

**Verkehrsuntersuchung zur
geplanten Gewerbegebietserweiterung
im Bereich Böhmschholzer Weg/ Am Sportpark
in der Gemeinde Reppenstedt**



Im Auftrag der
Entwicklungsgesellschaft der SG Gellersen mbH

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Juni 2025
(Stand 23.06.2025)

Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	4
2 Vorhandene Situation	6
3 Zukünftige Situation 2035/40	8
3.1 Allgemeine Prognose 2035/40.....	8
3.2 Spezielle Prognose 2035/40.....	10
4 Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität	12
4.1 Knoten 1 (L 216/ Am Sportpark).....	13
4.2 Knoten 2 (L 216/ Böhmsholzer Weg).....	15
5 Fazit	17

1 Aufgabenstellung

(1) In der Gemeinde Reppenstedt die Erweiterung des vorhandenen Gewerbegebietes im Bereich Böhmsholzer Weg/ Am Sportpark geplant (Gewerbeflächen, Busbetriebshof, Photovoltaik). Die Anbindung erfolgt über diese beiden Straßen an die Lüneburger Landstraße (L 216).

(2) Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten und Prognosewerte wird das zukünftige Verkehrsaufkommen im Planungsraum sowie für die Gewerbenutzung abgeschätzt (Verkehrsmengen, Lkw-Anteil, Herkunfts-/ Zielrichtungen, tageszeitliche Verteilung).

(3) Für die relevanten Knotenpunkte wird die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) ermittelt.

(4) Die Ergebnisse der Untersuchung können als Grundlage für ggf. erforderliche weitergehende Untersuchungen (z.B. schalltechnische Gutachten, Entwurfsplanung) genutzt werden.

Quellen u.a.:

- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln, 2006
- Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, ITB BVU 2007
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2015, FGSV Köln, Fassung 2015
- Programm ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, BBW Software, Stand 2025
- Richtlinie für die Anlage von Landstraße (RAL), FGSV Köln, 2013
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), FGSV Köln, 2006
- Gemeinde Reppenstedt: Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Ortskerns, November 2008 mit Ergänzungen bis Februar 2011
- Gemeinde Reppenstedt: Verkehrsplanerische Beratungen zur Verkehrssituation im Ortskern von Reppenstedt, Dezember 2017
- Verkehrstechnische Untersuchung zur Erschließung des Bebauungsplangebiets Nr. 40 „Schnellenberger Weg“ in der Gemeinde Reppenstedt, Ing.-Gem. Dr.-Ing. Schubert, Januar 2021
- Gemeinde Reppenstedt: Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose B-Plan Nr. 41 Ortsmitte, Juli 2024
- Verkehrswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ), 1970 bis 2021 (5-jährige Rhythmus)
- Aktuelle Zähldaten der Gemeinde Reppenstedt über das Programmtool Telraam, Juni 2024

Definitionen:

(5) Im Rahmen dieser Untersuchung wurden folgende Fahrzeugklassen erfasst:

- Personenkraftwagen
- Motorräder
- Lieferwagen bis 3,5 t
- Busse
- Lastkraftwagen ohne Anhänger
- Lastkraftwagen mit Anhänger/ Sattelzüge

(6) Bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens werden je nach Fragestellungen folgende Klassen gebildet:

- Schwerverkehr: Bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge > 3,5 t.
- Lkw1: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen ohne Anhänger und Busse
- Lkw2: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastzügen.

2 Vorhandene Situation

(7) Im Südwesten der Gemeinde Reppenstedt ist die Ausweisung von Gewerbeflächen geplant. Begrenzt wird das Gebiet durch im Norden durch die L 216, im Westen durch die Straße Am Sportpark und im Osten durch den Böhmschholzer Weg.

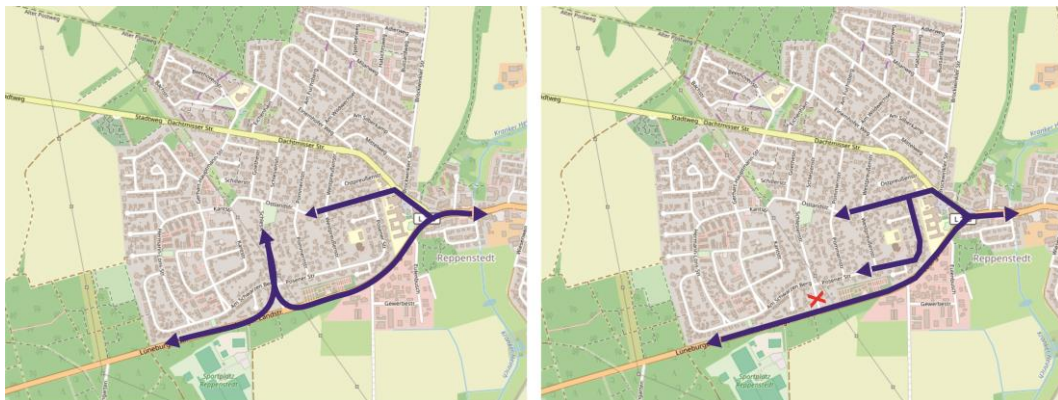
(8) Die beiden Knotenpunkte L 216/ Am Sportpark (Knoten 1) und L 216/ Böhmschholzer Weg (Knoten 2) sind derzeit vorfahrts geregelt und liegen beide innerhalb des durch die gelben Ortstafeln begrenzten Siedlungsbereiches. Der Knoten 1 ist mit einem Linksabbiegestreifen im Zuge der L 216 ausgestattet.

(9) Auf der nördlichen Seite der L 216 verläuft ein kombinierter Geh-/ Radweg. Westlich von Knoten 1 und östlich von Knoten 2 sind Bedarfssignalanlagen zur Querung für den Fuß- und Radverkehr eingerichtet.

(10) Zwischen den beiden betrachteten Knoten mündet die Schlesienstraße von Norden in die L 216 ein. Während der aktuellen Zählung war hier eine Baustelle vorhanden. Die Schlesienstraße war deshalb für Kfz gesperrt. Der Verkehr im Zuge der L 216 wurde mittels einer Baustellensignalanlage einspurig an der Baustelle vorbei geführt. Da der Zeitverlust im Zuge der L 216 aber nur gering ist, Umfahrungen der Engstelle über andere Routen vermutlich zeitintensiver sind, wird es hier nur vereinzelt zu Verkehrsverlagerungen durch Verkehre im Zuge der L 216 kommen.

(11) Durch die Sperrung der Schlesienstraße kommt es zu Verkehrsverlagerungen im Untersuchungsbereich. Fahrten aus dem Wohngebiet nördlich der L 216 in Fahrtrichtung Westen müssen über den Kreisverkehrsplatz L 216/ Dachtmissener Straße fahren. In dem Bereich zwischen KVP und Schlesestraße belasten diese Kfz die Straße zusätzlich, westlich der Einmündung Schlesienstraße sind die Belastungen durch Verkehre aus dem WG nördlich der L 216 wieder gleich.

(12) Fahrzeuge die sonst über die Schlesienstraße von/ nach Lüneburg fahren, müssen jetzt ebenfalls über die Dachtmissener Straße und den KVP fahren. Von dort fahren sie in Fahrtrichtung Osten. Sie treten demnach im Untersuchungsgebiet nicht auf. Für den Bereich zwischen Schlesienstraße und KVP kommt es damit zu einer Entlastung, die aber durch Kfz in Fahrtrichtung Westen teilweise wieder aufgehoben wird.



(13) Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen wurden die Verkehrsströme an den Knoten 1 und 2 am Donnerstag, den 27.02.2025 in der Zeit von 06.00 bis 19.00 Uhr mittels Videozählungen erfasst. Die Erhebung erfolgte getrennt nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart.

(14) Die Spitzenstunden ergeben sich in den Zeiten von 7.15 bis 8.15 Uhr und von 14.45 bis 15.45 Uhr. Die Anteile an der Tagesbelastung liegen zwischen 6,5 und 8,4 %. In der Vormittagsspitze sind starke Richtungsunterschiede der Lastrichtungen festzustellen, hier überwiegt die Fahrtrichtung Osten (Lüneburg) deutlich. In der Nachmittagsspitze sind die Lastrichtungen hingegen fast ausgeglichen.

(15) Aufgrund charakteristischer Ganglinien können aus den Zählwerten die Tagesgesamtbelastungen hochgerechnet werden.

(16) Östlich von Kirchgellersen liegt eine Zählstelle der allgemeinen Straßenverkehrszählung (Zst. 0552). Hier wurde zuletzt 2021 ein Wertagswert (DTV_w) von 6493 Kfz und davon 120 SV gezählt. Die aktuellen Daten sind damit plausibel.

(17) Die Auswirkungen der Sperrung der Schlesienstraße konnten mittels älterer Verkehrsdaten hinreichend genau ermittelt und in ein Netzmodell integriert werden (siehe oben). Es ergibt sich der Nullfall 2025.

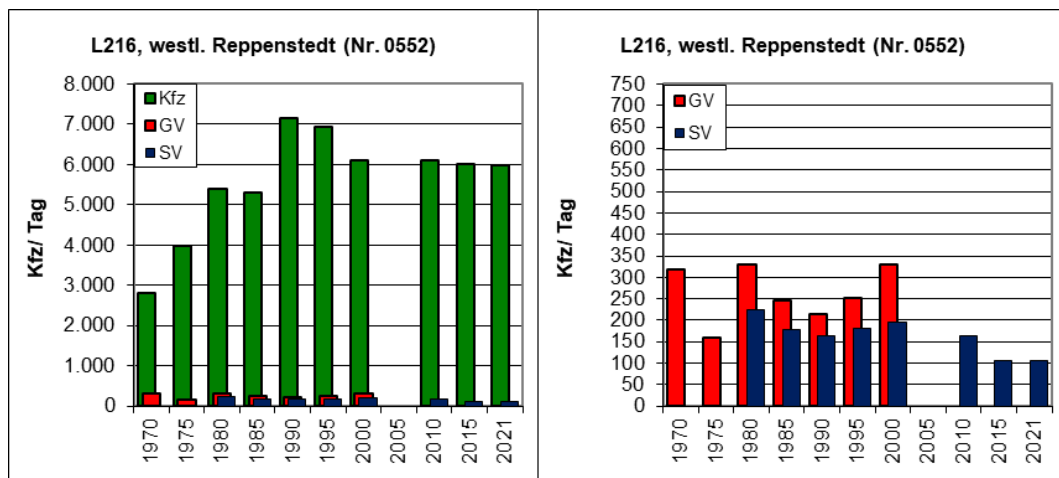


3 Zukünftige Situation 2035/40

3.1 Allgemeine Prognose 2035/40

(18) Aus den Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) lässt sich eine Zeitreihe der allgemeinen Verkehrsentwicklung ableiten. Demnach ergeben sich nach kontinuierlichen Steigerungen der Verkehrsmengen von 1970 bis ca. 1990/ 1995 zunächst sogar rückläufige, in den letzten Intervallen eher stagnierende Verkehrsmengen. Dies gilt dabei sowohl für den Kfz, wie auch den SV.

(19) Schwankungen zwischen den Zählintervallen sind dabei zum einen durch übliche Verkehrsschwankungen zwischen einzelnen Tagen, Wochen oder Monaten zu erklären. Zudem können auch Baustellen im Umfeld zu Verkehrsverlagerungen und damit Be- und Entlastungswirkungen führen.



(20) Bis zum Prognosehorizont 2035/40, wird trotz der stagnierenden Verkehrsmengen zur Sicherheit von einem allgemeinen Verkehrsanstieg von 10 % bis zum Prognosehorizont ausgegangen.

(21) Damit sind ausreichend Sicherheiten beinhaltet und auch etwaige Flächen-nutzungsänderungen im Umfeld berücksichtigt (u.a. Lüneburg). Damit ergibt sich der Prognosenullfall 2035/40.



(25) Innerhalb des Gewerbegebietes ist ein Betriebshof für Busse geplant. Für dieses soll die Verkehrserzeugung separat ausgewiesen werden. Das Busdepot soll 70 Busse enthalten. Diese haben jeweils zwei Dienste pro Tag. Die 70 Busse fahren also zweimal täglich ab und zweimal täglich zu, es ergeben sich 280 Busfahrten in der Summe beider Richtungen.

(26) Für die 140 Dienste wird jeweils ein Fahrer benötigt. Zusätzlich sind noch ca. 22 Mitarbeiter vom Landkreis und 35 Mitarbeiter vom Busunternehmen MOIN im Busdepot beschäftigt. Damit ergeben sich knapp 200 Beschäftigte im Busdepot. Bei einer Anwesenheit von 90 % (z.B. durch Urlaub, Krankheit sowie Arbeitsbeginn oder -ende eines Busfahrers nicht am Standort etc.) und einem MIV-Anteil von 75% sowie jeweils zwei Wegen 240 Pkw-Fahrten pro Werktag ($200 \times 90\% \times 75\% \times 2 \sim 270$).

(27) Weitere 50 Pkw- und 20 Lkw-Fahrten (Summe beider Fahrtrichtungen) werden für Besucher, Lieferanten, Ver- und Entsorgung etc. berücksichtigt.

(28) Damit ergeben sich werktäglich 300 Lkw- und Busfahrten sowie 320 Pkw-Fahrten pro Werktag durch das Busdepot (Summe beider Fahrtrichtungen). Die Zufahrt der Busse soll über Knoten 1 und die Abfahrt über Knoten 2 erfolgen.

(29) Die Verteilung der Fahrten mit Bezug zu den Gewerbeflächen wird analog den in der aktuellen Zählung erfassten Fahrten angenommen:

- Ost 75 %
- West 25 %

(30) Es ergibt sich der Planfall 2035/40:



4 Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

(31) Die Verkehrsqualität wird gemäß „Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) in den Stufen A bis F angegeben. Die Stufe A bedeutet dabei freien Verkehrsfluss, F eine Überlastung. Im Allgemeinen wird eine Stufe D als ausreichend erachtet.

(32) Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) die Spitzenstunden maßgeblich. Diese ergeben sich werktags von morgens 7.15 bis 8.15 Uhr und nachmittags von 14.45 bis 15.45 Uhr. Die Anteile an der Tagesbelastung liegen zwischen 6,5 und 8,4 %.

(33) Die höheren Belastungen treten in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf. Hier sind die Lastrichtungen nahezu ausgeglichen.

(34) Für die Berechnung wird deswegen von pauschal 10 % des Tagesgesamtverkehrs ausgegangen. Durch diese Aufschläge sind in den Berechnungen deutliche Sicherheitsreserven beinhaltet und es wird den Anforderungen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) bezüglich der sogenannten 50. Stunde entsprochen (zu berücksichtigen ist die 50. höchstbelastete Stunde eines Jahres ohne Sondersituationen).

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

Knotenpunkte ohne LSA:

Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Stufe C: Die Verkehrsteilnehmer 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.

Stufe D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

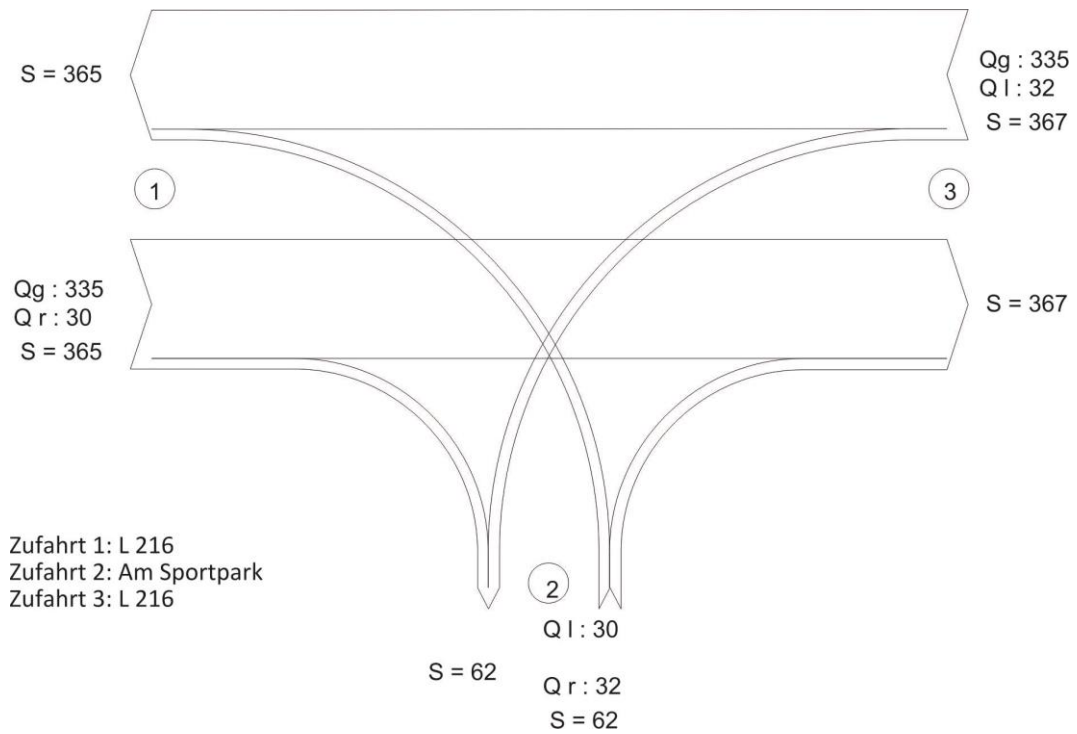
Quelle: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)

Spalte	Einheit	Bedeutung / Kommentar
1	-	Nr. des Verkehrsstroms
-	-	Pfeilsymbol für die Fahrtrichtung des Stroms grün: Hauptströme 2 und 3 sowie 8 und 9 rot: Nebenströme
q-vorh	Pkw-E/h	vorhandene Verkehrsstärke des Stroms alle Ströme nach Umrechnung in Pkw-E Abweichend davon wird für Hauptströme im Programm mit der Einheit Fz/h gerechnet. (siehe folgende Spalte „q-Haupt“)
tg	s	Grenzzeitlücke (durch HBS 2015, Tab. S5-5 oder L5-6 vorgegeben)
tf	s	Folgezeitlücke (durch HBS 2015, Tab. S5-5 oder L5-7 vorgegeben)
q-Haupt	Fz/h	Summe der Verkehrsstärken der bevorrechtigten Ströme (errechnet nach HBS 2015 Tab. S5-4 oder L5-5)
q-max	PKW-E/h	Ergebnis der Berechnung: Kapazität für den jeweiligen Strom in Pkw-E/h.
Mischstrom		Im Falle von mehreren Strömen auf einem Fahrstreifen: Aufzählung der betroffenen Ströme. Wenn ein Strom mit „(k)“ bezeichnet ist, heißt das: Der Mischstrom entsteht dadurch, dass dieser Strom einen zu kurzen Fahrstreifen hat (95%-Staulänge > Fahrstreifenlänge in Pkw-E = Länge des Fahrstreifens) Für Landstraßen: statt 95% gilt 90%.
W	s	Mittlere Wartezeit
N-95	Pkw-E	95 % - Perzentilwert des Rückstaus
N-99	Pkw-E	99 % - Perzentilwert des Rückstaus
QSV	-	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den Verkehrsstrom oder den Mischstrom /Level of Service

Tabell 7: Beschreibung der Ergebnisse für die KNOBEL-Tabell

4.1 Knoten 1 (L 216/ Am Sportpark)

(35) Der Knoten 1 wird in seinem heutigen Ausbaurzustand mit den zukünftigen Verkehrsmengen und -beziehungen geprüft. Es ergibt sich eine **gute Verkehrsqualität der Stufe B**. Der Knoten kann also die zukünftigen Prognoseverkehrsmengen problemlos aufnehmen und ist ausreichend dimensioniert.



HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Reppenstedt
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : R7JWVQ~L.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2		345				1800					A
3		38				1600					A
MischH											
4		38	6,5	3,2	717	406		12,2	1	1	B
6		37	5,9	3,0	350	782		5,5	1	1	A
MischN											
8		345				1800					A
7		37	5,5	2,8	365	848		5,1	1	1	A
MischH		345				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 S5

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 216

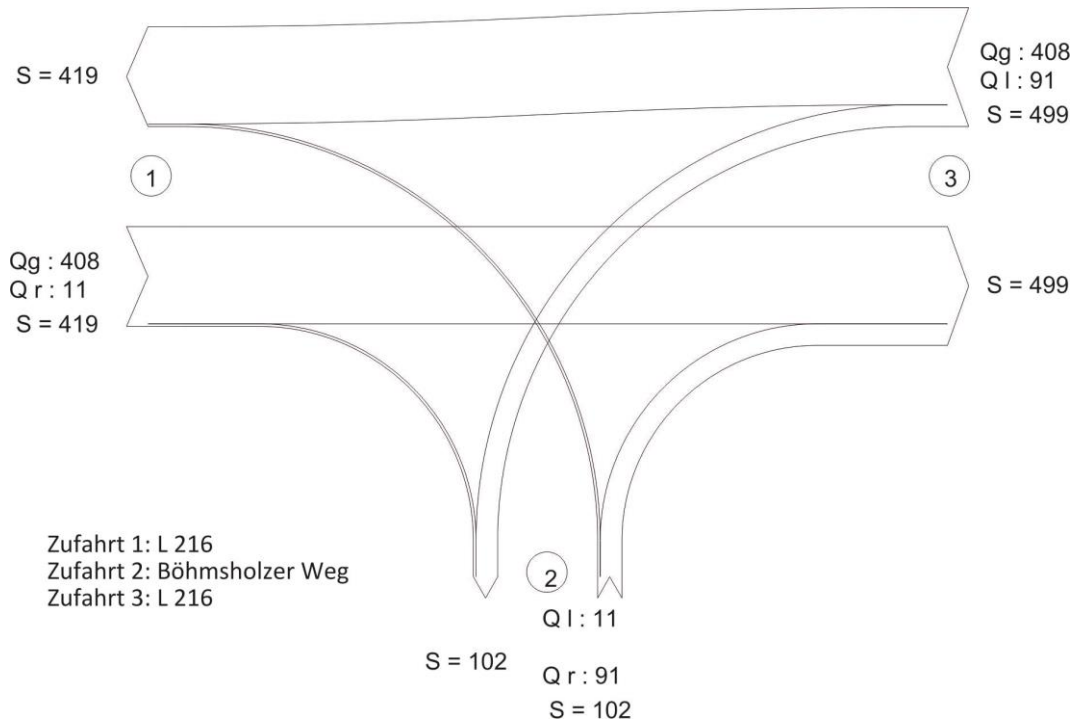
L 216

Nebenstrasse : Am Sportpark

- 2 L 216 West gerade
- 3 L 216 West rechts
- 4 Am Sportpark links
- 6 Am Sportpark rechts
- 7 L 216 Ost links
- 8 L 216 Ost gerade

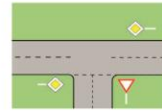
4.2 Knoten 2 (L 216/ Böhmschholzer Weg)

(36) Der Knoten 2 wird ebenfalls in seinem heutigen Ausbauzustand mit den zukünftigen Verkehrsmengen und -beziehungen geprüft. Hierbei ergibt sich eine **ausreichende Verkehrsqualität der Stufe B**. Auch dieser Knoten kann die zukünftigen Verkehrsmengen aufnehmen und ist gemäß Leistungsfähigkeitsberechnungen ausreichend dimensioniert.



HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Reppenstedt
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : REPPENSTEDT K2.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	
2	→	421				1800					A
3	↘	11				1600					A
MischH											
4	↙	11	6,5	3,2	913	266		14,1	1	1	B
6	↗	111	5,9	3,0	414	724		7,2	1	1	A
MischN											
8	←	421				1800					A
7	↘	111	5,5	2,8	419	798		6,4	1	1	A
MischH		532				1800	7 + 8	3,0	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS 2015 S5

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 216

L 216

Nebenstrasse : Böhmsholzer Weg

2 L 216 West gerade

3 L 216 West rechts

4 Böhmsholzer Weg links

6 Böhmsholzer Weg rechts

7 L 216 Ost links

8 L 216 Ost gerade

5 Fazit

(37) Im Südwesten der Gemeinde Reppenstedt ist die Ausweisung gewerblicher Flächen geplant. Hierbei können gemäß Verkehrsprognose ca. 2.120 Kfz-Fahrten und davon 675 Schwerverkehrsfahrten (Lkw und Bus) pro Normalwerktag entstehen (Summe beider Fahrtrichtungen).

(38) Die Anbindung des Gewerbegebiets soll über die vorhandenen Einmündungen der Straßen Am Sportpark und Böhmschholzer Weg in die L 216 (Knoten 1 und Knoten 2) erfolgen. An beiden Knoten ergibt sich im Prognosehorizont 2035/40 im heutigen Ausbauzustand eine **gute Verkehrsqualität der Stufe B**.

(39) An Knoten 1 (L 216/ Am Sportpark) sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich.

(40) Am Knoten 2 (L 216/ Böhmschholzer Weg) ist derzeit kein Linksabbiegestreifen im Zuge der L 216 zum Böhmschholzer Weg vorhanden. Dabei ergibt sich am Knoten eine gute Verkehrsqualität der Stufe B. Der Linksabbiegestrom von der L 216 zum Böhmschholzer Weg (Strom 7) verfügt wie der nachfolgende Geradeausstrom (Strom 8) sogar über eine sehr gute Qualität der Stufe A. Auch bei gemeinsamer Betrachtung der beiden Verkehrsströme wird eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A ermittelt (Strom Misch-H).

(41) Dennoch kann es vorkommen, dass der Linksabbieger warten muss, bis der Gegenverkehr die Einmündung passiert hat. Dabei können sich maximal zwei Kfz hinter diesem Abbieger aufstauen.

(42) Gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist bei den zu erwartenden Verkehrsmengen die Anlage eines Linksabbiegestreifens zu erwägen. Hier ist eine Abwägung der unterschiedlichen Belange erforderlich (Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Eingriffe in Natur- und Umwelt, Kosten etc.).

(43) In den nachfolgenden Tabellen sind die lärmtechnisch relevanten Werte im Untersuchungsgebiet dargestellt. In den lärmtechnischen Untersuchungen sind Jahresdurchschnittswerte, sog. DTV-Werte als Eingangswerte erforderlich. Die vorhandenen Verkehrswerte sind jedoch Werktagswerte (DTV_w). Diese liegen höher als die DTV-Werte (meist um etwa 10 %), so dass hierdurch noch Sicherheitsreserven vorhanden sind.

(44) Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Ansiedlungen nur lokal Neuverkehre verursachen. Regional würden sich die Unternehmen (u.a. MOIN) ansonsten an anderer Stelle in Lüneburg oder dem Umfeld ansiedeln. Der Verkehr entsteht damit ohnehin im Raum Lüneburg. Insofern werden verkehrsplanerisch die Auswirkungen auch nur lokal betrachtet. Ob sich auf weiter entfernten Straßen oder Knotenpunkten Mehrverkehr ergibt, könnte nur beurteilt werden, wenn mögliche Alternativstandort bekannt wären.

Prognosenullfall 2035/40

L 216 westlich Am Sportpark

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	65	92%	8%	60	5			1,0%	1,0%
Pkw	6.420	92%	8%	5.906	514				
Lkw1	95	90%	10%	86	10			1,4%	1,8%
Lkw2	130	90%	10%	117	13			1,9%	2,4%
Kfz	6.710	92%	8%	6.169	541	385,5	67,7	3,3%	4,2%

L 216 östlich Am Sportpark

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	67	92%	8%	62	5			1,0%	0,9%
Pkw	6.658	92%	8%	6.125	533				
Lkw1	145	90%	10%	131	15			2,0%	2,6%
Lkw2	130	90%	10%	117	13			1,8%	2,3%
Kfz	7.000	92%	8%	6.435	566	402,2	70,7	3,8%	4,9%

L 216 westlich Böhmschholzer Weg

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	78	92%	8%	72	6			1,0%	1,0%
Pkw	7.747	92%	8%	7.127	620				
Lkw1	145	90%	10%	131	15			1,8%	2,2%
Lkw2	130	90%	10%	117	13			1,6%	2,0%
Kfz	8.100	92%	8%	7.447	654	465,4	81,7	3,3%	4,2%

L 216 östlich Böhmschholzer Weg

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	81	92%	8%	75	6			1,0%	1,0%
Pkw	8.004	92%	8%	7.364	640				
Lkw1	150	90%	10%	135	15			1,8%	2,2%
Lkw2	125	90%	10%	113	13			1,5%	1,9%
Kfz	8.360	92%	8%	7.686	674	480,4	84,3	3,2%	4,1%

Böhmschholzer Weg

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	7	92%	8%	6	1			1,0%	1,0%
Pkw	703	92%	8%	647	56				
Lkw1	10	90%	10%	9	1			1,3%	1,7%
Lkw2	5	90%	10%	5	1			0,7%	0,9%
Kfz	725	92%	8%	667	58	41,7	7,3	2,0%	2,6%

Am Sportpark

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	3	92%	8%	3	0			0,8%	0,8%
Pkw	317	92%	8%	292	25				
Lkw1	60	90%	10%	54	6			15,5%	19,0%
Lkw2	0	90%	10%	0	0			0,0%	0,0%
Kfz	380	92%	8%	348	32	21,8	4,0	15,5%	19,0%

pt/ pn Angabe in den Zeilen Lkw1 und Lkw2 beziehen sich jeweils auf diese Verkehrsarten gemäß RLS-19

pt/ pn Angabe in der Zeile Krad beziehen sich auf diese Verkehrsart gemäß RLS-19

Planfall 2035/40

L 216 westlich Am Sportpark

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	68	92%	8%	63	5			0,9%	0,9%
Pkw	6.787	92%	8%	6.244	543				
Lkw1	145	90%	10%	131	15			2,0%	2,5%
Lkw2	250	90%	10%	225	25			3,4%	4,3%
Kfz	7.250	92%	8%	6.662	588	416,4	73,5	5,3%	6,7%

L 216 östlich Am Sportpark

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	69	92%	8%	63	6			0,9%	0,9%
Pkw	6.876	92%	8%	6.326	550				
Lkw1	180	90%	10%	162	18			2,4%	3,1%
Lkw2	165	90%	10%	149	17			2,2%	2,8%
Kfz	7.290	92%	8%	6.700	590	418,7	73,8	4,6%	5,8%

L 216 westlich Böhmsolzer Weg

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	80	92%	8%	74	6			1,0%	0,9%
Pkw	7.965	92%	8%	7.328	637				
Lkw1	180	90%	10%	162	18			2,1%	2,7%
Lkw2	165	90%	10%	149	17			1,9%	2,4%
Kfz	8.390	92%	8%	7.712	678	482,0	84,8	4,0%	5,1%

L 216 östlich Böhmsolzer Weg

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	90	92%	8%	83	7			0,9%	0,9%
Pkw	9.090	92%	8%	8.363	727				
Lkw1	290	90%	10%	261	29			2,9%	3,6%
Lkw2	490	90%	10%	441	49			4,8%	6,0%
Kfz	9.960	92%	8%	9.148	812	571,7	101,6	7,7%	9,6%

Böhmsolzer Weg

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	14	92%	8%	13	1			0,7%	0,7%
Pkw	1.561	92%	8%	1.436	125				
Lkw1	120	90%	10%	108	12			5,8%	7,0%
Lkw2	335	90%	10%	302	34			16,2%	19,5%
Kfz	2.030	92%	8%	1.859	172	116,2	21,4	22,0%	26,5%

Am Sportpark

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	Mt	Mn	pt	pn
Krad	8	92%	8%	7	1			0,7%	0,6%
Pkw	902	92%	8%	830	72				
Lkw1	140	90%	10%	126	14			11,4%	13,6%
Lkw2	160	90%	10%	144	16			13,0%	15,6%
Kfz	1.210	92%	8%	1.107	103	69,2	12,9	24,4%	29,2%

pt/ pn Angabe in den Zeilen Lkw1 und Lkw2 beziehen sich jeweils auf diese Verkehrsarten gemäß RLS-19

pt/ pn Angabe in der Zeile Krad beziehen sich auf diese Verkehrsart gemäß RLS-19

Hannover, Juni 2025



i.A. Dipl.-Geogr. Maik Dettmar



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias