



Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin  
 Analysen Prognosen Planungen Realisierung



# Verkehrsuntersuchung für die B 212n Harmenhausen bis AS Bremen-Strom

## Darstellung der Vorgehensweise und der Belastungsergebnisse

6. Treffen zum Dialogforum

24.09.2018

Dipl.-Ing. Theo Janßen



- **räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung**
- **Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
  - Prognose-Varianten / Planfälle
- **Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030**
- **Stand der Arbeiten**
- **Strukturdaten des Binnenraumes**
- **Belastungsergebnisse**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
  - Varianten 1A bis 2C/3C

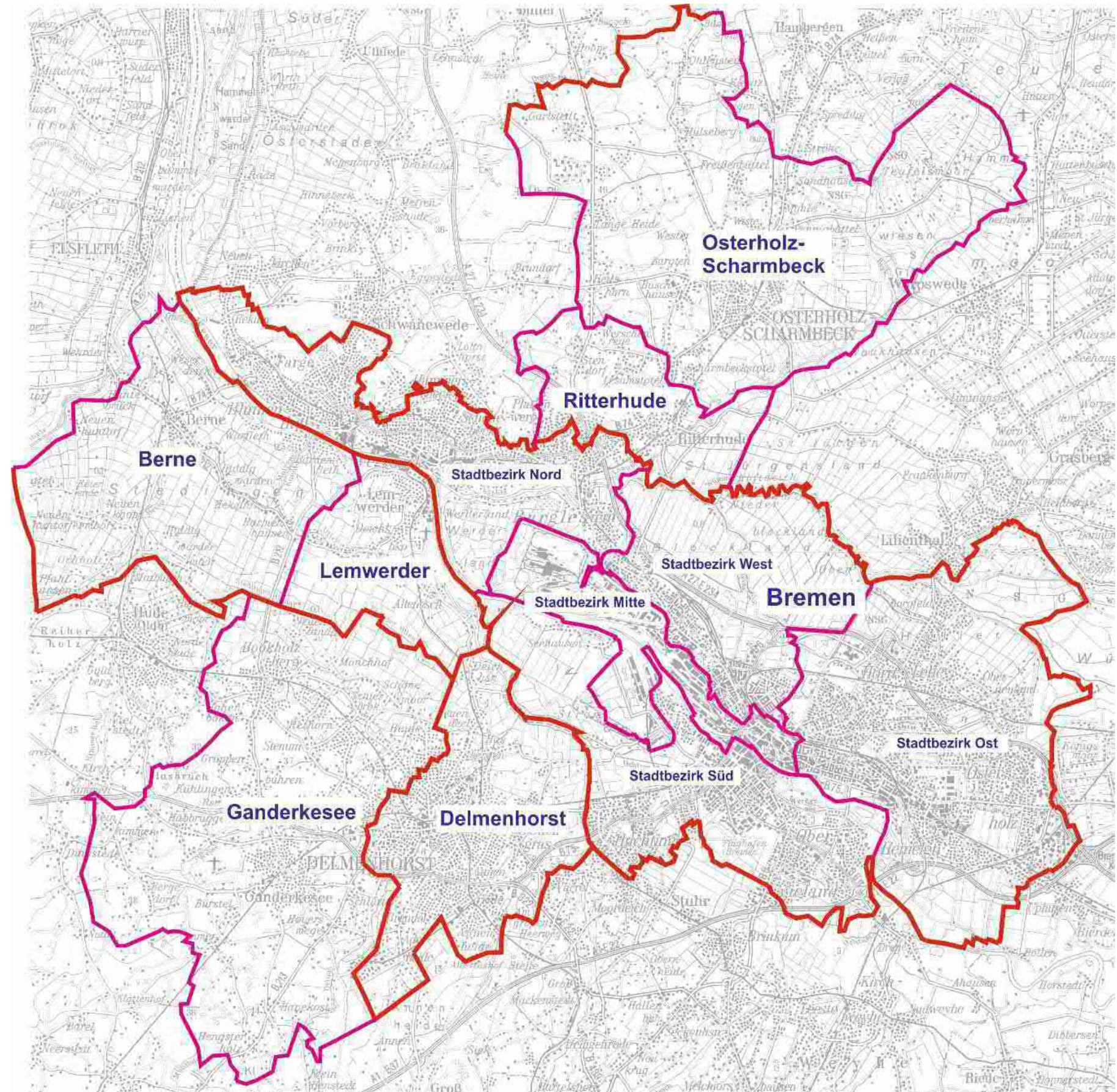
- **räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung**
- **Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
  - Prognose-Varianten / Planfälle
- **Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030**
- **Stand der Arbeiten**
- **Strukturdaten des Binnenraumes**
- **Belastungsergebnisse**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
  - Varianten 1A bis 2C/3C

Binnenraum erstreckt sich auf das Gebiet der Städte

- Bremen
- Delmenhorst
- Osterholz-Scharmbeck

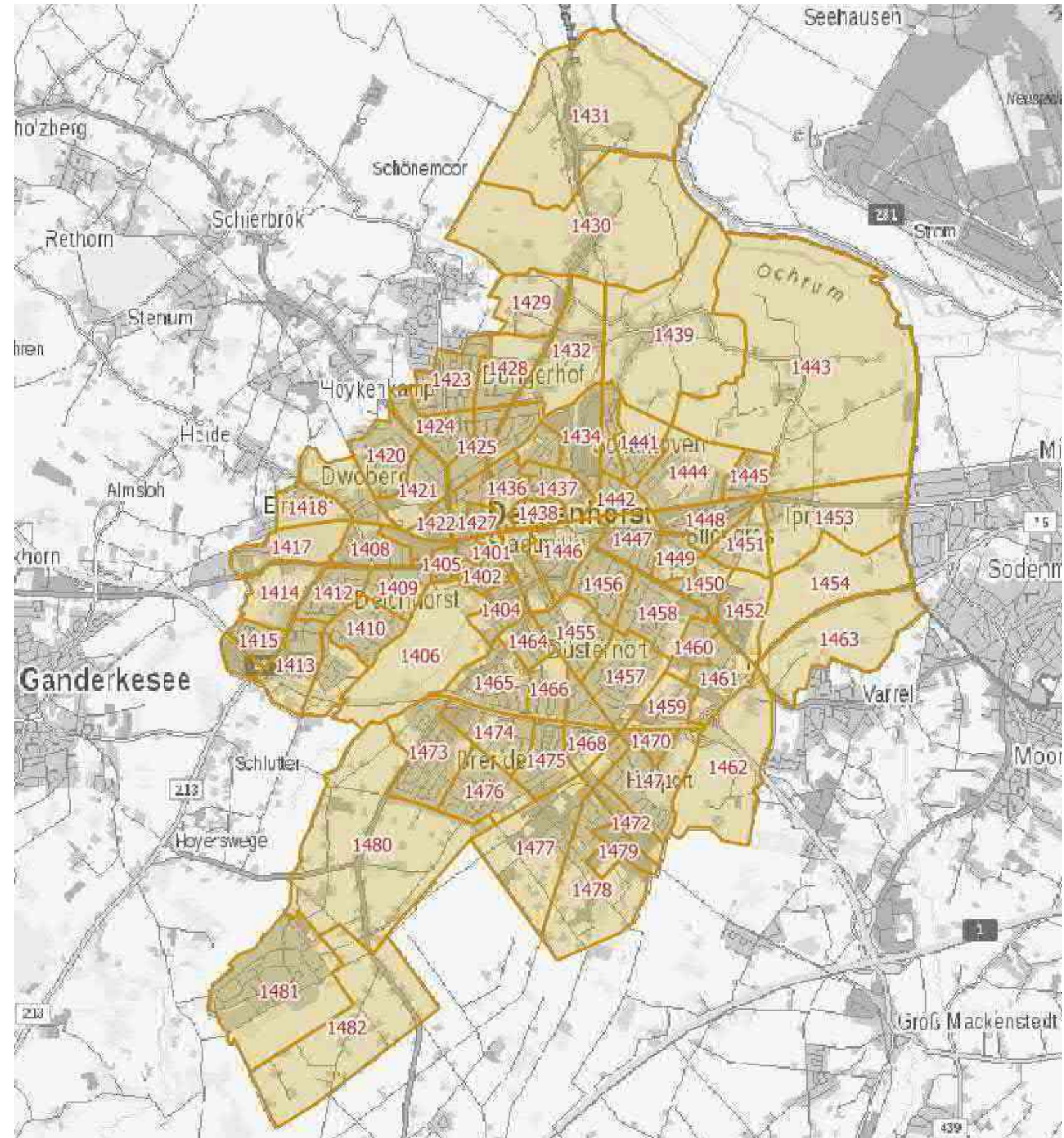
sowie der Gemeinden

- Berne
- Ganderkesee
- Lemwerder
- Ritterhude



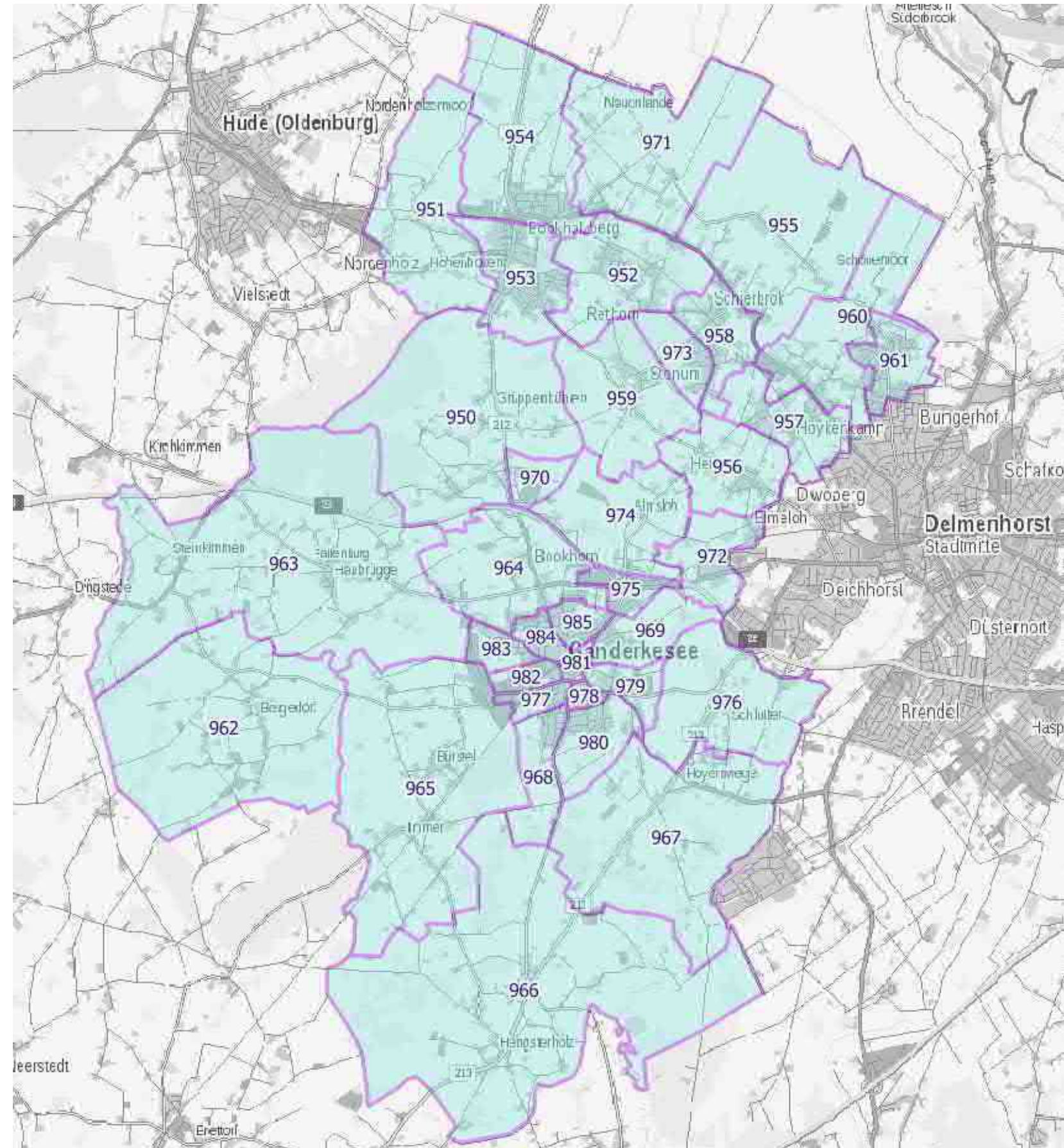
## Stadt Delmenhorst

- **Bremer Verkehrsmodell**  
39 Verkehrszellen
- **Verkehrsuntersuchung B 212n**  
Verfeinerung auf 83 Verkehrszellen  
als Unterteilung der 43  
Unterbezirke



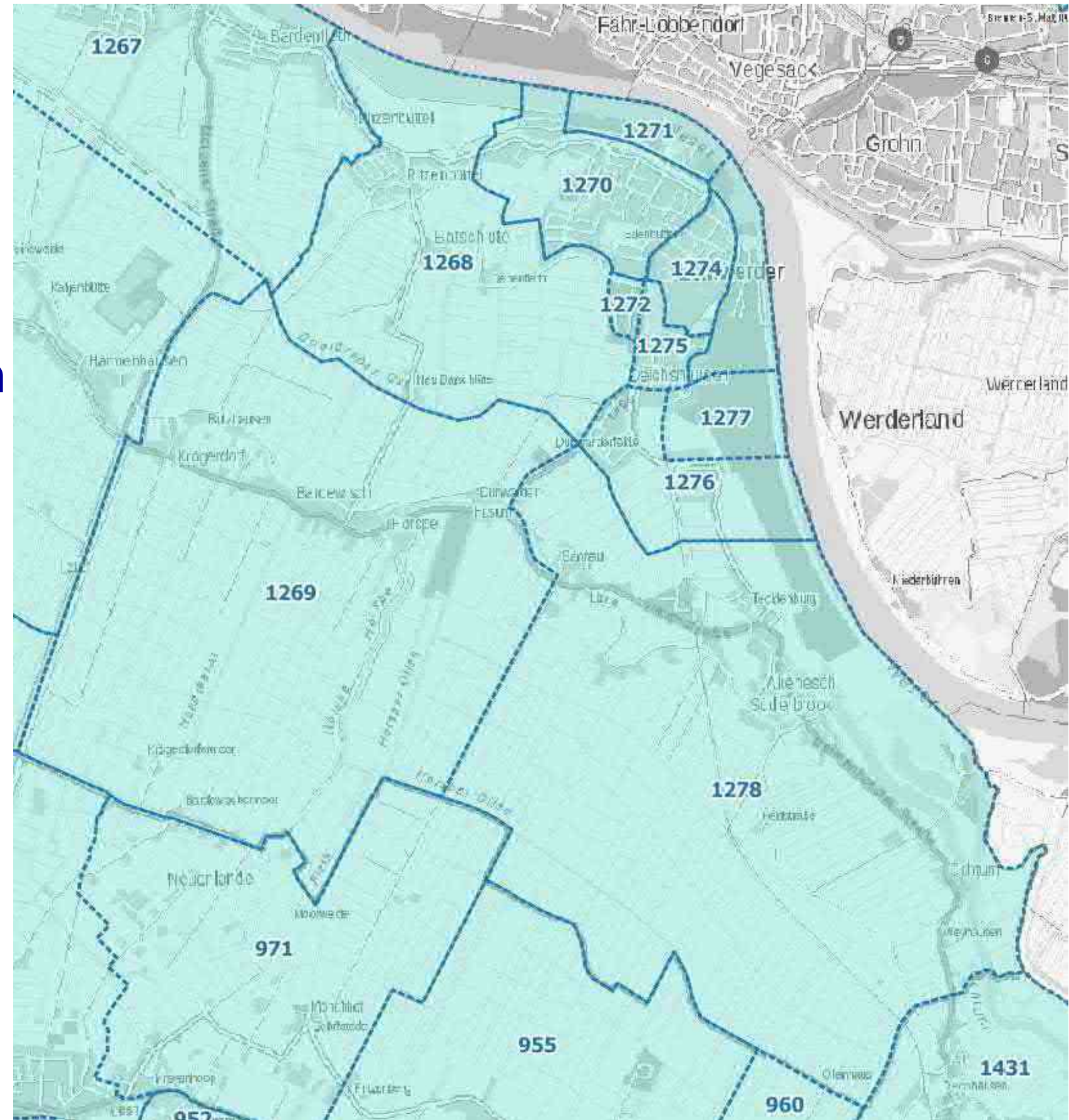
## Gemeinde Ganderkesee

- **Bremer Verkehrsmodell**  
20 Verkehrszellen
- **Verkehrsuntersuchung B 212n**  
Verfeinerung auf 36 Verkehrszellen  
als Unterteilung der 20 Ortslagen



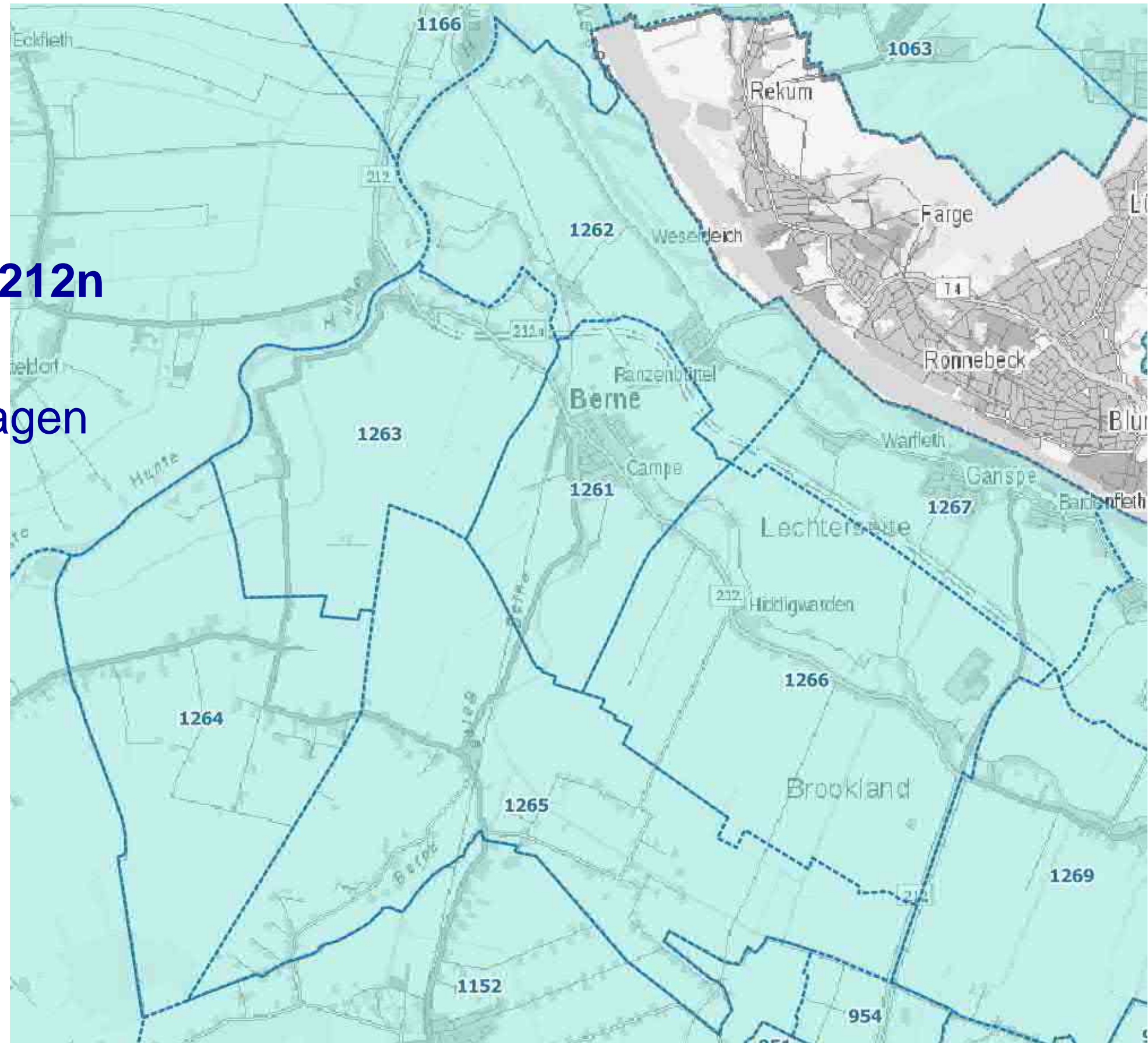
## Gemeinde Lemwerder

- **Bremer Verkehrsmodell**  
3 Verkehrszellen
- **Verkehrsuntersuchung B 212n**  
Verfeinerung auf 11 Verkehrszellen  
als Unterteilung der 3 Ortslagen

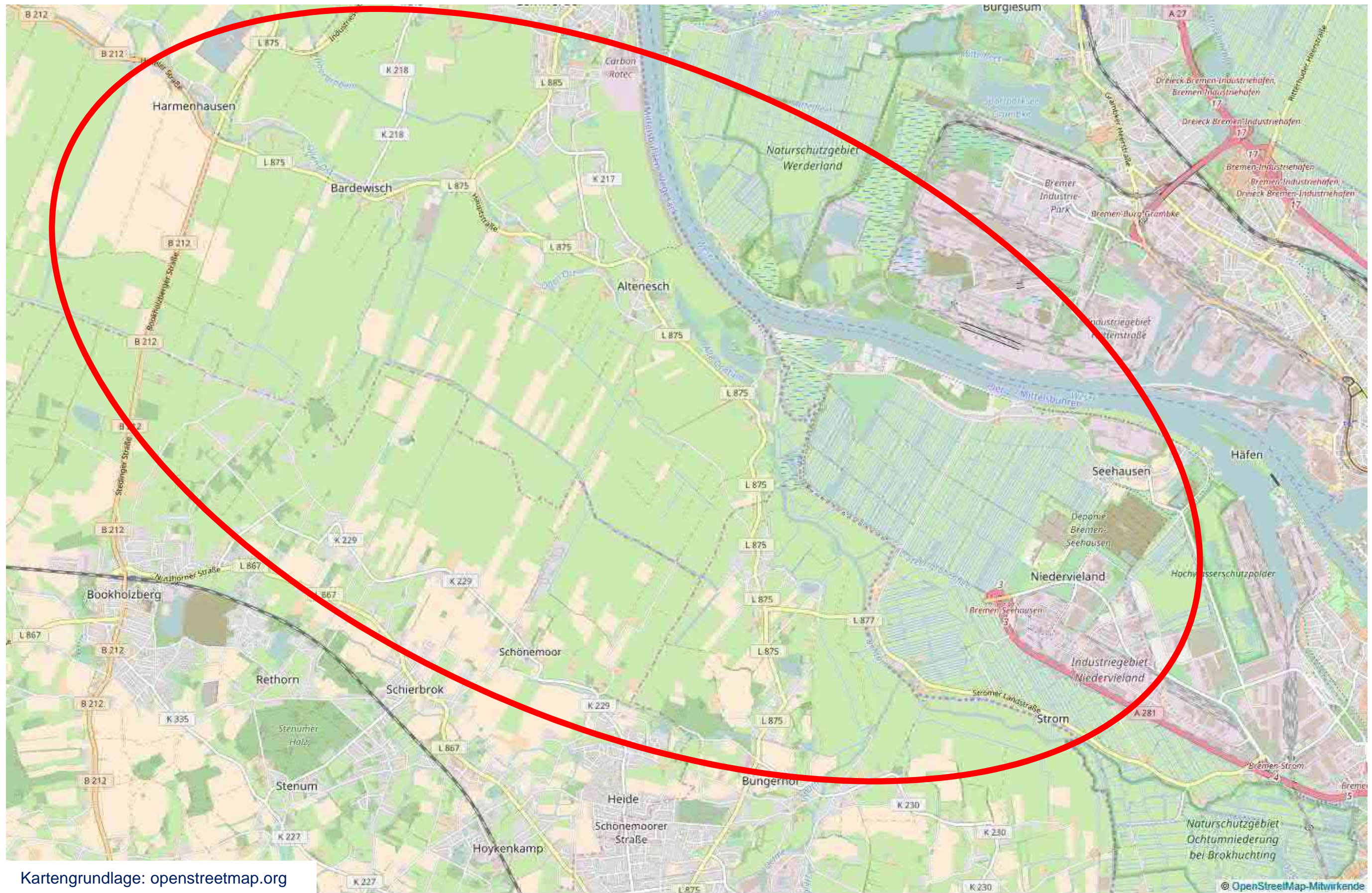


## Gemeinde Berne

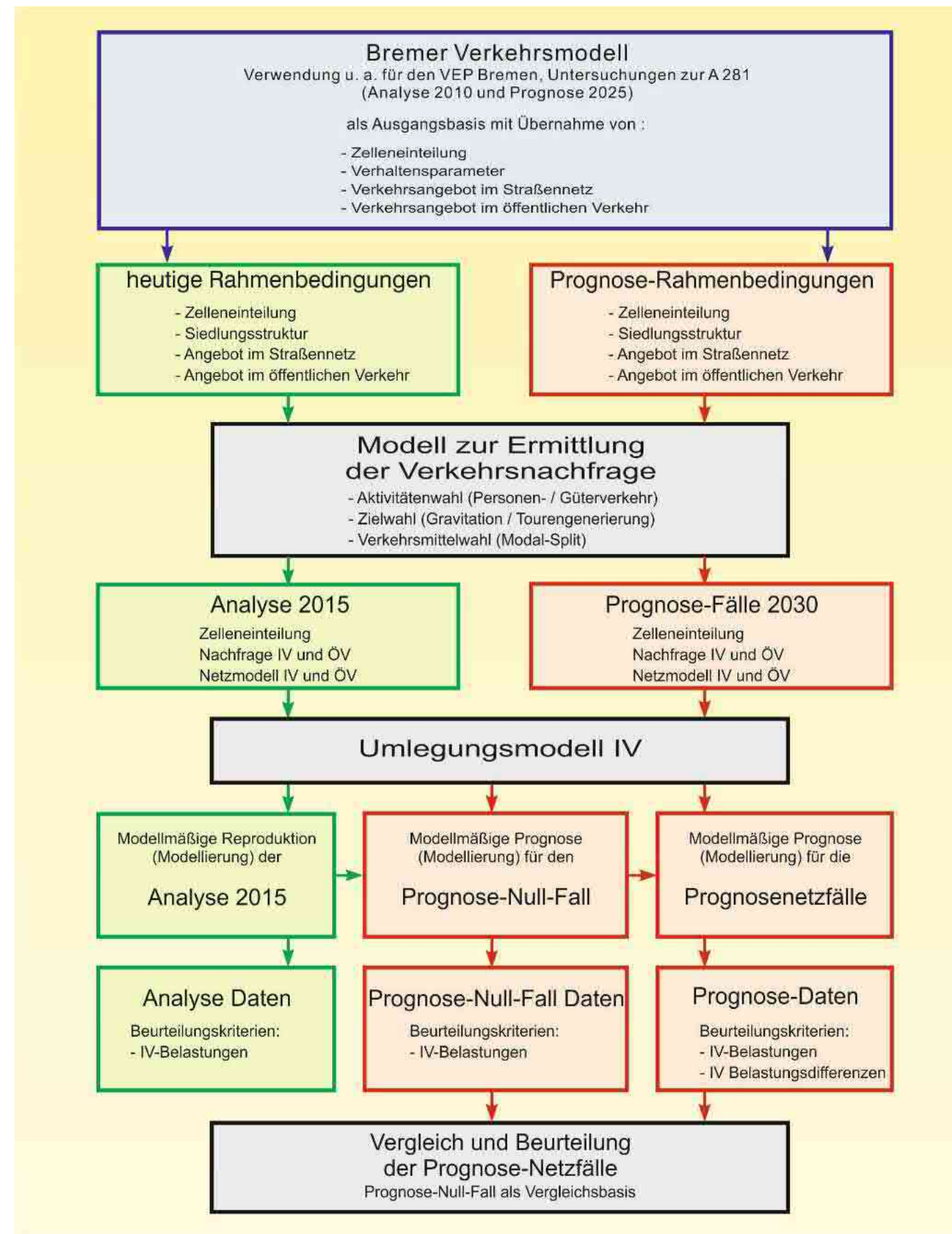
- **Bremer Verkehrsmodell**  
7 Verkehrszellen
- **Verkehrsuntersuchung B 212n**  
7 Verkehrszellen  
als Unterteilung der 3 Ortslagen  
mit Anpassung der  
Zellengrenzen







- räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung
- **Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
  - Prognose-Varianten / Planfälle
- Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030
- Stand der Arbeiten
- Strukturdaten des Binnenraumes
- **Belastungsergebnisse**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
  - Varianten 1A bis 2C/3C



## 3 Trassenverläufe (1 – 3)

- südlich Deichhausen (rote Linie) (1)
- nördlich Deichhausen und südlich Landesgrenze (gelbe Linie) (2)
- nördlich Deichhausen und nördlich Landesgrenze (grüne Linie) (3)

## 3 Konstellationen zur Verknüpfung mit der L 875 bei Deichhausen (A – C)

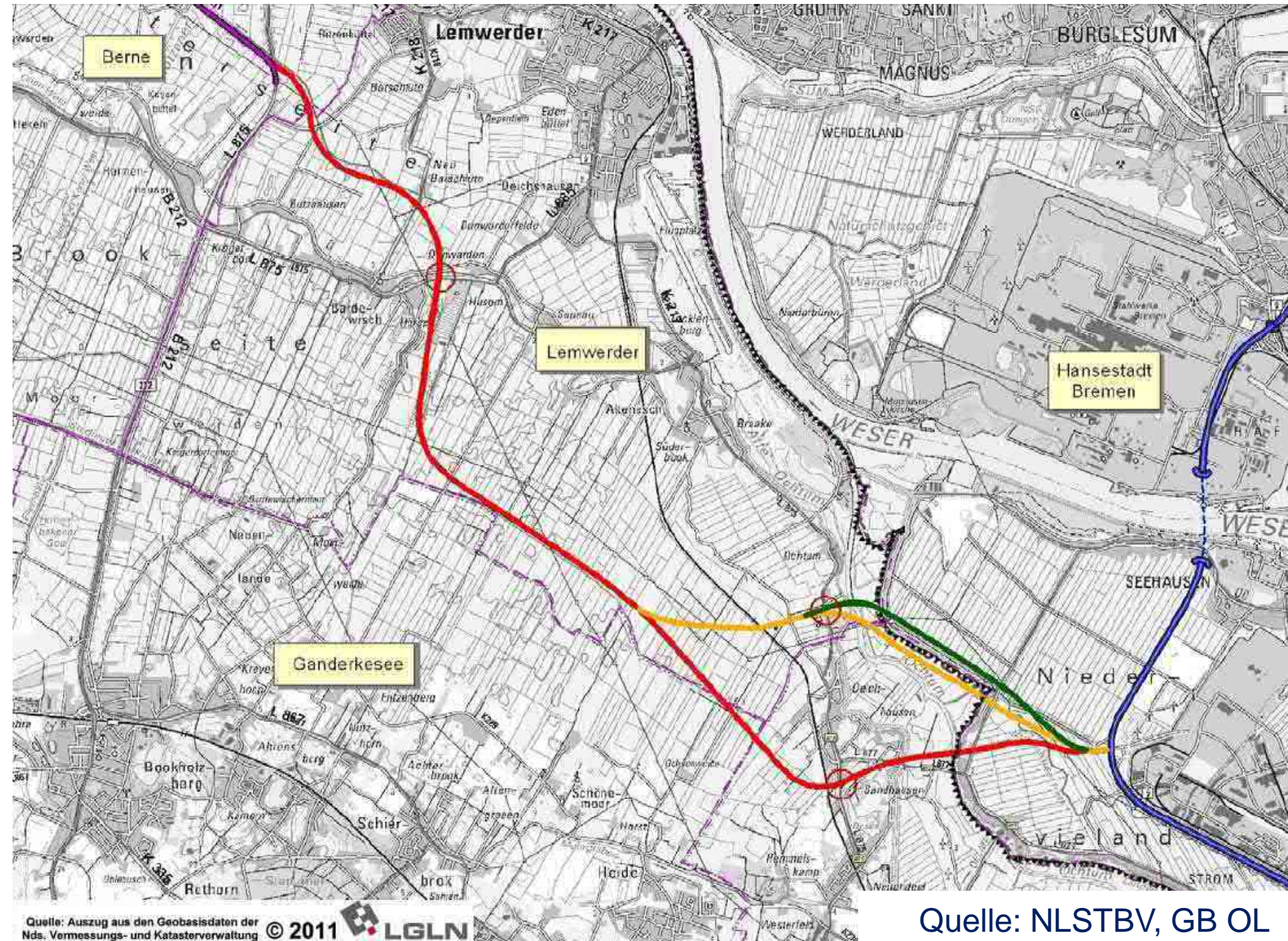
- Vollanschluss (A)
- halber Anschluss, nur für Verkehre von / nach Berne (B)
- kein Anschluss (C)

in Bezug auf die **Verkehrsbedeutung** ergeben sich für die gelbe (2) und die grüne Trasse (3) **keine relevanten Unterschiede** bei der **Verkehrsmenge**



**Verkehrsuntersuchung zur B 212n:**  
**Betrachtung von 6 eigenständigen Netzfällen**

**Bezeichnung siehe oben**



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Nds. Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2011 LGLN

Quelle: NLSTBV, GB OL

- 
- räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung
  - Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n
    - Analyse-Null-Fall 2015
    - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
    - Prognose-Varianten / Planfälle
  - **Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030**
  - Stand der Arbeiten
  - Strukturdaten des Binnenraumes
  - Belastungsergebnisse
    - Analyse-Null-Fall 2015
    - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
    - Varianten 1A bis 2C/3C

**Analyse-Null-Fall 2015** – Straßennetzmodell der heutigen Situation

**Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n** – Straßennetzmodell der Prognose 2030

(ohne den Teil der B 212n zw. Harmenhausen u. HB; dient als **Vergleichsfall** für die Planfälle)

**Var. 1A** – südliche Trasse mit der Anschlussstelle an die L 875

**Var. 1B** – südliche Trasse mit halber Anschlussstelle an die L 875

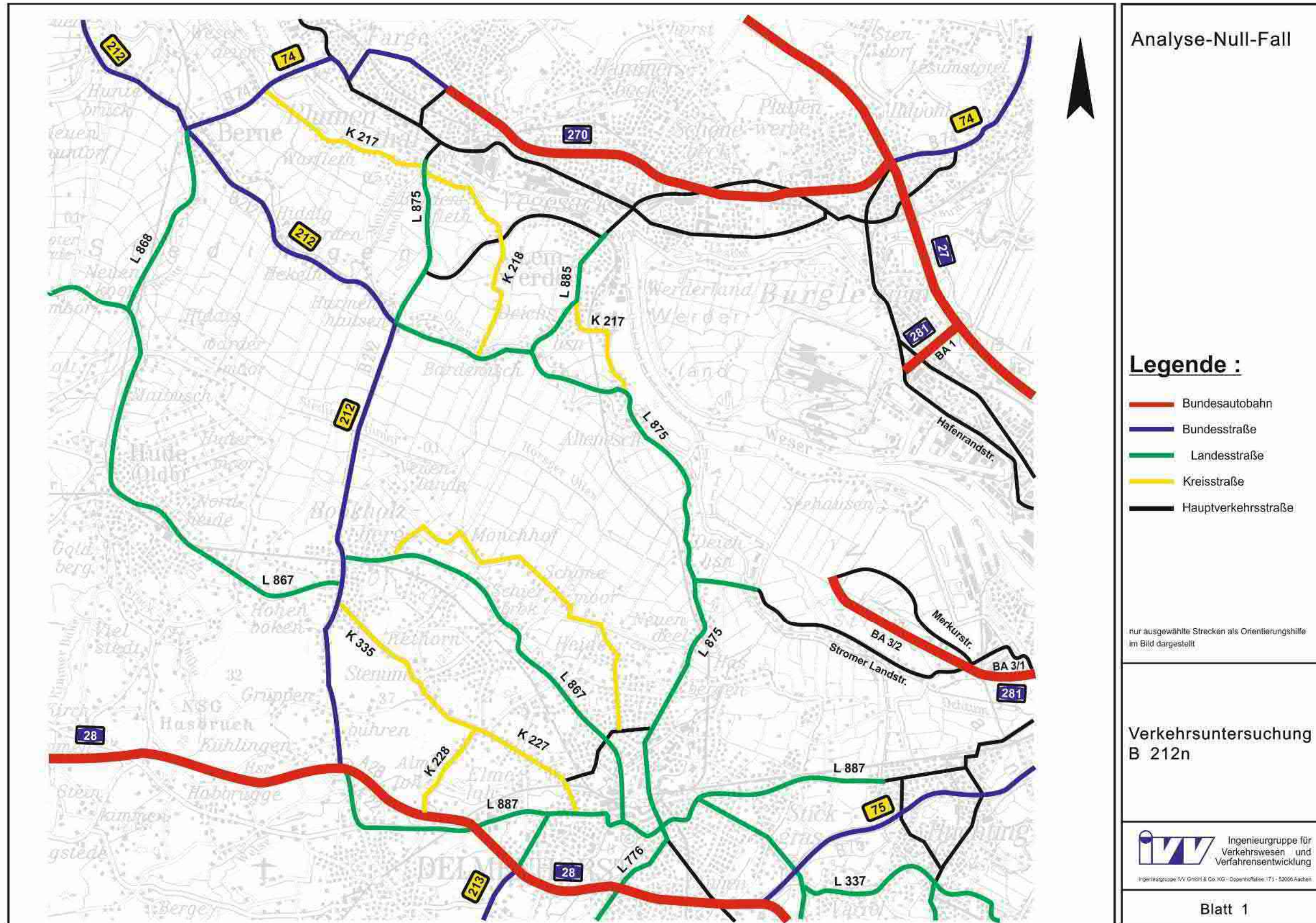
**Var. 1C** – südliche Trasse ohne die Anschlussstelle an die L 875

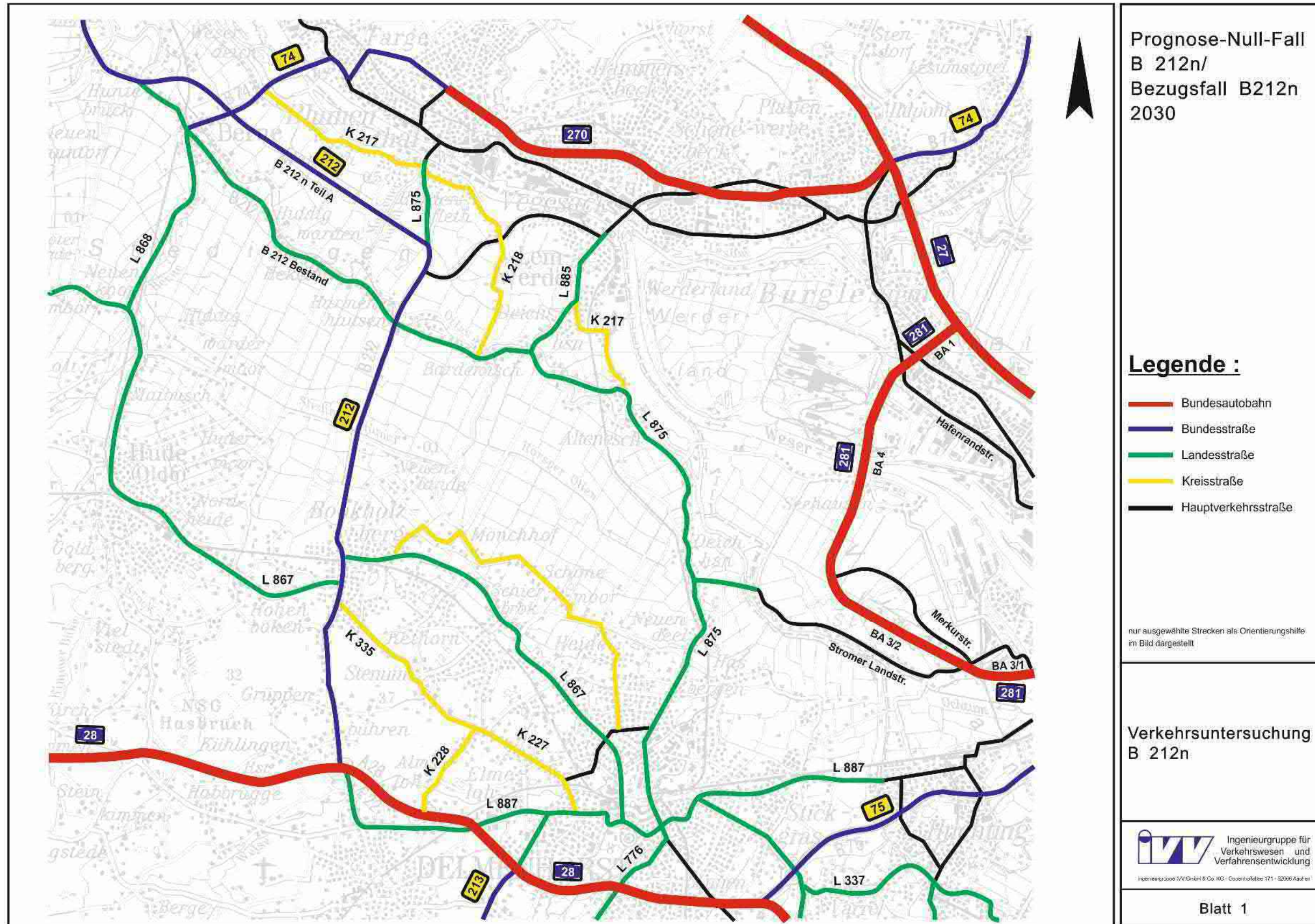
**Var. 2A/3A** – nördliche Trasse mit der Anschlussstelle an die L 875

**Var. 2B/3B** – nördliche Trasse mit halber Anschlussstelle an die L 875

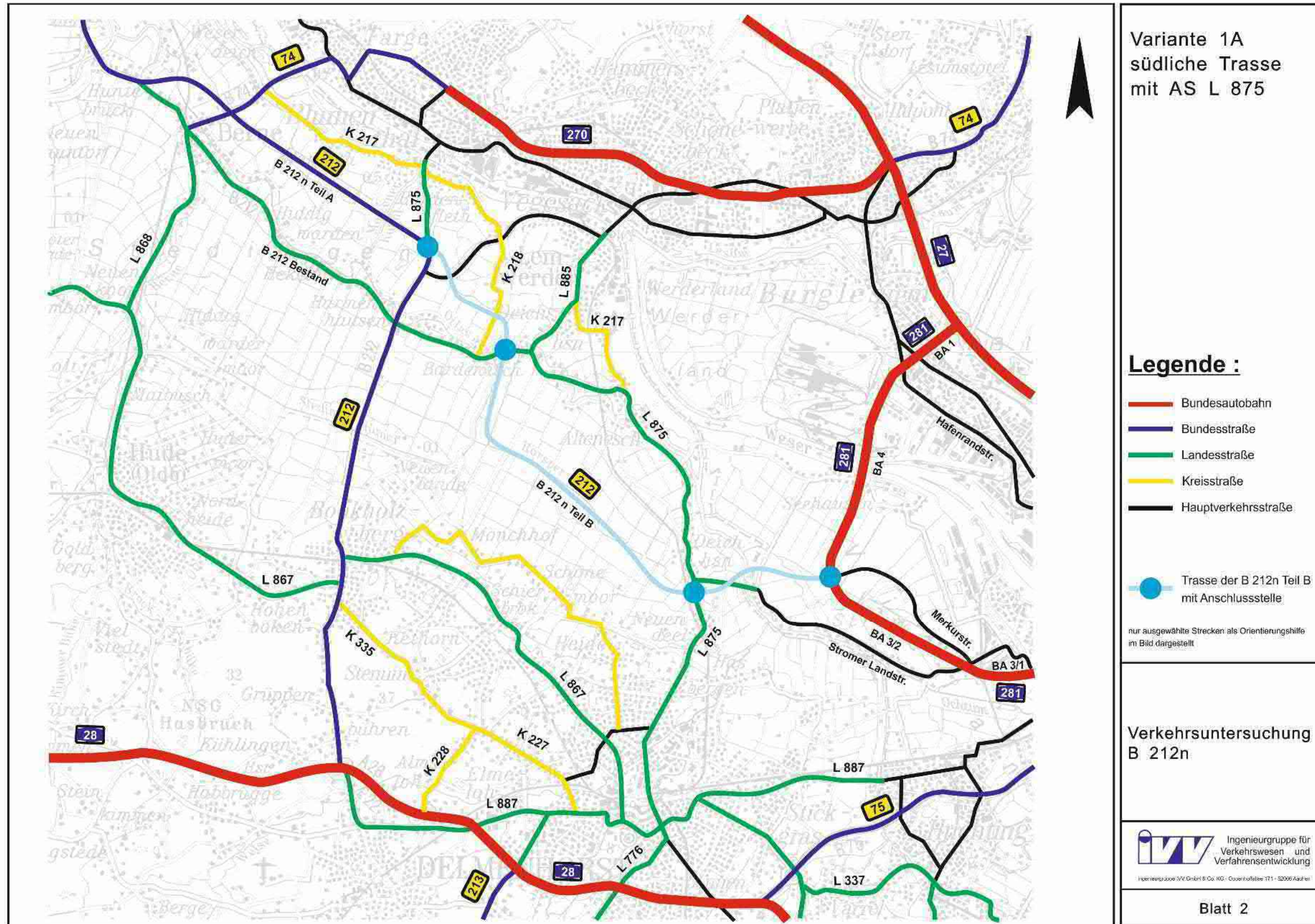
**Var. 2C/3C** – nördliche Trasse ohne die Anschlussstelle an die L 875

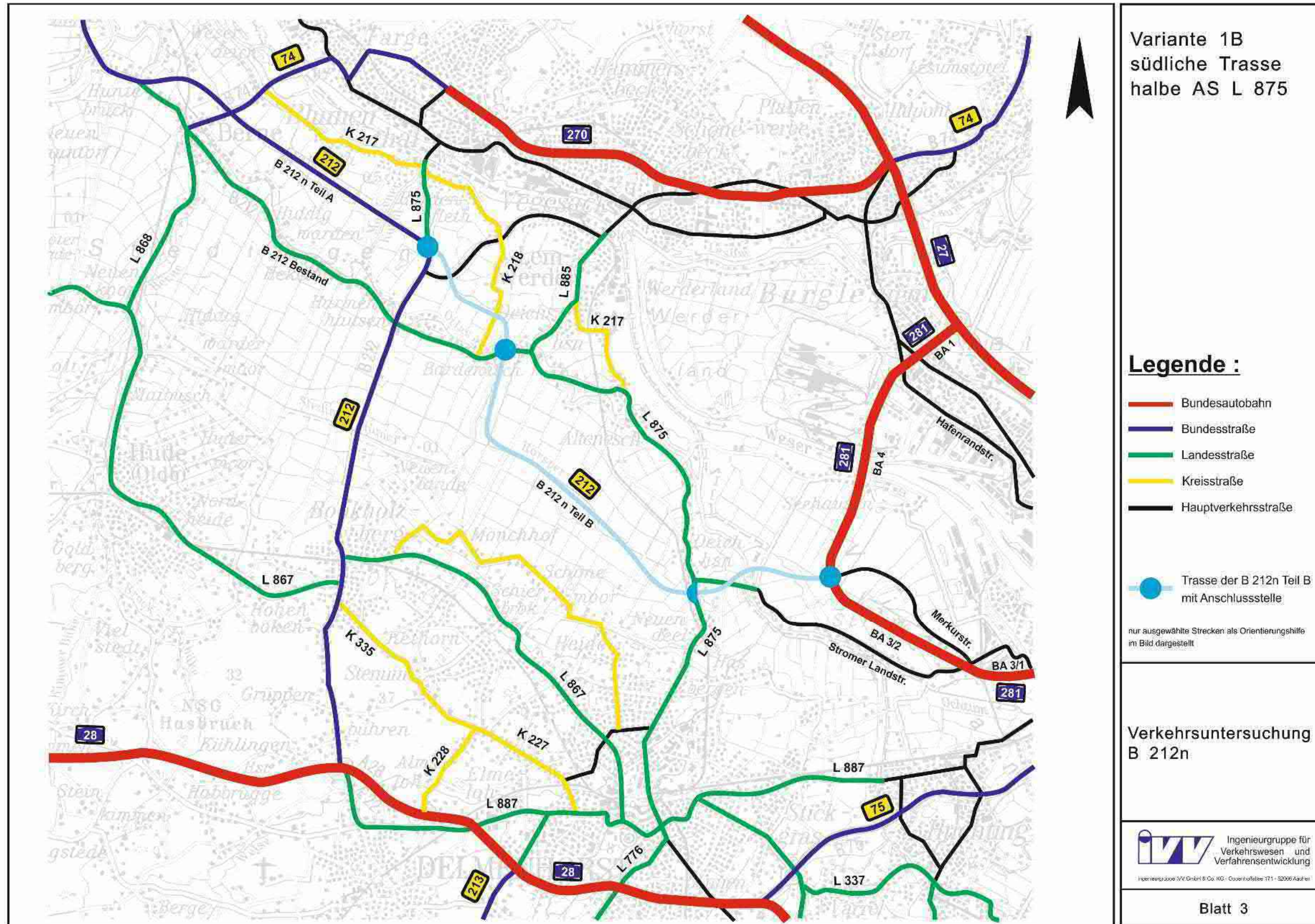


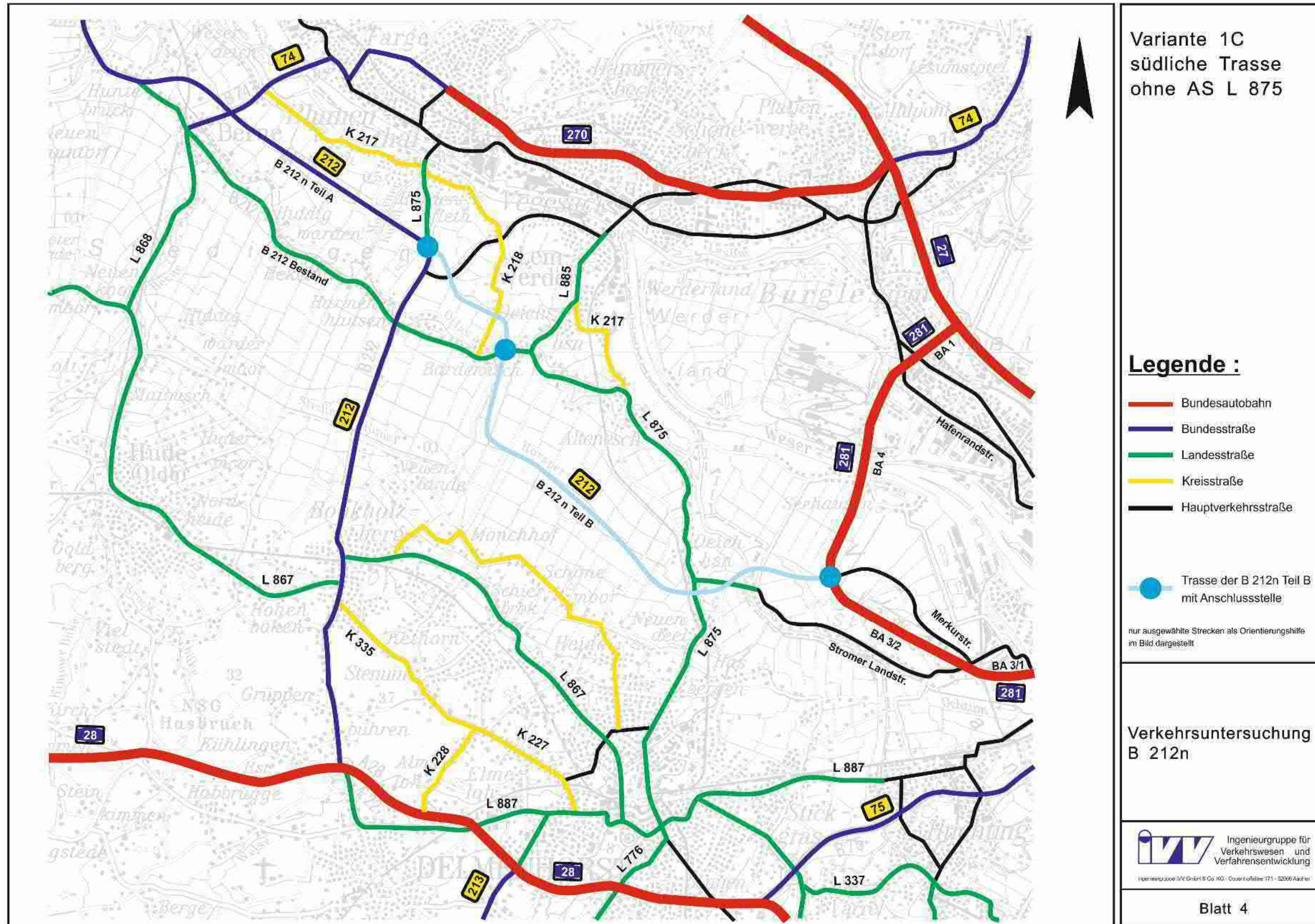


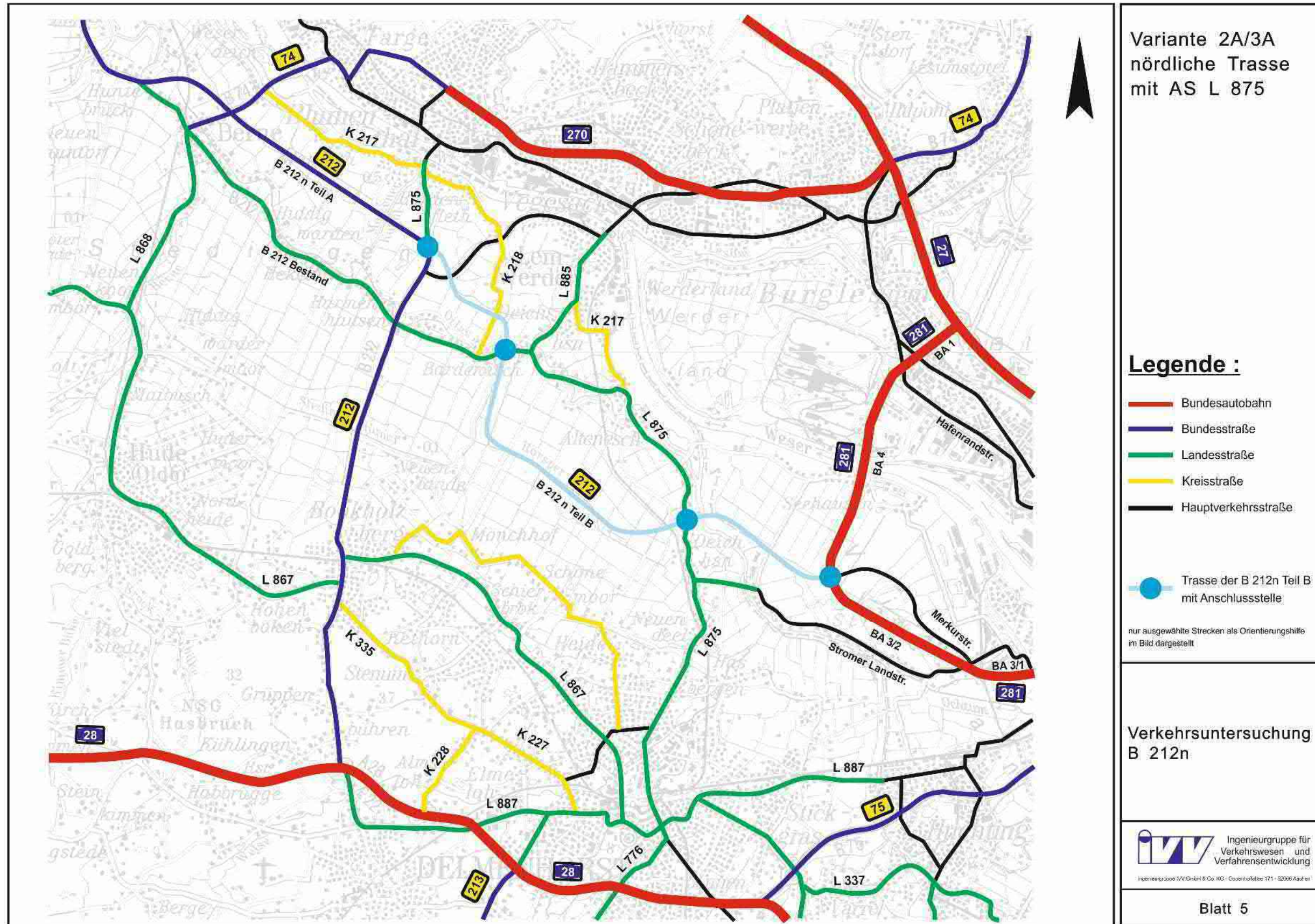




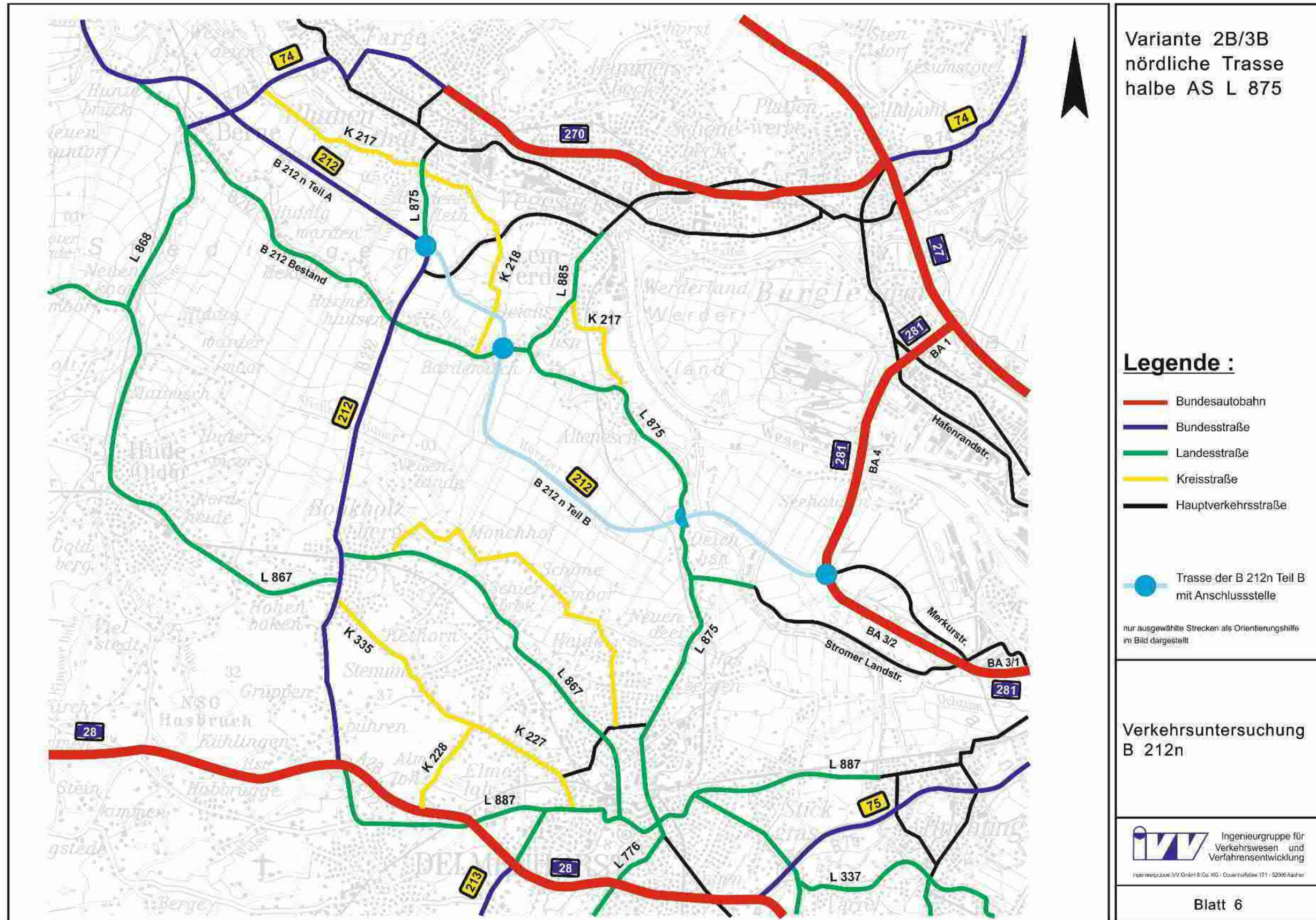


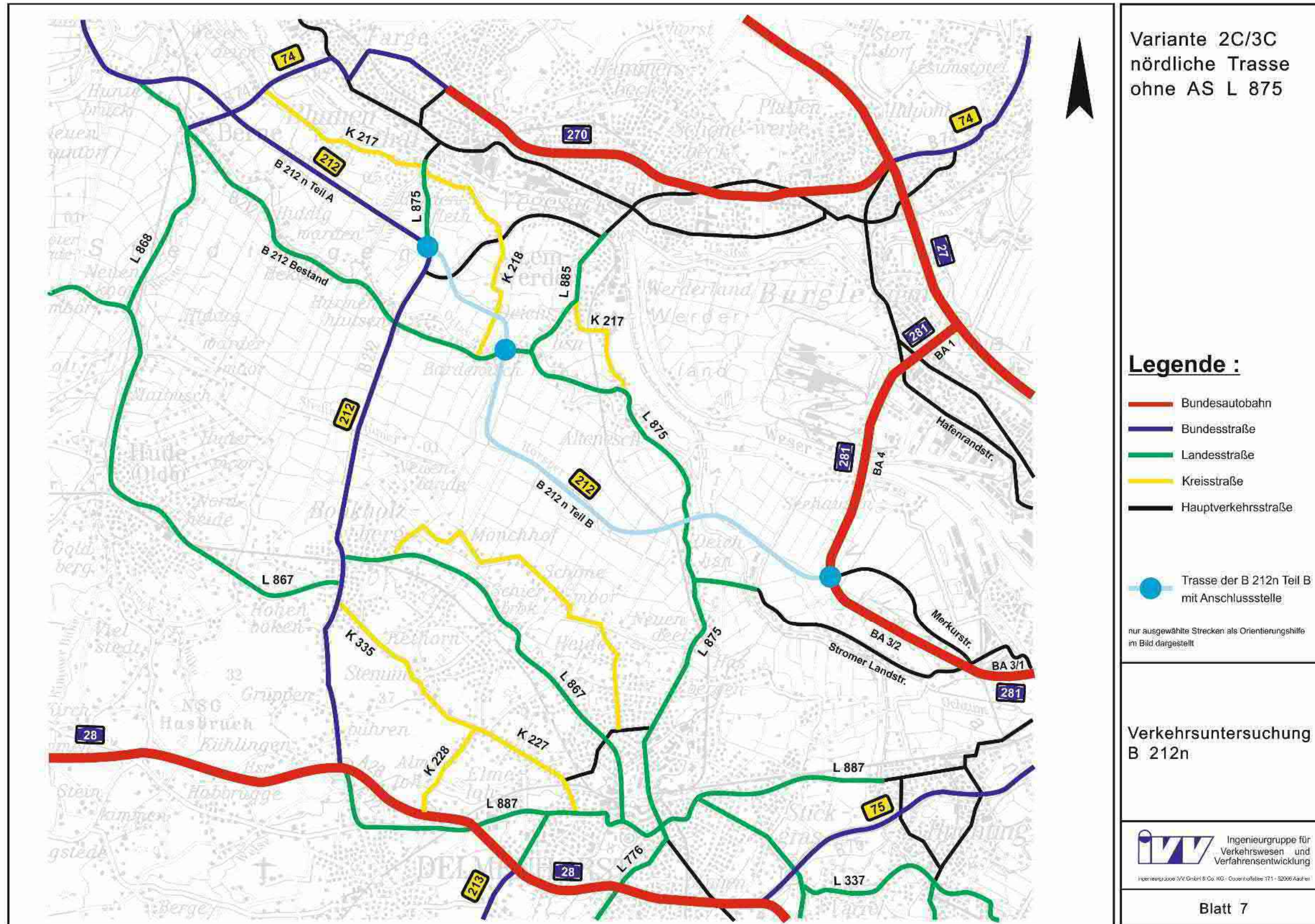






# Var. 2B/3B– nördliche Trasse mit halber Anschlussstelle an die L 875<sup>20</sup>





Variante 2C/3C  
nördliche Trasse  
ohne AS L 875

**Legende :**

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße

● Trasse der B 212n Teil B mit Anschlussstelle



nur ausgewählte Strecken als Orientierungshilfe im Bild dargestellt

Verkehrsuntersuchung  
B 212n



Blatt 7

- räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung
- Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
  - Prognose-Varianten / Planfälle
- Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030
- **Stand der Arbeiten**
- Strukturdaten des Binnenraumes
- Belastungsergebnisse
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
  - Varianten 1A bis 2C/3C

- Übernahme der Daten aus dem Bremer Verkehrsmodell ✓
  - Verfeinerung der Verkehrszelleneinteilung im Binnenraum ✓
  - Erstellung der Strukturdaten des Jahres 2015 im Untersuchungsraum durch gesonderte Bearbeitergruppe ✓
  - Aufbereitung der Strukturdaten 2015 in die für die Verkehrsmodellierung notwendige Differenzierung ✓
  - Fortschreibung der wFV auf das Jahr 2015 in Anlehnung an den BVWP 2030 ✓
  - Fortschreibung der Verhaltensparameter anhand der Haushaltsbefragung ✓
  - Verfeinerung und Anpassung des Straßennetzmodells im Untersuchungsraum ✓
  - Verfeinerung und Anpassung des ÖV-Netzmodells im Untersuchungsraum ✓
  - Einarbeiten der Zählzeiten für das Straßennetzmodell im Binnenraum ✓
  - Einarbeiten der Zählzeiten für das ÖV-Netzmodell im Binnenraum ✓
  - Nachfragemodellierung für den Analyse-Fall 2015 ✓
  - Belastungsermittlung im Straßennetz und Belastungvalidierung anhand der Zählzeiten ✓
  - Abstimmung mit dem AG ✓
-  in Bearbeitung       Bearbeitung ist erfolgt



- Erstellung der Strukturdaten des Jahres 2030 im Untersuchungsraum durch gesonderte Bearbeitergruppe ✓
- Aufbereitung der Strukturdaten 2030 in die für die Verkehrsmodellierung notwendige Differenzierung ✓
- Ableitung der wFV für das Jahr 2030 aus dem BVWP 2030 ✓
- Fortschreibung der Verhaltensparameter anhand allgemeiner Entwicklungstrends ✓
- Sammlung der Maßnahmen im Straßennetz für den Horizont 2030 ✓
- Sammlung der Maßnahmen ÖV-Netz für den Horizont 2030 ✓
- Fortschreibung des Straßennetzmodells im Untersuchungsraum auf den Horizont 2030 ✓
- Fortschreibung des ÖV-Netzmodells im Untersuchungsraum auf den Horizont 2030 ✓
- Nachfragemodellierung für den Horizont 2030 ✓
  - ohne Berücksichtigung des Teils B der B 212n ✓
  - mit Berücksichtigung des Teils B der B 212n ✓
- Belastungsermittlung im Straßennetz und Belastungsprüfung auf Plausibilität ✓
  - Prognose-Null-Fall B 212n ✓
  - Var. 1A (südl. Trasse mit AS) ✓
  - Var. 1B (südl. Trasse halbe AS) ✓
  - Var. 1C (südl. Trasse ohne AS) ✓
  - Var. 2A/3A (nördl. Trasse mit AS) ✓
  - Var. 2B/3B (nördl. Trasse halbe AS) ✓
  - Var. 2C/3C (nördl. Trasse ohne AS) ✓
- Abstimmung mit dem AG ✓

 in Bearbeitung

 Bearbeitung ist erfolgt

- räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung
- Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
  - Prognose-Varianten / Planfälle
- Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030
- Stand der Arbeiten
- **Strukturdaten des Binnenraumes**
- Belastungsergebnisse
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
  - Varianten 1A bis 2C/3C

## Aktualisierung der Strukturdaten 2015 und 2030

- Einwohner nach Altersgruppen
- Erwerbstätige (am Wohnort)
- Beschäftigte (am Arbeitsort) nach Branchen
- Schul- und Studienplätze
- Kfz-Bestand nach Fahrzeugklassen
- Verkaufsfläche

<b>Arbeitspaket I</b> Einwohner Alterskohorten: <5 Jahre 5 - <10 Jahre 10 - <15 Jahre 18 - <18 Jahre 18 - <25 Jahre 25 - <45 Jahre 45 - <65 Jahre >65 Jahre	<b>Arbeitspaket II</b> Erwerbstätige am Arbeitsort Sektoralgliederung: Primär Sekundär Tertiär - Handel* - Verkehr und Nachrichten - sonstige Dienstleistungen	<b>Arbeitspaket III</b> Erwerbstätige am Wohnort	<b>Arbeitspaket V</b> KFZ Bestand Gliederung: Personenkraftwagen* (PKW) Nutzfahrzeuge (NFZ) Krafttrad (Krad)
		<b>Arbeitspaket IV</b> Schul- und Studienplätze	<b>Arbeitspaket VI</b> Verkaufsfläche Einzelhandel**

\* In Bremen weitere Untergliederung  
\*\* flächendeckend nur Bremen Stadt

Arbeitspakete der Strukturdatenprognose Quelle: (SUBV)

durch Bearbeitergruppe aus Referat 71 SUBV (Projektleitung), Büro BMO – Stadt und Verkehr, Bremen (Hauptbearbeiter) und dem IAW – Institut Arbeit und Wirtschaft, Bremen erarbeitet

## Basis hierfür sind

- Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder
- amtliche Bevölkerungsfortschreibungen der Statistischen Landesämter HB und NDS
- Daten des Kommunalverbundes Niedersachsen / Bremen
- volkswirtschaftliche Langfristprognosen
- Informationen zu lokalen Wohnungsbauvorhaben und Arbeitsplatzansiedlungen

Umarbeitung auf 21 VHG für die Modellierung (zellenfein) durch IVV

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Erwerbstätige *	Beschäftigte **
Bezugsjahr 2015			
Bremen	552.900	256.700	343.400
Delmenhorst	74.800	36.400	33.200
Osterholz-Scharmbeck	30.000	16.100	13.700
Ritterhude	14.500	7.400	5.100
Berne	6.800	3.500	2.100
Lemwerder	6.900	3.500	3.600
Ganderkesee	30.600	16.000	11.400
Bezugsjahr 2030			
Bremen	577.900	284.000	353.400
Delmenhorst	79.300	36.900	32.800
Osterholz-Scharmbeck	30.000	14.300	13.400
Ritterhude	15.200	7.300	5.000
Berne	6.700	3.200	2.100
Lemwerder	6.400	3.100	4.000
Ganderkesee	31.600	15.100	11.700

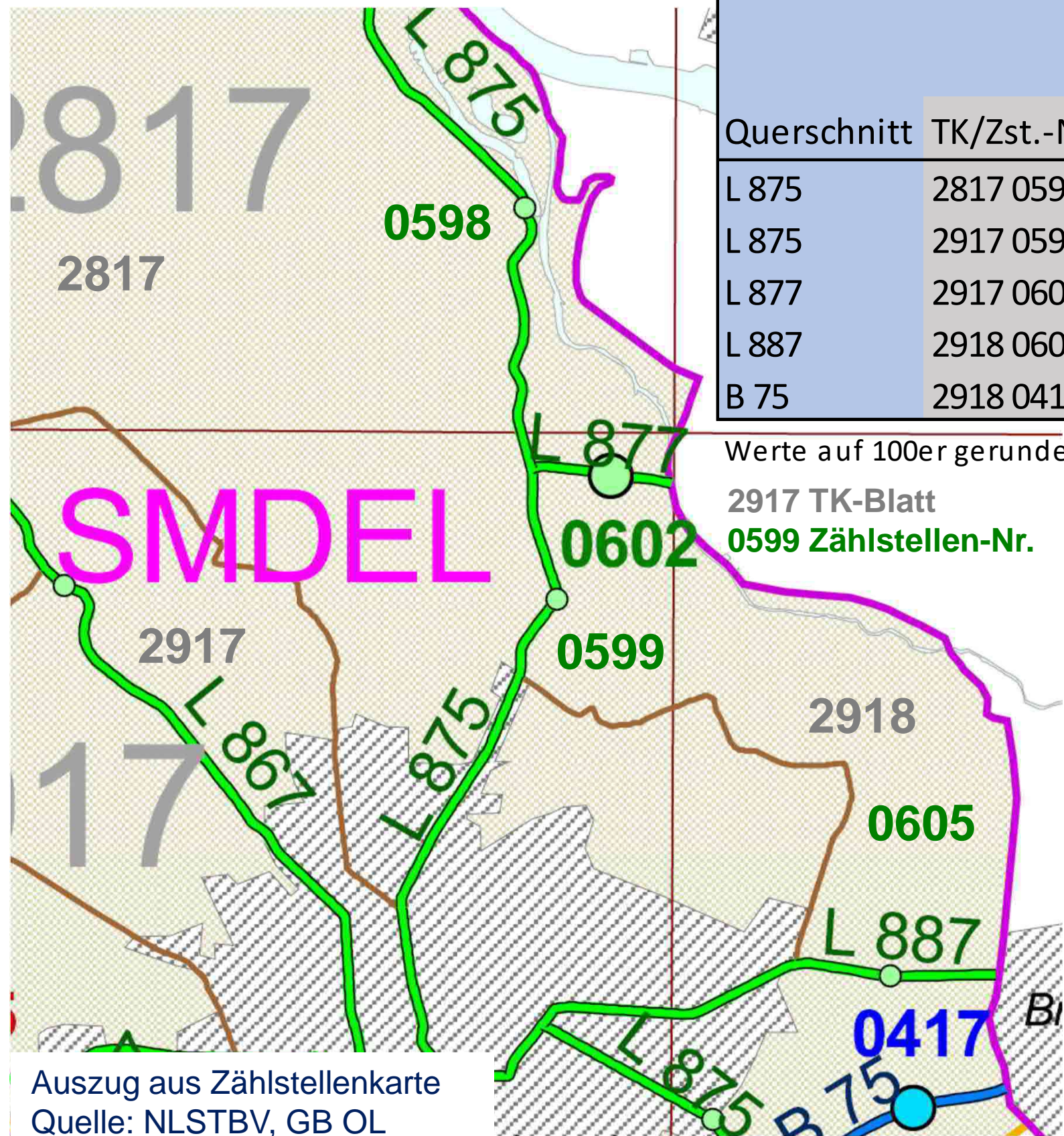
Quelle: SBUV Ref. 71 et. al.

\* Erwerbstätige sind alle Erwerbspersonen, die in einem abgegrenzten Gebiet wohnen – Nachtbevölkerung – und von dort aus ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen (d. h. zwecks Aufnahme der Aktivität „Arbeiten“ einen Arbeitsplatz aufsuchen und dort als Beschäftigte – Tagbevölkerung – tätig werden). Die Erwerbstätigen sind eine Teilmenge der Einwohner.

\*\* Beschäftigte sind die in einer Raumeinheit (Verkehrszelle) an ihren Arbeitsplätzen beruflich Tätigen. I. A. ist ein Beschäftigter einem Arbeitsplatz zugeordnet (bei Schichtbetrieb jedoch mehrere Beschäftigte).

Die Zahlen beinhalten die Gesamtheit der Erwerbstätigen bzw. Beschäftigten (neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – also auch Beamte, geringfügig Beschäftigte, Selbstständige etc.).

- räumliche Abgrenzungen und Verkehrszelleneinteilung
- Vorgehensweise für die Untersuchung zur B 212n
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030
  - Prognose-Varianten / Planfälle
- Übersicht zum Analyse-Null-Fall 2015 und zur Prognose 2030
- Stand der Arbeiten
- Strukturdaten des Binnenraumes
- **Belastungsergebnisse**
  - Analyse-Null-Fall 2015
  - Prognose-Null-Fall B 212n 2030 / Bezugsfall B 212n 2030
  - Varianten 1A bis 2C/3C



Auszug aus Zählstellenkarte  
Quelle: NLSTBV, GB OL

Querschnitt	TK/Zst.-Nr.	Jahr			
		2005	2010	2015	
		DTV-W	DTV-W	DTV-W	DTV Di-Do <sub>NZB</sub>
L 875	2817 0598	keine Zählung	7.100	7.100	7.700
L 875	2917 0599	keine Zählung	7.000	7.000	7.800
L 877	2917 0602	keine Zählung	6.900	7.000	7.800
L 887	2918 0605	keine Zählung	10.400	11.400	11.000
B 75	2918 0417	41.600	43.300	48.200	48.600

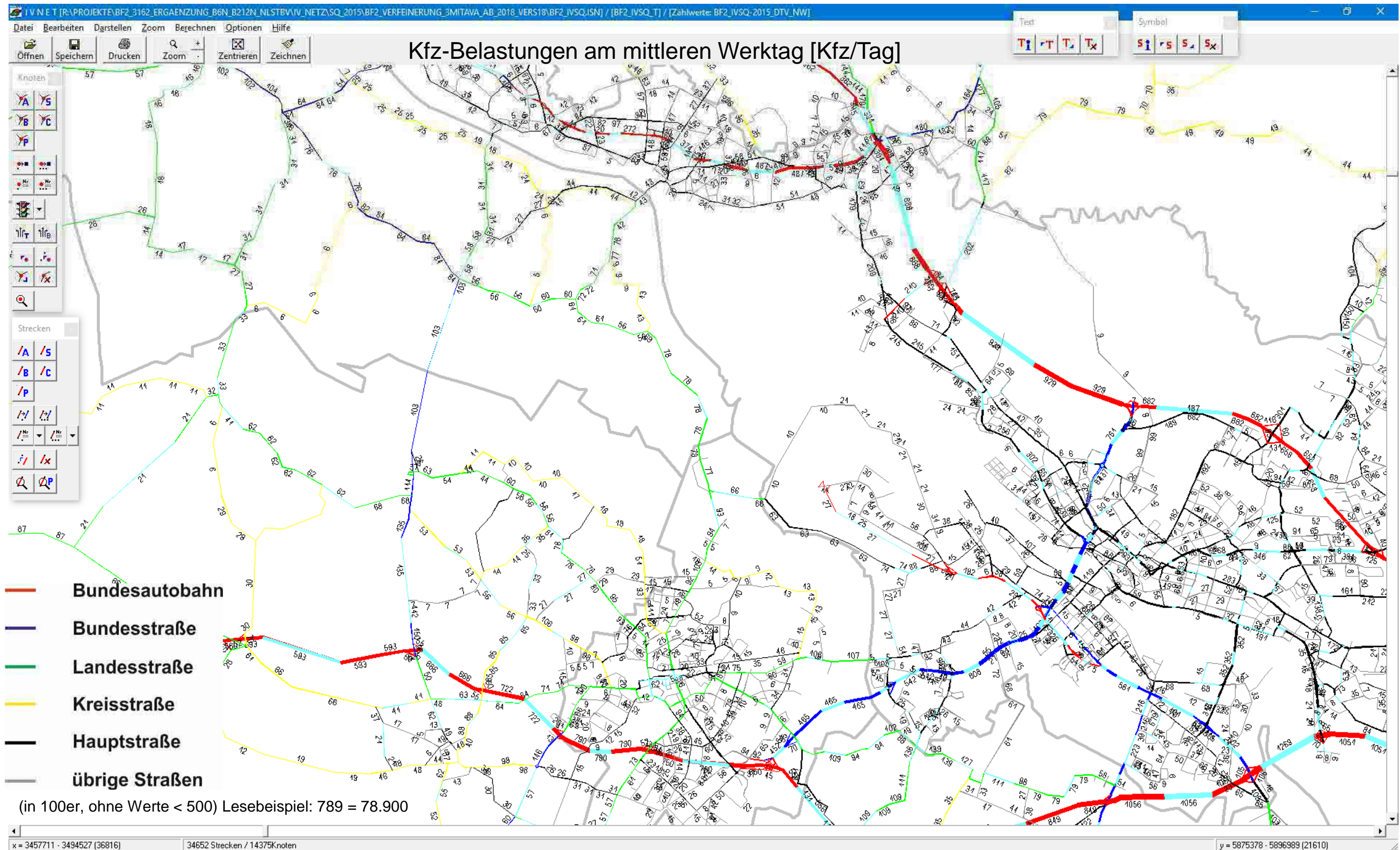
Werte auf 100er gerundet  
2917 TK-Blatt  
0599 Zählstellen-Nr.

- Anstieg bei den Verkehren zwischen Delmenhorst und Bremen ca. 10% zw. 2010 und 2015
- Insbesondere auf der B 75
- Belastungen im Zuge der L 875 in etwa gleich

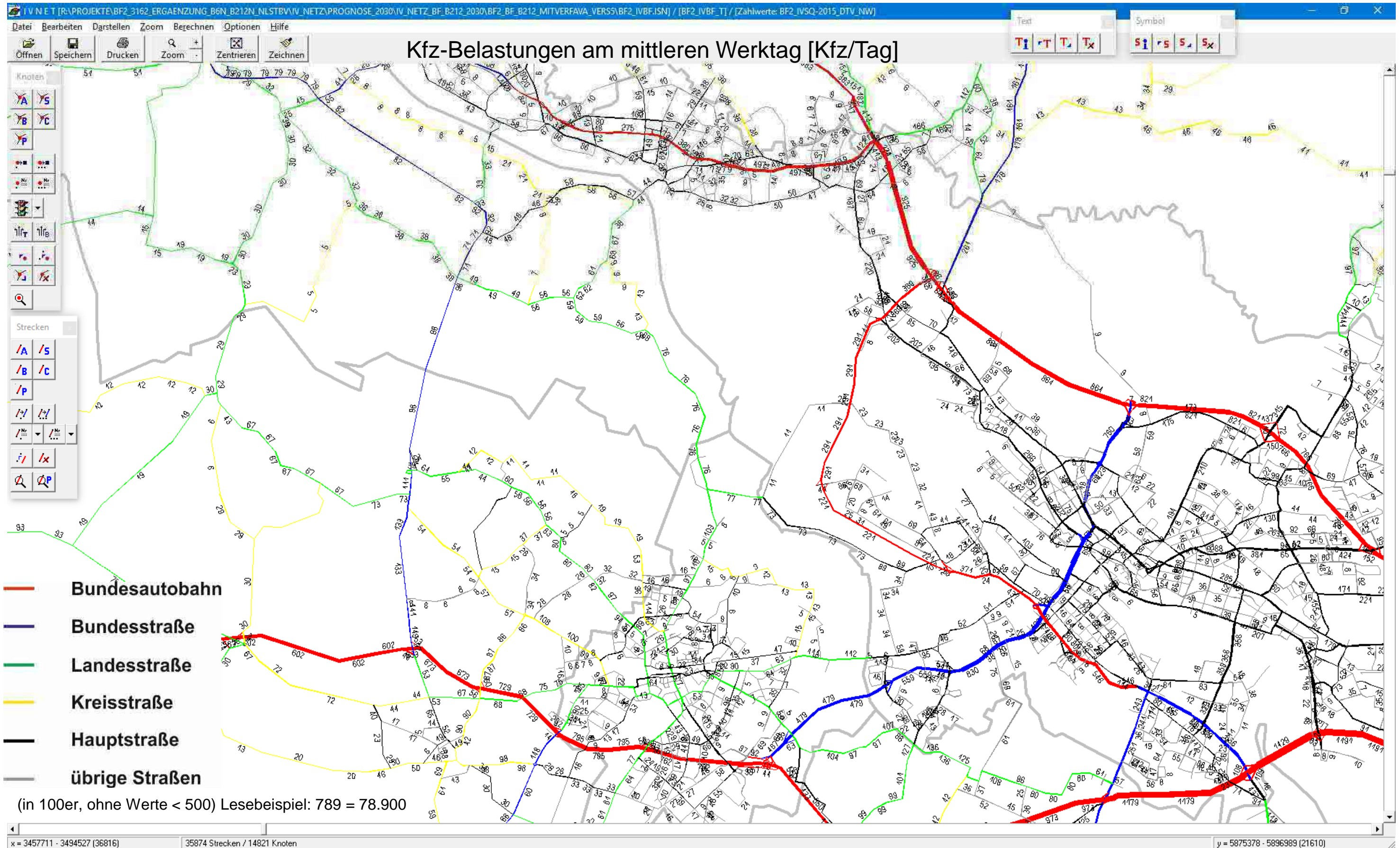
DTV-W = durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Samstag außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes

DTV Di-Do<sub>NZB</sub> = durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke an den Di, Mi, Do im Normalzeitbereich (NZB 2015: 56 Wochentage bundesweit unbeeinflusst von Ferien, Feiertagen und winterlichen Witterungsbedingungen)

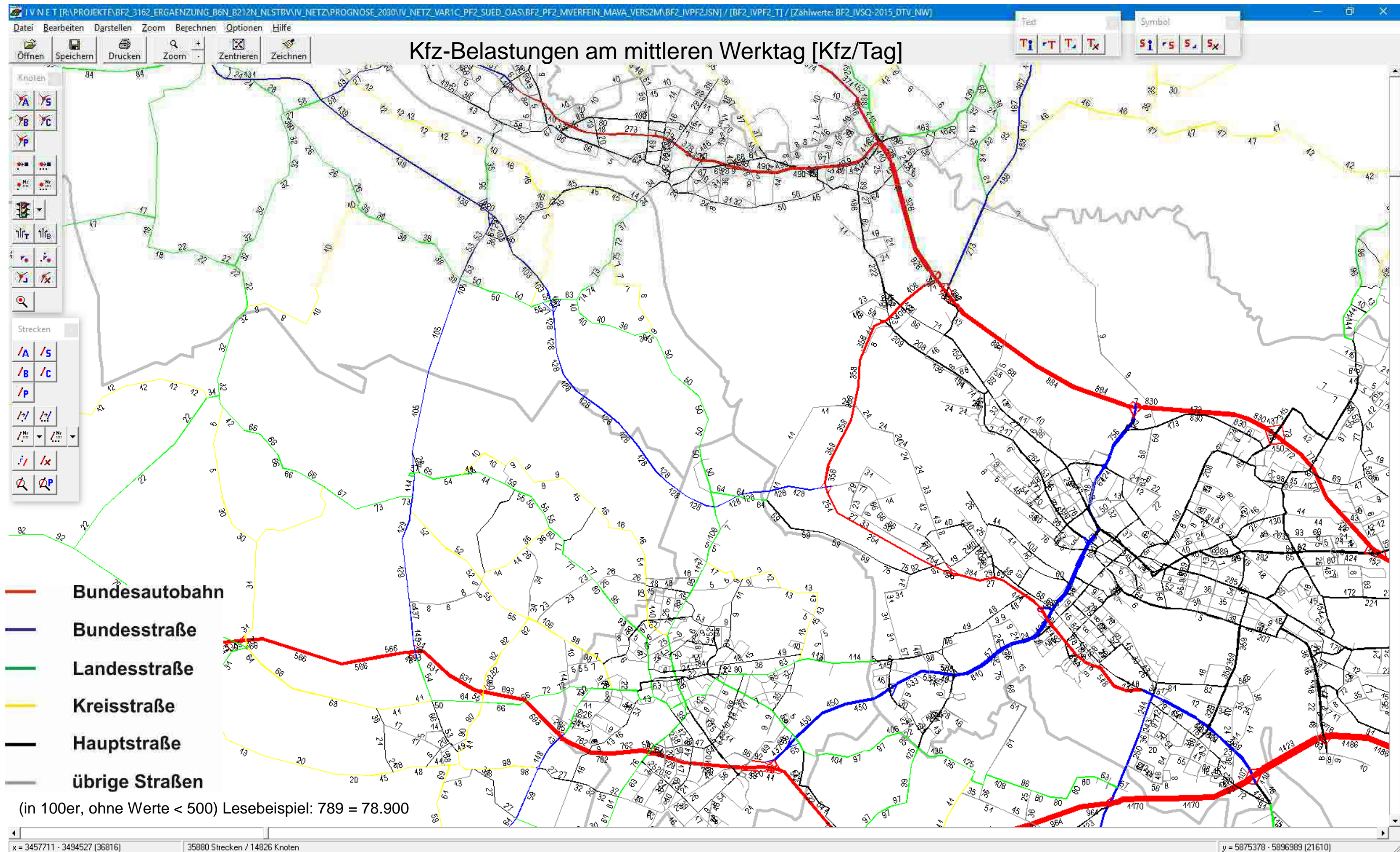
die Werte des Modells entsprechen i. d. R. den Werten DTV Di-Do<sub>NZB</sub>



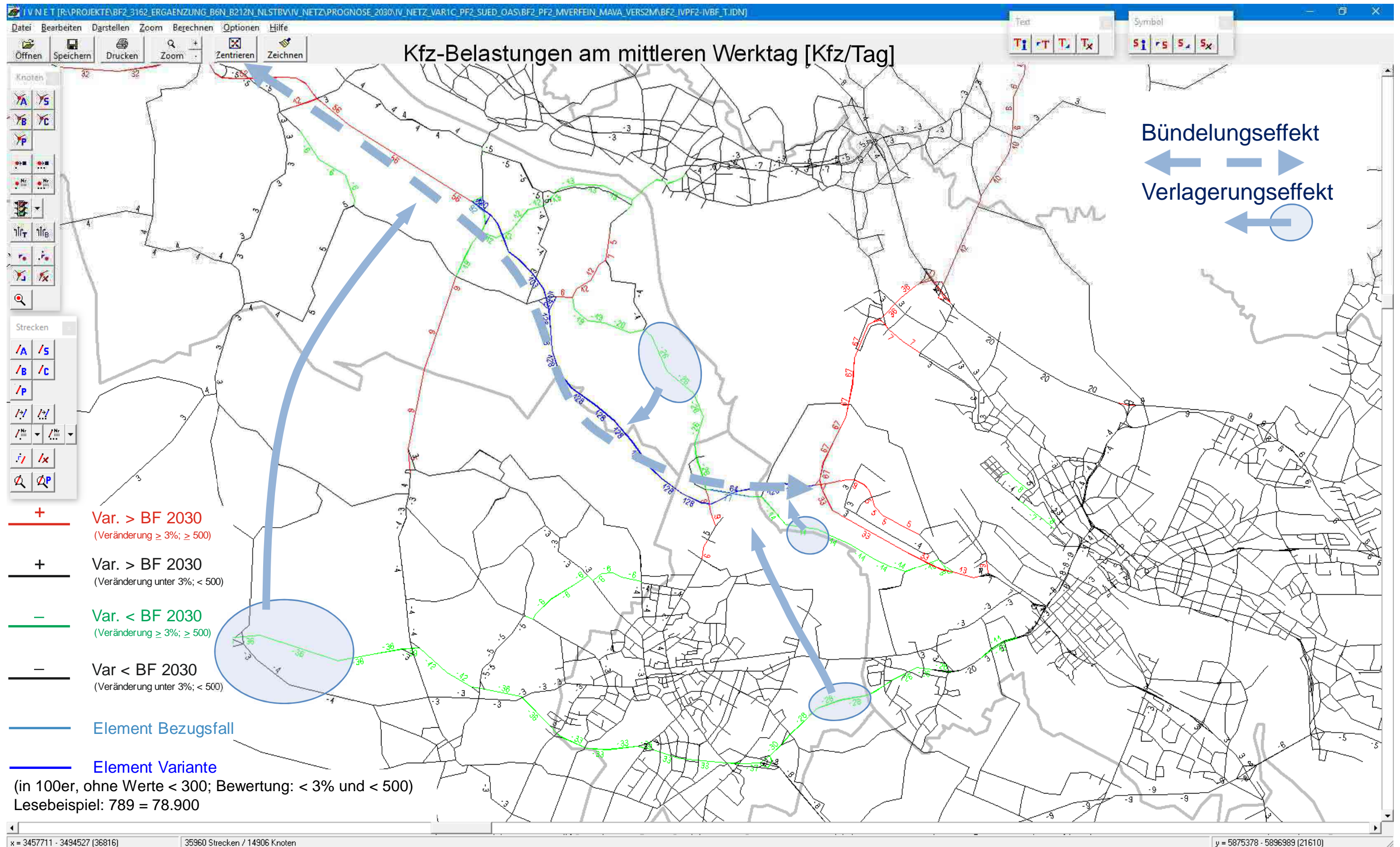
# Kfz-Belastungen im P-Null-Fall B 212n / Bezugsfall B 212n 2030 31

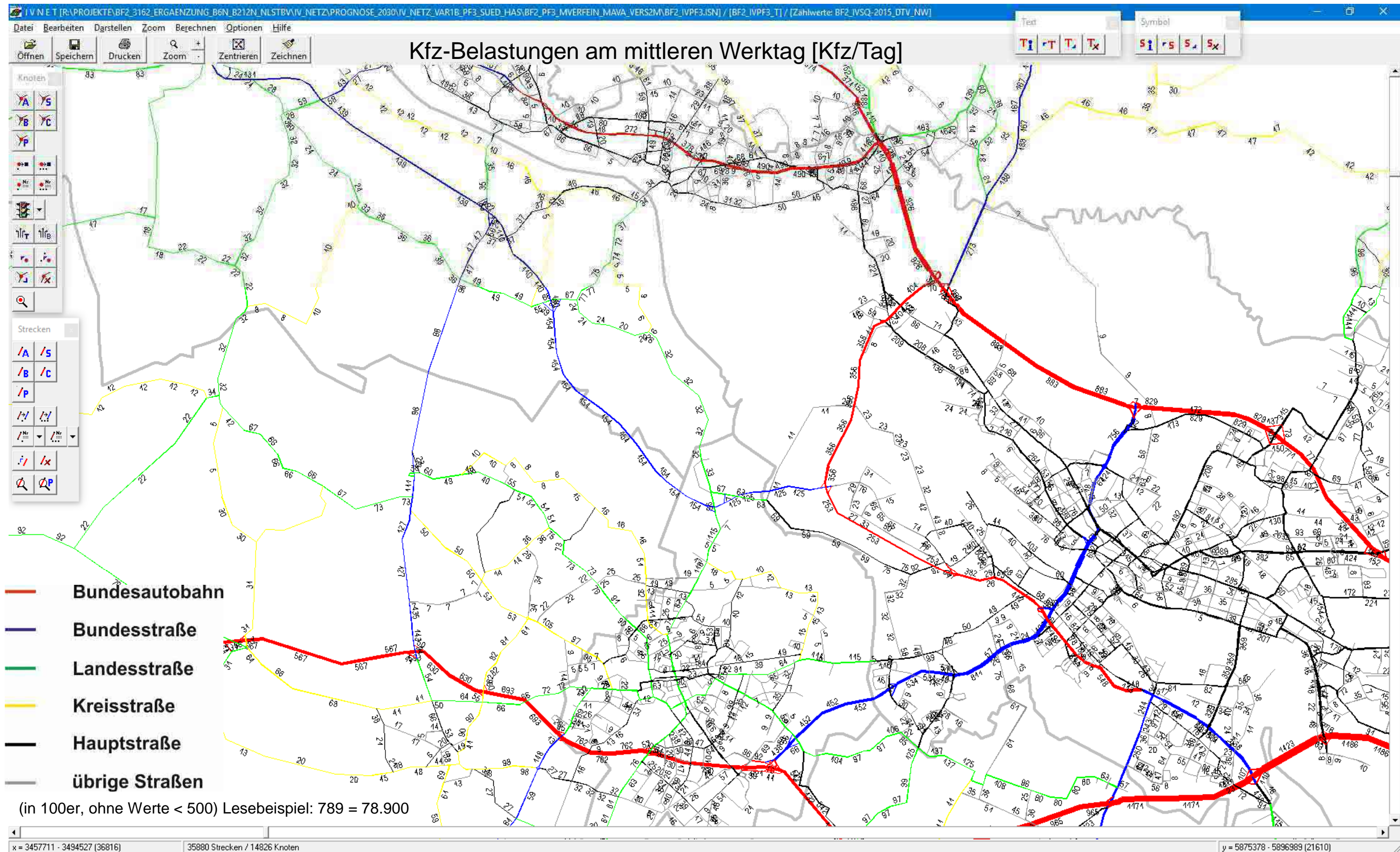




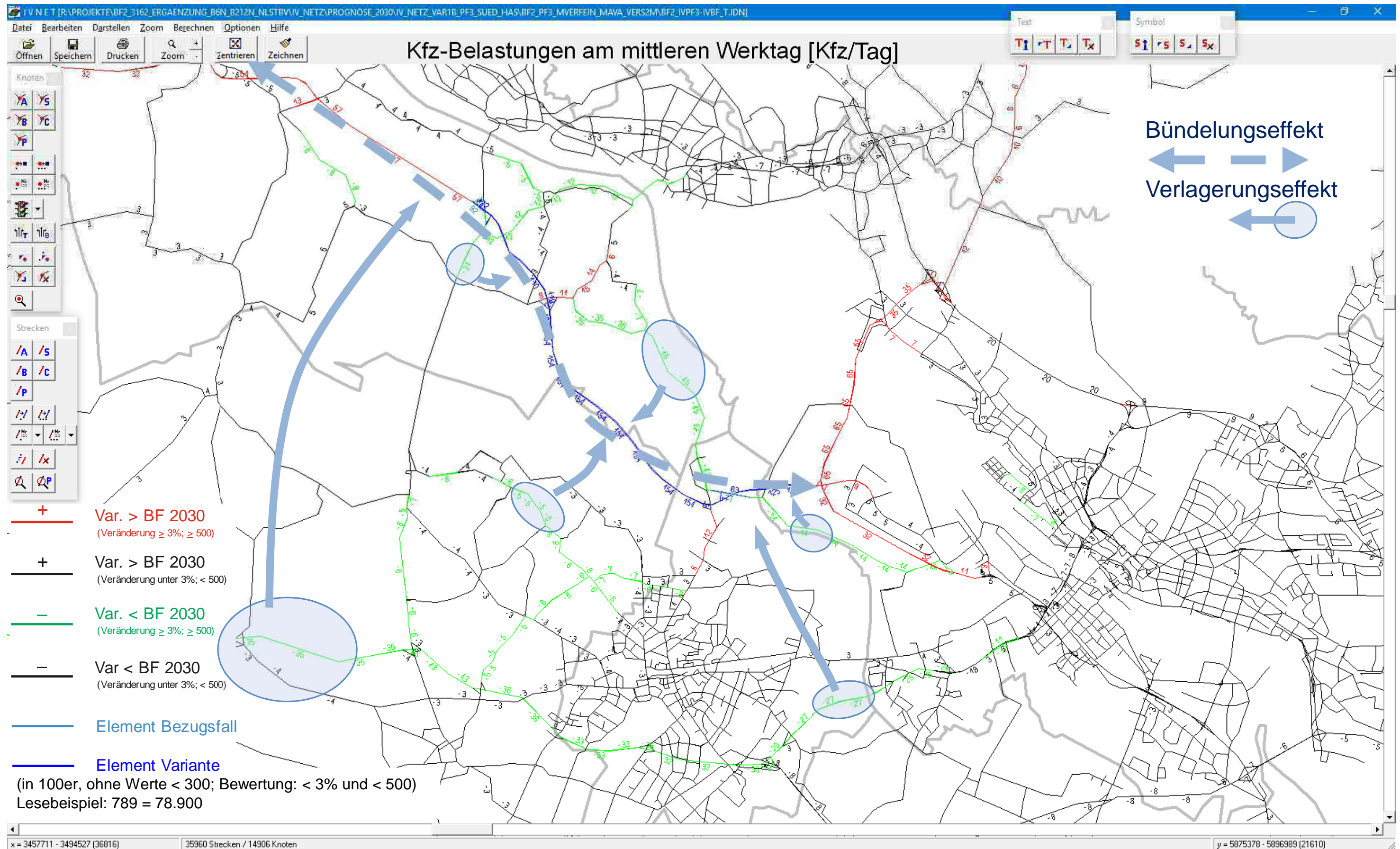


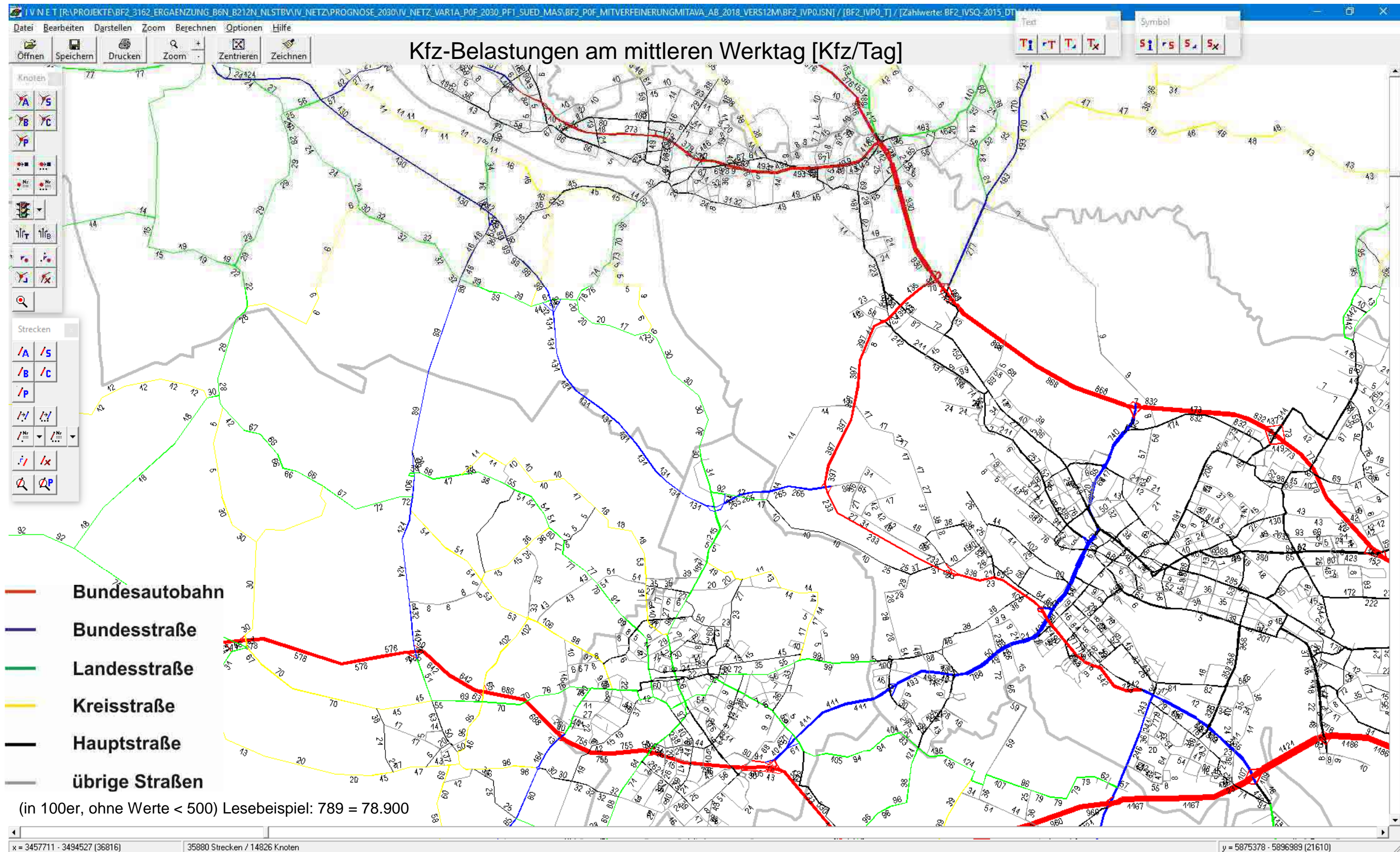
# Kfz-Belastungsdifferenz der Variante 1C zum Bezugsfall B 212n 33



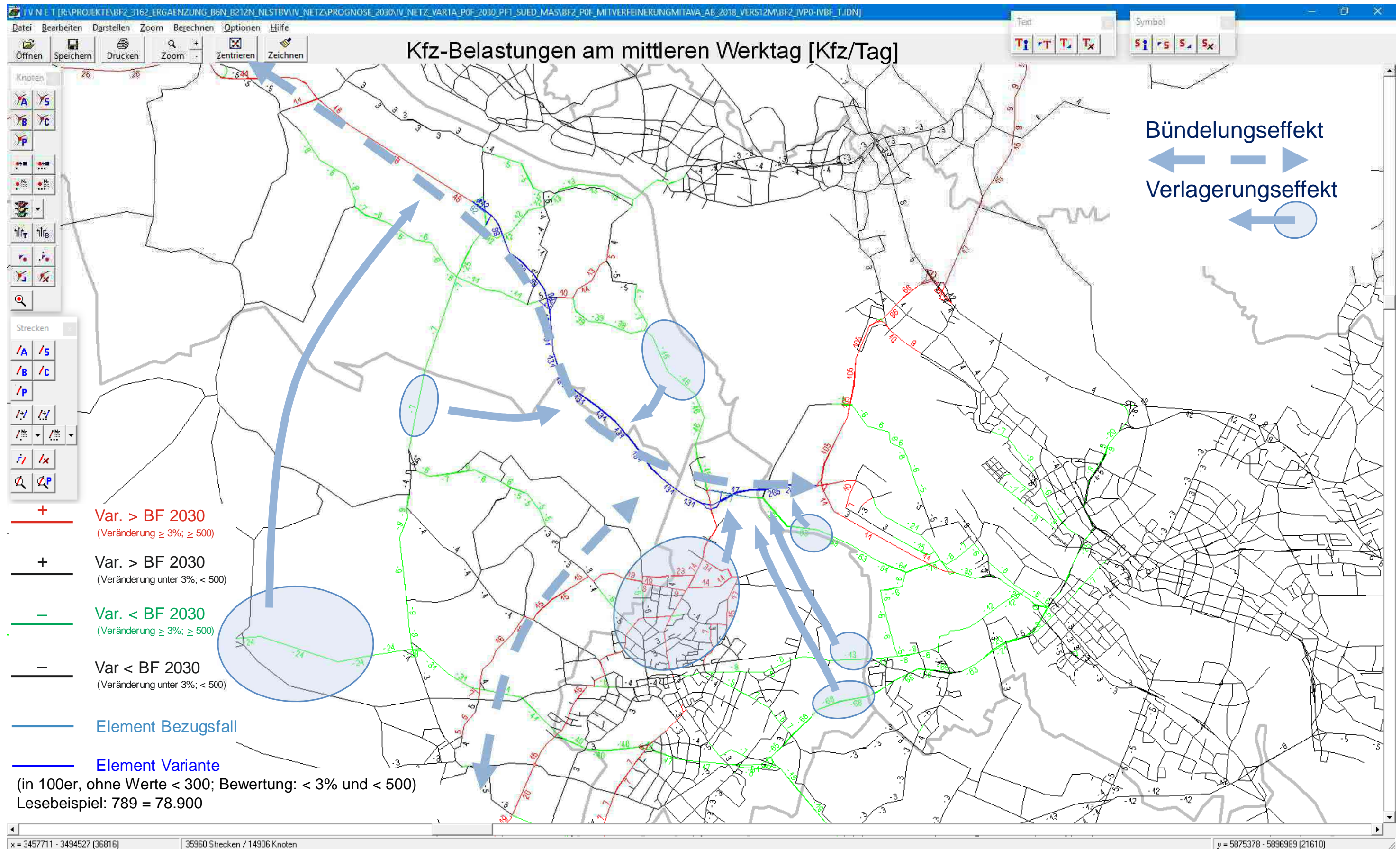


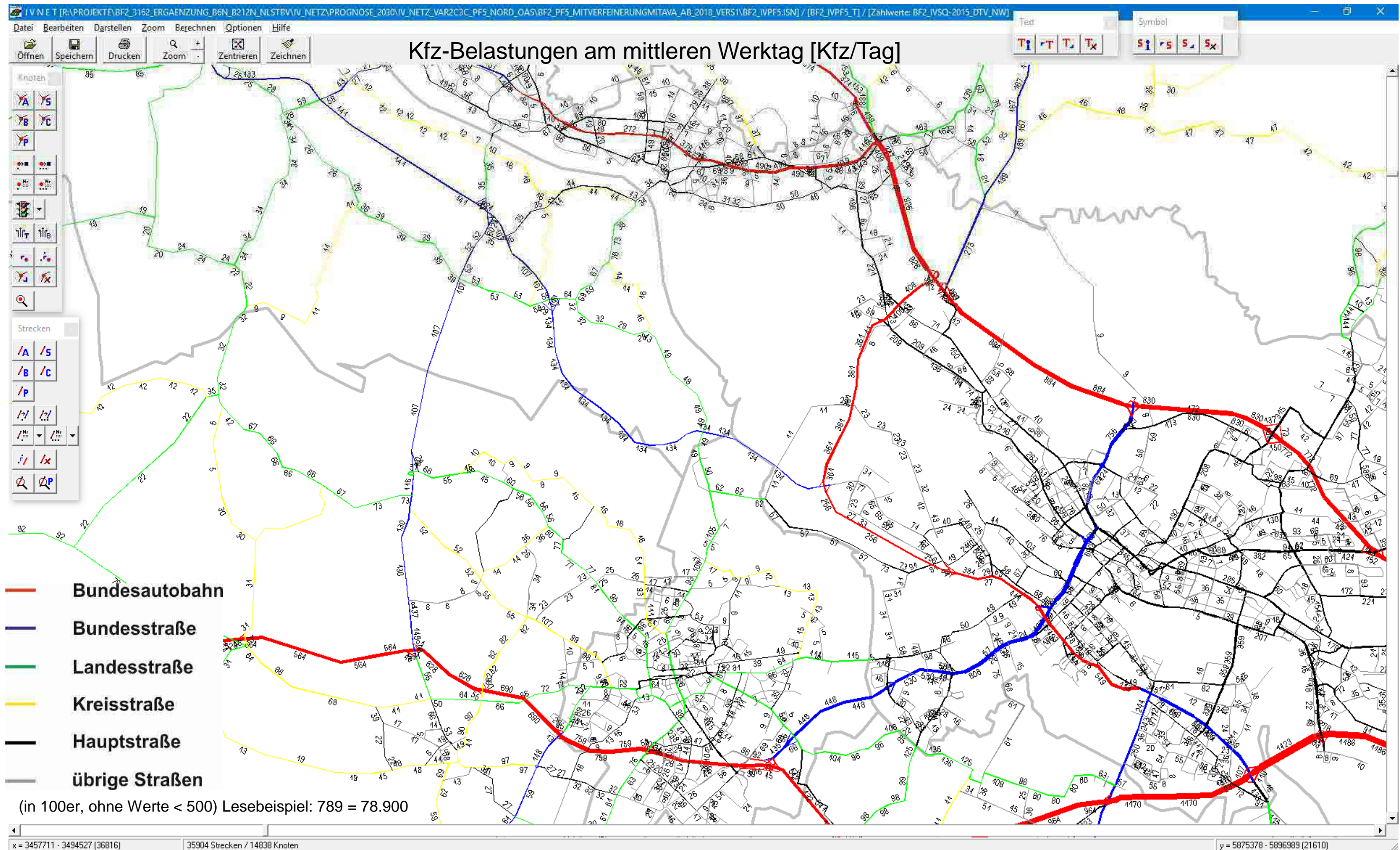
# Kfz-Belastungsdifferenz der Variante 1B zum Bezugsfall B 212n 35

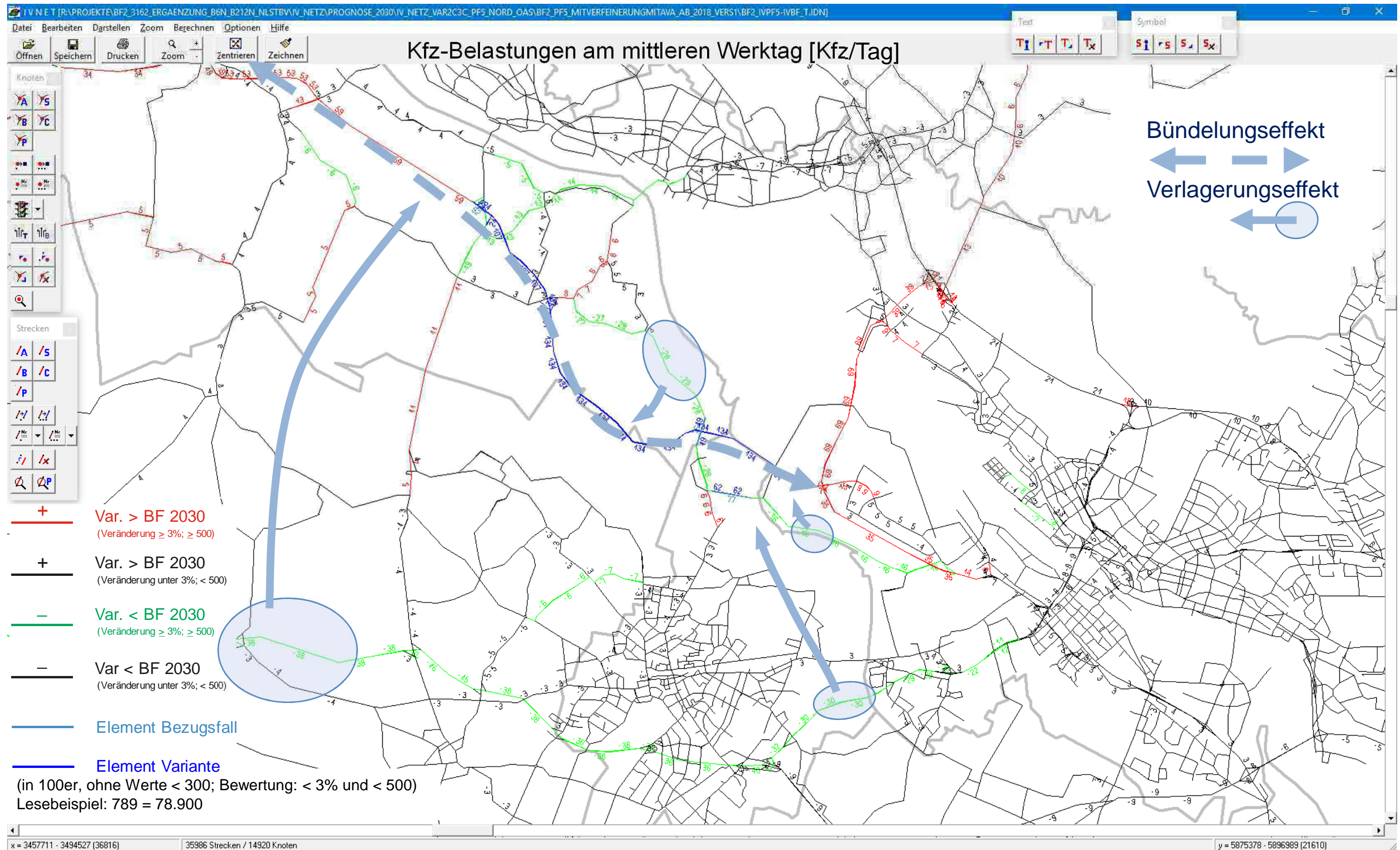




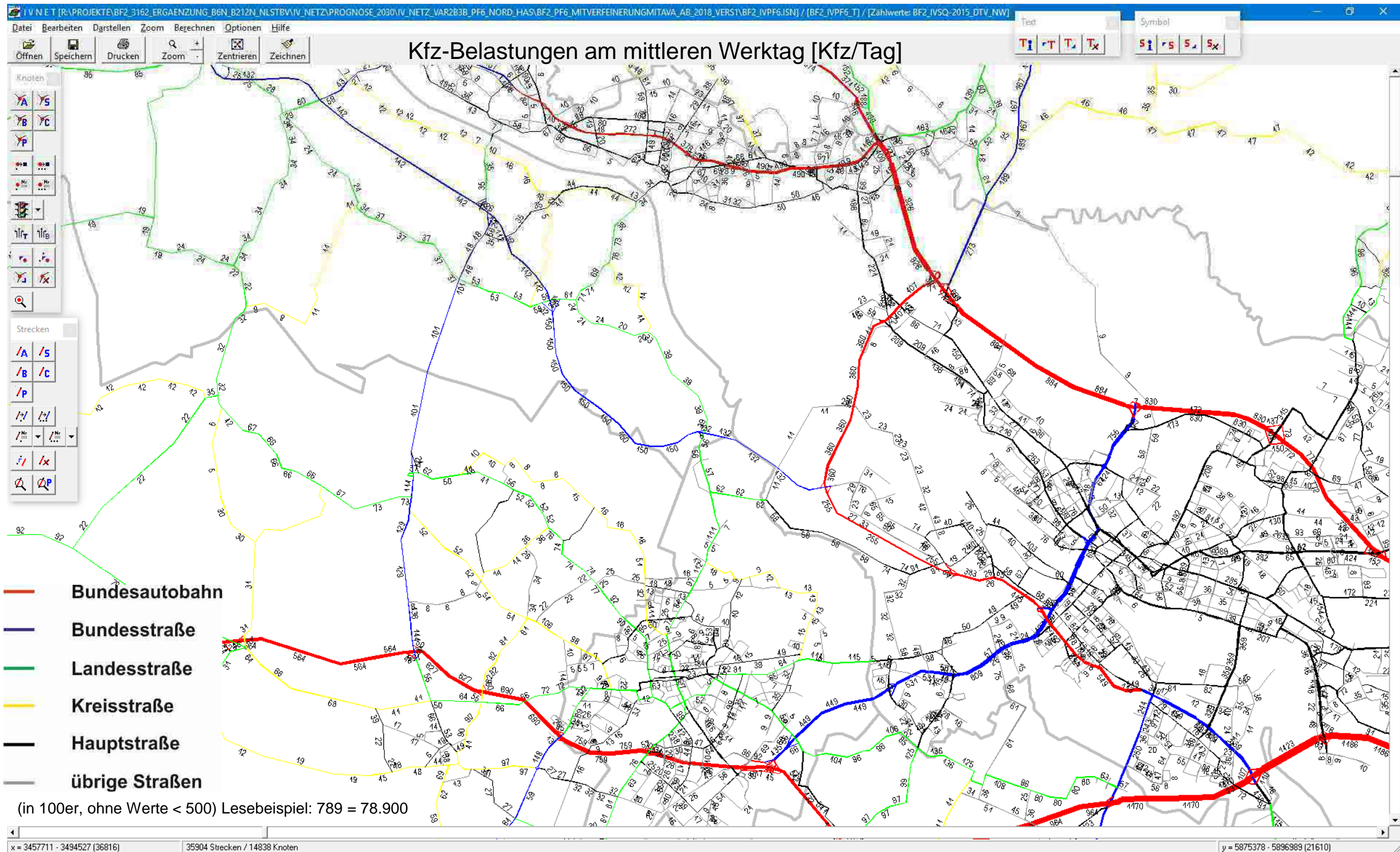
# Kfz-Belastungsdifferenz der Variante 1A zum Bezugsfall B 212n 37



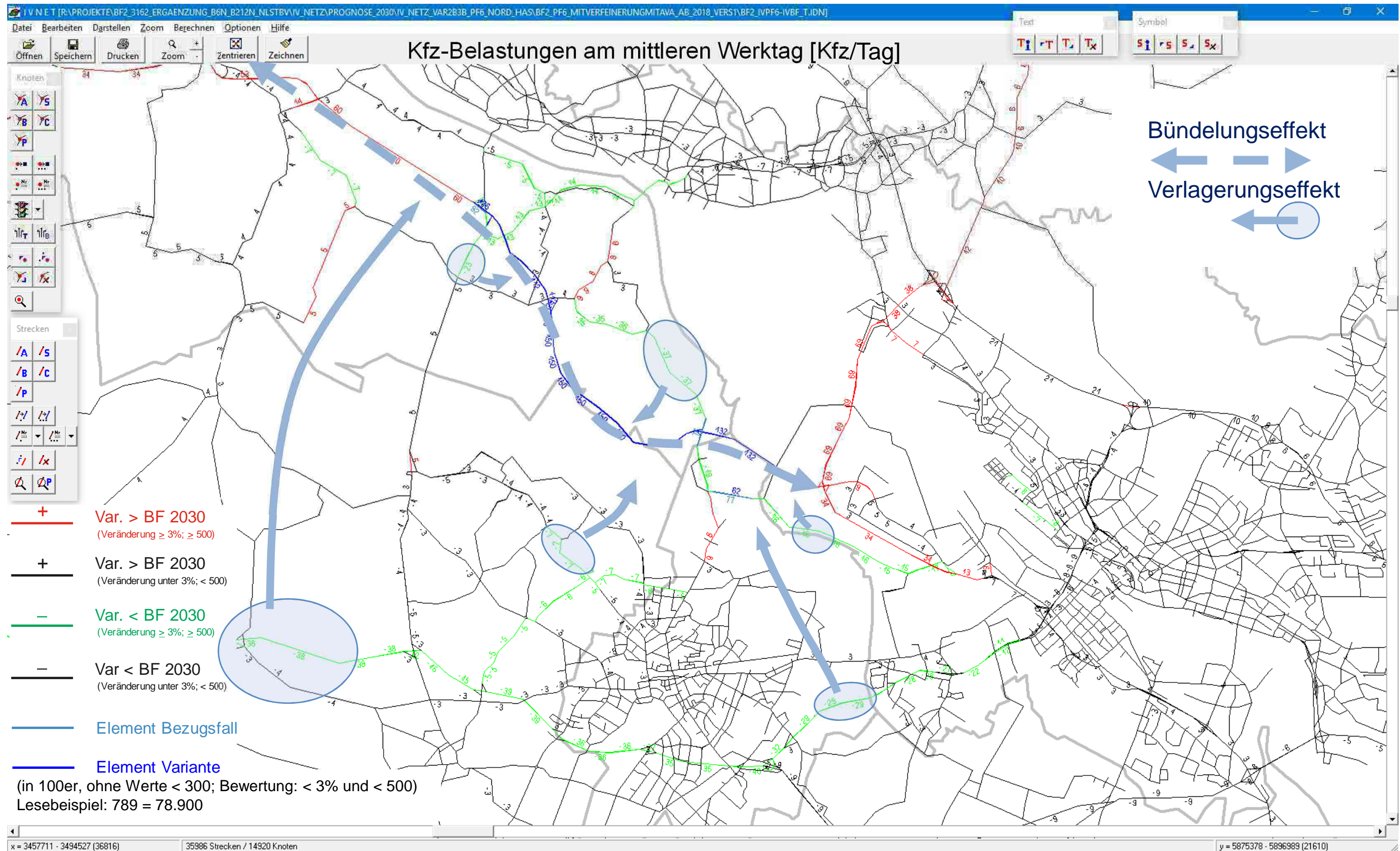


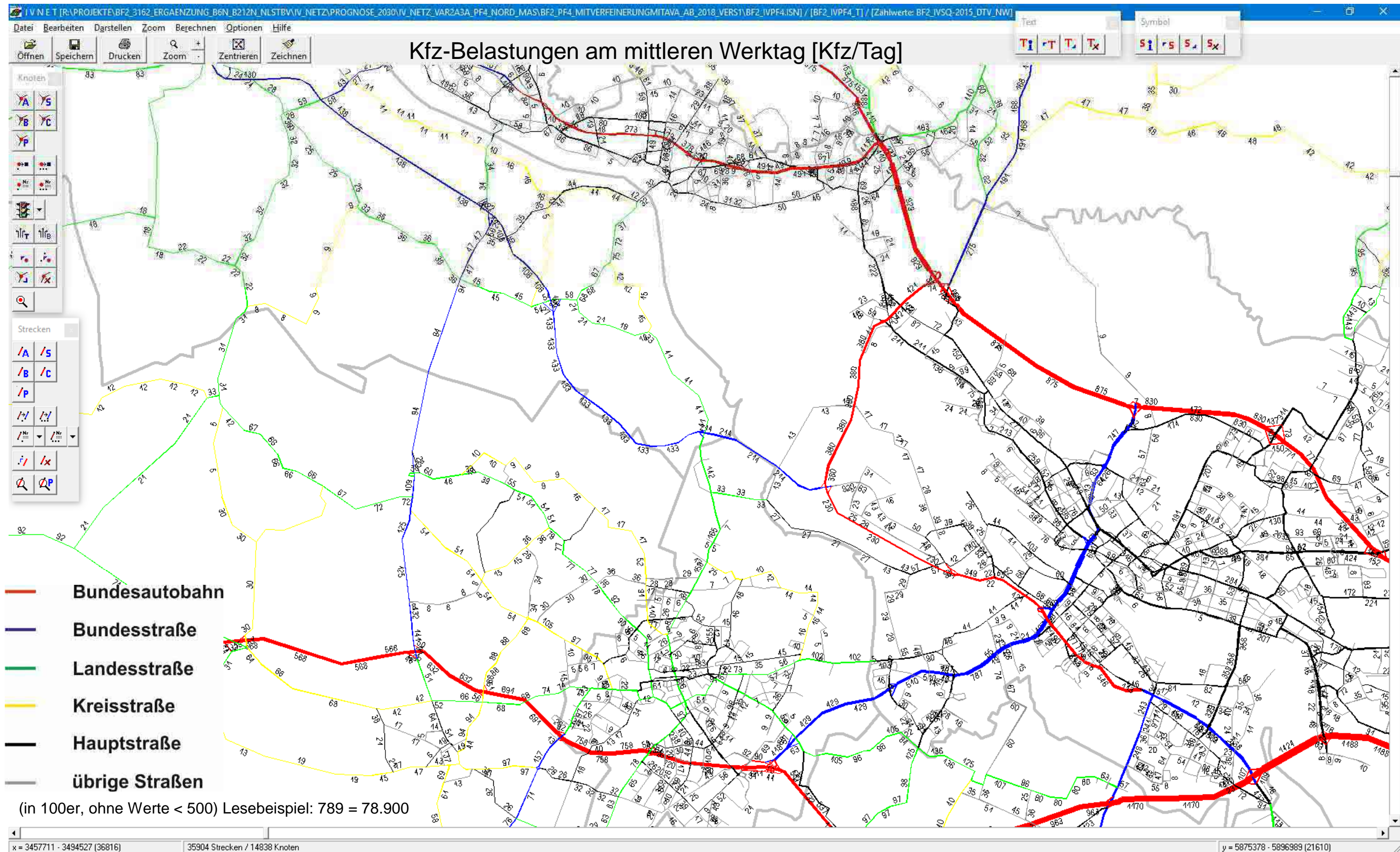


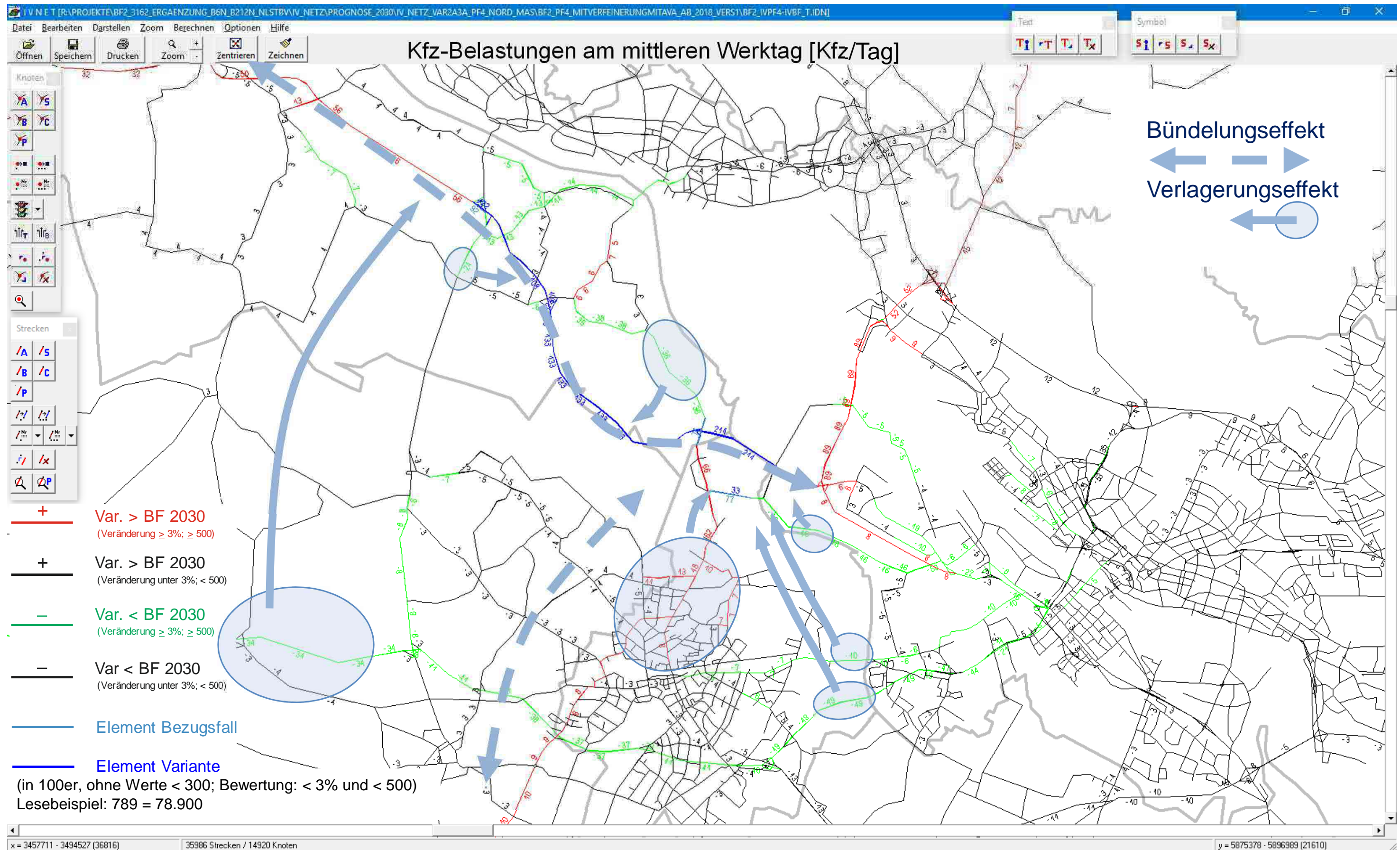


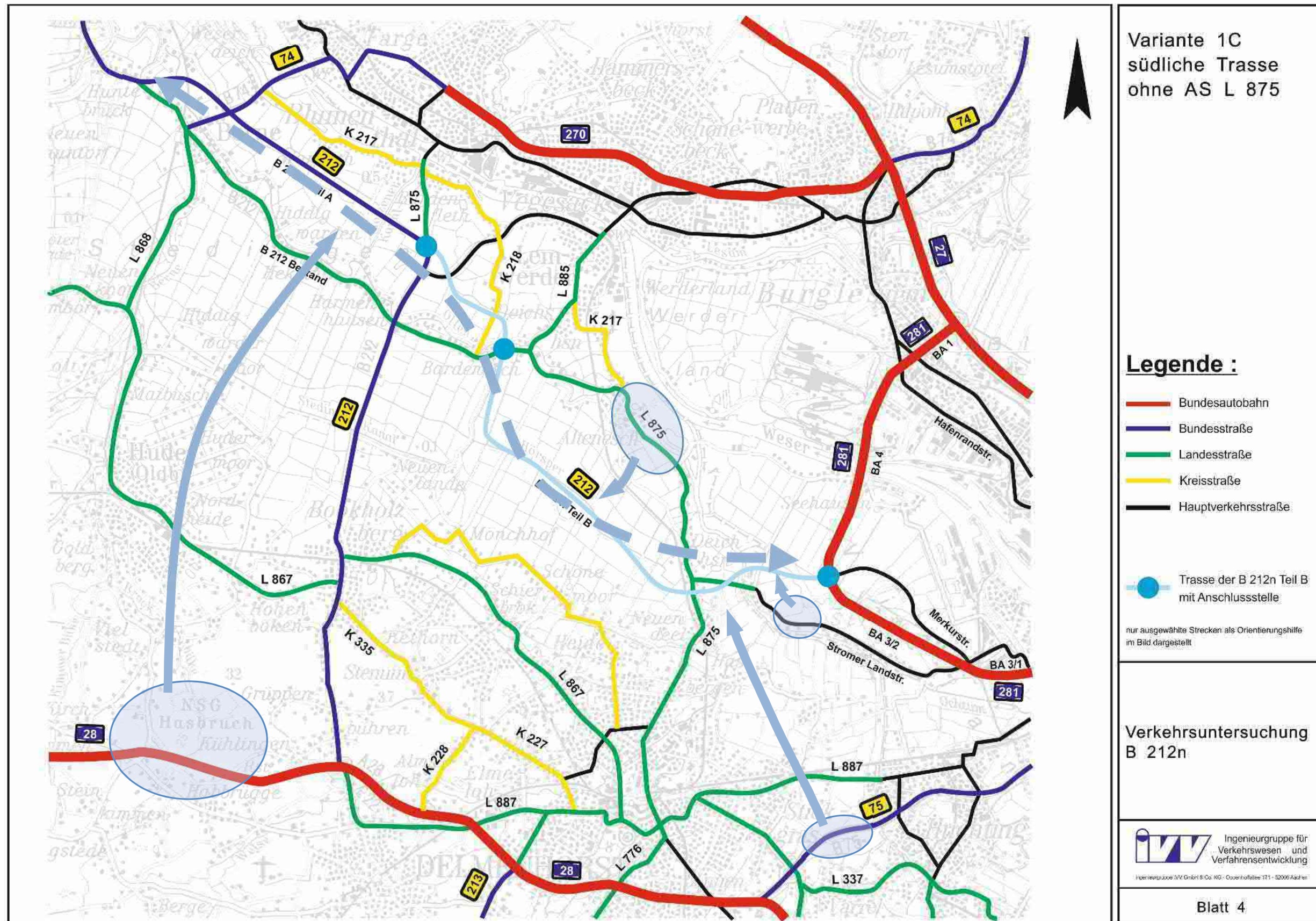


# Kfz-Belastungsdifferenz der Var. 2B/3B zum Bezugsfall B 212n

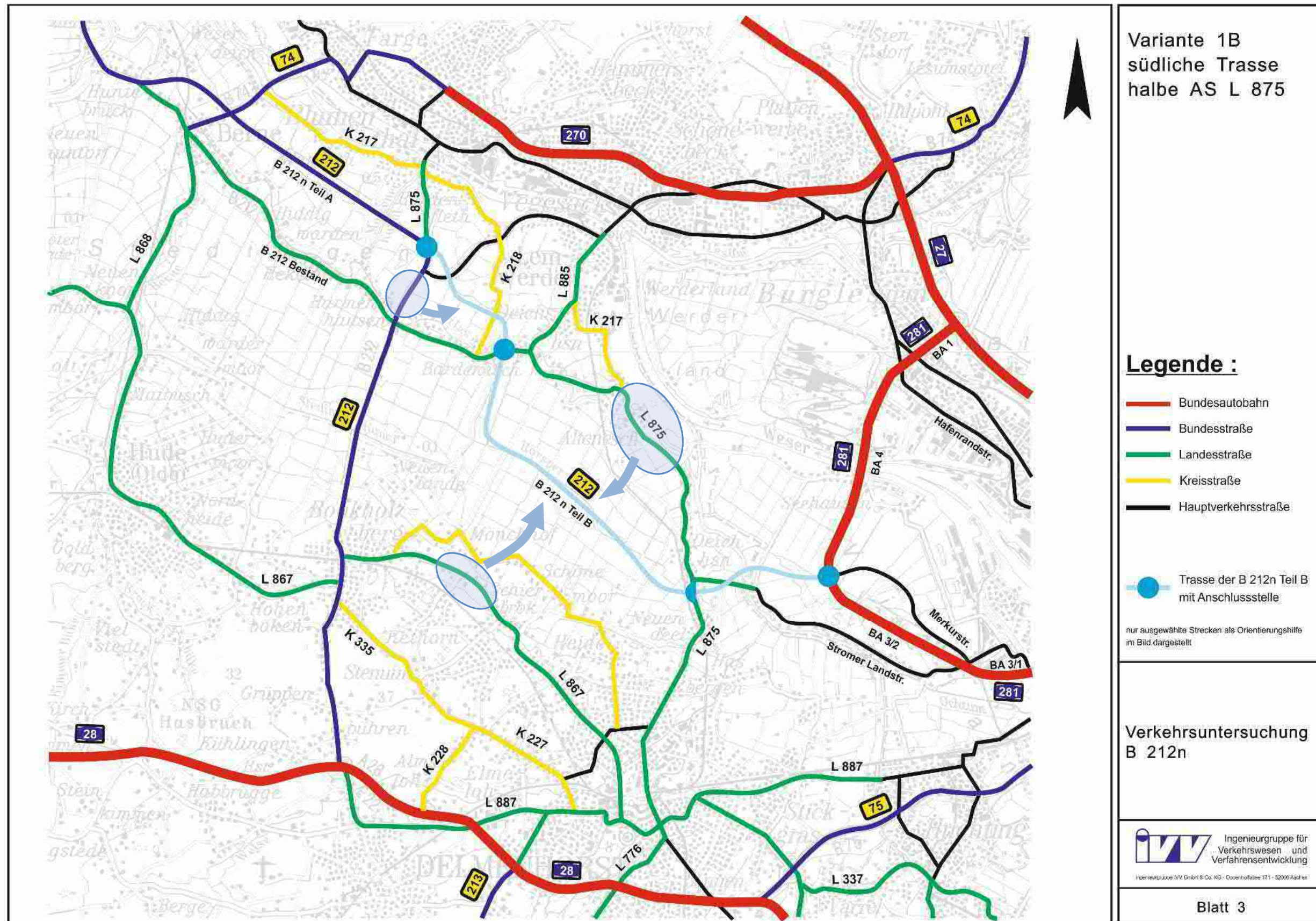






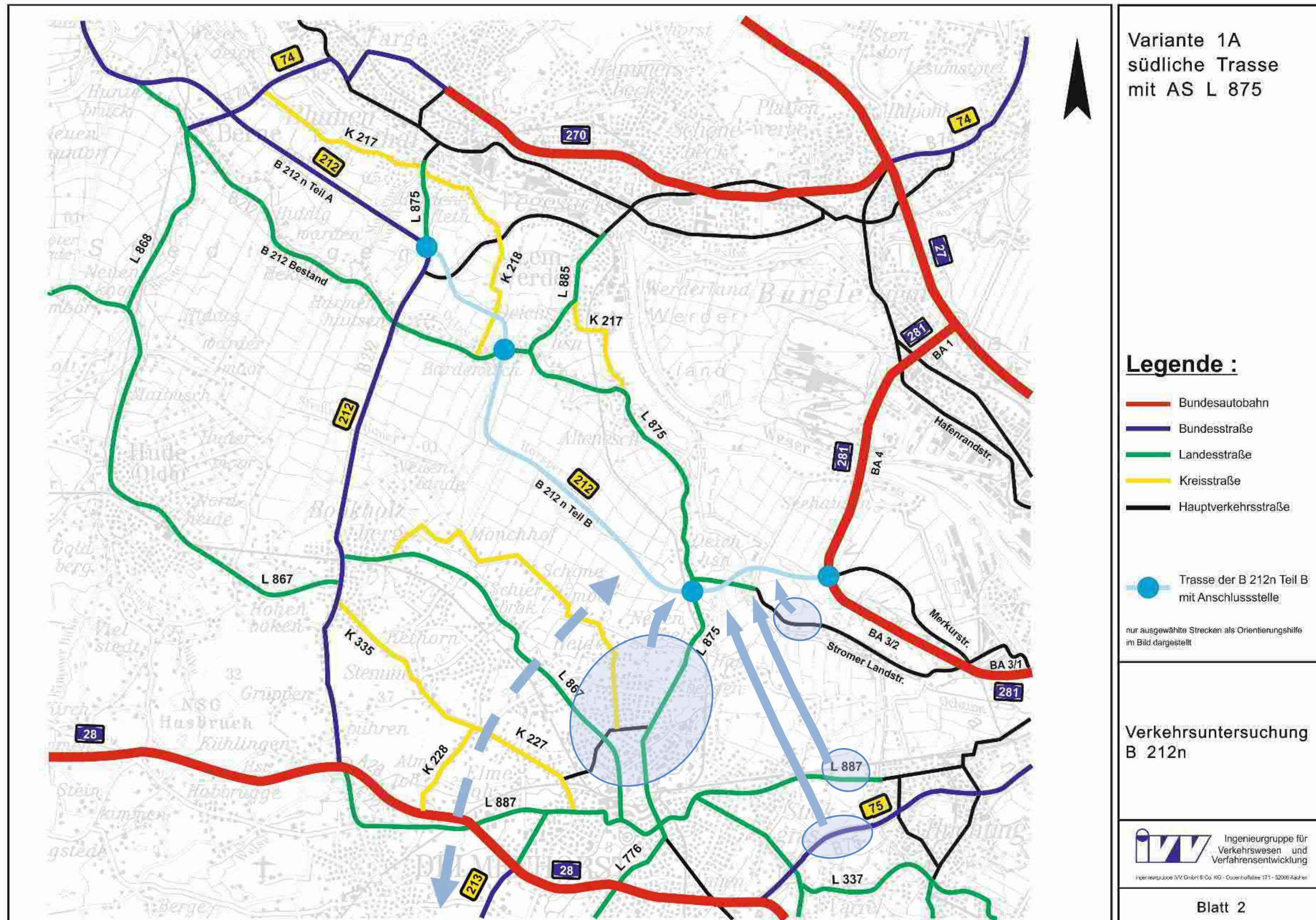


- Stärkung der Bündelungswirkung durch die durchgehenden Verbindung im Zuge der B 212
- Verlagerung von Verkehren von der A 28 auf den durchgehenden Straßenzug der B 212n  
und damit verbunden auch Verlagerung von Verkehren von der B 75
- Verlagerung von Verkehren von der nördlichen L 875 auf die B 212n  
und damit verbunden auch Verlagerung von Verkehren von der Stromer Landstr.



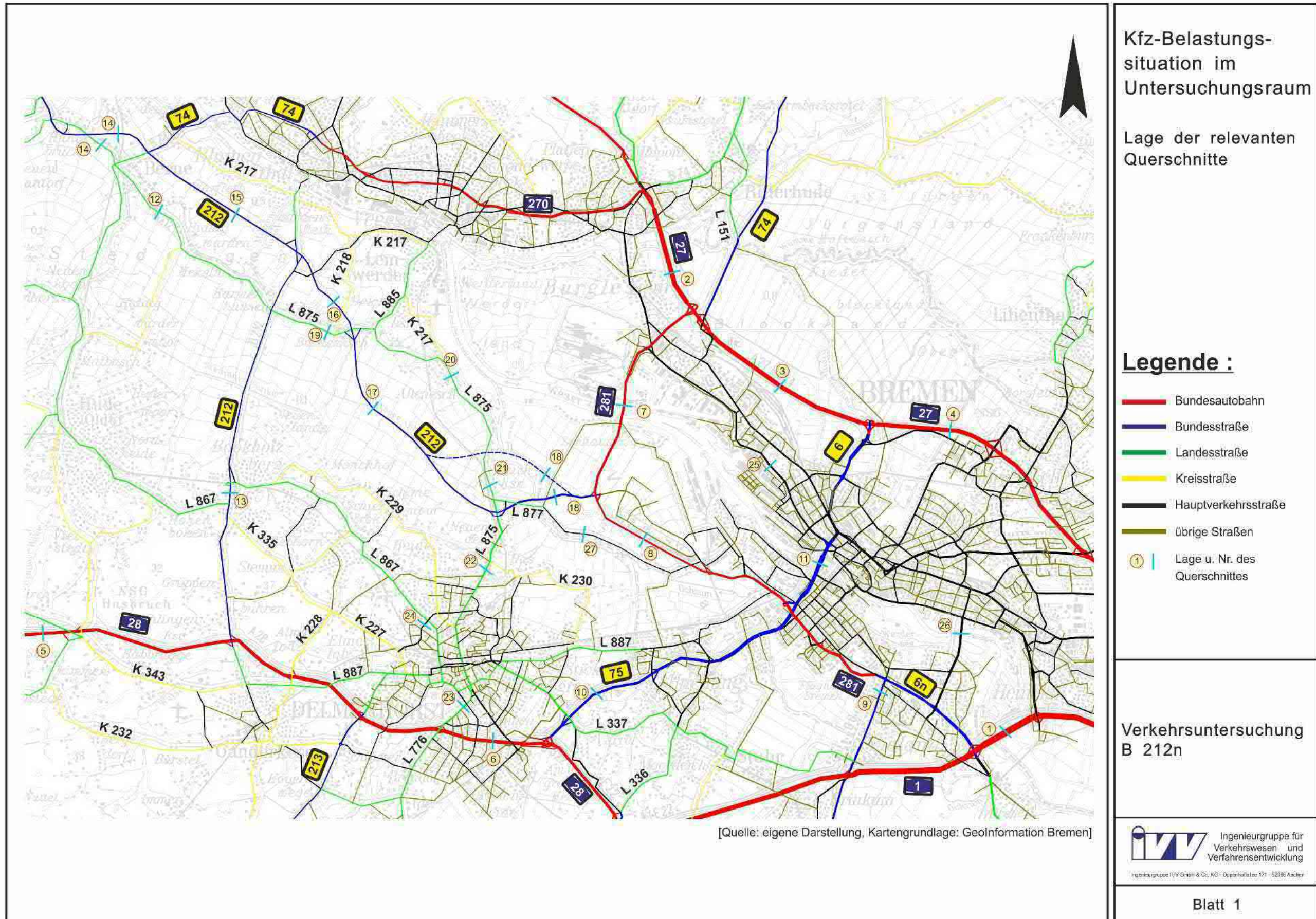
- weitere Verlagerungen von Verkehren von der L 875 auf das Teilstück der B 212n zw. Harmenhausen und Deichhausen
- Verlagerungen von Verkehren von der B 212 zw. Harmenhausen und Bookholzberg auf das Teilstück der B 212n zw. Harmenhausen und Deichhausen und damit verbunden auch leichte Verlagerungen von Verkehren von der L 867 in Bookholzberg auf die B 212n sowie damit verbunden auch leichte Verlagerungen von Verkehren auf die nördliche L 875 in Delmenhorst





- Verlagerungswirkung von der A 28 auf den durchgehenden Straßenzug der B 212n  
und damit verbunden auch Verlagerungswirkung von der B 75 ist etwas geringer als zuvor
- Verlagerung von Verkehren aus dem Bereich in Delmenhorst etwa nördlich der Bahnlinie von der B 75 und der L 887 auf die B 212n  
und damit verbunden Anstieg der Belastungen auf der L 875 im Delmenhorster Norden  
sowie damit verbunden weitere Abnahmen auf der Stromer Landstr. / L 877
- zusätzlich Bündelungswirkung für Verkehre aus dem Raum südlich von Delmenhorst bis etwa zur A 1

- Bündelungswirkung der durchgehenden Verbindung im Zuge der B 212 ist bei der nördlichen Trasse leicht höher
- Entlastungswirkung für die L 875 zw. Harmenhausen und Deichhausen ist bei den Varianten mit Anschlussstelle bei der nördlichen Trasse leicht geringer
- L 875 in Deichhausen erfährt bei nördlicher Trasse deutlichen Belastungszuwachs
- Belastungseffekt für den Bereich nördlich der Bahnlinie in Delmenhorst ist bei der nördlichen Trasse leicht geringer



# Kfz-Belastungen der relevanten Querschnitte

Nr.	Querschnitt	Analyse-Null-Fall 2015	Bezugsfall B 212n 2030 (ohne Teil B)	Netzfälle zur Prognose 2030 mit Teil B der B 212n zw. Harmenhausen und HB											
				Var. 1A		Var. 1B		Var. 1C		Var. 2A/3A		Var. 2B/3B		Var. 2C/3C	
				abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1	A 1 Weserquerung	126.900	142.900	142.100	99	142.300	100	142.300	100	142.400	100	142.300	100	142.300	100
2	A 27 nördl. AD Industriehäfen	88.800	92.500	93.000	101	92.600	100	92.600	100	92.900	100	92.600	100	92.600	100
3	A 27 AS HB-Industriehäfen - AS HB-Überseestadt	92.900	86.400	86.800	100	88.300	102	88.400	102	87.500	101	88.400	102	88.400	102
4	A 27 AS HB-Überseestadt - AS HB-Horn-Lehe	68.200	82.100	83.200	101	82.900	101	83.000	101	83.000	101	83.000	101	83.000	101
5	A 28 AS Hatten - AS Hude	51.800	52.300	49.700	95	48.800	93	48.700	93	48.800	93	48.600	93	48.500	93
6	A 28 AS DEL-Adelheide - AS DEL-Hasport	76.000	76.200	71.500	94	73.000	96	72.900	96	72.000	94	72.600	95	72.600	95
7	A 281 Weserquerung	0	29.100	39.700	136	35.600	122	35.800	123	38.000	131	36.000	124	36.100	124
8	A 281 BA 3/2	2.700	22.100	23.300	105	25.300	114	25.400	115	23.000	104	25.500	115	25.600	116
9	B 6 Kattenturmer Heerstr.	21.600	24.300	24.300	100	24.400	100	24.400	100	24.300	100	24.400	100	24.400	100
10	B 75 westl. Landesgrenze	46.500	47.900	41.100	86	45.200	94	45.000	94	42.900	90	44.900	94	44.800	94
11	B 6 Stephanibrücke	111.100	105.000	102.000	97	104.200	99	104.100	99	102.900	98	104.100	99	104.100	99
12	B 212alt OD Berne	7.600	3.200	2.400	75	2.400	75	2.600	81	2.500	78	2.400	75	2.600	81
13	B 212 OD Bookholzberg	11.400	11.100	10.600	95	11.100	100	11.400	103	10.900	98	11.400	103	11.600	105
14	B 212 alt / B212n Huntebrück - Berne	10.400	7.900	12.400	157	13.100	166	13.100	166	13.000	165	13.200	167	13.300	168
15	B 212n Berne - Harmenhausen	0	8.200	13.000	159	13.900	170	13.900	170	13.800	168	14.200	173	14.100	172
16	B 212n Harmenhausen - Hörspe	0	0	9.900	---	11.000	---	10.300	---	10.800	---	11.200	---	10.700	---
17	B 212n Hörspe - Deichhausen	0	0	13.100	---	15.400	---	12.800	---	13.300	---	15.000	---	13.400	---
18	B 212n Deichhausen - A 281	0	0	26.500	---	12.500	---	12.800	---	21.400	---	13.200	---	13.400	---
19	L 875 OD Bardewisch	5.600	4.900	3.900	80	4.900	100	5.000	102	4.500	92	5.300	108	5.300	108
20	L 875 OD Altenesch	7.800	7.600	3.000	39	3.200	42	5.000	66	4.100	54	3.900	51	4.900	64
21	L 875 OD Deichhausen	7.700	7.600	3.100	41	3.300	43	5.000	66	14.200	187	5.700	75	5.000	66
22	L 875 OD Delmenhorst Nord (südl. K 230)	10.300	11.000	18.400	167	11.600	105	11.100	101	15.800	144	11.200	102	10.800	98
23	L 875 OD Delmenhost Mitte (südl. Bismarckstr.)	17.100	17.800	18.900	106	17.800	100	17.900	101	18.100	102	17.800	100	17.900	101
24	Dwostr. (südl. L 867) in DEL	7.600	8.100	10.900	135	7.800	96	7.900	98	9.500	117	7.700	95	7.800	96
25	Waller Heerstr. in HB	30.200	26.600	25.700	97	26.400	99	26.400	99	25.900	97	26.300	99	26.300	99
26	Habenhauser Brückenstr. in HB	35.200	35.800	35.800	100	35.900	100	35.900	100	35.800	100	35.900	100	35.900	100
27	Stromer Landstr. in HB	6.300	7.300	1.000	14	5.900	81	5.900	81	2.700	37	5.800	79	5.700	78

Kfz-Belastungen am mittleren Werktag

Vergleichfall ist der Bezugsfall B 212n 2030 (= 100%)

Querschnittswerte [Kfz/Tag] gerundete Werte

relative Veränderungen von mehr als 5% sind farbig unterlegt. Zunahmen in rot, Abnahmen in grün



# Lkw-Belastungen der relevanten Querschnitte (als angefragte Ergänzung)

Bezug: WTV Lkw

Nr.	Querschnitt	Analyse-Null-Fall 2015	Bezugsfall B 212n 2030 (ohne Teil B)	Netzfälle zur Prognose 2030 mit Teil B der B 212n zw. Harmenhausen und HB											
				Var. 1A		Var. 1B		Var. 1C		Var. 2A/3A		Var. 2B/3B		Var. 2C/3C	
				abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1	A 1 Weserquerung	37.000	48.400	48.300	100	48.400	100	48.400	100	48.400	100	48.400	100	48.400	100
2	A 27 nördl. AD Industriehäfen	16.300	18.900	19.300	102	19.000	100	19.000	100	19.200	101	19.000	100	19.000	100
3	A 27 AS HB-Industriehäfen - AS HB-Überseestadt	18.300	16.500	15.500	94	16.600	100	16.600	100	16.000	97	16.600	100	16.600	100
4	A 27 AS HB-Überseestadt - AS HB-Horn-Lehe	12.300	15.100	15.000	100	15.100	100	15.100	100	15.100	100	15.100	100	15.100	100
5	A 28 AS Hatten - AS Hude	12.900	12.900	12.100	94	12.800	99	11.800	91	11.800	92	11.700	91	11.700	91
6	A 28 AS DEL-Adelheide - AS DEL-Hasport	14.400	14.300	13.000	91	13.400	94	13.400	94	13.100	92	13.300	93	13.300	93
7	A 281 Weserquerung	0	8.700	11.500	132	9.600	109	9.600	109	10.600	121	9.600	110	9.600	110
8	A 281 BA 3/2	1.700	6.000	5.000	85	6.400	108	6.400	108	5.400	91	6.500	109	6.500	109
9	B 6 Kattenturmer Heerstr.	2.200	2.500	2.300	92	2.400	96	2.400	96	2.400	95	2.200	87	2.400	96
10	B 75 westl. Landesgrenze	11.300	10.500	6.900	66	9.600	91	9.600	91	8.000	76	9.500	91	9.500	90
11	B 6 Stephanibrücke	17.300	11.500	10.000	87	11.300	98	11.300	98	10.600	92	11.300	98	11.300	98
12	B 212alt OD Berne	900	300	200	62	200	64	200	69	200	67	200	67	200	69
13	B 212 OD Bookholzberg	900	800	700	80	900	103	900	105	700	89	900	107	900	107
14	B 212 alt / B212n Huntebrück - Berne	1.700	1.400	2.700	191	3.000	211	3.000	212	3.000	208	3.100	218	3.100	218
15	B 212n Berne - Harmenhausen	0	1.100	2.400	224	2.700	257	2.700	258	2.600	249	2.800	267	2.800	268
16	B 212n Harmenhausen - Hörspe	0	0	2.100	---	2.400	---	2.400	---	2.300	---	2.500	---	2.500	---
17	B 212n Hörspe - Deichhausen	0	0	2.300	---	3.000	---	2.900	---	2.600	---	3.100	---	3.100	---
18	B 212n Deichhausen - A 281	0	0	8.100	---	2.800	---	2.900	---	6.100	---	3.000	---	3.100	---
19	L 875 OD Bardewisch	600	700	200	25	400	66	400	66	300	43	500	74	500	74
20	L 875 OD Altenesch	700	900	100	14	100	13	200	21	300	31	100	13	200	20
21	L 875 OD Deichhausen	700	900	100	14	100	15	200	20	3.600	426	200	26	200	22
22	L 875 OD Delmenhorst Nord (südl. K 230)	1.200	1.600	5.300	343	1.400	91	1.400	90	3.800	243	1.400	89	1.400	88
23	L 875 OD Delmenhost Mitte (südl. Bismarckstr.)	700	700	1.600	228	700	98	700	99	1.000	143	700	98	700	98
24	Dwostr. (südl. L 867) in DEL	500	600	2.700	433	600	94	600	95	1.900	309	600	93	600	94
25	Waller Heerstr. in HB	4.800	3.200	3.000	93	3.200	98	3.200	98	3.100	94	3.200	98	3.200	98
26	Habenhauser Brückenstr. in HB	2.300	2.200	2.200	100	2.200	100	2.200	100	2.200	100	2.200	100	2.200	100
27	Stromer Landstr. in HB	1.700	2.200	200	9	1.500	69	1.500	69	500	23	1.500	67	1.500	67

Lkw-Belastungen am mittleren Werktag (Fzg. > 2,8t)  
Querschnittswerte [Lkw/Tag] gerundete Werte

Vergleichfall ist der Bezugsfall B 212n 2030 (= 100%); Veränderungen auf Basis der ungerundeten Werte  
relative Veränderungen von mehr als 5% sind farbige unterlegt. Zunahmen in rot, Abnahmen in grün



Das **Modell** bildet das **gesamte** untersuchungsrelevante **Netz** für den "**mittleren Tag**" ab.

**Zählungen** sind stets **Momentaufnahmen für einzelne Netzelemente**. Diese Momentaufnahmen **schwanken** mehr oder weniger um den "mittleren Tag".

**Zählungen** einzelner Querschnitte können **nicht** den **Netzzusammenhang berücksichtigen**. Mit dem **Modell** werden diese **Zusammenhänge betrachtet** und ein „**Ausgleich**“ zwischen den **Querschnitten** ermöglicht.

**Wenn – Dann – Betrachtungen** sind ohne Modell nicht möglich

- Versuche in einem zukünftigen Zustand sind unmöglich
- Versuche in der Vergangenheit sind unmöglich



# Kontakt

---



Ingenieurgruppe für  
Verkehrswesen und  
Verfahrensentwicklung

---

**Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG**

Fon: +49(241) 9 46 91-0

Fax: +49(241) 53 16 22

[office@ivv-aachen.de](mailto:office@ivv-aachen.de)

Kontakt:

Oppenhoffallee 171

52066 Aachen

[www.ivv-aachen.de](http://www.ivv-aachen.de)

Dipl.-Ing. Theo Janßen

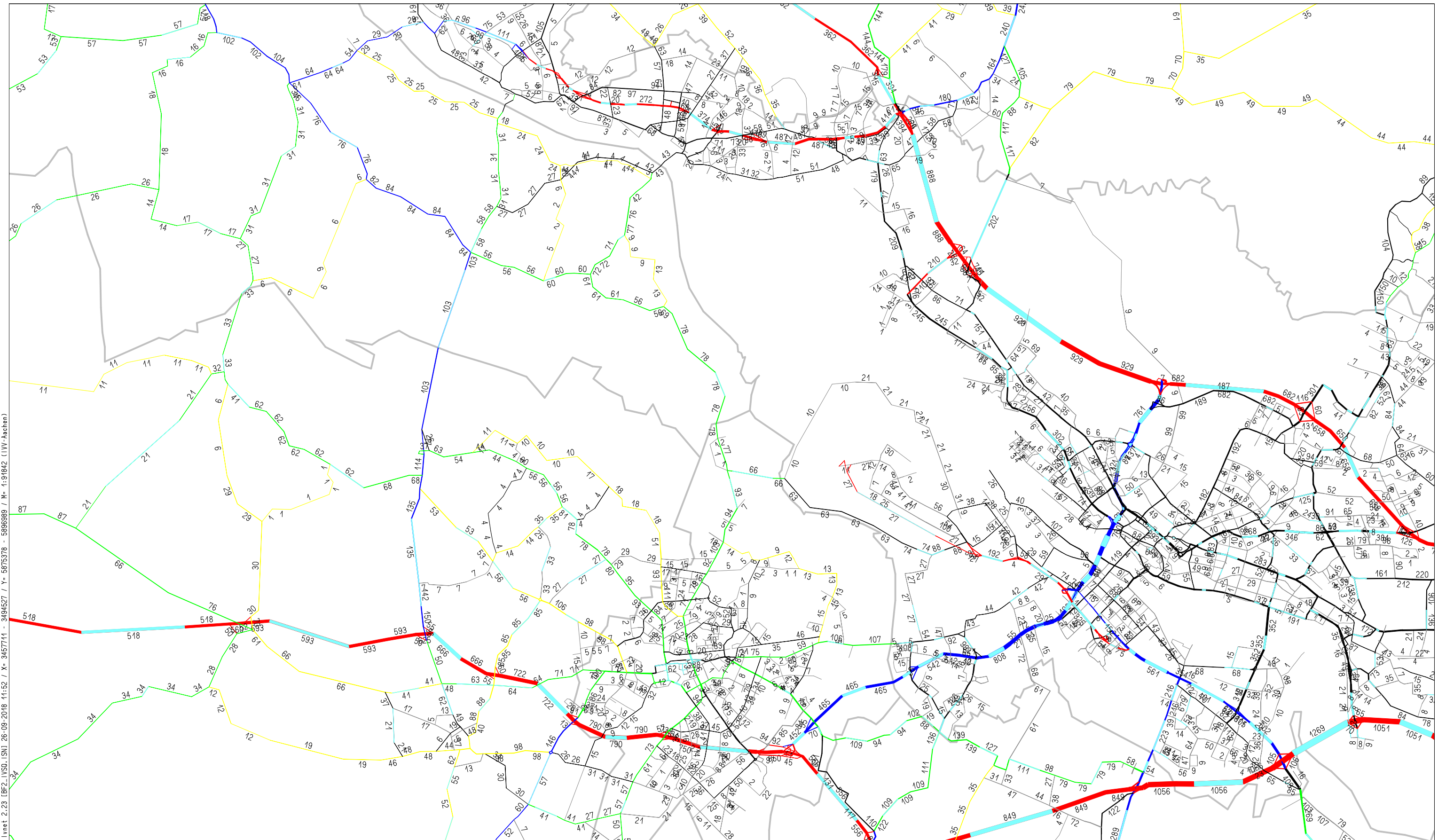
+49(241) 9 46 91-32

[jan@ivv-aachen.de](mailto:jan@ivv-aachen.de)



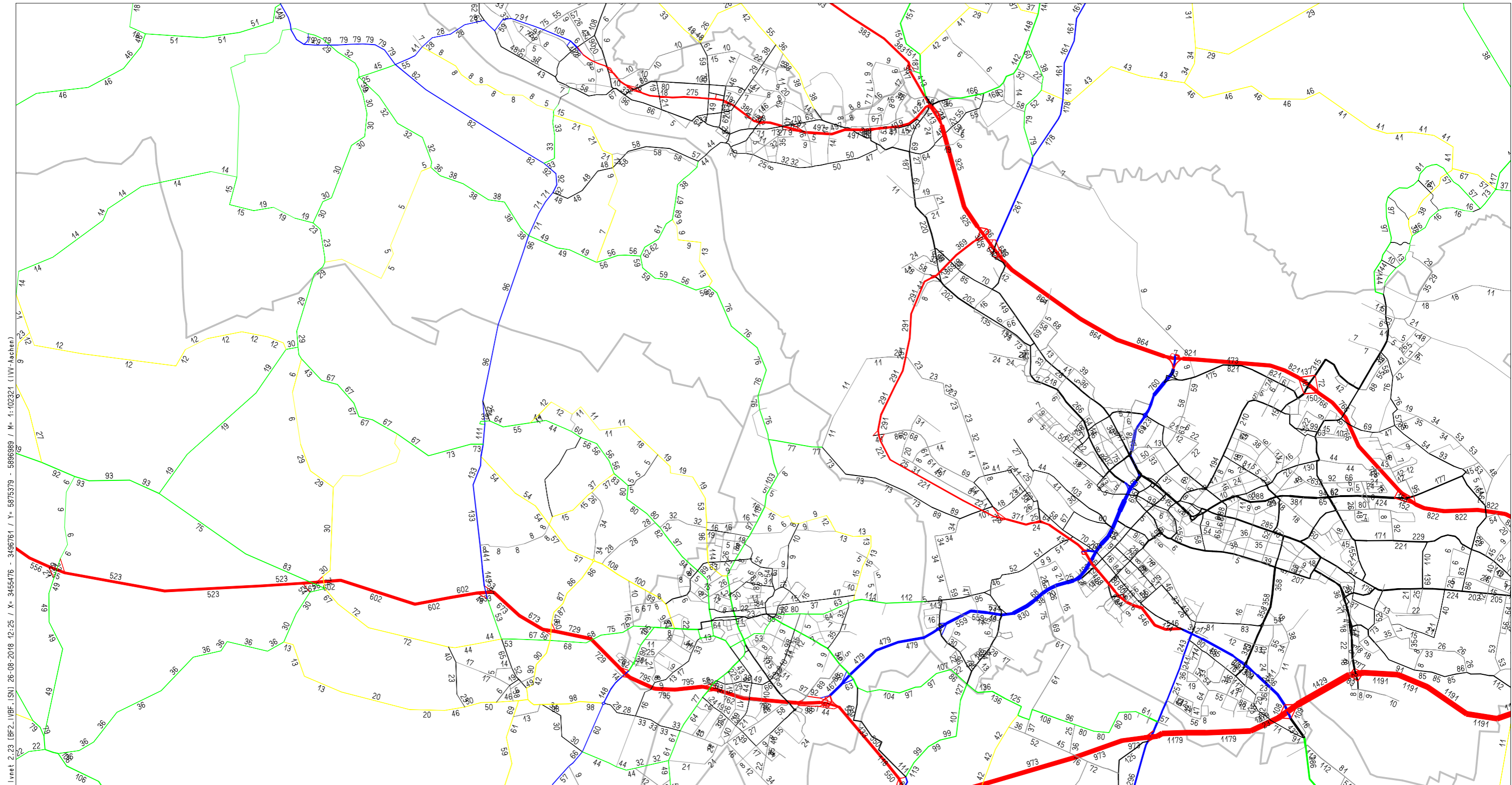


# Anlagen

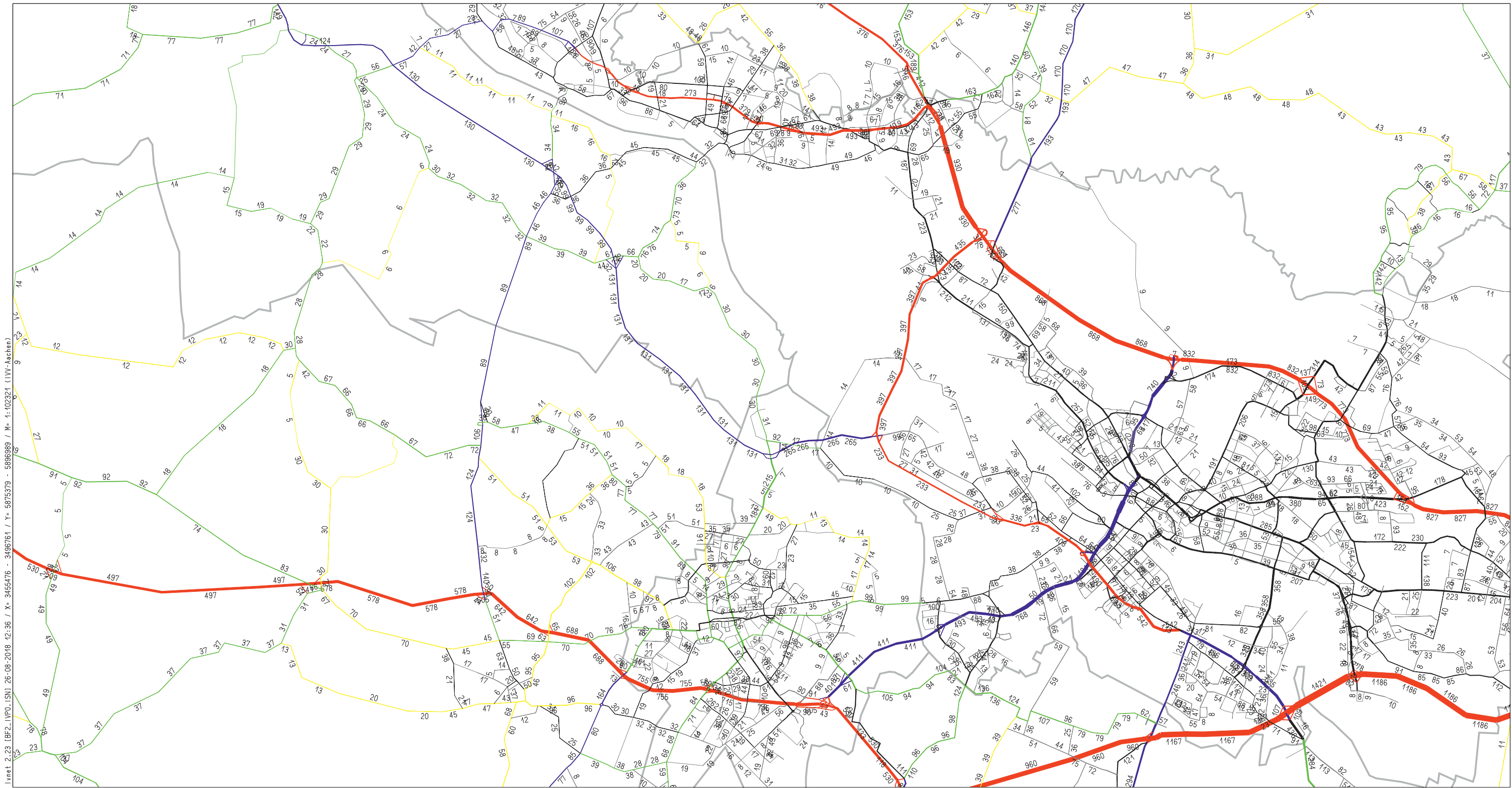


l:\net\2.23\BF2\_VU B 212n\_SQ-Fall 2015; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 28.06.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

BF2 - VU B 212n, SQ-Fall 2015; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 28.06.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

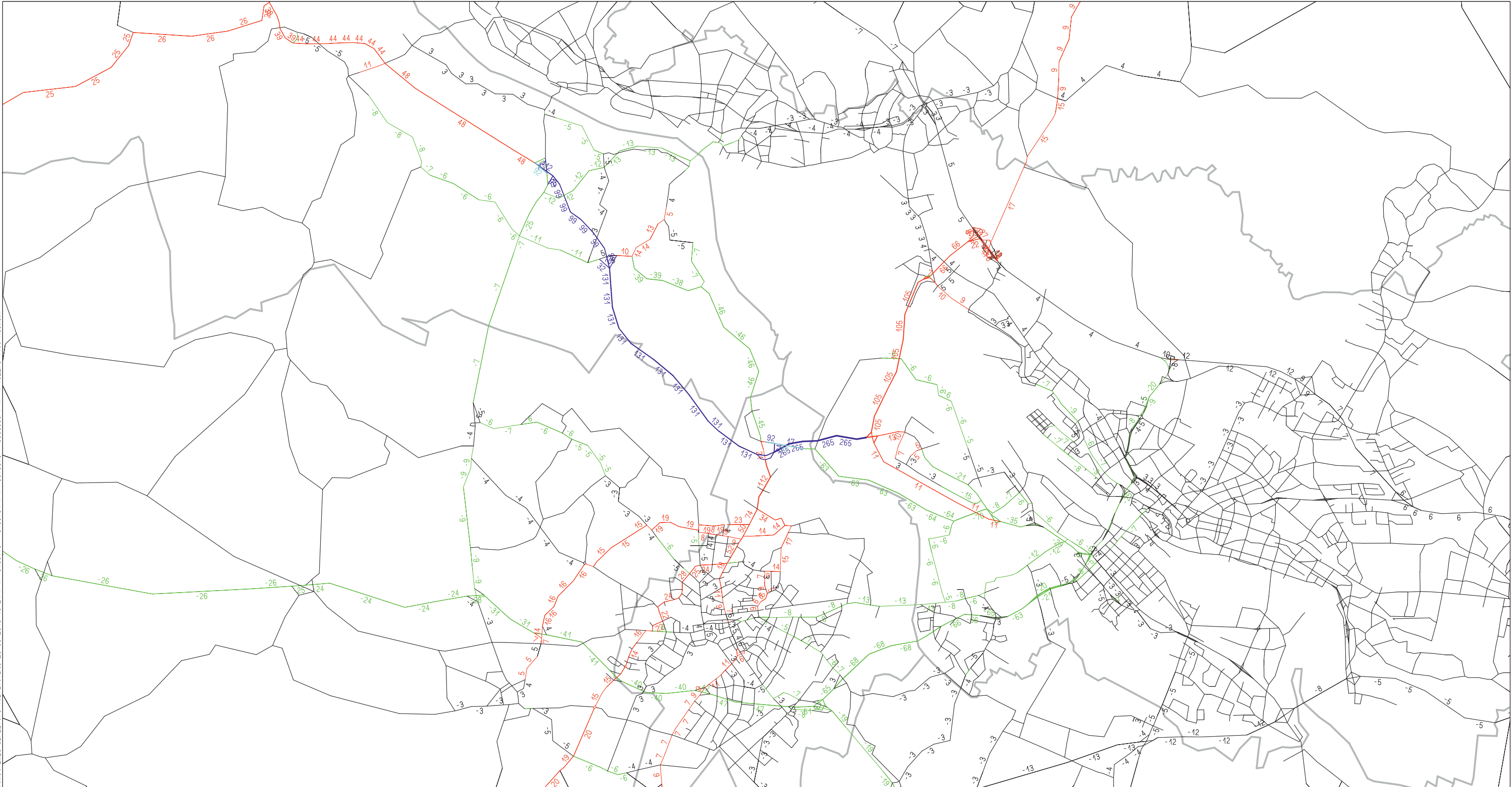


BF2 - VU B 212n. Bezugsfall / Prognose-Null-Fall B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 21.08.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

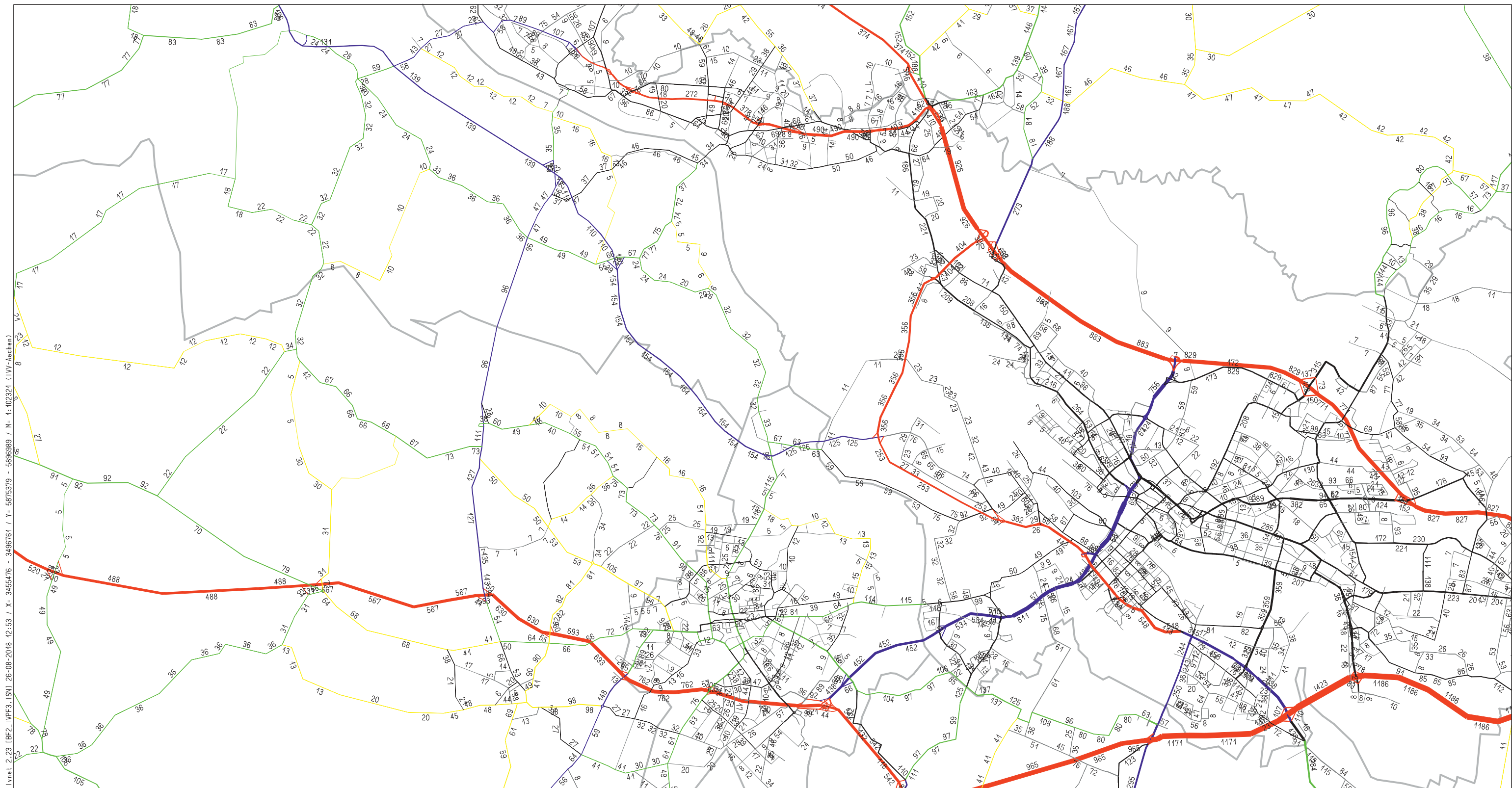


lfnet 2.23 lfB2 lfVPO lfSN 26-08-2018 12:36 / X= 3455476 - 3496761 / Y= 5875379 - 5896989 / M= 1:102321 (lfV-Aachen)  
BF2 - VU B 212n. Variante 1A, B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 22.08.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

lvnet 2.23 (BF2\_IVPO-IVBF\_T\_IDN) 26-08-2018 13:21 / X= 3455476 - 3496761 / Y= 5875379 - 5896989 / M= 1:102270 (IV-Aachen)



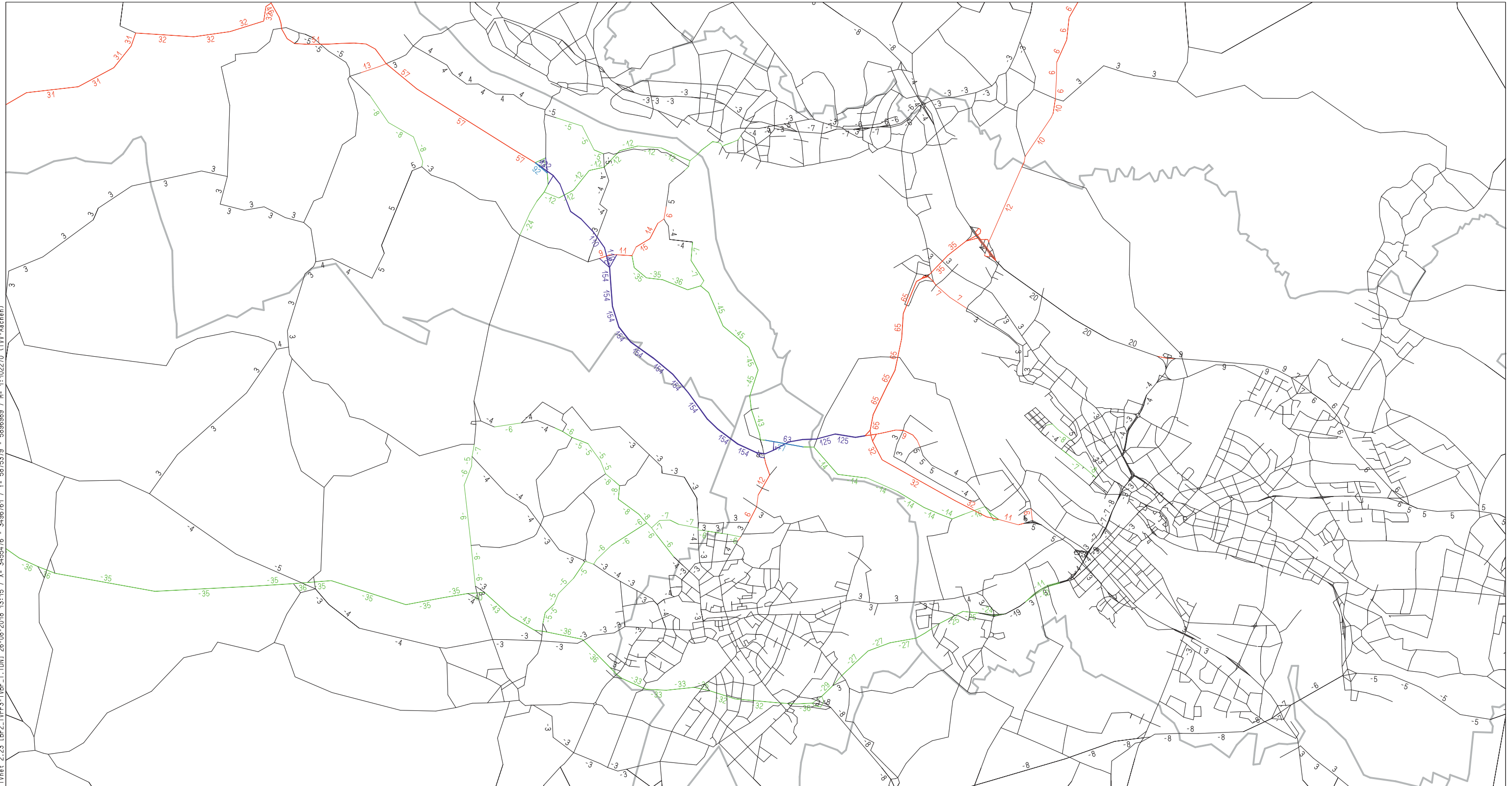
BF2 - VU B 212n, Variante 1A, B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (22.08.18); Differ. zu Bezugsf. B 212n 2030 (Bew. <3%, 500) (in 100er, o. Werte < 300)



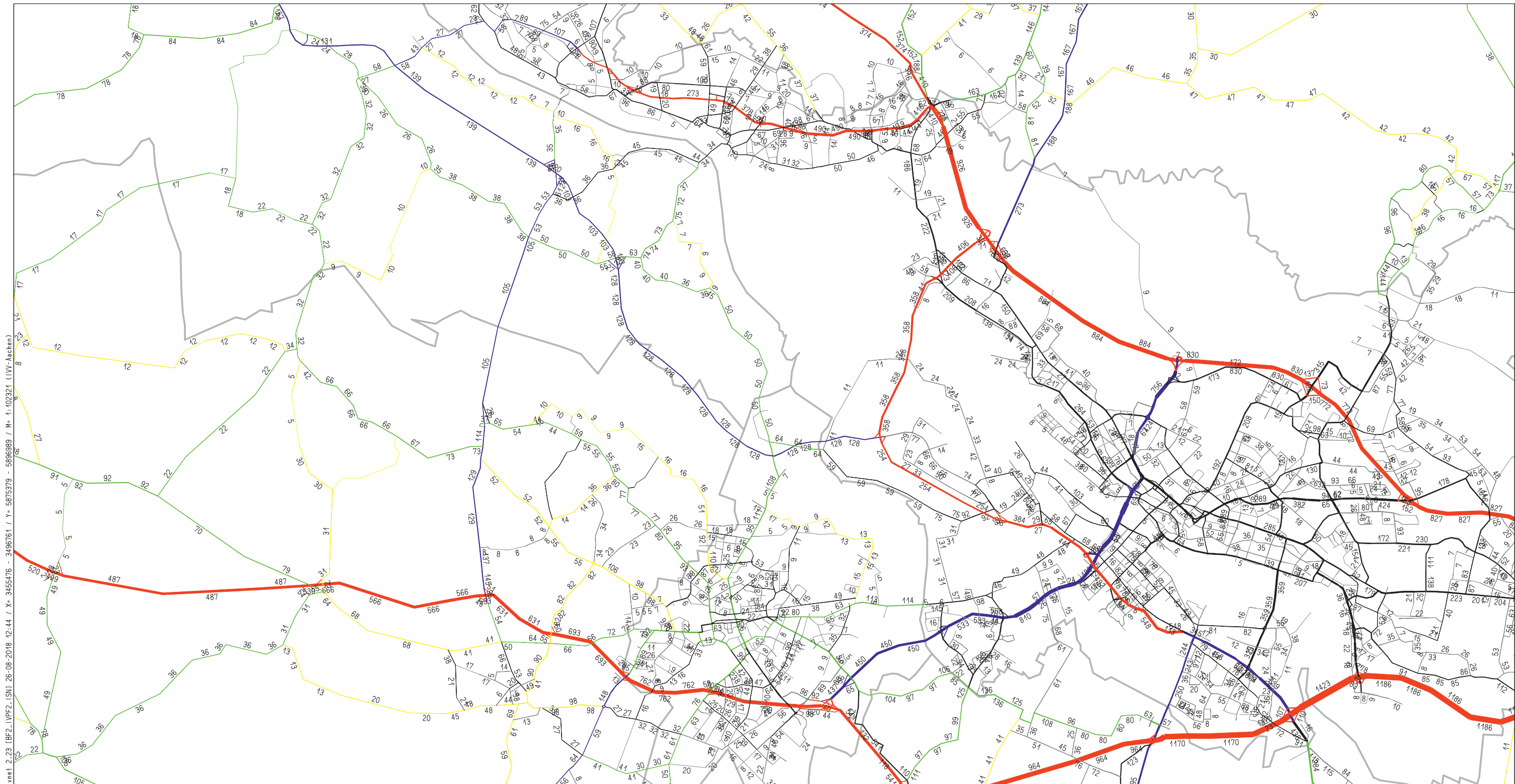
l:\net\_2\_23\Bf2\_VPF3\_LSN1\_26-08-2018\_12:53 / X= 3455476 / Y= 5875379 - 5896989 / M= 1:102321 (IW-hachen)

Bf2 - VU B 212n, Variante 1B, B 212n 2030: Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 24.08.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

lvnet 2.23 [BF2\_LVPE3-LVBE\_T\_IDM] 26-08-2018 13:15 / X= 3456476 - 3496761 / Y= 5875379 - 5896989 / M= 1:102270 (LVV-Aachen)



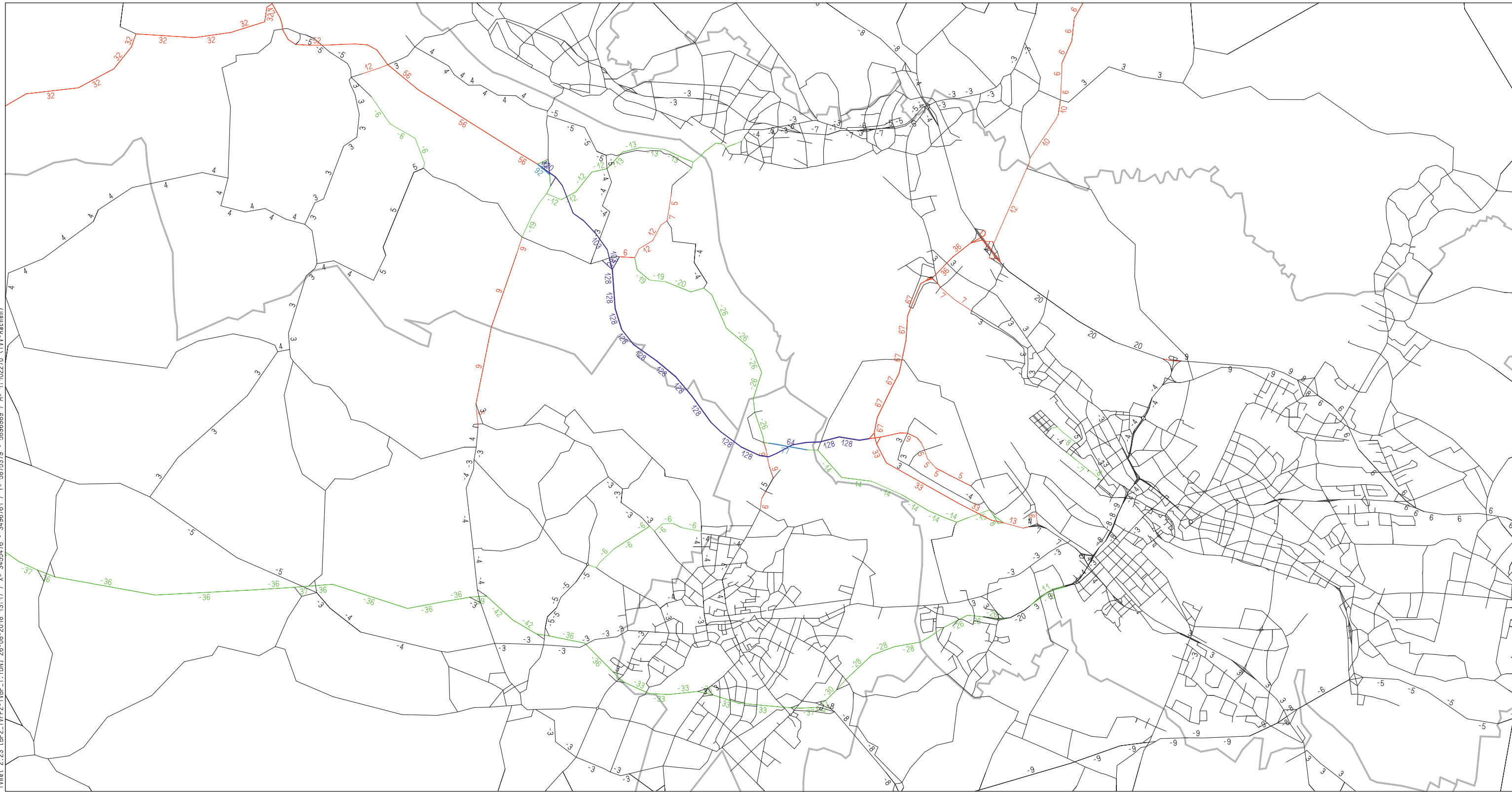
BF2 - VU B 212n, Variante 1B, B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (24.08.18); Differ. zu Bezugsf. B 212n 2030 (Bew. <3%, 500) (in 100er, o. Werte < 300)



lnvnet 2.23 [BF2\_LVPE2\_LSN] 26-08-2018 12:44 / X= 3455476 - 3496761 / Y= 5875379 - 5896989 / M= 1:102321 (11W-Aachen)

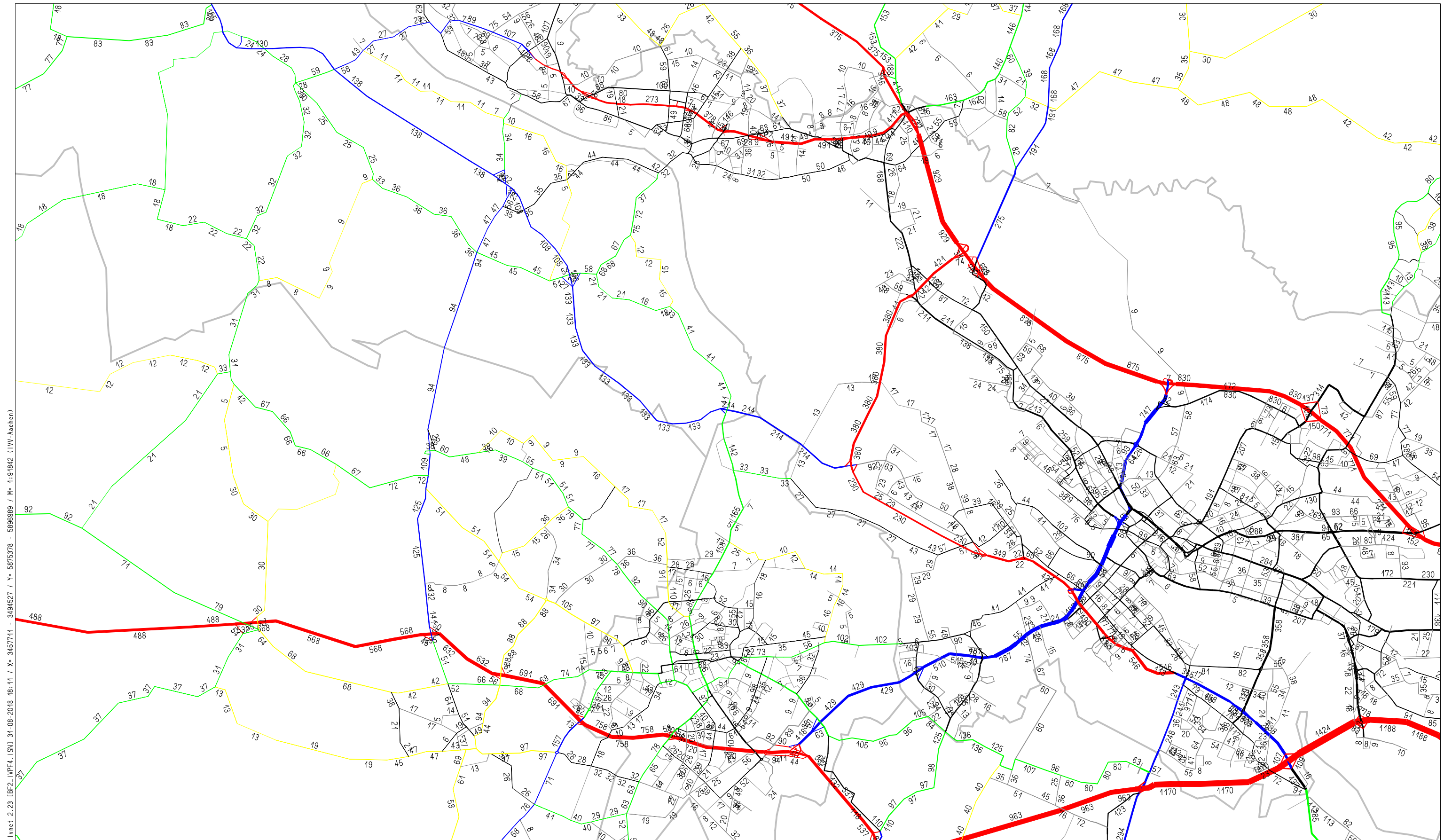
BF2 - VU B 212n, Variante 1C, B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 23.08.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

lvnet 2.23 (BF2-IVPE2-IVBF\_I.IDN1 26-06-2018 13:17 / X= 3455476 - 3496761 / Y= 5875379 - 5896989 / M= 1:102270 (LV-Aachen)



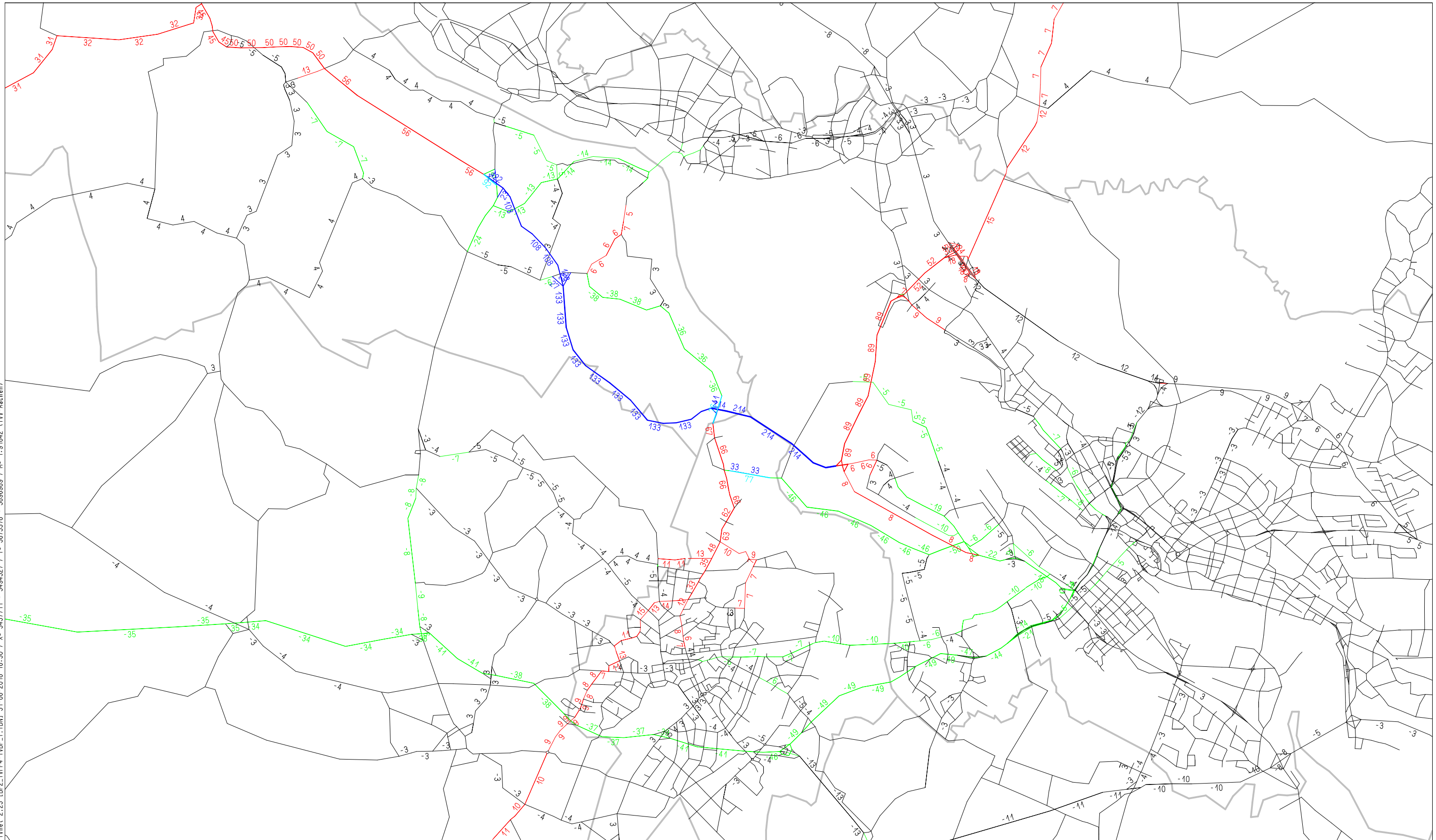
BF2 - VU B 212n, Variante 1C, B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (23.08.18); Differ. zu Bezugsf. B 212n 2030 (Bew. <3%, 500) (in 100er, o. Werte < 300)





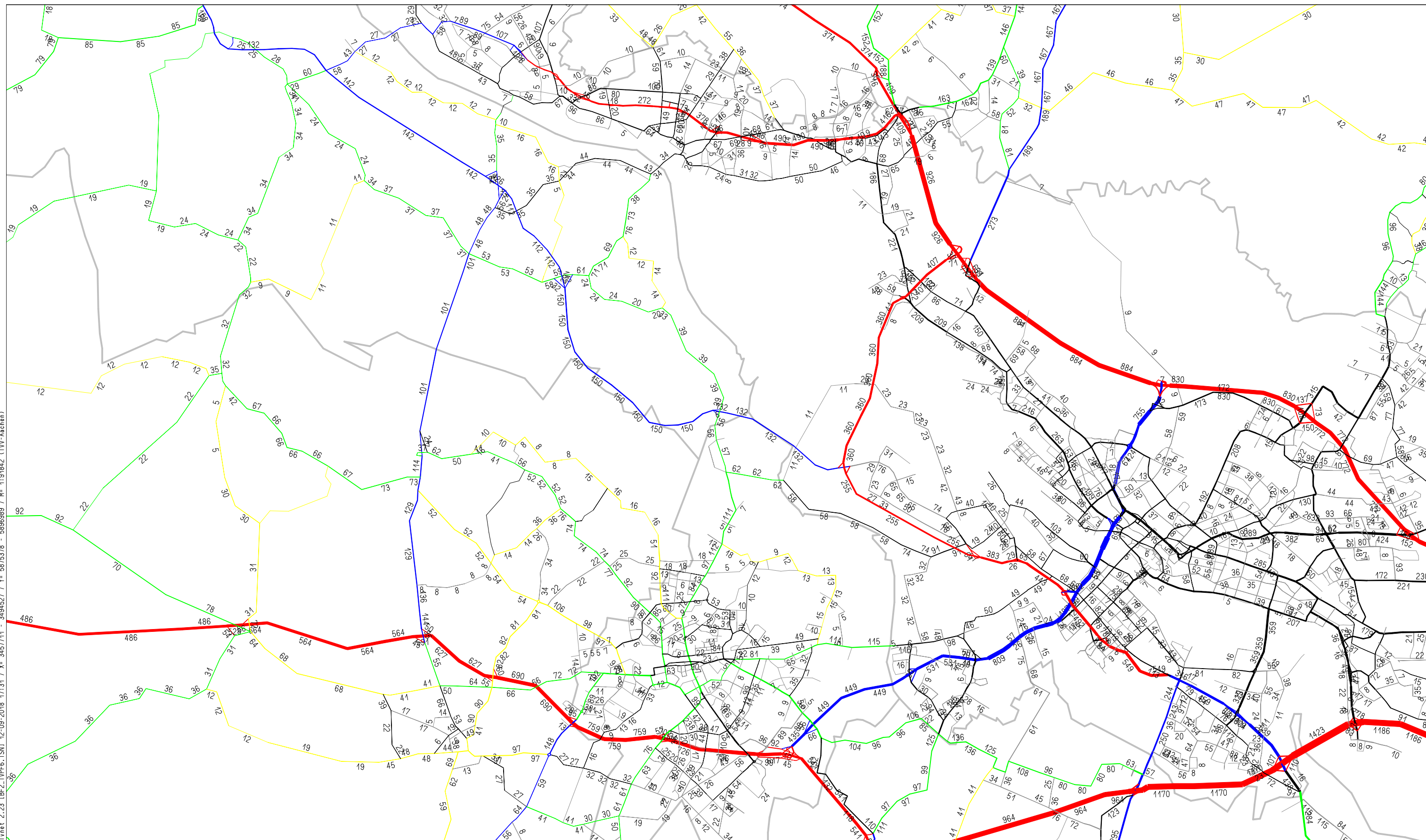
l:\net\2.23\BF2\_VUPF4\_ISN1\31-08-2018\_18:11 / X= 34577114 - 3494527 / Y= 5875378 - 5896989 / M= 1:91842 (UV-Achten)

BF2 - VU B 212n. Var 2A/3A B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 31.08.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

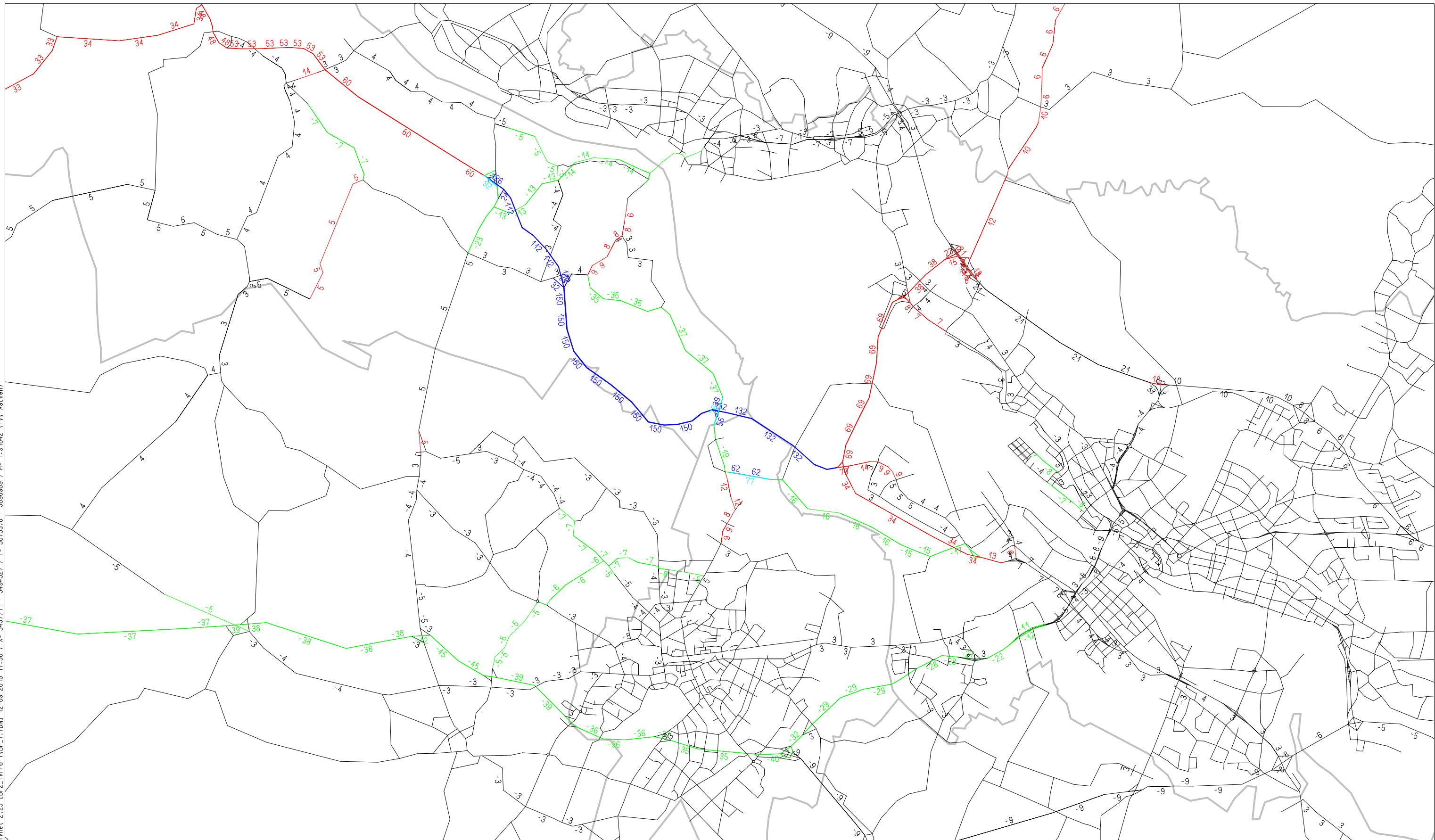


BF2 - VU B 212n. Var 2A/3A B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (31.08.18); Differ. zu Bezugsf. B 212n 2030 (Bew. <3%, 500) (in 100er. o. Werte < 300)

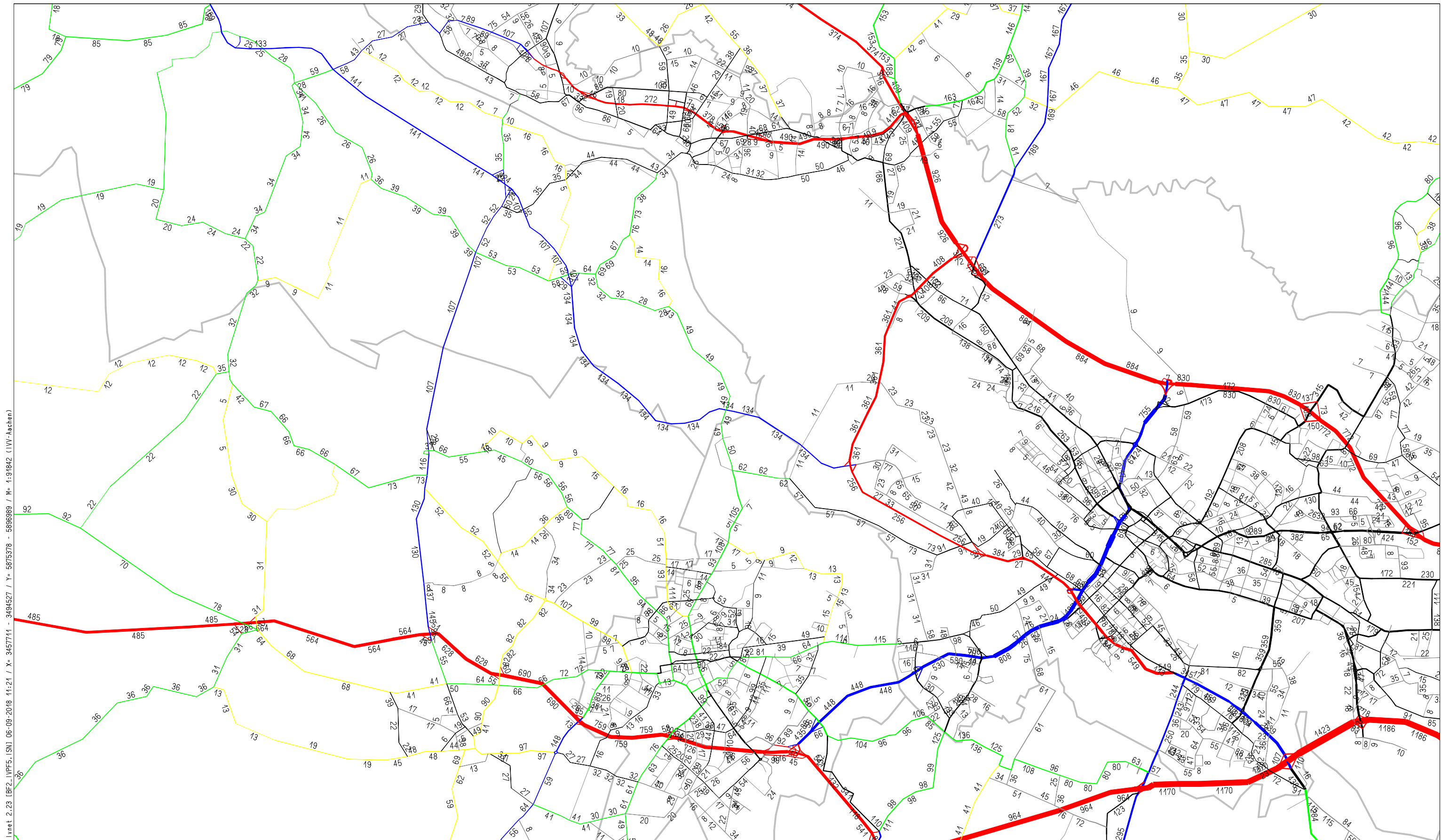
l:\net\2.23\BF2\_VPF6\_ISN1\_12-09-2018\_17:31 / X= 34577114 - 3494527 / Y= 5875378 - 5896989 / M= 1:91842 (UV-Achten)



BF2 - VU B 212n. Var 2B/3B B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 12.09.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

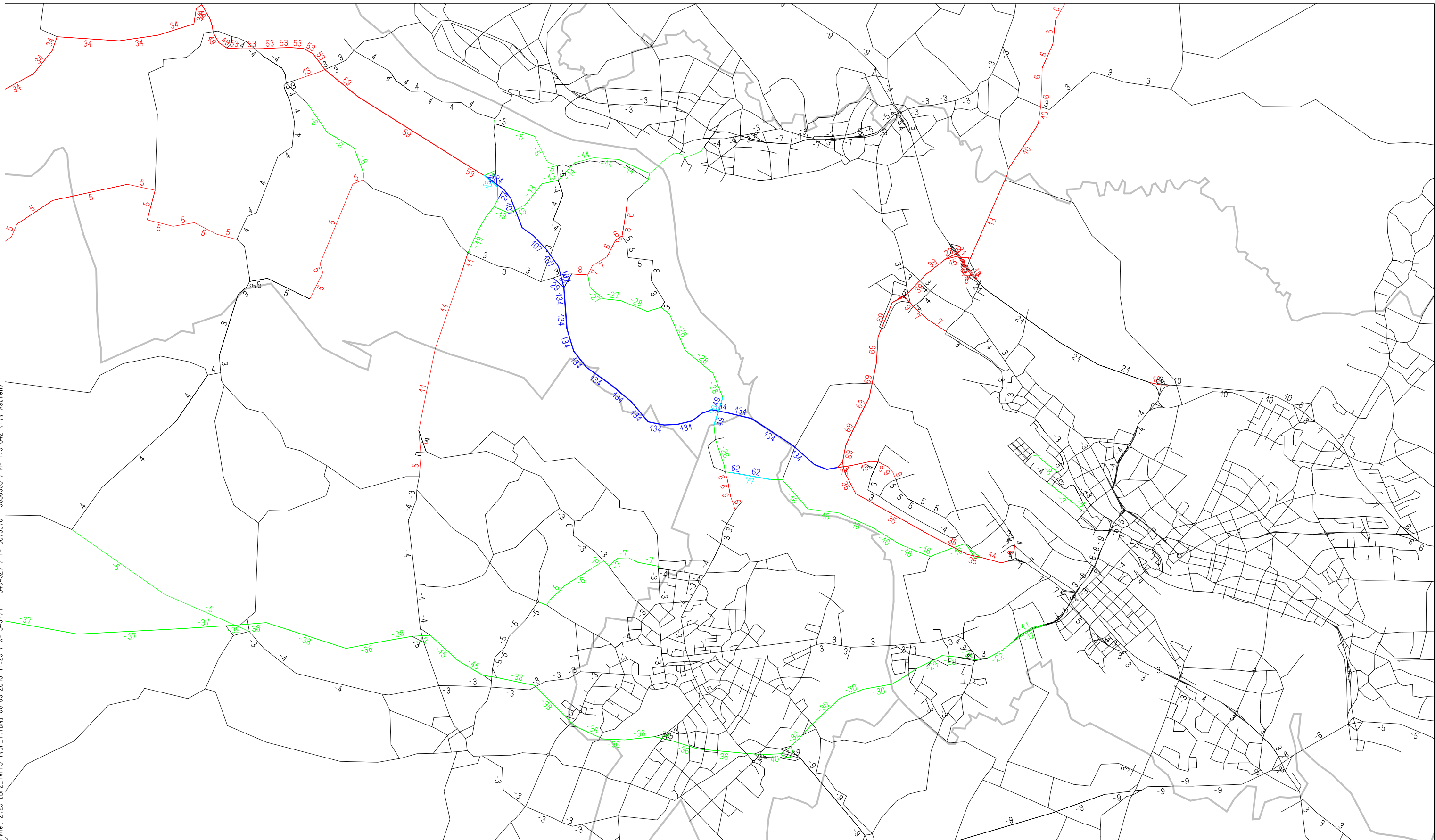


BF2 - VU B 212n. Var 2B/3B B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (12.09.18); Differ. zu Bezugsf. B 212n 2030 (Bew. <3%, 500) (in 100er. o. Werte < 300)



BF2 - VU B 212n. Var 2C/3C B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (Stand: 06.09.2018) (in 100er, ohne Werte < 500)

l:\net\2.23 EB2-IVBF5-IVBF-I.DNI\06-09-2018 11:29 / X= 3457711 - 3494527 / Y= 5875378 - 5896989 / M= 1:91842 (IV-Nachem)



BF2 - VU B 212n. Var 2C/3C B 212n 2030; Kfz-Belastungen am mittleren Werktag [Kfz/Tag] (06.09.18); Differ. zu Bezugsf. B 212n 2030 (Bew. <3%, 500) (in 100er. o. Werte < 300)