

---

**Verkehrswirtschaftliche Untersuchung – Überprüfung  
der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst  
(Stadt Delmenhorst und Teile der angrenzenden Landkreise)  
zur Verkehrsentlastung bebauter Bereiche**

---

Schlussbericht

---

September 2009

---

# Verkehrswirtschaftliche Untersuchung – Überprüfung der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst (Stadt Delmenhorst und Teile der angrenzenden Landkreise) zur Verkehrsentslastung bebauter Bereiche

- Schlussbericht -

---

**Auftraggeber:** Niedersächsische Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr  
Göttinger Chaussee 76A  
30453 Hannover

**Auftragnehmer:** SSP Consult  
Beratende Ingenieure GmbH  
Brüderstraße 53  
51427 Bergisch Gladbach

Telefon: 02204 / 92 01-0  
Telefax: 02204 / 92 01-77  
E-Mail: mail@gl.ssp-consult.de

**Ansprechpartner:** Dipl.-Ing. F. Kossmann  
Telefon: 02204 / 92 01-15  
E-Mail: kossmann@gl.ssp-consult.de

Bergisch Gladbach im September 2009

Inhalt des Berichtes	Seite
1. Ausgangslage und Ziel der Untersuchung	1
2. Datenbasis	1
3. Vergleich der Umlegungsergebnisse IVV - SSP	2
4. Verkehrssituation 2005	4
5. Netzfälle	8
6. Fortschreibung der Prognose der Verkehrsentwicklung von 2015 auf 2025	11
7. Verkehrliche Wirkungen in den einzelnen Planfällen	13
7.1 Prognosenullfall	13
7.2 Planfall 1 (optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen)	15
7.3 Planfall 2 (wie PF 1, aber ohne AS Stedinger Straße/L 875)	18
7.4 Planfall 3 (optimierte ROV-Trasse mit nördlicher Umfahrung von Deichhausen)	21
7.5 Planfall 4 (wie PF 1, mit zusätzlicher Umfahrung von Delmenhorst)	25
7.6 Planfall 5 (wie PF 1, mit zusätzlicher westlicher Umfahrung von Bookholzberg)	27
7.7 Planfall 6 (optimierte AEP-Trasse mit nördlicher Umfahrung von Deichhausen, AS Stedinger Straße nicht in/aus Richtung Bremen nutzbar)	30
7.8 Planfall 7 (optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen, AS Stedinger Straße nicht in/aus Richtung Bremen nutzbar)	32
7.9 Planfall 8 (wie PF 1, zusätzlicher BA 5 der A 281 als 2-streifige Bundesstraße)	35
7.10 Planfall 9 (wie PF 1, zusätzlicher BA 5 der A 281 als 4-streifige Autobahn)	38
7.11 Planfall 10 (wie PF 1, zusätzlich mit flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst)	41
7.12 Planfall 11 (wie PF 1, mit zusätzlicher Umfahrung von Delmenhorst und flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst)	45
8. Fazit	50

## 1. Ausgangslage und Ziel der Untersuchung

### Ausgangslage

Mit Realisierung der im Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen Vorhaben B 212 OU Berne – A 281 (Eckverbindung) und deren Verknüpfung mit der ebenfalls im Vordringlichen Bedarf ausgewiesenen A 281 ist auf den Straßen in der Region Delmenhorst mit deutlichen Verkehrsverlagerungen zu rechnen. Um bebaute Bereiche in der Region zu entlasten bzw. Mehrbelastungen möglichst gering zu halten, soll als Grundlage für ein verkehrliches Gesamtkonzept für die Region Delmenhorst eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung erarbeitet werden, in der unter Berücksichtigung der verkehrlichen Entwicklungen im Raum die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener Maßnahmenpakete ermittelt werden.

### Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wird im Westen durch den Straßenzug L 867 (nördlich Hude) / L 868 (südlich Hude) / L 871 / L 872, im Norden durch die L 149 von Neuenkirchen bis Osterholz-Scharmbeck, im Osten durch die K 9 (südlich Osterholz-Scharmbeck) / K 8 (nördlich Lilienthal) / L 154 bis A 1 (östlich Oyten) und im Süden durch einen 15 km breiten Korridor südlich der A 1 begrenzt.

## 2. Datenbasis

### Verkehrsmodell von IVV zur A 281

Grundlage für die Verkehrsuntersuchung Delmenhorst sind die Daten des Verkehrsmodells von IVV zur A 281<sup>1</sup> (VM IVV).

Aus den Arbeiten zum VM IVV stehen Daten der folgenden drei Netzzustände (aus der für die GPV zur Zeit in Bearbeitung befindlichen Untersuchung zur A 281 Weserquerung) zur Verfügung:

- Zwischenzustand 2005 (dortiger SQ-Fall)
- 2015 ohne Weserquerung der A 281 und ohne Teil B der B 212n (dortiger Prognosenullfall 2015)
- 2015 mit Weserquerung der A 281 und mit Teil B der B 212n (dortiger Planfall 2d)

Für jeden der drei Netzfälle wurden Netze und zugehörige Verflechtungsmatrizen für 2005 bzw. 2015 übergeben. Die Matrizen unterscheiden für den normalwerktäglichen Verkehr Pkw und Lieferwagen bis 2,8 t zGG, Lkw zwischen 2,8 t und 7,5 t zGG und Lkw über 7,5 t zGG.

<sup>1</sup> Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281 –  
Sonderbericht für das Raumordnungs- und Flächennutzungsplanverfahren zur B 212n Teil B;  
Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG; Dezember 2006.

## Strukturdaten

Für die Jahre 2005 und 2015 liegen Strukturdaten in der Differenzierung nach den 21 verhaltenshomogenen Gruppen, den Beschäftigten nach Branchen, den Schulplätzen, den Studienplätzen und dem Kfz-Bestand auf der Ebene der Verkehrszellen vor. Für 2025 stehen für die Fortschreibung der Verkehrsprognose Einwohnerzahlen, Erwerbstätigenzahlen, Beschäftigtenzahlen sowie Schul- und Studienplätze auf der Basis der Ortsteile in Bremen und der Gemeinden in der Region zur Verfügung.

## Sonstige Daten

Weitere Grundlagen für die Erstellung des Verkehrsmodells sind

- aktuelle Verkehrsuntersuchungen der letzten 5 Jahre in Niedersachsen und Bremen, die durch den AG zur Verfügung gestellt wurden
- Verkehrsmodell Niedersachsen (Ersteller: SSP Consult)
- die Daten der SVZ 2005 sowie
- Zählungen der Hansestadt Bremen aus den Jahren 2005 und 2006.

### 3. Vergleich der Umlegungsergebnisse IVV - SSP

#### Kompatibilität der Modell IVV- SSP

Grundsätzliche Vorgabe des AG und damit Voraussetzung für die Verkehrsuntersuchung B 212n ist die Nachbildung der Umlegungsergebnisse von IVV im Verkehrsmodell zur A 281. Um die Umlegungsergebnisse im Rahmen der Übernahme des VM IVV in den 3 Basis-Netzfällen nachzubilden, wurden deshalb die Streckenattribute an die Verfahrensparameter von VISUM angepasst. Damit können die Basis-Netzfälle weitestgehend nachgebildet werden. Geringe Abweichungen im Vergleich zu den Umlegungsergebnissen von IVV sind aus folgenden Gründen nicht zu vermeiden:

- Unterschiedliche Umlegungsprogramme: VENUS (IVV) bzw. VISUM (SSP)
- Zeitbereich:
  - bei IVV: Umlegung einer 4-h-Matrix (15-19 Uhr) und Hochrechnung der Umlegungsergebnisse auf 24 h
  - bei SSP: Umlegung einer 24h-Matrix (0-24 Uhr)
- vereinfachte Konvertierung einzelner Parameter (z.B. Parkhäuser) von VENUS nach VISUM
- Mehrfachanbindungen reagieren unterschiedlich
- unterschiedliche Umlegungsparameter (z.B. q-v-Funktionen)

In den folgenden Bildern 3.1 bis 3.3 wird die nur sehr geringe Abweichung der Umlegungsergebnisse zwischen beiden Modellen für die 3 Basis-Netzfälle deutlich.

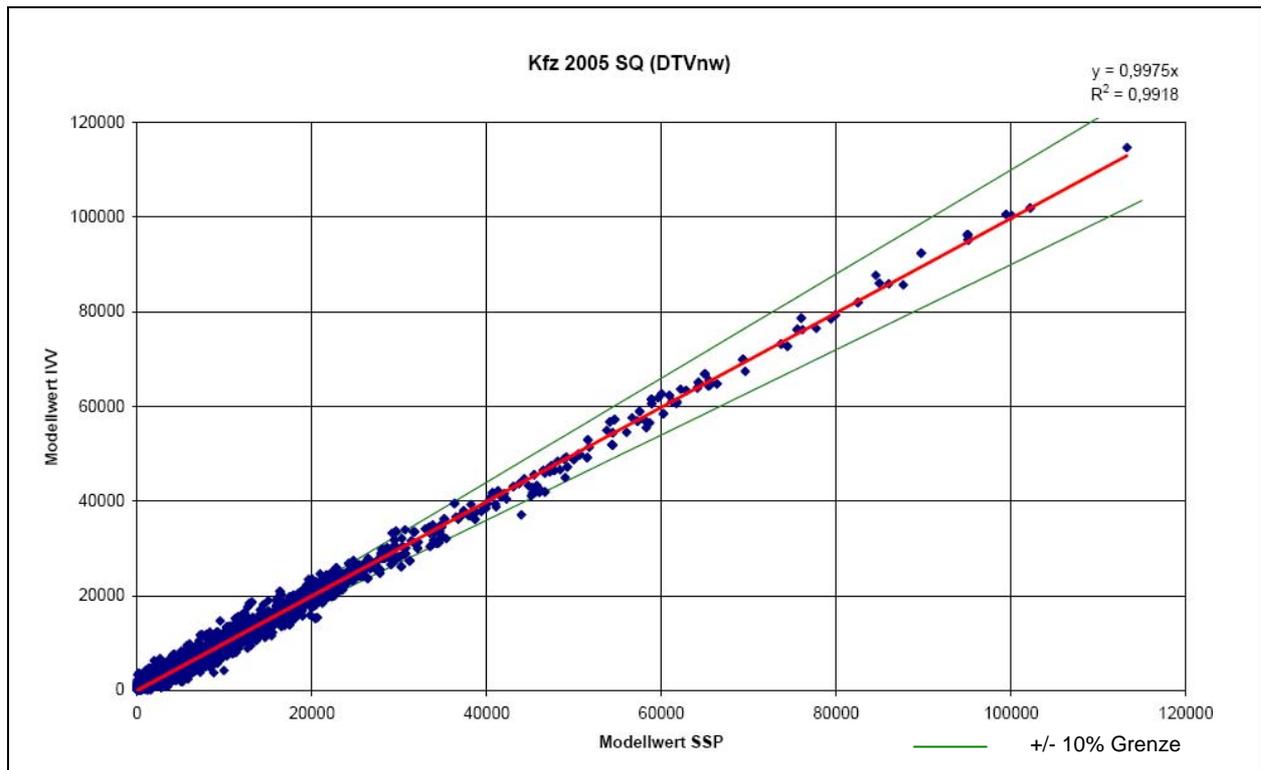


Bild 3.1: Abweichung der Umlegungsergebnisse IVV – SSP im SQ-Fall (2005)

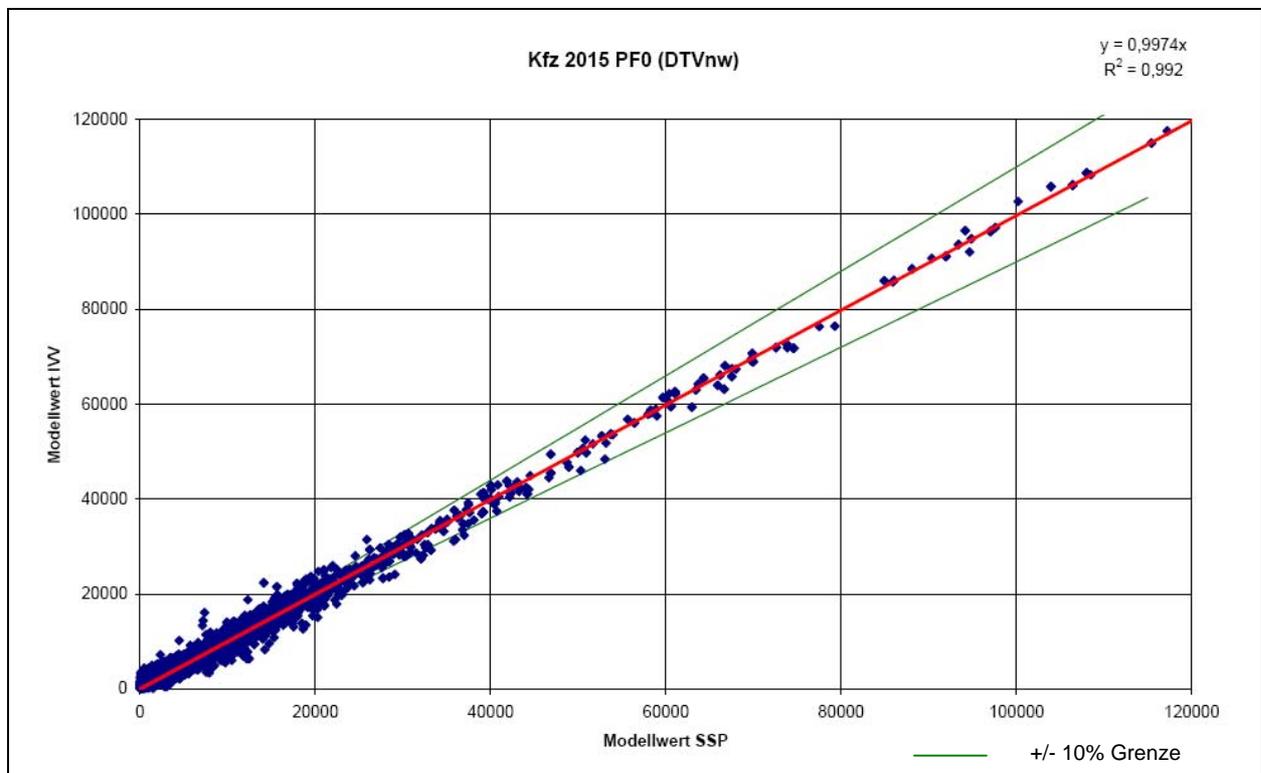


Bild 3.2: Abweichung der Umlegungsergebnisse IVV – SSP im Prognosenullfall(2015)

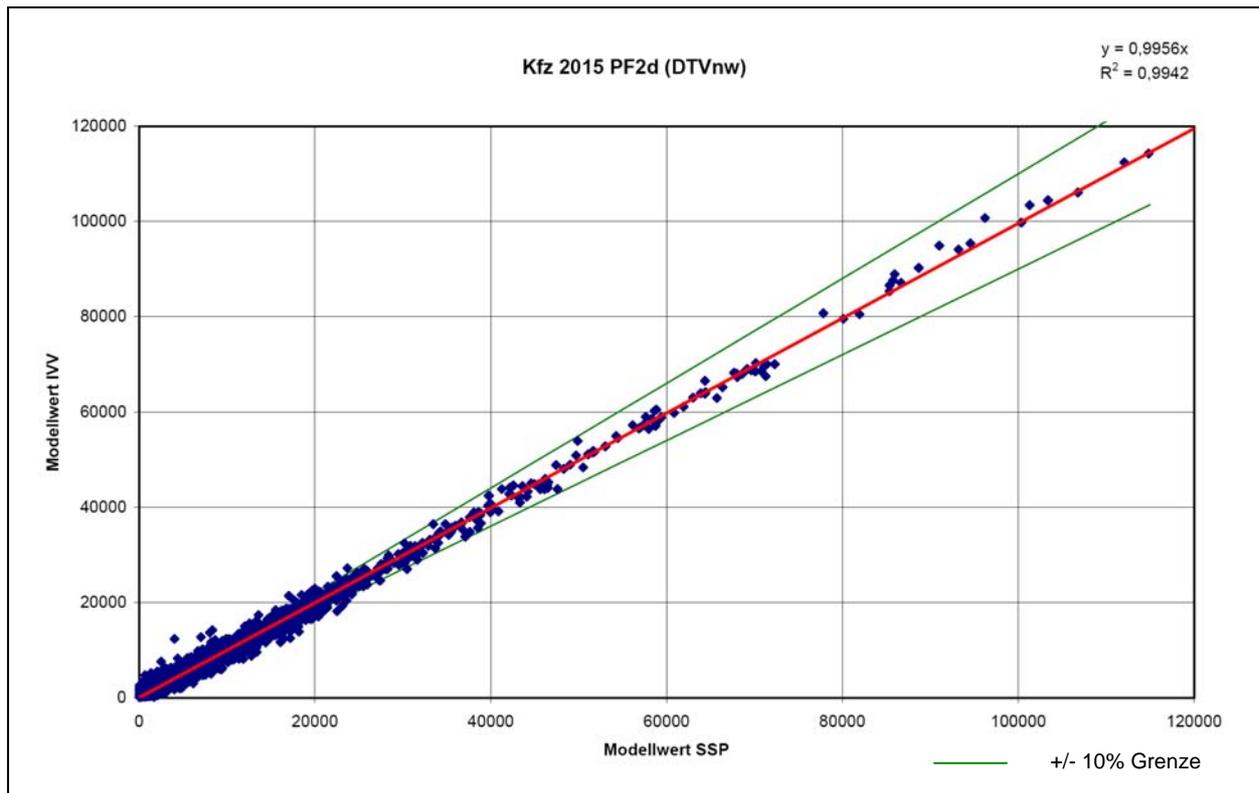


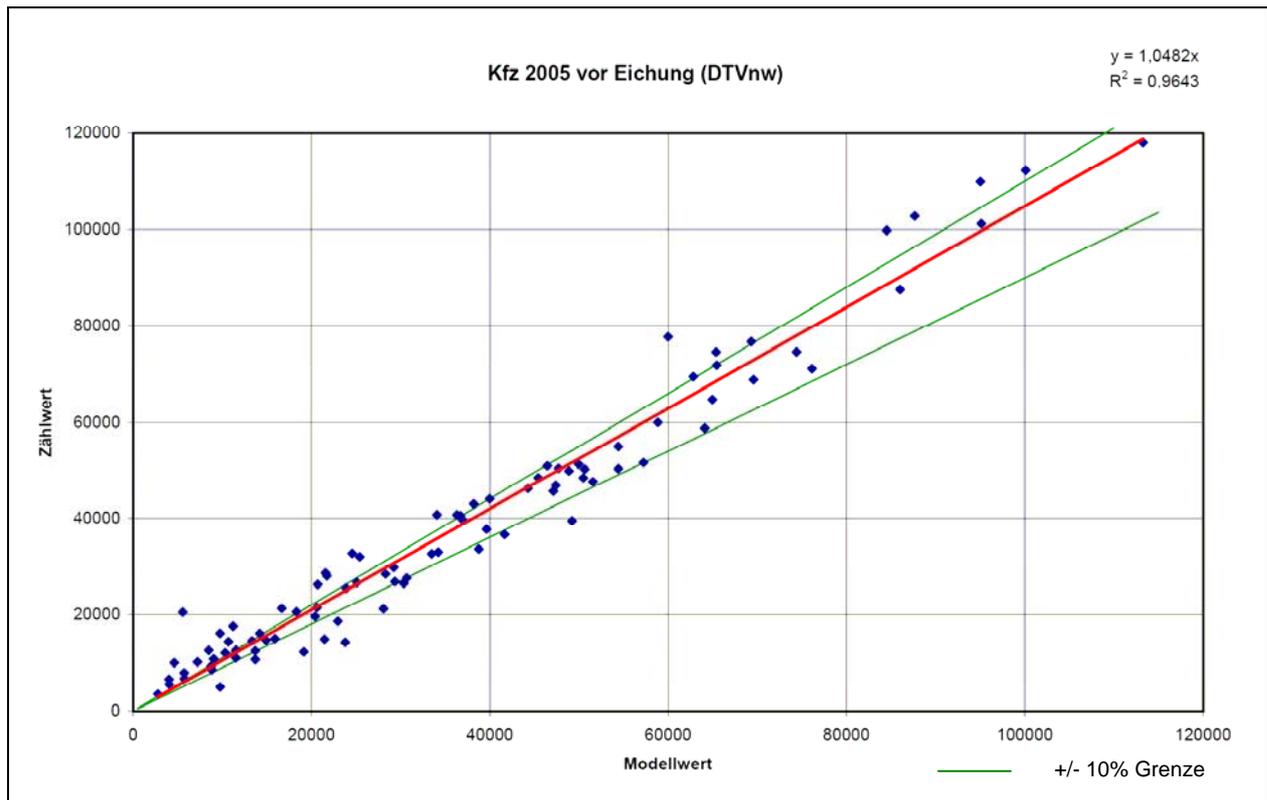
Bild 3.3: Abweichung der Umlegungsergebnisse IVV – SSP im Planfall 2d (2015)

#### 4. Verkehrssituation 2005

##### Modellkalibrierung

Die von IVV übergebenen Daten zur Analyse 2005 (SQ-Fall) sind das Ergebnis einer Fortschreibung des vorhandenen Modells 2000 auf den Zwischenzustand 2005. Mit Hilfe der Strukturdatenentwicklung 2000 bis 2005 wurden im Jahre 2006 die Verkehrsbeziehungen 2000 auf 2005 fortgeschrieben und auf Plausibilität geprüft. Eine gesonderte Kalibrierung der Umlegungsergebnisse anhand der Daten aus der Straßenverkehrszählung 2005 konnte bei IVV nicht erfolgen, da die Daten der SVZ 2005 für Bremen erst im Juni 2007 zur Verfügung standen, als die Berechnungen für die Planfälle zur A 281 bereits durchgeführt waren.

Das nachfolgende Bild 4.1 zeigt die Abweichungen der Umlegungsergebnisse für den SQ-Fall 2005 im Vergleich zu den vorliegenden Verkehrszählungen 2005 (SVZ und Bremer Ergänzungszählungen), die Grundlage für die Nachkalibrierung der Verkehrsbeziehungen im Rahmen dieser Untersuchung sind.



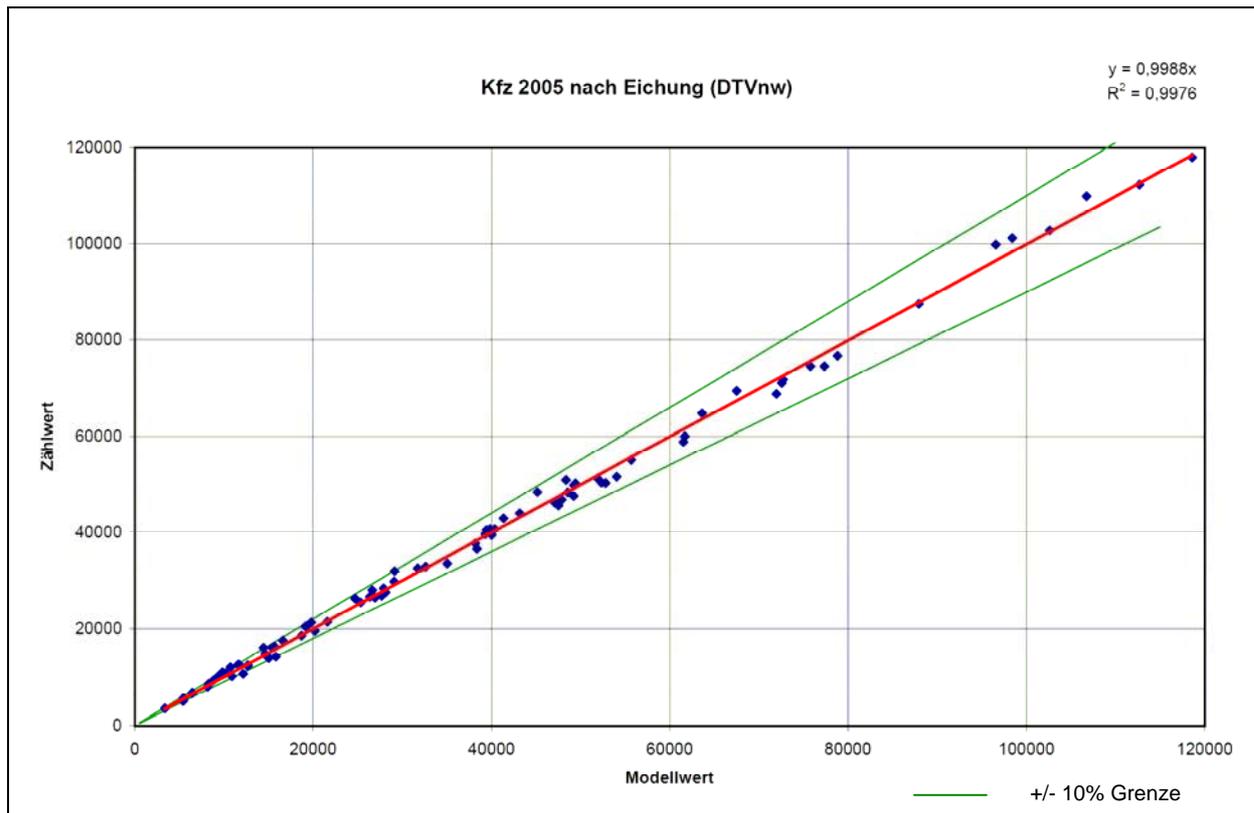
**Bild 4.1: Abweichung der Umlegungsergebnisse zum Zählwert in der Analyse 2005 (SQ-Fall)**

### Kalibrierungs- grundlagen

Für die Modellkalibrierung wurden 98 Zählstellen aus der SVZ 2005 und den Zählungen der Hansestadt Bremen aus den Jahren 2005 und 2006 in das Modell integriert.

Die Daten der SVZ sind als DTV bzw. DTVw (Mo-Sa) und die Zählwerte der Hansestadt Bremen als DTV hinterlegt. Das Verkehrsmodell zur A 281 betrachtet den DTVnw (Mo-Fr). Zur Kalibrierung der Verkehrsbeziehungen wurden deshalb die Zählwerte der SVZ auf den DTVnw (Mo-Fr) umgerechnet.

Das Modell wurde mit Hilfe der umgerechneten Zählwerte nachkalibriert. Die Ergebnisse der Modellkalibrierung sind im Bild 4.2 dargestellt.



**Bild 4.2: Abweichung der Umlegungsergebnisse zum Zählwert nach Anpassung in der Analyse 2005 (SQ-Fall)**

**Verkehrs-  
belastungen 2005  
Abbildung 1**

Die Region Delmenhorst ist durch die Nähe zum Oberzentrum Bremen stark geprägt. Dennoch bildet die Weser eine natürliche Barriere im Hinblick auf die Verflechtung der beiden Regionen Delmenhorst und Bremen, auch wenn hochbelastete Autobahnen (A 1, A 27 und A 28) die Region durchqueren. Außerhalb der Autobahnbrücken über die Weser gibt es im nachgeordneten Straßennetz außerhalb von Bremen nur Fähren, um die Weser zu überqueren.

Westlich der Weser und nördlich der A 28 haben die B 212 (über Bookholzberg) und die L 875 (über Altenesch und Deichhausen) die stärkste verkehrliche Bedeutung. Auf beiden Straßen verkehren rund 7.000 bis 11.000 Kfz/24h. In der Ortsdurchfahrt Delmenhorst ist die Belastung der L 875 mit 12.900 Kfz/24h (nördliche OD) bis 21.100 Kfz/24h (mittlere OD) noch höher.

In Bremen ist das Straßennetz deutlich stärker belastet. Vor allem die Brücken über die Weser haben mit Belastungen von bis zu 95.000 Kfz/24h (Oldenburger Straße im Zuge der B 6) eine sehr hohe Bedeutung.

Die nachfolgende Tabelle 4.1 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Anmerkung:**

*In den Abbildungen sind die Verkehrsbelastungen gerundet. Hierdurch können Abweichungen von 100 Kfz/24h zu den Werten der Belastungsdifferenzen und den Vergleichsquerschnitten auftreten.*

**Tabelle 4.1: Verkehrsbelastungen Analyse (2005) auf ausgewählten Vergleichsquerschnitten<sup>1</sup>**

VQ-Nr.	Str.	Lage	Analyse (2005) Kfz/24h
1	A 1	Weserquerung	110.300
2	A 27	nördl. A 281	62.800
3	A 27	AS HB-Industriehäfen - AS HB-Überseestadt	73.300
4	A 27	AS HB-Überseestadt - AS HB-Horn-Lehe	59.200
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.000
6	A 28	AS DEL-Adelheide - AS DEL-Hasport	56.500
7	A 281	Weserquerung	--
8	A 281	BA 3/2	--
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	19.000
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	37.600
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Straße)	94.700
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	5.100
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	10.000
14	B 212n	Huntebrück - Berne	--
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	--
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	--
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	--
18	B 212n	Deichhausen - A 281	--
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	3.600
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	7.300
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	7.300
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	12.900
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	21.100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	8.000
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	27.600
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	29.100
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	5.100

<sup>1</sup> Aufgrund der Netzdichte können die Belastungen einiger Vergleichsquerschnitte nicht in den Abbildungen dargestellt werden.

## 5. Netzfälle

### Prognosefälle

Neben der Analyse (2005), die den Verkehr 2005 im Straßennetz 2005 abbildet, werden folgende 12 Prognosefälle (2025) untersucht:

Prognosefall	Straßennetz und Bauabschnitte A 281	Linienführung B 212n, Verknüpfungen und ergänzende Maßnahmen
<b>Prognose-Nullfall</b>	Verkehrsnetz 2005 einschließlich indisponibler Vorhaben (z.B. Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen) einschließlich A 20 und A 22, aber ohne die Bauabschnitte 4. BA und BA 3/2 der A 281, mit Abschnitt I der B 212n	- kein Abschnitt II der B 212n -
<b>Planfall 1 (Bezugsfall)</b>	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n <b>südlich</b> von Deichhausen - AEP opt. Trasse - drei teilplanfreie KP mit der Motzener Straße (L 875) in Harmenhausen, der Hauptstraße (L 875) zwischen Hørspe und Dunwarden und der Stedinger Straße (L 875) südlich Deichhausen (vgl. Unterlagen ROV)
<b>Planfall 2</b>	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n <b>südlich</b> von Deichhausen aber ohne eine Verknüpfung mit der L 875 nördlich von Delmenhorst im Bereich Deichhausen - AEP opt. Trasse - zwei teilplanfreie KP mit der Motzener Straße (L 875) in Harmenhausen und der Hauptstraße (L 875) zwischen Hørspe und Dunwarden (vgl. Unterlagen ROV)
<b>Planfall 3</b>	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n <b>nördlich</b> von Deichhausen - <b>ROV opt. Trasse</b> mit verändertem Verlauf im Bereich nördl. Deichhausen bis A 281 (für den Streckenabschnitt nördlich Deichhausen bis A 281 Verlauf wie im Planfall 2c des Gutachtens von IVV "Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281" = <b>Trasse n1</b> ) - drei teilplanfreie KP mit der Motzener Straße (L 875) in Harmenhausen, der Stedinger Straße (L 885) zwischen L 875 und Dunwarderfelde und der Sedinger Straße (L 875) nördlich Deichhausen (vgl. Unterlagen ROV)
<b>Planfall 4</b>	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n (optimierte Trasse) - die Trasse der B 212n (nördlich oder südlich Deichhausen), die besser abschneidet (in diesem Fall die AEP opt. Trasse) - eine Ortsumgehung von Delmenhorst zur Ermittlung des Erfordernisses, der Vor- und Nachteile, mit einem Verlauf der aus verkehrlicher Sicht am besten ist, aber ohne Festlegungen zum Verlauf

Prognosefall	Straßennetz und Bauabschnitte A 281	Linienführung B 212n, Verknüpfungen und ergänzende Maßnahmen
Planfall 5	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n (optimierte Trasse) <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Trasse der B 212n (nördlich oder südlich Deichhausen), die besser abschneidet (in diesem Fall die AEP opt. Trasse)</li> <li>- Ortsumgehung Bookholzberg wie im Weiteren Bedarf des Bedarfsplans</li> </ul>
Planfall 6	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n <b>nördlich</b> von Deichhausen <ul style="list-style-type: none"> <li>- AEP opt. Trasse mit veränderten Verlauf zwischen nördlich Deichhausen und A 281 (Verlauf östlich der L 875 entsprechend der Trasse n2)</li> <li>- drei teilplanfreie KP mit der Motzener Straße (L 875) in Harmenhausen, der Hauptstraße (L 875) zwischen Hørspe und Dunwarden und der Stedinger Straße (L 875) nördlich Deichhausen (vgl. Unterlagen ROV bzw. Darstellung der IG B212 freies Deich- und Sandhausen). <b>Der KP mit der Stedinger Straße soll keine Fahrbeziehungen von der L 875 in Richtung Bremen und von Bremen kommend auf die L 875 aufweisen</b> (vgl. Darstellung der IG B212 freies Deich- und Sandhausen).</li> </ul>
Planfall 7	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n <b>südlich</b> von Deichhausen <ul style="list-style-type: none"> <li>- AEP opt. Trasse</li> <li>- drei teilplanfreie KP mit der Motzener Straße (L 875) in Harmenhausen, der Hauptstraße (L 875) zwischen Hørspe und Dunwarden und der Stedinger Straße (L 875) südlich Deichhausen (vgl. Unterlagen ROV). <b>Der KP mit der Stedinger Straße soll keine Fahrbeziehungen von der L 875 in Richtung Bremen und von Bremen kommend auf die L 875 aufweisen</b> (Anregung der IG B212 freies Deich- und Sandhausen).</li> </ul>
Planfall 8	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA, BA 3/2 und zweistreifiger Querschnitt für den 5. BA der A 281 (als Bundesstraße) mit Verknüpfungen A 281 BA 2.2, der Carl-Zeiß-Straße und der A 1 und mit weiterem Verlauf bis zur B 6 alt. Die heutige AS Brinkum entfällt.	Teil B der B 212n (optimierte Trasse) <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Trasse der B 212n (nördlich oder südlich Deichhausen), die besser abschneidet (in diesem Fall die AEP opt. Trasse)</li> </ul>
Planfall 9	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA, BA 3/2 und vierstreifiger Querschnitt für den 5. BA der A 281 (als BAB) mit Verknüpfungen A 281 BA 2.2, der Carl-Zeiß-Straße und der A 1 und mit weiterem Verlauf bis zur B 6alt. Die heutige AS Brinkum entfällt.	Teil B der B 212n (optimierte Trasse) <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Trasse der B 212n (nördlich oder südlich Deichhausen), die besser abschneidet (in diesem Fall die AEP opt. Trasse)</li> </ul>

<b>Prognosefall</b>	<b>Straßennetz und Bauabschnitte A 281</b>	<b>Linienführung B 212n, Verknüpfungen und ergänzende Maßnahmen</b>
<b>Planfall 10</b>	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n südlich von Deichhausen - AEP opt. Trasse - drei teilplanfreie KP mit der Motzener Straße (L 875) in Harmenhausen, der Hauptstraße (L 875) zwischen Hørspe und Dunwarden und der Stedinger Straße (L 875) südlich Deichhausen (vgl. Unterlagen ROV) Flankierende Maßnahmen in Delmenhorst soweit im Modell abbildbar.
<b>Planfall 11</b>	Netz des Prognosenullfalles ergänzt um die A 281 mit den Bauabschnitten: 4. BA und BA 3/2	Teil B der B 212n (optimierte Trasse) - die Trasse der B 212n (nördlich oder südlich Deichhausen), die besser abschneidet - Ergänzende Maßnahmen, die sich aus den Ergebnissen der zuvor untersuchten Planfällen ableiten lassen, Einbeziehung von Anregungen zur Optimierung örtlicher Wirkungen

## 6. Fortschreibung der Prognose der Verkehrsentwicklung von 2015 auf 2025

### Prognose

Die von IVV übergebenen Daten zum Prognose Nullfall und zum Planfall 2d beziehen sich auf den Prognosehorizont 2015 und werden im Rahmen der vorliegenden Untersuchung auf das Jahr 2025 hochgerechnet. Grundlagen für die Fortschreibung der Verkehrsprognose von 2015 auf 2025 sind die Strukturdaten 2015<sup>1</sup> und 2025<sup>2</sup>. Für das Jahr 2015 liegen die Strukturdaten auf Verkehrszellenebene vor. Für das Jahr 2025 stehen für Bremen Daten auf Ebene von Stadtteilen und für den übrigen Raum auf Ebene von Gemeinden zur Verfügung. Anhand der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung wird die Hochrechnung der Verkehrsbeziehungen von 2015 nach 2025 durchgeführt. In der folgenden Tabelle ist die mittlere Bevölkerungsentwicklung zusammenfassend auf der Ebene der Gemeinden bzw. für die Stadt Bremen aufgeführt.

**Tabelle 6.1: Bevölkerungsentwicklung 2005 - 2015 - 2025 auf der Ebene der Gemeinden bzw. Stadt Bremen**

Gemeinde / Stadt	Einwohner 2005	Einwohner 2015	Einwohner 2025	Entwicklung 2025/2015
Achim	29.395	30.018	29.975	-0,1%
Berne	7.178	7.790	6.533	-16,1%
Delmenhorst	76.285	74.499	71.453	-4,1%
Dötlingen	5.925	6.402	5.910	-7,7%
Elsfleth	9.346	9.774	9.317	-4,7%
Ganderkesee	30.590	31.446	30.663	-2,5%
Harpstedt	11.316	11.503	11.416	-0,8%
Hatten	10.355	14.171	14.869	+4,9%
Hude	15.418	17.474	15.651	-10,4%
Lemwerder	7.450	7.622	6.132	-19,5%
Lilienthal	15.749	18.524	17.999	-2,8%
Osterholz-Scharmbeck	30.945	30.254	29.425	-2,7%
Oyten	15.192	16.573	15.579	-6,0%
Ritterhude	13.871	14.231	15.300	+7,5%
Schwanewede	19.511	20.843	20.337	-2,4%
Stuhr	31.318	33.642	34.137	+1,5%
Thedinghausen	15.052	17.322	15.233	-12,1%
Weyhe	30.313	31.127	29.415	-5,5%
Bremen	542.587	545.991	550.904	+0,9%

<sup>1</sup> Die Strukturdaten 2015 wurden vom Bremer Senator für Bau, Umwelt und Verkehr u.a. in Zusammenarbeit mit den statistischen Landesämtern Bremen und Niedersachsen, dem Bremer Institut für angewandte Wirtschaftsforschung (BAW) und dem FORUM Institut aus Oldenburg erarbeitet:

- Strukturdaten für Verkehrsuntersuchungen in Bremen und der Region für die Jahre 2001 und 2015 – Endbericht; Geo Matrix; Bremen 2006 und
- Strukturdatenprognose für das niedersächsische Umland von Bremen für das Jahr 2015; FORUM GmbH Oldenburg; 08/2004.

<sup>2</sup> Bei den Strukturdaten für das Jahr 2025 wurde auf die vom Referat 60 des Bremer Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Landesamt Bremen, dem BAW sowie dem Büro Geomatrix erstellte Strukturdatenfortschreibung für Bremen und die Region bis 2025 zurückgegriffen.

**Entwicklung der Verkehrsaufkommen** Ergebnis der Fortschreibung der kalibrierten Verflechtungsmatrizen ist die in der folgenden Tabelle 6.2 ausgewiesene Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Verkehrszellen, zusammengefasst auf Gemeinde- bzw. Stadtebene.

**Tabelle 6.2: Entwicklung des Quellverkehrsaufkommens (QV) 2005 – 2015 - 2025 auf der Ebene der Gemeinden bzw. der Stadt Bremen, Angaben in Kfz/24h**

Gemeinde / Stadt	QV 2005	QV 2015	QV 2025	Entwicklung 2025/2015
Achim	57.400	66.300	66.700	+0,6%
Berne	5.400	8.000	6.400	-20,0%
Delmenhorst	157.900	180.800	175.200	-3,1%
Dötlingen	4.100	4.200	3.900	-7,1%
Elsfleth	1.400	1.600	1.500	-6,3%
Ganderkesee	23.900	29.200	29.000	-0,7%
Harpstedt	1.200	1.800	1.800	0,0%
Hatten	2.700	3.300	3.500	6,1%
Hude	9.000	11.000	10.000	-9,1%
Lemwerder	5.100	5.800	4.600	-20,7%
Lilienthal	12.000	12.300	12.100	-1,6%
Osterholz-Scharmbeck	33.200	37.300	36.200	-2,9%
Oyten	12.100	15.500	14.700	-5,2%
Ritterhude	12.500	15.000	16.200	+8,0%
Schwanewede	13.700	16.600	16.400	-1,2%
Stuhr	55.900	63.600	64.900	+2,0%
Thedinghausen	5.200	6.600	5.900	-10,6%
Weyhe	37.600	42.900	40.700	-5,1%
Bremen	806.600	952.900	973.500	+2,2%

Für die Stadt Bremen ergibt sich für den Zeitraum 2015 bis 2025 sowohl für den Binnen- als auch den Quell-/Zielverkehr eine geringe Erhöhung des Verkehrsaufkommens um rund 2%. Der Durchgangsverkehr durch den gesamten Untersuchungsraum erhöht sich um rund 1% auf rund 99.000 Kfz/24h, allerdings schon unter Berücksichtigung der sich durch die zusätzliche A 22 ergebenden deutlichen Verlagerungen auf die A 22 auf den Relationen A 1 West – A 1 Ost (- 4.000 Kfz/24h) und A 28 West – A 1 Ost (-5.500 Kfz/24h). Diese Verlagerungswirkungen werden mit den großräumigen Verkehrsmodell Niedersachsen ermittelt, da sie im regionalen Modell zur B 212n nicht abbildbar sind.

## 7. Verkehrliche Wirkungen 2025 in den einzelnen Planfällen

### 7.1 Prognosenullfall

#### Netzmodell

Der Prognosenullfall beschreibt die Verkehrssituation 2025 im Verkehrsnetz 2005 zuzüglich aller indisponiblen Vorhaben (z.B. Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen), einschließlich A 20 und A 22, aber ohne die Bauabschnitte 4 und 3/2 der A 281, ohne Abschnitt II der B 212n, jedoch mit Abschnitt I der B 212n zwischen Huntebrück und Harmenhausen.

#### Verkehrsbelastungen *Abbildung 2*

Die Verkehrsbelastungen steigen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen bis 2025 im Vergleich zur Analyse 2005 im Bundesfernstraßennetz um rund 10 bis 20% an, auf der A 27 sind es nördlich Bremen bis zu +27%. Im nachgeordneten Netz ist durch die bündelnde Wirkung der Autobahnen der Anstieg der Belastungen geringer.

Der 1. BA der B 212n ist mit 9.500 bis 11.300 Kfz/24h belastet. Seine bündelnde Wirkung wird auf der bestehenden B 212 Krögerdorf – Bookholzberg – AS Ganderkesee-West mit Belastungszunahmen von 20 bis 30% deutlich. Die „alte“ B 212, die parallel zum 1. BA verläuft, wird um rund 4.000 Kfz/24h entlastet.

Die bündelnde Wirkung der A 281 (BA 2/1 und 3/1) hat im weiteren Verlauf eine Belastungszunahme auf der Stromer Landstraße von +2.600 Kfz/24h zur Folge. Die Belastung der A 281 nördlich der B 75 beträgt rund 25.000 Kfz/24h und südlich davon bis 48.800 Kfz/24h. Die parallel verlaufende Neuenlander Straße (B 6) wird gegenüber der Analyse 2005 um bis zu 40.000 Kfz/24h entlastet.

In der nördlichen Ortsdurchfahrt Delmenhorst ergeben sich mit maximal 12.500 Kfz/24h und in der mittleren Ortsdurchfahrt mit 20.100 Kfz/24h ähnliche Belastungen wie im Analysefall. Auch im sonstigen Netz zeigen sich nur moderate Veränderungen.

Die nachfolgende Tabelle 7.1 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.1: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Prognoseullfall (2025) auf ausgewählten Vergleichsquerschnitten im Vergleich zur Analyse (2005)**

VQ-Nr.	Str.	Lage	Prognoseullfall (2025)	Vergleich mit Analyse (2005)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	129.000	110.300	+18.700
2	A 27	nördl. A 281	79.700	62.800	+16.900
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	90.200	73.300	+16.900
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	67.600	59.200	+8.400
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	45.300	42.000	+3.300
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	63.200	56.500	+6.700
7	A 281	Weserquerung	--	--	--
8	A 281	BA 3/2	--	--	--
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	19.500	19.000	+500
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	42.800	37.600	+5.200
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	106.300	94.700	+11.600
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	700	5.100	-4.400
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	11.400	10.000	+1.400
14	B 212n	Huntebrück - Berne	11.300	--	--
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	9.500	--	--
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	--	--	--
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	--	--	--
18	B 212n	Deichhausen - A 281	--	--	--
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	3.900	3.600	+300
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	7.000	7.300	-300
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	7.000	7.300	-300
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	12.500	12.900	-400
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	20.100	21.100	-1.000
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	7.500	8.000	-500
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	29.700	27.600	+2.100
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	32.200	29.100	+3.100
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	7.700	5.100	+2.600

**Strombündel**  
**Abbildung 2a**

Das Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen (Abbildung 2a) macht die großräumige Wirkung der B 212n deutlich. Von den dort 9.500 Kfz/24h sind noch 1.700 Kfz/24h auf der Stromer Landstraße in/aus Richtung Bremen und im weiteren Verlauf auf der A 1 noch 700 Kfz/24h nachzuweisen. In Richtung Süden erreichen 2.900 der 9.500 Kfz/24h die AS Ganderkesee-West, von denen 1.200 auf der A 28 in Richtung Osten (hauptsächlich Quell- und Zielverkehr des Südostens von Delmenhorst) und 1.700 Kfz/24h auf der Gruppenbührener Straße (ehemalige B 212) in Richtung Süden (Ganderkesee) weiterfahren.

**Abbildung 2b**

Die 10.600 Kfz/24h auf der L 875 nördlich von Delmenhorst sind größtenteils Quell- und Zielverkehr von Delmenhorst. Nur 300 der 10.600 Kfz/24h fahren auf der A 28 in/aus Richtung Oldenburg und 200 Kfz/24h auf der B 213 in/aus Richtung Wildeshausen über die L 875

nördlich Delmenhorst. Weitere 300 der 10.600 Kfz/24h kommen aus dem Raum Bookholzberg. Nach Norden verteilen sich die 10.600 Kfz/24h zur einen Hälfte in/aus Richtung Altenesch/Lemwerder und zur anderen Hälfte in/aus Richtung Bremen. Lediglich 200 der 10.600 Kfz/24h erreichen über die neue A 281 die A 1 im Süden von Bremen. 2.800 der 10.600 Kfz/24h sind Quell- und Zielverkehr des Nahbereiches von Deichhausen.

## 7.2 Planfall 1 (optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen)

**Netzmodell** Im Planfall 1 (2025) sind zusätzlich zum Abschnitt I der B 212n zwischen Huntebrück und Harmenhausen (Prognosenullfall) der Abschnitt II zwischen Harmenhausen und der A 281 sowie die A 281 (BA 4 und 3/2) fertiggestellt. Der Abschnitt II der B 212n verläuft als optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen.

**Verkehrsbelastungen** Durch die zusätzliche A 281 (BA 4 und 3/2) und den Abschnitt II der B 212n zwischen Harmenhausen und der A 281 ergeben sich im Planfall 1 deutliche Veränderungen der Belastungssituation gegenüber dem Prognosenullfall.

### **Abbildung 3**

Der 4. BA der A 281 (Weserquerung) ist mit knapp 45.000 Kfz/24h und der BA 3/2 mit rund 27.000 Kfz/24h belastet.

Die Belastung des 2. BA der B 212n liegt zwischen 10.600 Kfz/24h bei Harmenhausen und 26.200 Kfz/24h westlich der A 281.

Durch die neue Eckverbindung der A 281 wird die alte Verbindung über die A 27 und die B 6 entlastet. Auf der A 27 sind es rund 10.000 Kfz/24h und auf der B 6 bis zu 19.600 Kfz/24h (Weserquerung) weniger als im Prognosenullfall.

Die B 75 zwischen der A 28 und der A 281 wird durch die bündelnde Wirkung der B 212 um bis zu 6.200 Kfz/24h entlastet. Dieser Verkehr ist zum größten Teil Quell-, Zielverkehr von Delmenhorst und nutzt im Planfall 1 die neue Verbindung zwischen Deichhausen und Bremen.

Die bündelnde Wirkung der B 212n führt zu einer Verdoppelung der Belastung auf der L 875 nördlich Delmenhorst von 10.600 Kfz/24h im Prognosenullfall auf rund 22.400 Kfz/24h. Die Grenze der Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts ist damit erreicht.

Die Ortslage Bookholzberg im Zuge der B 212 ist, wie im Analysefall, mit rund 10.000 Kfz/24h belastet. Der geringfügige Belastungsanstieg, der sich im Prognosenullfall im Vergleich zur Analyse aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und der bündelnden Wirkung des 1. BA der B 212n ergibt, wird im Planfall 1 durch eine Verlagerung zur B 212n wieder ausgeglichen.

Eine entlastende Wirkung durch die B 212n ist vor allem auf der L 875 Harmenhausen – Krögerdorf – Altenesch – Deichhausen (-6.000 Kfz/24h) nachzuweisen. Insbesondere die Ortsdurchfahrten von Altenesch und Deichhausen werden von rund 7.000 Kfz/24h (im Analyse- und Prognosenullfall) auf rund 1.000 Kfz/24h entlastet.

Eine deutliche Entlastung ist auch für die Stromer Landstraße von knapp 8.000 auf knapp 1.000 Kfz/24h zu erwarten.

Die nachfolgende Tabelle 7.2 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquer-schnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.2: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 1 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zur Analyse (2005) und zum Prognosenullfall (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 1 (2025)	Differenzen zum Prognose- Analysefall nullfall (2005)	
				(2025)	(2005)
			absolut	Differenz	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.500	-2.500	+16.200
2	A 27	nördl. A 281	86.200	+6.500	+23.400
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	79.900	-10.300	+6.600
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.900	+4.300	+12.700
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	-2.500	+800
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	58.200	-5.000	+1.700
7	A 281	Weserquerung	44.600	--	--
8	A 281	BA 3/2	26.900	--	--
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	21.100	+1.600	+2.100
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	37.000	-5.800	-600
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	86.600	-19.700	-8.100
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	900	+200	-4.200
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	10.100	-1.300	+100
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	+3.600	+14.900
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.800	+4.300	+13.800
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	10.600	--	--
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	13.700	--	--
18	B 212n	Deichhausen - A 281	26.200	--	--
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	2.100	-1.800	-1.500
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.000	-6.000	-6.300
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.000	-6.000	-6.300
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	17.600	+5.100	+4.700
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	22.700	+2.600	+1.600
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	10.100	+2.600	+2.100
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.600	-8.100	-6.000
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.500	-1.700	+1.400
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	800	-6.900	-4.300

**Strombündel** Von den 13.800 Kfz/24h auf dem 1. BA der B 212n sind noch 8.100 Kfz/24h auf dem Abschnitt II zwischen Deichhausen und A 281 in/aus Richtung Bremen und im weiteren Verlauf auf der A 1 noch 1.500 Kfz/24h nachzuweisen. In/aus Richtung Süden fahren noch 1.100 Kfz/24h über Ganderkesee weiter zur A 1.

**Abbildung 3b** Das Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 zeigt deutlich, dass über die Hälfte der 26.200 Kfz/24h die L875 nördlich von Delmenhorst nutzen. Rund 6.000 Kfz/24h durchfahren die Stadt Delmenhorst bis zur A 28/B 75, um weiter westlich oder südlich gelegene Ziele anzufahren (Summe aus Hin- und Rückrichtung). Die übrigen rund 9.000 Kfz/24h sind Quell- und Zielverkehr von Delmenhorst.

Rund 70% von den 26.200 Kfz/24h fahren über die neue Weserquerung im Zuge der A 281. Davon sind noch 3.600 Kfz/24h auf der A 27 in/aus Richtung Bremerhaven nachzuweisen. Über die A 281 Richtung Südosten fahren 5.600 Kfz/24h, wovon noch 1.800 Kfz/24h auf die A 1 in/aus Richtung Hamburg gelangen.

**Abbildung 3c** Rund 11.500 Kfz/24h von den 44.600 Kfz/24h auf der Weserquerung im Zuge der A 281 fahren auf der Übereck-Relation A 281 (Nord) – B 212n – Stedinger Landstraße (L 875 Süd), von denen rund eine Hälfte Durchgangsverkehr bezogen auf Delmenhorst und die andere Hälfte Quell- und Zielverkehr von Delmenhorst ist.

**Abbildung 3d und 3e** Die 22.400 Kfz/24h auf der L 875 nördlich von Delmenhorst sind größtenteils Quell- und Zielverkehr von Delmenhorst. Nur 1.300 Kfz/24h fahren auf der A 28 in/aus Richtung Oldenburg und 1.500 Kfz/24h auf der B 213 in/aus Richtung Wildeshausen über die L 875 nördlich Delmenhorst. Weitere 200 Kfz/24h kommen aus dem Raum Bookholzberg. Rund 70% der 22.400 Kfz/24h fahren in/aus Richtung Osten zur A 281, wovon der größte Teil weiter Richtung Norden über die Weserquerung zur A 27 gelangt. Lediglich 200 Kfz/24h erreichen über die neue A 281 die A 1 im Süden von Bremen.

### 7.3 Planfall 2 (wie PF 1, aber ohne AS Stedinger Straße/L 875)

**Netzmodell** Das Netzmodell im Planfall 2 (2025) entspricht dem des Planfalls 1, jedoch entfällt die Anschlussstelle der B 212n an der Stedinger Straße/L 875 bei Deichhausen.

**Verkehrsbelastungen** Rund 12.700 Kfz/24h queren im Planfall 2 die L 875 im Zuge der **Abbildung 4 und 4a** „durchgehenden“ B 212n. Durch die fehlende Übereck-Relation A 281 (Nord) – B 212n – Stedinger Landstraße (L 875 Süd) sinkt die Belastung auf dem östlichsten Abschnitt der B 212n erheblich auf rund die Hälfte im Vergleich zum Planfall 1. Auch auf der A 281 (BA 4) sind rund 5.000 Kfz/24h weniger als im Planfall 1. Auf der B 212n zwischen Harmenhausen und Deichhausen sinkt die Belastung gegenüber dem Planfall 1 dagegen nur um 1.000 Kfz/24h.

Der Verkehr zwischen Delmenhorst und Bremen-Nord fährt wie im Analyse- und Prognosenullfall über die Stromer Landstraße (+5.800 Kfz/24h) oder über die B 75 (im Mittel +4.000 Kfz/24h) nach Bremen. In Richtung Westen wird die derzeitige B 212 (+2.400 Kfz/24h) und die L 875 (+2.700 Kfz/24h) stärker genutzt. Nördlich von Delmenhorst weist die L 875 eine um 10.300 Kfz/24h geringere Belastung auf als im Planfall 1. Die nördliche Ortsdurchfahrt Delmenhorst wird um 4.700 Kfz/24h geringer belastet.

Die Ortsdurchfahrt Bookholzberg wird um 1.600 Kfz/24h stärker belastet als im Planfall 1.

Die nachfolgende Tabelle 7.3 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.3: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 2 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 2 (2025)	Vergleich mit Planfall 1 (2025)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.700	126.500	+200
2	A 27	nördl. A 281	85.600	86.200	-600
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	83.800	79.900	+3.900
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.000	71.900	-900
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	42.800	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	59.900	58.200	+1.700
7	A 281	Weserquerung	39.300	44.600	-5.300
8	A 281	BA 3/2	27.800	26.900	+900
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	20.500	21.100	-600
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	41.200	37.000	+4.200
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	89.100	86.600	+2.500
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	900	900	0
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	11.700	10.100	+1.600
14	B 212n	Huntebrück - Berne	15.000	14.900	+100
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.800	13.800	0
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	9.900	10.600	-700
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	12.700	13.700	-1.000
18	B 212n	Deichhausen - A 281	12.700	26.200	-13.500
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	3.800	2.100	+1.700
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	3.800	1.000	+2.800
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	3.800	1.000	+2.800
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	12.900	17.600	-4.700
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	20.600	22.700	-2.100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	7.100	10.100	-3.000
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.900	21.600	+300
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.800	30.500	+300
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	6.600	800	+5.800

**Strombündel  
 Abbildung 4b**

Wie im Planfall 1 nutzen 13.800 Kfz/24h den 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen. Zwischen Harmenhausen und Deichhausen gibt es jedoch 1.200 Kfz/24h weniger und auf dem Abschnitt zwischen Deichhausen und A 281 200 Kfz/24h mehr in/aus Richtung Bremen. Rund 600 Kfz/24h fahren im Planfall 2 aus dem Norden von Delmenhorst über die L 875 zum 1. BA der B 212n.

**Abbildung 4c**

Das Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 zeigt, dass 2.300 Kfz/24h über die alte B 212 nördlich von Bookholzberg fahren, d.h. 1.700 Kfz/24h mehr als im Planfall 1.

**Abbildung 4d**

Im Gegensatz zu Planfall 1 nutzen rund 1.900 Kfz/24h der Fahrzeuge auf der Weserquerung im Zuge der A 281 die Stromer Landstraße, um den Raum Delmenhorst-Nord zu erreichen bzw. zu verlassen. Auf der

alten B 212 sind es 1.400 Kfz/24h mehr, als im Planfall 1, die auch die neue Weserquerung nutzen.

**Abbildung 4e**

Von den 12.100 Kfz/24h auf der L 875 nördlich von Delmenhorst fahren 5.800 Kfz/24h über die Stromer Landstraße in/aus Richtung Bremen-Seehausen. Von diesen 5.800 Kfz/24h auf der Stromer Landstraße fahren 400 Kfz/24h an der Anschlussstelle Stromer Landstraße auf die A 281 Richtung Norden und 1.500 Kfz/24h durch Bremen-Seehausen zur A 281 um die Weserquerung zu nutzen. Von den 12.100 Kfz/24h auf der L 875 nördlich von Delmenhorst gelangen 3.200 Kfz/24h über die L 875 Richtung Norden. Hiervon fahren nur 500 Kfz/24h bei Hørspe auf die B 212n.

## 7.4 Planfall 3 (optimierte ROV-Trasse mit nördlicher Umfahrung von Deichhausen)

**Netzmodell** Im Planfall 3 (2025) verläuft der Abschnitt II der B 212n als optimierte ROV-Trasse mit nördlicher Umfahrung von Deichhausen.

**Verkehrsbelastungen** Auf dem Abschnitt westlich der L 875 ist die B 212n im Planfall 3 mit *Abbildung 5 und 5a* 15.100 Kfz/24h um rund 1.400 Kfz/24h höher belastet als im Planfall 1, auf dem östlichen Abschnitt sind es mit 21.500 Kfz/24h knapp 5.000 Kfz/24h weniger als im Planfall 1.

Der Verkehr zwischen Delmenhorst und Bremen fährt wegen des Mehrweges von knapp 3 km und der zusätzlichen hochbelasteten Ortsdurchfahrt von Deichhausen (14.300 Kfz/24h im Planfall 3 gegenüber 1.000 Kfz/24h im Planfall 1) verstärkt über die B 75 (+1.500 Kfz/24h) und die Stromer Landstraße (+1.900 Kfz/24h). Der niedrigere Verkehrsdruck auf dem östlichen Abschnitt der B 212n im Planfall 3 bewirkt, dass die frei werdenden Kapazitäten durch rund 700 Kfz/24h, die im Planfall 1 über die alte B 212 im Raum Krögerdorf fahren, genutzt werden. Zusätzlich wird die B 212n durch die nördliche Führung des Abschnitts westlich der L 875 für Fahrten nach Altenesch – Lemwerder attraktiver, so dass an der Anschlussstelle an der Stedinger Straße (L 885) zwischen L 875 und Dunwarderfelde rund 1.100 Kfz/24h mehr in/aus Richtung Norden auf die B 212n fahren.

Auf der derzeitigen B 212 gibt es nur geringe Belastungserhöhungen (+500 Kfz/24h) und die L 875 nördlich von Delmenhorst wird nur um bis zu 3.400 Kfz/24h entlastet.

Der größte Nachteil der Nordführung gegenüber der Südführung im Bereich Deichhausen ist die deutliche Belastungserhöhung in der Ortslage Deichhausen. Hier ist eine Verdoppelung der Belastung gegenüber der Analyse und 14-fache Belastung (+13.300 Kfz/24h) gegenüber Planfall 1 zu verzeichnen.

Im sonstigen Netz zeigen sich nur moderate Veränderungen.

Die nachfolgende Tabelle 7.4 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.4: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 3 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 3 (2025)	Vergleich mit Planfall 1 (2025)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.500	126.500	0
2	A 27	nördl. A 281	86.000	86.200	-200
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	81.400	79.900	+1.500
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.700	71.900	-200
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	42.800	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	58.100	58.200	-100
7	A 281	Weserquerung	42.600	44.600	-2.000
8	A 281	BA 3/2	26.000	26.900	-900
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	21.100	21.100	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	38.600	37.000	+1.600
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	87.600	86.600	+1.000
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	700	900	-200
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	10.500	10.100	+400
14	B 212n	Huntebrück – Berne	14.900	14.900	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.900	13.800	+100
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	11.800	10.600	+1.200
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	15.100	13.700	+1.400
18	B 212n	Deichhausen - A 281	21.500	26.200	-4.700
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	2.800	2.100	+700
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	800	1.000	-200
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	14.300	1.000	+13.300
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	16.400	17.600	-1.200
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	22.000	22.700	-700
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	9.600	10.100	-500
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.600	21.600	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.600	30.500	+100
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	2.700	800	+1.900

**Strombündel  
 Abbildung 5b**

Im Planfall 3 zeigen die Strombündel kaum Veränderungen im Vergleich zum Planfall 1.

Das Strombündel auf dem Abschnitt westlich von Harmenhausen zeigt, dass nun mehr Fahrzeuge die Anschlussstelle Stedinger Straße (L 885) nutzen, um auf die B 212n westlich von Harmenhausen zu gelangen (+1.000 Kfz/24h gegenüber Planfall 1).

**Abbildung 5c**

Bei dem Strombündel auf der B 212n westlich der A 281 wird deutlich, dass durch die nördliche Führung der B 212n gegenüber dem Strombündel im Planfall 1 rund 600 Kfz/24h mehr über die alte B 212 und rund 200 Fahrzeuge mehr über die zur alten B 212 parallel verlaufenden Straßen fahren, um auf die B 212n zu gelangen. Rund 1.200 Kfz/24h aus dem Raum Ganderkesee, die im Planfall 1 die B 212n genutzt haben, fahren im Planfall 3 alternative Routen, um in

den nördlichen Planungsraum zu gelangen. Auch hier wird deutlich, dass mehr Fahrzeuge die umwegigen Alternativen über die alte B 212 (+500 Kfz/24h) und die parallel verlaufenden Straßen (+100 Kfz/24h) genutzt werden.

**Abbildung 5d**

Im Planfall 3 fahren rund 2.700 Kfz/24h weniger als im Planfall 1 über die B 212n östlich der L 875, um auf die Weserquerung zu gelangen. Im Gegensatz dazu fahren rund 600 Kfz/24h mehr über die A 281 südöstlich der B 212n. Die übrigen 2.100 Kfz/24h benutzen alternative Routen wie z.B. die B 75/B 6, um über die Weser in das nördliche Planungsgebiet zu gelangen.

**Abbildung 5e**

Auch das Strombündel auf der L 875 nördlich von Delmenhorst zeigt, dass 500 Kfz/24h mehr die Anschlussstelle an der Stedinger Straße (L 885) zwischen L 875 und Dunwarderfelde nutzen, um über die B 212n nach Delmenhorst zu gelangen. Rund 1.400 Kfz/24h aus dem Raum Ganderkesee, die im Planfall 1 über die L 875 nördlich von Delmenhorst auf die B 212n gefahren sind, nutzen im Planfall 3 alternative Routen, um in den nördlichen Planungsraum zu gelangen.

## 7.5 Planfall 4 (wie PF 1, mit zusätzlicher Umfahrung von Delmenhorst)

### Netzmodell

Im Planfall 4 (2025) ist zusätzlich zu den Maßnahmen des Planfalls 1 eine westliche Ortsumgehung von Delmenhorst im weiteren Verlauf der K 228 berücksichtigt. Eine westliche Führung der OU wurde deshalb gewählt, weil sich für diese im Rahmen einer Vorab-Betrachtung eine höhere Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt Delmenhorst ergeben hat als für eine östliche Umfahrung.

### Verkehrsbelastungen *Abbildung 6 und 6a*

Mit der Ortsumgehung Delmenhorst ist gegenüber Planfall 1 eine deutliche Entlastung der Ortslage Delmenhorst und der L 875 nördlich von Delmenhorst (bis -6.000 Kfz/24h), der „alten“ B 212 mit der Ortslage Bookholzberg (-1.900 Kfz/24h) und der B 75 in Bremen (-3.500 Kfz/24h) möglich.

Es ist eine fast vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Delmenhorst zwischen den Räumen A 28 West/Ganderkesee und Bremen-Nord auf die Ortsumgehung zu erwarten.

Die Belastung der B 212n auf dem östlichsten Abschnitt wächst um +4.400 Kfz/24h gegenüber Planfall 1 auf über 30.000 Kfz/24h an. Auf der A 281 sind 1.200 Kfz/24h mehr zu verzeichnen.

Die Ortsumgehung ist mit 11.000 bis 14.000 Kfz/24h belastet. In Abhängigkeit von der Qualität der Umgehung Delmenhorst sind weitere Bündelungswirkungen in der Größenordnung von bis zu 3.000 Kfz/24h möglich (vor allem eine Verlagerung von der A 28/B 75 auf die OU/B 212n/A 281/ A 27).

Die nachfolgende Tabelle 7.5 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.5: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 4 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 4 (2025)	Vergleich mit Planfall 1 (2025)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.400	126.500	-100
2	A 27	nördl. A 281	86.500	86.200	+300
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	80.000	79.900	+100
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.800	71.900	-100
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	42.800	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	54.800	58.200	-3.400
7	A 281	Weserquerung	45.800	44.600	+1.200
8	A 281	BA 3/2	26.500	26.900	-400
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	21.100	21.100	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	33.200	37.000	-3.800
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	86.100	86.600	-500
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	700	900	-200
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	8.200	10.100	-1.900
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	14.900	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.900	13.800	+100
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	10.900	10.600	+300
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	13.900	13.700	+200
18	B 212n	Deichhausen - A 281	30.600	26.200	+4.400
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	1.000	2.100	-1.100
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.400	1.000	+400
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.400	1.000	+400
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	16.100	17.600	-1.500
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	22.800	22.700	+100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	4.900	10.100	-5.200
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.200	21.600	-400
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.500	30.500	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	1.400	800	+600

**Strombündel**  
**Abbildung 6b**

Im Planfall 4 zeigt das Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen kaum Veränderungen im Vergleich zum Planfall 1. Nur 400 Kfz/24h fahren über die Ortsumgehung Delmenhorst, um auf die westliche B 212n zu gelangen.

**Abbildung 6c und 6d**

Durch die Ortsumgehung nutzen wesentlich mehr Fahrzeuge (+1.400 Kfz/24h) die B 212n zwischen der A 28 westlich der B 212alt und der A 281 als im Planfall 1. Von den 15.100 Kfz/24h im Planfall 1 auf der L 875 nördlich von Delmenhorst verbleiben im Planfall 4 nur noch 9.800 Kfz/24h. Auch auf der Weserquerung im Zuge der A 281 wird dieser Verlagerungseffekt deutlich.

**Abbildung 6e und 6f** Das Strombündel auf der L 875 nördlich von Delmenhorst verdeutlicht, dass die 15.600 Kfz/24h im Strombündelquerschnitt zum größten Teil Quell- und Zielverkehr aus/nach Delmenhorst sind. Lediglich 800 Kfz/24h nutzen die L 776 südlich der A 28.

**Abbildung 6g** Von den 14.000 Kfz/24h auf dem nördlichsten Abschnitt der Ortsumgebung von Delmenhorst stammen jeweils etwa 25% aus der Stadt Delmenhorst und dem Raum Bookholzberg, die übrigen 50% kommen von der A 28 und der K 228 bei Ganderkesee. Der größte Teil der 14.000 Kfz/24h nutzt auch die A 281.

**Abbildung 6h** Das Strombündel auf der A 27 nördlich der A 281 zeigt, dass rund 2.300 Kfz/24h die OU Delmenhorst in ihrer gesamten Länge nutzen, um in den Norden von Bremen zu gelangen. Dieser Verkehr kommt hauptsächlich aus dem Raum Ganderkesee (1.400 Kfz/24h), lediglich 500 Kfz/24h nutzen auf der Übereck-Relation A 28 West – A 27 Nord die OU Delmenhorst.

## 7.6 Planfall 5 (wie PF 1, mit zusätzlicher westlicher Umfahrung von Bookholzberg)

**Netzmodell** Im Planfall 5 (2025) wird der Planfall 1 ergänzt um eine westliche Ortsumgehung von Bookholzberg im Verlauf der „alten“ B 212.

**Verkehrsbelastungen** Die Wirkung der zusätzlichen Ortsumgehung Bookholzberg im Zuge der „alten“ B 212 ist regional sehr begrenzt. Die Ortsumgehung hat kaum bündelnde Wirkung auf das sonstige Straßennetz.

### **Abbildung 7 und 7a**

Im sonstigen Straßennetz gibt es Belastungsveränderungen von maximal 800 Kfz/24h.

Die Ortslage Bookholzberg wird um 5.000 bis 8.000 Kfz/24h entlastet und in der Ortsdurchfahrt verbleiben weniger als 5.000 Kfz/24h. Die Ortslage wird vollständig vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung entlastet. In der Ortsdurchfahrt verbleiben lediglich der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr von Bookholzberg sowie der Durchgangsverkehr in/aus westlicher bzw. östlicher Richtung.

Die Ortsumgehung ist auf dem Nordabschnitt mit 5.600 Kfz/24h und auf dem Südabschnitt mit 8.000 Kfz/24h belastet.

Im Fall ohne Ortsumgehung ist die Ortsdurchfahrt sowohl in der Analyse als auch in der Prognose mit B 212n (Planfall 1) mit rund 10.000 Kfz/24h belastet, d.h. es gibt kaum Wechselwirkungen zwischen der B 212n und der „alten“ B 212 ohne Ortsumgehung Bookholzberg.

Die nachfolgende Tabelle 7.6 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.6: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 5 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 5 (2025)	Vergleich mit Planfall 1 (2025)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.500	126.500	0
2	A 27	nördl. A 281	86.100	86.200	-100
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	79.800	79.900	-100
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.900	71.900	0
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	42.800	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	58.200	58.200	0
7	A 281	Weserquerung	44.500	44.600	-100
8	A 281	BA 3/2	26.800	26.900	-100
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	21.100	21.100	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	36.900	37.000	-100
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	86.600	86.600	0
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	900	900	0
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	4.800	10.100	-5.300
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	14.900	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.800	13.800	0
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	10.600	10.600	0
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	13.800	13.700	+100
18	B 212n	Deichhausen - A 281	26.300	26.200	+100
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	2.300	2.100	+200
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.100	1.000	+100
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.100	1.000	+100
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	17.600	17.600	0
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	22.800	22.700	+100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	9.900	10.100	-200
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.600	21.600	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.500	30.500	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	800	800	0

**Strombündel** Im Planfall 5 zeigen die Strombündel keine relevanten Veränderungen  
**Abbildung 7b bis 7e** im Vergleich zum Planfall 1.

### 7.7 Planfall 6 (optimierte AEP-Trasse mit nördlicher Umfahrung von Deichhausen, AS Stedinger Straße nicht in/aus Richtung Bremen nutzbar)

**Netzmodell** Im Planfall 6 (2025) verläuft der Abschnitt II der B 212n als optimierte AEP-Trasse mit nördlicher Umfahrung von Deichhausen, jedoch ist die Anschlussstelle der B 212n an der Stedinger Straße/L 875 bei Deichhausen nicht in/aus Richtung Bremen nutzbar.

**Verkehrsbelastungen** Durch den „Verzicht“ auf die Fahrbeziehungen zwischen der B 212n (Ost) und der L 875 an der AS Stedinger Straße entfällt die zusätzliche Verknüpfung zwischen Delmenhorst und Bremen. Die L 875 nördlich von Delmenhorst wird um rund 9.300 Kfz/24h und der zentrale Bereich von Delmenhorst um rund 4.000 Kfz/24h weniger belastet als im Planfall 1. Der Verzicht auf die Fahrbeziehungen hat aber auch deutliche Mehrbelastungen auf anderen Straßen zur Folge. Die B 75 ist um rund 3.000 bis 4.000 Kfz/24h und die Stromer Landstraße sogar um 5.800 Kfz/24h höher belastet als im Planfall 1. Auch die Ortsdurchfahrt Bookholzberg weist Mehrbelastungen von etwa 1.200 Kfz/24h auf. Auf Grund des Verlaufs der B 212n nördlich von Deichhausen weist auch die Ortsdurchfahrt Deichhausen erhebliche Mehrbelastungen in Höhe von 3.800 Kfz/24h auf.

Westlich der L 875 ist die B 212n mit rund 15.100 Kfz/24h höher belastet als im Planfall 1 (+1.400 Kfz/24h), östlich der L 875 liegt die Belastung mit 12.700 Kfz/24h deutlich unter der im Planfall 1 (-13.500 Kfz/24h). Diese 13.500 Kfz/24h nutzen die o.g. umwegigen Alternativrouten.

Die nachfolgende Tabelle 7.7 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.7: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 6 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025) und zum Planfall 2 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 6 (2025)	Differenzen zum Planfall 1	
			absolut	Differenz	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.700	+200	0
2	A 27	nördl. A 281	85.600	-600	0
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	83.800	+3.900	0
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.000	-900	0
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	0	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	59.800	+1.600	-100
7	A 281	Weserquerung	39.400	-5.200	+100
8	A 281	BA 3/2	27.800	+900	0
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	20.500	-600	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	41.200	+4.200	0
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	89.200	+2.600	+100
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	800	-100	-100
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	11.300	+1.200	-400
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	0	-100
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.900	+100	+100
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	10.900	+300	+1.000
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	15.100	+1.400	+2.400
18	B 212n	Deichhausen - A 281	12.700	-13.500	0
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	3.800	+1.700	0
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	2.300	+1.300	-1.500
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	4.800	+3.800	+1.000
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	13.700	-3.900	+800
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	21.000	-1.700	+400
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	7.100	-3.000	0
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.900	+300	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.800	+300	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	6.600	+5.800	0

**Strombündel  
 Abbildung 8b**

Im Planfall 6 verändert sich im Vergleich zum Planfall 1 im Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen nur wenig.

**Abbildung 8c**

Das Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 zeigt, dass auf Grund der fehlenden Fahrbeziehungen wie im Planfall 2 (ohne AS Stedinger Straße/L 875) rund 2.300 Kfz/24h über die alte B 212 nördlich von Bookholzberg (+1.700 Kfz/24h gegenüber Planfall 1) fahren.

**Abbildung 8d**

Gegenüber Planfall 1 nutzen wie im Planfall 2 1.900 der 39.400 Kfz/24h auf der Weserquerung im Zuge der A 281 die Stromer Landstraße, um den Raum Delmenhorst-Nord zu erreichen bzw. zu verlassen. Die alte B 212 wird von 1.400 Kfz/24h mehr genutzt als im Planfall 1.

**Abbildung 8e**

Von den 13.100 Kfz/24h auf der L 875 nördlich von Delmenhorst fahren (wie im Planfall 2) 5.800 Kfz/24h über die Stromer Landstraße in/aus Richtung Bremen-Seehausen. Von diesen 5.800 Kfz/24h fahren 400 Kfz/24h an der Anschlussstelle Stromer Landstraße auf die A 281 Richtung Norden und 1.500 Kfz/24h durch Bremen-Seehausen zur A 281, um die Weserquerung zu nutzen. 2.100 der 13.100 Kfz/24h fahren über die L 875 in/aus Richtung Norden und 2.200 Kfz/24h über die B 212n in/aus Richtung Westen.

## 7.8 Planfall 7 (optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen, AS Stedinger Straße nicht in/aus Richtung Bremen nutzbar)

**Netzmodell** Im Planfall 7 (2025) verläuft der Abschnitt II der B 212n als optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen, jedoch ist die Anschlussstelle der B 212n an der Stedinger Straße/L 875 bei Deichhausen wie im Planfall 6 nicht in/aus Richtung Bremen nutzbar.

**Verkehrsbelastungen** Durch den „Verzicht“ auf die Fahrbeziehungen zwischen der B 212n (Ost) in/aus Richtung Bremen und der L 875 an der AS Stedinger Straße entfällt die zusätzliche Verknüpfung zwischen Delmenhorst und Bremen. Die L 875 nördlich von Delmenhorst wird um rund 8.800 Kfz/24h und der zentrale Bereich von Delmenhorst um rund 3.700 Kfz/24h weniger belastet als im Planfall 1. Der Verzicht auf die Fahrbeziehungen hat wie im Planfall 6 deutliche Mehrbelastungen der B 75 (+3.200 bis +4.300 Kfz/24h) und der Stromer Landstraße (+ 5.900 Kfz/24h) im Vergleich zum Planfall 1 zur Folge. Auch die Ortsdurchfahrt Bookholzberg weist Mehrbelastungen von etwa 900 Kfz/24h auf. Durch die südliche Umfahrung von Deichhausen weist die Ortsdurchfahrt Deichhausen mit 1.300 Kfz/24h deutlich geringere Belastungen auf als bei einer nördlichen Umfahrung wie in Planfall 6 (-3.500 Kfz/24h).

Der Abschnitt der B 212n östlich der L 875 ist mit 12.400 Kfz/24h deutlich geringer belastet als im Planfall 1 (-13.800 Kfz/24h). Diese 13.800 Kfz/24h nutzen die o.g. umwegigen Alternativrouten. Durch die frei werdenden Kapazitäten auf dem östlichen Abschnitt und der L 875 nördlich von Delmenhorst wird die B 212n für den Raum nordwestlich von Delmenhorst attraktiver. Die Belastungen auf der B 212n westlich der L 875 liegen mit 16.200 Kfz/24h höher als im Planfall 1 (+2.500 Kfz/24h).

Die nachfolgende Tabelle 7.8 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.8: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 7 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025) und zum Planfall 6 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 7 (2025)	Differenzen zum Planfall 1    Planfall 6	
			absolut	Differenz	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.700	+200	0
2	A 27	nördl. A 281	85.600	-600	0
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	83.800	+3.900	0
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.000	-900	0
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	0	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	59.800	+1.600	0
7	A 281	Weserquerung	39.300	-5.300	-100
8	A 281	BA 3/2	27.700	+800	-100
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	20.500	-600	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	41.300	+4.300	+100
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	89.200	+2.600	0
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	700	-200	-100
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	11.000	+900	-300
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	0	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.800	0	-100
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	11.100	+500	+200
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	16.200	+2.500	+1.100
18	B 212n	Deichhausen - A 281	12.400	-13.800	-300
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	3.600	+1.500	-200
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.300	+300	-1.000
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.300	+300	-3.500
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	14.000	-3.600	+300
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	21.100	-1.600	+100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	7.200	-2.900	+100
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.900	+300	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.800	+300	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	6.700	+5.900	+100

**Strombündel  
 Abbildung 9c**

Im Planfall 7 verändert sich im Vergleich zum Planfall 1 und zum Planfall 6 im Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen nur wenig.

**Abbildung 9d**

Das Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 zeigt, dass wie in Planfall 6 auf Grund der fehlenden Fahrbeziehungen deutlich mehr Fahrzeuge (2.100 Kfz/24h) über die alte B 212 nördlich von Bookholzberg (+1.500 Kfz/24h) als im Planfall 1 fahren, um auf die A 281 zu gelangen.

**Abbildung 9e**

Wie im Planfall 6 nutzen rund 1.900 Kfz/24h von den Fahrzeugen auf der Weserquerung im Zuge der A 281 die Stromer Landstraße, um den Raum Delmenhorst-Nord zu erreichen bzw. zu verlassen. Die alte B 212 wird von 1.200 Kfz/24h mehr genutzt als im Planfall 1.

**Abbildung 9f**

Von den 13.600 Kfz/24h auf der L 875 nördlich von Delmenhorst fahren 5.800 Kfz/24h über die Stromer Landstraße in/aus Richtung Bremen-Seehausen. Von diesen 5.800 Kfz/24h auf der Stromer Landstraße fahren 500 Kfz/24h an der Anschlussstelle Stromer Landstraße auf die A 281 Richtung Norden und 1.600 Kfz/24h durch Bremen-Seehausen zur A 281, um die Weserquerung zu nutzen. 1.100 Kfz/24h (400 Kfz/24h mehr als im Planfall 1) gelangen über die L 875 Richtung Norden und 3.600 Kfz/24h (700 Kfz/24h mehr als im Planfall 1) über die B 212n Richtung Westen (+1.400 Kfz/24h im Vergleich zum Planfall 6). Die frei werdenden Kapazitäten auf dem östlichen Abschnitt der B 212n und der L 875 nördlich von Delmenhorst werden im Planfall 7 nun durch zusätzliche Fahrzeuge aus dem Raum nordwestlich von Delmenhorst genutzt.

## 7.9 Planfall 8 (wie PF 1, zusätzlicher BA 5 der A 281 als 2-streifige Bundesstraße)

**Netzmodell** Im Planfall 8 (2025) verläuft der Abschnitt II der B 212n als optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen. Zusätzlich ist der 5. BA der A 281 als 2-streifige Bundesstraße im Netzmodell berücksichtigt.

**Verkehrsbelastungen** Der 2-streifige Neubau des 5. BA der A 281 weist Belastungen um 27.000 Kfz/24h auf, die Grenze der Leistungsfähigkeit ist damit erreicht. Der 5. BA zeigt eine deutliche Entlastungswirkung sowohl auf die parallel verlaufende B 6 (Kattenturmer Heerstraße, bis zu -9.300 Kfz/24h) als auch das sonstige benachbarte Netz.

### **Abbildung 10 und 10a**

Der Verkehrsdruck auf die derzeitige B 6 und den 5. BA der A 281 ist so hoch, dass nicht das gesamte Verlagerungspotenzial durch den 2-streifigen Querschnitt aufgenommen werden kann.

Der BAB-Zubringer Arsten (B 6) wird um bis zu 4.700 Kfz/24h entlastet, die A 1 zwischen den beiden B 6-Zubringern um 7.400 Kfz/24h.

Rund 3.000 Kfz/24h, die im Planfall 1 über die B 75 und das AD Stühr zur A 1 gelangen, fahren im PF 8 über den 5. BA der A 281.

Auswirkungen des 2-streifigen Neubaus des 5.BA der A 281 sind in Delmenhorst kaum zu erwarten. Die L 875 nördlich von Delmenhorst und die Ortsdurchfahrt Delmenhorst selbst werden gegenüber dem Planfall 1 nur in geringem Maße (500 bis 800 Kfz/24h) entlastet.

Es gibt auch keine relevanten Wirkungszusammenhänge zwischen dem 5. BA der A 281 und der B 212n. Lediglich der östlichste Abschnitt der B 212n wird um 600 Kfz/24h entlastet.

Die nachfolgende Tabelle 7.9 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.9: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 8 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 8 (2025)	Vergleich mit Planfall 1 (2025)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	124.700	126.500	-1.800
2	A 27	nördl. A 281	86.200	86.200	0
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	79.800	79.900	-100
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	72.200	71.900	+300
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	42.800	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	58.300	58.200	+100
7	A 281	Weserquerung	45.200	44.600	+600
8	A 281	BA 3/2	28.200	26.900	+1.300
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	13.200	21.100	-7.900
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	33.900	37.000	-3.100
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	86.200	86.600	-400
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	900	900	0
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	9.800	10.100	-300
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	14.900	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.900	13.800	+100
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	10.700	10.600	+100
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	13.700	13.700	0
18	B 212n	Deichhausen - A 281	25.600	26.200	-600
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	1.900	2.100	-200
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.100	1.000	+100
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.100	1.000	+100
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	16.800	17.600	-800
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	22.400	22.700	-300
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	10.000	10.100	-100
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.600	21.600	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	32.100	30.500	+1.600
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	600	800	-200

**Strombündel  
 Abbildung 10b**

Auch in den Strombündelabbildungen ist zu erkennen, dass der 2-streifige Neubau des 5. BA der A 281 kaum Wirkungen auf den Raum Delmenhorst hat.

Im Planfall 8 verändert sich im Vergleich zum Planfall 1 im Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen nur wenig. Von den 13.900 Kfz/24h am Strombündelquerschnitt benutzen nur 100 Kfz/24h den 5. BA der A 281.

**Abbildung 10c**

Auch das Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 verdeutlicht, dass es keine relevanten Wirkungszusammenhänge zwischen dem 5. BA der A 281 und der B 212n gibt. Von den 25.600 Kfz/24h am Strombündelquerschnitt nutzen nur 200 Kfz/24h auch den 5. BA der A 281.

**Abbildung 10d** Rund 4.800 Kfz/24h von den 45.200 Kfz/24h auf der Weserquerung im Zuge der A 281 fahren über den 5. BA der A 281. Rund 1.900 Kfz/24h fahren gegenüber dem Planfall 1 nun über die A 1 östlich der A 28 und anschließend über den 5. BA der A 281, um auf die Weserquerung zu gelangen.

**Abbildung 10e** Das Strombündel auf der L 875 nördlich von Delmenhorst zeigt kaum Veränderungen gegenüber dem Planfall 1. Von den 21.700 Kfz/24h benutzen nur 100 Kfz/24h den 5. BA der A 281.

**Abbildung 10f** Von den 27.600 Kfz/24h auf dem 5. BA der A 281 nutzen nur 7.600 Kfz/24h die A 281 über die B 75 in Bremen hinaus. Davon gelangen noch 5.000 Kfz/24h auf die Weserquerung im Zuge der A 281 und 200 Kfz/24h benutzen die B 212n. Der größte Teil des Verkehrs auf dem 5. BA der A 281 stammt aus dem Raum Brinkum südlich der A 1 (12.200 Kfz/24h). Nur 7.700 Kfz/24h kommen über die A 1 auf die A 281. Aus dem Raum Delmenhorst nutzt kein Fahrzeug den 5. BA der A 281 und nur rund 200 Fahrzeuge fahren über den östlichsten Abschnitt der B 212n um auf den 5. BA zu gelangen.

Es wird deutlich, dass der 5. BA der A 281 kaum Auswirkungen auf die B 212n und den Raum Delmenhorst hat.

## 7.10 Planfall 9 (wie PF 1, zusätzlicher BA 5 der A 281 als 4-streifige Autobahn)

**Netzmodell** Im Planfall 9 (2025) verläuft der Abschnitt II der B 212n wie im Planfall 1 als optimierte AEP-Trasse mit südlicher Umfahrung von Deichhausen. Zusätzlich ist der 5. BA der A 281 als 4-streifige Autobahn im Netzmodell berücksichtigt.

**Verkehrsbelastungen** Der 4-streifige Neubau des 5. BA der A 281 hat bei Belastungen um 38.000 Kfz/24h sowohl auf die parallel verlaufende B 6 (Kattenturmer Heerstraße) als auch das sonstige benachbarte Netz eine deutliche Entlastungswirkung. Diese ist um mehr als 10.000 Kfz/24h höher als beim 2-streifigen Querschnitt im Planfall 8.

### **Abbildung 11 bis 11b**

Die B 6 wird gegenüber Planfall 1 deutlich um 14.000 Kfz/24h im nördlichen Bereich und bis zu 24.000 Kfz/24h im Bereich der zurückgebauten AS Brinkum entlastet. Auf der B 75 fallen die Belastungen um 4.500 Kfz/24h und auf der A 1 östlich Brinkum um 8.600 Kfz/24h geringer aus.

Die L 875 nördlich von Delmenhorst und die Ortsdurchfahrt Delmenhorst werden wie im Planfall 8 gegenüber dem Planfall 1 nur geringfügig (-500 bis -800 Kfz/24h) durch den 5. BA der A 281 entlastet.

Rund 4.000 Kfz/24h, die im Planfall 1 über die B 75 und das AD Stuhr zur A 1 gelangen, fahren im Planfall 9 über den 5. BA der A 281. Das sind rund 1.000 Kfz/24h mehr als im Planfall 8.

Es gibt keine relevanten Wirkungszusammenhänge zwischen dem 5. BA der A 281 und der B 212n. Dies gilt unabhängig von der Ausbaugüte des 5. BA. Lediglich der östlichste Abschnitt der B 212n wird im Planfall 9 um 700 Kfz/24h entlastet, im Planfall 8 sind es -600 Kfz/24h.

Die nachfolgende Tabelle 7.10 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquerschnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.10: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 9 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025) und zum Planfall 8 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 9 (2025)	Differenzen zum Planfall 1    Planfall 8	
			Kfz/24h	Differenz	Differenz
1	A 1	Weserquerung	124.400	-2.100	-300
2	A 27	nördl. A 281	86.200	0	0
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	79.800	-100	0
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	72.400	+500	+200
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	0	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	58.400	+200	+100
7	A 281	Weserquerung	45.300	+700	+100
8	A 281	BA 3/2	28.400	+1.500	+200
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	8.700	-12.400	-4.500
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	32.500	-4.500	-1.400
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	86.200	-400	0
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	900	0	0
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	9.800	-300	0
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	0	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.900	+100	0
16	B 212n	Harmenhausen - Hørspe	10.700	+100	0
17	B 212n	Hørspe - Deichhausen	13.700	0	0
18	B 212n	Deichhausen - A 281	25.500	-700	-100
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	1.900	-200	0
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.100	+100	0
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.100	+100	0
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	16.900	-700	+100
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	22.300	-400	-100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	9.900	-200	-100
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.600	0	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	32.000	+1.500	-100
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	600	-200	0

**Strombündel  
 Abbildung 11c**

Auch in den Strombündelabbildungen ist zu erkennen, dass es keine relevanten Wirkungszusammenhänge zwischen dem 5. BA der A 281 und der B 212n sowie dem Raum Delmenhorst gibt.

Im Planfall 9 verändert sich im Vergleich zum Planfall 1 im Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen nur wenig. Von den 13.900 Kfz/24h benutzen nur 100 Kfz/24h den 5. BA der A 281, um nach Brinkum zu gelangen.

**Abbildung 11d**

Auch das Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 verdeutlicht, dass es keine relevanten Wirkungszusammenhänge zwischen dem 5. BA der A 281 und der B 212n gibt, da nur 300 Kfz/24h bis zum 5. BA fahren.

**Abbildung 11e**

Rund 6.200 Kfz/24h von den 45.300 Kfz/24h auf der Weserquerung im Zuge der A 281 fahren über den 5. BA der A 281. Verlagerungen durch den 5. BA gibt es insbesondere südlich der A 1. Rund 2.600 Kfz/24h fahren über die A 281 auf die A 1 in Richtung AD Stuhr, dies sind 700 Kfz/24h mehr als im Planfall 8. Im Planfall 1 wird diese Übereck-Beziehung gar nicht angenommen.

**Abbildung 11f**

Das Strombündel auf der nördlichen Ortsdurchfahrt Delmenhorst zeigt kaum Veränderungen gegenüber dem Planfall 1. Von den 21.600 Kfz/24h benutzen nur 100 Kfz/24h den 5. BA der A 281.

**Abbildung 11g**

Von den 39.300 Kfz/24h auf dem nördlichen Abschnitt des 5. BA der A 281 haben nur 9.800 Kfz/24h Quelle oder Ziel nordwestlich der B 75 in Bremen. Davon nutzen noch 6.400 Kfz/24h die Weserquerung im Zuge der A 281 und 300 Kfz/24h die B 212n. Der größte Teil des Verkehrs auf dem 5. BA der A 281 stammt aus dem Raum Brinkum südlich der A 1 (18.800 Kfz/24h), 10.900 Kfz/24h kommen aus Richtung Westen über die A 1 zur A 281.

## 7.11 Planfall 10 (wie PF 1, zusätzlich mit flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst)

### Netzmodell

Das Netzmodell im Planfall 10 (2025) entspricht dem des Planfalls 1, ergänzt um flankierende Maßnahmen zur Entlastung von Delmenhorst, soweit sie in einem Verkehrsmodell für den Kfz-Verkehr abgebildet werden können.

Die flankierenden Maßnahmen wurden in Anlehnung an die Untersuchung „Wirksamkeit der B 212n (Abschnitt B) und ergänzende Maßnahmenpakete für Ganderkesee und Delmenhorst“<sup>1</sup> entwickelt. Dabei werden folgende drei Maßnahmenpakete unterschieden:

- statische Verkehrslenkung (Lkw-Leitsystem, Anpassung der Wegweisung, Lkw-Durchfahrtsverbote, verkehrsabhängige Geschwindigkeitsreduzierung)
- dynamische Verkehrslenkung (Führung des städtischen Durchgangsverkehrs über das klassifizierte Hauptverkehrsstraßennetz durch verkehrsabhängige Abbiegeverbote, dynamische Durchfahrtsverbote zur Unterbindung von Schleichverkehren und verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung) sowie
- straßenraumbezogene Maßnahmen (z.B. Fahrbahneinbauten).

Betroffen von diesen Maßnahmenpaketen sind vor allem die Dwostraße, die Stedinger Landstraße zwischen Dwostraße und Neuendeel, die Oldenburger Straße, die Wildeshausener Straße zwischen A 28 und L 887, die Friedenstraße, der Schulweg und die Schönemoorer Landstraße zwischen Friedenstraße und L 875.

Die Maßnahmen werden im Modell durch Erhöhung von Widerständen der betroffenen Strecken und Abbiegemöglichkeiten sowie durch die Sperrung von Strecken für den Schwerverkehr (SV) > 7,5t zGG umgesetzt.

---

<sup>1</sup> Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Theine (PGT)  
Gemeinde Ganderkesee und Stadt Delmenhorst:  
Wirksamkeit der B 212n (Abschnitt B) und ergänzende Maßnahmenpakete für Ganderkesee und Delmenhorst  
Hannover, Juli 2007.

**Verkehrsbelastungen** Die höchsten Entlastungen durch die flankierenden Maßnahmen in **Abbildung 12 bis 12b** Delmenhorst gegenüber Planfall 1 gibt es auf der nördlichen Ortsdurchfahrt von Delmenhorst mit bis zu 4.300 Kfz/24h und im Bereich der Landwehrstraße mit bis zu 3.400 Kfz/24h. Der Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und der A 281 wird um 1.800 Kfz/24h entlastet.

Durch die flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst gibt es allerdings nicht nur Entlastungen, sondern auch Strecken, für die im Vergleich zum Planfall 1 ohne flankierende Maßnahmen Mehrbelastungen zu erwarten sind. Rund 600 Kfz/24h, die im Planfall 1 von der A 28 durch Delmenhorst über die L 875 zur B 212n fahren, werden durch die flankierenden Maßnahmen auf die alte B 212 über Bookholzberg und Krögerdorf auf die B 212n verlagert. Dazu kommen rund 600 Kfz/24h, die aus dem Raum Delmenhorst über die B 212 bei Bookholzberg Richtung Norden fahren. Rund 500 Kfz/24h, die im Planfall 1 aus dem Raum Ganderkesee kommend durch Delmenhorst in den nördlichen Planungsraum fahren, werden auf die A 1 und die B 75 verlagert. Insgesamt werden durch die flankierenden Maßnahmen bis zu 1.300 Kfz/24h auf die B 75 verlagert.

Auch innerhalb von Delmenhorst kommt es durch die flankierenden Maßnahmen zu Verlagerungen. Von der Landwehrstraße (-3.500 Kfz/24h) und der L 875 im Zentrum von Delmenhorst (-1.100 Kfz/24h) werden Teile des Verkehrs z.B. auf die L 867 (Mühlenstraße, +1.600 Kfz/24h) verlagert.

Die nachfolgende Tabelle 7.11 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquer-schnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.11: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 10 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 10 (2025)	Vergleich mit Planfall 1 (2025)	
			absolut	absolut	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.500	126.500	0
2	A 27	nördl. A 281	86.100	86.200	-100
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	80.900	79.900	+1.000
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.800	71.900	-100
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	42.800	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	58.700	58.200	+500
7	A 281	Weserquerung	43.500	44.600	-1.100
8	A 281	BA 3/2	27.100	26.900	+200
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	21.100	21.100	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	38.300	37.000	+1.300
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	87.100	86.600	+500
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	800	900	-100
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	11.100	10.100	+1.000
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	14.900	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.800	13.800	0
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	10.400	10.600	-200
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	14.000	13.700	+300
18	B 212n	Deichhausen - A 281	24.400	26.200	-1.800
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	2.900	2.100	+800
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.100	1.000	+100
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.100	1.000	+100
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	13.300	17.600	-4.300
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	21.600	22.700	-1.100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	6.700	10.100	-3.400
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.600	21.600	0
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.500	30.500	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	500	800	-300

**Strombündel  
 Abbildung 12c**

Im Planfall 10 zeigt das Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen, dass sich die flankierenden Maßnahmen auf diesen Strombündelquerschnitt im Vergleich zum Planfall 1 kaum auswirken. Nur rund 200 Kfz/24h mehr fahren über die B 212 bei Bookholzberg, um auf die westliche B 212n zu gelangen. Entsprechend weniger Fahrzeuge nutzen den Abschnitt II der B 212n und die Ortsdurchfahrt von Delmenhorst.

**Abbildung 12d**

Im Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 wird deutlich, dass mehr Fahrzeuge von der A 28 (+400 Kfz/24h) auf die B 212alt und im weiteren Verlauf auf die B 212n wechseln, um in Richtung A 281 zu gelangen. Von den 15.100 Kfz/24h im Planfall 1 auf der L 875 nördlich von Delmenhorst verbleiben im Planfall 10 nur noch 12.400 Kfz/24h.

**Abbildung 12e** Auch im Strombündel auf der Weserquerung im Zuge der A 281 werden diese Verlagerungseffekte deutlich.

**Abbildung 12f und g** Das Strombündel auf der L 875 nördlich von Delmenhorst verdeutlicht, dass im Vergleich zum Planfall 1 rund 300 Kfz/24h weniger von Westen (A 28) kommend und rund 700 Kfz/24h weniger von Süden kommend durch Delmenhorst fahren. Auf dem Abschnitt II der B 212n östlich der L 875 fahren 2.800 Kfz/24h und im weiteren Verlauf auf der Weserquerung der A 281 2.200 Kfz/24h weniger als im Planfall 1. Der Abschnitt westlich der L 875 wird von 500 Kfz/24h weniger genutzt. Bei diesem Strombündel wird auch deutlich, dass in Delmenhorst Verkehr von der Landwehrstraße im Westen in die Ortsmitte verlagert wird.

## 7.12 Planfall 11 (wie PF 1, mit zusätzlicher Umfahrung von Delmenhorst und flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst)

### Netzmodell

Im Planfall 11 sind die Maßnahmen kombiniert, die für den Raum Delmenhorst und die angrenzenden Landkreise die günstigste verkehrliche Wirkung erwarten lassen.

Das Netzmodell im Planfall 11 (2025) entspricht dem des Planfalls 1, ergänzt um eine Ortsumgehung Delmenhorst wie im Planfall 4 und um flankierende Maßnahmen in Delmenhorst wie in Planfall 10.

Im Planfall 4 mit Ortsumgehung Delmenhorst und südlicher Umfahrung von Deichhausen wird deutlich, dass die Ortsdurchfahrt Delmenhorst sowie die B 6/B 75 in Bremen im Gegensatz zu den anderen Planfällen ohne Ortsumgehung Delmenhorst wesentlich besser entlastet werden. Auch die flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst im Planfall 10 führen zu einer deutlichen Entlastung der Ortsdurchfahrt Delmenhorst. Aus diesen Gründen wurde für den Planfall 11 eine Kombination der Planfälle 4 und 10 gewählt.

Die anderen Planfälle führen z.T. zu unerwünschten Wirkungen für das übrige Netz. Eine nördliche Umfahrung von Deichhausen, wie in den Planfällen 3 und 6, bewirkt eine deutliche Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt Deichhausen.

Auch der Verzicht auf den Anschluss Stedinger Landstraße (Planfall 2) führt zu einer deutlichen Mehrbelastung in der Ortsdurchfahrt Deichhausen.

Wenn auf die Abbiegemöglichkeit zwischen der B 212n (Ost) und der L 875 verzichtet wird (Planfälle 6 und 7), ist die B 212n verkehrlich nicht ausreichend wirksam. Zusätzlich kommt es zu umwegigen Routen und Mehrbelastungen im übrigen Netz.

Weiterhin wurde im Planfall 11 auf den 5. BA der A 281 verzichtet (Planfälle 8 und 9), da er keine relevanten Auswirkungen auf den Raum Delmenhorst und die B 212n erwarten lässt.

### Verkehrsbelastungen Abbildung 13 bis 13b

Mit der Ortsumgehung Delmenhorst und den flankierenden Maßnahmen ist eine deutliche Entlastung der L 875 nördlich von Delmenhorst (bis -9.900 Kfz/24h), der „alten“ B 212 mit der Ortslage Bookholzberg (-1.600 Kfz/24h gegenüber Planfall 1 und -2.600 Kfz/24h gegenüber Planfall 4) und der B 75 in Bremen (-2.500 Kfz/24h gegenüber Planfall 1 und -3.800 Kfz gegenüber Planfall 4) möglich.

Es ist eine vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Delmenhorst zwischen den Räumen A 28 West/Ganderkesee und Bremen-Nord auf die Ortsumgehung zu erwarten. Für die Ortsum-

gehung sind je nach Abschnitt Belastungen zwischen 12.700 und 15.800 Kfz/24h zu erwarten. Darüber hinaus könnten bei entsprechendem Ausbau bis zu 2.900 Kfz/24h, die aus Richtung Westen (A 28) kommend die B 75/B 6 nutzen, zusätzlich auf die Umgehung verlagert werden (siehe auch Strombündel in Abbildung 13i).

Die Belastung der B 212n auf dem östlichsten Abschnitt wächst um +3.000 Kfz/24h gegenüber Planfall 1 auf über 29.000 Kfz/24h an. Auf der A 281 sind 500 Kfz/24h mehr zu verzeichnen. Im Zentrum von Delmenhorst entfallen die Verlagerungen auf die L 867, wie sie sich im Planfall 10 durch die flankierenden Maßnahmen ergeben haben, da diese Verkehre die Ortsumgehung nutzen.

Die nachfolgende Tabelle 7.12 zeigt die Verkehrsbelastungen in ausgewählten Ortsdurchfahrten. Die genaue Lage der Vergleichsquer-schnitte (VQ) ist der Abbildung 14 zu entnehmen.

**Tabelle 7.12: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] im Planfall 11 (2025) auf ausgewählten Vergleichs-  
 querschnitten im Vergleich zum Planfall 1, Planfall 4 und Planfall 10 (2025)**

VQ- Nr.	Str.	Lage	Planfall 11 (2025)	Belastungsdifferenzen zum		
			absolut	PF 1	PF 4	PF 10
				Differenz	Differenz	Differenz
1	A 1	Weserquerung	126.400	-100	0	-100
2	A 27	nördl. A 281	86.400	+200	-100	+300
3	A 27	AS HB-Industriehäfen – AS HB-Überseestadt	80.800	+900	+800	-100
4	A 27	AS HB-Überseestadt – AS HB-Horn-Lehe	71.800	-100	0	0
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.800	0	0	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide – AS DEL-Hasport	54.900	-3.300	+100	-3.800
7	A 281	Weserquerung	45.000	+400	-800	+1.500
8	A 281	BA 3/2	26.800	-100	+300	-300
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	21.100	0	0	0
10	B 75	Syker Str. - Heinrich-Plett-Allee	34.500	-2.500	+1.300	-3.800
11	B 6	Weserquerung (Oldenburger Str.)	86.400	-200	+300	-700
12	B 212	Ortsdurchfahrt Berne	700	-200	0	-100
13	B 212	Ortsdurchfahrt Bookholzberg	8.500	-1.600	+300	-2.600
14	B 212n	Huntebrück - Berne	14.900	0	0	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	13.800	0	-100	0
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	10.600	0	-300	+200
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	13.500	-200	-400	-500
18	B 212n	Deichhausen - A 281	29.200	+3.000	-1.400	+4.800
19	L 875	Ortsdurchfahrt Bardewisch	1.000	-1.100	0	-1.900
20	L 875	Ortsdurchfahrt Altenesch	1.400	+400	0	+300
21	L 875	Ortsdurchfahrt Deichhausen	1.400	+400	0	+300
22	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Nord	12.000	-5.600	-4.100	-1.300
23	L 875	Ortsdurchfahrt Delmenhorst Mitte	20.500	-2.200	-2.300	-1.100
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	3.900	-6.200	-1.000	-2.800
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	21.300	-300	+100	-300
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	30.500	0	0	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	1.200	+400	-200	+700

**Strombündel**

**Abbildung 13c**

Im Planfall 11 zeigt das Strombündel auf dem 1. BA der B 212n westlich von Harmenhausen kaum Veränderungen im Vergleich zum Planfall 1. Nur 600 Kfz/24h fahren über die Ortsumgehung Delmenhorst, um auf die westliche B 212n zu gelangen. Durch die Ortsdurchfahrt Delmenhorst fahren entsprechend weniger Fahrzeuge.

**Abbildung 13d**

Im Strombündel auf dem Abschnitt II der B 212n zwischen Deichhausen und A 281 wird deutlich, dass wesentlich mehr Fahrzeuge von der A 28 (+1.400 Kfz/24h) über die Ortsumgehung auf die B 212n wechseln, um Richtung A 281 zu gelangen. Von den 15.100 Kfz/24h im Planfall 1 auf der L 875 nördlich von Delmenhorst verbleiben im Planfall 11 nur noch 7.000 Kfz/24h.

- Abbildung 13e** Auch im Strombündel auf der Weserquerung im Zuge der A 281 werden diese Verlagerungseffekte deutlich.
- Abbildung 13f und g** Das Strombündel auf der L 875 nördlich von Delmenhorst verdeutlicht, dass bis auf 200 Kfz/24h von Süden auf der L 776 kommend sämtlicher Verkehr auf diesem Strombündelquerschnitt Quell- und Zielverkehr von Delmenhorst ist.
- Abbildung 13h** Von den 15.800 Kfz/24h auf dem nördlichsten Abschnitt der Ortsumgehung von Delmenhorst stammen 50% zur einen Hälfte aus der Stadt Delmenhorst und zur anderen Hälfte aus dem Raum Bookholzberg und die übrigen 50% von der A 28 und der K 228 bei Ganderkesee. Der größte Teil der 15.800 Kfz/24h fährt Richtung A 281.
- Abbildung 13i** Das Strombündel auf der A 28 westlich der AS Ganderkesee-West zeigt, dass von den dort 45.300 Kfz/24h rund 1.300 Kfz/24h über die OU Delmenhorst und die A 281 die A 27 erreichen. Weitere 2.900 der 45.300 Kfz/24h gelangen über die B 75 zur A 27. Diese 2.900 Kfz/24h sind als zusätzliches Bündelungspotenzial für die Ortsumgehung Delmenhorst zu sehen

## 8. Fazit

### **Südliche Umfahrung von Deichhausen**

Der Abschnitt II der B 212n übernimmt im Zusammenhang mit der A 281 eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Bremen und seinem nordwestlichen Umland. Die Belastung der B 212n (Planfall 1 mit **optimierter AEP-Trasse** und **südlicher Umfahrung von Deichhausen**) liegt im Westen bei Harmenhausen bei knapp 11.000 Kfz/24h und steigt in Richtung Bremen kontinuierlich auf über 26.000 Kfz/24h an. Der östlichste Abschnitt der B 212n hat für den Verkehr zwischen Delmenhorst und Bremen eine sehr hohe Bedeutung. Auf der Übereck-Relation A 281 (Nord) – B 212n – Stedinger Landstraße (L 875 Süd) verkehren rund 11.500 Kfz/24h, von denen etwa die Hälfte Durchgangsverkehr bezogen auf Delmenhorst ist. Diese Verkehre führen zu einer Verdoppelung der Verkehrsbelastung auf der L 875 nördlich von Delmenhorst auf rund 22.400 Kfz/24h.

Entlastende Wirkungen durch die B 212n gibt es vor allem auf die L 875 Harmenhausen – Krögerdorf – Altenesch – Deichhausen (-6.000 Kfz/24h). Die Ortslage Deichhausen wird von rund 7.000 Kfz/24h (im Analyse- und Prognosenullfall) auf rund 1.000 Kfz/24h entlastet, ähnliche Entlastungen gibt es auf der Stromer Landstraße zwischen Deichhausen und Bremen.

### **Nördliche Umfahrung von Deichhausen**

Eine **nördliche Umfahrung von Deichhausen** führt in der Region Delmenhorst i.d.R. nur zu geringfügigen Änderungen der Verkehrsbelastungen im Vergleich zur südlichen Umfahrung. Die Ortslage Deichhausen wird bei einer nördlichen Umfahrung aber unverhältnismäßig stärker genutzt als bei südlicher Umfahrung. Während im Prognosenullfall die Belastungen in der Ortsdurchfahrt Deichhausen bei rund 7.000 Kfz/24h liegen, sinken sie im Fall mit südlicher Umgehung auf rund 1.000 Kfz/24h, bei nördlicher Umfahrung steigen sie auf über 14.000 Kfz/24h, da der Verkehr zwischen Bremen-Nord und Delmenhorst im Falle der Nordumfahrung auch durch Deichhausen fahren muss.

### **Verzicht auf den Anschluss Stedinger Landstraße**

Der **Verzicht auf den Anschluss Stedinger Landstraße** (L 875) bei Deichhausen führt zu einer deutlichen Mehrbelastung des übrigen Netzes (z.B. Stromer Landstraße +5.800 Kfz/24h, B 75 +4.000 Kfz/24h, Ortsdurchfahrt Deichhausen +2.700 Kfz/24h und B 212 Ortsdurchfahrt Bookholzberg + 1.700 Kfz/24h), die Belastungen auf der L 875 nördlich von Delmenhorst und in der Ortsdurchfahrt Delmenhorst fallen deutlich geringer aus (Reduzierung zwischen 4.800 und 10.300 Kfz/24h gegenüber Planfall 1).

<b>Zusätzliche Ortsumgehung von Delmenhorst</b>	Durch eine <b>zusätzliche Ortsumgehung von Delmenhorst</b> kann ortsfremder Verkehr aus der Ortslage Delmenhorst auf der Ortsumgehung gebündelt werden. Die Bündelungswirkung von Durchgangsverkehr auf der Relation A 28 West/Ganderkesee – Bremen-Nord beträgt rund 6.000 Kfz/24h, kann sich aber in Abhängigkeit von der Ausbauqualität der Umgehung Delmenhorst auch noch deutlich erhöhen. Auch die Ortsdurchfahrt Bookholzberg wird um rund 2.000 Kfz/24h entlastet.
<b>Verzicht auf Abbiegemöglichkeit zwischen der B 212n (Ost) und der L 875</b>	Verzichtet man an der Anschlussstelle Stedinger Landstraße auf die Schaffung von <b>Ein- und Abbiegemöglichkeiten zwischen der B 212n (Ost) und der L 875</b> , weist die L 875 nördlich von Delmenhorst um 9.000 Kfz/24h geringere Belastungen gegenüber dem Vollausbau der AS auf. Der Verzicht auf die Direktverbindung zwischen Delmenhorst und Bremen-Nord führt allerdings zu umwegigen Routen für diesen Verkehr über andere Straßen wie z.B. die Stromer Landstraße, deren Belastungen um knapp 6.000 Kfz/24h steigen. Auch auf der hochbelasteten B 75 durch Bremen fahren im Mittel rund 3.500 Kfz/24h mehr als bei Vollausbau der AS. Bei einem gleichzeitigen Verlauf der B 212n nördlich Deichhausen wird die Ortsdurchfahrt Deichhausen um etwa 3.500 Kfz/24h stärker belastet als bei einem südlichen Verlauf.
<b>Umgehung von Bookholzberg</b>	Die Ortslage Bookholzberg wird im Planfall 1 von rund 10.000 Kfz/24h durchfahren. Eine zusätzliche <b>Umgehung von Bookholzberg</b> kann mehr als die Hälfte dieses Verkehrs aufnehmen, hat aber nur eine sehr regionale Wirkung.  Bei einem Wegfall der Anschlussstelle an die L 875 oder einem Verzicht auf die Abbiegemöglichkeiten zwischen der B 212n (Ost) und der L 875 kommt es zu Mehrbelastungen in der Ortslage Bookholzberg in der Größenordnung von 1.000 bis 1.600 Kfz/24h, durch eine Ortsumgehung von Delmenhorst sind Belastungsreduzierungen in der Ortslage Bookholzberg um 2.000 Kfz/24h zu erwarten.
<b>5. Bauabschnitt der A 281</b>	Der zusätzliche <b>5. Bauabschnitt der A 281</b> in unmittelbarer Parallel-lage zur B 6 (Kattenturmer Heerstraße) führt je nach Ausbau (2- oder 4-streifig) zu unterschiedlich starken Entlastungen des benachbarten sonstigen Netzes, hat allerdings keine relevanten Auswirkungen auf die B 212n und Delmenhorst.
<b>Flankierende Maßnahmen Delmenhorst</b>	Die <b>flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst</b> bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs auf die alte B 212 und auf die B 75 in Bremen. Damit verbunden sind zwar Entlastungen im Zentrum von Delmenhorst, jedoch auch auf der B 212n und der A 281.

Innerhalb von Delmenhorst kommt es durch die flankierenden Maßnahmen zu Verlagerungen von der Landwehrstraße und der L 875 im Zentrum von Delmenhorst auf die L 867 (Mühlenstraße, +1.600 Kfz/24h).

## Ergebnis

Aus den Ergebnissen der Planfälle 1 bis 10 ergibt sich Planfall 11 mit einer zusätzlichen Ortsumgehung Delmenhorst sowie den flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst (siehe Tabelle 8.1 und 8.2) als für die Stadt Delmenhorst und die angrenzenden Landkreise vorteilhafteste Lösung. Im Planfall 4 mit Ortsumgehung Delmenhorst wird deutlich, dass die Ortsdurchfahrt Delmenhorst sowie die B 6/B 75 in Bremen im Gegensatz zu den anderen Planfällen ohne Ortsumgehung Delmenhorst wesentlich besser entlastet werden. Auch die dem Planfall 10 zu Grunde liegenden flankierenden Maßnahmen in Delmenhorst bewirken eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Delmenhorst. Mit der Kombination der Planfälle 4 und 10 ist eine optimale Entlastung der Ortsdurchfahrt Delmenhorst, der Ortslage Bookholzberg sowie der B 6/B 75 in Bremen zu erwarten.

Im Planfall 11 ist eine deutliche Entlastung der Ortslage Delmenhorst (bis -9.900 Kfz/24h), der „alten“ B 212 mit der Ortslage Bookholzberg (-1.600 Kfz/24h gegenüber Planfall 1 und -2.600 Kfz/24h gegenüber Planfall 4) und der B 75 in Bremen (-2.500 Kfz/24h gegenüber Planfall 1 und -3.800 Kfz/24h gegenüber Planfall 4) möglich.

Zusätzlich ist eine vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs in Delmenhorst zwischen den Räumen A 28 West/Ganderkesee und Bremen-Nord auf die Ortsumgehung zu erwarten.

Tabelle 8.1: Verkehrsbelastungen 2025 [Kfz/24h] auf ausgewählten Vergleichsquerschnitten

VQ-Nr.	Str.	Lage	Analyse (2005)	Prognose nullfall (2025)	PF 1 (2025)	PF 2 (2025)	PF 3 (2025)	PF 4 (2025)	PF 5 (2025)	PF 6 (2025)	PF 7 (2025)	PF 8 (2025)	PF 9 (2025)	PF 10 (2025)	PF 11 (2025)
1	A 1	Weserquerung	110.300	129.000	126.500	126.700	126.500	126.400	126.500	126.700	126.700	124.700	124.400	126.500	126.400
2	A 27	nördl. A 281	62.800	79.700	86.200	85.600	86.000	86.500	86.100	85.600	85.600	86.200	86.200	86.100	86.400
3	A 27	AS HB-Industriehäfen - AS HB-Überseestadt	73.300	90.200	79.900	83.800	81.400	80.000	79.800	83.800	83.800	79.800	79.800	80.900	80.800
4	A 27	AS HB-Überseestadt - AS HB-Horn-Lehe	59.200	67.600	71.900	71.000	71.700	71.800	71.900	71.000	71.000	72.200	72.400	71.800	71.800
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.000	45.300	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800	42.800
6	A 28	AS DEL-Adelheide - AS DEL-Hasport	56.500	63.200	58.200	59.900	58.100	54.800	58.200	59.800	59.800	58.300	58.400	58.700	54.900
7	A 281	Weserquerung	0	0	44.600	39.300	42.600	45.800	44.500	39.400	39.300	45.200	45.300	43.500	45.000
8	A 281	BA 3/2	0	0	26.900	27.800	26.000	26.500	26.800	27.800	27.700	28.200	28.400	27.100	26.800
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	19.000	19.500	21.100	20.500	21.100	21.100	21.100	20.500	20.500	13.200	8.700	21.100	21.100
10	B 75	Syker Str. – Heinr.-Plett-Allee	37.600	42.800	37.000	41.200	38.600	33.200	36.900	41.200	41.300	33.900	32.500	38.300	34.500
11	B 6	Weserquerung	94.700	106.300	86.600	89.100	87.600	86.100	86.600	89.200	89.200	86.200	86.200	87.100	86.400
12	B 212	OD Berne	5.100	700	900	900	700	700	900	800	700	900	900	800	700
13	B 212	OD Bookholzberg	10.000	11.400	10.100	11.700	10.500	8.200	4.800	11.300	11.000	9.800	9.800	11.100	8.500
14	B 212n	Huntebrück - Berne	0	11.300	14.900	15.000	14.900	14.900	14.900	14.900	14.900	14.900	14.900	14.900	14.900
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	0	9.500	13.800	13.800	13.900	13.900	13.800	13.900	13.800	13.900	13.900	13.800	13.800
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	0	0	10.600	9.900	11.800	10.900	10.600	10.900	11.100	10.700	10.700	10.400	10.600
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	0	0	13.700	12.700	15.100	13.900	13.800	15.100	16.200	13.700	13.700	14.000	13.500
18	B 212n	Deichhausen - A 281	0	0	26.200	12.700	21.500	30.600	26.300	12.700	12.400	25.600	25.500	24.400	29.200
19	L 875	OD Bardewisch	3.600	3.900	2.100	3.800	2.800	1.000	2.300	3.800	3.600	1.900	1.900	2.900	1.000
20	L 875	OD Altenesch	7.300	7.000	1.000	3.800	800	1.400	1.100	2.300	1.300	1.100	1.100	1.100	1.400
21	L 875	OD Deichhausen	7.300	7.000	1.000	3.800	14.300	1.400	1.100	4.800	1.300	1.100	1.100	1.100	1.400
22	L 875	OD Delmenhorst Nord	12.900	12.500	17.600	12.900	16.400	16.100	17.600	13.700	14.000	16.800	16.900	13.300	12.000
23	L 875	OD Delmenhorst Mitte	21.100	20.100	22.700	20.600	22.000	22.800	22.800	21.000	21.100	22.400	22.300	21.600	20.500
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	8.000	7.500	10.100	7.100	9.600	4.900	9.900	7.100	7.200	10.000	9.900	6.700	3.900
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	27.600	29.700	21.600	21.900	21.600	21.200	21.600	21.900	21.900	21.600	21.600	21.600	21.300
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstraße	29.100	32.200	30.500	30.800	30.600	30.500	30.500	30.800	30.800	32.100	32.000	30.500	30.500
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	5.100	7.700	800	6.600	2.700	1.400	800	6.600	6.700	600	600	500	1.200

**Tabelle 8.2: Verkehrsbelastungen und Belastungsdifferenzen zum Planfall 1 auf ausgewählten Vergleichsquerschnitten, Angaben in Kfz/24h**

VQ-Nr.	Str.	Lage	Analyse (2005)	Prognose nullfall (2025)	PF 1 (2025)	Differenz PF2-PF1 (2025)	Differenz PF3-PF1 (2025)	Differenz PF4-PF1 (2025)	Differenz PF5-PF1 (2025)	Differenz PF6-PF1 (2025)	Differenz PF7-PF1 (2025)	Differenz PF8-PF1 (2025)	Differenz PF9-PF1 (2025)	Differenz PF10-PF1 (2025)	Differenz PF11-PF1 (2025)
1	A 1	Weserquerung	110.300	129.000	126.500	+200	0	-100	0	+200	+200	-1.800	-2.100	0	-100
2	A 27	nördl. A 281	62.800	79.700	86.200	-600	-200	+300	-100	-600	-600	0	0	-100	+200
3	A 27	AS HB-Industriehäfen - AS HB-Überseestadt	73.300	90.200	79.900	+3.900	+1.500	+100	-100	+3.900	+3.900	-100	-100	+1.000	+900
4	A 27	AS HB-Überseestadt - AS HB-Horn-Lehe	59.200	67.600	71.900	-900	-200	-100	0	-900	-900	+300	+500	-100	-100
5	A 28	AS Hatten - AS Hude	42.000	45.300	42.800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	A 28	AS DEL-Adelheide - AS DEL-Hasport	56.500	63.200	58.200	+1.700	-100	-3.400	0	+1.600	+1.600	+100	+200	+500	-3.300
7	A 281	Weserquerung	0	0	44.600	-5.300	-2.000	+1.200	-100	-5.200	-5.300	+600	+700	-1.100	+400
8	A 281	BA 3/2	0	0	26.900	+900	-900	-400	-100	+900	+800	+1.300	+1.500	+200	-100
9	B 6	Kattenturmer Heerstraße	19.000	19.500	21.100	-600	0	0	0	-600	-600	-7.900	-12.400	0	0
10	B 75	Syker Str. – Heinr.Plett-Allee	37.600	42.800	37.000	+4.200	+1.600	-3.800	-100	+4.200	+4.300	-3.100	-4.500	+1.300	-2.500
11	B 6	Weserquerung	94.700	106.300	86.600	+2.500	+1.000	-500	0	+2.600	+2.600	-400	-400	+500	-200
12	B 212	OD Berne	5.100	700	900	0	-200	-200	0	-100	-200	0	0	-100	-200
13	B 212	OD Bookholzberg	10.000	11.400	10.100	+1.600	+400	-1.900	-5.300	+1.200	+900	-300	-300	+1.000	-1.600
14	B 212n	Huntebrück - Berne	0	11.300	14.900	+100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	B 212n	Berne - Harmenhausen	0	9.500	13.800	0	+100	+100	0	+100	0	+100	+100	0	0
16	B 212n	Harmenhausen - Hörspe	0	0	10.600	-700	+1.200	+300	0	+300	+500	+100	+100	-200	0
17	B 212n	Hörspe - Deichhausen	0	0	13.700	-1.000	+1.400	+200	+100	+1.400	+2.500	0	0	+300	-200
18	B 212n	Deichhausen - A 281	0	0	26.200	-13.500	-4.700	+4.400	+100	-13.500	-13.800	-600	-700	-1.800	+3.000
19	L 875	OD Bardewisch	3.600	3.900	2.100	+1.700	+700	-1.100	+200	+1.700	+1.500	-200	-200	+800	-1.100
20	L 875	OD Altenesch	7.300	7.000	1.000	+2.800	-200	+400	+100	+1.300	+300	+100	+100	+100	+400
21	L 875	OD Deichhausen	7.300	7.000	1.000	+2.800	+13.300	+400	+100	+3.800	+300	+100	+100	+100	+400
22	L 875	OD Delmenhorst Nord	12.900	12.500	17.600	-4.700	-1.200	-1.500	0	-3.900	-3.600	-800	-700	-4.300	-5.600
23	L 875	OD Delmenhorst Mitte	21.100	20.100	22.700	-2.100	-700	+100	+100	-1.700	-1.600	-300	-400	-1.100	-2.200
24	Gem.str. Del	Landwehrstraße	8.000	7.500	10.100	-3.000	-500	-5.200	-200	-3.000	-2.900	-100	-200	-3.400	-6.200
25	Stadtstr. HB	Bremerhavener Straße	27.600	29.700	21.600	+300	0	-400	0	+300	+300	0	0	0	-300
26	Stadtstr. HB	Habenhauser Brückenstr.	29.100	32.200	30.500	+300	+100	0	0	+300	+300	+1.600	+1.500	0	0
27	Stadtstr. HB	Stromer Landstraße	5.100	7.700	800	+5.800	+1.900	+600	0	+5.800	+5.900	-200	-200	-300	+400

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Analysefall: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2005 in 100 Kfz/24h
- Abb. 2: Prognosenullfall: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 2a: Prognosenullfall: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 2b: Prognosenullfall: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 3: Planfall 1: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 3a: Planfall 1: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 3b: Planfall 1: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 3c: Planfall 1: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 3d: Planfall 1: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 3e: Planfall 1: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst (Detail), DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 4: Planfall 2: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 4a: Planfall 2: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 4b: Planfall 2: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 4c: Planfall 2: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 4d: Planfall 2: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 4e: Planfall 2: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 5: Planfall 3: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 5a: Planfall 3: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 5b: Planfall 3: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 5c: Planfall 3: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 5d: Planfall 3: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 5e: Planfall 3: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 6: Planfall 4: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 6a: Planfall 4: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 6b: Planfall 4: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 6c: Planfall 4: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 6d: Planfall 4: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 6e: Planfall 4: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 6f: Planfall 4: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst (Detail), DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 6g: Planfall 4: Strombündel nördlich OU Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 7: Planfall 5: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 7a: Planfall 5: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h
- Abb. 7b: Planfall 5: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 7c: Planfall 5: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 7d: Planfall 5: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h
- Abb. 7e: Planfall 5: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h

## Abbildungsverzeichnis (Fortsetzung)

Abb. 8: Planfall 6: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 8a: Planfall 6: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 8b: Planfall 6: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 8c: Planfall 6: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 8d: Planfall 6: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 8e: Planfall 6: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h

Abb. 9: Planfall 7: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 9a: Planfall 7: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 9b: Planfall 7: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1 (Detail), DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 9c: Planfall 7: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 9d: Planfall 7: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 9e: Planfall 7: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 9f: Planfall 7: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h

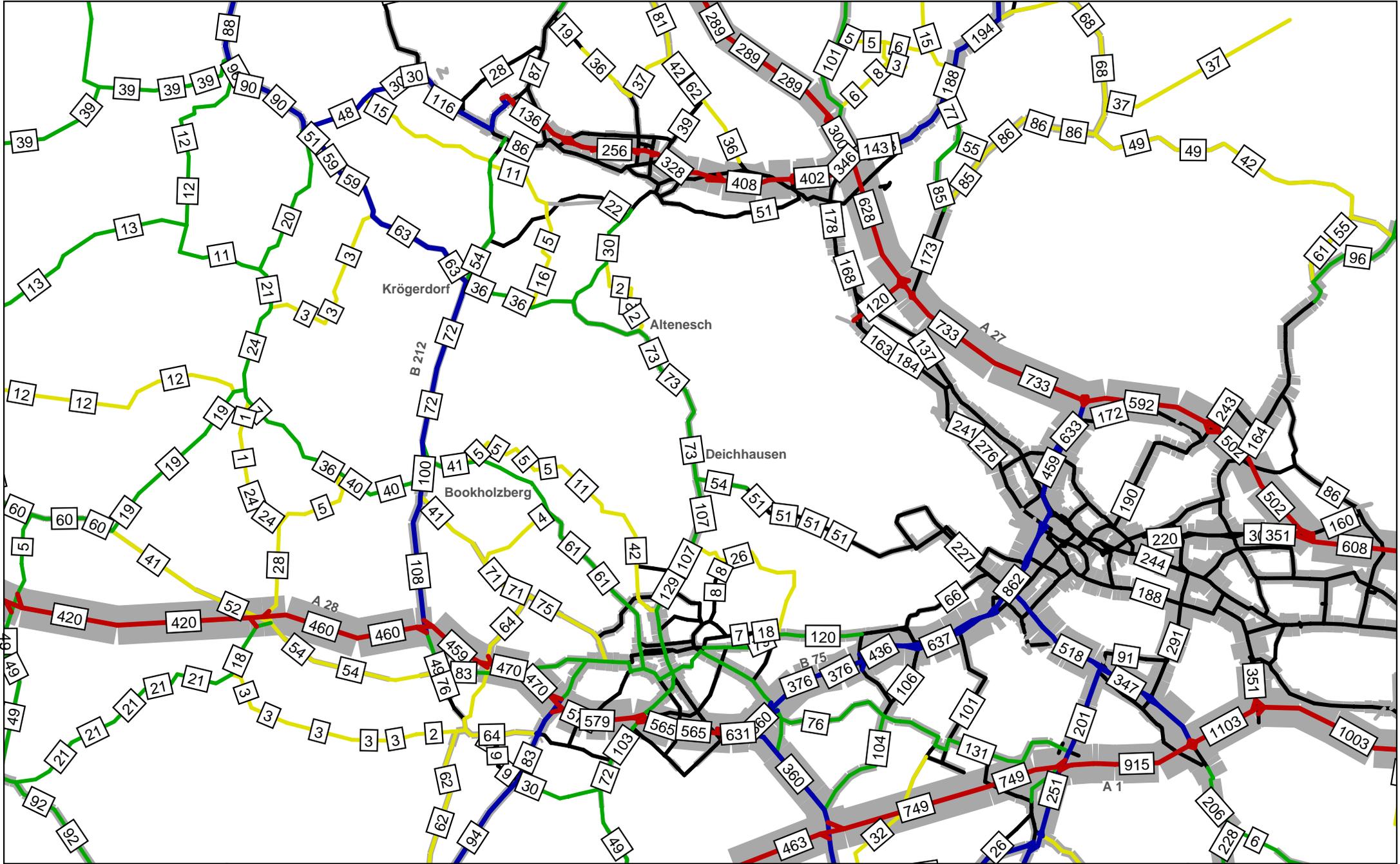
Abb. 10: Planfall 8: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 10a: Planfall 8: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 10b: Planfall 8: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 10c: Planfall 8: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 10d: Planfall 8: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 10e: Planfall 8: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 10f: Planfall 8: Strombündel 5. BA A 281, DTV 2025 in Kfz/24h

Abb. 11: Planfall 9: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 11a: Planfall 9: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 11b: Planfall 9: Belastungsdifferenzen zum Planfall 8, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 11c: Planfall 9: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 11d: Planfall 9: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 11e: Planfall 9: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 11f: Planfall 9: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 11g: Planfall 9: Strombündel 5. BA A 281, DTV 2025 in Kfz/24h

Abb. 12: Planfall 10: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 12a: Planfall 10: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 12b: Planfall 10: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1 (Detail), DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 12c: Planfall 10: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 12d: Planfall 10: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 12e: Planfall 10: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 12f: Planfall 10: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 12g: Planfall 10: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h

Abb. 13: Planfall 11: Belastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 13a: Planfall 11: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1, DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 13b: Planfall 11: Belastungsdifferenzen zum Planfall 1 (Detail), DTV 2025 in 100 Kfz/24h  
Abb. 13c: Planfall 11: Strombündel B 212n westlich Harmenhausen, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 13d: Planfall 11: Strombündel B 212n westlich A 281, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 13e: Planfall 11: Strombündel A 281 nordöstlich B 212n, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 13f: Planfall 11: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst, DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 13g: Planfall 11: Strombündel L 875 nördlich von Delmenhorst (Detail), DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 13h: Planfall 11: Strombündel OU Delmenhorst (Nord), DTV 2025 in Kfz/24h  
Abb. 13i: Planfall 11: Strombündel A 28 westlich AS Ganderkesee-West, DTV 2025 in Kfz/24h

Abb. 14: Planfall 1: Vergleichsquerschnitte



SSP Consult	Verkehrswirtschaftliche Untersuchung - Überprüfung der Verkehrssituation in der Region Delmenhorst zur Verkehrsentslastung bebauter Bereiche	SQ_Eichmat_090304_V2.ver
Abbildung 1, Stand 05.03.2009	Analysefall: Verkehrsbelastungen im Hauptverkehrsstraßennetz, DTV 2005 in 100 Kfz/24h	

