



Problemdarstellung Schwerlastverkehr durch Thiede/Steterburg

Zahlen, Fakten, Vorschlägen, Lösungen, Argumenten und Gegenargumenten

- 1) Verkehrszahlen
- 2) Lärm-, Immissionsbelästigungen und Unfallgefahren
- 3) Verkehrsumgehungen in anderen Ortschaften
- 4) Sinn von Bundesstraßen parallel zu Bundesautobahnen
- 5) Herabstufung von Bundesstraßen (Kosten für die Kommunen)
- 6) Anliegerkosten
- 7) Entfernungsvergleiche bei Umfahrungen Thiede/Steterburg

Verkehrszahlen

1. Manuelle Zählung von BiT/S nach DTV ergeben folgende Werte (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge):

Die aufgeführten Verkehrsmengen sind keine hochgerechneten Werte. Motorräder und Roller wurden nicht gezählt.

Zählzeitraum: 23. Juni 2008 bis 22. September 2008 (Montag bis Freitag).

Ortseingang Thiede Süd B248

PKW < 3,5 t	%	Schwerverkehr => 3,5 t	%	Schwerverkehr => 7,5 t	%	Schwerverkehr gesamt	%	Gesamt DTV	%
Ortsausgang Thiede Süd Richtung Kreuzung Hoheweg									
3.455	85,3	196	4,9	398	9,8	594	14,7	4.049	100,0
Kreuzung Hoheweg Richtung Ortsausgang Thiede Süd									
3.496	85,3	200	4,9	403	9,8	603	14,7	4.099	100,0
Gesamt									
6.951	85,3	396	4,9	801	9,8	1.197	14,7	8.148	100,0

2. Abgegebene DTV - Zahlen von anderen Institutionen

2.1 Die Verkehrsmengenkarte der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

2005 B248 Orteingang Thiede Süd

6.100 Kfz/24h davon Schwerverkehr >3,5 t 500 Fahrzeuge (8,19 %)

2005 B248 Orteingang Thiede Nord

7.100 Kfz/24h davon Schwerverkehr >3,5 t 700 Fahrzeuge (9,85 %)

Quelle: http://www.geodaten.niedersachsen.de:80/master/C17415881_N17416128_L20_D0_I1525

2.2 Erläuterungsbericht zum Autobahnanschluss Rünigen Süd

2005 B 248, südlich AS Rünigen Süd neu 10.600 Kfz/24h

2020 B 248, südlich AS Rünigen Süd neu 11.400 Kfz/24h

Quelle: Erläuterungsbericht Seite 5 Punkt 2.4

2.3 Verkehrszählung WVI Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH

2004 Donnerstag, 20. April B248 südlich Schenkendamms 10.320 Kfz/Tag

2004 Werktagsverkehr Ortsdurchfahrt SZ-Thiede 9.000 Kfz/Tag

2015 Verkehrszahlen auf der B 248 südlich des Schenkendamms von ~ 15.000 Kfz/Tag (bei Vollaussnutzung der Gewerbegebiete in Rünigen)

Quelle: WVI

2.4 In der Vorlage 0941/15 - Ausbau des Knotenpunktes B 248 / L 495 / K 30 bei Salzgitter- Immendorf

2003 B 248 (Nord von Braunschweig)

7.283 KFZ/24h. Der Schwerlastverkehr liegt bei bis zu 20 %.

Quelle: Beschlussvorlage 0941/15 Seite 2

2.5 Verkehrserhebung der Stadt Salzgitter 2008

L615 Danziger Straße	9.030 Kfz/24h	Lkw-Anteil 515 Lkw = 5,7 %
L615 Panscheberg	7.700 Kfz/24h	Lkw-Anteil 510 Lkw = 6,6 %
L615 Wolfenbütteler Straße	9.075 Kfz/24h	Lkw-Anteil 850 Lkw = 9,4 %
B248 Frankfurter Straße Nord	6.760 Kfz/24h	Lkw-Anteil 825 Lkw = 12,2 %
B248 Frankfurter Straße Süd (vergleiche hierzu Zählung BiT/S)	6.525 Kfz/24h	Lkw-Anteil 890 Lkw = 13,6 %

Argument: Der LKW-Verkehr ist ja gar nicht so stark

Gegenargument:

Dies ist in unserem Fall ein Denkfehler. Da in und um Salzgitter ständig irgendwelche Baustellen und Baugebiete bestehen, fahren die LKWs, die Baustoffe liefern, auch ständig zu und von diesen Baugebieten. Und woher kommt einer der wichtigsten Baustoffe? Richtig, aus den Kies-, Sand- und Aufbereitungswerken in Salzgitter. Alle bisherigen Verkehrszählungen der Stadt Salzgitter haben daher nur einen sehr eingeschränkten Wert.

Die Zahl der Kfz und der LKW wird durch Zählungen ermittelt. Da wir auch Kontakt zu LKW-Fahrern haben, wissen wir zwischenzeitlich, dass am Zähltag der erste Fahrer der den Zähler bemerkte die anderen Fahrer informierte. Daraufhin fuhren fast alle nachfolgenden LKWs über andere Straßen. Ein paar wenige fuhren weiterhin über die B248, damit es nicht zu auffällig ist.

Bei einer von BiT/S durchgeführten privaten Zählung saß BiT/S - nicht als Zähler entdeckt – in einer Wohnung ... und siehe da, es kamen ganz andere Werte heraus!

Der oben geschilderte Sachverhalt ist zwar ohne weiteres sicher, aber leider nicht durch eine eidesstattliche Versicherung belegt. Zumindest ist aber der Wert der bisherigen Zählungen dadurch in Frage gestellt. Zudem liegt damit auf der Hand, dass die nächsten Zählungen verdeckt erfolgen müssen.

Lärm-, Immissionsbelästigungen und Unfallgefahren

Argument: So schlimm ist der Lärm ja gar nicht.

Gegenargument:

Es gibt tatsächlich noch Zeiten der Ruhe. Aber auch nur zeitweise auftretender Lärm beeinträchtigt die Lebens- und Wohnqualität erheblich. Dass das Ruhebedürfnis nicht ein Luxus-Bedürfnis ist, ist auch wissenschaftlich anerkannt.

Die Berechnungsmethoden nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) dürfen jedenfalls nicht oder nicht allein zugezogen werden, wenn es um die Zumutbarkeit von Lärm nach § 45 StVO geht. Sie berücksichtigen bestimmte Lärmerscheinungen überhaupt nicht, die aber für den Schutz vor Lärmbelästigungen nach § 45 StVO sehr wohl berücksichtigt werden müssen:

- 1) Die Berechnungsmethode saldiert Zeiten der Ruhe mit Zeiten des Lärms. Damit wird natürlich ein niedriger Pegel erreicht, wenn nur stundenweise Lärm entsteht. In den Lärmstunden ist aber der Lärm trotzdem unerträglich.
- 2) Die Lärmberechnung berücksichtigt neben den Faktoren Zahl der Kfz, Anteil an LKW usw. auch den Faktor zulässige Höchstgeschwindigkeit. Bei deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen stimmt der nach der Verkehrslärmschutz-Verordnung errechnete Wert mit dem tatsächlichen Lärm in keiner Weise überein (so ist ein Kfz, das mit einer Geschwindigkeit von 60 statt 40 km/h fährt, mehr als doppelt so laut!). Wie durch private Messungen festgestellt wurde, werden die Höchstgeschwindigkeiten tatsächlich erheblich und häufig überschritten, und zwar in viel höherem Umfang als bei polizeilichen, temporären Geschwindigkeitskontrollen festgestellt wurde.
- 3) Impulslärm wird nicht berücksichtigt, wie er z. B. beim Überfahren von Kanaldeckeln, schlagenden Ketten oder leeren Containern entsteht.

Ein neuer Aspekt ist die neuere wissenschaftliche Erkenntnis, dass Lärm verschiedene Altersgruppen verschieden trifft. Kinder werden nach neueren Erkenntnissen z. B. in ihrer Gehirnentwicklung durch Lärm beeinträchtigt. Sollen jetzt alle Kinder gefälligst wegziehen? Nur noch kräftige junge Männer an Bundesstraßen wohnen? Was für eine Horrorvorstellung! Oder sollten nicht vielmehr einfach die Lärmverursacher da verschwinden, wo Menschen wohnen, zumal wenn es fast kostenlos zu haben ist?

Argument: Die Lärmschutzbestimmungen sehen Grenzwerte vor, die bei weitem nicht erreicht werden.

Gegenargument:

Auf diese Grenzwerte kommt es nicht an. Die Bestimmungen regeln, welche Lärmschutzwerte beim Straßenneubau oder bei der Sanierung von Straßen beachtet werden müssen, damit nicht ungerechtfertigter Aufwand für einen übertriebenen Lärmschutz verursacht wird.

Bei uns in Thiede liegt der Fall anders. Wir haben ja schon fertige Umgehungsstraße (Autobahnen und Landesstraße) und wollen nur, dass diese auch benutzt werden.

Die Lärmwerte in der Lärmschutz-VO bzw. den VLärmSchRm 97 sagen auch nicht, dass Lärm unterhalb der dort festgelegten Grenzwerte erträglich ist und deshalb hingenommen werden muss, sondern nur, dass wegen Lärm unterhalb dieser Grenzen bestimmte Aufwände (Straßenbau usw.) nicht betrieben werden sollen.

Für uns kommt am ehesten eine weitere Vorschrift in Frage, nämlich die „Lärmschutz-Richtlinien-StV“. Es handelt sich um eine Verwaltungsvorschrift. Die Straßenverkehrsbehörden müssen sich also daran halten. Für Gerichte ist die Vorschrift – da kein Gesetz bzw. Rechts-

Verordnung – irrelevant. Auch hier sind wieder hohe Grenzwerte angegeben, aber nicht als Untergrenze, unterhalb derer nichts gemacht werden braucht, sondern als Grenze, bei deren Überschreitung auf jeden Fall etwas getan werden muss. Außerdem besagt die Vorschrift, dass es nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels ankommt, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls.

Seit dem 27. August 2009 ist ein Nationales Verkehrslärmschutzpaket verabschiedet worden. In diesem Paket soll der Verkehrslärm um rund 30% vermindert werden.

Z. B.:

Inwieweit durch eine Verkehrsbeschränkung die Kfz beeinträchtigt werden:

In unserem Fall fast gar nicht, da sie ja mit einem kleinen Umweg von ca. 2km über die Eisenhüttenstraße ihr Ziel genauso erreichen können.

Oder wie leicht die Verkehrsbeschränkung realisiert werden könnte:

In unserem Fall ganz leicht. Es genügen **fünf 7,5 LKW-Verbotsschild** an der Immendorfer Kreuzung, Kreuzung Hohe Weg, an der Autobahnabfahrt Rünigen Süd und an den Ortseingängen Danziger Straße und Wolfenbütteler Straße.

Argument: Andere müssen solchen und schlimmeren Lärm auch aushalten.

Gegenargument:

Andere müssen solchen Lärm aushalten, wenn eine Abhilfe sehr viel Geld kosten würde, das dann für wichtigere Dinge fehlt. Um die LKWs aber auf die Eisenhüttenstraße oder auf die Autobahn zu bringen, entstehen bei uns nur geringe Kosten.

Dass die LKW-Halter als Lärmverursacher Mehrkosten haben, ist kein stichhaltiges Argument. Sie mögen Anspruch auf eine Straße haben, aber nicht darauf, dass diese Straße kostenlos ist. Außerdem ist es ja politisch gewollt, dass der LKW-Verkehr für die Kosten, die er verursacht, auch über die Autobahnmaut zahlt.

Aus dieser Argumentation mit der Gleichheit sieht man übrigens besonders deutlich, dass bei manchen Behörden der Gedanke, Dienstleister für die Bürger zu sein, noch nicht durchgedrungen ist. Verkehr und damit Lärm hat für diese Behörden Priorität, selbst wenn es nichts kosten würde, den Verkehr umzuleiten.

Dieses Argument ist zudem zynisch und verdient eine zynische Antwort: Im Zuge der "gerechten Gleichbehandlung" sollen dann aber auch alle Minister, Staatssekretäre, Ministerialdirektoren usw. an ihren Wohnhäusern dem gleichen Lärm ausgesetzt werden.

Argument: Der Kfz-Verkehr ist nicht gefährlich, sonst gäbe es höhere Unfallzahlen.

Gegenargument:

Die Unfallzahlen mögen nicht hoch sein. Wenn man jedoch die engen Kurven, die häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Verengungen an einigen Stellen berücksichtigt, liegt ein abstraktes Gefährdungspotential für die Fußgänger und Radfahrer vor. Dass es nicht zu erhöhten Unfallzahlen kommt, liegt daran, dass die Fußgänger und Radfahrer die Gefahr erkennen und sie daher meiden. Es gilt also sozusagen das Recht des Stärkeren.

Hypothetische Frage: Warum überhaupt in geschlossenen Ortschaften eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h? Warum nicht 70 km/h? Es gäbe da, wo die Gefährlichkeit ersichtlich ist, vermutlich auch nicht wesentlich mehr Unfälle. Die Fußgänger und Radfahrer würden einfach noch besser aufpassen und noch schneller über die Straße hetzen. Geringe Unfallzahlen sagen also nicht unbedingt etwas über die Gefährlichkeit einer Straße aus. Eine Straße kann also durchaus gefährlich sein, ohne dass es zu Unfällen kommt. Die Fußgänger (Kinder und Erwachsene) und Radfahrer vermeiden einfach die Gefährdung durch erhöhte Aufmerksamkeit. Wer dies in Ordnung findet, anerkennt das Recht des stärkeren Autofahrers,

sich gegen den schwächeren Fußgänger oder Radfahrer durchzusetzen. Wir finden allerdings, dass es nicht richtig sein kann, dass die Bewohner eines Wohnareals sozusagen in ständiger Angst vor den Gefahren, die die Autofahrer auslösen, leben müssen.

Wie man zweifelsfrei erkennen kann (siehe Tabellen unten), liegen wir in der Lärmbelastung hart an der Grenze der zulässigen Grenzwerten von 72 dB(A) tagsüber und 62 dB(A) nachts! Im Kreuzungsbereich Panscheberg-Wolfenbütteler Straße / B248 sogar darüber!

Am Tag:

Bei mehr als 60 dB (A) Außenpegel tagsüber und geöffnetem Fenster kann man sich nicht mehr vernünftig unterhalten. Dauerbelastungen von mehr als 60 dB (A) tagsüber gelten als gesundheitlich beeinträchtigend. Durch Lärm steigen die Risiken für Krankheiten des Herz-/Kreislauf-, Magen/-Darm- und Immunsystems.

In der Nacht:

Straßenverkehrslärm an einer Straße mit über 45 dB (A) Außenpegel nachts lässt Menschen bei geöffnetem Fenster nicht mehr in Ruhe schlafen. Im Innenraum sollten ca. 30 dB (A) vorherrschen, um ungestört zu schlafen. Schon bei Pegeln über 45 dB (A) nachts lassen sich Änderungen der Schlafstadien feststellen.

§47 Bundesimmissionsschutzgesetz BImSchG

Für besonders laute Orte in der Stadt werden dann Maßnahmen geplant, die dort den Lärm reduzieren. Die Kommunen sind nach § 47a Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) rechtlich dazu verpflichtet, diese Planung durchzuführen.

Berechnung Mittelungspegel Thiede Steterburg B248 (Tag)

Mittelungspegel für einen langen, geraden Fahrstreifen nach RLS-90 von 06:00 bis 22:00 Uhr		
	Eingabe	
Maßgebliche stündliche Verkehrsmenge:	470	67.7 dB(A)
LKW-Anteil (zulässiges Gesamtgewicht über 2,8 t):	16 %	
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	-3.7 dB(A)
Straßenoberfläche:	nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone	0 dB(A)
Steigung / Gefälle:	2 %	0 dB(A)
Abstand zur Mitte des Fahrstreifens:	8,9 m	6.5 dB(A)
Höhe des Immissionsortes über Fahrstreifen:	2 m	
Boden- und Meteorologiedämpfung		-0.1 dB(A)
Mittelungspegel		70.5 dB(A)
Ein langer, gerader Fahrstreifen liegt dann vor, wenn Sie ihn nach beiden Seiten je 38 m einsehen können!		

Berechnung Mittelungspegel Thiede Steterburg B248 (Nacht)

Mittelungspegel für einen langen, geraden Fahrstreifen nach RLS-90 von 22:00 bis 06:00 Uhr		
	Eingabe	
Maßgebliche stündliche Verkehrsmenge:	<input type="text" value="105"/>	<input type="text" value="60.1"/> dB(A)
LKW-Anteil (zulässiges Gesamtgewicht über 2,8 t):	<input type="text" value="10"/> %	
Höchstgeschwindigkeit	<input type="text" value="50"/> km/h	<input type="text" value="-4.1"/> dB(A)
Straßenoberfläche: <input type="text" value="nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text" value="0"/> dB(A)
Steigung / Gefälle:	<input type="text" value="2"/> %	<input type="text" value="0"/> dB(A)
Abstand zur Mitte des Fahrstreifens:	<input type="text" value="8,9"/> m	<input type="text" value="6.5"/> dB(A)
Höhe des Immissionsortes über Fahrstreifen:	<input type="text" value="2"/> m	
Boden- und Meteorologiedämpfung		<input type="text" value="-0.1"/> dB(A)
Mittelungspegel		<input type="text" value="62.5"/> dB(A)
Ein langer, gerader Fahrstreifen liegt dann vor, wenn Sie ihn nach beiden Seiten je <input type="text" value="38"/> m einsehen können!		

Quelle: dB-Rechner. Stuttgart Amt für Umweltschutz www.staedtebauliche-laermfibel.de

Verkehrsumgehungen in anderen Ortschaften

Beispiele:

- Das neue **Autobahnkreuz Rünigen Süd** wurde gebaut, um die Bürger von Rünigen von dem Schwerlastverkehr und den damit verbundenen Belästigungen auf der B248 zu entlasten.
Obwohl die Ortschaft Thiede/Steterburg genau wie Rünigen unter den Schwerlastverkehr zu leiden hat, wurde unsere Ortschaft leider vergessen.
- Die ehemalige **Bundesstraße 4** wurde zwischen Wolfenbüttel und Schladen zur Landesstraße 612 zurückgestuft, weil sie parallel zu A395 keine Bedeutung mehr hatte.
- **Bundesstraße 1 und 65.** Ortsumgehung Vechelde wurde mit einem hohen Kostenaufwand betrieben um die Bürger von Lärm- und Abgasimmissionen zu entlasten
- Ortsumgehung Mehle im Zuge der **Bundesstraße 1**. Die Ortsumgehung Mehle (Landkreis Hildesheim) soll die vorhandene Ortsdurchfahrt Mehle vom Durchgangsverkehr entlasten und umfährt die Ortschaft nördlich in einer ortsnahen Trasse.
- Verlegung der **Bundesstraße 3** südlich Celle mit Ortsumgehungen Celle und Groß Hehlen. Die Ortsumgehung Celle im Zuge der Bundesstraße 3 soll bestehende verkehrliche Nadelöhre beseitigen und die Stadt Celle vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Ortsumgehung trägt damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bei. Die Wohnquartiere sollen von Schleichverkehren entlastet werden.
- Verlegung der **Bundesstraße 247** (Ortsumgehung Duderstadt). Nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat der Verkehr auf der B 247 sehr stark zugenommen. Aus dieser hohen Verkehrsbelastung und der für diese Belastung nicht dimensionierten B 247 resultieren steigende starke Belastungen durch die Lärm- und Schadstoffimmissionen in den engen und teilweise kurvenreichen Ortsdurchfahrten von Duderstadt und seinen Ortsteilen Oberfeld, Mingerode, Westerode und Gerblingerode. Hier ist der auf der B 247 zu erwartende Verkehr mit den gegebenen städtebaulichen Funktionen unverträglich. Der Ausbauzustand der Ortsdurchfahrten entspricht bereits heute nicht mehr den Anforderungen, die sich aus den Verkehrsbelastungen ableiten.

Quelle: <http://www.strassenbau.niedersachsen.de>

Argument: Man kann eine Bundesstrasse nicht über eine Autobahn führen, sie muss daher in den Dörfern bleiben.

Wenn man die Bundesstraße nicht für LKW sperren will, könnte man die Bundesstraße stattdessen auf die Eisenhüttenstraße oder auf die Autobahn verlegen.

Gegenargument:

Es gibt Beispiele, dass Bundesstrassen über Autobahnen geführt werden. Man muss natürlich dafür sorgen, dass der geringe Teil des Bundesstrassenverkehrs der nicht auf die Autobahn darf, anders geleitet wird.

Sinn von Bundesstraßen parallel zu Bundesautobahnen

Argument: Ein Verbot von LKWs geht rechtlich nicht, da Bundesstrassen für den weiträumigen Verkehr auch von LKWs bestimmt sind.

Gegenargument:

Übrigens: Dass der Bund parallel zu einer Autobahn eine Bundesstrasse unterhält, obwohl er doch an allen Ecken und Enden spart, kann BiT/S sich nur dadurch zu erklären, dass die maßgeblichen Personen nicht in einer Bundes-, sondern in einer Landesbehörde tätig sind. Womöglich würde die Strasse ja eine Landesstrasse und der Unterhalt müsste vom Land bezahlt werden (wobei ja die bisherigen Landesstrassen zwischen Immendorfer Kreuzung und Autobahnkreuz Thiede konsequenterweise Bundesstrasse werden müsste). Per Saldo würden 7,6 km Landesstrasse (alte B248) und 10,1 km Bundesstraße (neue Strecke).

Herabstufung von Bundesstraßen (Kosten für die Kommunen)

Gegenüberstellung der Instandhaltungskosten für die Stadt Salzgitter:

Augenblickliche Instandhaltungsstrecken:

Immendorfer Kreuzung > Industriestraße > Eisenhüttenstraße > Thieder Spinne zuzüglich Ortsdurchfahrung Thiede = **10,1 km**.

Neue Instandhaltungsstrecken:

Immendorfer Kreuzung > Friedrichshöhe (Grenze SZ) = **7,6 km**.

Fazit: Durch eine Umwidmung der alten B248 auf eine neue Streckenführung würden der Stadt Salzgitter keinerlei Mehrkosten entstehen!

Anliegerkosten

Argument: Die Anlieger in Thiede/Steterburg müsse dann Anliegerkosten bezahlen.

Gegenargument:

Anliegerkosten (Beiträge nach §6 Kommunalgesetz) müssen von den Anwohner bei Erneuerungen sowieso getragen werden, da die Kosten von Ortsschild zu Ortsschild bei einer Bundesstraße sowieso von der Kommune gezahlt werden müssen (in der Ortschaft keine Bundesstraße).

Entfernungsvergleiche bei der Umfahrung von Thiede/Steterburg

Verkehrsströme in West - Ost – West Richtung durch Thiede/Steterburg.

Benutzte Route:

Kreuz Salzgitter Thiede - Danziger Straße - Panscheberg - Wolfenbütteler Straße - A395 –
Kreuz Wolfenbüttel Süd. **Entfernungskilometer = 9,5.**

Alternative Umgehungsmöglichkeit:

Kreuz Salzgitter Thiede - Eisenhüttenstraße - Heinrich Büssing Straße - L495 - Kreuz Wolfenbüttel Süd.
Entfernungskilometer = 12,1.

Benutzte Route:

Kreuz Salzgitter Thiede - Danziger Straße - Panscheberg - Wolfenbütteler Straße - A395 –
Kreuz Braunschweig Süd. **Entfernungskilometer = 11,8.**

Alternative Umgehungsmöglichkeit:

Kreuz Salzgitter Thiede - A39 - Kreuz Braunschweig Süd. **Entfernungskilometer = 7,5.**

Verkehrsströme in Nord - Süd - Nord Richtung durch Thiede/Steterburg und Immendorf.

Benutzte Route:

Immendorfer Kreuz - B248 – A39 Auffahrt Braunschweig Rünigen-Süd. **Entfernungskilometer = 8,95.**

Alternative Umgehungsmöglichkeit:

Immendorfer Kreuz - Heinrich Büssing Straße - Eisenhüttenstraße - A39 – Auffahrt Braunschweig Rünigen-Süd.
Entfernungskilometer = 11,0.

Immendorfer Kreuz - B248 - Hohe Weg - Eisenhüttenstraße - A39 - Auffahrt Braunschweig Rünigen-Süd.
Entfernungskilometer = 12,14.

Immendorfer Kreuzung – Industriestraße - A39 – Auffahrt Braunschweig Rünigen-Süd.
Entfernungskilometer = 18,09.

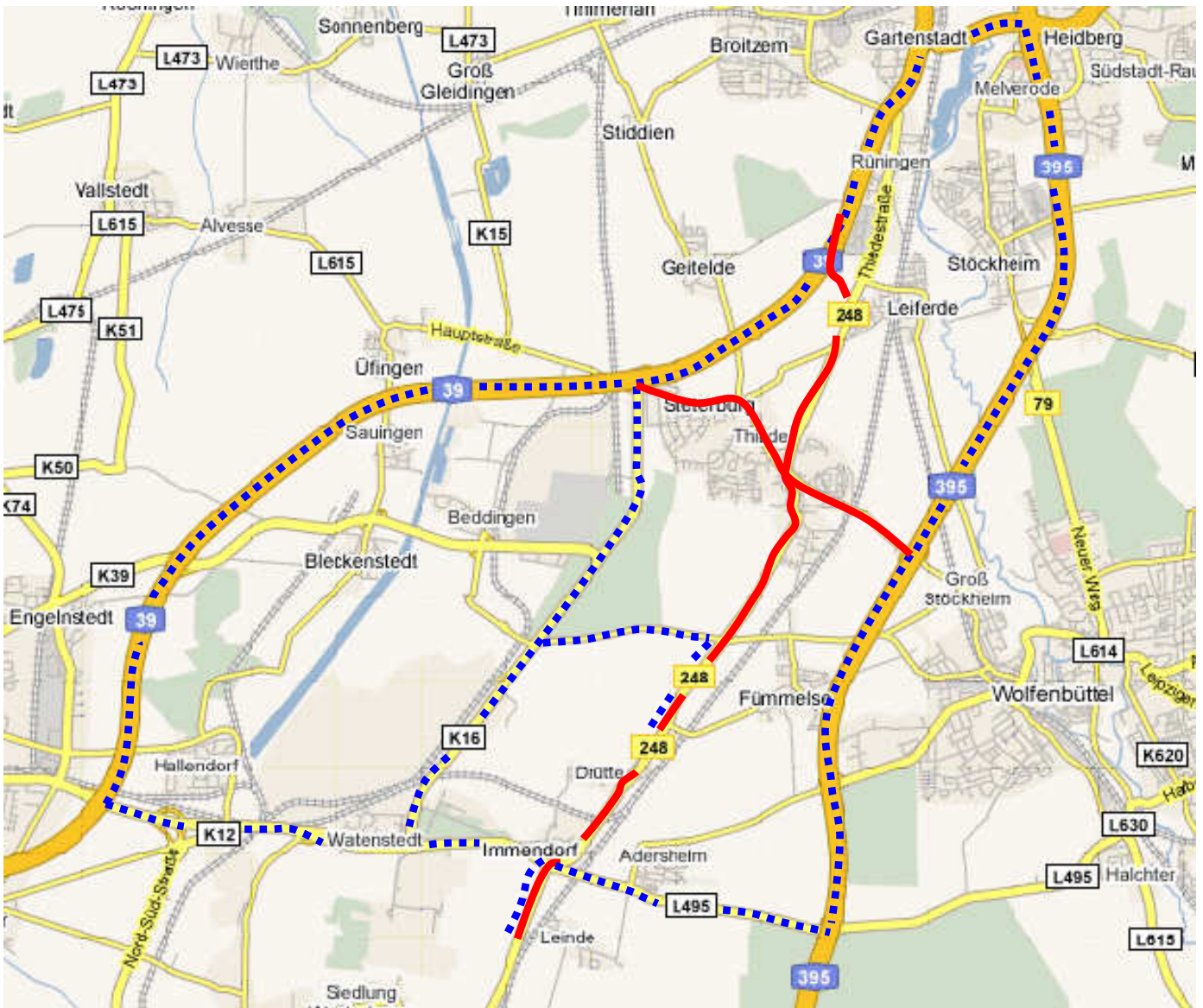
Benutzte Route:

Immendorfer Kreuz - B248 – A39 - Kreuz Braunschweig Süd. **Entfernungskilometer = 13,18.**

Alternative Umgehungsmöglichkeit:

Immendorfer Kreuz - L495 - A395 - Kreuz Braunschweig Süd. **Entfernungskilometer = 15,7.**

Verkehrsströme in West – Ost – West und Nord - Süd – Nord Richtung durch Thiede / Steterburg.



- Benutzte Route zwischen der Anschlussstelle Salzgitter-Thiede bzw. Hauptstraße und der Anschlussstelle Wolfenbüttel Nordwest (L 615).
 Benutzte Route (B248) zwischen Immendorfer Kreuz und der Auffahrt Braunschweig Rünigen.

- Alternative vorhandene Umwegungsmöglichkeiten.