen, dass die Verkehrsbelastungen in der Otto-Brenner-Straße deutlich ansteigen. Der nördliche Straßenabschnitt weist eine Verkehrsmenge von rd. 9.300 Kfz/Tag auf. Auch die L 221 ist mit annähernd 14.000 Kfz/Tag deutlich höher belastet. Die B 216 weist Belastungen zwischen 11.900 und 22.300 Kfz/Tag auf.

#### Variante B:

Auch in der Erschließungsvariante B ist eine Verlängerung der Otto-Brenner-Straße in Richtung Süden parallel zu einer möglichen Verlängerung des Bahngleises am Hafen mit Unterführung der B 216 vorgesehen. Zusätzlich ist jedoch über eine Rampe ein Anschluss an die B 216 geplant, der nicht nur die Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV sondern auch das Hafengebiet auf kurzem Wege an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz anbindet.

Die Belastungsprognosen für das Straßennetz mit der Erschließungsvariante B in **Unterlage 3, Blatt 3** weisen für die Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße eine Verkehrsbelastung von 5.800 Kfz/Tag auf. Im Gegensatz zur Erschließungsvariante A werden der nördliche Straßenabschnitt der Otto-Brenner-Straße und die L 221 im Anschluss an die B 216 um rd. 1.200 bzw. 1.600 Kfz/Tag entlastet. Über die B 216 fließen Verkehrsmengen zwischen 12.100 und 22.100 Kfz/Tag.

#### Variante C:

Die Erschließungsvariante C geht von einem höhengleichen Anschluss der Gewerbegebiete an der B 216 in Verlängerung der Otto-Brenner-Straße aus. Der direkte Anschluss in unmittelbarer Nähe zur BAB-Anschlussstelle führt dazu, dass auch ein großer Anteil des Verkehrsaufkommens des Hafengebietes diesen Weg wählt. Die Belastungsprognosen in **Unterlage 3, Blatt 4** zeigen, dass die Otto-Brenner-Straße im Anschluss an die B 216 rd.

4.400 Kfz/Tag aufnimmt. Die Belastungen auf dem nördlichen Straßenabschnitt sinken dagegen auf rd. 2.250 Kfz/Tag ab.

Auch die L 221 ist mit rd. 7.500 Kfz/Tag deutlich geringer belastet als in den vorherigen Belastungsprognosen. Die B 216 weist Belastungen zwischen 12.100 und 22.000 Kfz/Tag auf. Höhere Belastungswerte als in den Erschließungsvarianten A und B ergeben sich auf dem Abschnitt östlich der BAB-Anschlussstelle.

#### Variante D:

In der Erschließungsvariante D ist analog zu den Erschließungsvarianten A und B eine Verlängerung der Otto-Brenner-Straße in Richtung Süden parallel zu einer möglichen Verlängerung des Bahngleises am Hafen mit Unterführung der B 216 geplant. Zusätzlich erhält das Gewerbegebiet Bilmer Berg IV einen Anschluss an die B 216 in Höhe der östlichen BAB-Anschlussrampe. Über die Erschließungsstraßen im Gewerbegebiet Bilmer Berg IV erhalten auch das Gewerbegebiet Bilmer Berg III und das Hafengebiet eine indirekte Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz.

Den Belastungsprognosen in **Unterlage 3, Blatt 5** ist zu entnehmen, dass die Planstraße als vierte Knotenzufahrt an der Einmündung der BAB-Anschlussrampe rd. 5.850 Kfz/Tag aufnimmt. Die Belastungen auf dem nördlichen Straßenabschnitt der Otto-Brenner-Straße sinken auf rd. 3.500 Kfz/Tag und auf der L 221 auf rd. 8.550 Kfz/Tag ab. Die B 216 weist Belastungen zwischen 12.100 und 22.000 Kfz/Tag auf. Die verkehrlichen Wirkungen sind in etwa vergleichbar mit den Ergebnissen in den Erschließungsvariante B.

### **3. Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen**

#### **3.1 Allgemeines**

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die nachmittägliche Spitzenstunde werden nach HBS<sup>6</sup> durchgeführt. Zur Beurteilung der Verkehrssituation werden an Knotenpunkten ohne LSA die Kapazitätsreserven und die damit verbundenen mittleren Wartezeiten der Nebenstromfahrzeuge ermittelt. An Knotenpunkten mit LSA erfolgt die Berechnung der mittleren Wartezeiten über den Sättigungsgrad der Fahrstreifen.

Aus der mittleren Wartezeit ergibt sich die Qualität des Verkehrsablaufs, die im folgenden mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben wird:

---

<sup>6</sup> Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2001/2005, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

	Knotenpunkte ohne LSA	Knotenpunkte mit LSA
Stufe A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind kurz.
Stufe B	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kfz werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind kurz.
Stufe C	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kfz-Verkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
Stufe D	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Kfz können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.	Im Kfz-Verkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Stufe E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kfz-Verkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
Stufe F	Die Anzahl der Kfz, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Es wird die Qualität des Verkehrsablaufs jedes Fahrstreifens getrennt berechnet. Die schlechteste Qualität ist bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation an einem Knotenpunkt maßgebend. Als Zielvorgabe wird für alle Knotenpunkte die Qualitätsstufe D angestrebt, was mittleren Wartezeiten von maximal 45 Sekunden (Knoten ohne LSA) bzw. maximal 70 Sekunden (Knoten mit LSA) entspricht.

Die Staulängen können nicht generell als Qualitätskriterium angesehen werden. Sie können jedoch maßgebend werden, wenn die Gefahr besteht, dass andere Verkehrsströme oder der Verkehrsfluss an einem benachbarten Knotenpunkt beeinträchtigt werden.

### 3.2 Planfall mit Erschließungsvariante A

In der Erschließungsvariante A ist kein zusätzlicher Anschluss an die B 216 vorgesehen. Erhebliche Mehrbelastungen müssen jedoch vom Knotenpunkt B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße aufgenommen werden, so dass die Verkehrsqualität mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen zu untersuchen ist. Die Knotenströme sind in der **Unterlage 4, Blatt 1** dargestellt.

- Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße (**Unterlage 4, Blatt 2**): der Knotenpunkt soll gemäß den vorliegenden Planungen mit jeweils drei Fahrstreifen in den Knotenzufahrten (außer L 221) ausgebaut und signalgeregelt werden. Aufgrund der gegenüber dem Planungsnullfall deutlich stärker belasteten Linksabbiegeströme von der B 216-West zur L 221 und von der L 221 zur B 216-Ost kann mit dem geplanten Ausbau keine ausreichende Verkehrsqualität nachgewiesen werden. Es errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „F“. Die 90%-Rückstaulängen auf den Linksabbiegestreifen B 216-West und L 221 erreichen über 90 m bzw. über 60 m.

Fazit: Die Abwicklung des gesamten Verkehrsaufkommens der Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV über Otto-Brenner-Straße und L 221 führt am Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße zu einer Überlastung der Verkehrsanlagen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Gewerbegebiete kann dort nicht mehr verträglich aufgenommen werden, so dass die Erschließungsvariante A langfristig keine geeignete Lösung darstellt.

### 3.3 Planfall mit Erschließungsvariante B

Die Erschließungsvariante B berücksichtigt einen zusätzlichen Knoten an der B 216 mit der Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße. Auch die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße wird untersucht. Die Knotenströme zeigt die **Unterlage 5, Blatt 1 und 2**.

- Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße (**Unterlage 5, Blatt 3**): mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen und dem geplanten Ausbau errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“. Die 90%-Rückstaulängen auf den Linksabbiegestreifen B 216-West und L 221 errechnen sich zu rd. 60 m bzw. zu 30 m.
- Knoten B 216 / Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße (**Unterlage 5, Blatt 4**): für den Knotenpunkt ist ein Ausbau mit jeweils zwei Fahrstreifen in den Knotenzufahrten

vorgesehen. Aufgrund der hohen Anzahl an Linkseinbiegern ist eine Signalregelung erforderlich. Mit dem geplanten Ausbau errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“.

Fazit: Die Erschließungsvariante B kann eine leistungsfähige Anbindung der geplanten Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz gewährleisten. Neben der zu realisierenden Unterführung der B 216 im Zuge der Otto-Brenner-Straße ist der Ausbau eines zusätzlichen signalgeregelten Knotenpunktes erforderlich. Alternativ kann der Knotenpunkt auch als einstreifiger Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden.

### 3.4 Planfall mit Erschließungsvariante C

Die Erschließungsvariante C sieht einen gemeinsamen Anschluss der Otto-Brenner-Straße und einer Planstraße an der B 216 vor. Die prognostizierten Verkehrsströme für den Knotenpunkt B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße und den Planknoten zeigt die **Unterlage 6, Blatt 1 und 2**.

- Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße (**Unterlage 6, Blatt 3**): mit dem geplanten Ausbau kann ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“ nachgewiesen werden. Die 90%-Rückstaulängen auf den Linksabbiegestreifen betragen rd. 50 m auf der B 216-West und rd. 30 m auf der L 221.
- Knoten B 216 / Otto-Brenner-Straße / Planstraße GE IV (**Unterlage 6, Blatt 4 u. 5**): unter Berücksichtigung eines Knotenpunktausbaus mit Signalanlage und jeweils zwei Fahrstreifen in den Knotenzufahrten plus eines Rechtsabbiegestreifens in der Knotenzufahrt B 216-West errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“.

Alternativ ist ein Ausbau des Knotenpunktes als einstreifiger Kreisverkehrsplatz untersucht worden. In diesem Fall kann ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „B“ nachgewiesen werden.

Fazit: Auch die Erschließungsvariante C gewährleistet eine leistungsfähige Anbindung der geplanten Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz. Der geplante Knoten an der B 216 kann als signalgeregelte Kreuzung oder als einstreifiger Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden. Die Erschließungsvariante kommt im Gegensatz zu den Varianten A und B ohne Brücken- oder Unterführungsbauwerke aus.

### 3.5 Planfall mit Erschließungsvariante D

In der Erschließungsvariante D ist ein Anschluss der Planstraße an den östlich der Autobahn liegenden Knoten der BAB-Anschlussrampe geplant. Die Knotenströme für den dann vierarmigen Anschlussknoten sowie den Knotenpunkt B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße können der **Unterlage 7, Blatt 1 und 2** entnommen werden.

- Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße (**Unterlage 7, Blatt 3**): der Knoten weist mit dem geplanten Ausbau einen Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“ auf. Als 90%-Rückstaulängen auf den Linksabbiegestreifen wurden rd. 60 m auf der B 216-West und rd. 30 m auf der L 221 ermittelt.
- Knoten B 216 / BAB-Anschlussrampe / Planstraße GE IV (**Unterlage 7, Blatt 4 u. 5**): ausgehend von einer Signalisierung des Knotenpunktes und dem Ausbau von jeweils zwei Fahrstreifen in den Knotenzufahrten plus eines Rechtsabbiegestreifens in der Knotenzufahrt B 216-West errechnet sich ein Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „C“.

Ein Ausbau des Knotenpunktes als einstreifiger Kreisverkehrsplatz kann nicht empfohlen werden, da ein leistungsfähiger Verkehrsablauf mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht nachgewiesen werden kann.

Fazit: Die Erschließungsvariante D stellt eine weitere Möglichkeit zur leistungsfähigen Anbindung der geplanten Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV an das übergeordnete Hauptverkehrsnetz dar. Analog zu den Varianten A und B ist ein Unterführungsbauwerk im Zuge der verlängerten Otto-Brenner-Straße erforderlich. Der Knoten an der BAB-Anschlussrampe kann als signalgeregelte Kreuzung – und nicht als einstreifiger Kreisverkehrsplatz – ausgebaut werden.

## 4. Zusammenfassende Schlussbemerkungen

Aufbauend auf den aktuellen Verkehrsprognosen zum Gewerbegebiet Bilmer Berg II und den Prognoseverkehrsbelastungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lüneburg sind vier verschiedene Varianten zur Erschließung der Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV untersucht worden. Als wesentliches Ergebnis der Untersuchungen ist festzuhalten, dass eine leistungsfähige Erschließung ohne eine zusätzliche Anbindung an die B 216 nicht möglich ist.

Die drei untersuchten Erschließungsvarianten mit Anschluss an der B 216 sehen alternativ eine Verbindungsrampe zur Otto-Brenner-Straße (B), eine höhengleiche Kreuzung (C) mit der Otto-Brenner-Straße oder einen vierten Knotenarm an der östlichen BAB-Anschlussrampe (D) vor. Alle Anschlussknoten weisen mit Signalregelung eine zufriedenstellende

Leistungsfähigkeit auf. In den Varianten B und C kann der Anschlussknoten auch als einstreifiger Kreisverkehrsplatz ausgebaut werden.

Im Hinblick auf die Erschließungsqualität weist die Variante C Vorteile auf, da sowohl die geplanten Gewerbegebiete als auch das vorhandene Gewerbegebiet am Hafen auf kürzestem Weg an die B 216 und die BAB-Anschlussstelle angebunden werden. Auch die Herstellungskosten werden bei der Variante C voraussichtlich am geringsten sein, da kein Unterführungsbauwerk im Zuge der verlängerten Otto-Brenner-Straße erforderlich ist.

Die geplanten Knotenpunkte im Zuge der verlegten B 216 mit L 221 und den BAB-Anschlussrampen sollen signalgeregelt ausgebaut werden. Zur Erzielung eines zufriedenstellenden Verkehrsablaufs ist eine Koordinierung der Signalanlagen erforderlich. Die nachträgliche Einbindung eines zusätzlichen Knotenpunktes in die Koordinierung sollte grundsätzlich kein Problem darstellen und kann zu gegebener Zeit im Rahmen der weiteren Planungsschritte geprüft werden.

Hannover, im Mai 2011

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)

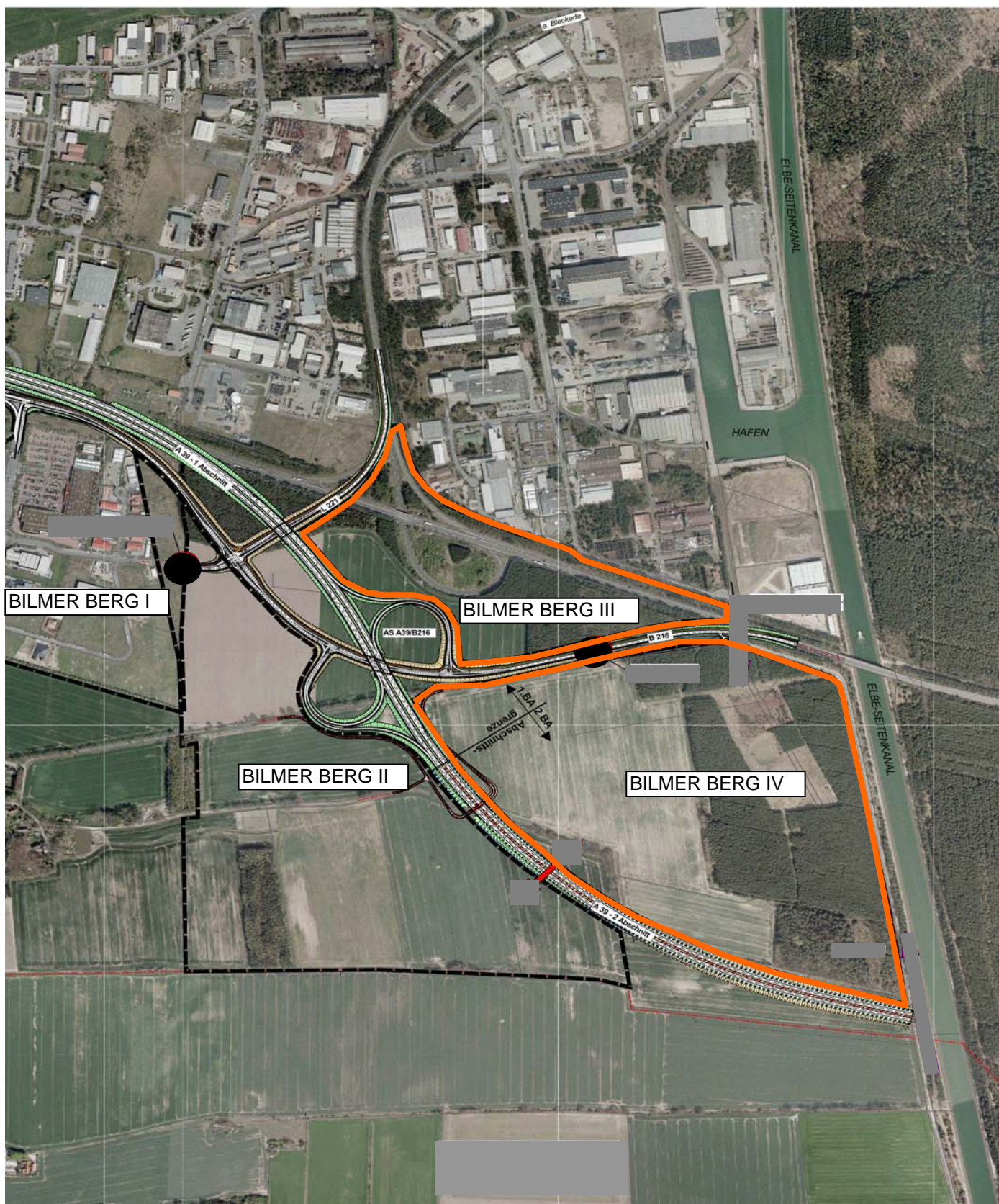
## Verzeichnis der Unterlagen

Unterlage	Blatt	
1		Übersichtsplan
2		Prognosebelastungen 2020 im geplanten Straßennetz mit A 39
3	1	Erschließungsvarianten Gewerbegebiete Bilmer Berg III/IV
	2	Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante A
	3	Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante B
	4	Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante C
	5	Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante D
4		Geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante A
	1	Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
	2	Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
5		Geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante B
	1	Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
	2	Knotenströme B 216 / Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße
	3	Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
	4	Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße
6		Geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante C
	1	Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
	2	Knotenströme B 216 / Otto-Brenner-Straße / Planstraße
	3	Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
	4	Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / Otto- Brenner-Straße / Planstraße
7		Geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante D
	1	Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße
	2	Knotenströme B 216 / BAB-Anschlussrampe / Planstraße

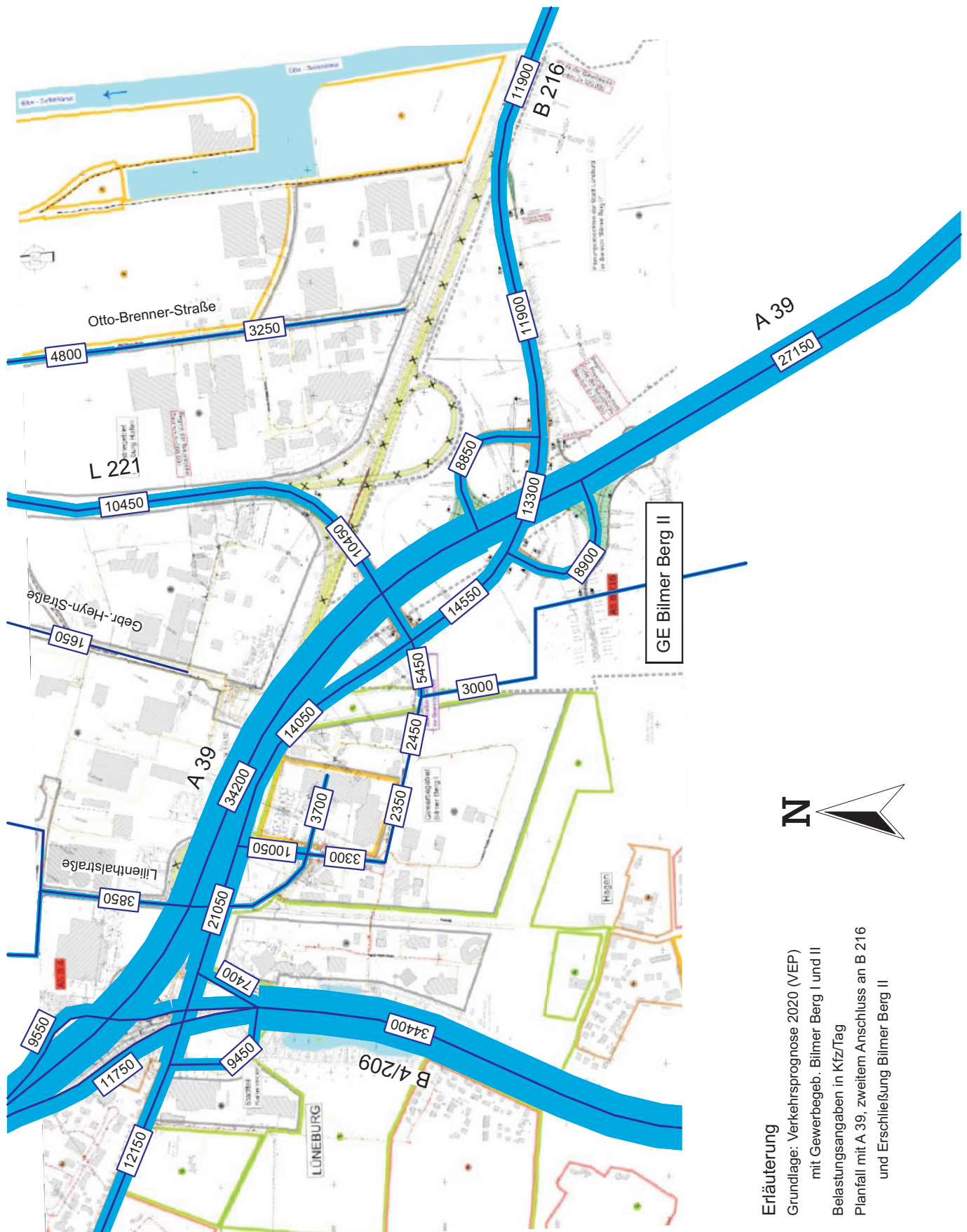


- 3      Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / L 221 /  
August-Wellenkamp-Straße
- 4      Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS – Knoten B 216 / BAB-  
Anschlussrampe / Planstraße

## Übersichtsplan



Prognosebelastungen 2020 im geplanten Straßennetz mit A 39

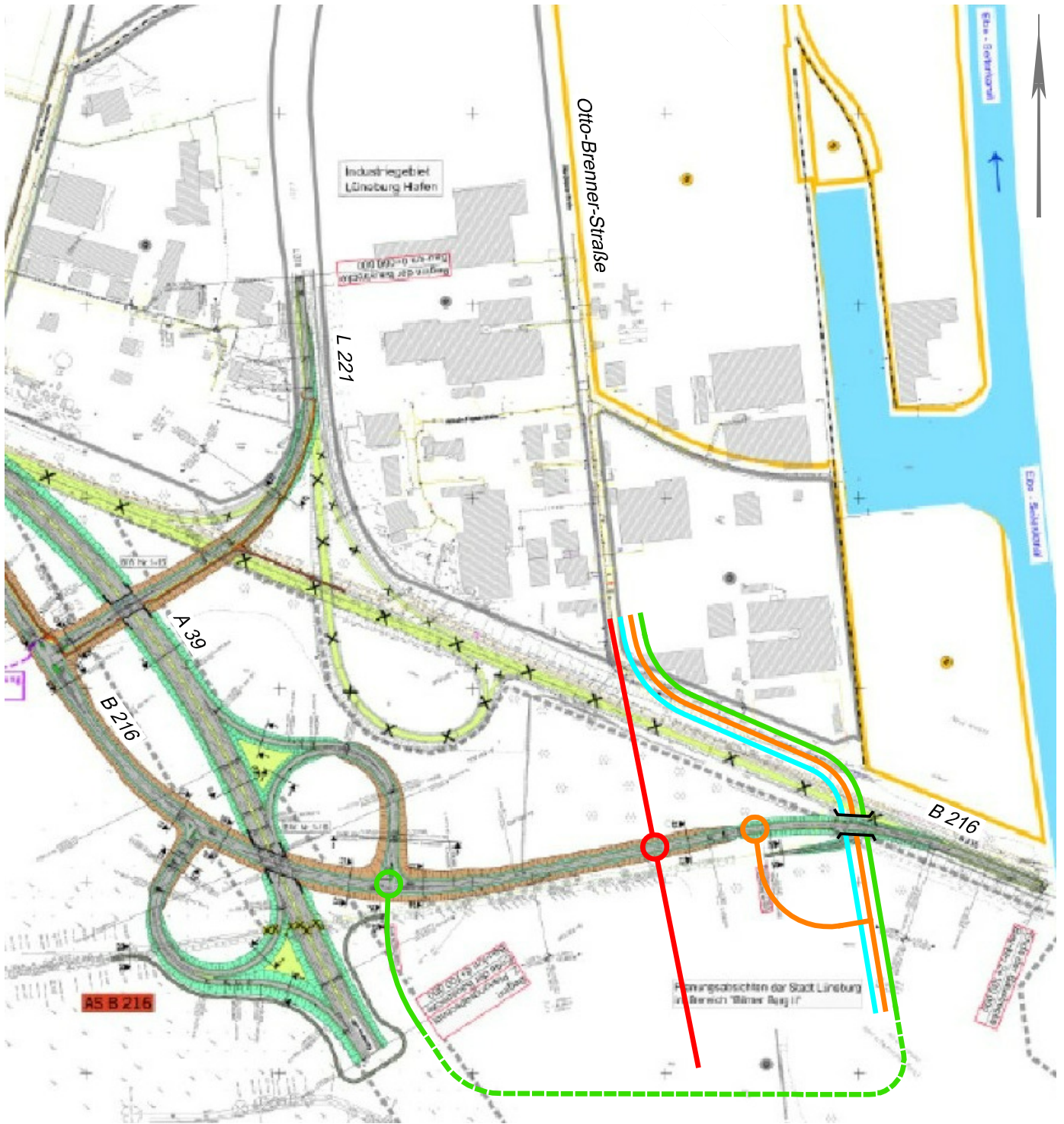


Erläuterung

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegeb. Bilmer Berg I und II  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39, zweitem Anschluss an B 216  
und Erschließung Bilmer Berg II



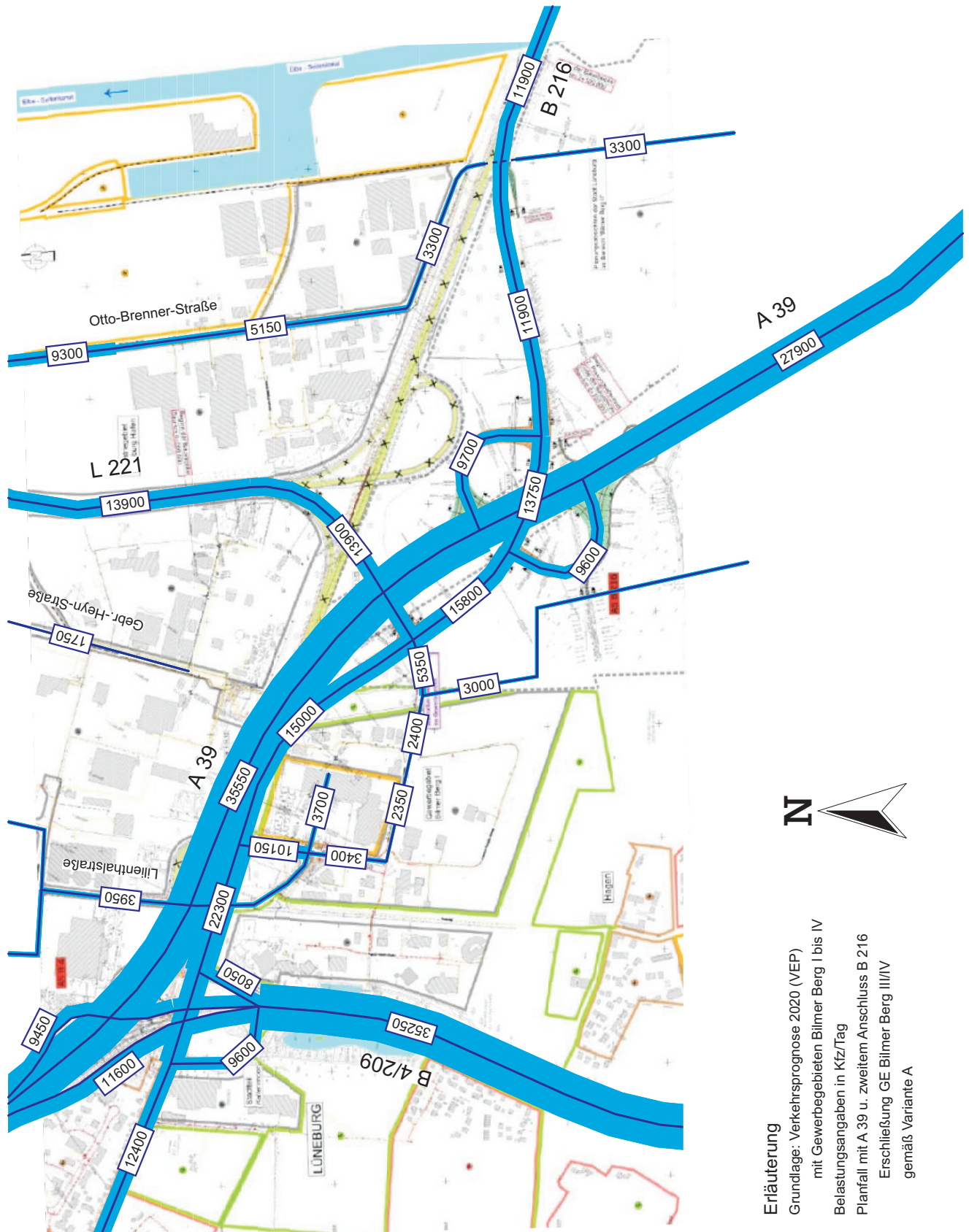
Erschließungsvarianten GE Bilmer Berg III/IV



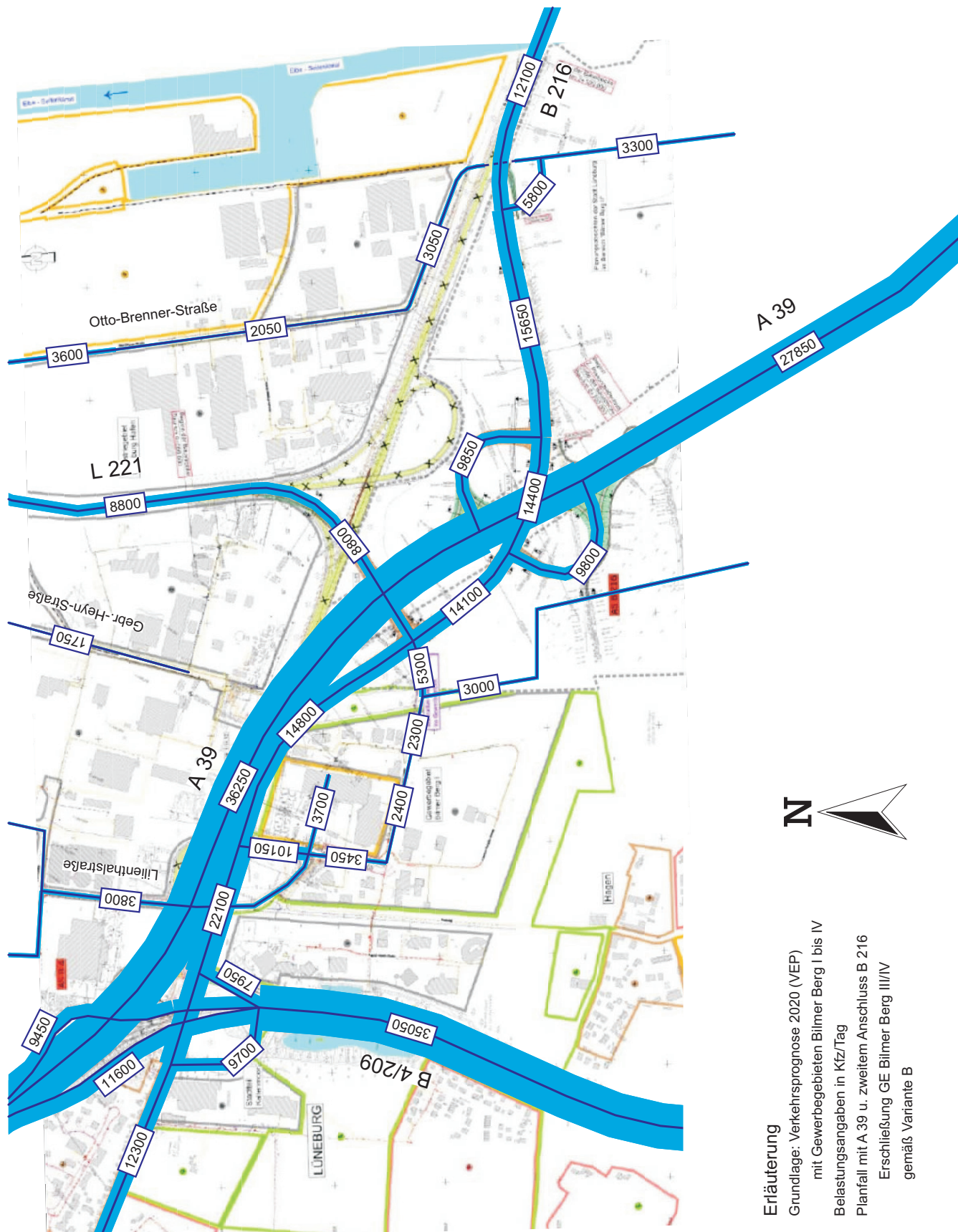
Erläuterung:

- Variante A
- Variante B
- Variante C
- Variante D

**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante A**



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante B**

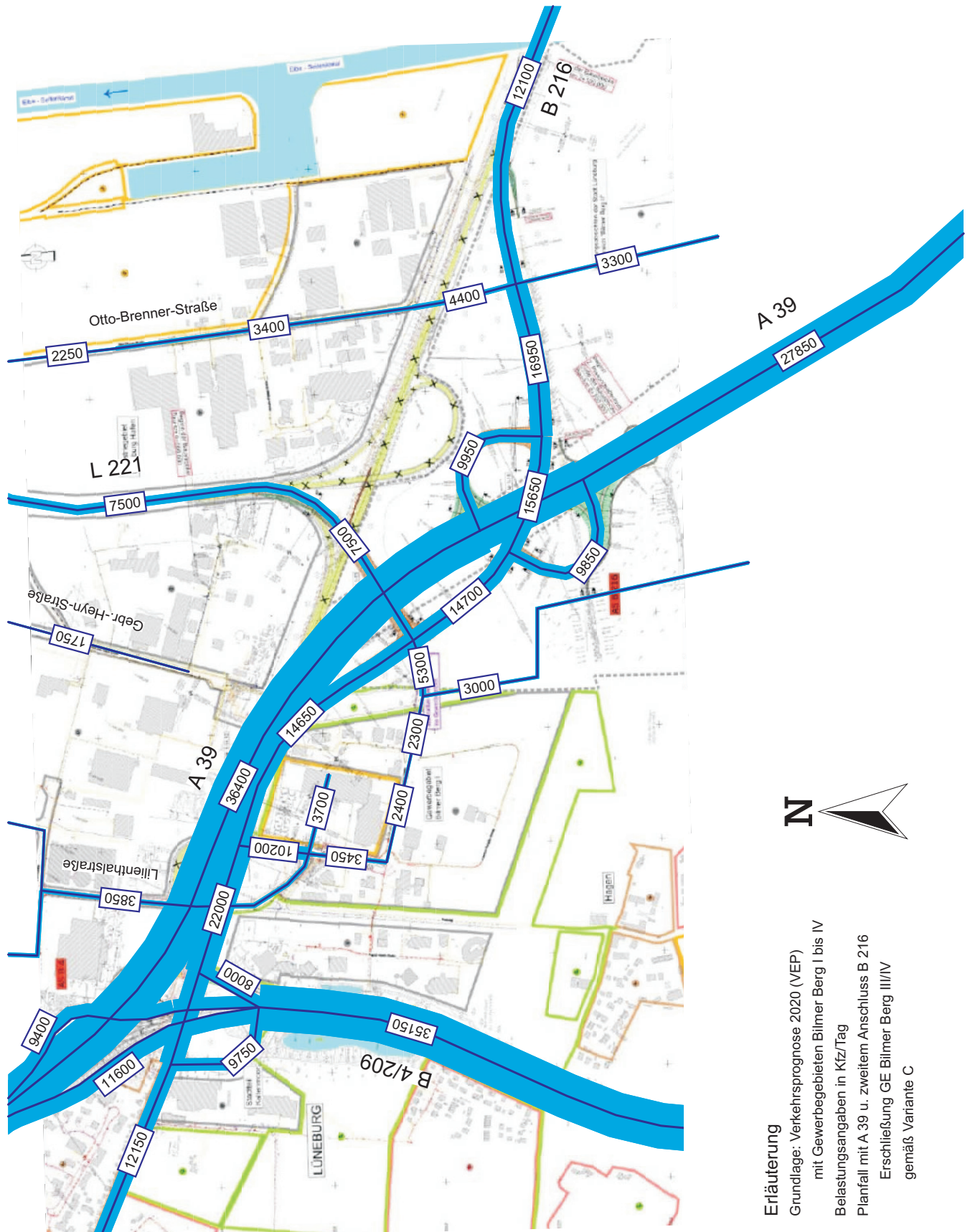


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante B



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante C**

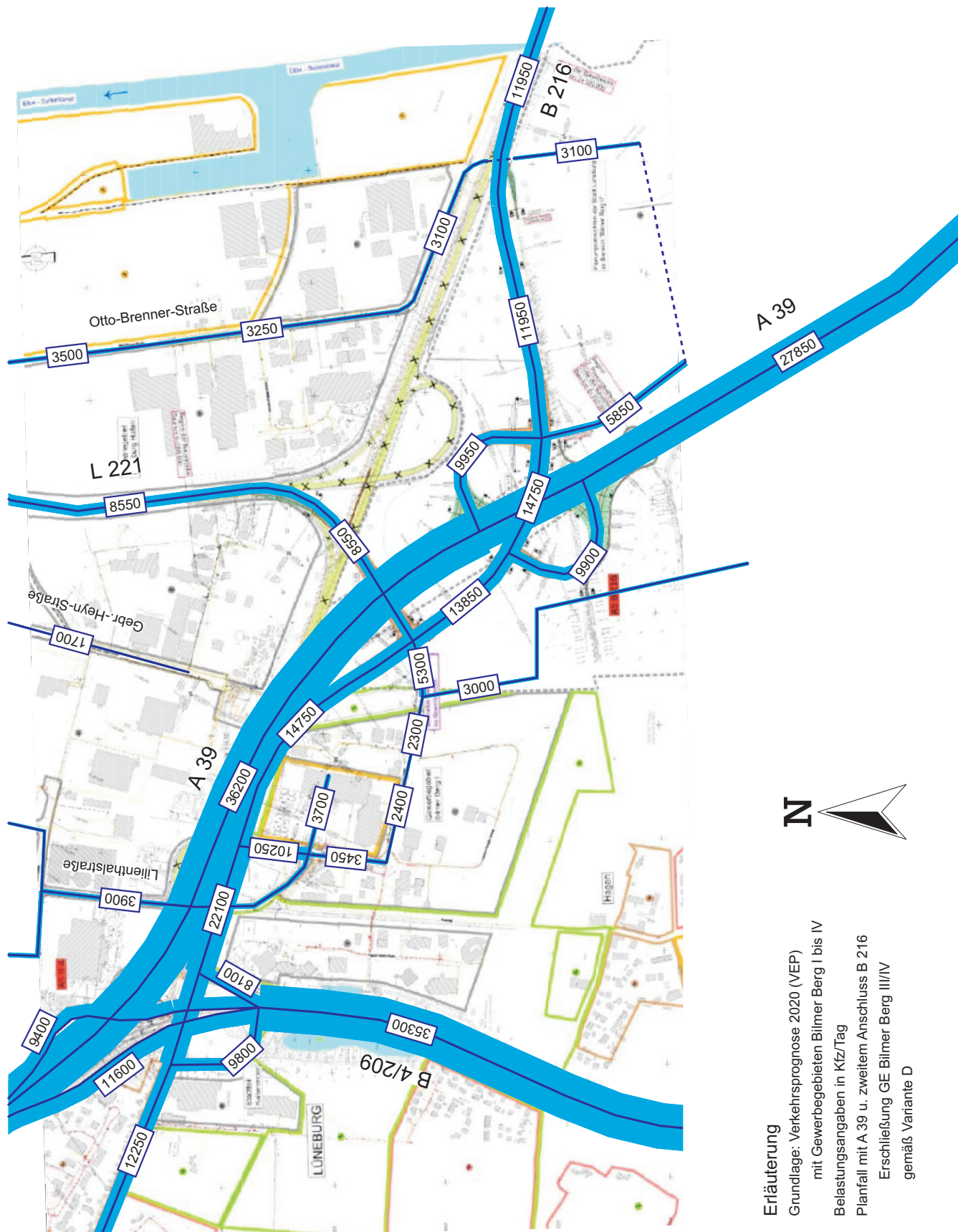


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante C



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante D**

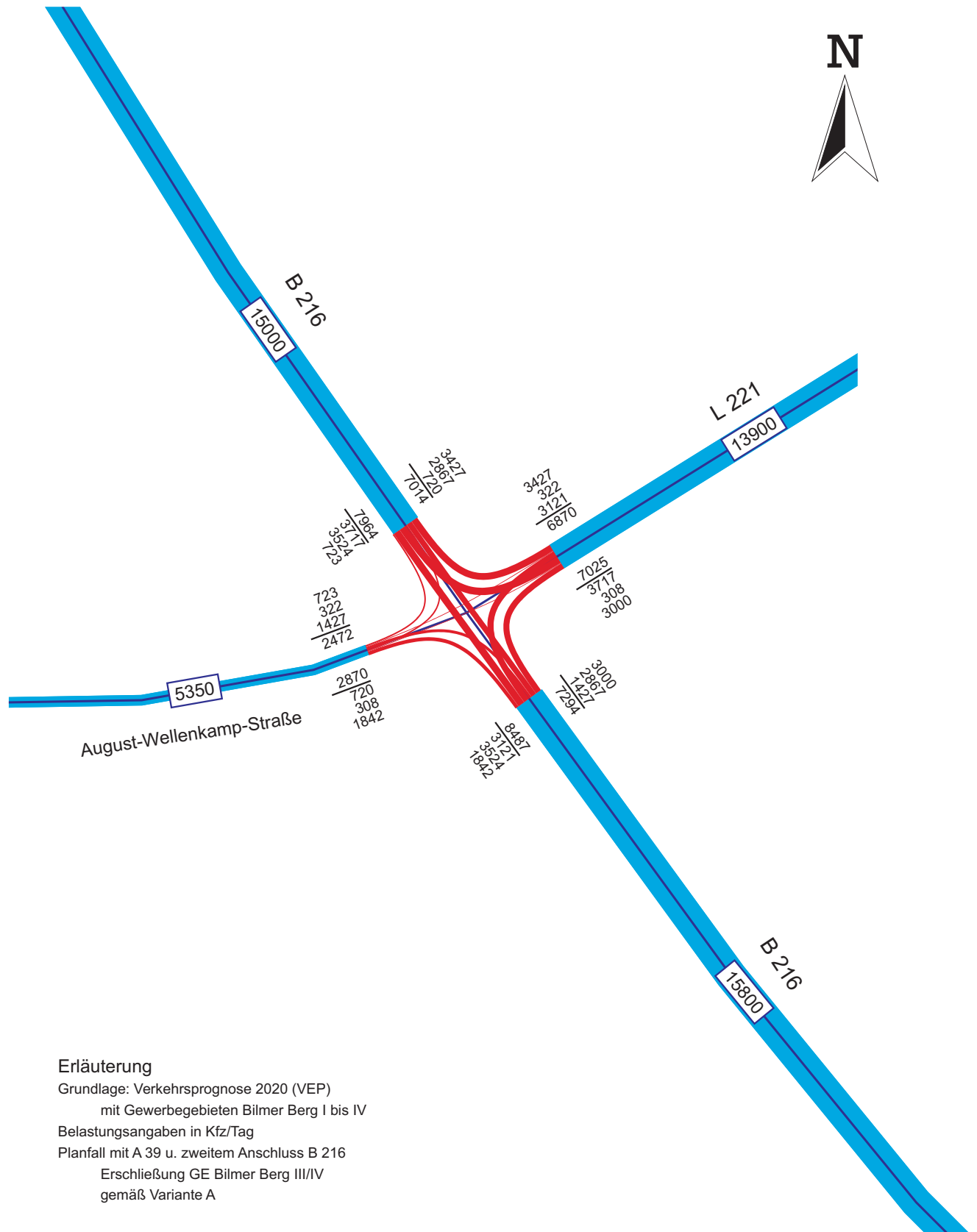


**Erläuterung**  
Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante D





**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante A  
Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße**

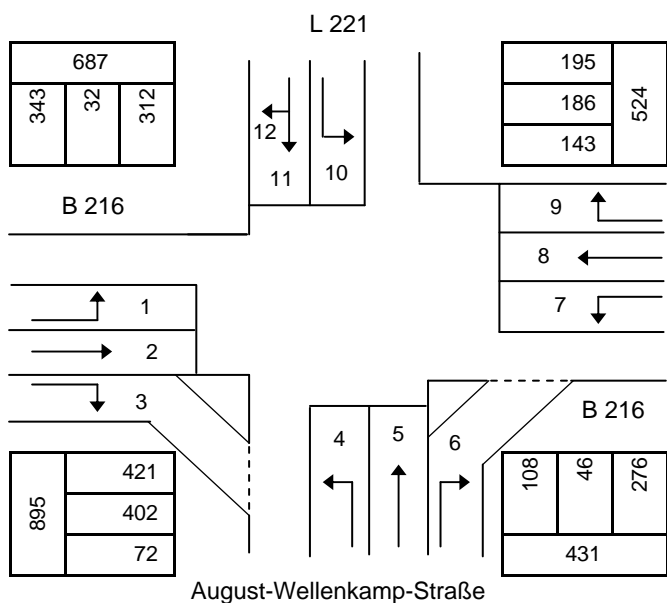


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante A



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante A**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

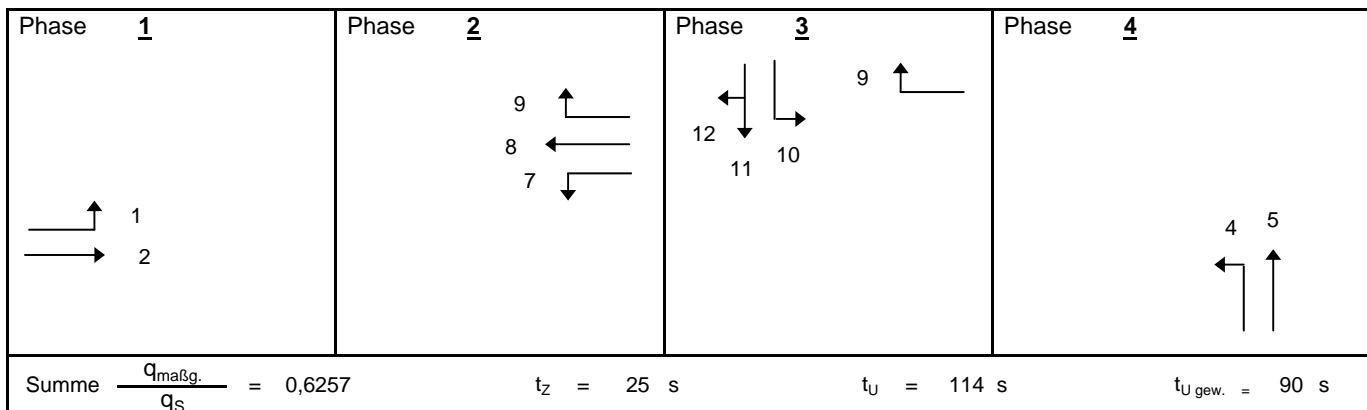
Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

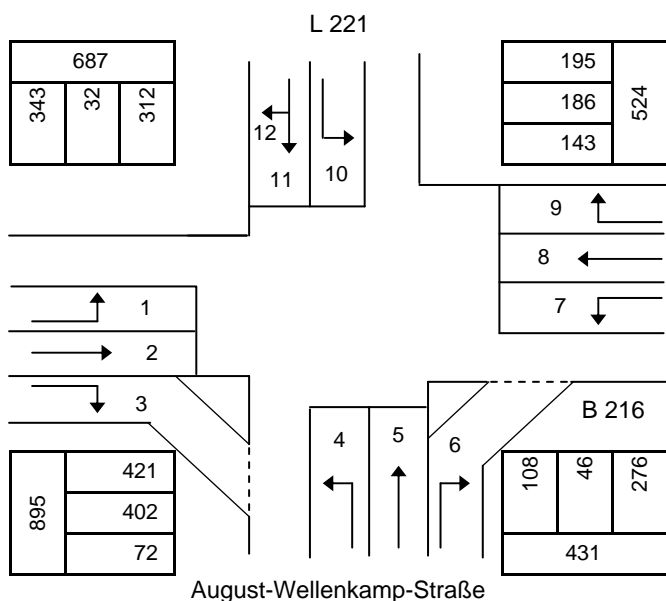
**Fahrstreifen**

Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>s,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>s</sub> [Fz/h]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s}$	g <sub>gew</sub> [-]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{g \times q_s}$	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	1	421	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,2396					2
2	2	402	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,2057					
3	4	108	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0744					4
4	5	46	2000	15,0	0,806	SV	1	R	1613	0,0286					
5	7	143	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0983					1
6	8	186	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,0954					
7	9	195	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1110					
8	10	312	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1776					
9	11/12	375	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,2133					3
10															
11															
12															
13															
14															
15															

**Phasenablauf**



**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante A**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90$ s	$t_z = 25$ s	B = 0,6257								
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	$q_{maßg.}$ [Fz/h]	m [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$b_{maßg.}$ [-]	$g_{gew.}$ [-]	$t_F$ erf. [s]	$t_F$ [s]	$t_F$ gew. [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	1	2	421	10,5	1.757	2,05	0,2396		21,6	24,9	<b>24</b>	
2	2		402	10,0	1.953	1,84			18,5		24	
3	4	4	108	2,7	1.451	2,48	0,0744		6,7	7,7	<b>8</b>	
4	5		46	1,2	1.613	2,23			2,6		8	
5	7	1	143	3,6	1.451	2,48	0,0983		8,8	10,2	<b>11</b>	
6	8		186	4,7	1.953	1,84			8,6		11	
7	9		195	4,9	1.757	2,05			10,0		33	
8	10		312	7,8	1.757	2,05			16,0		22	
9	11/12	3	375	9,4	1.757	2,05	0,2133		19,2	22,2	<b>22</b>	
10												

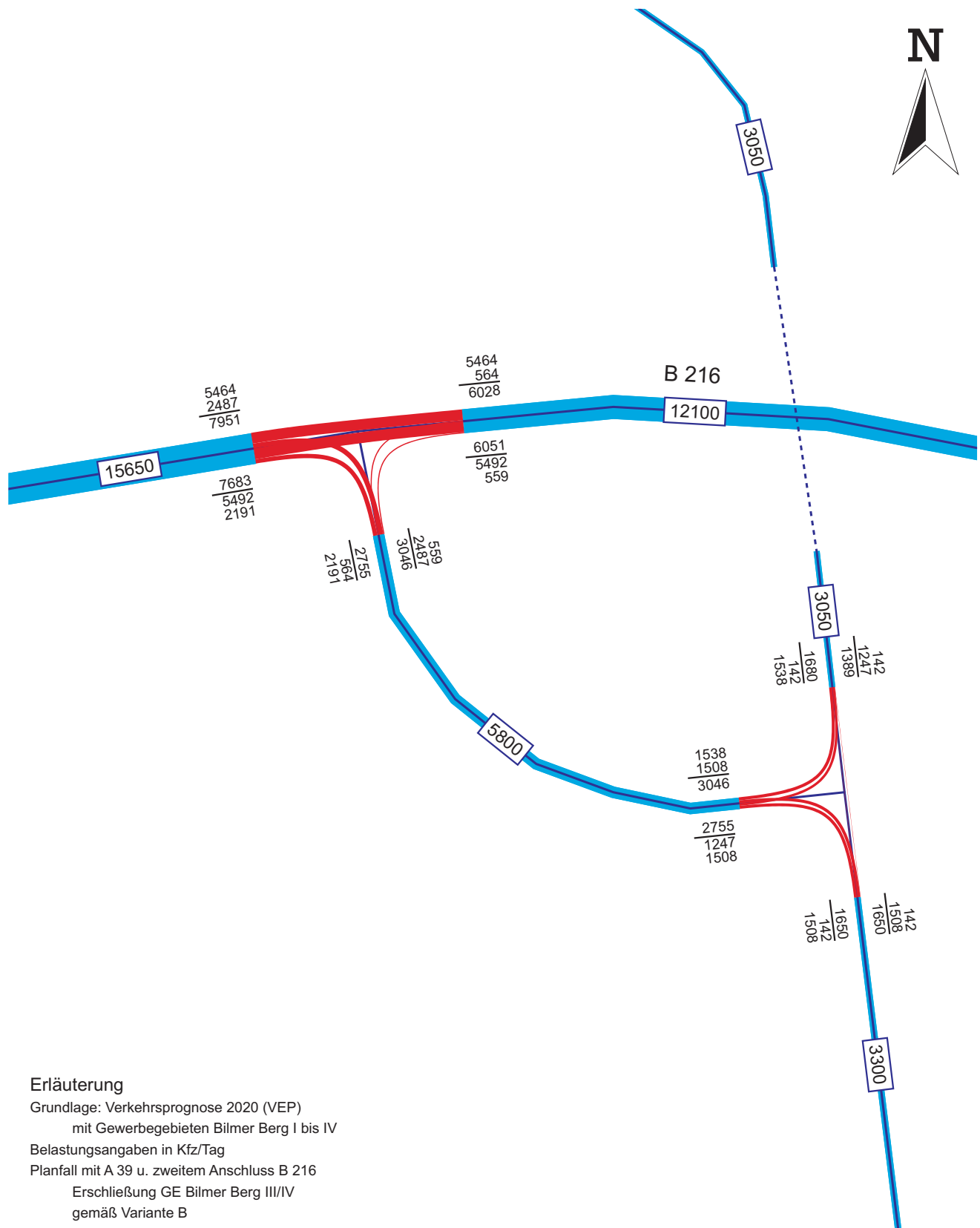
**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90$ s	$t_z = 25$ s												
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	f [-]	$t_S$ [s]	$n_C$ [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	h [%]	S [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{Stau}$ [m]	w [s]	QSV
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
1	1	24	0,267	66	11,7	469	0,899	3,0	10,5	100	90	15	92	55,0	D
2	2	24	0,267	66	13,0	521	0,772	1,5	9,7	96	90	13	78	40,8	C
3	4	8	0,089	82	3,2	129	0,837	2,7	2,7	100	90	8	50	115,5	F
4	5	8	0,089	82	3,6	143	0,322	0,0	1,1	94	90	2	15	38,5	C
5	7	11	0,122	79	4,4	177	0,804	2,2	3,6	100	90	9	51	82,6	E
6	8	11	0,122	79	6,0	239	0,781	1,8	4,7	100	90	9	56	65,5	D
7	9	33	0,367	57	16,1	644	0,303	0,0	3,5	71	90	6	33	20,3	B
8	10	22	0,244	68	10,7	430	0,727	1,0	7,4	95	90	11	63	39,5	C
9	11/12	22	0,244	68	10,7	430	0,873	2,8	9,4	100	90	14	86	55,8	D
10															
		$q_K = 2.188$ Fz/h			$C_K = 3.181$ Fz/h			erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>							<b>F</b>





**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV**  
**- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante B**  
**Knotenströme B 216 / Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße**

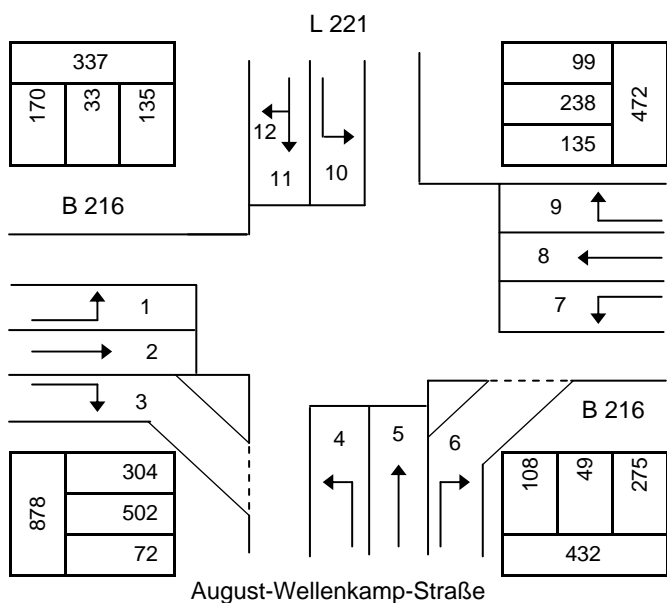


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante B



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante B**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Fahrstreifen**

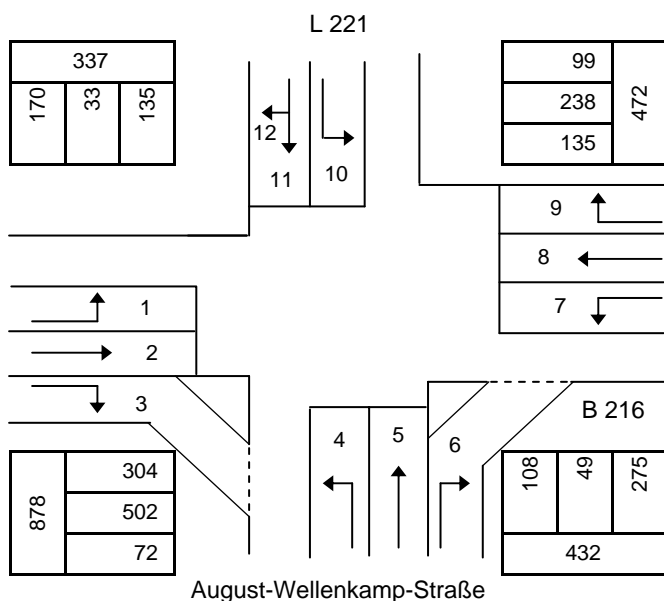
Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>s,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>s</sub> [Fz/h]	q <sub>maßg.</sub> / q <sub>s</sub>	g <sub>gew</sub> [-]	q <sub>maßg.</sub> / (g x q <sub>s</sub> )	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	1	304	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1730					
2	2	502	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,2570					1
3	4	108	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0747					3
4	5	49	2000	15,0	0,806	SV	1	R	1613	0,0305					
5	7	135	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0932					2
6	8	238	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,1217					
7	9	99	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0562					
8	10	135	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0765					
9	11/12	202	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1152					3
10															
11															
12															
13															
14															
15															

**Phasenablauf**

Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase
Summe $\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s} = 0,5401$			
$t_z = 20 \text{ s}$			
$t_U = 76 \text{ s}$			
$t_{U \text{ gew.}} = 90 \text{ s}$			



**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante B**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 20 \text{ s}$		$B = 0,5401$						
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	$q_{\text{maßg.}}$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$b_{\text{maßg.}}$ [-]	$g_{\text{gew.}}$ [-]	$t_{F \text{ erf.}}$ [s]	$t_F$ [s]	$t_{F \text{ gew.}}$ [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	1		304	7,6	1.757	2,05			15,6		23	
2	2	1	502	12,5	1.953	1,84	0,2570		23,1	33,3	<b>33</b>	
3	4	3	108	2,7	1.451	2,48	0,0747		6,7	9,7	24	
4	5		49	1,2	1.613	2,23			2,7		24	
5	7	2	135	3,4	1.451	2,48	0,0932		8,4	12,1	<b>13</b>	
6	8		238	5,9	1.953	1,84			11,0		23	
7	9		99	2,5	1.757	2,05			5,1		23	
8	10		135	3,4	1.757	2,05			6,9		24	
9	11/12	3	202	5,1	1.757	2,05	0,1152		10,4	14,9	<b>24</b>	
10												

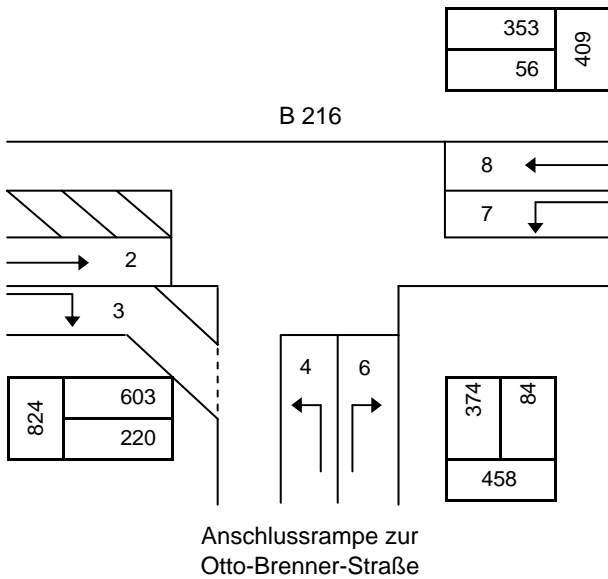
**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 20 \text{ s}$											
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
1	1	23	0,256	67	11,2	449	0,677	0,3	6,9	91	90	9	57	33,0	B
2	2	33	0,367	57	17,9	716	0,701	0,6	10,9	87	90	13	76	27,3	B
3	4	11	0,121	79	4,4	175	0,620	0,0	2,6	95	90	5	27	37,6	C
4	5	24	0,267	66	10,8	430	0,114	0,0	0,9	76	90	2	13	25,0	B
5	7	13	0,144	77	5,2	210	0,645	0,0	3,2	94	90	5	32	36,3	C
6	8	23	0,256	67	12,5	499	0,476	0,0	5,0	85	90	7	44	28,4	B
7	9	23	0,256	67	11,2	449	0,220	0,0	1,9	79	90	4	23	26,4	B
8	10	17	0,185	73	8,1	325	0,414	0,0	3,0	88	90	5	30	32,4	B
9	11/12	24	0,267	66	11,7	469	0,432	0,0	4,2	83	90	6	39	27,3	B
10															
		$q_K = 1.772 \text{ Fz/h}$		$C_K = 3.721 \text{ Fz/h}$		erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>					<b>C</b>				



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**

**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante B**



Knotenpunkt: B 216 / Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Fahrstreifen**

Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>S,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>S</sub> [Fz/h]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_S}$	g <sub>gew</sub> [-]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{g \times q_S}$	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	2	603	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,3091					1
2	4	374	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,2579					3
3	6	84	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0578					
4	7	56	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0389					2
5	8	353	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,1808					
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															

**Phasenablauf**

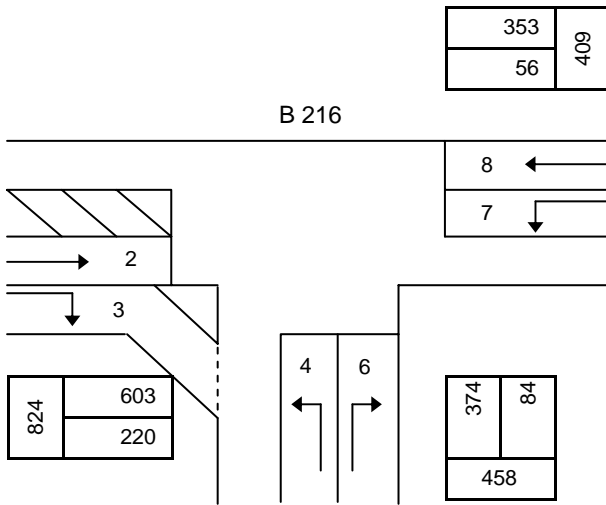
Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase
Summe $\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_S} = 0,6058$			
$t_z = 18 \text{ s}$			
$t_U = 81 \text{ s}$			
$t_{U \text{ gew.}} = 90 \text{ s}$			





**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**

**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante B**



Knotenpunkt: B 216 / Anschlussrampe zur Otto-Brenner-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

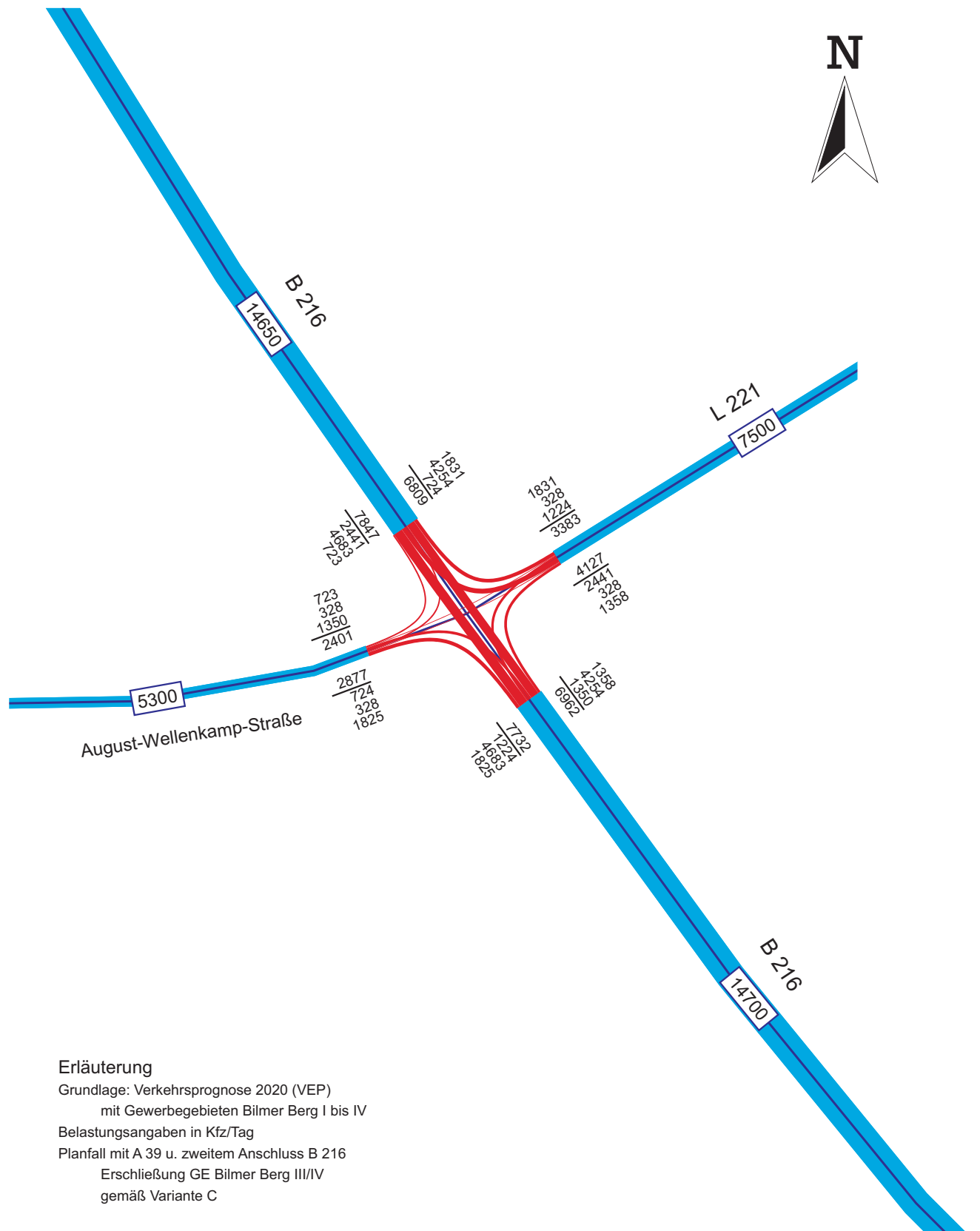
		$t_u = 90 \text{ s}$	$t_z = 18 \text{ s}$	$B = 0,6058$								
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	$q_{\text{maßg.}}$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$b_{\text{maßg}}$ [-]	$g_{\text{gew.}}$ [-]	$t_{F \text{ erf.}}$ [s]	$t_F$ [s]	$t_{F \text{ gew.}}$ [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	2	1	603	15,1	1.953	1,84	0,3091		27,8	36,7	<b>34</b>	
2	4	3	374	9,4	1.451	2,48	0,2579		23,2	30,6	<b>30</b>	
3	6		84	2,1	1.451	2,48			5,2		30	
4	7	2	56	1,4	1.451	2,48	0,0389		3,5	4,6	<b>8</b>	
5	8		353	8,8	1.953	1,84			16,3		49	
6												
7												
8												
9												

**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90 \text{ s}$	$t_z = 18 \text{ s}$												
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
1	2	34	0,378	56	18,4	738	0,818	1,9	14,4	96	90	16	96	34,3	B
2	4	30	0,333	60	12,1	484	0,774	1,5	8,9	96	90	12	70	38,4	C
3	6	30	0,333	60	12,1	484	0,173	0,0	1,5	71	90	3	18	21,2	B
4	7	8	0,089	82	3,2	129	0,437	0,0	1,3	95	90	3	17	38,9	C
5	8	49	0,544	41	26,6	1.063	0,332	0,0	4,9	56	90	7	41	11,4	A
6															
7															
8															
9															
		$q_K = 1.471 \text{ Fz/h}$			$C_K = 2.897 \text{ Fz/h}$			erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>							<b>C</b>



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante C  
Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße**

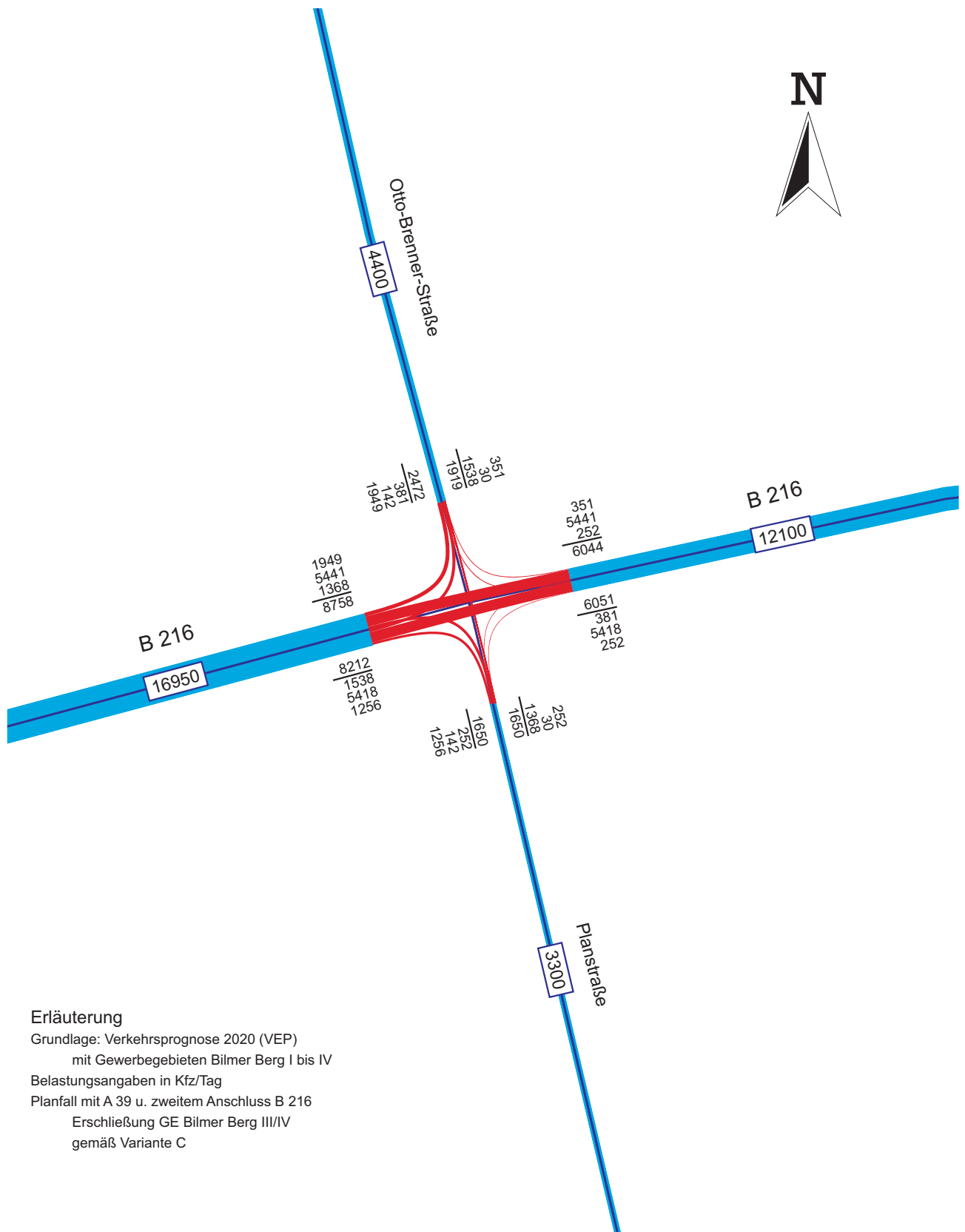


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante C



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante C  
Knotenströme B 216 / Otto-Brenner-Straße / Planstraße GE IV**

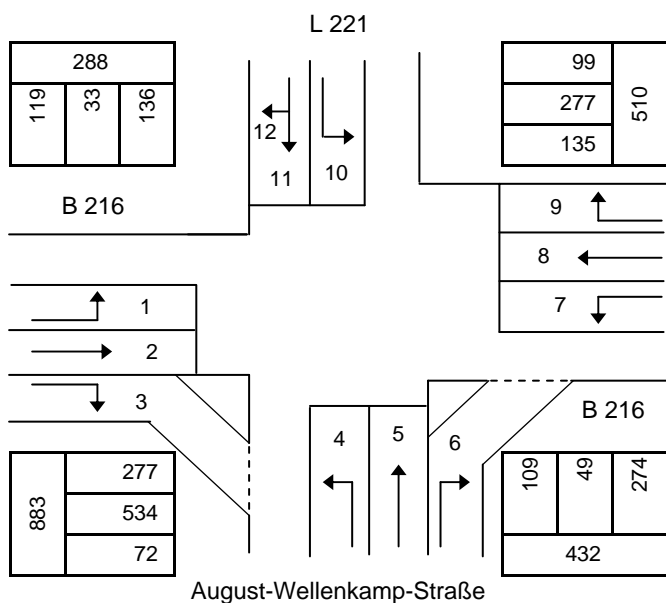


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante C



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante C**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Fahrstreifen**

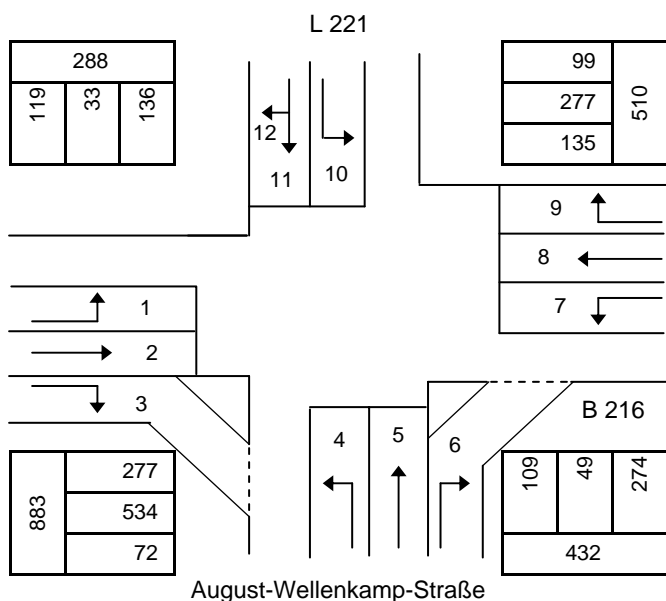
Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>s,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>s</sub> [Fz/h]	q <sub>maßg.</sub> / q <sub>s</sub>	g <sub>gew</sub> [-]	q <sub>maßg.</sub> / (g x q <sub>s</sub> )	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	1	277	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1574					
2	2	534	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,2734					1
3	4	109	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0748					3
4	5	49	2000	15,0	0,806	SV	1	R	1613	0,0305					
5	7	135	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0930					2
6	8	277	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,1416					
7	9	99	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0562					
8	10	136	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0773					
9	11/12	152	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0864					3
10															
11															
12															
13															
14															
15															

**Phasenablauf**

Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase
$\text{Summe } \frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s} = 0,5276$	$t_z = 20 \text{ s}$	$t_U = 74 \text{ s}$	$t_{U \text{ gew.}} = 90 \text{ s}$



**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante C**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

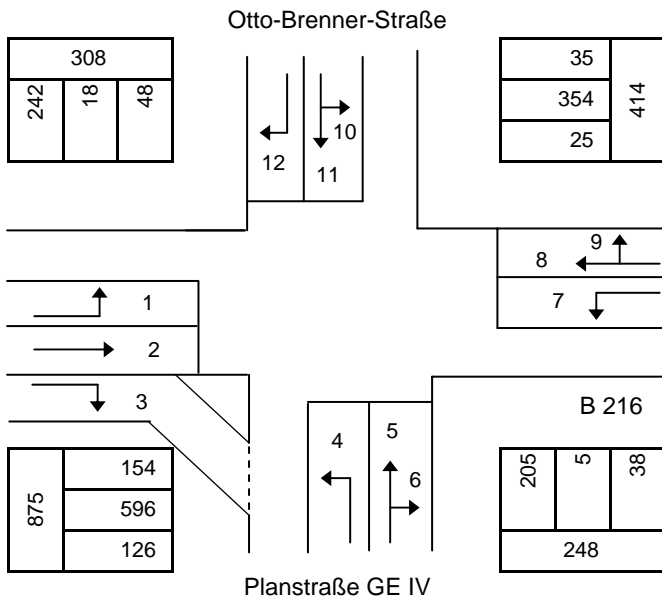
		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 20 \text{ s}$		$B = 0,5276$						
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	$q_{\text{maßg.}}$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$b_{\text{maßg.}}$ [-]	$g_{\text{gew.}}$ [-]	$t_{F \text{ erf.}}$ [s]	$t_F$ [s]	$t_{F \text{ gew.}}$ [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	1		277	6,9	1.757	2,05			14,2		24	
2	2	1	534	13,3	1.953	1,84	0,2734		24,6	36,3	<b>36</b>	
3	4	3	109	2,7	1.451	2,48	0,0748		6,7	9,9	20	
4	5		49	1,2	1.613	2,23			2,7		20	
5	7	2	135	3,4	1.451	2,48	0,0930		8,4	12,3	<b>14</b>	
6	8		277	6,9	1.953	1,84			12,7		26	
7	9		99	2,5	1.757	2,05			5,1		26	
8	10		136	3,4	1.757	2,05			7,0		20	
9	11/12	3	152	3,8	1.757	2,05	0,0864		7,8	11,5	<b>20</b>	
10												

**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 20 \text{ s}$											
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
1	1	24	0,267	66	11,7	469	0,590	0,0	6,0	87	90	8	49	28,7	B
2	2	36	0,400	54	19,5	781	0,684	0,4	11,2	84	90	12	75	24,1	B
3	4	12	0,134	78	4,9	195	0,557	0,0	2,5	94	90	5	27	36,4	C
4	5	20	0,222	70	9,0	358	0,137	0,0	1,0	80	90	2	14	28,1	B
5	7	14	0,156	76	5,6	226	0,598	0,0	3,1	93	90	5	31	35,4	C
6	8	26	0,289	64	14,1	564	0,490	0,0	5,7	83	90	8	48	26,5	B
7	9	26	0,289	64	12,7	508	0,194	0,0	1,9	75	90	4	22	24,1	B
8	10	15	0,168	75	7,4	295	0,460	0,0	3,1	90	90	5	31	33,8	B
9	11/12	20	0,222	70	9,8	391	0,389	0,0	3,2	85	90	5	32	29,8	B
10															
		$q_K = 1.766 \text{ Fz/h}$		$C_K = 3.786 \text{ Fz/h}$		erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{\text{ges}}$						<b>C</b>			



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante C**

Knotenpunkt: B 216 / Otto-Brenner-Straße /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

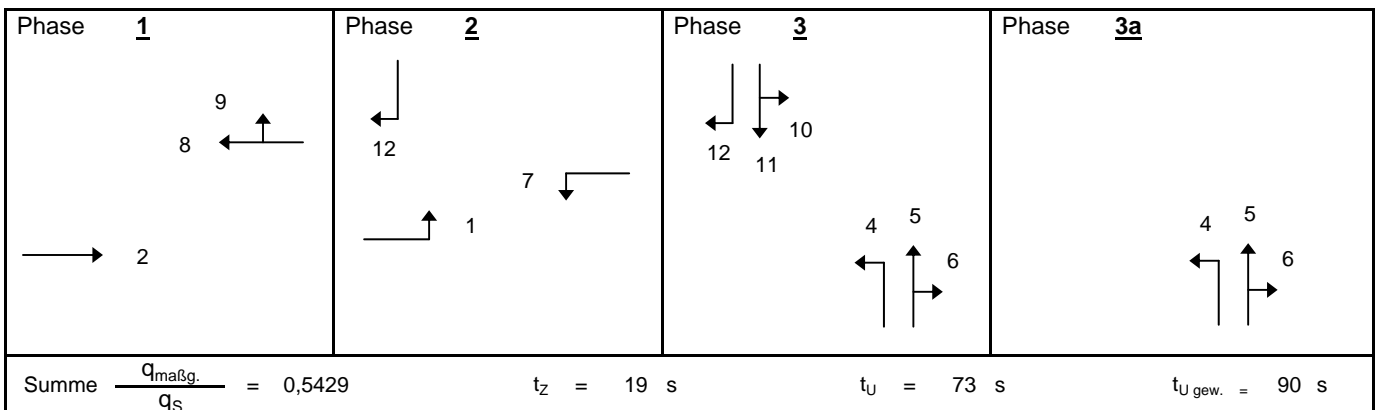
Planung  Analyse  
 innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

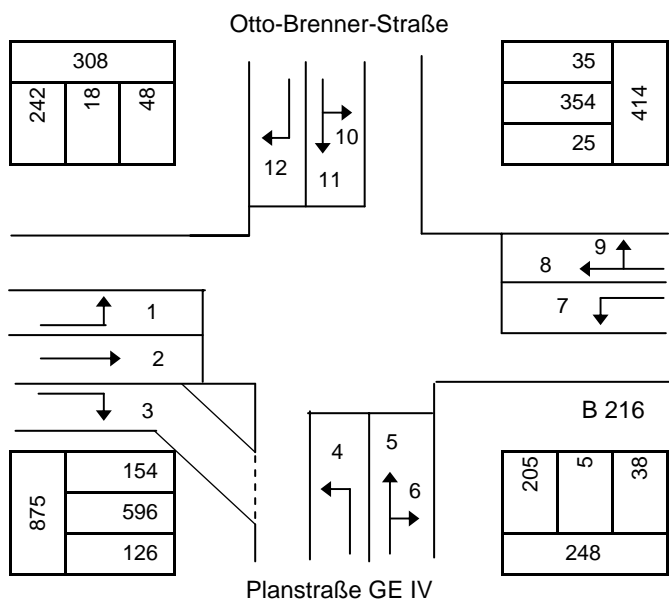
**Fahrstreifen**

Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>s,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>s</sub> [Fz/h]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s}$	g <sub>gew</sub> [-]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{g \times q_s}$	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	1	154	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0875					
2	2	596	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,3391					1
3	4	205	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,1414					3
4	5/6	42	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0291					
5	7	25	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0174					2
6	8/9	389	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,2212					
7	10/11	65	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0450					3
8	12	242	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,1669					
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															

**Phasenablauf**



**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante C**

Knotenpunkt: B 216 / Otto-Brenner-Straße /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

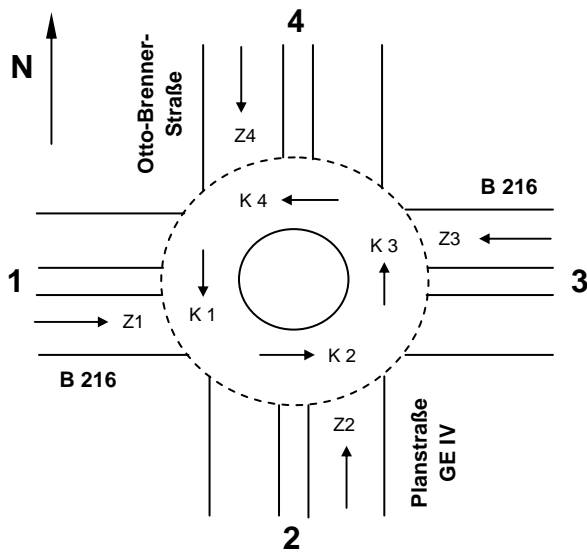
t <sub>u</sub> = 90 s		t <sub>z</sub> = 19 s		B = 0,5429								
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	m [Fz]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	t <sub>B</sub> [s/Fz]	b <sub>maßg.</sub> [-]	g <sub>gew.</sub> [-]	t <sub>F erf.</sub> [s]	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>F gew.</sub> [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	1		154	3,8	1.757	2,05			7,9		20	
2	2	1	596	14,9	1.757	2,05	0,3391		30,5	44,4	<b>40</b>	
3	4	3	205	5,1	1.451	2,48	0,1414		12,7	18,5	<b>26</b>	
4	5/6		42	1,1	1.451	2,48			2,6		26	
5	7	2	25	0,6	1.451	2,48	0,0174		1,6	2,3	<b>5</b>	
6	8/9		389	9,7	1.757	2,05			19,9		25	
7	10/11	3	65	1,6	1.451	2,48	0,0450		4,1	5,9	<b>8</b>	
8	12		242	6,1	1.451	2,48			15,0		33	
9												
10												

**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

t <sub>u</sub> = 90 s		t <sub>z</sub> = 19 s														
Nr.	Bez.	t <sub>F</sub> [s]	f [-]	t <sub>S</sub> [s]	n <sub>C</sub> [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N <sub>GE</sub> [Fz]	n <sub>H</sub> [Fz]	h [%]	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	l <sub>Stau</sub> [m]	w [s]	QSV	
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)	
1	1	20	0,222	70	9,8	391	0,394	0,0	3,3	85	90	5	33	29,8	B	
2	2	40	0,444	50	19,5	781	0,763	1,3	13,2	88	90	14	83	26,8	B	
3	4	18	0,200	72	7,3	290	0,707	0,8	4,9	96	90	8	48	43,1	C	
4	5/6	26	0,289	64	10,5	419	0,101	0,0	0,8	73	90	2	12	23,4	B	
5	7	5	0,056	85	2,0	81	0,313	0,0	0,6	96	90	2	10	40,8	C	
6	8/9	25	0,278	65	12,2	488	0,796	1,8	9,5	98	90	13	78	43,4	C	
7	10/11	6	0,069	84	2,5	100	0,654	0,1	1,6	98	90	3	20	42,8	C	
8	12	33	0,367	57	13,3	532	0,455	0,0	4,6	76	90	7	40	21,7	B	
9																
10																
		q <sub>K</sub> = 1.719 Fz/h			C <sub>K</sub> = 3.082 Fz/h			erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>ges</sub>								<b>C</b>



**Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante C**

Knotenpunkt: B 216 / Otto-Brenner-Straße /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: **45 s**  
Qualitätsstufe: **D**

**Matrix der Ströme / Verkehrsstärken [Fz/h]**

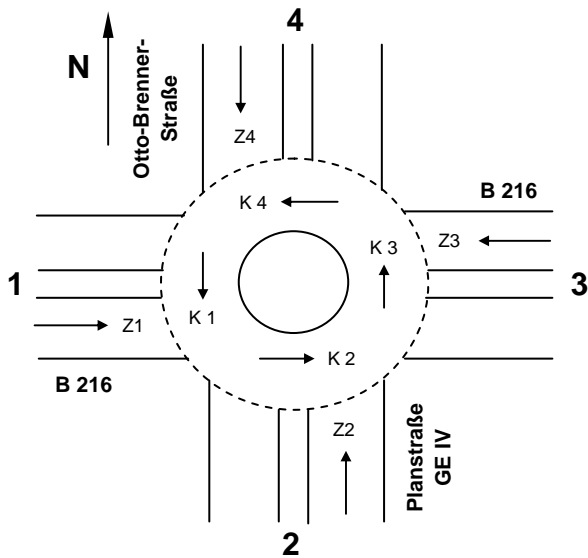
von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrs- stärken in der Zufahrt $q_{zi}$	Summe der Verkehrs- stärken im Kreis $q_{ki}$
	1	2	3	4	5	6		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1		126	596	154			875	91
2	205		38	5			248	797
3	354	25		35			414	364
4	242	18	48				308	584
5								
6								

**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt		Verkehrsstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)	Anzahl der Fahrstreifen	Bypass
Straßenname	Nr.			
			(9a)	(9b)
B 216	1	Z <sub>1</sub>	1	
		K1	1	
Planstraße GE IV	2	Z <sub>2</sub>	1	
		K2	1	
B 216	3	Z <sub>3</sub>	1	
		K3	1	
Otto-Brenner-Straße	4	Z <sub>4</sub>	1	
		K4	1	
	5	Z <sub>5</sub>		
		K5		
	6	Z <sub>6</sub>		
		K6		



**Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante C**

Knotenpunkt: B 216 / Otto-Brenner-Straße /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: **45 s**  
Qualitätsstufe: **D**

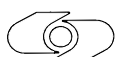
**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verk.- strom	$q_{Pkw,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw,i}$ [Lkw/h]	$q_{Lz,i}$ [Lz/h]	$q_{Kr,i}$ [Kr/h]	$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]
		(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
1	Z1						875	919	
	K1						91	104	
2	Z2						248	285	
	K2						797	837	
3	Z3						414	435	
	K3						364	418	
4	Z4						308	354	
	K4						584	613	
5	Z5								
	K5								
6	Z6								
	K6								

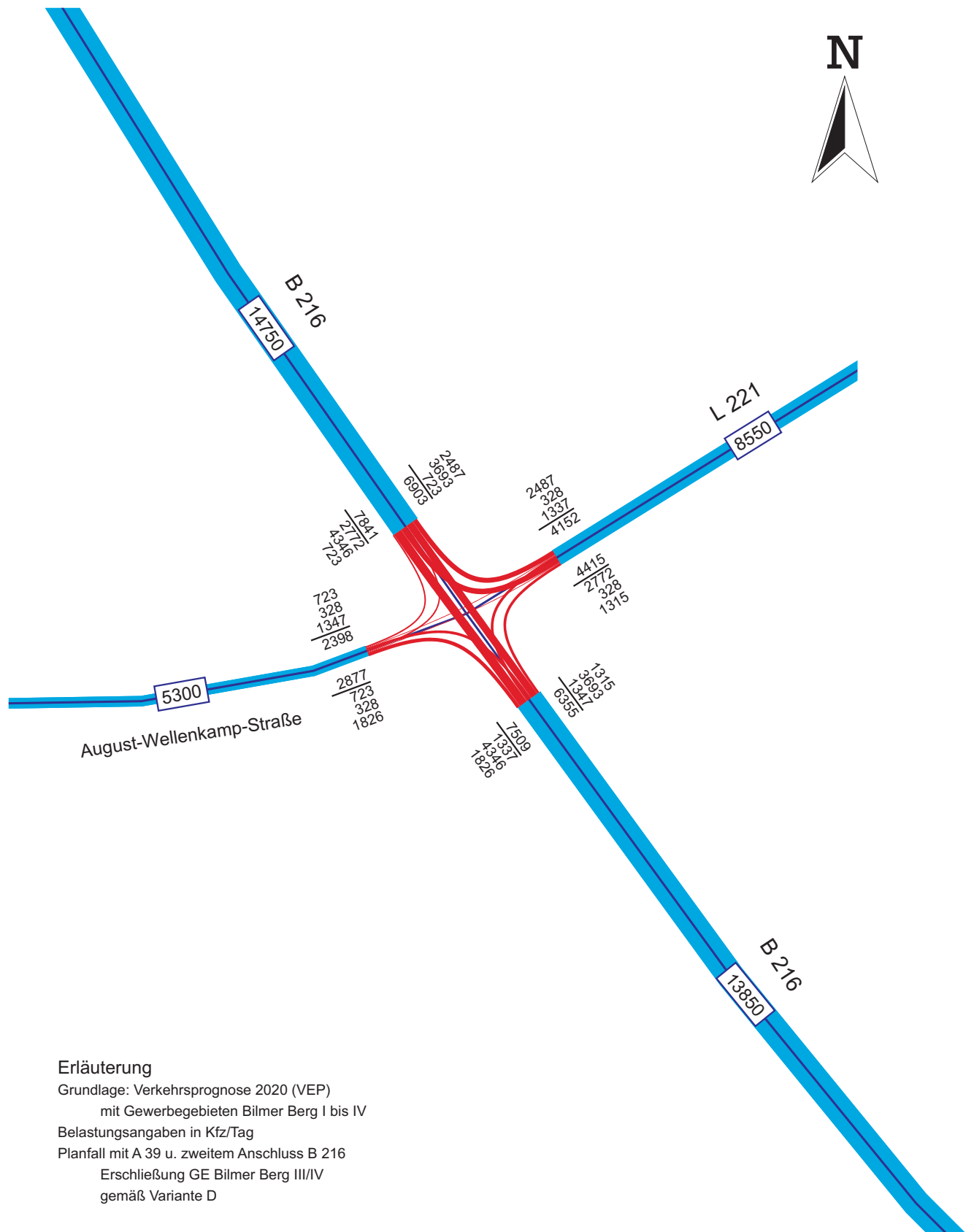
**Bestimmung der Kapazität**

**Beurteilung der Verkehrsqualität**

Zufahrt	Verkehrsstärken		Grund- kapazität $G_i$ [Pkw-E/h]	Abmind.- faktor für Fußgänger	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit $w_i$ [s]	angestrebte Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
	$q_{z,i}$	$q_{k,i}$							
	(18)	(19)							
1	919	104	1.148	1	1.148	229	10 - 20	45	B
2	285	837	559	1	559	274	10 - 20	45	B
3	435	418	881	1	881	446	< 10	45	A
4	354	613	726	1	726	372	< 10	45	A
5									
6									
erreichbare Qualitätsstufe QSVges									<b>B</b>



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV  
- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante D  
Knotenströme B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße**

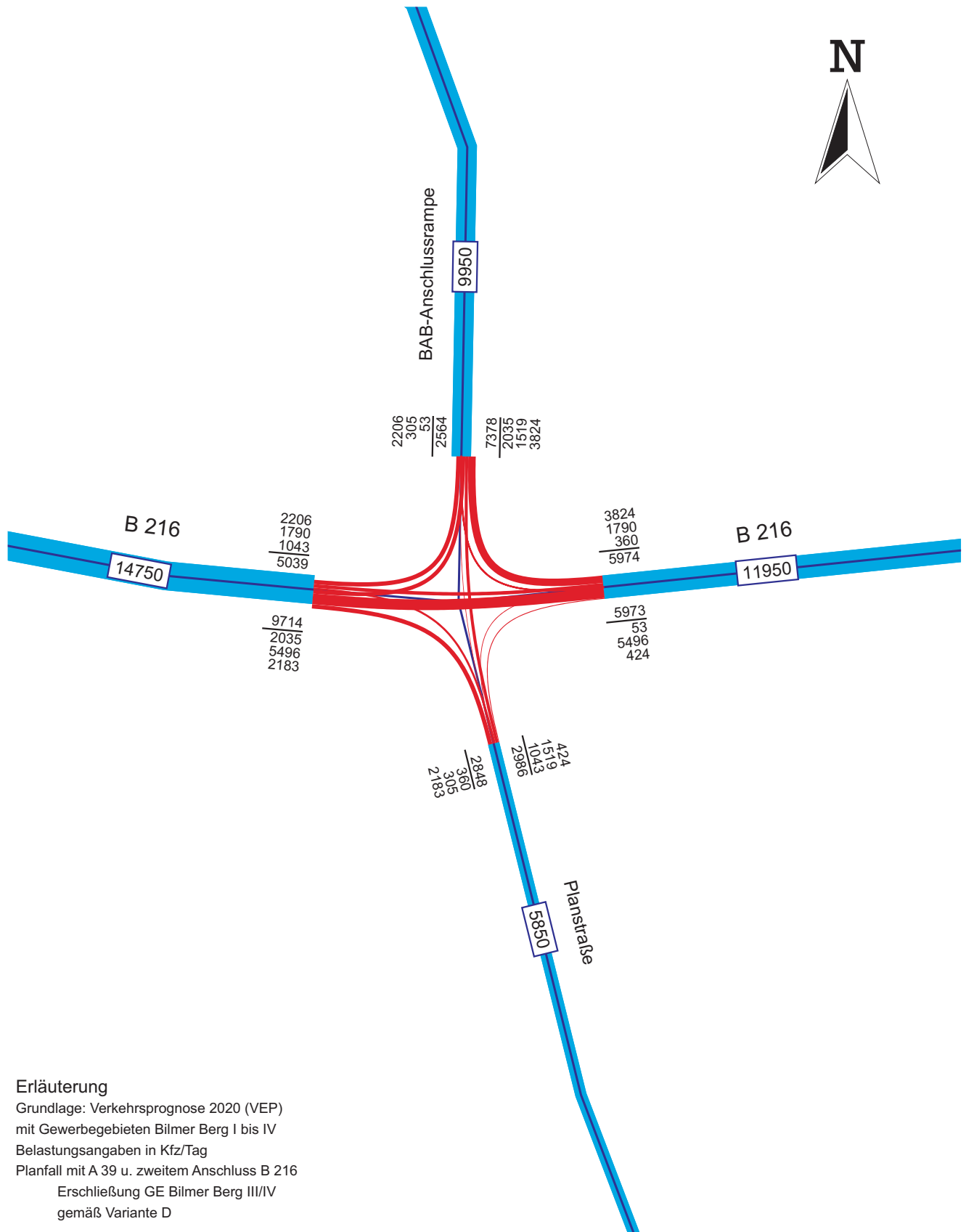


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante D



**Prognosebelastungen 2020 mit Gewerbegebieten Bilmer Berg III/IV**  
**- geplantes Straßennetz mit A 39 und Erschließungsvariante D**  
**Knotenströme B 216 / BAB-Anschlussrampe / Planstraße GE IV**

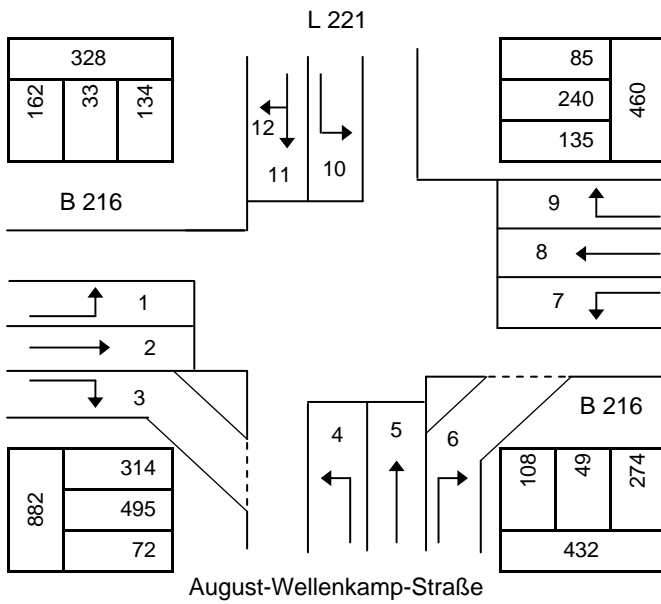


**Erläuterung**

Grundlage: Verkehrsprognose 2020 (VEP)  
mit Gewerbegebieten Bilmer Berg I bis IV  
Belastungsangaben in Kfz/Tag  
Planfall mit A 39 u. zweitem Anschluss B 216  
Erschließung GE Bilmer Berg III/IV  
gemäß Variante D



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante D**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse  
 innerorts  außerorts  
Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

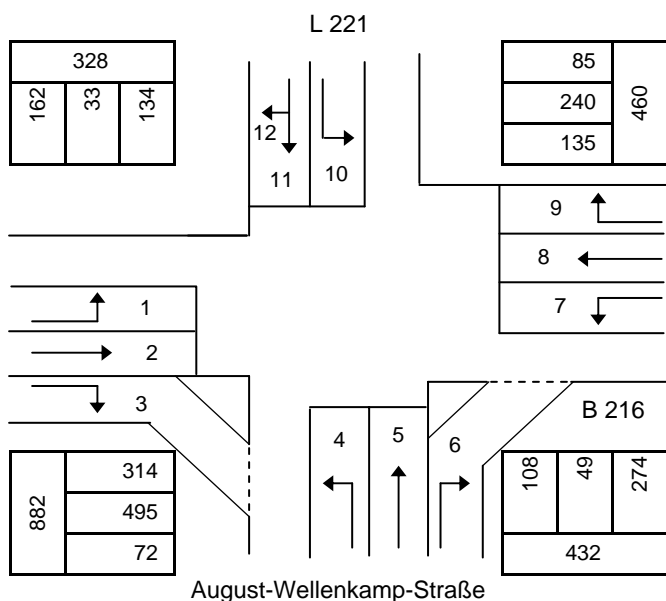
**Fahrstreifen**

Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>s,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>s</sub> [Fz/h]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s}$	g <sub>gew</sub> [-]	$\frac{q_{\text{maßg.}}}{g \times q_s}$	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	1	314	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1787					
2	2	495	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,2537					1
3	4	108	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0747					3
4	5	49	2000	15,0	0,806	SV	1	R	1613	0,0305					
5	7	135	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0928					2
6	8	240	2000	5,0	0,976	SV	1	R	1953	0,1229					
7	9	85	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0486					
8	10	134	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,0761					
9	11/12	194	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1107					3
10															
11															
12															
13															
14															
15															

**Phasenablauf**

Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase
<p>Summe <math>\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s} = 0,5319</math> <math>t_z = 20 \text{ s}</math> <math>t_U = 75 \text{ s}</math> <math>t_{U \text{ gew.}} = 90 \text{ s}</math></p>			

**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante D**

Knotenpunkt: B 216 / L 221 / August-Wellenkamp-Straße

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

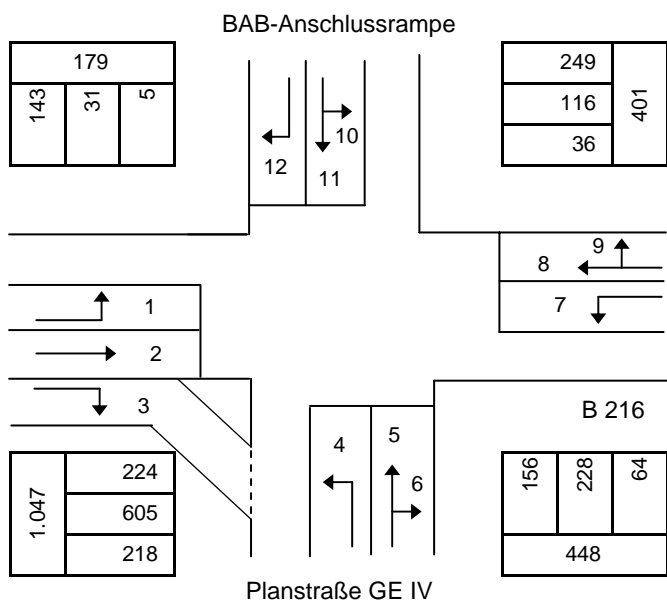
		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 20 \text{ s}$		$B = 0,5319$						
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	$q_{\text{maßg.}}$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$b_{\text{maßg.}}$ [-]	$g_{\text{gew.}}$ [-]	$t_F \text{ erf.}$ [s]	$t_F$ [s]	$t_F \text{ gew.}$ [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	1		314	7,9	1.757	2,05			16,1		24	
2	2	1	495	12,4	1.953	1,84	0,2537		22,8	33,4	<b>33</b>	
3	4	3	108	2,7	1.451	2,48	0,0747		6,7	9,8	24	
4	5		49	1,2	1.613	2,23			2,7		24	
5	7	2	135	3,4	1.451	2,48	0,0928		8,4	12,2	<b>13</b>	
6	8		240	6,0	1.953	1,84			11,1		22	
7	9		85	2,1	1.757	2,05			4,4		22	
8	10		134	3,3	1.757	2,05			6,8		24	
9	11/12	3	194	4,9	1.757	2,05	0,1107		10,0	14,6	<b>24</b>	
10												

**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 20 \text{ s}$											
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
1	1	24	0,267	66	11,7	469	0,670	0,3	7,1	90	90	9	57	31,5	B
2	2	33	0,367	57	17,9	716	0,692	0,5	10,7	86	90	12	74	26,7	B
3	4	11	0,121	79	4,4	175	0,620	0,0	2,6	95	90	5	27	37,6	C
4	5	24	0,267	66	10,8	430	0,114	0,0	0,9	76	90	2	13	25,0	B
5	7	13	0,144	77	5,2	210	0,643	0,0	3,2	94	90	5	32	36,3	C
6	8	22	0,244	68	11,9	477	0,503	0,0	5,2	86	90	8	45	29,3	B
7	9	22	0,244	68	10,7	430	0,199	0,0	1,7	79	90	3	20	27,0	B
8	10	17	0,185	73	8,1	325	0,411	0,0	2,9	88	90	5	30	32,4	B
9	11/12	24	0,267	66	11,7	469	0,415	0,0	4,0	82	90	6	37	27,2	B
10															
		$q_K = 1.756 \text{ Fz/h}$			$C_K = 3.700 \text{ Fz/h}$			erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{\text{ges}}$							<b>C</b>



**Formblatt 2a: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante D**

Knotenpunkt: B 216 / BAB-Anschlussrampe /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: D

**Fahrstreifen**

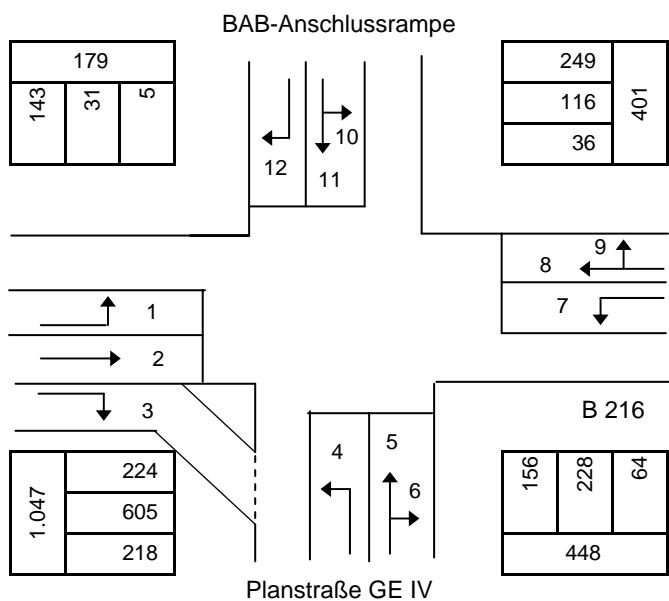
Nr.	Bez. / Symbol	q <sub>maßg.</sub> [Fz/h]	q <sub>s,st</sub> [Pkw/h]	SV [%]	f <sub>1</sub> [-]	Bez.	f <sub>2</sub> [-]	Bez.	q <sub>s</sub> [Fz/h]	q <sub>maßg.</sub> / q <sub>s</sub>	g <sub>gew</sub> [-]	q <sub>maßg.</sub> / (g x q <sub>s</sub> )	x <sub>1</sub>	x <sub>2</sub>	Bemerk. maßg. Ph.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
1	1	224	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,1274					
2	2	605	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,3440					1
3	4	156	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,1078					
4	5/6	291	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,2008					3
5	7	36	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0248					2
6	8/9	365	2000	5,0	0,976	SV	0,9	R	1757	0,2077					
7	10/11	36	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0247					3
8	12	143	2000	15,0	0,806	SV	0,9	R	1451	0,0988					
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															

**Phasenablauf**

Phase 1	Phase 2	Phase 3	Phase 3a
Summe $\frac{q_{\text{maßg.}}}{q_s} = 0,5943$	$t_z = 19 \text{ s}$	$t_U = 83 \text{ s}$	$t_{U \text{ gew.}} = 90 \text{ s}$



**Formblatt 2b: Beurteilung eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante D**

Knotenpunkt: B 216 / BAB-Anschlussrampe /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Lage:  innerorts  außerorts

Zielvorgaben: Qualitätsstufe: **D**

**Berechnung der Freigabezeiten im Kraftfahrzeugverkehr**

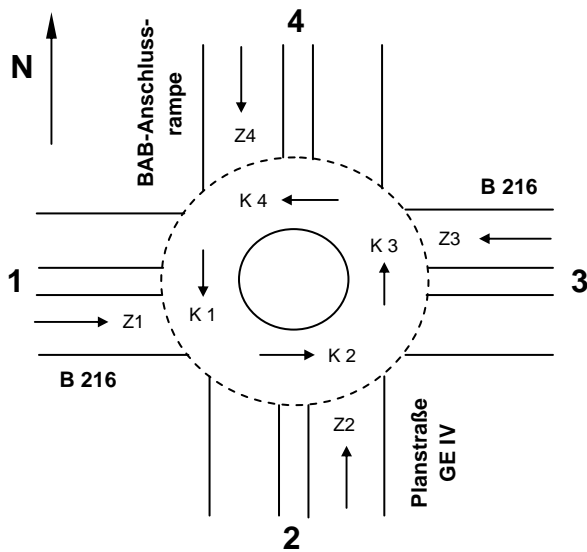
		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 19 \text{ s}$		$B = 0,5943$						
Nr.	Bez.	maßg. in Ph.:	$q_{\text{maßg.}}$ [Fz/h]	$m$ [Fz]	$q_s$ [Fz/h]	$t_B$ [s/Fz]	$b_{\text{maßg}}$ [-]	$g_{\text{gew.}}$ [-]	$t_F \text{ erf.}$ [s]	$t_F$ [s]	$t_F \text{ gew.}$ [s]	Bemerkung
	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)
1	1		224	5,6	1.757	2,05			11,5		20	
2	2	1	605	15,1	1.757	2,05	0,3440		31,0	41,1	<b>42</b>	
3	4		156	3,9	1.451	2,48			9,7		22	
4	5/6	3	291	7,3	1.451	2,48	0,2008		18,1	24,0	<b>24</b>	
5	7	2	36	0,9	1.451	2,48	0,0248		2,2	3,0	<b>5</b>	
6	8/9		365	9,1	1.757	2,05			18,7		27	
7	10/11	3	36	0,9	1.451	2,48	0,0247		2,2	2,9	<b>8</b>	
8	12		143	3,6	1.451	2,48			8,9		33	
9												
10												

**Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr**

		$t_u = 90 \text{ s}$		$t_z = 19 \text{ s}$											
Nr.	Bez.	$t_F$ [s]	$f$ [-]	$t_S$ [s]	$n_C$ [Fz]	$C$ [Fz/h]	$g$ [-]	$N_{GE}$ [Fz]	$n_H$ [Fz]	$h$ [%]	$S$ [%]	$N_{RE}$ [Fz]	$l_{\text{Stau}}$ [m]	$w$ [s]	QSV
	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)	(41)
1	1	20	0,222	70	9,8	391	0,573	0,0	5,0	89	90	7	44	31,2	B
2	2	42	0,467	48	20,5	820	0,737	1,0	12,8	85	90	13	80	23,8	B
3	4	14	0,156	76	5,6	226	0,693	0,6	3,8	97	90	7	40	45,5	C
4	5/6	24	0,267	66	9,7	387	0,753	1,3	7,0	96	90	10	62	42,7	C
5	7	5	0,056	85	2,0	81	0,446	0,0	0,9	97	90	2	13	41,2	C
6	8/9	27	0,300	63	13,2	527	0,692	0,5	8,2	90	90	11	64	31,4	B
7	10/11	6	0,069	84	2,5	100	0,358	0,0	0,9	95	90	2	13	40,0	C
8	12	33	0,367	57	13,3	532	0,269	0,0	2,5	70	90	4	26	20,0	B
9															
10															
		$q_K = 1.856 \text{ Fz/h}$		$C_K = 3.063 \text{ Fz/h}$		erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{\text{ges}}$									<b>C</b>



**Formblatt 3a: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante D**

Knotenpunkt: B 216 / Otto-Brenner-Straße /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: **45 s**  
Qualitätsstufe: **D**

**Matrix der Ströme / Verkehrsstärken [Fz/h]**

von Zufahrt	nach Zufahrt						Summe der Verkehrs- stärken in der Zufahrt $q_{zi}$	Summe der Verkehrs- stärken im Kreis $q_{ki}$
	1	2	3	4	5	6		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1		218	605	224			1.047	72
2	156		64	228			448	834
3	116	36		249			401	608
4	143	31	5				179	309
5								
6								

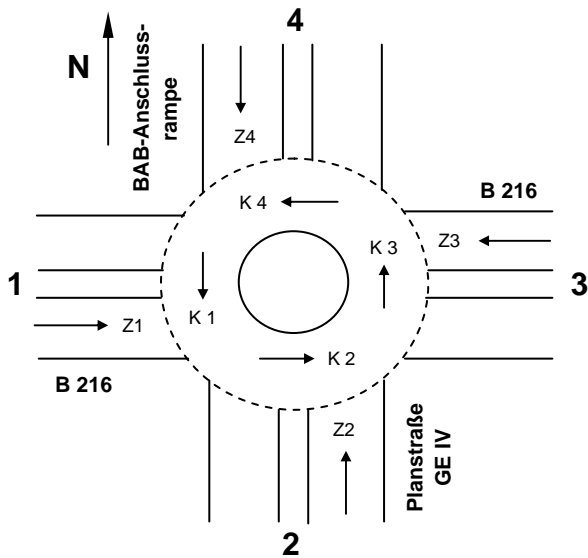
**Geometrische Randbedingungen**

Zufahrt		Verkehrstrom (Z=Zufahrt, K=Kreis)	Anzahl der Fahrstreifen	Bypass
Straßenname	Nr.			
			(9a)	(9b)
B 216	1	Z <sub>1</sub>	1	
		K1	1	
Planstraße GE IV	2	Z <sub>2</sub>	1	
		K2	1	
B 216	3	Z <sub>3</sub>	1	
		K3	1	
BAB-Anschlussrampe	4	Z <sub>4</sub>	1	
		K4	1	
	5	Z <sub>5</sub>		
		K5		
	6	Z <sub>6</sub>		
		K6		





**Formblatt 3b: Beurteilung eines Kreisverkehrsplatzes**



**Prognosebelastungen 2020  
mit GE Bilmer Berg III/IV  
Planfall mit A 39  
Erschließungsvariante D**

Knotenpunkt: B 216 / Otto-Brenner-Straße /  
Planstraße GE IV

Verkehrsdaten: Datum: Prognose 2020  
Uhrzeit: Nachmittagsspitze

Planung  Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit: **45 s**  
Qualitätsstufe: **D**

**Verkehrsstärken**

Zufahrt	Verk.- strom	$q_{Pkw,i}$ [Pkw/h]	$q_{Lkw,i}$ [Lkw/h]	$q_{Lz,i}$ [Lz/h]	$q_{Kr,i}$ [Kr/h]	$q_{Rad,i}$ [Rad/h]	$q_{Fz,i}$ [Fz/h]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$q_{Fg,i}$ [Fg/h]
		(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)
1	Z1						1.047	1.099	
	K1						72	75	
2	Z2						448	515	
	K2						834	875	
3	Z3						401	421	
	K3						608	699	
4	Z4						179	188	
	K4						309	324	
5	Z5								
	K5								
6	Z6								
	K6								

**Bestimmung der Kapazität**

**Beurteilung der Verkehrsqualität**

Zufahrt	Verkehrsstärken		Grund- kapazität $G_i$ [Pkw-E/h]	Abmind.- faktor für Fußgänger	Kapazität $C_i$ [Pkw-E/h]	Kapazitäts- reserve $R_i$ [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit $w_i$ [s]	angestrebte Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
	$q_{z,i}$	$q_{k,i}$							
	(18)	(19)							
1	1.099	75	1.173	1	1.173	74	30 - 45	45	D
2	515	875	531	1	531	16	> 60	45	F
3	421	699	660	1	660	239	10 - 20	45	B
4	188	324	958	1	958	770	< 10	45	A
5									
6									
erreichbare Qualitätsstufe QSVges									<b>F</b>

## **ANLAGE 5**

Aufstellung über das im Zuge der Planfeststellung zur  
A39 in Anspruch genommene Grundeigentum der  
Hansestadt Lüneburg

## Anlage 5: Aufstellung über das im Zuge der Planfeststellung zur A39 in Anspruch genommene Grundeigentum der Hansestadt Lüneburg

### Allgemeines:

- Für Einzelbäume, die im Eigentum der Hansestadt stehen und die im Zuge von Baumaßnahmen gefällt werden müssen, ist ein adäquater Ersatz in Abstimmung mit der Hansestadt zu schaffen.
- Generell ist Eigentum an Grundstücksflächen zu bereinigen.

### zum Grunderwerbsverzeichnis (Unterlage 10)

Nutzung	B-Plan (Nr.)	Gemarkung, Flur und Flurstücksbezeichnung	Eigentum der Hansestadt Lüneburg	Nr. Grunderwerbsverzeichnis	Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg
	ohne	1515, 7, 16	ja	1.08.01	Der Grunderwerb wird abgelehnt. Die Bestellung einer Dienstbarkeit ist ausreichend
	ohne	1515, 7, 13	ja.	1.09.01	Der Grunderwerb wird abgelehnt. Die Bestellung einer Dienstbarkeit ist ausreichend
Acker	ohne	1516, 52, 52/18	ja	1.16.01 1.16.02	Die im Eigentum der Stadt stehende Fläche ist für landwirtschaftliche Zwecke verpachtet. Der Landwirt muss entschädigt werden.
	ohne	1516, 52, 44/11	ja	2.03.01 2.03.02 2.03.03	Es handelt sich um eine Forstfläche, für die eine Aufwuchsentzündung geltend gemacht wird.
	ohne	1516, 52, 36/24	ja	2.05.01 2.05.02	Es handelt sich um eine Forstfläche, für die eine Aufwuchsentzündung geltend gemacht wird.
	ohne	1516, 52, 101/17	ja	2.07.01	Der Erwerb eines Teils der städtischen Wegefläche wird abgelehnt. Die Böschung des Dammes ist anders auszubilden.
		1516, 52, 38/25	ja	2.08.01 2.08.02 2.08.03	Hier ist die Übernahme des gesamten Flurstückes gegen Entschädigung notwendig. Die Restflächen des Flurstücks sind gefangen und damit nicht erreichbar. Die Restfläche ist wirtschaftlich nicht nutzbar.
Landwirtschaft, Überschwemmungsgebiet	Nr. 43 „Vrestorfer Heide“, 2. und 4. Änderung	1516, 40, 10/373	ja	2.11.01 2.11.02 2.11.03 2.11.04	Der bestehende Fischteich ist in Abstimmung mit der Hansestadt auf die neue Grundstückssituation anzupassen. Dabei sind wasserwirtschaftliche, naturschutzfachliche und fischereiwirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen. Für die verlorene

**Anlage 5:** Aufstellung über das im Zuge der Planfeststellung zur A39 in Anspruch genommene Grundeigentum der Hansestadt Lüneburg

					Pachtfläche ist eine Pachtentschädigung zu zahlen. Der Pächter ist wirtschaftlich zu entschädigen.
		1516, 40, 36/234	ja.	4.11.01 4.11.02 4.11.03	Veräußerung nur bei Übernahme des gesamten Flurstückes gegen Entschädigung. Restfläche wäre nicht wirtschaftlich nutzbar, da lediglich 47 m <sup>2</sup> von 982 m <sup>2</sup> im städtischen Eigentum verbleiben würden. Die benachbarten Flächen stehen im Eigentum des Landes Niedersachsen. Die zu erwartenden Vermessungskosten würden den Bodenwert übersteigen.
öffentlich gewidmete Straße	Nr. 11 „Dahlenburger Landstraße / Bleckeder Landstraße“, 1. Änderung + Nr. 77 „Hinter der Stadtkoppel“	1516, 45, 22/135	ja	6.14.01 6.14.02	Einer Inanspruchnahme der Fläche kann nur zugestimmt werden, wenn die verkehrliche Funktion und Leistungsfähigkeit der Straße Stadtkoppel in keiner Weise beeinträchtigt werden.
	Nr. 77 „Hinter der Stadtkoppel“	1516, 45, 22/199	ja	6.18.01 6.18.02 6.18.03 6.18.04	Die Fläche ist im Bebauungsplan derzeit als "Anpflanzung im Bereich der Ostumgehung" gekennzeichnet, jedoch nicht explizit naturschutzfachlich hinterlegt. Die Planung sieht die Entwicklung eines "Siedlungsgeländes" vor. Es ist zu prüfen, ob sich diese 31.000 m <sup>2</sup> große Fläche teilweise für höherwertige Ausgleichsmaßnahmen bzw. als Ersatzfläche für den Verlust des städtischen Baustofflagerplatzes eignet (s. 7.04.01).
	Nr. 61 „Ehemaliger Flugplatz bei Alt Bilm“	1516, 45, 22/206	ja	6.19.01 6.19.02 6.19.03 6.19.04	Die Flächen sind an den Luftsportverein Lüneburg verpachtet. Für die verlorene Pachtfläche ist eine Pachtentschädigung zu zahlen. Der Pächter ist wirtschaftlich zu entschädigen.
	61 „Ehemaliger Flugplatz bei Alt Bilm“ + 1. Änderung	1516, 45, 22/15	ja	7.04.01 7.04.02 7.04.03	Auf dem 15.000 m <sup>2</sup> großen Grundstück befindet sich der städtische Baustofflagerplatz. Dieser wird in seiner Nutzbarkeit aufgehoben. Es ist geeigneter Ersatz zu schaffen.

**Anlage 5:** Aufstellung über das im Zuge der Planfeststellung zur A39 in Anspruch genommene Grundeigentum der Hansestadt Lüneburg

					<p>fen. Voraussetzungen eines Ersatzplatzes sind in Abstimmung mit der Hansestadt zu klären. Mindestens vorausgesetzt wird eine gleichwertige Erreichbarkeit (Stadtnähe), entsprechende Oberflächenherrichtung, Umzäunung. Die Kosten für die Umlagerung sind zu erstatten (vgl. hierzu die Ausführungen im Einwendungsschreiben).</p> <p>Bei Inanspruchnahme des Flurstücks kann nur unter Berücksichtigung der Erweiterungsabsichten des angrenzenden Gewerbebetriebes im Ganzen erworben werden, da die Restfläche aufgrund der relativ geringen Größe und der Lage des Grundstücks im Gewebe-/ Industriegebiet nicht wirtschaftlich nutzbar ist. Zudem wäre eine Erschließung der Restfläche nicht mehr gegeben.</p>
	Nr. 77 „Hinter der Stadtkoppel“	1516, 45, 22/38	ja	7.08.01 7.08.02 7.08.03 7.08.04	Es ist zu prüfen, ob sich diese Flächen für Ausgleichsmaßnahmen bzw. als Ersatzfläche für den Verlust des städtischen Bausstofflagerplatzes eignen. Der Erwerb des gesamten Flurstückes bzw. der Restfläche bis hin zur Bebauung ist im Sinne einer klaren und wirtschaftlichen Zuständigkeit zu verhandeln.
Forst	Nr. 60 „Ehemaliger Flugplatz“ 1. Änderung; Nr. 61 „Ehemaliger Flugplatz bei Alt Bilm“	1516, 45, 22/21	ja	7.11.01	Es handelt sich um eine Forstfläche, für die eine Aufwuchschädigung geltend gemacht wird. Eine Inanspruchnahme des Grundstücks kommt ferner nur bei Übernahme des gesamten Flurstücks gegen Entschädigung in Betracht, da die im städtischen Eigentum verbleibende Restfläche von 11m <sup>2</sup> bei einer Gesamtgröße von 3.909 m <sup>2</sup> nicht wirtschaftlich nutzbar wäre

## **ANLAGE 6**

Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing.  
Schubert vom 7. Juni 2012



# Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert

Beratende Ingenieure für Verkehrsplanung, Städtebau, Straßenentwurf und Bauleitung

Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing. Schubert  
Am Friedenstal 1-3, 30627 Hannover

Hansestadt Lüneburg  
Fachbereich 7  
Herrn Dr. Rehbein  
Neue Sülze 32

21335 Lüneburg

Diplomingenieure  
Heinz-Günter Hoepner  
Günter Knoche  
Thomas Müller

Am Friedenstal 1-3  
30627 Hannover  
Telefon: 0511 / 57 10 79  
Telefax: 0511 / 56 34 43  
schubert-ing.gem@t-online.de  
USt-IdNr.: DE 115588768

lüneburg\_A39\_06b  
07. Juni 2012

## Ausbau der B 4 zur A 39 – Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im Lüneburger Stadtgebiet während der Bauzeit

Sehr geehrter Herr Dr. Rehbein,

die Auswirkungen der Baumaßnahmen im Zuge der A 39 auf den Verkehrsablauf im Lüneburger Stadtgebiet sind im Detail von der Art und der Lage der Einschränkungen auf der Ortsumgehung abhängig. Es ist jedoch davon auszugehen, dass grundsätzlich alle zu den Anschlussstellen führenden Hauptverkehrsstraßen sowie der östliche Teil des Innenstadtrings besonders davon betroffen sind. Im Zuge dieser Straßenabschnitte liegen zahlreiche Knotenpunkte, von denen bereits heute viele an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sind bzw. diese zeitweise sogar überschreiten.

Die im Folgenden aufgeführten Knotenpunkte sind aufgrund Ihrer Lage sowie den vorhandenen Verkehrsbelastungen im Hinblick auf Umleitungsverkehre als problematisch einzustufen. Ein großer Teil dieser Knotenpunkte ist von uns in den letzten Jahren untersucht worden, so dass detaillierte Aussagen zur Leistungsfähigkeit vorliegen.

1. Hamburger Straße / Bei der Pferdehütte: Prognosebelastungen 2015:  $QSV_{ges} = D$   
*„Verkehrstechnische Untersuchung zum geplanten FMC Keulahütte am Bardowicker Wasserweg / Auf der Hude in der Stadt Lüneburg“, Juni 2006*
2. Hamburger Straße / Wilhelm-Hänel-Weg: Analysebelastungen 2011:  $QSV_{ges} = F$   
*„Gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen der geplanten Wohnbauung am Wilhelm-Hänel-Weg in der Hansestadt Lüneburg“, März 2011*
3. Hamburger Straße / Am Alten Eisenwerk / Vor dem Bardowicker Tore / Moldenweg: Prognosebelastungen 2015:  $QSV_{ges} = D$



- „Verkehrstechnische Untersuchung zum geplanten FMC Keulahütte am Bardowicker Wasserweg / Auf der Hude in der Stadt Lüneburg“, Juni 2006**
4. Am Alten Eisenwerk / Auf der Hude / Lise-Meitner-Straße:  
Prognosebelastungen 2015:  $QSV_{ges} = D$   
**„Verkehrstechnische Untersuchung zum geplanten FMC Keulahütte am Bardowicker Wasserweg / Auf der Hude in der Stadt Lüneburg“, Juni 2006**
  5. Bockelmannstraße / Lise-Meitner-Straße:  
Prognosebelastungen 2015:  $QSV_{ges} = D$   
**„Verkehrstechnische Untersuchung zum geplanten FMC Keulahütte am Bardowicker Wasserweg / Auf der Hude in der Stadt Lüneburg“, Juni 2006**
  6. Bockelmannstraße / Erbstorfer Landstraße
  7. Erbstorfer Landstraße / Brandheider Weg / Wulf-Werum-Straße:  
Prognosebelastungen 2020:  $QSV_{ges} = D$   
**„Gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Wirkungen des Bebauungsplans Nr. 145 'Erweiterung Werum' in der Hansestadt Lüneburg“, November 2011**
  8. Vor dem Bardowicker Tore / Hindenburgstraße / Reichenbachstraße / Bardowicker Straße: Prognosebelastungen 2020:  $QSV_{ges} = D$   
**„Verkehrstechnische Untersuchung zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im Zuge Hamburger Straße / Vor dem Bardowicker Tore in der Hansestadt Lüneburg“, Dezember 2010**
  9. Reichenbachstraße / Bockelmannstraße / Am Schifferwall:  
Prognosebelastungen 2015: „ausreichende Leistungsfähigkeit“ (D)  
**„Verkehrstechnische Untersuchung und Vorplanung zum Ausbau der Reichenbachstraße in der Stadt Lüneburg“, Juni 2002 / Juli 2006**
  10. Am Schifferwall / Schießgrabenstraße / Lünertorstraße:  
Analysebelastungen 2007:  $QSV_{ges} = D$ ; Prognosebelastungen 2020:  $QSV_{ges} = F$   
**„Verkehrstechnische Untersuchung zur Neubebauung des Lucia-Geländes an der Dahlenburger Landstraße in der Hansestadt Lüneburg“, Dezember 2009**
  11. Schießgrabenstraße / Altenbrückertorstraße / Willy-Brandt-Straße:  
Analysebelastungen 2007:  $QSV_{ges} = D$ ; Prognosebelastungen 2020:  $QSV_{ges} = E$   
**„Verkehrstechnische Untersuchung zur Neubebauung des Lucia-Geländes an der Dahlenburger Landstraße in der Hansestadt Lüneburg“, Dezember 2009**
  12. Dahlenburger Landstraße / Theodor-Heuss-Straße / Kastanienallee:  
Prognosebelastungen 2015:  $QSV_{ges} = D$   
**„Verkehrstechnische Untersuchung zum Anschluss eines Lidl-Marktes an die Dahlenburger Landstraße in der Stadt Lüneburg“, Mai 2003**





13. Stresemannstraße / Friedrich-Ebert-Brücke / Willy-Brandt-Straße  
Prognosebelastungen 2010: „ausreichende Leistungsfähigkeit“ (D)  
*„Verkehrstechnische Untersuchung zu den Auswirkungen der geplanten Bebauung an der Feldstraße in der Stadt Lüneburg“, Mai 2001*
  
14. Willy-Brandt-Straße / Munstermannskamp  
  
Darüber hinaus können sich auch – wenn auch in geringerem Ausmaß – Auswirkungen auf den westlichen Stadtring ergeben. Hier sind folgende Knotenpunkte betroffen:
  
15. Vor dem Neuen Tore / Dörnbergstraße
  
16. Am Grasweg / Jägerstraße / Bögelstraße / Sültenweg:  
Analysebelastungen 2001: QSV<sub>ges</sub> = D  
*„Verkehrsgutachten zur Erweiterung der Tankstelle Am Grasweg in Lüneburg“, April 2005*
  
17. Soltauer Straße / Bögelstraße / Am Weißen Turm / Oedemer Weg

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

(Dipl.-Ing. Th. Müller)