

# STADT BERSENBRÜCK

## Verkehrsuntersuchung Südspange Stufe 2



## Erläuterungsbericht

Projektnummer: 216410  
Datum: 2019-07-29

**IPW**  
INGENIEURPLANUNG  
Wallenhorst



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Zielsetzung .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>6</b>
2.1	Bestandsaufnahme Verkehrsangebot.....	6
2.2	Verkehrsnachfrage .....	8
2.2.1	Verkehrsmengenanalyse.....	8
2.2.2	Vergleich zur Verkehrsmenge „VUS Südspange – Stufe 1“.....	10
2.2.3	Ergebnisanalyse der Erhebung – Durchgangsverkehr.....	11
<b>3</b>	<b>Verkehrsprognose.....</b>	<b>15</b>
3.1	Grundlagen der Prognose .....	15
3.1.1	Allgemeine Faktoren .....	15
3.1.2	Spezifische Faktoren.....	15
3.2	Prognosefall 0 .....	16
3.3	Prognosefall 1 .....	19
3.4	Prognosefall 2 .....	22
<b>4</b>	<b>Fazit und Empfehlung .....</b>	<b>25</b>

**Bearbeitung:**

Dipl.-Ing. (TU) Manfred Ramm  
Dipl.-Geogr. Jens Westerheider

**IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG**

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner  
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88  
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst  
<http://www.ingenieurplanung.de>  
Beratende Ingenieure – Ingenieurkammer Niedersachsen

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Übersichtsplan (Quelle: Stadt Bersenbrück).....	5
Abbildung 2: Netz der Hauptverkehrsstraßen .....	6
Abbildung 3: Zähl- und Kennzeichenerfassungsstellen 2018.....	8
Abbildung 4: Verkehrsmengen 2018 - DTV in Kfz/24h.....	9
Abbildung 5: Durchgangsverkehr Beziehungen des PV im Querschnitt (24h).....	12
Abbildung 6: Durchgangsverkehr Beziehungen des GV im Querschnitt (24h) .....	13
Abbildung 7: Durchgangsverkehr Beziehungen des Kfz-Verkehrs im Querschnitt (24h) .....	14
Abbildung 8: Prognose 0 – Kfz [DTV in Kfz/24h].....	17
Abbildung 9: Prognose Differenz P0 und Analyse 2018 - Kfz [DTV in Kfz/24h].....	18
Abbildung 10: Prognose 1 – Kfz [DTV in Kfz/24h].....	20
Abbildung 11: Prognose Differenz P1 und P0 - Kfz [DTV in Kfz/24h].....	21
Abbildung 12: Prognose 2 – Kfz [DTV in Kfz/24h].....	23
Abbildung 13: Prognose Differenz P2 und P0 - Kfz [DTV in Kfz/24h].....	24

**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Abweichungen Verkehrsmengen Stufe 1 (2016) zu Stufe 2 (2018) .....	10
Tabelle 2: Anteile des Durchgangs- und Ziel/Quellverkehrs (24h) .....	11
Tabelle 3: Beziehungen des Durchgangs-PV im Querschnitt (24h) - Detailauswertung .....	12
Tabelle 4: Beziehungen des Durchgangs-GV im Querschnitt (24h) - Detailauswertung.....	13
Tabelle 5: Beziehungen des Kfz-Verkehrs im Querschnitt (24h) - Detailauswertung.....	14

**ABKÜRZUNGEN:**

BBS	= Berufsbildende Schulen
DTV	= Durchschnittlicher täglicher Verkehr (in Kfz/24h)
Fzg	= Fahrzeuge
Kfz	= Kraftfahrzeuge (Krad, PKW, Lieferwagen, Bus, LKW)
LKW	= Lastkraftwagen
LZ	= Lastzug
OU	= Ortsumgehung
PKW	= Personenkraftwagen
Sp-h	= Spitzenstunde
SU	= Schalltechnische Untersuchung
SVZ	= Straßenverkehrszählung
VUS	= Verkehrsuntersuchung
UVS	= Umweltverträglichkeitsstudie

**VERWENDETE LITERATUR UND QUELLEN:**

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016):** Bundesverkehrswegeplan 2030. Berlin.

**Landkreis Osnabrück (2017):** Bevölkerungsprognose. Osnabrück.

**Stadt Bersenbrück (2004):** Verkehrsuntersuchung Bersenbrück, IPW Ingenieurplanung.

**Samtgemeinde Bersenbrück (2007):** Verkehrsuntersuchung B 68 / L 76 / K 145, IPW Ingenieurplanung.

**Stadt Bersenbrück (2011):** Verkehrssimulation für den Knotenpunkt B 214 / ehemalige B 68, IPW Ingenieurplanung.

**Stadt Bersenbrück (2017):** Verkehrsuntersuchung Südspange – Stufe 1, IPW Ingenieurplanung.



## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Stadt Bersenbrück hat im Rahmen der Bauleitplanung und der Entwicklung von Wohnbauflächen im Süden eine Sammelstraße von der ehemaligen B 68 ausgehend in Richtung Osten realisiert.

Bereits bei der 2004 durchgeführten „VUS Bersenbrück“ wurde überlegt, den Zu- und Abfahrtsverkehr der Berufsbildenden Schulen über diese Straße abzuwickeln. Zudem wurden weitere Überlegungen angestellt, die bestehende Sammelstraße als „Südspange“ auszubilden und über die Hase hinaus an die Landesstraße 107 anzubinden (s. Abbildung 1).



**Abbildung 1: Übersichtsplan** (Quelle: Stadt Bersenbrück)

In der 1. Stufe der „Verkehrsuntersuchung Bersenbrück“ ist die verkehrliche Wirkung abgeschätzt worden. Die vorliegende Untersuchung sollte durch eine aktuelle Bestandsaufnahme der Verkehrsnachfrage eine belastbare und aktuelle Datenbasis für eine Verkehrsprognose der verkehrlichen Wirkung liefern. Eine Kennzeichenerfassung diente dabei der Ermittlung der Anteile von Durchgangs- bzw. Ziel/Quellverkehr, welcher signifikant für die Frequentierung der Sammelstraße ist.

Das Kernziel ist eine Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastung auf der geplanten Südspange. Die im Süden entstandenen bzw. noch entstehenden Wohnbauflächen und die Berufsbildenden Schulen (BBS) werden in den Verkehrsprognosen berücksichtigt. Dabei werden zwei Fälle erarbeitet, die einen unterschiedlichen Ausbau der Südspange berücksichtigen. Fall 1 entspricht der Spange zwischen der ehem. B 68 und dem Anschluss der BBS, während bei Fall 2 von einem Ausbau bis zur L 107 ausgegangen wird („vollständige Südspange“; s. Abbildung 1). Der Prognosefall 0 beschreibt eine Situation mit unverändertem Straßennetz.

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Bestandsaufnahme Verkehrsangebot

Das Netz der klassifizierten Straßen im Untersuchungsgebiet ist in folgender Abbildung dargestellt.

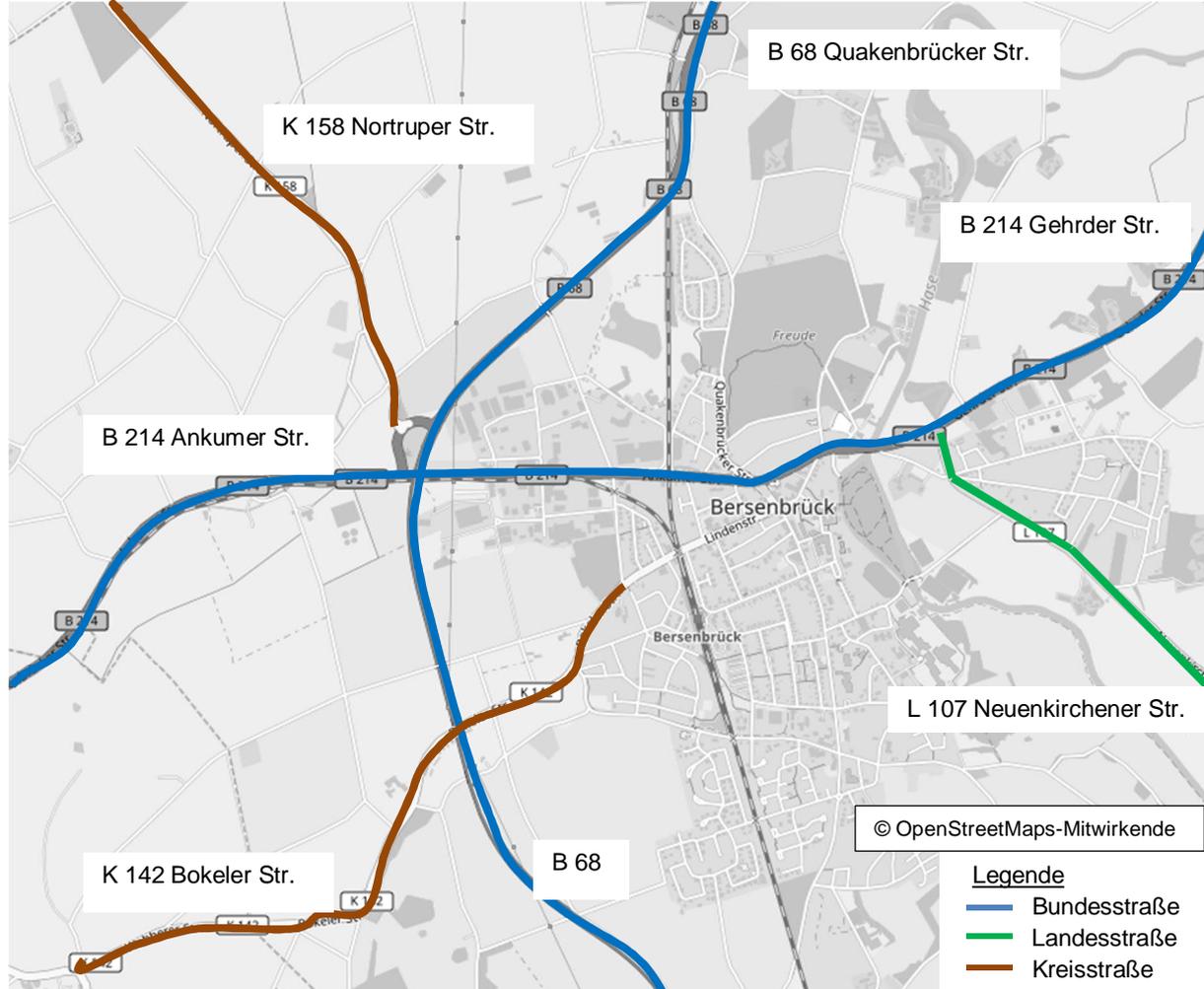


Abbildung 2: Netz der Hauptverkehrsstraßen

#### Bundesfernstraßen:

- **B 68** Bielefeld - Osnabrück - Cloppenburg  
Die B 68 verläuft über die Bramscher Str. und die Quakenbrücker Str. in süd-nördliche Richtung westlich von Bersenbrück. Für die Stadt übernimmt sie die Verbindung zu Nachbarkommunen.
- **B 214** Lingen - Nienburg - Celle  
Die B 214 erläuft in west-östlicher Richtung über die Ankumer Str. und die Gehrder Str. durch die bebaute Ortslage der Stadt Bersenbrück. Sie übernimmt auch innerstädtische Erschließungs- und Verbindungsfunktionen.

#### Landesstraßen:

- **L 107** Bersenbrück - Neuenkirchen  
Die L 107 verläuft von der B214 im östlichen Stadtgebiet bis zur Gemeinde Neuenkirchen (Old.). Innerstädtisch verbindet sie die östlich der Hase gelegenen Stadtteile mit dem Zentrum (über die B 214).

**Kreisstraßen:**

- **K 142** Bersenbrück - Rüssel  
Die K 142 verläuft über die Bokeler Str. in westliche Richtung bis zum Ortsteil Rüssel der Gemeinde Ankum.
- **K 158** Bersenbrück - Farwick  
Die K 158 verläuft von der B 214 Ankumer Str. über die Nortruper Str. in nördliche Richtung bis zum Ortsteil Farwick der Gemeinde Nortrup.

Momentan ist die einzige bestehende, klassifizierte West-Ost Verbindung in Bersenbrück die B 214. Diese verläuft nördlich der Hauptwohngebiete und ist aktuell nur durch die Stadt (ehemalige B 68) oder über die B 68 erreichbar.

## 2.2 Verkehrsnachfrage

### 2.2.1 Verkehrsmengenanalyse

Die für die Stufe 2 der VUS Südspange verwendeten Daten zur Verkehrsnachfrage des fließenden Kfz-Verkehrs stammen aus einer eigenen Erhebung. An insgesamt 20 Knotenpunkten wurden am Donnerstag den 21.06.2018 im Zeitraum von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr Knotenstromzählungen durchgeführt. Im gleichen Zeitraum ist mit Unterstützung von SchülerInnen eine anonymisierte Kennzeichenerfassung an den sechs hauptsächlichsten Einfahrtsmöglichkeiten durchgeführt worden. Auf Basis der Erhebung konnte der anteilige Durchgangsverkehr berechnet und auf die Zählwerte umgelegt werden. In Abbildung 3 sind die im Erhebungsgebiet verteilten Zähl- als auch Kennzeichenerfassungsstellen erkennbar.

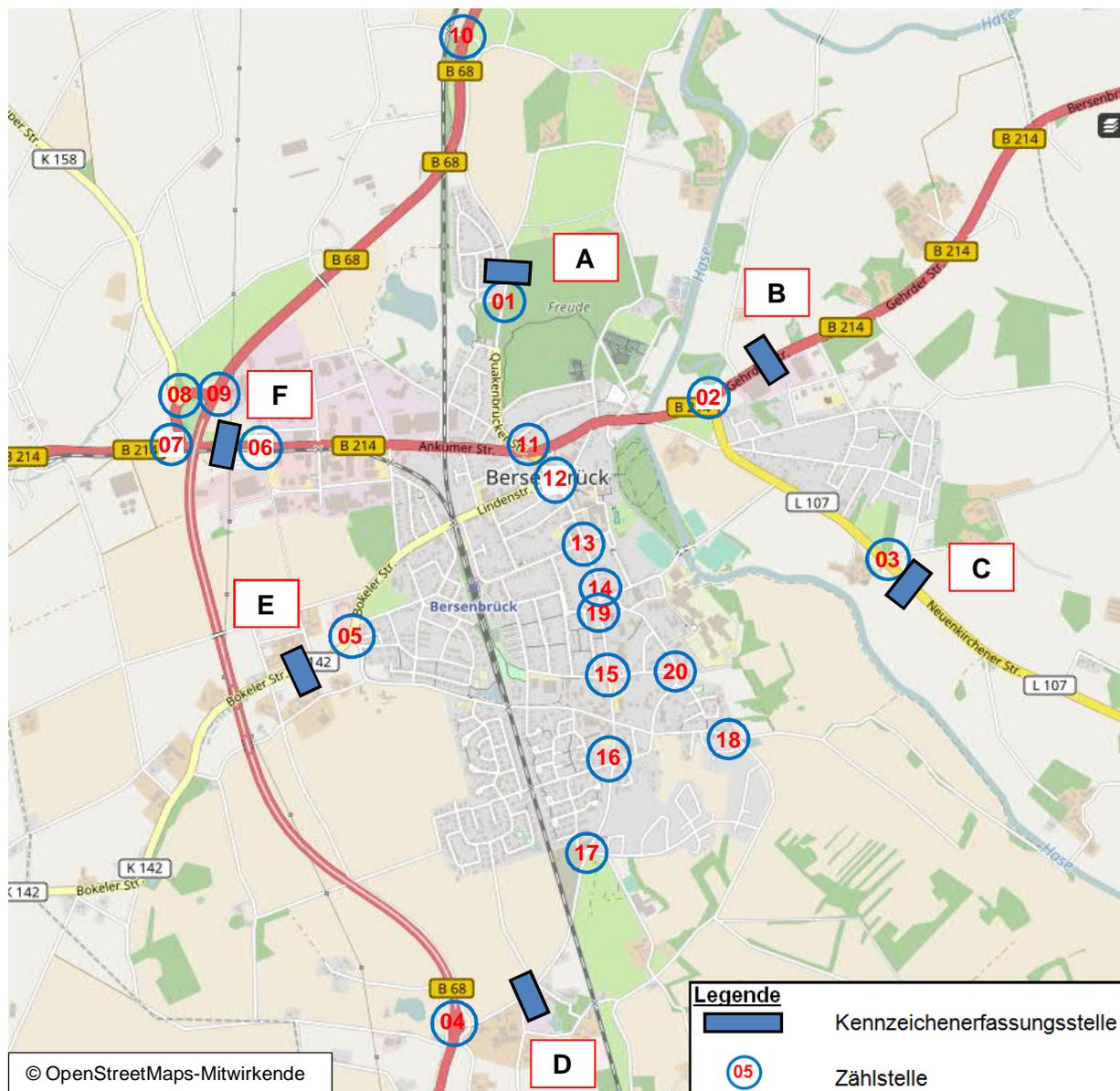


Abbildung 3: Zähl- und Kennzeichenerfassungsstellen 2018

Die Ergebnisse der Verkehrszählung aus 2018 werden als Jahres-DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr) in der Einheit Kfz/24h angegeben. Die Hochrechnung erfolgte dabei mit dem im HBS angegebenen Verfahren. Als Hochrechnungsfaktoren können angegeben werden:

$$PV/3h * 3,50 = PV/24h$$

$$GV/3h * 4,28 = GV/24h$$



Abbildung 4: Verkehrsmengen 2018 - DTV in Kfz/24h

## 2.2.2 Vergleich zur Verkehrsmenge „VUS Südspange – Stufe 1“

Für die erste Stufe der VUS Südspange bildete die SVZ 2010 die Grundlage. Diese Werte wurden auf das Jahr 2016 hochgerechnet. In Tabelle 1 sind die damaligen Verkehrsmengen und die neuen Verkehrsmengen basierend auf der Verkehrszählung 2018 enthalten.

**Tabelle 1: Abweichungen Verkehrsmengen Stufe 1 (2016) zu Stufe 2 (2018)**

Querschnitt	DTV 2016	DTV 2018	Unterschied	
	(Basis SVZ 2010) [Kfz/24h]	(Basis Verkehrszählung 2018) [Kfz/24h]	[Kfz/24h]	prozentual
<b>B 68</b> nördl. Bersenbrück	5.000	6.300	+ 1.300	+ 26%
<b>B 68</b> westl. Bersenbrück	5.000	6.300	+ 1.300	+ 26%
<b>B 68</b> südl. Bersenbrück	10.000	10.100	+ 100	+ 1%
<b>B 214</b> östl. L 107	8.000	8.000	± 0	-
<b>B 214</b> westl. L 107	12.000	12.000	± 0	-
<b>B 214</b> östl. B68	10.000	11.500	+1.500	+ 15%
<b>B 214</b> westl. B68	10.000	9.400	- 600	- 6%
<b>L 107</b>	2.500	3.300	+ 800	+ 32%
<b>K 142</b>	2.000	2.700	+ 700	+ 35%
<b>K 158</b>	4.000	4.100	+100	+ 2,5%
<b>Bramscher Str.</b> (ehem. B68)	9.000	7.200	- 1.800	- 20%
<b>Quakenbrücker Str.</b>	3.000	2.100	- 900	- 30%

Das Verkehrsaufkommen der klassifizierten Straßen ist in der ersten Stufe als etwas zu niedrig bestimmt worden. Für die nicht klassifizierten Gemeindestraßen ergibt sich hingegen eine geringere Verkehrsstärke als 2016 berechnet. Abweichungen der beiden Verkehrsmengen finden sich besonders im Bereich der schwächer belasteten Straßen. (Abweichungen von bis zu 35%). Die Verkehrsmengen der Bundesstraßen stimmten weitestgehend gut überein. Das Verkehrsaufkommen der B 214 ist im Bereich der L 107 sogar identisch.

Die Erhebungsergebnisse aus 2018 sind demnach plausibel und in sich schlüssig.

### 2.2.3 Ergebnisanalyse der Erhebung – Durchgangsverkehr

In Tabelle 2 sind die Anteile des Durchgangs- bzw. Ziel/Quellverkehrs am Gesamtverkehr dargestellt. Erkennbar ist der ausgeprägte Durchgangsverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen. Vor allem an der B 214 und L 107 (Zählstellen B, C und F) konnten erwartungsgemäß relativ hohe Werte festgestellt werden. Im Personenverkehr sind an diesen Achsen zwischen 13 und rund 19% Durchgangsverkehr. Der Durchgangsverkehr im Güterverkehr erreicht zwischen 28 und rund 38% Anteil.

**Tabelle 2: Anteile des Durchgangs- und Ziel/Quellverkehrs (24h)**

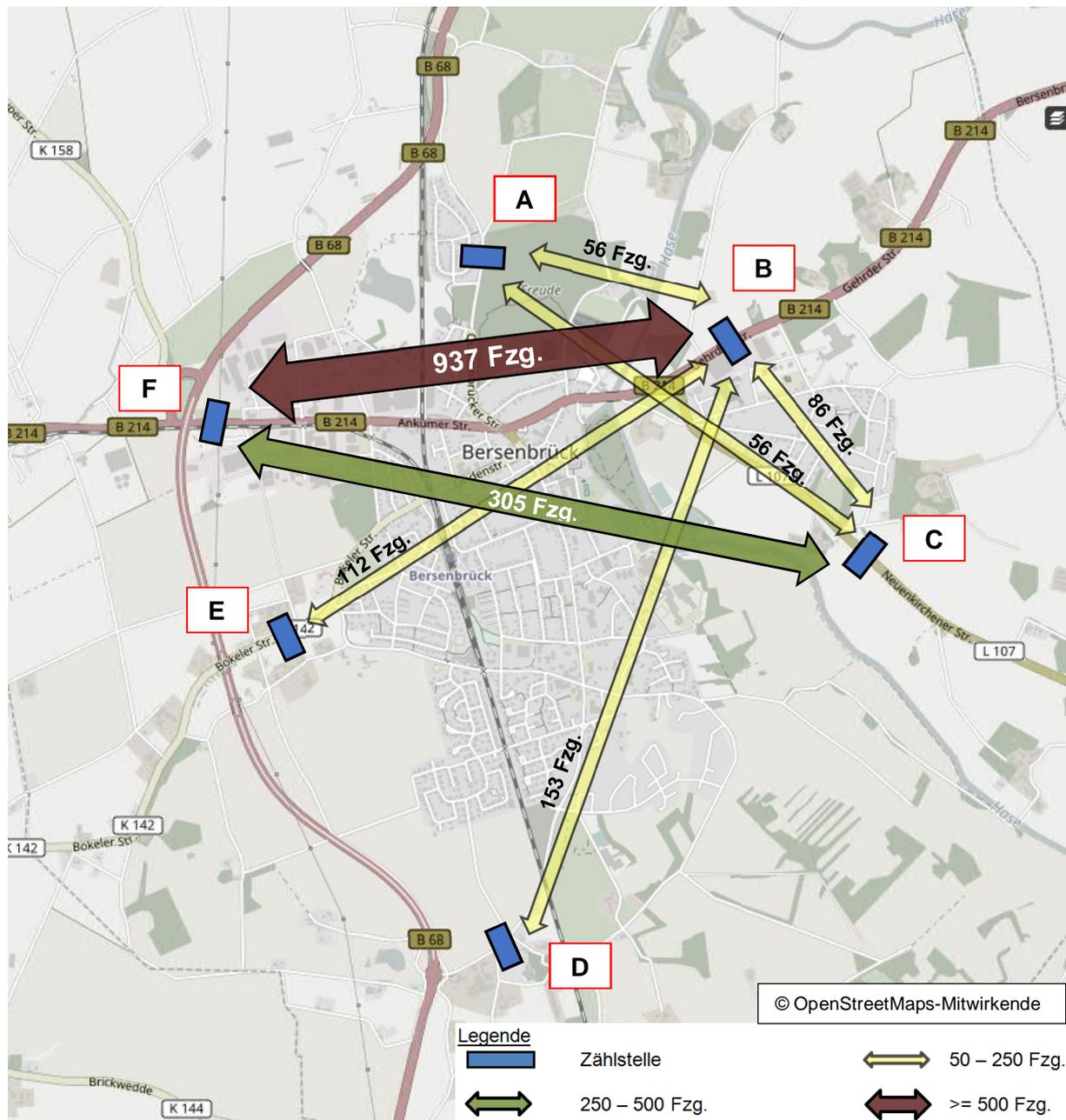
Zählstelle	Fz-Art	Gesamtverkehr		Durchgangsverkehr		Ziel- und Quellverkehr	
		DTV	prozentual	DTV	prozentual	DTV	prozentual
<b>A</b> Quakenbrücker Str.	PV	1.450	96,7%	170	11,7%	1.280	88,3%
	GV	50	3,3%	6	12,0%	44	88,0%
	Kfz	1.500	-	176	-	1.324	-
<b>B</b> B214 Gehrder Str. östlich Ortskern	PV	7.110	88,9%	1.344	18,9%	5.766	81,1%
	GV	890	11,1%	337	37,9%	553	62,1%
	Kfz	8.000	-	1.681	-	6.319	-
<b>C</b> L107 Neuenkir- chener Straße	PV	3.040	92,1%	491	16,1%	2.549	83,9%
	GV	260	7,9%	80	30,7%	180	69,2%
	Kfz	3.300	-	571	-	2.729	-
<b>D</b> Bramscher Str. (alte B68)	PV	4.450	96,7%	268	6,0%	4.182	94,0%
	GV	150	3,3%	9	6,0%	141	94,0%
	Kfz	4.600	-	277	-	4.323	-
<b>E</b> K142 Bokeler Str.	PV	2.640	97,8%	217	8,2%	2.423	91,8%
	GV	60	2,2%	9	15,0%	51	85,0%
	Kfz	2.700	-	226	-	2.474	-
<b>F</b> B214 Ankumer Str. westlich Ortskern	PV	10.250	89,1%	1.334	13,0%	8.916	87,0%
	GV	1.250	10,9%	355	28,4%	895	71,6%
	Kfz	11.500	-	1.689	-	9.811	-

Erläuterung:

PV = Personenverkehr

GV= Güterverkehr

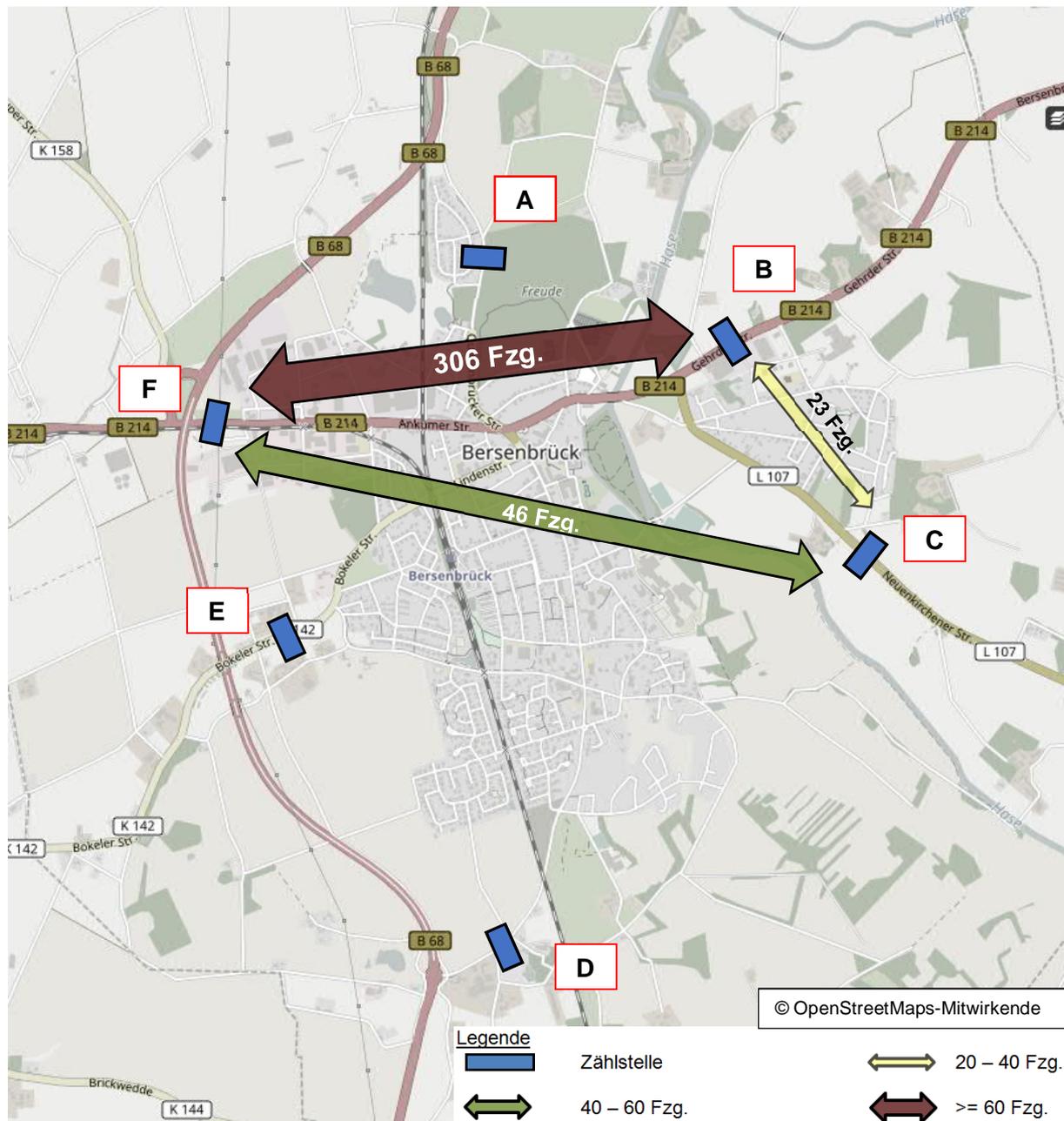
Die Relevanz dieser drei Zählstellen B, C und F für den Durchgangsverkehr wird weiter deutlich mit Blick auf die Verkehrsbeziehungen in den Abbildungen 5 bis 7. Im Personenverkehr bestehen Beziehungen zwischen allen Zählstellen. Der Durchgangsverkehr wird, wie bereits angedeutet, hauptsächlich über die B 214 und L 107 abgewickelt. Besonders belastet wird die durchs nördliche Zentrum führende B 214. Ein ähnliches Bild zeigt der Güterverkehr. Die erläuterten Beziehungen sind hier sogar die Einzigen mit einer signifikanten Ausprägung. Der Durchgangsverkehr in Bersenbrück fließt also überwiegend in West-(Süd)Ost-Beziehung über die Bundes- und Landesstraße. Die ehemalige B 68 wird zur Ortsdurchquerung nur (noch) in geringem Umfang genutzt.



**Abbildung 5:** Durchgangsverkehr Beziehungen des PV im Querschnitt (24h)  
 Graphisch dargestellt sind nur Beziehungen >=50 Fzg.

**Tabelle 3:** Beziehungen des Durchgangs-PV im Querschnitt (24h) - Detailauswertung

A ↔ B	56	B ↔ C	86	C ↔ D	31	D ↔ E	43	E ↔ F	39
A ↔ C	56	B ↔ D	153	C ↔ E	13	D ↔ F	24		
A ↔ D	17	B ↔ E	112	C ↔ F	305				
A ↔ E	11	B ↔ F	937						
A ↔ F	29								



**Abbildung 6:** Durchgangsverkehr Beziehungen des GV im Querschnitt (24h)  
Graphisch dargestellt sind nur Beziehungen >=20 Fzg.

**Tabelle 4:** Beziehungen des Durchgangs-GV im Querschnitt (24h) - Detailauswertung

A ↔ B	2	B ↔ C	23	C ↔ D	1	D ↔ E		E ↔ F	1
A ↔ C	4	B ↔ D	6	C ↔ E	6	D ↔ F	2		
A ↔ D		B ↔ E	1	C ↔ F	46				
A ↔ E		B ↔ F	306						
A ↔ F									



**Abbildung 7:** Durchgangsverkehr Beziehungen des Kfz-Verkehrs im Querschnitt (24h)  
Graphisch dargestellt sind nur Beziehungen >=50 Fzg.

**Tabelle 5:** Beziehungen des Kfz-Verkehrs im Querschnitt (24h) - Detailauswertung

A ↔ B	58	B ↔ C	108	C ↔ D	32	D ↔ E	43	E ↔ F	40
A ↔ C	60	B ↔ D	159	C ↔ E	19	D ↔ F	25		
A ↔ D	17	B ↔ E	114	C ↔ F	351				
A ↔ E	11	B ↔ F	1.243						
A ↔ F	29								

\* marginale Abweichungen treten durch Rundung auf ganze Fahrzeuge auf

### 3 Verkehrsprognose

Im Folgenden wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Jahr 2030, differenziert nach den drei Planungsfällen, dargestellt. Die Varianten werden eingangs jeweils kurz zu ihrem Ausbaulevel der möglichen Südspange beschrieben und anschließend mögliche Verlagerungspotenziale erläutert.

#### 3.1 Grundlagen der Prognose

Die Prognose der Verkehrsmengen beruht auf generellen Entwicklungen und auf variantenspezifischen Parametern.

##### 3.1.1 Allgemeine Faktoren

Die *grundlegenden Trends*, die fallunabhängig zu einem Zuwachs auf allen vorhandenen Straßen im Gemeindegebiet führen, sind folgende

1. Belastungssteigerung nach Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) des Bundesministeriums für Verkehr

Die Verkehrsverflechtungsprognose des BVWP sagt eine Steigerung im Personenverkehr um 0,23% p.a. und im Schwerverkehr um 0,84% p.a. voraus. Demgemäß ist zum Zeitpunkt dieser VUS von folgenden Wachstumsfaktoren für das Jahr 2030 auszugehen

- Personenverkehr: +2,8%
- Güterverkehr: +10,1%

2. Bevölkerungsentwicklung der Stadt Bersenbrück aus der aktuellen Prognose des LK Osnabrück

Darüber hinaus ist die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Bersenbrück im Speziellen zu berücksichtigen. Dabei besteht die Besonderheit im Neubaugebiet an den Woltruper Wiesen. Es wird beim verursachten Verkehrsaufkommen unterschieden zwischen dem allgemeinen Wachstum und den konkret in das Wohnbaugebiet ziehenden Personen. Auf Letztere wird später eingegangen. Der Zuwachs an Bevölkerung wird an dieser Stelle gleichgesetzt als Zuwachs im Personen- wie Schwerverkehr.

Für die Bevölkerungssteigerung in Bersenbrück wird – das Wohnbaugebiet exkludiert – von Folgendem ausgegangen

- allgemeines Bevölkerungswachstum: +2,85%

##### 3.1.2 Spezifische Faktoren

Zudem gehen noch *spezifische Einflussgrößen* in die Prognose mit ein. Diese meinen in erster Linie Verlagerungspotenziale und belasten das Straßenverkehrsnetz räumlich unterschiedlich.

1. Zuwachs durch das Wohnbaugebiet Woltruper Wiesen

Dem prognostizierten Verkehr in Zusammenhang mit dem Wohnbaugebiet liegt die Kalkulation aus der VUS Stufe 1 zugrunde. Seit den damals veranschlagten 2.500 Kfz/24h ist ein

signifikanter Bauvorschritt zu verzeichnen. Gestützt durch die Daten der Verkehrszählung wird von folgendem, weiterem Zuwachs bis 2030 durch das Wohnbaugebiet ausgegangen, welcher sich je nach Ausbauvariante der Südspange unterschiedlich im Netz verteilt

→ Mehrverkehr durch Wohnbaufläche: 1.750 Kfz/24h

## 2. Verlagerung des durch die BBS induzierten Verkehrs

Ebenso auf der VUS Stufe 1 aufbauend ist die Netzbelastung durch den BBS-Verkehr. Das hier kalkulierte Verkehrsaufkommen von 900 Kfz/24h wird mengenmäßig übernommen. Diese Belastung ist kein Mehrverkehr, sondern bereits in den Verkehrsmengen enthalten. Die möglichen Verkehrsverlagerungen gehen jedoch in die Prognosefälle 1 und 2 ein.

## 3. Verlagerung des Ziel-/Quellverkehrs

Der Ziel-/Quellverkehr steht hauptsächlich in einer Relation mit dem Siedlungszentrum um die Bramscher Straße herum und westlich davon. In diesem Bereich sind die Versorgungszentren des täglichen Bedarfs und der Bahnhof verortet. Dieser Verkehrsanteil wird hinsichtlich seiner Verlagerung bei Vollausbau der Südspange berücksichtigt. Mengenmäßig wird sich auch hier an der VUS Stufe 1 orientiert.

## 4. Verlagerung des Durchgangsverkehr

Ebenso von Relevanz bei Vollausbau der Südspange ist der Durchgangsverkehr. Die aus der Zählung und der Kennzeichenerfassung aggregierten Werte bilden die Grundlage (vgl. Kapitel 2.2.3). Der Durchgangsverkehr ist besonders sensibel für potenzielle Verkehrslagerungen, da Fahrzeuge, die die Gemeinde lediglich durchqueren, immer die mutmaßliche schnellste Route wählen. Er ist dementsprechend in die Prognosen miteinbezogen.

## 3.2 Prognosefall 0

Der Prognosefall 0 geht von einem unveränderten Verkehrsstraßennetz aus. In dieser Variante, ohne bauliche Veränderungen des Verkehrswegenetzes, treten keine Auswirkungen auf den Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr auf. Die Prognose 0 basiert demnach nur auf den allgemeinen Trends und der Zunahme durch das Wohngebiet.

In Abbildung 8 und 9 erkennbar ist die Verkehrszunahme in allen Stadtbereichen. Die größte Mehrbelastung lokalisiert sich rund um das Neubaugebiet.

Der ganz überwiegende Verkehr der BBS erreicht die Hauptstraße (Bramscher Str.) über die Overbergstraße. Eine ähnliche Situation ergibt sich für das Wohngebiet. Der hier induzierte Verkehr kann nur über die Bramscher Straße in das Verkehrsnetz einfließen. Fahrzeuge mit einem Ziel oder einer Herkunft nordöstlich (z.B. Gehrde) und südwestlich (z.B. Neuenkirchen-Vörden) von Bersenbrück müssen die einzig existente Ost-West-Verbindung B 214 nutzen.

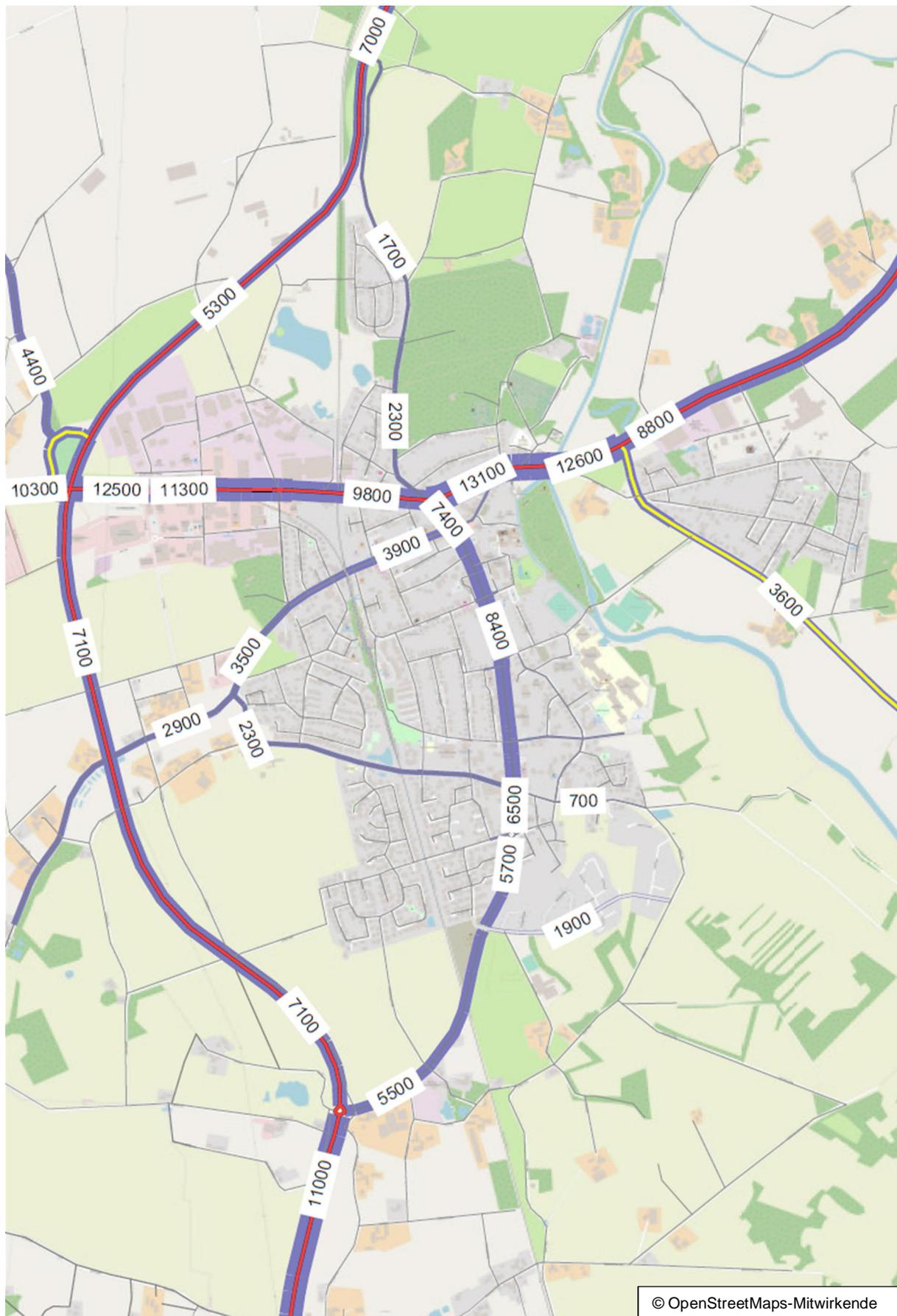


Abbildung 8: Prognose 0 – Kfz [DTV in Kfz/24h]

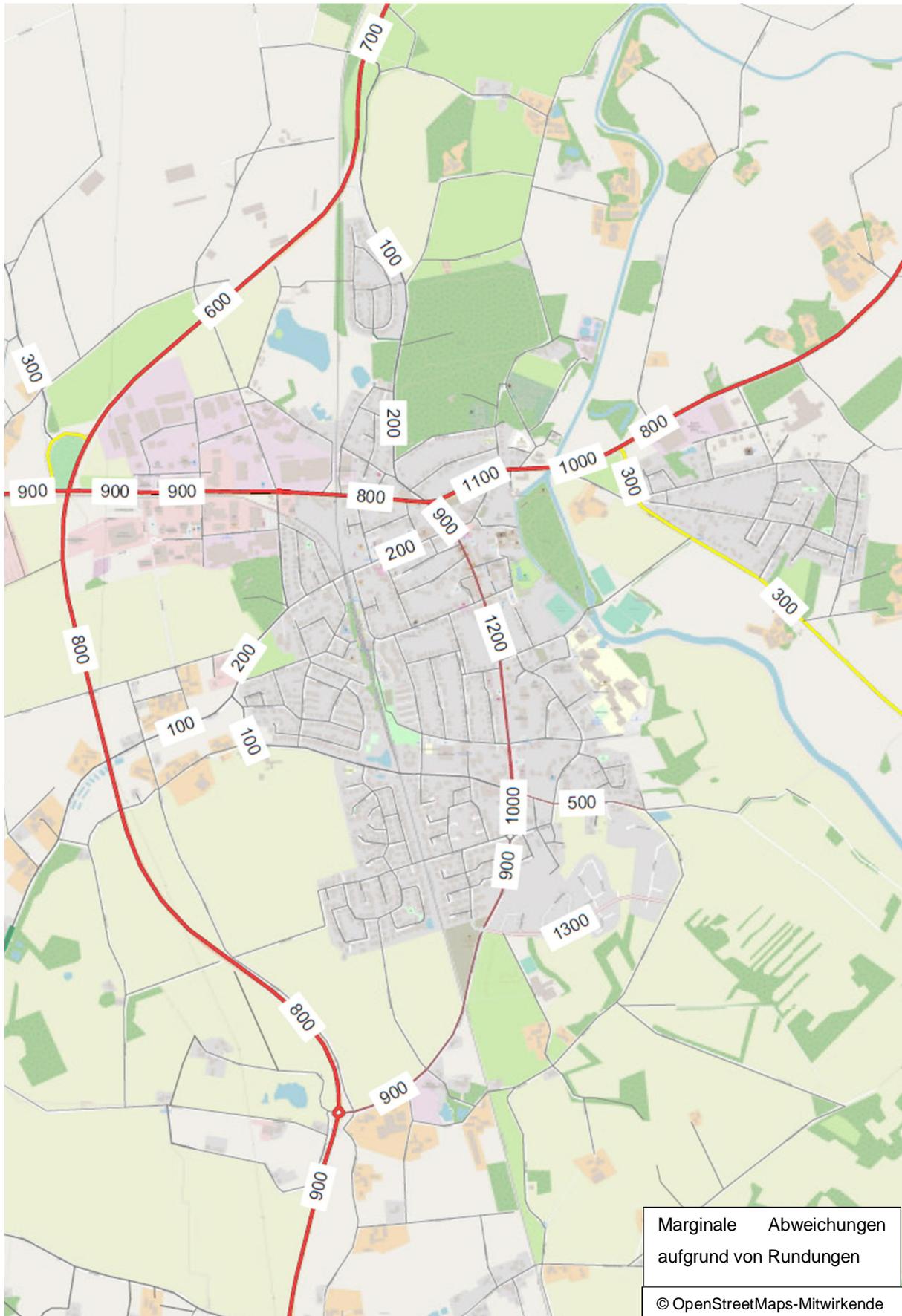


Abbildung 9: Prognose Differenz P0 und Analyse 2018 - Kfz [DTV in Kfz/24h]

### 3.3 Prognosefall 1

Der Prognosefall 1 beschreibt den Teilbau der Südspange als eine Anfahrt von Süden an die BBS. Die neugebaute Erschließung setzt die Straße Woltruper Wiesen nach Osten und dann nach Norden hin fort.

Der Teilausbau der Südspange in dieser Gestalt ist keine Route für Durchgangs- noch für Ziel/Quellverkehr in Richtung Stadtkern. Demzufolge sind Auswirkungen auf diese Verkehrsströme im Gemeindegebiet nicht vorhanden. Neben den erwähnten, grundlegenden Faktoren wie Bevölkerungswachstum verlagert sich jedoch der Verkehr der BBS.

Vom Bau einer neuen, alternativen Zufahrt zur BBS bleibt der Großteil des Straßennetzes die Verkehrsbelastung betreffend unberührt. Wie in Abbildung 10 sichtbar findet eine Umverteilung nur kleinräumig statt.

Maßgeblich hierbei sind die BBS-bezogenen Fahrten mit einer Wegebeziehung in Richtung der B68 (vgl. Kapitel 3.1). Mit der teilgebauten Südspange verlagern sich diese Fahrzeuge zugunsten der Overberg- und einem Teilstück der Bramscher Straße. Wie in Abbildung 11 visualisiert sind diese Straßen um rund 500 Kfz entlastet, die von der Südspange und den Woltruper Wiesen aufgenommen werden. Die Fahrzeuge, die in einer Verkehrsbeziehung mit einer Destination nördlich stehen, werden nach wie vor die Overbergstraße nutzen. Eine Befahrung der Südspange käme einem Umweg gleich.

Ein Ausbau in dieser Variante würde also eine weitere Anfahrt zur BBS ermöglichen. Vor allem für von oder in Richtung B68 fahrende Fahrzeuge kann dies eine Alternative sein. In Konsequenz wäre also mit einer leichten Entlastung der vormals genutzten Route zu rechnen, wenngleich nur für eine spezifische Gruppe.

Über diese Funktion hinaus hat die teilausgebaute Südspange keinen Effekt. Dafür liegt sie zu isoliert am Ortsrand.

Eine Beurteilung der Prognoseergebnisse wird im Folgekapitel vorgenommen.

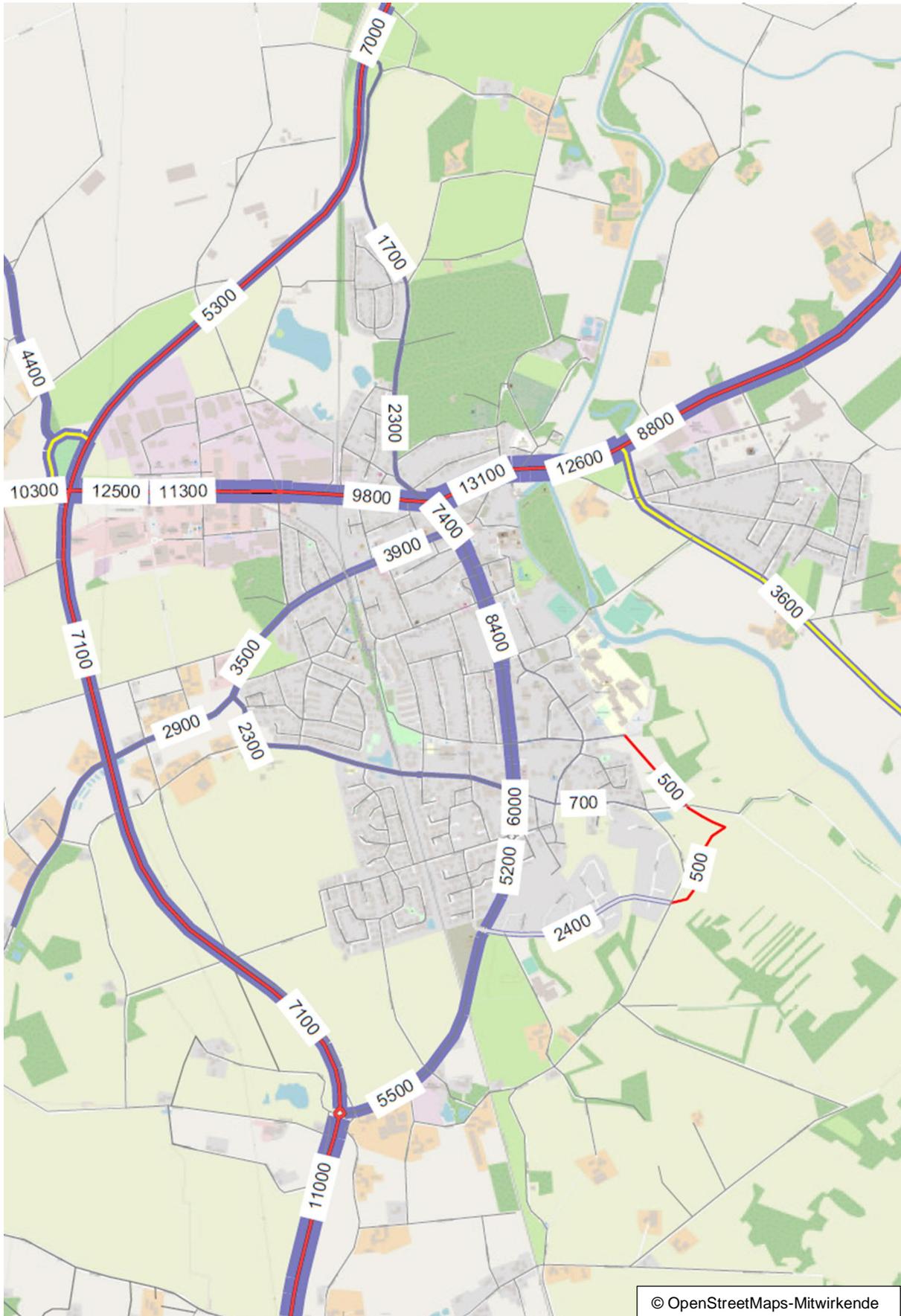


Abbildung 10: Prognose 1 – Kfz [DTV in Kfz/24h]

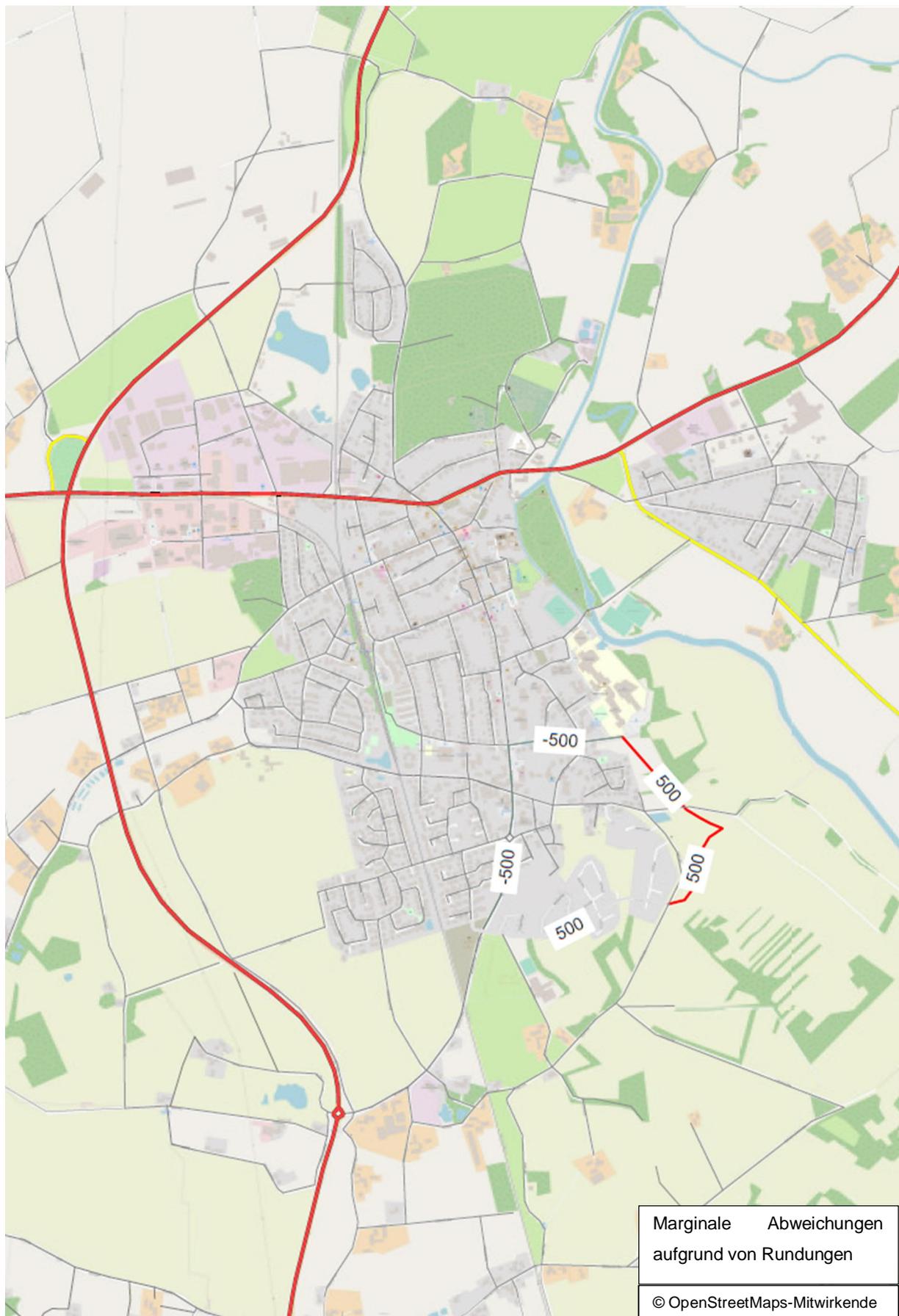


Abbildung 11: Prognose Differenz P1 und P0 - Kfz [DTV in Kfz/24h]

### 3.4 Prognosefall 2

Im Prognosefall 2 ist die Südspange vollständig bis zur L 107 realisiert. Neben der bereits bei Prognosefall 1 vorhandenen Zufahrt zur BBS besteht nun eine direkte Verbindung zwischen der Landesstraße und der ortsdurchquerenden Bramscher Straße. Indirekt ist über letztere die B 68 angeschlossen. Die so ausgebaute Umgehung schafft eine zweite Ost-West-Achse neben der B214.

Aufgrund erläuterter Eingliederung ins Verkehrsnetz sind die Verlagerungspotenziale des Durchgangs- und Zielquellverkehr zu berücksichtigen.

Die ausgebaute Südspange beeinflusst die Belastung im Großteil des Verkehrswegenetzes der Gemeinde. Die signifikanten Auswirkungen sind dabei aber im östlichen Teil verortet. Die größte Entlastung tritt hierbei auf dem Teilstück der B 214 auf; der meiste Zuwachs auf der Südspange. Die stärkste Belastung ist dabei im westlichen Abschnitt Woltruper Wiesen vorhanden (3.000 Kfz), da das Wohngebiet als Verkehrserzeuger eine ohnehin schon höhere Belastung mit sich bringt.

Substanziell sind die Verlagerung des Ziel/Quell-Verkehrs mit Bezug zur (südlichen) Kernstadt und des Durchgangsverkehrs zur B68. Neben diesen Parametern können nun auch die Fahrzeuge der BBS und des Wohngebietes, die in einer Fahrtbeziehung mit Destinationen östlich von Bersenbrück stehen, über die Südspange fließen. Erkennbar wird dies an der nördlichen Erschließungsstraße Priggenhagener Straße, die im westlichen Teil entlastet und im östlichen Teil belastet wird.

Zusammengefasst wird durch diese Umverteilung das Teilstück der B 214 um rund 1.100 Fahrzeuge entlastet. Auch die Bramscher Straße ist weniger frequentiert.

Die Entlastung auf der L 107 fällt geringer aus, da davon auszugehen ist, dass ein gewisser Anteil der von Gehrde Kommenden diesen Weg nutzt, um über die Südspange im unteren Teil auf die B 68 aufzufahren.

Die ausgebaute Südspange kann demnach als zweite Ost-West-Achse eine gewisse Entlastung im östlichen Gemeindegebiet schaffen.

Eine Beurteilung der Prognoseergebnisse wird im Folgekapitel vorgenommen.

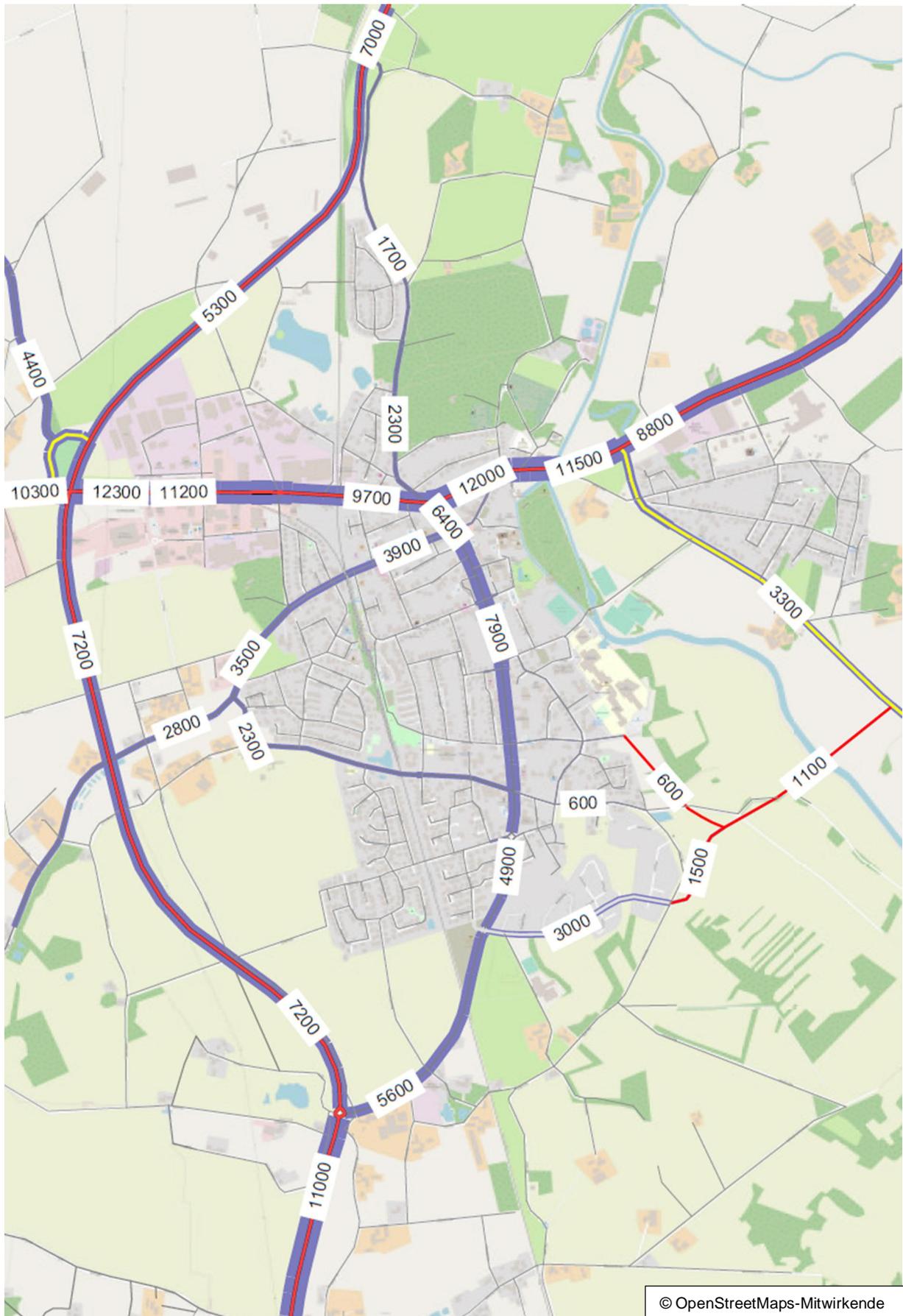


Abbildung 12: Prognose 2 – Kfz [DTV in Kfz/24h]

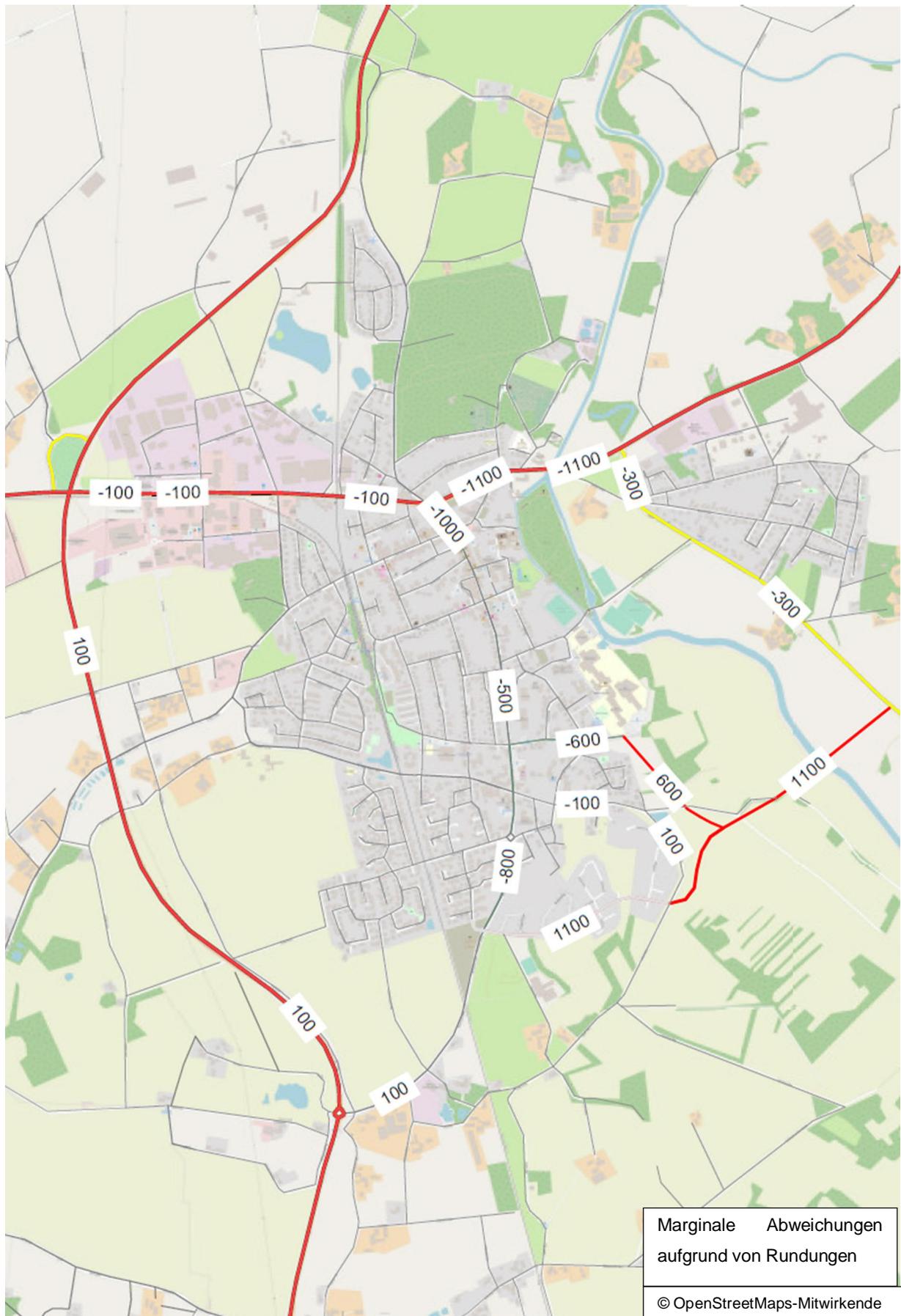


Abbildung 13: Prognose Differenz P2 und P0 - Kfz [DTV in Kfz/24h]

## 4 Fazit und Empfehlung

Die Verkehrsmodellberechnungen für die drei Planfälle zeigen für den Planfall 1 eine sehr lokal begrenzte Wirkung. Hier wird lediglich der Quell-/Zielverkehr der BBS vom Priggenhagen auf die Woltruper Wiesen verlagert.

Auch im Planfall 2 mit einer von der Bramscher Straße bis zu L 107 durchgehenden Südspange ist die verkehrliche Wirkung eher gering. Es wird eine geringe Entlastung der Gehrder Straße (B 214) und der Bramscher Straße erreicht, der ziemlich exakt den Verkehrsmengenzuwachs von 2018 auf 2030 kompensiert.

Als weiterer Vorteil einer Südspange ist anzusehen, dass eine Alternativstrecke für die B 214 zur Verfügung stehen würde, falls aufgrund von Baumaßnahmen, Unfällen oder Straßensperrungen aus anderen Gründen die B 214 nicht zur Querung der Hase genutzt werden kann.

Ob die erreichten verkehrlichen Wirkungen den Aufwand im Hinblick auf Baukosten und Eingriffen in Natur und Landschaft rechtfertigen, ist erst nach Betrachtung dieser Aspekte zu beurteilen.

Wallenhorst, 2019-07-29

**IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG**



Manfred Ramm