

Anlage D ROV B212neu

Projektinformationen (Dossier)

zum Projekt NI 5025

Überarbeitung Projektinformationen zur B212n

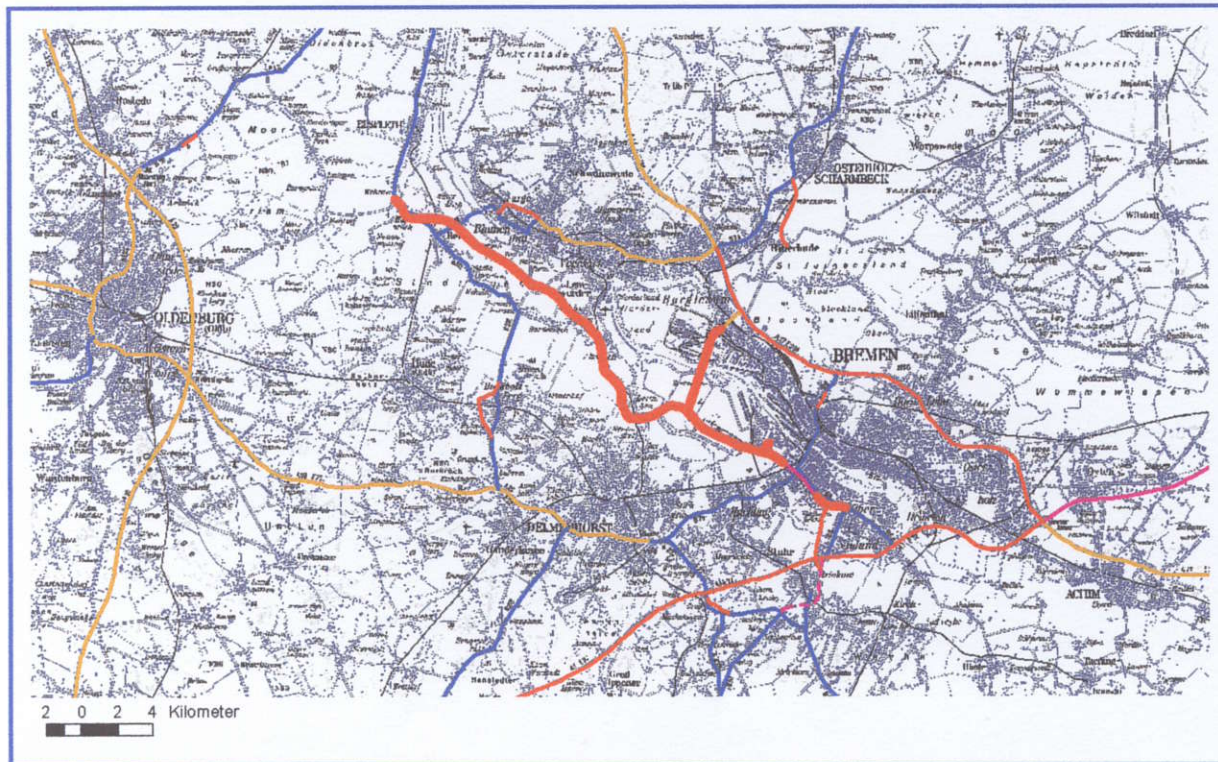
Das öffentliche Dossier NI 5025 zum Vorhaben B212n muss mit den aktuell vorliegenden Daten des Verkehrsgutachtens überarbeitet werden, da die bisher zugrunde gelegte Verkehrsstärke von 19000 Kfz/ DTV für den gesamten Bereich von Harmenhausen bis zum Anschluss an die A281 nicht mehr zutrifft. Die Verkehrsstärken betragen jetzt 12000 Kfz/ DTV von Harmenhausen bis Knotenpunkt Deichhausen bzw. 25000 KFZ vom Knotenpunkt Deichhausen bis zum Anschluss an die A281. Dies betrifft insbesondere die Berechnung des NKV (bisher 6,2). Hierbei sind die aktuellen Baukostenschätzungen zu berücksichtigen. Ebenso muss die Raumwirksamkeitsanalyse (RWA) überarbeitet werden. Dies betrifft den Bereich Verteilungs- und Entwicklungsziele, insbesondere aber den Bereich städtebauliche Aspekte. Hier muß die zusätzliche Belastung von Delmenhorst durch den Bau der B212n berücksichtigt werden. Außerdem ist zu klären, warum die Gröpelinger Heerstraße bisher als Beispiel für eine typische Ortsdurchfahrt im exemplarischen Straßenraum aufgeführt wurde.

Die jetzt vorliegenden Projektinformationen (Stand 2002) sind der Anlage zu entnehmen.

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025

Projektbeschreibung und Beurteilungskriterien

Niedersachsen

**Technische Merkmale und Ziele:**

4 streifiger Neubau im Zuge der A 281 und 2 streifiger Neubau im Zuge der B 212
Entlastung der Ortsdurchfahrten, dort Minderung der Unfallrisiken und Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Abbau von Kapazitätsengpässen

Verkehrsstärke 2015:	rd. 19000 Kfz/24h	Lkw-Anteil:	8%	VKE:
Kosten und Länge:	247,1 Mio.EUR / 35,4 km	Kosten pro km:	7,0 Mio.EUR	

Projektbeurteilungen:**1. Gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Bewertung**

Nutzen-Kosten-Verhältnis: 6,2

2. Umweltrisikoeinschätzung

sehr hohes Umweltrisiko

3. Raumwirksamkeitsanalyse

von sehr hoher Bedeutung

Einstufung:**Vordringlicher Bedarf**

Projekt mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB.

Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene gesetzliche Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i. S. des FStrAbG festgestellt ist.

Das Projekt gehört teilweise zum Betreibermodell im Rahmen des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (sog. F-Modell).

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025

Projektabschnitte mit Einstufung

Niedersachsen

Projektabschnitte (Verkehrseinheiten):

Abschnitt	Projis-Nr.	Planungs- stand	Bautyp	Länge [km]	Kosten [Mio.EUR]	Einstufung
B 212 OU Berne (ohne Huntebrücke - L 875)	03972874 00	VE	0-2	8,8	27,8	VB
B 212 Harmenhausen (L 875) - Lgr. NI/HB	03972875 00	ROE	0-2	11,7	38,9	VÖ
B 212 Lgr. NI/HB - A 281	04820061 00	LBA	0-2	1,6	9,5	VÖ
A 281 Hafenrandstr. - Bremen/ Strom (4. BA: Weserquerung) (F- Modell)	04820037 10	LBE	0-4	4,6	35,8	[s. HB5002]
A 281 Bremen/Strom - Stromer Landstraße (3.2 BA)	04820037 30	VEG	0-4	4,1	34,0	[s. HB5002]
A 281 Stromer Landstraße - Warturmer Heerstraße (3.1 BA)	04820037 40	VEG	0-4	2,4	37,5	[s. HB5002]
A 281 Neuenlander Ring - Kattenturmer Heerstraße (2.2 BA)	04820045 30	LBE	0-4	2,2	63,6	[s. HB5002]

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)

Projekt-Nr.:
NI5025

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Verteilungs- und Entwicklungsziele

Niedersachsen

Ergebnis

Ergebnis: 4 von 5 zu erreichenden Punkten der raumordnerischen Bewertung



Projekt NI5025 ist für Verteilungs- und Entwicklungsziele von **sehr hoher Bedeutung**

Begründung

Das Projekt mit verkehrlich überregionaler Bedeutung NI5025 verbessert durch seine Netzwirkung insbesondere die Anbindung von Delmenhorst (Mittelzentrum) und Hafen Bremen .

Es leistet damit einen Beitrag zur Entwicklung eines durch starke Strukturschwäche geprägten Teilraumes. Im bundesweiten Vergleich bestehen auf dieser Relation im Jahr 2015 sehr starke Erreichbarkeitsdefizite.

Bewertungsgrundlagen

Vom Projekt NI5025 begünstigte raumordnerische Netzfunktionen:

Gesamtverkehr

Verbindung zwischen gleichartigen Zentren

Verbindung zwischen Agglomerationszentren

Verbindung zwischen Oberzentren

Verbindung zwischen Mittelzentren

Anbindung an Zentren

Anbindung von Oberzentren an Agglomerationszentren

Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf einer oder mehreren raumordnerischen Relationen

Anbindung von Flughäfen an zentrale Orte

Güterverkehr

Anbindung

Anbindung von Häfen an ihr Hinterland keine Erreichbarkeitsverbessernde Wirkung auf raumordnerischen Relationen

Anbindung von Güterverkehrszentren/KLV-Terminals

Zur Bewertung wird diejenige raumordnerische Relation herangezogen, die nach der Wertungstafel (s.u.) die höchste Punktzahl und Erreichbarkeitsverbesserung (bei Bewertungen gleicher Stufe) aufweist.

Raumordnerische Bewertung

Wirkung

Das Projekt NI5025 trägt durch erreichbarkeitsverbessernde Wirkung zur Stärkung des Systems der zentralen Orte bei. Die höchste Punktzahl wird auf der Relation Delmenhorst - Hafen Bremen erzielt.

Wertung

		Erreichbarkeitsdefizit				Erreichbarkeitsdefizit 2015 gemessen am Bundes- durchschnitt
		kein	weniger starkes	starkes	sehr starkes	
Struktur- schwache	keine	○ ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	Strukturschwäche siehe Raumordnungsbericht 2000 S.65 und EU-Fördergebiete Ziel 2
	weniger starke	● ○ ○ ○ ○	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○	
	starke	● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○	● ● ● ● ○	
	sehr starke	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○	● ● ● ● ○	● ● ● ● ●	

Raumordnerische Wertungsstufen

0 Punkte	○ ○ ○ ○ ○	keine Bedeutung/Wirkung
1 Punkt	● ○ ○ ○ ○	partielle Bedeutung
2 Punkte	● ● ○ ○ ○	mittlere Bedeutung
3 Punkte	● ● ● ○ ○	hohe Bedeutung
4 Punkte	● ● ● ● ○	sehr hohe Bedeutung
5 Punkte	● ● ● ● ●	herausragende Bedeutung

Ergebnisse der Entlastungs- und Verlagerungsziele



B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025

Raumwirksamkeitsanalyse (RWA), Entlastungs- und Verlagerungsziele (städtebauliche Effekte)

Niedersachsen

Ergebnis: 2 von 5 zu erreichenden Punkten der städtebaulichen Bewertung**Das Projekt hat für die Entlastung von Ortsdurchfahrten eine mittlere Bedeutung.****Begründung:**

In den städtebaulich wirksamen innerörtlichen Streckenabschnitten mit insgesamt 19,4km Länge bestehen auf

- 7,5km Länge (39%) mittelhohe Handlungspotentiale, die auf niedrigem Niveau aktivierbar sind
- 4,5km Länge (23%) mittelhohe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind
- 2,3km Länge (12%) geringe Handlungspotentiale, die in moderatem Ausmaß aktivierbar sind

Die geringe bis moderate Aktivierung wird durch mittlere bis hohe verbleibende tägliche Verkehrsmengen bei Realisierung der Maßnahme verursacht. Zu Bewertungsabschlägen führen darüber hinaus Zunahmen der täglichen Verkehrsmenge, die auf 25% der oben genannten Länge auftreten werden. Darunter befinden sich auch Abschnitte (25%), die mittlere bis hohe Handlungspotentiale aufweisen. In der Gesamtschau führt dies zur obengenannten Bewertung.

Wirkungsbereiche:• **Lage**

Die von der Maßnahme betroffenen innerörtlichen Streckenabschnitte befinden sich auf

- 12,8km Länge (66%) in Kernstädten
- 4,5km Länge (23%) in Gemeinden ländlicher Kreise von verdichteten Räumen
- 2,1km Länge (11%) in mittelzentralen Gemeinden ländlicher Kreise von Agglomerationsräumen

• **Örtliche Situation**

Die städtebaulich wirksamen Streckenabschnitte verlaufen auf

- 0,3km Länge (2%) durch großstädtische Kernlagen
- 11,4km Länge (59%) durch städtische Mittellagen
- 1,7km Länge (9%) durch städtische Randlagen
- 5,7km Länge (29%) durch Dorflagen

• **Konflikte**

Ohne Maßnahmen sind hohe tägliche Verkehrsmengen auf einer Länge von

- 3,9km in städtischen Mittellagen
- 0,8km in städtischen Randlagen
- 4,0km in Dörfern

zu erwarten.

Maßnahmenwirkungen:• **Entlastungseffekte**

Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 14,6km abnehmen. Die Entlastung ist dabei auf 1,1km stark, auf 5,0km mittel, auf 8,5km gering. In den entlasteten Streckenabschnitten verbleiben auf

- 4,1km tägliche Verkehrsmengen in mittlerer Höhe, sodass dort die Straßenraumquerung in einigen Abschnitten punktuell beeinträchtigt ist
- 10,5km tägliche Verkehrsmengen in verträglicher Höhe, sodass dort der verbleibende Verkehr, auch in Verbindung mit Umgestaltungsmaßnahmen, mit Aufenthaltsfunktionen organisiert werden kann

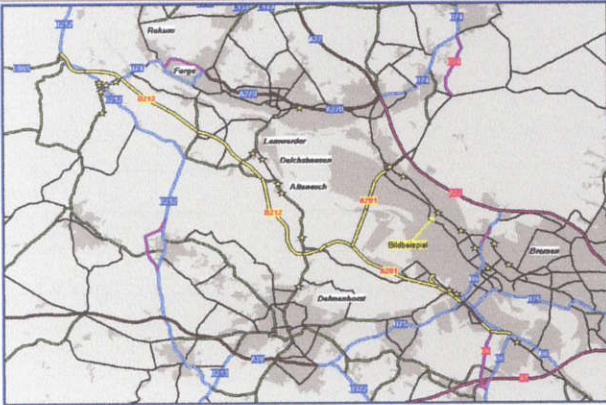
• **Belastungseffekte**

Die täglichen Verkehrsmengen werden auf einer Länge von insgesamt 4,8km ansteigen. Die Zunahme ist dabei auf 1,5km sehr hoch, auf 2,4km hoch, auf 0,9km mittelhoch. Von diesen Strecken verlaufen

- 3,3km durch städtische Mittellagen
- 0,9km durch städtische Randlagen
- 0,6km durch Dörfer

Zusätzliche Belastungen werden dazu führen, dass das Niveau der täglichen Verkehrsmengen sich auf 1,5km Länge sehr hoch, auf 0,9km Länge hoch, auf 2,4km Länge in mittlerer Höhe einstellen wird.

Kartenausschnitt



Exemplarischer Straßenraum in der typischen Ortsdurchfahrt



Ergebnisse der Verteilungs- und Entwicklungsziele



B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025


Nutzen und Kosten

Niedersachsen

Nutzen-Kosten-Rechnung

<u>1 Projektnutzen</u>	<u>jährliche Einsparungen</u> <u>in Mio.EUR</u>
1.1 Transportkostensenkungen	60,982
1.2 Kosten der Wegeerhaltung	-0,577
1.3 Beiträge zur Sicherheit	11,674
1.4 Verbesserung der Erreichbarkeit	33,492
1.5 Regionale Effekte	0,584
1.6 Umwelteffekte	3,604
1.7 Hinterlandanbindung von Häfen	4,103
1.8 Induzierter Verkehr	-12,702
Summe der Projektnutzen	101,160
<u>2 Investitionskosten</u>	<u>jährliche Kosten</u> <u>in Mio.EUR</u>
Investitionskosten der Wege	16,399
3 Nutzen-Kosten-Differenz	84,761
<u>Nutzen-Kosten-Verhältnis</u>	<u>6,2</u>

Detailergebnisse

Fahrleistung		Lärmbelastung	
Kraftstoffverbrauch		Emissionsbelastung	
Fahrzeiten		Trennwirkung	
Betriebskosten		Sonstige	
Unfälle		Kosten	

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)

Projekt-Nr.:
NI5025

Projektkosten (incl. 16% Mehrwertsteuer)

Niedersachsen

Bewertungsrelevante Kosten ohne Erhaltungsanteil [Mio.EUR]:

Grunderwerb:	35,8
Erd- und Grundbau:	81,2
Deckenbau:	47,5
Ingenieurbauwerke:	193,9
Ausstattung/Sonstiges:	37,5
Summe:	396,0

Erhaltungskosten für vorhandene Fahrbahn [Mio.EUR]:

Grunderwerb:
Bau:

Kostenanteil Dritter [Mio.EUR]:

Grunderwerb:
Bau:

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025

Fahrzeit

Niedersachsen

Fahrzeit [Mio. Kfz/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	81,684	43,994	28,065	153,743
Pkw	78,236	42,050	26,796	147,082
Lkw	8,969	4,352	0,524	13,845
Lkw	8,821	4,274	0,515	13,610
Lz	7,522	3,650	0,439	11,611
Lz	7,399	3,585	0,433	11,417
Bus	0,989	0,480	0,058	1,527
Bus	0,972	0,472	0,057	1,501
Ges	99,164	52,476	29,086	180,726
Ges	95,428	50,381	27,801	173,610

Fahrzeitveränderung [Mio. Kfz/a]				
FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	3,448	1,944	1,269	6,661
%	4,22	4,42	4,52	4,33
Lkw	0,148	0,078	0,009	0,235
%	1,65	1,79	1,72	1,70
Lz	0,123	0,065	0,006	0,194
%	1,64	1,78	1,37	1,67
Bus	0,017	0,008	0,001	0,026
%	1,72	1,67	1,72	1,70
Ges	3,736	2,095	1,285	7,116
%	3,77	3,99	4,42	3,94

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)	Projekt-Nr.: NI5025
weitere physische Aufwendungen	Niedersachsen

weitere physische Aufwendungen				
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
	Unfall [U/a]	Lärm [SEP/a]	Abgas [Mio. EUR/a]	Trennwirkung [Mio. h/a]
	26415,500	102599,000	580,103	4471,103
	25402,300	81923,000	576,961	4417,109

Veränderung der weiteren physischen Aufwendungen				
	Unfall [U/a]	Lärm [SEP/a]	Abgas [Mio. EUR/a]	Trennwirkung [Mio. h/a]
	1013,200	20676,000	3,142	53,994
%	3,84	20,15	0,54	1,21

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025

Betriebskosten

Niedersachsen

Betriebskosten [Mio. EUR/a]

FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
1. Zeile: Vergleichsfall				
2. Zeile: Planfall				
Pkw	636,864	332,637	202,420	1171,921
Pkw	636,221	332,265	202,152	1170,638
Lkw	134,714	63,846	7,746	206,306
Lkw	134,504	63,745	7,734	205,983
Lz	181,309	85,966	10,430	277,705
Lz	180,959	85,798	10,410	277,167
Bus	38,057	18,054	2,190	58,301
Bus	37,966	18,010	2,185	58,161
Ges	990,944	500,503	222,786	1714,233
Ges	989,650	499,818	222,481	1711,949

Betriebskostenveränderung [Mio. EUR/a]

FZ-Gruppe	Werktag	Urlaub	Sonntag	Summe
Pkw	0,643	0,372	0,268	1,283
%	0,10	0,11	0,13	0,11
Lkw	0,210	0,101	0,012	0,323
%	0,16	0,16	0,15	0,16
Lz	0,350	0,168	0,020	0,538
%	0,19	0,20	0,19	0,19
Bus	0,091	0,044	0,005	0,140
%	0,24	0,24	0,23	0,24
Ges	1,294	0,685	0,305	2,284
%	0,13	0,14	0,14	0,13

B 212 OU Berne - A 281 (Eckverbindung)Projekt-Nr.:
NI5025

Emissionen (1/2)

Niedersachsen

FZ-Gruppe	Emissionen [t/a]				
	CO	CH	NOx	SO2	CO2
1. Zeile: Vergleichsfall					
2. Zeile: Planfall					
Pkw	12423,653	605,585	1723,291	42,919	1522719,971
Pkw	12353,801	594,818	1729,449	42,638	1512690,464
Lkw	479,577	216,363	913,170	11,537	457181,032
Lkw	477,945	214,097	910,213	11,506	455978,029
Lz	324,314	295,060	1737,358	18,625	739121,445
Lz	322,602	292,328	1729,763	18,564	736742,824
Bus	62,911	43,442	282,753	2,070	82143,254
Bus	62,558	43,072	281,596	2,062	81837,418
Ges	13290,455	1160,450	4656,572	75,151	2801165,702
Ges	13216,906	1144,315	4651,021	74,770	2787248,735

FZ-Gruppe	Emissionsveränderung [t/a]				
	CO	CH	NOx	SO2	CO2
Pkw	69,852	10,767	-6,158	0,281	10029,507
%	0,56	1,78	-0,36	0,65	0,66
Lkw	1,632	2,266	2,957	0,031	1203,003
%	0,34	1,05	0,32	0,27	0,26
Lz	1,712	2,732	7,595	0,061	2378,621
%	0,53	0,93	0,44	0,33	0,32
Bus	0,353	0,370	1,157	0,008	305,836
%	0,56	0,85	0,41	0,39	0,37
Ges	73,549	16,135	5,551	0,381	13916,967
%	0,55	1,39	0,12	0,51	0,50

Emissionen, Seite 2: