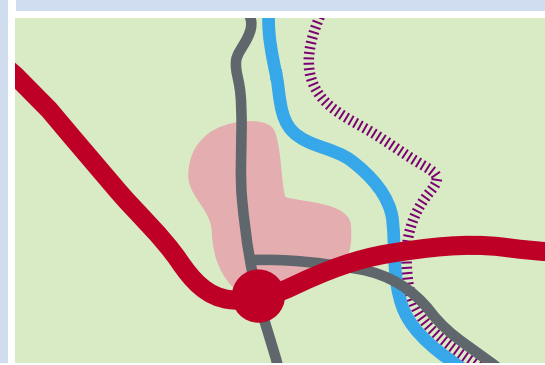
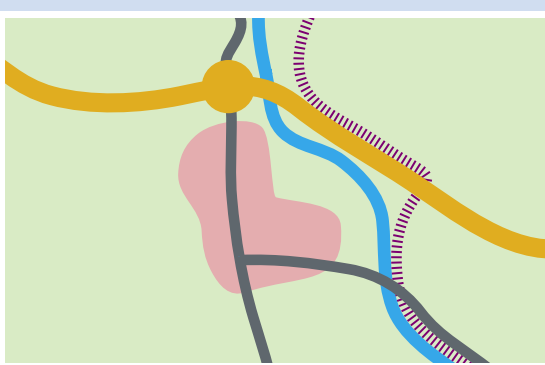
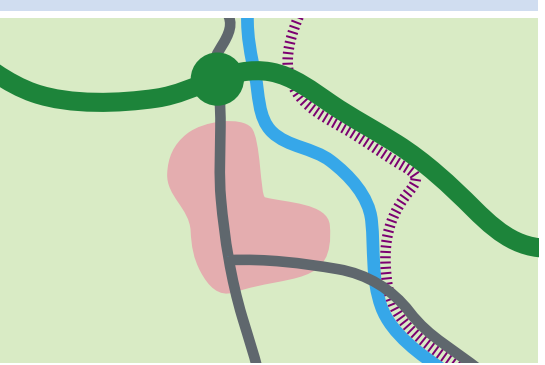
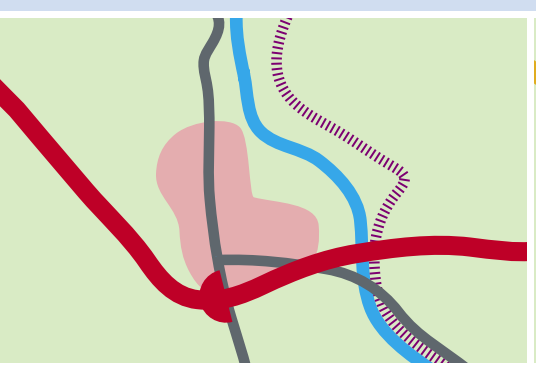

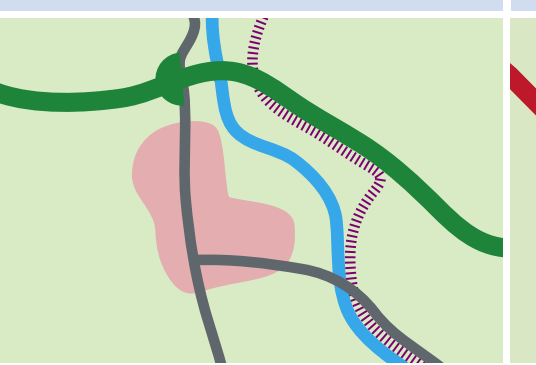

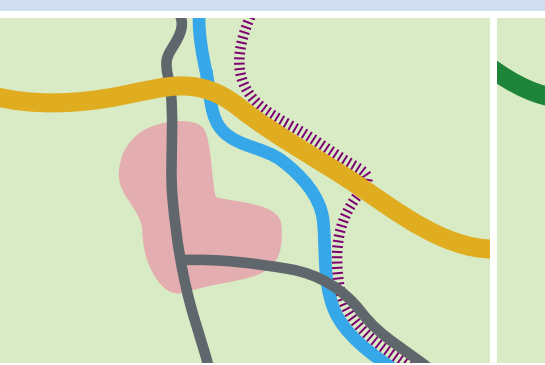
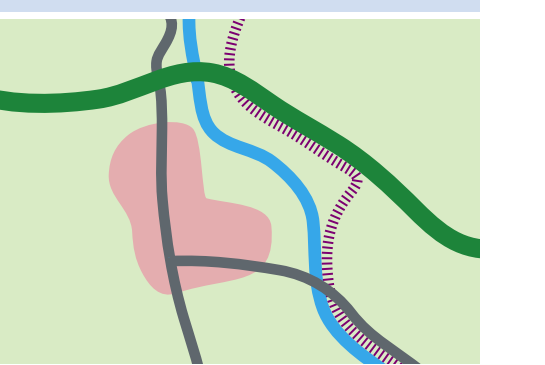


DER NUTZEN DER B 212N



					Vollanschluss der L 875						halber Anschluss der L 875						ohne Anschluss der L 875					
																						
Ziel	Kriterium	Definition Einflussgröße	Bewertungseinheit	Bewertungs-systematik	1A		2A		3A		1B		2B		3B		1C		2C		3C	
					Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung	Wirkung	Bewertung
Nutzen	ausgewählte Nutzen	Betriebskosten (gewerblich)	[Teuro/a]	B	25.630	++	13.093	O	13.093	O	19.771	+	8.605	-	8.605	-	6.483	-	6.175	-	6.175	-
		Reisezeitnutzen (privat)	[Teuro/a]	B	24.618	++	16.576	+	16.576	+	20.134	++	9.805	-	9.805	-	9.479	-	7.963	-	7.963	-
		Verkehrssicherheit	[Teuro/a]	B	3.414	++	1.977	O	1.977	O	2.149	O	1.963	O	1.963	O	958	-	1.158	-	1.158	-
		Abgasbelastungen	[Teuro/a]	B	1.121	++	441	-	441	-	1.028	++	417	-	417	-	244	--	292	-	292	-

Vorgehensweise bei der Berechnung

Die Kfz-Belastungen wurden im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Neubau B 212n Harmenhausen – Bremen mit Hilfe des Bremer Verkehrsmodells ermittelt. Es wurden für den Bezugsfall B 212n 2030 (BF) und die sechs Varianten 1A bis 2C/3C der Neubaustrecke der B 212n zwischen Harmenhausen (L 875) und Bremen (A 281) Berechnungen für die Kfz-Belastungen des mittleren Werktages (Mo – Fr) durchgeführt. Die unterschiedlichen Kfz-Belastungen der sechs Varianten werden durch die unterschiedliche Trassenlage der B 212n und die unterschiedliche Verknüpfung mit der L 875 hervorgerufen. Die Verkehrsprognose kennt nur 6 (statt der 9) Varianten, weil die Lage der beiden Nordvarianten nahezu identisch ist, sodass diese die gleichen Verkehrsbelastungsdaten haben.

Der Bezugsfall B 212n 2030 dient als Vergleichsfall. Er beinhaltet die bis zum Jahr 2030 geplanten und aus heutiger Sicht als wahrscheinlich realisiert anzusehenden Maßnahmen für den Untersuchungsraum bzw. die Region in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehrsinfrastruktur, Verhaltensveränderungen, Wirtschaftsverkehrswachstum sowie Fernverkehr. Der Bezugsfall B 212n 2030 beinhaltet aber noch nicht den Neubau der B 212n zwischen Harmenhausen und Bremen.

Die Nutzenbetrachtung erfolgt mit Hilfe des für den Bundesverkehrswegeplan für das Jahr 2030 (BVWP

2030) entwickelten Bewertungsverfahrens. Die Verkehrsbelastungen werden als Eingangsdaten genutzt und der Nutzen in Euro ermittelt. »Teuro/a« oben in der Tabelle bedeutet »Tausend € pro Jahr«. In dem Bewertungsinstrumentarium sind die verwendeten Kostensätze (z.B.: €/h, €/km, typgruppenspezifische Unfallkostenraten etc.) hinterlegt. Ebenso sind die für die Bewertung relevanten Streckeneigenschaften (z.B.: Leistungsfähigkeitskennwerte, Zuordnung als Innerortsstrecke, Straßen- und Raumkategorie, Ganglinientyp etc.) über das Netzmodell der Bundesfernstraßenplanung (NEMOBFStr) hinterlegt.

Die Angaben zu den Nutzenkomponenten (oben in der Tabelle) sind immer die Veränderungen der jeweiligen Variante (V) gegenüber dem Bezugsfall B 212n 2030 (BF). Die Berechnung des Nutzens erfolgt für alle hier betrachteten Nutzenkomponenten für alle Wirkungsstrecken, also ab einer Änderung der Verkehrsbelastung gegenüber dem Bezugsfall (BF-V) von einem Kfz/Tag.

Vier wichtige Nutzen werden betrachtet

Insgesamt werden für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP 2030) vierzehn einzelne Nutzen betrachtet. Aufgrund der Erfahrungen bei den Bewertung für die Maßnahmen des BVWP 2030 zeigt sich, dass der Gesamtnutzen hauptsächlich von den Nutzenkomponenten, die aus Zeitvorteilen resultieren, gespeist wird. Dies sind die Nutzenkomponenten NB2a – Betriebsführungskosten (Personal) und wei-

tere als Teil des Nutzens »Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr (NB)« – in der Tabelle kurzgefasst als »**Betriebskosten (gewerblich)**« – und NRZ – Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr – in der Tabelle kurzgefasst als »**Reisezeitnutzen (privat)**« – Mit deutlichem Abstand folgt der Nutzen aus der Verbesserung der **Verkehrssicherheit** (NS) als drittstärkster Nutzen. Neben diesen drei Nutzenkomponenten mit dem größten Wirkungsbeitrag, wurde durch die NLSTBV noch die Nutzenkomponente NA – Veränderung der **Abgasbelastungen** als vierte Nutzenkomponente in die Bewertungsmatrix einbezogen.

Nutzenvergleich der Varianten

Die südliche Variante hat im Vergleich jeweils zu den gleichen Anschlussvarianten der beiden nördlichen Trassen einen größeren Nutzen. Ursächlich sind die Unterschiede bei den Zeitvorteilen, die bei den südlichen Varianten größer ausfallen. Die Trassenvarianten mit Vollanschluss weisen jeweils den größten Nutzen und die Varianten ohne Anschluss jeweils die geringsten Nutzen aus. Die Varianten mit dem Teilanschluss liegen jeweils dazwischen.

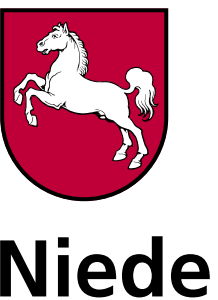
Auffällig ist, dass der Nutzen der Variante 2A/3A niedriger ist als der Nutzen der Variante 1B. Bei der Variante 2A/3A sind für die Ortsdurchfahrt Deichhausen hohe Belastungszunahmen zu verzeichnen, die bei allen anderen Varianten nicht auftreten (siehe dazu ein eigenes Plakat).

Dieser Abschnitt ist als »innerorts« eingestuft und wird damit entsprechend bewertet. Diese Zusatzbelastungen auf der Ortsdurchfahrt Deichhausen führen dazu, dass bei der Variante 2A/3A für diesen Teilabschnitt aufgrund verlängerter Reisezeiten negative Nutzen entstehen, welche den positiven Reisezeitnutzen anderer Straßen gegenüberstehen und die Summe der Nutzen bei der Variante 2A/3A reduzieren.

Auch bei den beiden Varianten mit Teilanschluss wirkt sich für die nördlichen Trassen (2B/3B) nachteilig aus, dass durch diese die Ortsdurchfahrt Deichhausen deutlich weniger entlastet wird als durch die südliche Trasse. Damit sind bei der nördlichen Trasse die Nutzenbeiträge der einzelnen Komponenten merklich geringer als bei der südlichen Trasse.

Die beiden Varianten ohne Anschlussstelle erzeugen eine sehr ähnliche KFZ-Belastung, wobei die nördliche Trasse einen leicht stärkeren Bündelungseffekt hat. Wegen der höheren Streckenauslastungen der B 212n sind die Nutzen aus der Zeitveränderung bei der nördlichen Trasse in der Tendenz etwas niedriger als bei der südlichen Trasse. Bei der nördlichen Trasse sind die Nutzen Verkehrssicherheit (NS) und Abgasbelastungen (NA) in der Tendenz etwas größer, da hier die Entlastungen in den Ortslagen leicht höher sind als bei der südlichen Trasse, was zu mehr Verkehrssicherheit und geringeren Emissionen führt.

VERKEHRSLICHE WIRKUNGEN UND DEREN NUTZEN



Verkehrliche Wirkungen der Varianten

Wirkung der durchgehenden B 212n zwischen Berne und Bremen

Durch den Bau der B 212n zwischen Harmenhausen und Bremen kommt es zur Stärkung der Bündelungswirkung aufgrund der nun durchgehenden Verbindung im Zuge der B 212n. Dies bewirkt eine Verlagerung von Verkehren von der A 28 auf die B 212n und damit verbunden auch zur Verlagerung von Verkehren von der B 75. Ebenso kommt es zur Verlagerung von Verkehren von der nördlichen L 875 auf die B 212n und damit verbunden auch zu Verlagerung von Verkehren weg von der Stromer Landstraße.

Zusätzliche Wirkung des Teilanschlusses an die L 875

Durch die Schaffung des Teilanschlusses kommt es zu weiteren Verlagerungen von Verkehren weg von der L 875 auf das Teilstück der B 212n zwischen Harmenhausen und Deichhausen. Ebenso kommt es zu Verlagerungen von Verkehren von der B 212 zwischen Harmenhausen und Bookholzberg auf das Teilstück der B 212n zwischen Harmenhausen und Deichhausen und damit verbunden auch zu leichten Verlagerungen von Verkehren von der L 867 in Bookholzberg auf die B 212n. Ebenso sind damit auch leichte Verlagerungen von Verkehren auf die nördliche L 875 in Delmenhorst verbunden.

Zusätzliche Wirkung des Vollanschlusses an die L 875

Die Verlagerungswirkung von der A 28 auf den durchgehenden Straßenzug der B 212n und damit verbunden auch die Verlagerungswirkung von der B 75 ist etwas geringer als zuvor, da das östliche Teilstück der B 212n infolge des Vollanschlusses stärker ausgelastet ist. Durch den Vollanschluss entsteht eine direkte Anbindung für das nördlichen Delmenhorst an das GVZ Bremen und insbesondere an die A 281 sowie die rechte Weserseite. Damit geht eine Verlagerung von Verkehren aus dem Bereich in Delmenhorst etwa nördlich der Bahnlinie von der B 75 und der L 887 auf die B 212n einher. Damit verbunden ist der Anstieg der Belastungen auf der L 875 im Delmenhorster Norden sowie die weitere Belastungsabnahmen auf der Stromer Landstraße. Zusätzlich entsteht eine Bündelungswirkung für Verkehre aus dem Raum südlich von Delmenhorst bis etwa zur A 1. Diese Verkehre nutzen nun auch die B 212n und die A 281, um auf die rechte Weserseite zu wechseln.

Wirkungsunterschiede zwischen südlicher und nördlicher Trasse

Die Bündelungswirkung der durchgehenden Verbindung im Zuge der B 212n ist bei der nördlichen Trasse geringfügig höher als bei der südlichen Trassenlage, da diese Trasse für die Verkehre aus dem Raum Oldenburg sowie Berne und weiter nördlich etwas direkter ist. Die Belastungen für die L 875 zwischen Harmenhausen und Deichhausen ist bei den Varianten mit Anschlussstelle bei der nördlichen Trasse höher als bei der südlichen Trasse, da die Verkehre aus Lemwerder bei der nördlichen Trasse eher auf der L 875 verbleiben, als auf die B 212n zu wechseln.

Die Ortsdurchfahrt der L 875 in Deichhausen erfährt bei der nördlichen Trasse deutlich höhere Belastungen als bei der südlichen Trasse, da die Verkehre zur B 212n durch die Ortslage von Deichhausen geführt werden, um zur B 212n zu gelangen.

Der Belastungseffekt für den Bereich nördlich der Bahnlinie in Delmenhorst ist bei der nördlichen Trasse leicht geringer als bei der südlichen Trasse, da die nördliche Trasse für die Verkehre aus dem Delmenhorster Norden weniger günstig liegt.

Veränderung der Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr (NB)

In der Nutzenermittlung werden drei Teil-Komponenten der Betriebskosten (NB) berücksichtigt. Die sich aufgrund des zu bewertenden Projektes verändernden Fahrzeiten und Verkehrsleistungen (Wegelängen) beeinflussen den Betriebskostenaufwand. Die Betriebskosten setzen sich aus den Vorhaltekosten der Fahrzeuge (NB1), den Personalkosten für Fahrer und Beifahrer im gewerblichen Verkehr (NB2a) und den Verbrauchskosten der Fahrzeuge (NB2b) zusammen. Zur Einteilung in die 5 Bewertungsklassen wurde die untere Grenze auf 0 gesetzt und die obere Grenze auf 27.500 aufgerundet. Somit ergibt sich eine Klassenweite von 5.500 Teuro/a.

Fahrzeugvorhaltekosten (NB1)

Es sind dies die Veränderung der Vorhaltungskosten für Kraftfahrzeuge aufgrund der Einsatzzeiten im Straßennetz. Im Pkw-Verkehr ist nur der geschäftliche Fahrzweck zu berücksichtigen. Die Vorhaltungskosten werden streckenfein für alle Wirkungsstrecken im Bezugsfall und für die Varianten berechnet. Aus der Differenz ergibt sich die projektbedingte Veränderung der Vorhaltekosten. Die Berechnung des Nutzens erfolgt durch Multiplikation der Fahrzeiten des gewerblichen Verkehrs mit fahrzeugspezifischen Vorhaltungskosten (€ je Fahrzeugstunde), wobei nach Fahrzeugtypen und verschiedenen Straßenkategorien differenziert wird.

Betriebsführungskosten (Personal) (NB2a)

Es sind dies die Veränderung der Personalkosten im gewerblichen Verkehr für Kraftfahrzeuge aufgrund der Einsatzzeiten im Straßennetz. (Die Zeitkosten im Privatverkehr werden in der Nutzenkomponente NRZ behandelt). Die Betriebskosten Personal werden streckenfein für alle Wirkungsstrecken im Bezugsfall und für die Varianten ermittelt. Aus der Differenz ergibt sich die projektbedingte Veränderung der Fahrzeiten. Die Nutzen werden durch Multiplikation der Fahrzeiten (Kfz-h) mit fahrzeugspezifischen Lohnkostensätzen (€/Pers.-h) differenziert nach Fahrzeugtypen ermittelt.

Betriebsführungskosten (Betrieb) (NB2b)

Es sind dies die Veränderung der Betriebskosten im Kfz-Verkehr aufgrund der Einsatzzeiten im Straßennetz. Die Betriebskosten setzen sich aus Betriebsgrundkosten (€/100km) und Energiekosten (€/Liter bzw. €/KWh) zusammen. Betriebsführungskosten werden streckenfein für alle Wirkungsstrecken im Bezugsfall und für die Varianten ermittelt. Die Betriebsgrundkosten werden durch Multiplikation der Fahrleistungen (Kfz-km) mit fahrzeugspezifischen Kostensätzen ermittelt. Die Kraftstoffkosten werden mit Hilfe geschwindigkeitsabhängiger Verbrauchswerte (vgl. Handbuch für Emissionsfaktoren, HBEFA 2013) und vorgegebener Kraftstoffpreise nach Antriebsarten differenziert ermittelt.

(Die Ermittlung der Kosten bei gas- und elektrisch angetriebenen Fahrzeugen erfolgt analog).

Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr (NRZ)

Der Nutzen entsteht aus den Veränderungen der Reisezeiten im privaten Personenverkehr (der geschäftliche Personenverkehr ist bereits in der Nutzenkomponente NB behandelt). Der Nutzen wird quantifiziert, indem die Zeitvorteile im Personenverkehr (Differenz der Fahrzeiten im Bezugsfall und bei den Varianten) mit den Zeitkosten des privaten Verkehrs (€/h) multipliziert werden. Zur Einteilung in die 5 Bewertungsklassen wurde die untere Grenze auf 0 gesetzt und die obere Grenze auf 25.000 aufgerundet. Somit ergibt sich eine Klassenweite von 5.000 Teuro/a.

Veränderung der Verkehrssicherheit (NS)

Der Nutzen entsteht aus den projektbedingten Veränderungen der Unfallkostensumme nach Realisierung des Projektes. Die Unfallkosten werden streckenfein für Bezugsfall und die Varianten berechnet, indem je Strecke typgruppenspezifische Unfallkostenraten mit den Fahrleistungen multipliziert werden (z.B. Unfallkostenrate für vierstreifige Kfz-Straße außerorts mit Mitteltrennung ohne Seitenstreifen). Die Differenz zwischen den Unfallkosten im Bezugsfall und einer Variante ergibt den projektbedingten Nutzen. Zur Einteilung in die 5 Bewertungsklassen wurde die untere Grenze auf 0 gesetzt und die obere Grenze auf 3.750 aufgerundet. Somit ergibt sich eine Klassenweite von 750 Teuro/a.

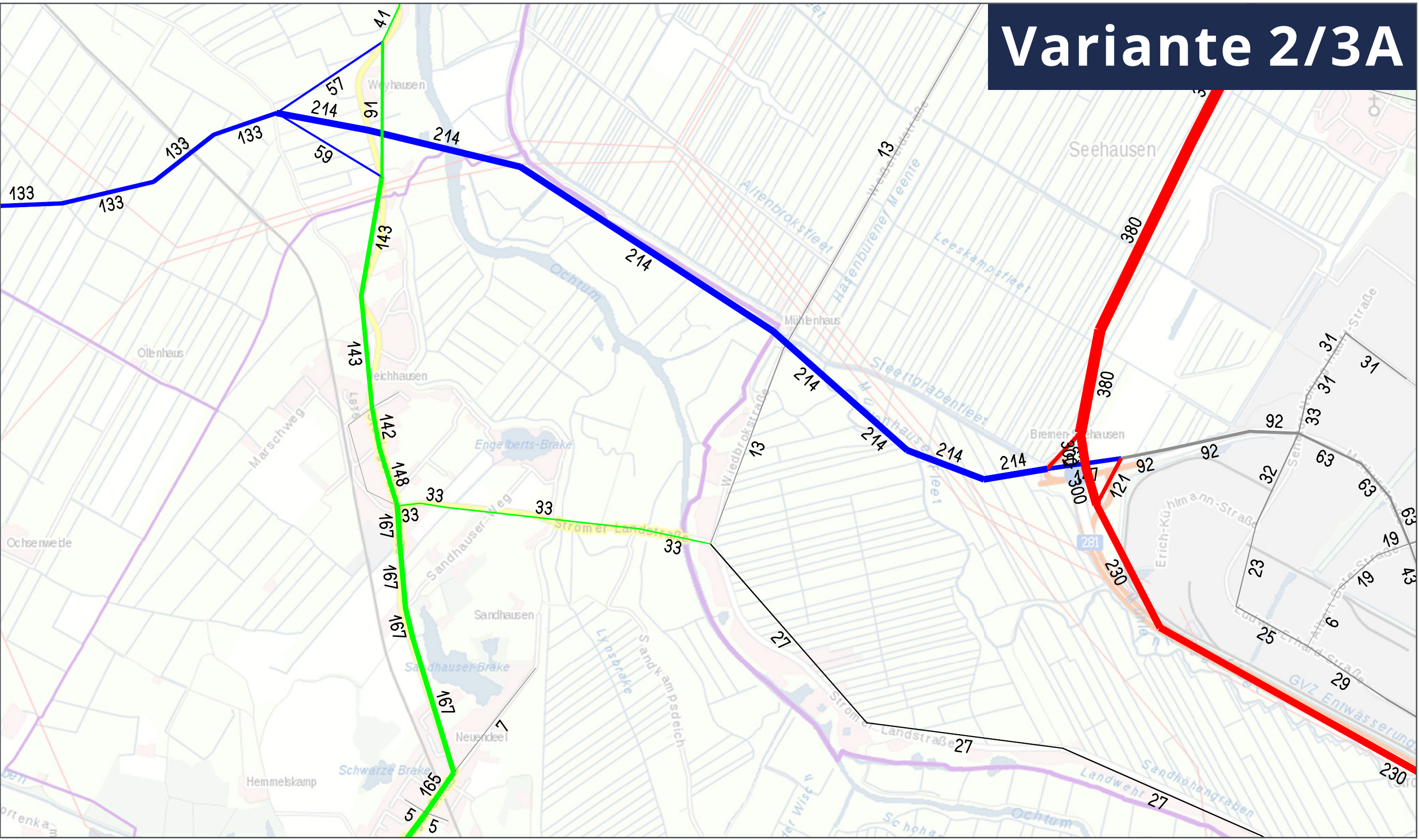
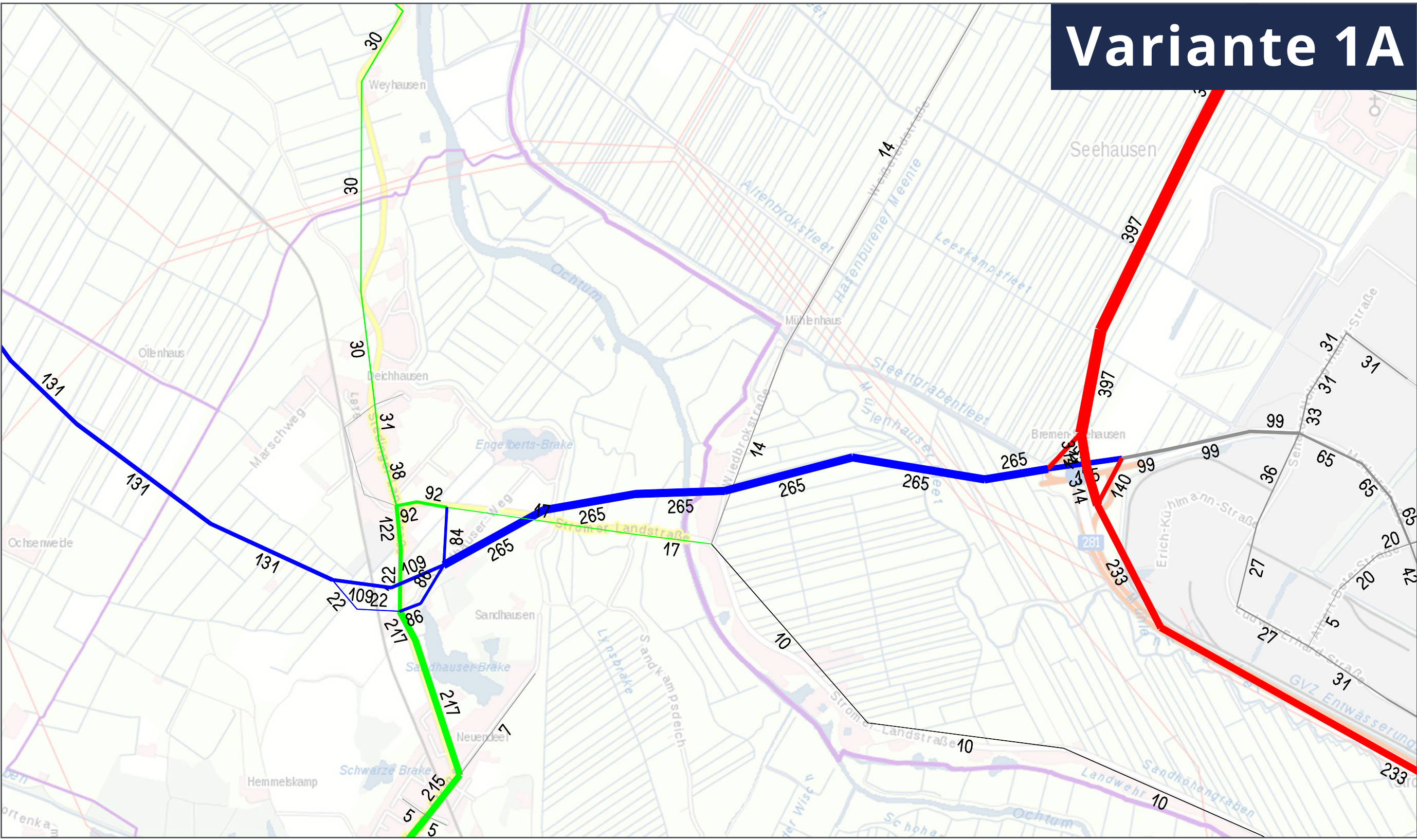
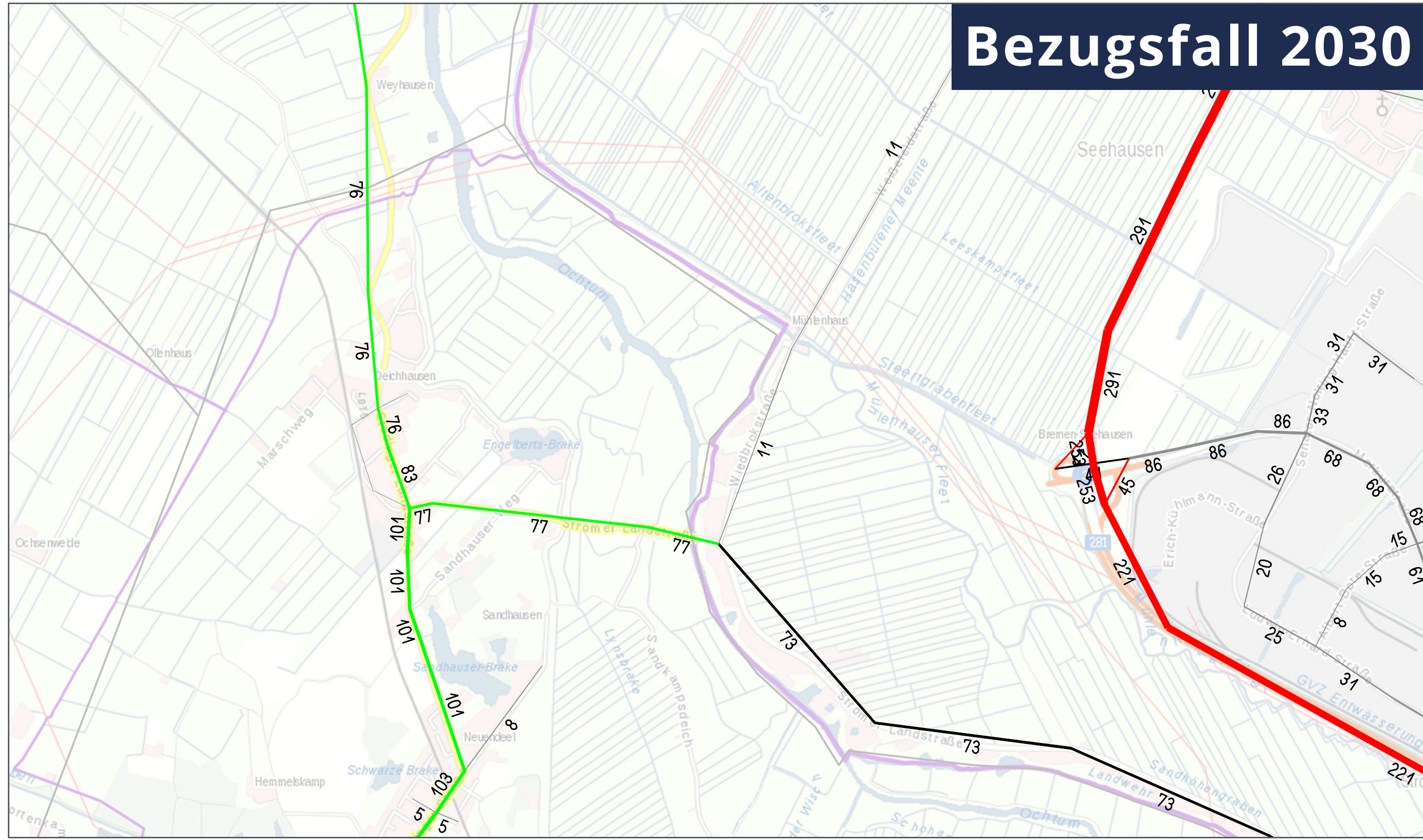
Veränderung der Abgasbelastungen (NA)

Die Nutzen bzw. Mehrkosten werden aus der projektbedingten Minderung bzw. Erhöhung Kfz-bedingter Schadstoffemissionen ermittelt. Hierbei wird differenziert nach:

- NA1: Stickoxid-Emissionen NOX
- NA2: Kohlenmonoxid-Emissionen CO
- NA3: Kohlendioxid-Emissionen CO2
- NA4: Emissionen organischer Verbindungen HC
- NA5: Partikel-Emissionen PM
- NA6: Schwefeldioxid-Emissionen SO2

Die Schadstoffemissionen CO2 und SO2 werden unmittelbar aus den Energieverbräuchen abgeleitet. Die übrigen Komponenten werden aus den Fahrleistungen der einzelnen Fahrzeugtypen unter Berücksichtigung der Verkehrszustände (flüssig, dicht, gesättigt, stop&go) für jede einzelne Stunde im Jahresverlauf berechnet. Anschließend werden die Schadstoffemissionen durch Multiplikation mit spezifischen Kostensätzen in Nutzen umgesetzt. Zur Einteilung in die 5 Bewertungsklassen wurde die untere Grenze auf 0 gesetzt und die obere Grenze auf 1.250 aufgerundet. Somit ergibt sich eine Klassenweite von 250 Teuro/a.

KFZ-BELASTUNGEN IN DEICHHAUSEN & STROM



Erläuterung

Ohne die Verknüpfung zwischen der L 875 und der B 212n bei Deichhausen werden je nach Trassenlage ca. 13.000 bis 13.500 Kfz/Tag auf der B 212n gebündelt. Es kommt zu Verlagerungen von der A 28 auf die B 212n. Dies führt zu Entlastungen auf der L 875 nördlich der Stromer Landstraße in Höhe von ca. 2.500 Kfz/Tag und auf der Stromer Landstraße in Höhe von ca. 1.500 Kfz/Tag. Für die L 875 südlich der Stromer Landstraße werden zusätzliche Verkehre in Höhe von ca. 500 Kfz/Tag bzw. 1.000 Kfz/Tag identifiziert, die die entstandenen Freiräume nutzen.

Mit dem Teilanschluss werden die Belastungsbündelung der B 212n und damit die Belastungsrückgänge auf der L 875 nördlich der B 212n weiter verstärkt. Die Entlastungswirkung für die Stromer Landstraße liegt auf dem Niveau der Varianten ohne Verknüpfung. Für die L 875 südlich der Stromer Landstraße werden zusätzliche Verkehre mit Bezug nach Berne etc. herangeführt. Bei der nördlichen Trassenführung sind die Belastungsrückgänge in der Ortslage von Deichhausen geringer als bei der südlichen Trassenführung, da bei der nördlichen Trassenlage die der B 212n zugeführten Verkehre die Entlastungswirkung wieder zum Teil reduzieren.

Durch den Vollanschluss wird die L 875 nördlich der B 212n nicht weiter entlastet. Die Stromer Landstraße wird durch den Vollanschluss sehr deutlich entlastet, da dort nur noch die örtlichen Verkehre verlaufen und die übrigen Verkehre über die B 212n geführt werden. Für die L 875 südlich der Stromer Landstraße werden in sehr deutlichem Umfang zusätzliche Verkehre angezogen und der B 212n zugeführt, um aus dem nördlichen Delmenhorst zum GVZ und insbesondere zur A 281 und die rechte Weserseite zu gelangen. Bei der nördlichen Trassenführung verlaufen erhebliche zusätzliche Verkehrsmengen durch die Ortslage von Deichhausen, da die o. g. Verkehre durch Deichhausen der B 212n zugeführt werden.

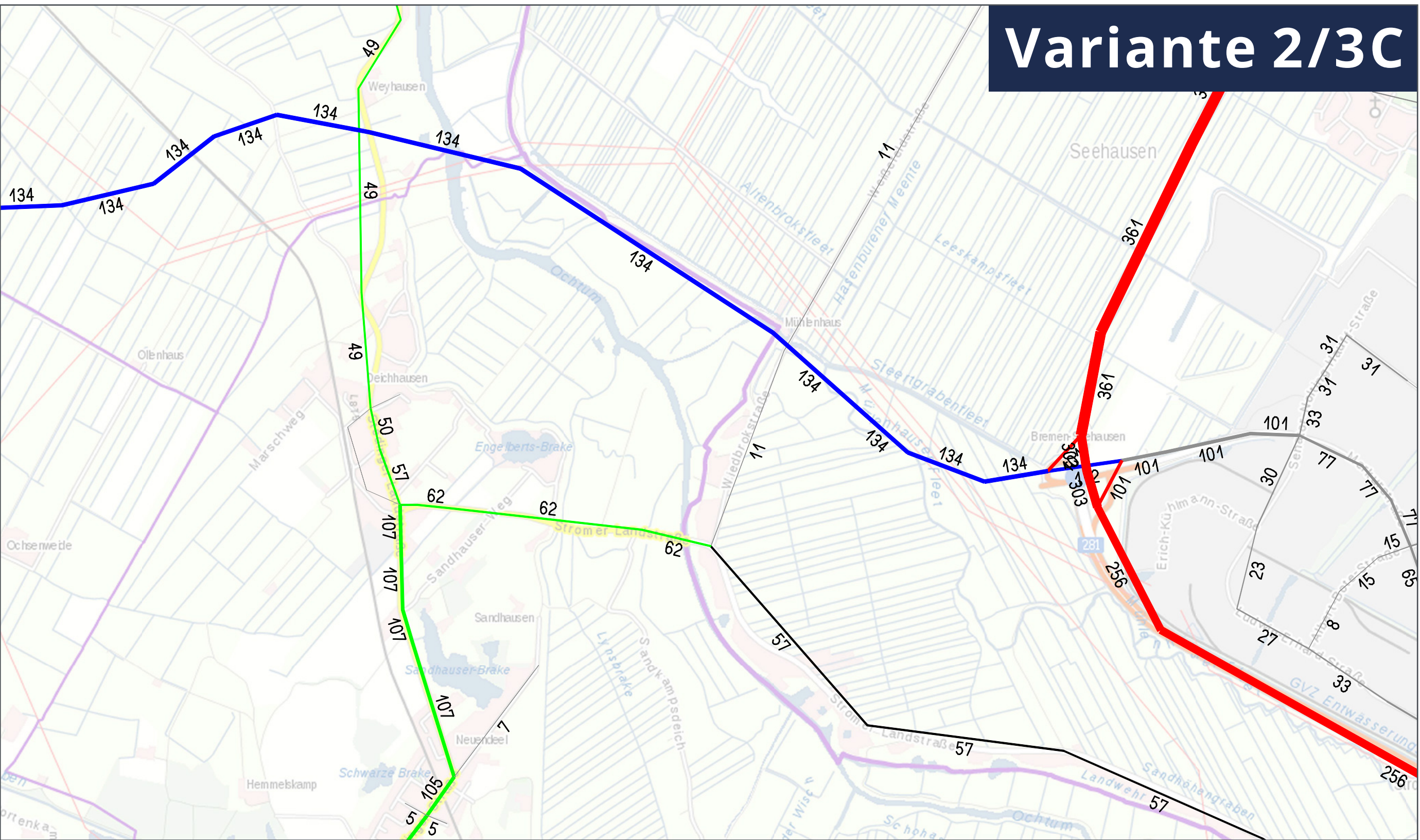
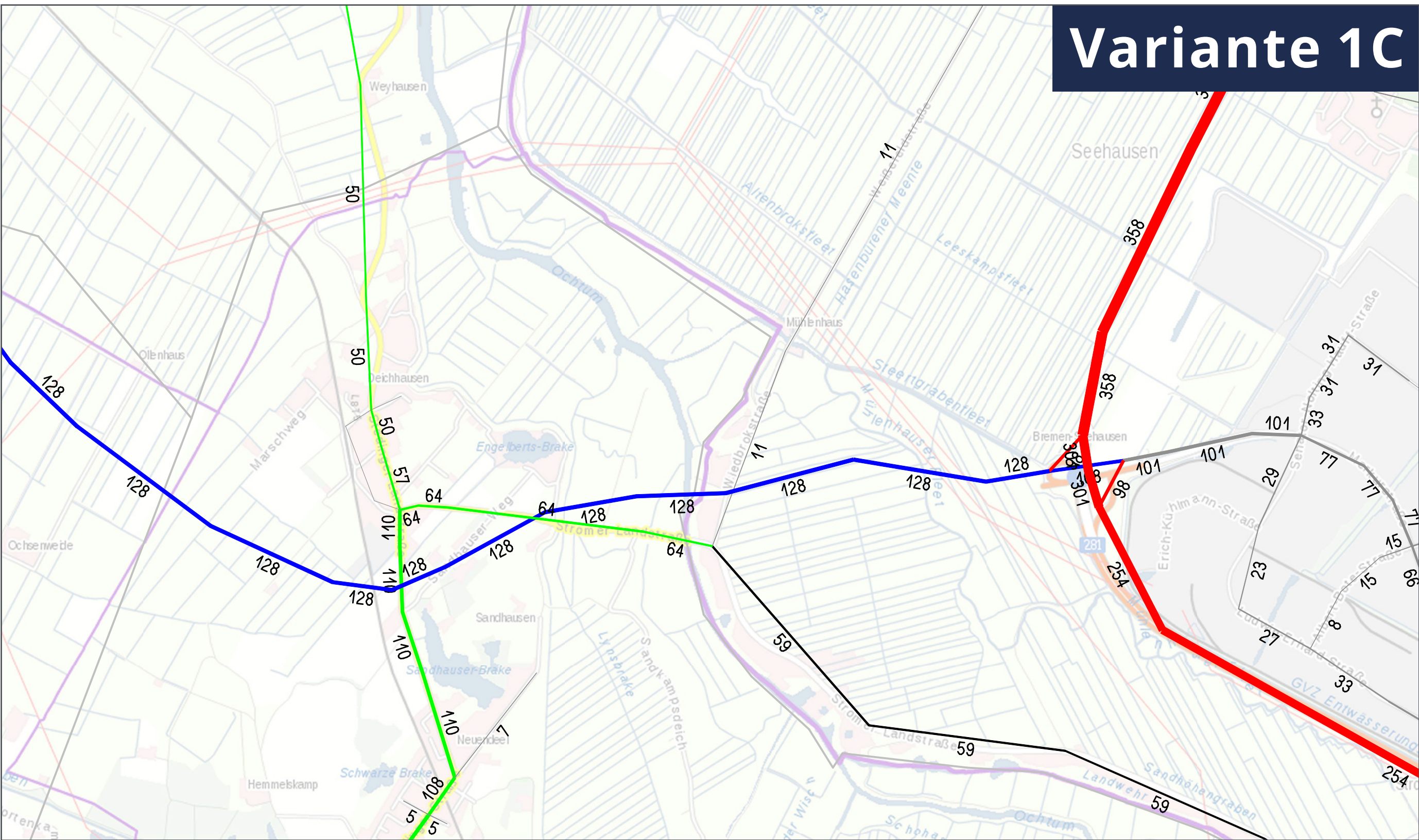
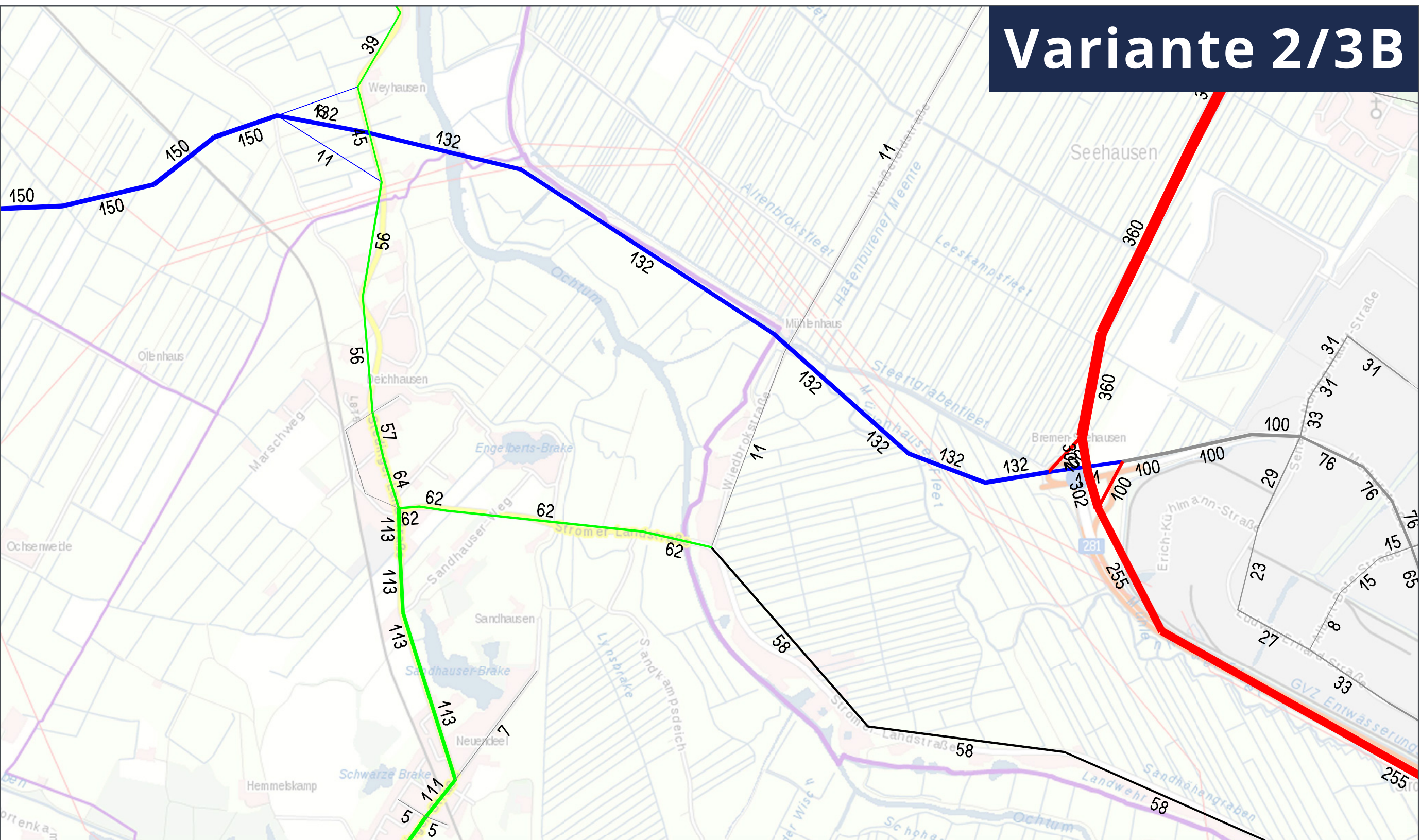
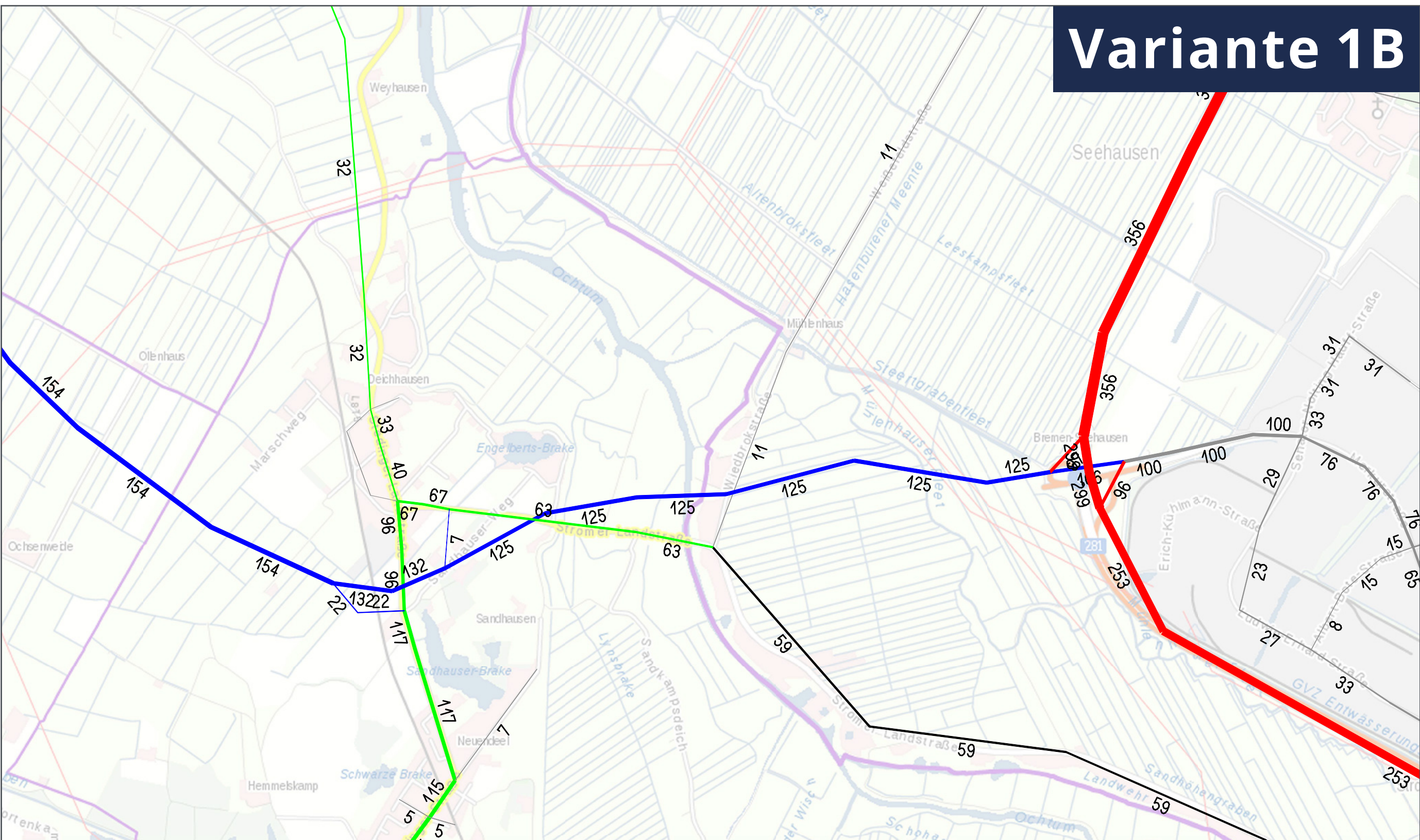
Kfz-Belastung am mittleren Werktag im untersuchungsrelevanten Straßennetz (WTV)

Art der Straße

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße
- übrige Straßen

[Kfz/Werktag]
nur Werte > 500 dargestellt und gerundet in 100er

Lesbeispiel: 789 = 78.900 Kfz/Tag



KFZ-BELASTUNG IM STRASSENNETZ



Erläuterung zu den Veränderungen für die ausgewählten 9 Querschnitte

Querschnitt 20 – L 875 Ortsdurchfahrt Altenesch

Die OD Altenesch wird durch den Bau der B 212n und deren Bündelungswirkungen bei allen Varianten entlastet. Die Entlastungswirkung wird noch vergrößert, wenn eine Verknüpfung zwischen der L 875 und der B 212n erfolgt, da die Verkehre aus diesem Raum so direkter auf die B 212n gelangen können.

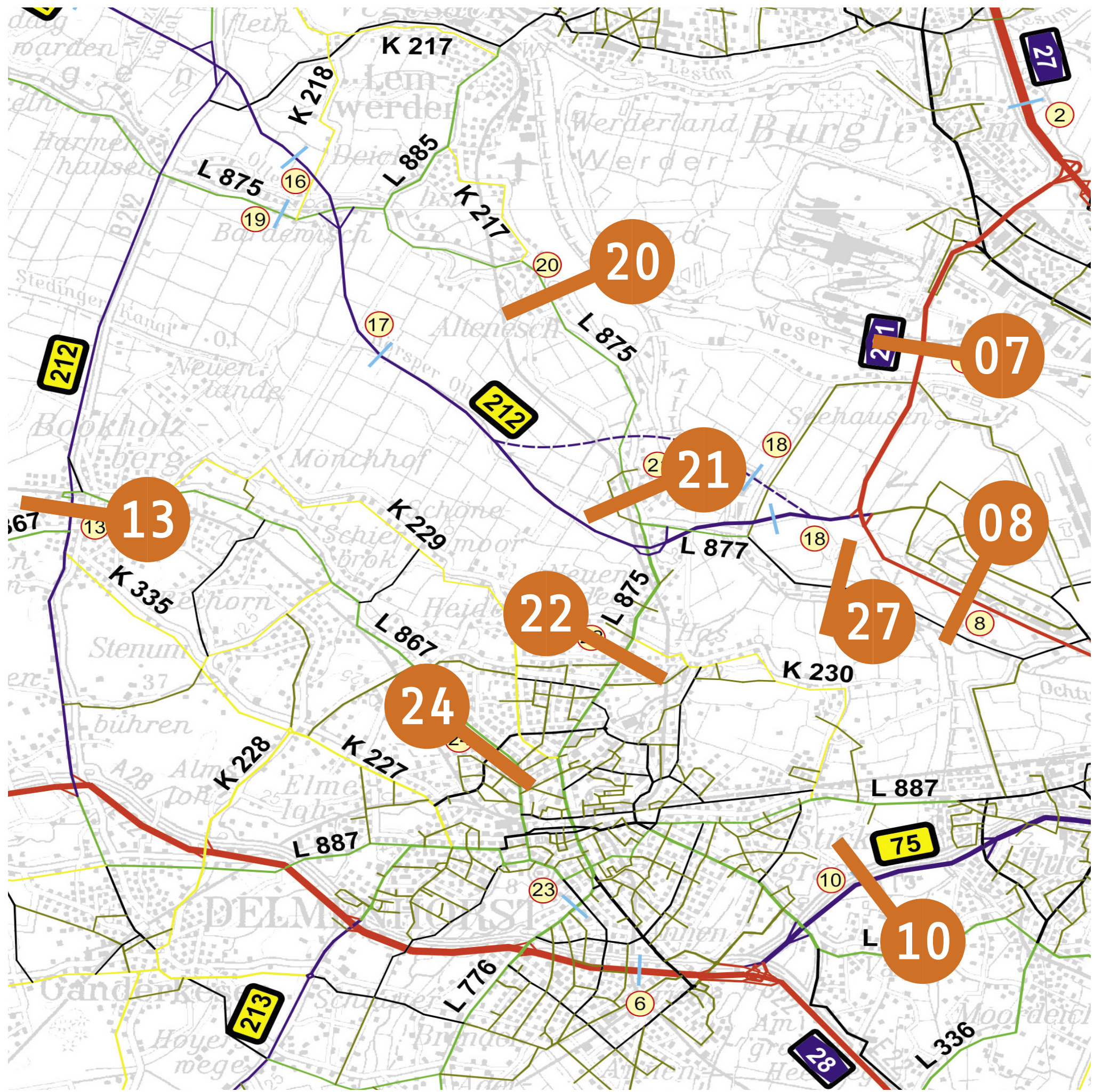
Querschnitt 13 – B 212 Ortsdurchfahrt Bookholzberg

Für die OD Bookholzberg werden bei allen sechs Varianten durch die B 212n nur sehr geringe Belastungsveränderungen hervorgerufen, da die zentrale Belastungswirkung der B 212n auf Verkehre in West-Ost-Richtung abzielt. Die Belastungswirkung in Nord-Süd-Richtung in Delmenhorst infolge der Schaffung des Vollanschlusses reicht nicht bis nach Bookholzberg.

Querschnitt 24 – Dwostraße

Bei den vier Varianten ohne Vollanschluss wird auch die Dwostraße durch den Bündelungseffekt der durchgehenden B 212n geringfügig entlastet. Die Dwostraße erfährt nur bei den beiden Varianten mit Vollanschluss sehr deutliche Belastungszunahmen, da die Verkehre aus dem Raum südlich von Delmenhorst etwa bis zur A 1 nun auch die B 212n und die A 281 nutzen, um auf die rechte Weserseite zu gelangen.

Lage der Querschnitte



Querschnitt 21 – L 875 Ortsdurchfahrt Deichhausen

Die OD Deichhausen wird bei den südlichen Trassen durch den Bau der B 212n und deren Bündelungswirkungen entlastet. Die Entlastungswirkung wird noch vergrößert, wenn eine Verknüpfung zwischen der L 875 und der B 212n erfolgt, da die Verkehre aus diesem Raum so direkter auf die B 212n gelangen können. Bei den nördlichen Varianten ist die Belastungssituation der OD Deichhausen sehr unterschiedlich. Ohne die Verknüpfung wird die OD durch den Bau der B 212n und deren Bündelungswirkungen entlastet. Bei den Varianten mit Verknüpfung wird der Verkehr durch die Ortslage von Deichhausen geführt, um zur B 212n zu gelangen. Bei der Variante 2B/3B wird dadurch die Entlastungswirkung der durchgehenden B 212n wieder reduziert. Bei der Variante 2A/3A werden aus dem nördlichen Delmenhorst so viele Verkehre der B 212n zugeführt, dass die Entlastungen überkompensiert werden und es erhebliche Belastungszunahmen in der OD Deichhausen gibt.

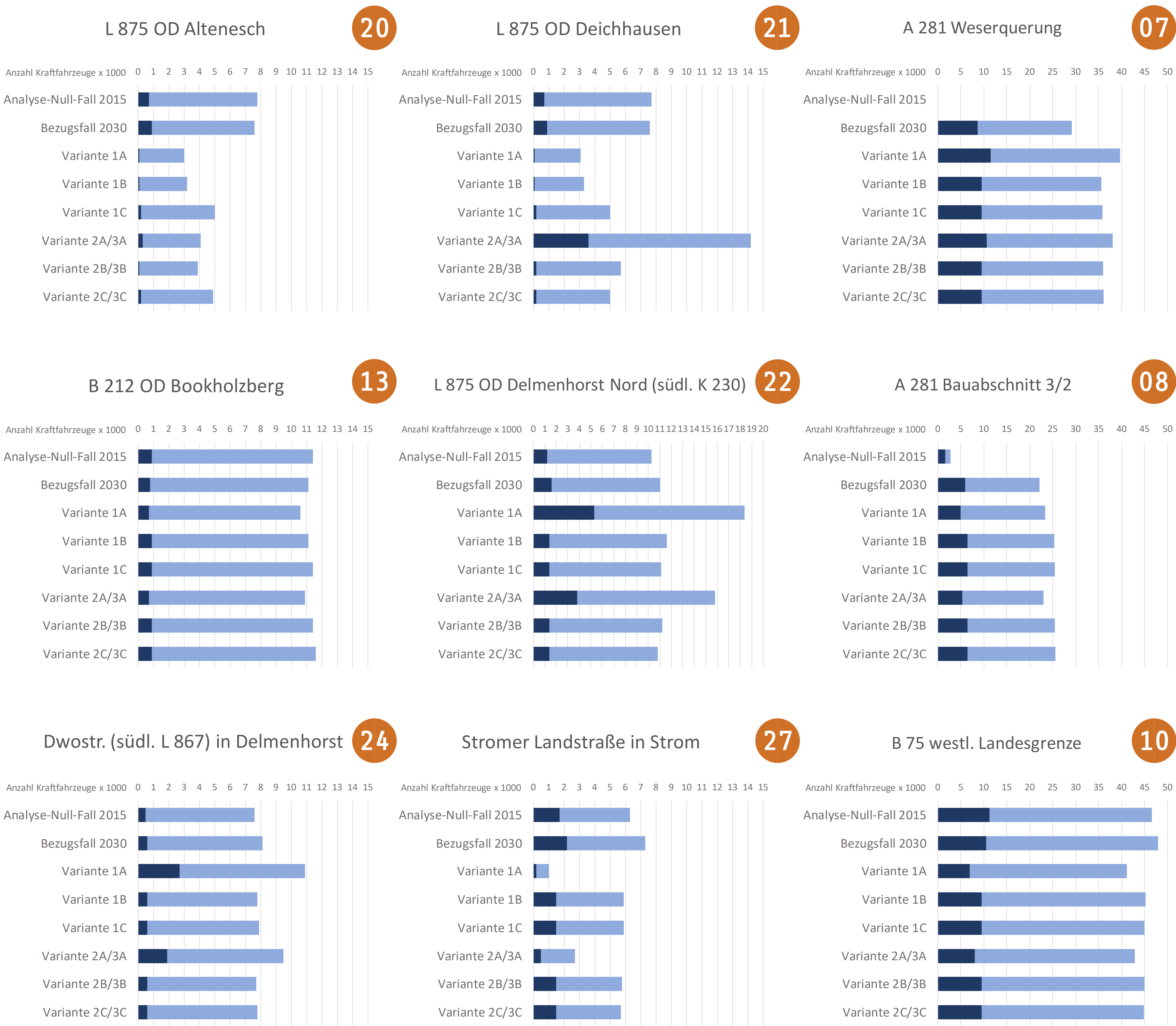
Querschnitt 22 – L 875 Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord

Bei den vier Varianten ohne Vollanschluss zeigen sich nur geringe Belastungsveränderungen. Diese beruhen auf Wechselwirkungen mit Verlagerungen von der L 867 auf die B 212n, da die B 212n nun für Fahrten in Richtung Berne verstärkt genutzt wird. Die OD von Delmenhorst-Nord erfährt jedoch bei den beiden Varianten mit Vollanschluss sehr deutliche Belastungszunahmen, da die Verkehre aus dem Raum nördlich der Bahnlinien so direkter auf die B 212n gelangen können, um dann weiter zum GVZ oder zur A 281 bzw. zur rechten Weserseite zu fahren.

Querschnitt 27 – Stromer Landstraße

Die Stromer Landstraße wird bei allen sechs Varianten durch den Bündelungseffekt der durchgehenden B 212n entlastet. Bei den beiden Varianten mit Vollanschluss sinken die Belastungen der Stromer Landstraße sehr deutlich, da dort nur noch die örtlichen Verkehre verlaufen und die übrigen Verkehre über die B 212n geführt werden.

Zeichenerklärung:



Querschnitt 7 – A 281 Weserquerung

Durch die Verbindungsfunktion der B 212n werden der Weserquerung der A 281 bei allen sechs Varianten zusätzliche Verkehre zugeführt. Bei den beiden Varianten mit Vollanschluss ergeben sich deutliche Verlagerungen von der B 75 auf die A 281 Weserquerung, da die Verkehre aus dem Delmenhorster Norden nun eine direkte Anbindung an die A 281 und die rechte Weserseite haben.

Querschnitt 8 – A 281 Bauabschnitt 3/2

Durch die Verbindungsfunktion der B 212n werden diesem Bauabschnitt der A 281 bei allen sechs Varianten zusätzliche Verkehre zugeführt.

Bei den vier Varianten mit Verknüpfung ist diese Belastungswirkung noch verstärkt, da nun auch lokale Verkehre direkt der A 281 zugeführt werden können.

Querschnitt 10 – B 75 westl. Landesgrenze

Die B 75 auf Höhe der Landesgrenze wird bei allen sechs Varianten leicht entlastet. Bei den beiden Varianten mit Vollanschluss kommt es zu weiteren Belastungsabnahmen, da die Verkehre aus dem Raum nördlich der Bahnlinien so direkter über die B 212n und die A 281 zur rechten Weserseite fahren können.