

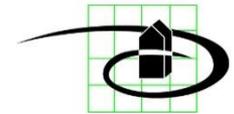


---

# **Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung zur Machbarkeitsstudie zum B-Plan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018**

**Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn**

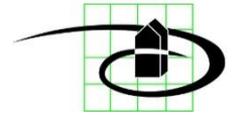
**RegioConsult.**  
**Verkehrs- und Umweltmanagement.**  
**Marburg/Friedrichshafen**



# Kurzportrait RegioConsult

---

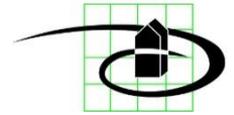
- Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Umwelt- und Landschaftsplanung
- Tätigkeitsschwerpunkt:  
Strategische Beratung und Vertretung Betroffener von Infrastrukturprojekten (Straße, Schiene, Flughafen, Magnetschwebbahn, Bebauungspläne, Windparks, Handelskomplexe etc.) in der Vorplanung, in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie in BImSchG-Verfahren  
Beratung zur Konfliktlösung in Mediationsverfahren (B 49 Reiskirchen) und Dialogverfahren (Autobahn A 44, Kassel – Helsa; ABS/NBS der Bahnverbindung Hanau-Fulda-Würzburg)
- Firmengründung 1995:  
Standorte in Marburg und Friedrichshafen
- Wulf Hahn arbeitet seit 2000 im AA 1.1 (Erhebung und Prognose des Verkehrs) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mit und ist Mitglied in verschiedenen Arbeitskreisen des AA 1.2 und 1.8, Mitglied bei SRL
- Ausbildung zum Mediator bei Mediatio, Heidelberg



# Gliederung

---

- **Aufgabenstellung RegioConsult**
- **Ziel des Bebauungsplans**
- **Datengrundlagen**
- **Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch das Logistikzentrum / das Industriegebiet**
- **Prognose 2030 ohne / mit Logistikzentrum**
- **Fazit**



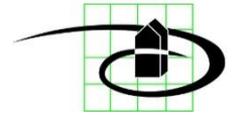
## Prüfung der Verkehrsuntersuchung

Dazu wurden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Auswertung der ausgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan Nr. 02/17 "Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 - Erweiterung" in den Gemarkungen Aligse, Arpke und Röddensen - Ergänzender Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung, insbesondere der Begründung zum B-Plan (Stand 27.06.2018) und der Machbarkeitsstudie (Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgemeinschaft Schubert, Hannover) mit Anlagen.
- Durchführung einer Kontrollrechnung zur Verkehrserzeugung mit dem Programm Ver\_BAU.
- Vergleich der in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Straßenbelastungen mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2015
- Auswertung der Unterlagen zur MegaHub-Anlage (seit Mai 2018 in Bau), hinsichtlich der Angaben zum LKW- und PKW-Verkehrsaufkommen sowie der Stellungnahme der Stadt Lehrte zum Mega-Hub.
- Ortstermin am 27.6.2018

# Ziel der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan

---



Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es, die verkehrlichen Wirkungen aufzuzeigen, die durch die Ansiedlung eines Logistikzentrums im Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 (Erweiterung) zu erwarten sind.

Zugrunde gelegt wird hierbei die Absicht der Firma ALDI, in diesem Bereich ein solches Logistikzentrum zu errichten.

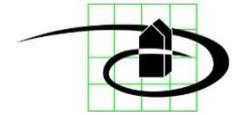
Es muss darauf hingewiesen werden, dass es sich nicht um einen vorhabenbezogenen B-Plan (für ALDI), sondern um einen Angebots-Bebauungsplan für ein Industriegebiet handelt, in welchem ein Logistikzentrum zulässig sein soll.

---

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, S. 2

# Datengrundlagen

## Querschnittszählungen über 24h



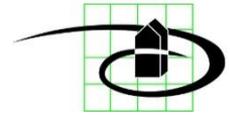
Zählstandorte	Erhebung am	Kfz/24h	LKW/24h	SV-Anteil
Westtangente östl. der Zufahrt zur A2	Do, 18.6.2015	6.495	717	11,0 %
B 443 nördlich Westtangente	Do, 3.11.2016	13.262	881	6,6 %
B 443 südl. Str. Zur Kreuzeiche	Do, 3.11.2016	12.124	687	5,7 %
B 443 nördlich Birkenwinkel	Di, 30.1.2018	9.838	611	6,2 %
B 443 nördlich Peiner Heerstraße	Di, 30.1.2018	6.723	335	5,0 %
B 443 nördlich Röddensen	Di, 30.1.2018	6.512	292	4,5 %

Nach den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sollen Verkehrserhebungen **nur im Sommerhalbjahr (März bis Oktober) außerhalb der Ferien** durchgeführt werden. Die beiden Zählungen an der B 443 am 3.11.2016 liegen außerhalb dieses Zeitraums. Ebenso drei Zählungen, die am 30.1.2018 durchgeführt wurden. Dies bedeutet, dass lediglich eine der sechs 24h-Zählungen innerhalb des üblichen Monatszeitraums stattgefunden hat. Dadurch sind die Ergebnisse nicht repräsentativ und nur sehr eingeschränkt verwertbar (nur 1 Zählung lag innerhalb vertretbaren Zählzeitraums).

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, Anlage 1, Blatt 1 bis 6  
FGSV (2013): Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Tabelle 7

# Datengrundlagen

## Zählungen an Knotenpunkten



<b>Knotenpunkte</b>	<b>Erhebung am: Zählzeit von:</b>
Knotenpunkt Dammfeldstraße (B 443)-S / Dammfeldstraße (B 443)-N. / Rudolf-Petzold-Ring	Do, 3.11.2016 07:00 - 10:00 und 15:00 - 18:00 Uhr
Burgdorfer Str. (B443)-S. / Burgdorfer Str. (B443)- N. / Westtangente	Di, 8.11.2016 07:00 - 10:00 und 15:00 - 18:00 Uhr
Westtangente-NO / Rampe von A 2 / Westtangente-SW / Rampe zur A 2 / B 443	Do, 3.11.2016 07:00 - 10:00 und 15:00 - 18:00 Uhr

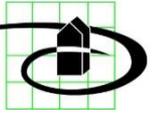
Auch diese Zählungen wurden außerhalb des üblichen Zeitraums durchgeführt. Die Ergebnisse der sechsstündigen Knotenpunktzählungen wurden auf Tageswerte hochgerechnet. Die Zählwerte für die sechs Stunden und die Hochrechnungsfaktoren werden nicht genannt, sodass die Angaben nicht überprüft werden können.

Betrachtet man die ausgewählten Knotenpunkte so fällt auf, dass der Knoten Rampe von und zur A2/B 443/Ulmenallee nicht gezählt wurde. Dies ist nicht nachvollziehbar. Denn die Ergebnisse einer solchen Zählung sind von entscheidender Bedeutung um beurteilen zu können wie sich die Verkehre verteilen, wenn – wie geplant – an der Rampe von der A 2 aus Richtung Hannover ein Linksabbiegen möglich ist.

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, Anlage 2, Blatt 1 bis 3

# Knotenpunkt Burgdorfer Str. (B443)-S. / Burgdorfer Str. (B443)-N. / Westtangente

---



Am Knotenpunkt Burgdorfer Str. (B443)-S. / Burgdorfer Str. (B443)-N. / Westtangente wurde südlich des Knotens auf der B 443 eine **Tagesbelastung** von 12.215 Kfz/24h ermittelt.

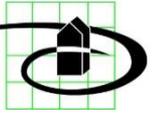
Dieser Wert ist deutlich geringer als der Wert von 13.500 Kfz/24h, der für diesen Abschnitt bei der SVZ 2015 als DTV ermittelt wurde.

Da die Werktagsbelastungen in etwa 10 % höher sind als die DTV-Werte, ergibt sich, wenn man den DTV-Wert in DTVw umrechnet (14.850 Kfz/24h) ein Unterschied zwischen Zählwert und dem umgerechneten Wert der SVZ von 2.635 Kfz/24h.

Hier wurde also deutlich weniger Verkehr gezählt als bei der SVZ, wodurch die fehlende Validität des Analysefalls infrage gestellt ist.

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, Anlage 2, Blatt 2

# Ansätze des Verkehrsgutachters zur Berechnung der Verkehrserzeugung durch den Logistikstandort

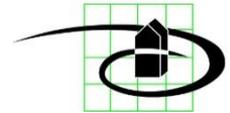


Kriterien	Gewählte Ansätze
<b>Nettobaulandfläche</b>	<b>12 ha</b>
Arbeitsplatzdichte (30 bis 100 je ha)	50 je ha = 600 Beschäftigte
MIV-Anteil der Beschäftigten	75 %
PKW-Besetzungsgrad	1,2
<b>Verkehrsaufkommen im Beschäftigtenverkehr</b>	<b>750 Kfz-Fahrten/Tag</b>
Logistiknutzung LKW-Fahrten (40 bis 90 je ha)	60 je ha
<b>LKW-Verkehrsaufkommen</b>	<b>720 LKW-Fahrten/Tag</b>
<b>Verkehrsaufkommen insgesamt</b>	<b>1.470 Kfz-Fahrten/Tag</b>

Die verwendeten Ansätze beruhen auf veralteten und unrealistischen Kennwerten.

Quelle: Schubert (29.9.2017): Machbarkeitsstudie zur Anbindung des in Lehrte-Aligse geplanten Logistikcenters an die Westtangente, Ergänzende Stellungnahme, S.12

# Berechnung mit aktuellen Ansätzen zur Verkehrserzeugung durch den Logistikstandort

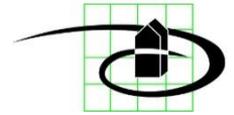


Kriterien	Gewählte Ansätze
Nettobaulandfläche	12 ha
<b>Beschäftigtenverkehr</b>	
Arbeitsplatzdichte: 15 bis 125 je ha	70 je ha = 840 Beschäftigte Mittelwert gewählt
Anwesenheit bei Schichtbetrieb: 60 bis 100%	80 % Mittelwert gewählt
Wege je Beschäftigtem: 2,5 bis 3	2,5 untere Grenze gewählt
MIV-Anteil der Beschäftigten bei nicht integrierter Lage: 65 bis 100 %	80 % etwas unter Mittelwert gewählt
PKW-Besetzungsgrad: Normalfall 1,1	1,1
Verkehrsaufkommen Beschäftigtenverkehr	<b>1.222 Kfz-Fahrten/Tag</b> anstatt 755 Kfz-Fahrten/Tag
<b>Kundenverkehr</b>	
Wege je Beschäftigtem: 0,1	0,1
MIV-Anteil nicht integrierte Lage: 80 - 100 %	90 % Mittelwert gewählt
PKW-Besetzungsgrad: 1,0 - 1,1	1,1
Verkehrsaufkommen Kundenverkehr	<b>69 Kfz-Fahrten/Tag</b>
<b>Güterverkehr</b>	
Logistiknutzung	2
LKW-Fahrten je Beschäftigtem: 2 bis 4	Minimum gewählt
LKW-Verkehrsaufkommen	<b>1.680 LKW-Fahrten/Tag</b>
Verkehrsaufkommen insgesamt	<b>2.971 Kfz-Fahrten/Tag</b>

Quelle: Berechnung nach Ver\_Bau, Tab. 3-2-14 (LKW-Fahrten/Beschäftigten), 3.2-4a (AP-Dichte)

# Bewertung der Berechnung zur Verkehrserzeugung

---

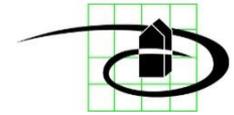


Als Ergebnis der Kontrollrechnung ist festzuhalten, dass bei Verwendung des Mittelwerts für die Anzahl der Beschäftigten und der übrigen Kriterienwerte, die sich an den Mittelwerten bzw. teilweise an den unteren Grenzen orientieren ein Verkehrsaufkommen von **2.971 Kfz-Fahrten** zu erwarten ist (vgl. Folie 10). Dieses Aufkommen ist fast doppelt so hoch, wie vom Verkehrsgutachter ermittelt. Die durchgeführte Kontrollrechnung ist **keine** Maximal-Betrachtung, sondern vielmehr als defensive Abschätzung einzustufen.

Für den Fall, dass die derzeit für das Aldi-Logistikzentrum vorgesehene Fläche tatsächlich nicht von Aldi, sondern jetzt oder später von einem anderen Unternehmen genutzt wird, ist eine Maximal-Betrachtung anzustellen. Die Maximal-Betrachtung orientiert sich an aktuellen Werten von personalintensiven Logistikstandorten. Danach könnte es zu einem Verkehrsaufkommen von 5.305 Kfz/24h kommen.

Dabei ist noch nicht berücksichtigt, dass die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,8 entsprechend § 19 Abs. 4 BauNVO (Überschreitungsmöglichkeiten) bis 0,9 überschritten werden darf, sodass die verfügbare Nettofläche größer als 12 ha ausfallen kann.

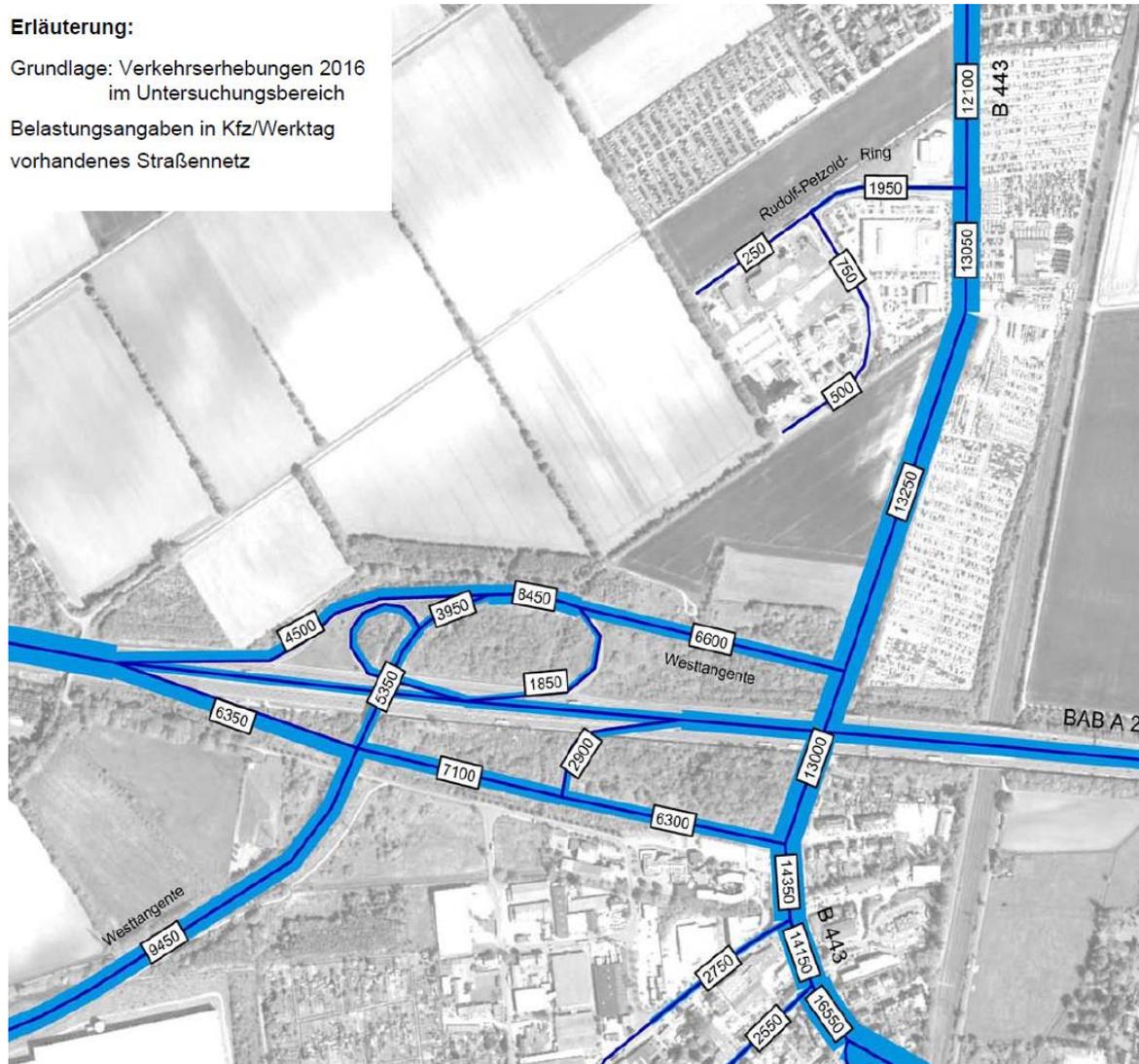
# Analysebelastung 2016 im vorhandenen Straßennetz (DTVw)



## Erläuterung:

Grundlage: Verkehrserhebungen 2016  
im Untersuchungsbereich

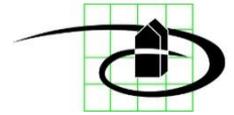
Belastungsangaben in Kfz/Werktag  
vorhandenes Straßennetz



Quelle: Schubert (4/2018):  
Verkehrsuntersuchung zur  
„Machbarkeitsstudie zum Baugebiet  
02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 –  
Erweiterung“ in Lehrte-Aligse –  
Aktualisierung 2018“, Anlage 3, Blatt 1



# Ermittlung der Verkehrsbelastung im Planungsnullfall 2030



In der Verkehrsuntersuchung wird angegeben, dass zur Bestimmung des Planungsnullfalls die Verkehrsmatrix pauschal um 5 % erhöht wurde. Vergleicht man die Belastungen des Analysefalls mit dem Planungsnullfall, so ist erkennbar, dass die Verkehrsmatrix nicht pauschal um 5 % erhöht worden ist, da die Zunahme auf einigen Straßen weniger als 5 % beträgt.

Ein grundlegender und entscheidungserheblicher Mangel ist, dass die pauschale Erhöhung der Matrix der Verkehrsverflechtungen (inkrementelles Modell) nicht dem Stand der Technik entspricht und auch der üblichen fachlichen Praxis widerspricht.

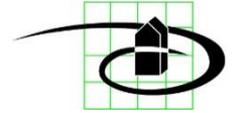
Angesichts eines derart raumgreifenden Neubauprojektes mit einer Netto-Nutzfläche von 12 ha kommt es zu wesentlichen räumlichen und verkehrlichen Veränderungen im Verkehrsangebot und der Verkehrsnachfrage, die nur mittels eines verhaltensbasierten vollständigen Verkehrsnachfragemodells mit den Schritten der Verkehrserzeugung, der Verkehrsmittelwahl, der Verkehrsverteilung und der Umlegung abgebildet werden können.

Eine sachgerechte Bearbeitung der räumlich-verkehrlichen Veränderung durch Megahub, Autohof und Logistikzentrum des geplanten Industriegebietes ist nur durch eine vollständige Modellierung möglich.

Da das Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015 im August eingeführt wurde, sind die dort entwickelten Anforderungen an eine Modellprognose zu beachten.

# Verkehrsaufkommen durch MegaHub und Autohof

---



Im Planänderungsbeschluss für die 2. Planänderung zum Vorhaben „Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort Lehrte“ vom 19.2.2018 werden unter Bezug auf die Verkehrsprognose (Anlage 19 der Planunterlagen) insgesamt **460 Lkw-Fahrten** erwartet, die zu 90 % von / zur A 2 (**414 LKW/24h**) fahren.

Die Beschäftigtenverkehre des MegaHub wurden vom Verkehrsgutachter nicht ermittelt.

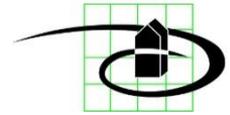
Des Weiteren wird vom Verkehrsgutachter ausgeführt, dass *„für den geplanten Mega-Hub sowie das Verkehrsaufkommen des Autohofes deutliche Verkehrszuwächse angesetzt“* wurden.

**Welche Belastungen konkret für den Mega-Hub und den Autohof angenommen wurden, wird in der Verkehrsuntersuchung jedoch nicht angegeben, dies widerspricht der guten fachlichen Praxis.**

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte-Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, S. 5

# Stellungnahme der Stadt zum MegaHub

---



In der Stellungnahme der Stadt Lehrte vom 22.09.2016 wird zur Verkehrsbelastung **vor Fertigstellung** der MegaHub-Anlage ausgeführt:

*„Seit dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 hat es eine erhebliche Zunahme der Gesamtverkehrsbelastung gegeben, **so dass schon vor Realisierung des MegaHubs und damit auch ohne den dadurch erzeugten zusätzlichen Lkw-Verkehr das vorhandene Straßenverkehrsnetz die Belastbarkeitsgrenze erreicht hat.** Die dauerhafte Überlastung der BAB A2 mit den teilweise mehrmals wöchentlich auftretenden Staus und Vollsperrungen ist daher nicht mehr als Sonderfall, sondern als Regelfall zu betrachten.“*

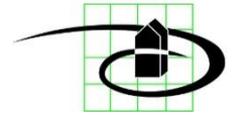
Eine Auswertung der aktuellen Unfallstatistik von 2016 für die A 2 zeigt, dass es zwischen der Anschlussstelle Lehrte und den benachbarten Anschlussstellen bzw. Autobahnkreuzen zu insgesamt 78 Unfällen und 256 Staus gekommen ist.

Dies verdeutlicht, dass die von der Stadt Lehrte festgestellte Situation auf der A 2 fortbesteht und bei der Bearbeitung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Logistikzentrums als häufig auftretende Situation zu berücksichtigen ist.

**Es ist nicht nachvollziehbar, dass im Bebauungsplanverfahren zum geplanten Logistikzentrum nun diese Überlastungssituation trotz des dadurch entstehenden wesentlich höheren Verkehrsaufkommens, nicht thematisiert wird.**

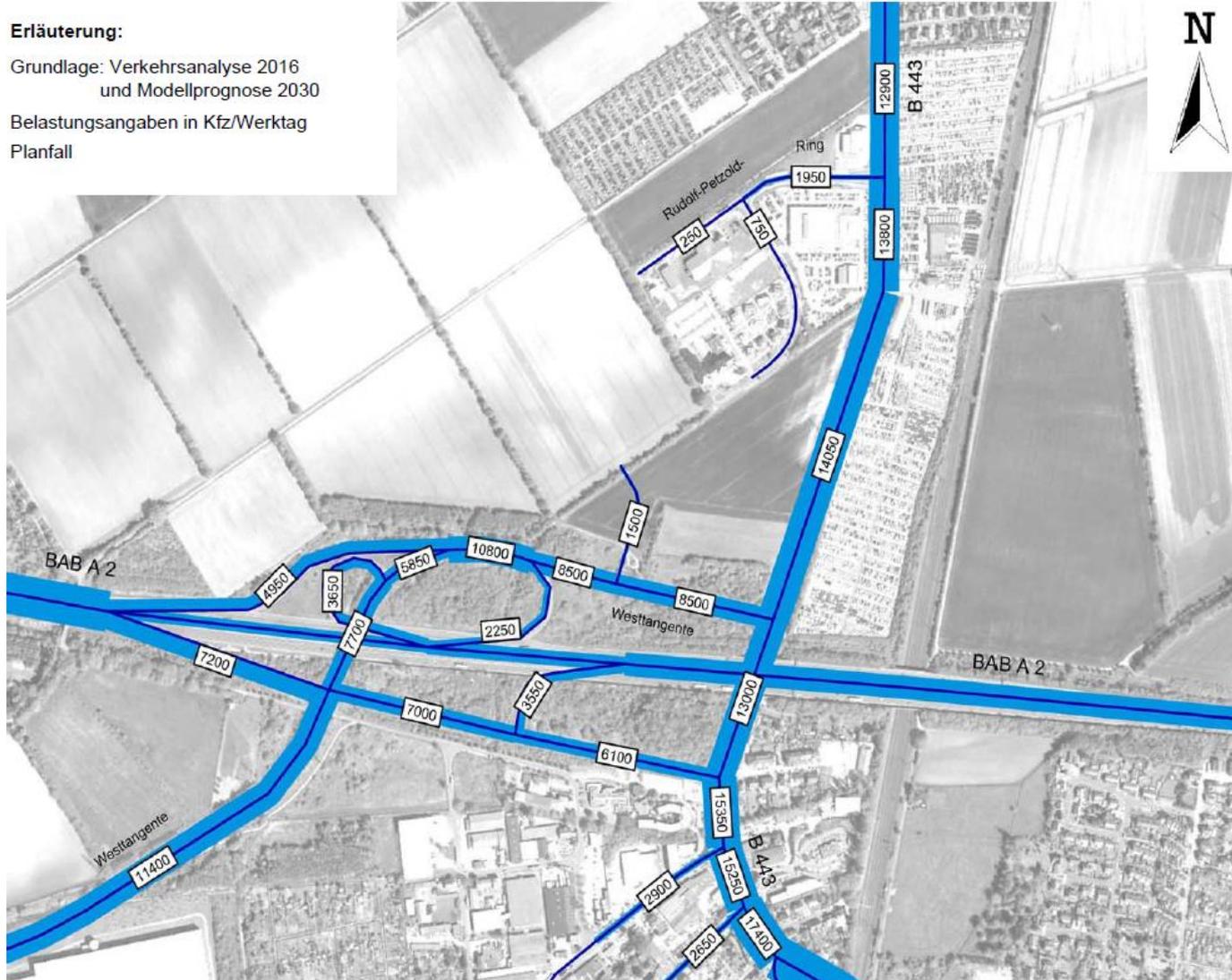
Quelle: Stadt Lehrte (22.09.2016): Stellungnahme der Stadt zum Planänderungsverfahren, S. 2;  
Hervorhebung durch RegioConsult

# Prognosebelastung im Planungsfall 2030 (DTVw)



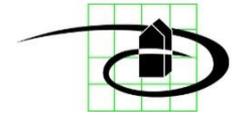
## Erläuterung:

Grundlage: Verkehrsanalyse 2016  
und Modellprognose 2030  
Belastungsangaben in Kfz/Werktag  
Planfall



Quelle: Schubert (4/2018):  
Verkehrsuntersuchung zur  
„Machbarkeitsstudie zum  
Bebauungsplan 02/17  
„Gewerbegebiet Lehrte-Nord  
3 – Erweiterung“ in Lehrte-  
Aligse – Aktualisierung  
2018“, Anlage 3, Blatt 3

# Belastungsdifferenzen zwischen Planfall und Planungsnullfall

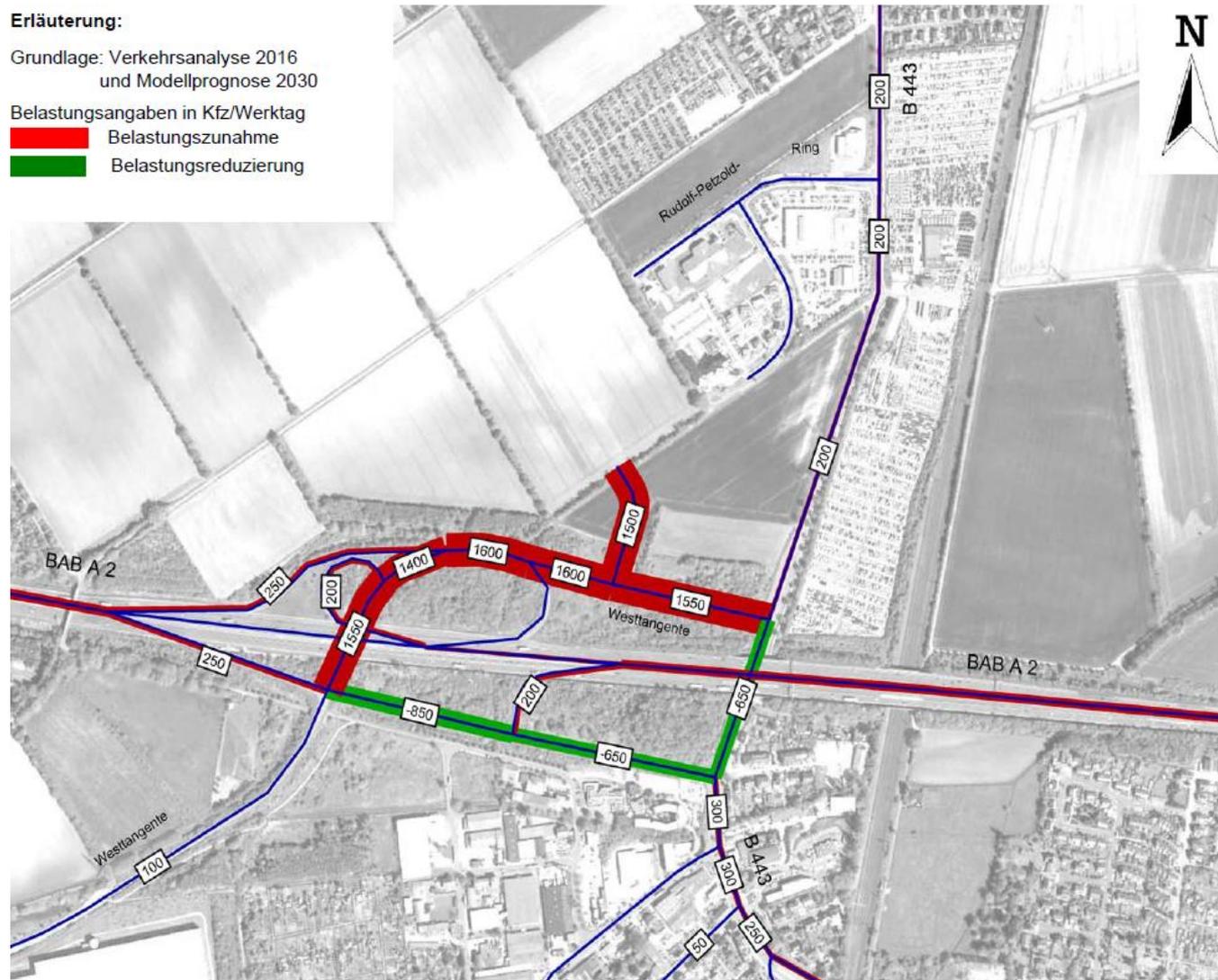


## Erläuterung:

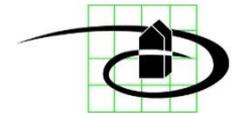
Grundlage: Verkehrsanalyse 2016  
und Modellprognose 2030

Belastungsangaben in Kfz/Werktag

- █ Belastungszunahme
- █ Belastungsreduzierung



Quelle: Schubert (4/2018):  
Verkehrsuntersuchung zur  
„Machbarkeitsstudie zum  
Bebauungsplan 02/17  
„Gewerbegebiet Lehrte-Nord  
3 – Erweiterung“ in Lehrte-  
Aligse – Aktualisierung  
2018“, Anlage 3, Blatt 4



# Prognosebelastung im Planungsfall

---

Der Verkehr von der A 2 aus Richtung Hannover soll lediglich um 250 Kfz/24h zunehmen. Da dieser zusätzliche Verkehr nun nach links abbiegen kann und auch bestehende Verkehre nach links abbiegen dürfen, soll der Verkehr in Verlängerung der Rampe im Vergleich zum Planungsnullfall um 850 Kfz/24h bzw. nach der Zufahrt zur A 2 in Richtung Berlin um 650 Kfz/24h abnehmen. Auch auf der B 443 zwischen Ulmenweg und Westtangente soll der Verkehr um 650 Kfz/24h abnehmen.

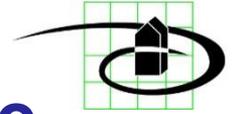
Der Verkehrsrückgang um -850 Kfz/24h auf der Fortführung der Rampe von der A 2 aus Richtung Hannover ist nur dann plausibel, wenn diese Verkehre bisher an der Kreuzung B443/Ulmenallee nach Norden in Richtung Aligse gefahren sind. Denn nur für diese Verkehre ergibt sich durch die Möglichkeit des Linksabbiegens eine schnellere Verbindung über die Westtangente.

Nicht plausibel ist, dass die Verkehrsbelastung nach der Brücke über die A 2 und der Abfahrt aus Richtung Berlin von 1.550 Kfz/ 24h auf 1.400 Kfz/24h abnimmt. Denn es ist vielmehr zu erwarten, dass die zusätzlichen Verkehre (200 Kfz/24) von dort nicht nach rechts auf die Westtangente abbiegen, sondern nach links um von dort zum Logistikzentrum zu fahren. Das würde bedeuten, dass sich die Verkehrsbelastung hier von 1.550 Kfz/24h auf 1.750 Kfz/24h erhöhen müsste.

Quelle: Stadt Lehrte (22.09.2016): Stellungnahme der Stadt zum Planänderungsverfahren, S. 2;  
Hervorhebung durch RegioConsult

# Ausbau der Verkehrsanlagen

## Anschlussknoten Westtangente / Planstraße



In der Verkehrsuntersuchung wird angegeben, dass nach der RAL bei einem DTV im Querschnitt von weniger als 8.000 Kfz/24h eine Abstufung von der EKL 2 auf 3 möglich ist. Diese Annahme beruht auf der zu gering ermittelten Belastung.

Tatsächlich ist von einer Belastung von über 8.000 Kfz/24h auszugehen, sodass **eine Abstufung nicht möglich** ist.

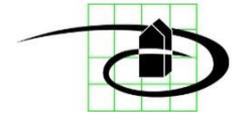
Die Planung muss also aufgrund der höheren Entwurfsklasse 2 erfolgen. Dies bedeutet beispielsweise, dass entgegen der bisherigen Planung des Anschlusses an die Planstraße eine Lichtsignalanlage erforderlich ist:

*„Verknüpfungen mit dem gleichrangigen oder nachgeordneten Straßennetz sollen vorzugsweise als teilplangleiche Knotenpunkte oder als plangleiche Einmündungen jeweils mit Lichtsignalanlage ausgebildet werden, anderenfalls sind plangleiche Kreuzungen mit Lichtsignalanlage zu planen.“*

Diese ist bisher nicht vorgesehen (vgl. Anlage 4 und Anlage 5a und 5b der Verkehrsuntersuchung). Die Planung des Anschlusses der Planstraße ist deshalb zu überarbeiten.

Quelle: FGSV (2012): Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, S. 3.10 und Tab. 3.3-1

# Ausbau der Verkehrsanlagen Knotenpunkt Westtangente / Anschlussrampe von der A 2 aus Rtg. Hannover



Die Aussage im Verkehrsgutachten, dass sich keine Änderungen an der Signalanlage oder an der Signalschaltung ergeben, da sich das Verkehrsaufkommen auf dem linken Fahrstreifen der Anschlussrampe (von der A 2 aus Richtung Hannover) in der Summe nicht verändern wird, ist nicht zutreffend.

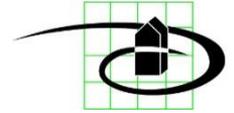
Insgesamt erhöht sich gegenüber der Knotenpunktzählung von 2016 die Anzahl der geradeaus bzw. nach links abbiegenden Fahrzeuge von 4.374 Kfz/24h auf 4.950 Kfz/24h. Die Anzahl der Fahrzeuge erhöht sich also um 576 Kfz/24h. Da zudem der Abbiegevorgang nach links zeitlich länger dauert als die Fahrt geradeaus, ist die o. g. Aussage nicht richtig. Unklar ist, ob auch Lang-LKW berücksichtigt wurden.

Die Verkehrsbelastung von der Abfahrt der A 2 aus Richtung Hannover nach Süden auf die Westtangente soll sich vom Analysejahr 2016 (2.044 Kfz/24h) bis 2030 (2.270 Kfz/24h) nur um 226 Kfz/24h erhöhen. Dies ist aufgrund des MegaHub und des Autohofes keine nachvollziehbare Annahme, da allein die Zunahme um 5 % und durch den MegaHub (103 LKW/24h von insgesamt 414 LKW/24h von und zur A 2) in dieser Größenordnung liegt. Dies bedeutet, dass die Verkehrszunahme durch den Autohof **nicht** berücksichtigt wurde.

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, S. 7, 8

# Grundlagen für die lärmtechnische Berechnung

---



Es wird ausgeführt, dass zur Ermittlung des SV-Anteils  $p$  aus den Zählergebnissen der Anteil der Lieferfahrzeuge  $> 2,8$  t sowie die Tag- und Nachtverteilung des Schwerverkehrs ermittelt wurden.

Es wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht angegeben, wie viele LKW bei den Zählungen ermittelt wurden, sodass die Angaben zu den LKW nicht geprüft werden können.

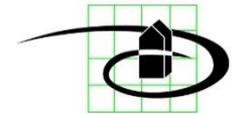
Es wird in der Verkehrsuntersuchung auch nicht angegeben, wie

- die Umrechnungsfaktoren von DTVw auf DTV ermittelt wurden,
- der Anteil der Lieferfahrzeuge  $> 2,8$ t-3,5t ermittelt wurde,
- welche Umrechnungsfaktoren für die Umrechnung von 3,5t auf 2,8t verwendet wurden bzw. welches Umrechnungsverfahren verwendet wurde,
- die Tag- und Nachtverteilung des Schwerverkehrs vorgenommen wurde.

Der Hinweis, dass dies in Anlehnung an die RLS-90 geschehen ist, ist nicht ausreichend.

Quelle: Schubert (4/2018): Verkehrsuntersuchung zur „Machbarkeitsstudie zum Bebauungsplan 02/17 „Gewerbegebiet Lehrte Nord 3 – Erweiterung“ in Lehrte-Aligse – Aktualisierung 2018“, S. 12

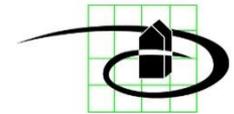
---



# Fazit

---

- Die Grundlagendaten der Verkehrsuntersuchung sind überwiegend außerhalb der üblichen Zählzeiträume erhoben worden.
- Es gibt keine Angaben zu den gezählten LKW-Verkehren.
- Die pauschale Zunahme des Verkehrs um 5 % zwischen 2016 und 2030 ist fraglich.
- Unklar ist welche Verkehrszunahme jeweils durch den MegaHub (inkl. Beschäftigte) und den Autohof zugrunde gelegt wurde.
- Die Verkehrszunahme durch das Logistikzentrum wurde zu gering ermittelt. Es ist von einem fast doppelt so hohen Verkehrsaufkommen auszugehen.
- Im Fall einer Maximalbetrachtung könnte das Aufkommen etwa 3,5 Mal so hoch sein, wie in der Verkehrsuntersuchung angenommen.
- Die Umlegung der Verkehre ist nicht plausibel.
- **Die Verkehrsuntersuchung entspricht nicht dem Stand der Technik, sodass auf dieser Grundlage keine Abwägung möglich ist.**
- **Die Leistungsfähigkeit des nach Angaben der Stadt Lehrte schon heute (vor Fertigstellung des MegaHub) überlasteten Straßennetzes ist nach Vorliegen einer neuen Verkehrsuntersuchung neu zu ermitteln.**



---

**Haben Sie Fragen ?**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn**

**RegioConsult.**

**Verkehrs- und Umweltmanagement.  
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Umwelt- und Landschaftsplanung**

**Am Weißenstein 7  
35041 Marburg / 88045 Friedrichshafen  
Tel. 06421-686900**

**www. [RegioConsult-Marburg.com](http://www.RegioConsult-Marburg.com)**