

Verkehrsplanerische Untersuchung
zur Verkehrsentwicklung
im Stadtgebiet
Wilhelmshaven Nord-Ost

Prognosehorizont 2015
Erweiterung Prognosehorizont 2025

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Inhaltsverzeichnis

1. VORWORT	3
2. AUFGABENSTELLUNG.....	4
3. BELASTUNGSANNAHMEN UND VERTEILUNG.....	4
4. BELASTUNGSANNAHMEN – MODALSPLIT	8
5. VORGEHENSWEISE.....	10
6. PROGNOSE-FÄLLE.....	11
7. VERGLEICH DER PLANFÄLLE.....	14
8. VERGLEICH DER TAGESBELASTUNGEN AUSGEWÄHLTER QUERSCHNITTE	15
9. VERGLEICH DER MABGEBENDEN STÜNDLICHEN VERKEHRSSTÄRKE AN AUSGEWÄHLTEN QUERSCHNITTEN	15
10. VERZEICHNIS DER ANLAGEN	15

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

1. Vorwort

Mit dem geplanten Bau eines Containerterminals nördlich der Niedersachsenbrücke am seeschifftiefen Fahrwasser werden Beschäftigungseffekte für die strukturschwache Region erwartet.

Gutachterliche Aussagen wurden hierzu von den Instituten NIW, BAW im April 2001 und von ISL-Planco zum Regionalen Entwicklungskonzept ausgeführt.

Es wird eine Bandbreite dargestellt, die von vorsichtigen bis hin zu optimistischen Schätzungen der Entwicklung zusätzlicher Arbeitsplätze bei Erreichen der Vollauslastung reicht.

Die ersten Berechnungen der Fahrtenhäufigkeiten, im April 2002, durch die Verkehrsplanung der Stadt Wilhelmshaven, basierten auf der Annahme von Maximalvorgaben für Ansiedlungen auf allen Grodenflächen. Daraus ergaben sich überaus starke Zunahmen der Verkehrsbelastungen insbesondere auf der BAB 29 und den umliegenden Gemeindestraßen.

Unter Beachtung der aktuellen Planfeststellungsunterlagen der JadeWeserPort-Entwicklungsgesellschaft (JWP-EG) -jetzt *JWP-Realisierungsgesellschaft (JWP-RG)*- vom 10.02.2004 wurden, bei einer erneuten differenzierteren Betrachtung des künftigen Entwicklungsscenarios, die direkten, indirekten und induzierten Beschäftigungsverhältnisse anhand der eher vorsichtigen Schätzung als realistische Eingangsdaten für die Neuberechnung des Verkehrsmodells Wilhelmshaven der hier vorliegenden Fassung zugrunde gelegt.

In der vorangegangenen Fassung wurde der bisherige Prognosehorizont von 2014 für den Jade-Weser-Port in das Jahr 2020 verlegt und damit der Forderung des Bundesfernstraßenträgers nach einem Prognosezeitraum von 15 Jahren für die beabsichtigte Verlängerung der BAB 29 Rechnung getragen.

In der hiermit vorliegenden Fassung, einer weitergehenden Betrachtung der verkehrlichen Entwicklung im nordöstlichen Stadtgebiet Wilhelmshavens durch Erweiterungsabsichten der Chemiewerke und der Raffinerie im Voslapper Groden-Nord, Ansiedlungsabsichten auf dem Voslapper Groden Süd sowie Kraftwerkserweiterungen im Rüstersieler Groden, wurde der Prognosehorizont auf das Jahr 2015 bezogen.

Aufgrund der nur ungenau darstellbaren Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Stadtteilen Wilhelmshavens – die Szenarien sind sehr vielfältig – wurde die demografische Entwicklung bei der Betrachtung der prognostizierten Verkehrsentwicklung unberücksichtigt gelassen. Die Steigerungsrate wurde gleich bleibend mit 0,6 % pro Jahr angenommen.

Die Prognose der Beschäftigungseffekte basiert auf der Grundlage der oben genannten Gutachten zum Planfeststellungsverfahren und der zurzeit bekannten Beschäftigungsannahmen der industriellen und gewerblichen Vorhabenträger.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

2. Aufgabenstellung

Infolge der Ansiedlung des Jade-Weser-Port und Erweiterungsabsichten der Petro- und der chemischen Industrie sowie Kraftwerkserweiterungen auf den Grodenflächen vom Rüstersieler Groden bis zum Voslapper Groden-Nord werden Beschäftigungseffekte erwartet, die ein bestimmtes Verkehrsaufkommen erzeugen.

Mit diesem Verkehrsgutachten wird die zusätzliche Belastung der Straßen Wilhelmshavens ermittelt und dargestellt.

3. Belastungsannahmen und Verteilung

Zur Ermittlung der Beschäftigten je Verkehrszelle wird folgende Differenzierung vorgenommen:

Direkte	-	Terminalbezogene Beschäftigungseffekte
Indirekte	-	Zulieferer, Dienstleistung, auch in den Landkreisen
Induzierte	-	Einkommensmultiplikatoren ¹
Beschäftigungseffekt	-	Gesamtbeschäftigungsanzahl, die durch eine Verkehrszelle erzeugt wird

Für die Verkehrszellen (**Anlage 1**) JWP-CT, Hafengroden, Voslapper Groden-Nord, und Rüstersieler Groden werden die nachfolgend aufgeführten Beschäftigungseffekte prognostiziert.

JadeWeserPort-Containerterminal (JWP-CT) (Verkehrszelle 542)

Der JadeWeserPort-Containerterminal entsteht als Verkehrszelle komplett neu, daher gehen die Beschäftigtenzahlen voll in die Prognoseberechnung hinein.

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	2.000
davon	1. direkt und indirekt in WHV (60%)	= 1.200
	2. direkt und indirekt in LK (40%)	= 800
von 1.	sind dem Terminal direkt zuzuordnen	= 960
	Einkommensmultiplikator 20%	= 240
von 2.	dem Terminal direkt zugeordnet	= 640
	Einkommensmultiplikator 20%	= 160

Im Ergebnis kann für den CT-JWP folglich mit einer Anzahl von $960 + 640 = 1.600 \Rightarrow$ **1.600 Beschäftigten²** gerechnet werden.

Hafengroden (Verkehrszelle 541)

Der Hafengroden entsteht als Verkehrszelle komplett neu, daher gehen die Beschäftigtenzahlen voll in die Prognoseberechnung hinein.

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	1.000
davon	1. direkt und indirekt in WHV (60%)	= 600
	2. direkt und indirekt in LK (40%)	= 400
von 1.	sind dem Terminal direkt zuzuordnen	= 480
	Einkommensmultiplikator 20%	= 120
von 2.	dem Terminal direkt zugeordnet	= 320
	Einkommensmultiplikator 20%	= 80

Im Ergebnis kann für den Hafengroden folglich mit einer Anzahl von $480 + 320 = 800 \Rightarrow$ **800 Beschäftigten** gerechnet werden.

¹ Lt. Niedersächsischem Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), Hannover und dem Institut für Wirtschaftsforschung (BAW), Bremen wird in dem Monatsbericht, Heft 3, auf Seite 11 erklärt: „Ein Arbeitsplatz im Containerterminal induziert 0,2 Arbeitsplätze in der Region“

² Die angenommene Anzahl der Beschäftigten entspricht den Annahmen des Verkehrsgutachtens zur Hinterlandanbindung des JWP vom Mai 2003, und bestätigt die unter Pkt. 4.3.3 dargestellten Prognosedaten für den Personenverkehr mit 1.150 – 1.450 Beschäftigten

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Voslapper Groden – Nord (Verkehrszelle 532)

In dieser Verkehrszelle bestehen Vorbelastungen, die bereits in den Analyse- und Prognosenußfällen berücksichtigt sind, so dass nur die tatsächlich neu entstehenden Beschäftigungsverhältnisse in die Prognoseberechnung eingestellt werden

<u>Bestand:</u>	EVC/INEOS	320	<u>Planung:</u>	INEOS Chlor	-	145	(Verlegung aus VZ 52)
	WRG	309		EVC/INEOS	-	300	
				E-ON/DFTG	-	300	
				WRG / Conoco Philipps		<u>300</u>	
				neu		1.045	
	vorh.	<u>629</u>					

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	2.100
davon	1. direkt und indirekt in WHV (60%)	= 1.260
	2. direkt und indirekt in LK (40%)	= 840
von 1.	sind dem Terminal direkt zuzuordnen	= 1.008
	Einkommensmultiplikator 20%	= 252
von 2.	dem Terminal direkt zugeordnet	= 672
	Einkommensmultiplikator 20%	= 168

Im Ergebnis kann für den Voslapper Groden-Nord folglich mit einer Anzahl von $1.008 + 672 = 1.680 \Rightarrow$ **1.700 Beschäftigten** gerechnet werden.

In die Prognoseberechnung für die Verkehrszelle Voslapper Groden-Nord werden **ca. 1.050 zusätzliche Beschäftigte** eingestellt.

Rüstersieler Groden (Verkehrszelle 52)

In dieser Verkehrszelle bestehen Vorbelastungen, die bereits in den Analyse- und Prognosenußfällen berücksichtigt sind, so dass nur die tatsächlich neu entstehenden Beschäftigungsverhältnisse in die Prognoseberechnung eingestellt werden

<u>Bestand:</u>	E-ON Kraftwerk	100	<u>Planung:</u>	Kraftwerk II-III	-	50
	INEOS Chlor	(145)		Electrabel	-	100
	(in VZ 532 berücksichtigt)			Rhenus	-	50
				Mischwerke		100
				Gewerbegebiet		<u>750</u>
	vorh.	<u>100</u>		neu		1.050

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	1.400
davon	1. direkt und indirekt in WHV (60%)	= 840
	2. direkt und indirekt in LK (40%)	= 560
von 1.	sind dem Terminal direkt zuzuordnen	= 672
	Einkommensmultiplikator 20%	= 168
von 2.	dem Terminal direkt zugeordnet	= 448
	Einkommensmultiplikator 20%	= 112

Im Ergebnis kann für den Rüstersieler Groden folglich mit einer Anzahl von $672 + 448 = 1.120 \Rightarrow$ **1.200 Beschäftigten** gerechnet werden.

In die Prognoseberechnung für die Verkehrszelle Rüstersieler Groden werden **ca. 1.050 zusätzliche Beschäftigte** eingestellt.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Voslapper Groden – Süd (Verkehrszelle 531)

In dieser Verkehrszelle bestehen keine Vorbelastungen, so dass die tatsächlich neu entstehenden Beschäftigungsverhältnisse in die Prognoseberechnung eingestellt werden

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	2.000
davon		
1. direkt und indirekt in WHV (60%)	=	1.200
2. direkt und indirekt in LK (40%)	=	800
von 1.		
sind dem Terminal direkt zuzuordnen	=	960
Einkommensmultiplikator 20%	=	240
von 2.		
dem Terminal direkt zugeordnet	=	640
Einkommensmultiplikator 20%	=	160

Im Ergebnis kann für den Voslapper Groden-Nord folglich mit einer Anzahl von $960 + 640 = 1.600 \Rightarrow$ **1.600 Beschäftigten** gerechnet werden.

Bohnenburger Deich (Bebauungsplan 144 A; Verkehrszelle 453) PSV 90)

In dieser Verkehrszelle bestehen keine Vorbelastungen, so dass die tatsächlich neu entstehenden Beschäftigungsverhältnisse in die Prognoseberechnung eingestellt werden

Gebietsgröße:	12 ha
Geplante Nutzung:	Gewerbliche Anlagen, Handwerk, jedoch ohne genauere Spezifizierung der Nutzung
Verkehrsaufkommen:	Für die Verkehrsprognose wird ein Wert von 10 Beschäftigten/ha Bruttogesamtfläche zugrunde gelegt

Die Bruttogesamtfläche BGF errechnet sich aus der Gebietsgröße abzügl. Verkehrswege und Grün (BGF = F (ha) x GFZ (0,8) = $12 \times 0,8 =$ **9,6 ha**)

Es wird mit $9,6 \times 10 = 96 \Rightarrow$ **100 Beschäftigten/Tag** gerechnet.

Daraus werden folgende Beschäftigungseffekte ermittelt:

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	125
davon		
1. direkt und indirekt in WHV (60%)	=	75
2. direkt und indirekt in LK (40%)	=	50
von 1.		
sind dem Terminal direkt zuzuordnen	=	60
Einkommensmultiplikator 20%	=	15
von 2.		
dem Terminal direkt zugeordnet	=	40
Einkommensmultiplikator 20%	=	10

Im Ergebnis kann für den Bohnenburger Deich folglich mit einer Anzahl von $60 + 40 = 100 \Rightarrow$ **100 Beschäftigten** gerechnet werden.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Bauens (Bebauungsplan 191; Verkehrszelle 452) PSV 91)

In dieser Verkehrszelle bestehen keine Vorbelastungen, so dass die tatsächlich neu entstehenden Beschäftigungsverhältnisse in die Prognoseberechnung eingestellt werden

- Gebietsgröße: 117 ha
- Geplante Nutzung: Gewerbliche Anlagen, Handwerk, jedoch ohne genauere Spezifizierung der Nutzung
- Verkehrsaufkommen: Für die Verkehrsprognose wird ein Wert von **10 Beschäftigten/ha** Bruttogesamtfläche zugrunde gelegt

Die Bruttogesamtfläche BGF errechnet sich aus der Gebietsgröße abzügl. Verkehrswege und Grün (BGF = F (ha) x GFZ (0,8) = 117 x 0,8 = **93,6 ha**

Es wird mit $93,6 \times 10 = 936 \Rightarrow$ **950 Beschäftigten/Tag** gerechnet.

Gesamtanteil des Beschäftigungseffektes	=	1.180
davon 1. direkt und indirekt in WHV (60%)	=	710
2. direkt und indirekt in LK (40%)	=	470
von 1. sind dem Terminal direkt zuzuordnen	=	570
Einkommensmultiplikator ca. 20%	=	140
von 2. dem Terminal direkt zugeordnet	=	380
Einkommensmultiplikator ca. 20%	=	90

Im Ergebnis kann für den Bereich Bauens folglich mit einer Anzahl von $570 + 380 = 950 \Rightarrow$ **950 Beschäftigten** gerechnet werden.

Für das Gebiet des Jade-Weser-Port und dessen unmittelbare Umgebung ergeben sich somit insgesamt ca. **9.600 Beschäftigungseffekte**. Davon werden **7.000 direkte zusätzliche Beschäftigte** in die nachfolgende Berechnung der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen eingehen.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

4. Belastungsannahmen – Modalsplit

Bei den Belastungsannahmen wird die von der JWP-EG / JWP-RG vorgegebene Entwicklung des Container- und Güterumschlags angenommen.

Containerumschlag insgesamt bis 2014			2.700.000	TEU/a	1,6	TEU = 1 Cont.
			1.687.500	Container/a		
		max		min		
	%		%			
Hinterland	45	759.375	30	506.250		
Lkw	60	455.625	50	253.125		
Lkw/Tag		1.519		844		an 300 Tagen/a
Leerfahrten Lkw/Tag	20	304		169		
Lkw/Tag gesamt		1.823	gew. 1.800	1.013		

Tabelle 1: Lkw-Matrix mit dem Ziel => BAB 29 in der Verkehrszelle 86 (PSV) –JWP-CT (542)³

Die ermittelten 1.800 Lkw-Fahrten/Tag werden ausschließlich in die Verkehrszelle des JWP-Terminal eingespeist.

Verkehrszelle	542	JWP	
Beschäftigte i.M.	1.600	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	3.840		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	3.142		
gewählt	3.200		

Tabelle 2: JWP-Beschäftigte in der Verkehrszelle 86 (PSV) - JWP-Terminal (542)

Durch die Beschäftigten des JWP-CT werden ca. **3.200 Fahrten/Tag** im Streckenquerschnitt erzeugt. Die Einspeisung erfolgt ebenfalls in die Verkehrszelle JWP-Terminal.

Verkehrszelle	541	Hafengroden	
Beschäftigte i.M.	800	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	1.920		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	1.571		
gewählt	1.600		

Tabelle 3: Beschäftigte in der Verkehrszelle 80 (PSV) – Hafengroden (541)

Im Hafengroden werden ca. **1.600 Fahrten/Tag** zusätzlich erzeugt.

³ Die Nummerierung der Verkehrszellen im Programmsystem Verkehr (PSV) ist nicht zwingend identisch mit der Zelleinteilung nach der kleinräumigen Gliederung

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Verkehrszelle	532	Voslapper Groden-Nord	
Beschäftigte i.M.	1.050	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	2.520		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	2.062		
gewählt	2.100		

Tabelle 4: Beschäftigte in der Verkehrszelle 85 (PSV) – Voslapper Groden-Nord (532)

Im Voslapper Groden-Nord werden ca. **2.100 Fahrten/Tag** zusätzlich erzeugt.

Verkehrszelle	52	Rüstersieler Groden	
Beschäftigte i.M.	1.050	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	2.520		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	2.062		
gewählt	2.100		

Tabelle 5: Beschäftigte in der Verkehrszelle 84 (PSV) – Rüstersieler Groden (52)

Im Rüstersieler Groden werden ca. **2.100 Fahrten/Tag** zusätzlich erzeugt.

Verkehrszelle	531	VoslapperGrodenSüd	
Beschäftigte i.M.	1.600	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	3.840		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	3.142		
gewählt	3.200		

Tabelle 6: Beschäftigte in der Verkehrszelle 88 (PSV) – Voslapper Groden Süd (531)

Im Voslapper Groden-Süd werden ca. **3.200 Fahrten/Tag** erzeugt.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Verkehrszelle	453	Bohnenburger Deich	
Beschäftigte i.M.	100	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	240		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	196		
gewählt	200		

Tabelle 7: Beschäftigte in der Verkehrszelle 90 (PSV) – Bohnenburger Deich (453)

Im Bohnenburger Deich werden ca. **200 Fahrten/Tag** erzeugt.

Verkehrszelle	452	Bauens	
Beschäftigte i.M.	950	Besetzungsgrad	1,1
Anzahl Wege	2,0	Anteil Modalsplit	0,9
Anzahl Wege Anlieferung Besucher	0,4	Arbeitsschichten	3
Fahrten / Tag	2.280		
Kfz-Fahrten / Tag / Querschnitt	1.865		
gewählt	1.900		

Tabelle 8: Beschäftigte in der Verkehrszelle 91 (PSV) – Bauens (452)

Im Bereich Bauens werden ca. **1.900 Fahrten/Tag** erzeugt.

5. Vorgehensweise

Für die Ansiedlung des JWP-CT und die Ansiedlung bzw. Erweiterung von Petro- und chemischer Industrie und hafenauffinem Gewerbe im Voslapper Groden-Nord, im Hafengroden, im Rüstersieler Groden und im Voslapper Groden Süd sowie in den Baugebietplangebieten Bohnenburger Deich und Bauens wurden neue Verkehrszellen im Netzmodell eingerichtet.

Es wurde eine Aufteilung der zusätzlich durch die vorgenannten Ansiedlungen prognostizierten **7.150 Beschäftigten** vorgenommen.

Davon entfallen ca. 1.600 Beschäftigte auf den JWP-CT, ca. 800 Beschäftigte auf den Hafengroden, ca. 1050 Beschäftigte auf den Voslapper Groden-Nord, ca. 1.050 Beschäftigte auf den Rüstersieler Groden und ca. 1.600 Beschäftigte auf den Voslapper Groden Süd. Das Baugebietplangebiet Bohnenburger Deich wird mit 100 Beschäftigten, Bauens mit 950 Beschäftigten berücksichtigt.

Durch die Beschäftigten erzeugte Fahrten werden als Matrix für den Quell- und Zielverkehr übernommen und gehen in die Umlegungsrechnung ein.

Die Berechnung erfolgt mit dem in der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Wilhelmshaven zur Anwendung kommenden Programmsystem Verkehr des Software Kontor Helmert Hilke aus Aachen.

Die Einspeisung der einzelnen Prognosefälle erfolgt in der Reihenfolge der Ansiedlung. Es wird davon ausgegangen, dass der Hafengroden vor dem Voslapper Groden-Nord, dem Rüstersieler Groden und dem Voslapper Groden Süd besiedelt wird.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

6. Prognose-Fälle

Ausgehend von dem Analyse-Nullfall 2002-0 werden folgende Planfälle berechnet:

Prognose Nullfall 2015-0	//	Prognose Nullfall 2025-0
Prognosefall 2015-1	//	Prognosefall 2025-1
Prognosefall 2015-2	//	Prognosefall 2025-2
Prognosefall 2015-3	//	Prognosefall 2025-3
Prognosefall 2015-4	//	Prognosefall 2025-4

Inhaltlich unterscheiden sich die einzelnen Planfälle durch die berücksichtigten Gewerbeansiedlungen bzw. Nutzungsintensivierungen sowie durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Prognosefälle 2015 und 2025 unterscheiden sich lediglich im Prognosehorizont. Folgende Übersicht zeigt beispielhaft für 2015 die einbezogenen Gewerbeansiedlungen und den Verkehrsnetzstatus:

	Verkehrsnachfrage						
	JWP-CT	Hafengroden	Voslapper Groden Nord	Rüstersieler Groden	Voslapper Groden Süd	Bohnenburger Deich	Bauens
Prognose Nullfall 2015-0	-	-	-	-	-	-	-
Prognosefall 2015-1	X	X	X ¹	X	X	X	X
Prognosefall 2015-2	X	X	X ¹	X	X	X	X
Prognosefall 2015-3	X	X	X ¹	X	- ²	X	X
Prognosefall 2015-4	X	X	X ¹	X	- ²	X	X

¹ Szenarien der Verkehrsnachfrage im Voslapper Groden (siehe Planfallbeschreibung)

² Szenario Vogelschutz (Wegfall der Gewerbeansiedlung im Voslapper Groden Süd)

	Verkehrsnetz
	Verlängerung Friesendamm
Prognose Nullfall 2015-0	-
Prognosefall 2015-1	X
Prognosefall 2015-2	X
Prognosefall 2015-3	-
Prognosefall 2015-4	-

Legende:

- → nicht berücksichtigt
X → berücksichtigt

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Aus den Umlegungsberechnungen für die einzelnen Planungszustände ergeben sich die nachfolgend dargestellten Netzmodelle.

Analyse-Nullfall 2002-0

Anlage 2

Dieser Planfall dient als Grundlage für alle weiteren Planfälle.

Die Eichung des Netzes erfolgte auf der Basis der Fortschreibung der Verkehrsentwicklungspläne in Verbindung mit dem Abgleich aktueller Verkehrszählungen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet.

Prognose-Nullfall 2015-0

Anlage 3

Bei der Eichung des Verkehrsnetzes wurde von einer jährlichen Zuwachsrate des Motorisierungsgrades von **ca. 0,6 % p.a.** ausgegangen. Die Veränderungen in der Entwicklung des MIV entsprechen dem Integrationsszenario aus den Prognoseberechnungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015. (Trendscenario ca. 0,8 %)

Aufgrund der nur ungenau erfassbaren Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Stadtteilen Wilhelmshavens – die Szenarien sind sehr vielfältig – wurde die demografische Entwicklung bei der Betrachtung der prognostizierten Verkehrsentwicklung unberücksichtigt gelassen.

Prognosefall 2015-1

Anlage 4

Dieser Planfall berücksichtigt gegenüber dem Prognose Nullfall 2015-0 folgende zusätzliche Gewerbeansiedlungen:

- Jade Weser Port Containerterminal
- Ansiedlung Hafengroden
- 1. Ausbaustufe INEOS einschl. Verlagerung Chlorwerk
- 1. Ausbaustufe WRG / Conoco Phillips
- Gewerbeansiedlung Geniusbank
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Nord
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Süd
- 1 Block Kraftwerk Electrabel
- 1 Block E.ON Kraftwerke
- Erweiterung Rhenus Midgard auf 4 Lager

Im Weiteren ist folgender Verkehrsnetzausbau zu Grunde gelegt:

- Verlängerung BAB 29
- Verlängerung Friedendamm
- Verlängerung Nordgleis

Es wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsnetz im Bereich der BAB 29 an den Anschlussstellen Fedderwarden und der Zu- und Abfahrten an der Möwenstraße und Preußenstraße ausgebaut ist. Eine Verlängerung des Friesendamms von der Posener Straße bis zur Raffineriestraße wurde berücksichtigt.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2015-2

Anlage 5

Der Prognosefall 2015-2 unterscheidet sich von vorangegangenem Planfall durch die Annahme, dass die Verlagerung des INEOS Chlorwerks **nicht** stattfindet.

Das Verkehrsnetz entspricht Prognosefall 2015-1 inklusive Verlängerung Friesendamm.

Prognosefall 2015-3

Anlage 6

In diesem Planfall wird der Voslapper Groden Süd als Vogelschutzgebiet ausgewiesen, d.h. eine Gewerbeansiedlung findet dort **nicht** statt. Entsprechend wird ebenfalls im Voslapper Groden Nord eine um 300 Beschäftigte verringerte Entwicklung angenommen. Die Verlagerung des INEOS Chlorwerks ist berücksichtigt.

Die Verlängerung Friesendamm ist **nicht berücksichtigt**.

Prognosefall 2015-4

Anlage 7

Dieser Planfall entspricht in den Annahmen dem Prognosefall 2015-3 (mit Vogelschutz Voslapper Groden Nord und Süd), wobei die Verlagerung des INEOS Chlorwerks **nicht** durchgeführt wird.

Die Verlängerung Friesendamm ist **nicht berücksichtigt**

Erweiterung des Prognosehorizontes auf das Jahr 2025

Die berechneten Prognosefälle für das Jahr 2015 wurden in exakt der gleichen Maßnahmenkombination auf die Basisentwicklung für das Jahr 2025 aufgesetzt. Die einzelnen Planfallbeschreibungen des Jahres 2015 gelten somit ebenfalls für das Jahr 2025.

Prognose-Nullfall 2025-0

Anlage 8

Bei der Eichung des Verkehrsnetzes wurde von einer jährlichen Zuwachsrate des Motorisierungsgrades von **ca. 0,6 % p.a.** ausgegangen. Die Veränderungen in der Entwicklung des MIV entsprechen dem Integrationsszenario aus den Prognoseberechnungen für den Bundesverkehrswegeplanes 2015 und werden für 2025 fortgeschrieben. (Trendzenario ca. 0,8 %)

Aufgrund der nur ungenau erfassbaren Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Stadtteilen Wilhelmshavens – die Szenarien sind sehr vielfältig – wurde die demografische Entwicklung bei der Betrachtung der prognostizierten Verkehrsentwicklung unberücksichtigt gelassen.

Prognosefall 2025-1

Anlage 9

Prognosefall 2025-2

Anlage 10

Prognosefall 2025-3

Anlage 11

Prognosefall 2025-4

Anlage 12

Die Prognosefälle 2025-1 bis 2025-4 entsprechen den Planungszuständen 2015-1 bis 2015-4, bis auf veränderte Nutzungen im Rüstersieler Groden. Zusätzlich wurde demnach bei **allen** Prognosefällen im Rüstersieler Groden berücksichtigt:

- 2.Block Electrabell
- 2.Block E.ON Kraftwerke
- Rückbau des vorhandenen E.ON-Blocks

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

7. Vergleich der Planfälle

Prognose-Nullfall 2015-0

Der Vergleich dieses Planfalles mit dem **Analysenullfall 2002** gibt die Steigerung der allgemeinen Verkehrsentwicklung von angenommenen **0,6 %** pro Jahr (13,8 % in 13 Jahren) wieder. Veränderungen im Straßennetz sind nicht vorgenommen worden.

Die Steigerung des Verkehrsaufkommens um 0,6 % bezieht sich auf die Menge der Fahrten im Gesamtnetz. Das bedeutet nicht zwangsläufig auch eine gleichmäßige Verteilung der Ströme im Netz. Hier kommt es durch Widerstände im Netz sowie bestimmten Strecken- und Knotenparametern durchaus zu unterschiedlichen Routenwahlen, so dass die Frequentierung einzelner Knoten und Strecken z.T. erheblich, sowohl nach oben als auch nach unten, von der 0,6 %-Steigerung abweichen kann.

Prognosefall 2015-1 bis Prognosefall 2025-3

wird ergänzt

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

8. Vergleich der Tagesbelastungen ausgewählter Querschnitte

Anlage 13/14

Die verschiedenen Planfälle werden in tabellarischer Form anhand ausgewählter Querschnitte miteinander verglichen.

9. Vergleich der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke

an ausgewählten Querschnitten

Anlage 15

Grundlage für die Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke sind die Vorgaben der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16.BimSchV) und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Die pauschalierte Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärken des LKW-Verkehrs ergibt in den Nachtstunden auf der BAB 29 bis zu 134 Lkw/h.

Betrachtet man den für den Jade-Weser-Port prognostizierten LKW-Verkehr, der im Mittel mit 1.800 Lkw/Tag angenommen wird, so ergibt sich daraus eine mittlere Stundenverkehrsstärke von 75 Lkw/h über 24 Stunden verteilt. Es ist also noch ein relativ großer Spielraum vorhanden.

Die Gemeindestraßen werden zahlenmäßig kaum mehr belastet.

10. Verzeichnis der Tabellen und Anlagen

Tabelle 1: Lkw-Matrix mit dem Ziel => BAB 29 in der Verkehrszelle 86 (PSV) –JWP-CT (542)⁴

Tabelle 2: JWP-Beschäftigte in der Verkehrszelle 86 (PSV) - JWP-Terminal (542)

Tabelle 3: Beschäftigte in der Verkehrszelle 80 (PSV) – Hafengroden (541)

Tabelle 4: Beschäftigte in der Verkehrszelle 85 (PSV) – Voslapper Groden-Nord (532)

Tabelle 5: Beschäftigte in der Verkehrszelle 84 (PSV) – Rüstersieler Groden (52)

Tabelle 6: Beschäftigte in der Verkehrszelle 88 (PSV) – Voslapper Groden Süd (531)

Tabelle 7: Beschäftigte in der Verkehrszelle 90 (PSV) – Bohnenburger Deich (453)

Tabelle 8: Beschäftigte in der Verkehrszelle 91 (PSV) – Bauens (452)

⁴ Die Nummerierung der Verkehrszellen im Programmsystem Verkehr (PSV) ist nicht zwingend identisch mit der Zelleinteilung nach der kleinräumigen Gliederung

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

- Anlage 1: Verkehrszellen
- Anlage 2: Analyse-Nullfall 2002-0
- Anlage 3: Prognose-Nullfall 2015-0
- Anlage 4: Prognose-Planfall 2015-1
- Anlage 5: Prognose-Planfall 2015-2
- Anlage 6: Prognose-Planfall 2015-3
- Anlage 7: Prognose-Planfall 2025-4
- Anlage 8: Prognose-Nullfall 2015-0
- Anlage 9: Prognose-Planfall 2015-1
- Anlage 10: Prognose-Planfall 2015-2
- Anlage 11: Prognose-Planfall 2015-3
- Anlage 12: Prognose-Planfall 2025-4
- Anlage 13: Gewählte Straßenabschnitte in den Verkehrszellen
- Anlage 14: Vergleich der Tagesbelastungen ausgewählter Querschnitte
- Anlage 15: Vergleich der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke

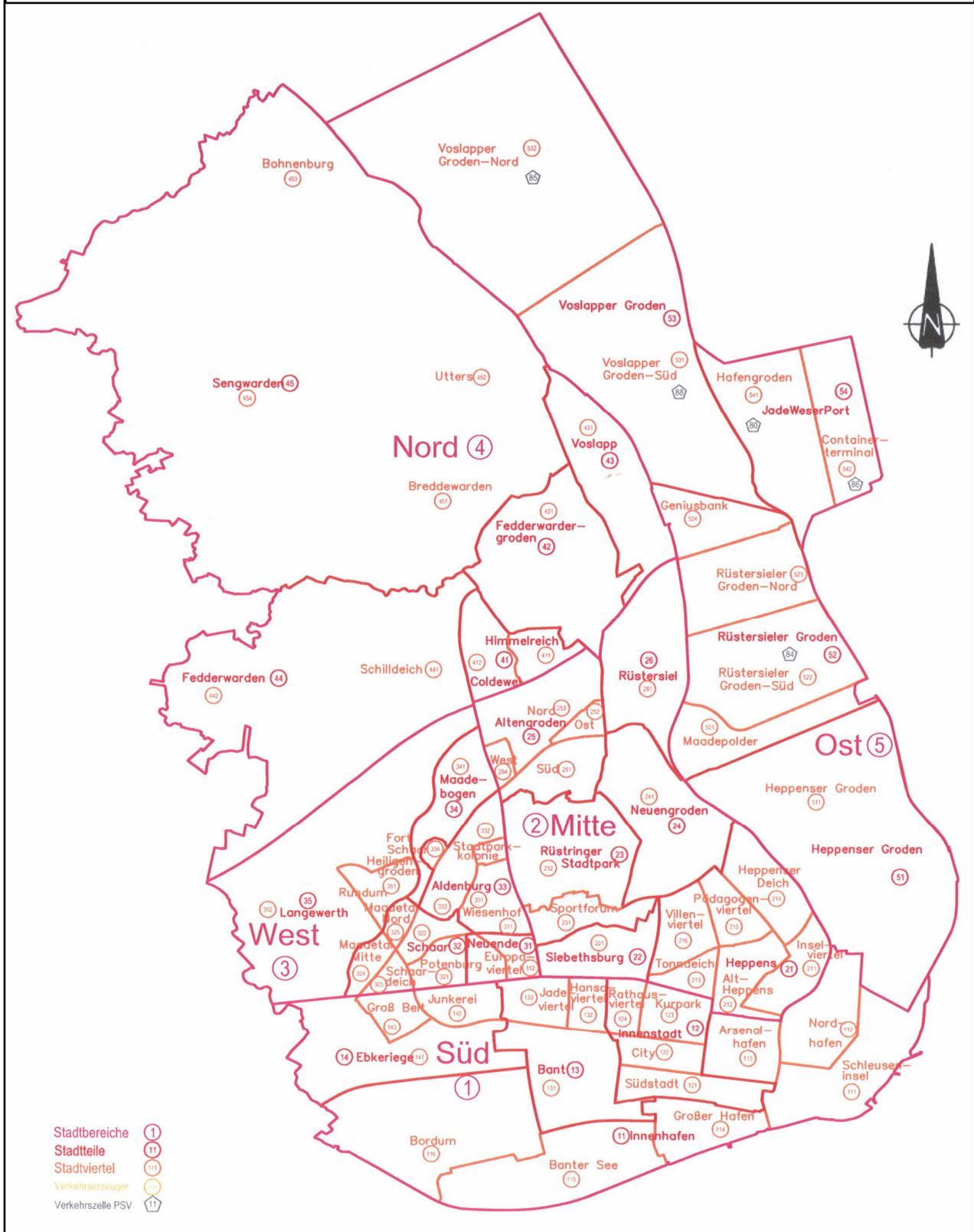
Aufgestellt:
Wilhelmshaven / in Fortführung: Aachen, 25.09.2007

Weigel / in Fortführung: Perkovic

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Verkehrszellen

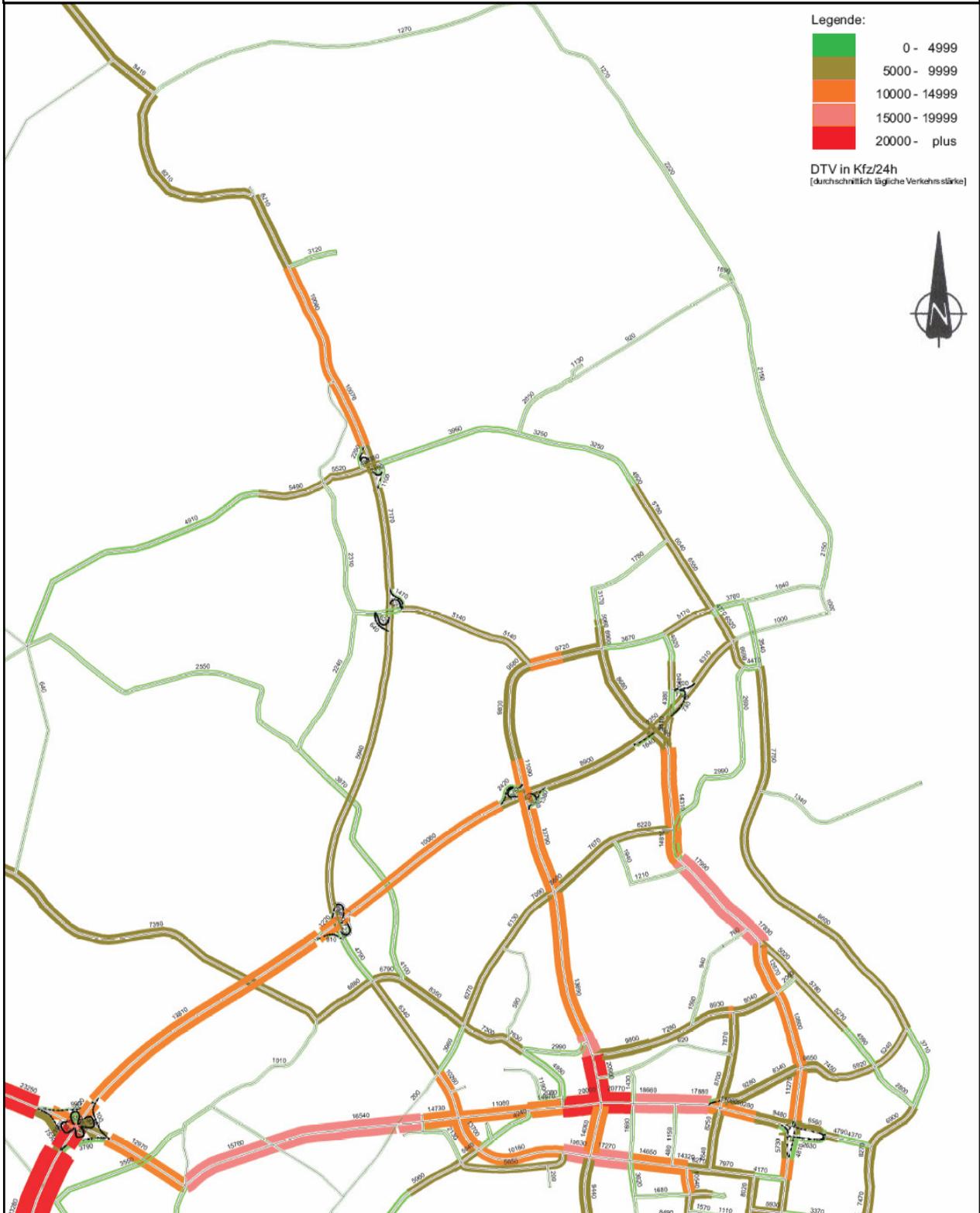
Anlage 1



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Analyse-Nullfall 2002-0

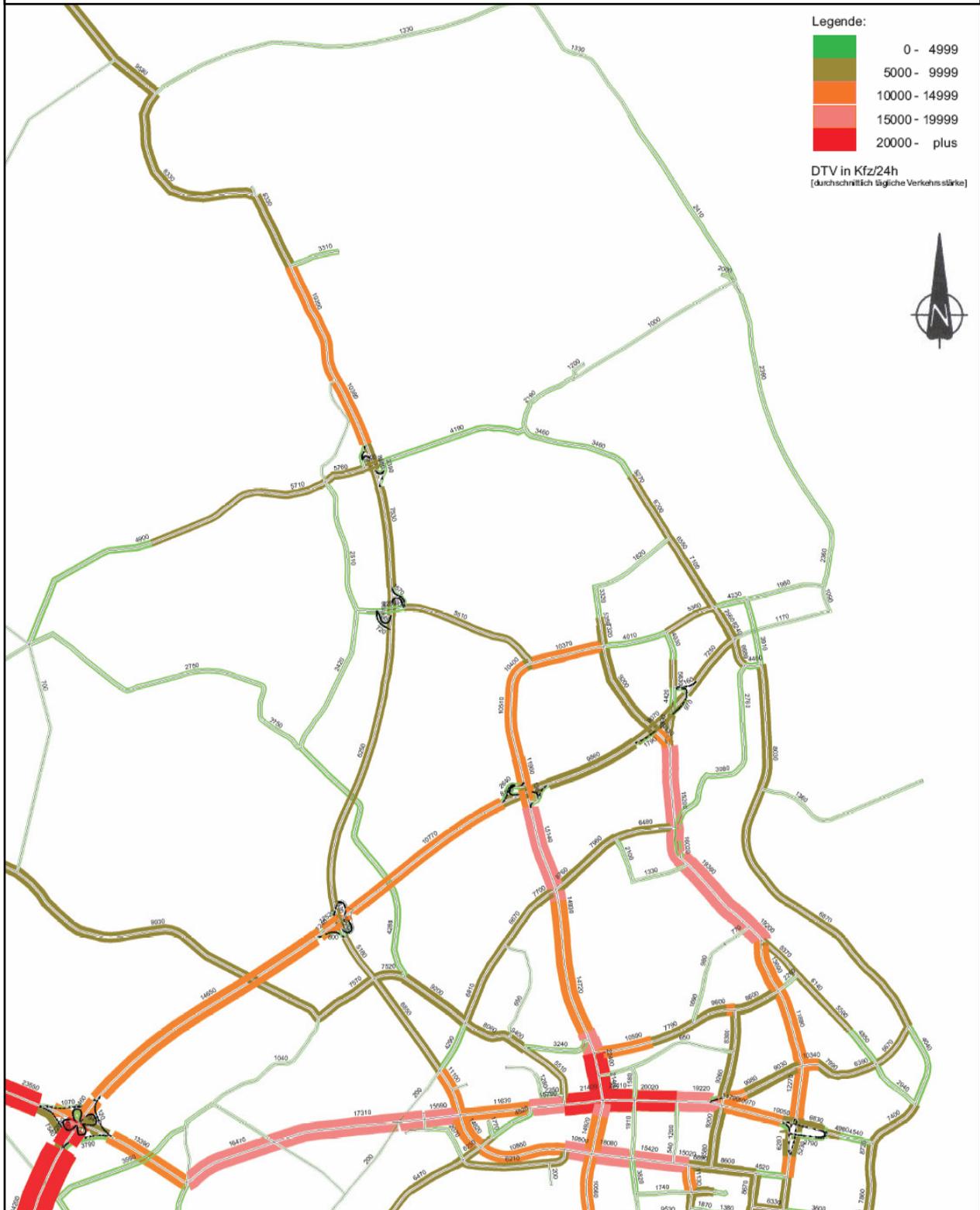
Anlage 2



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognose-Nullfall 2015-0

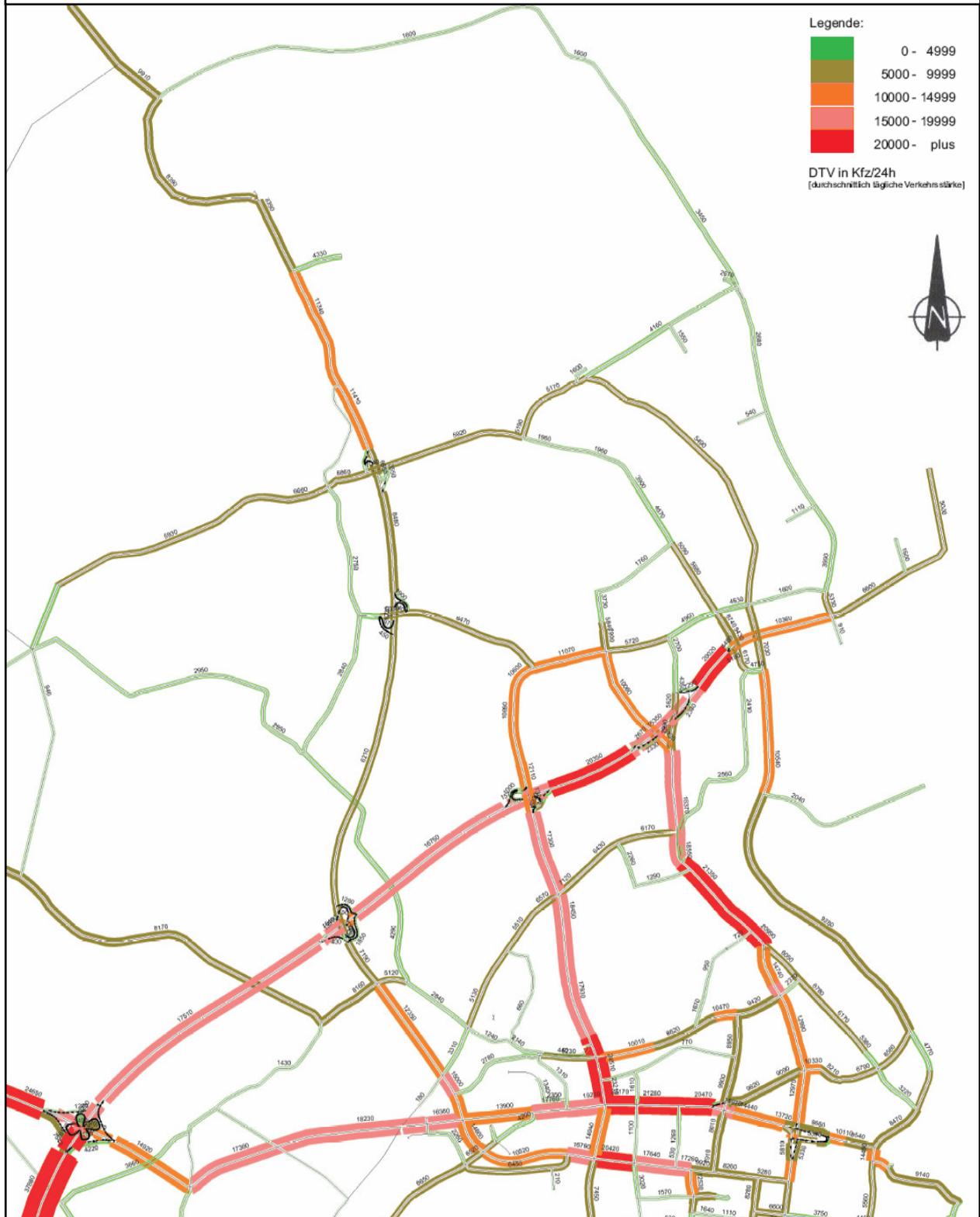
Anlage 3



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2015-1

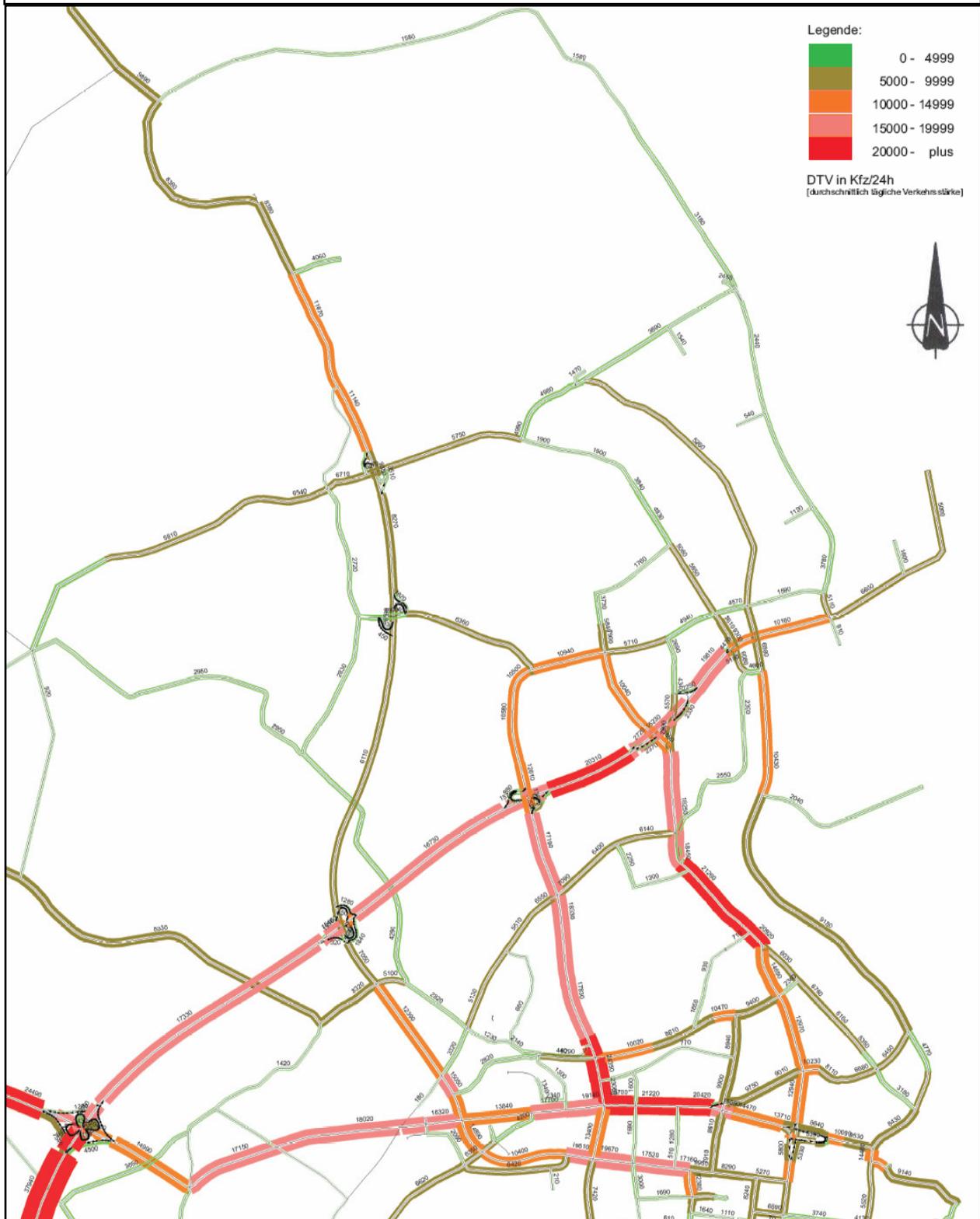
Anlage 4



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2015-2

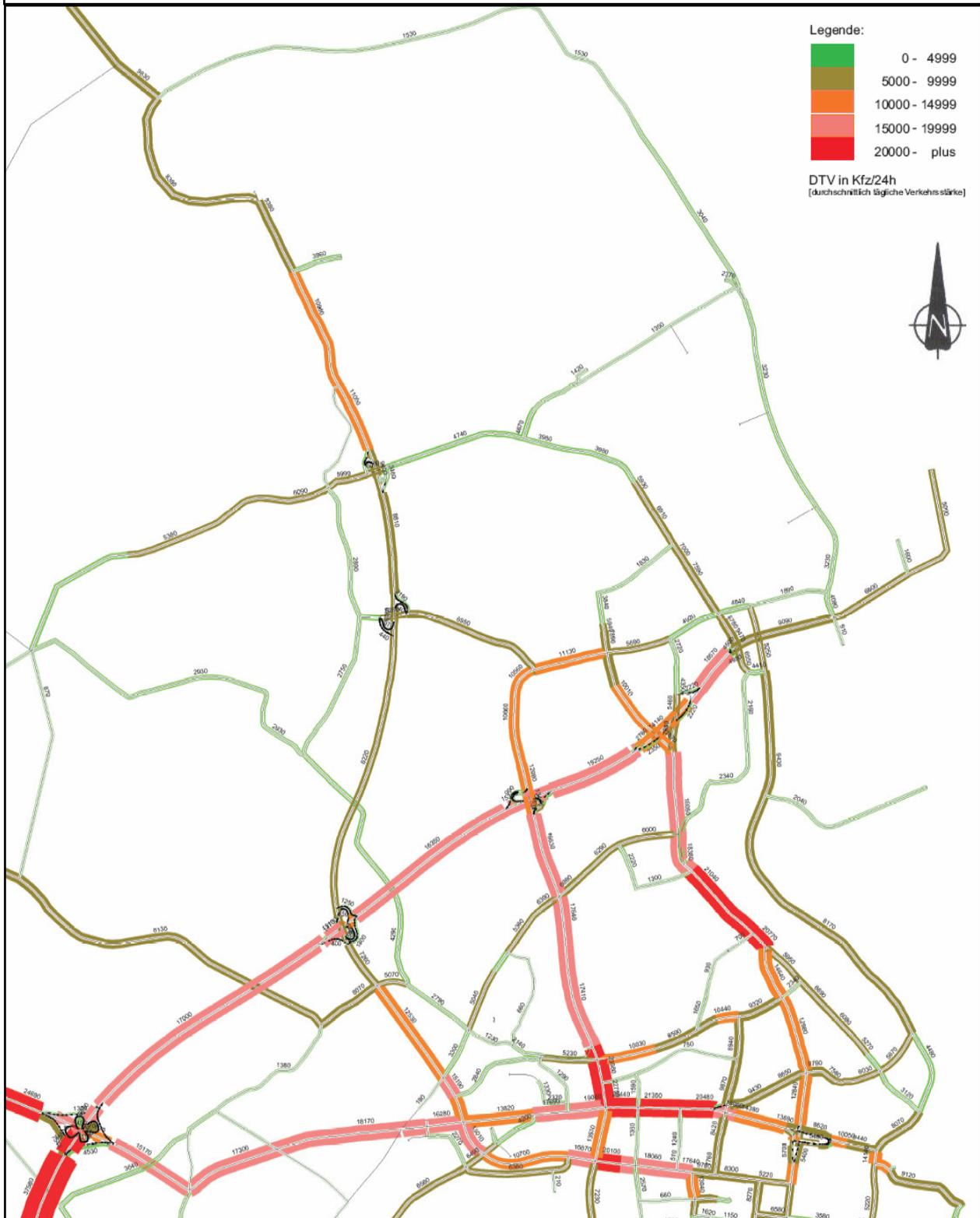
Anlage 5



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2015-3

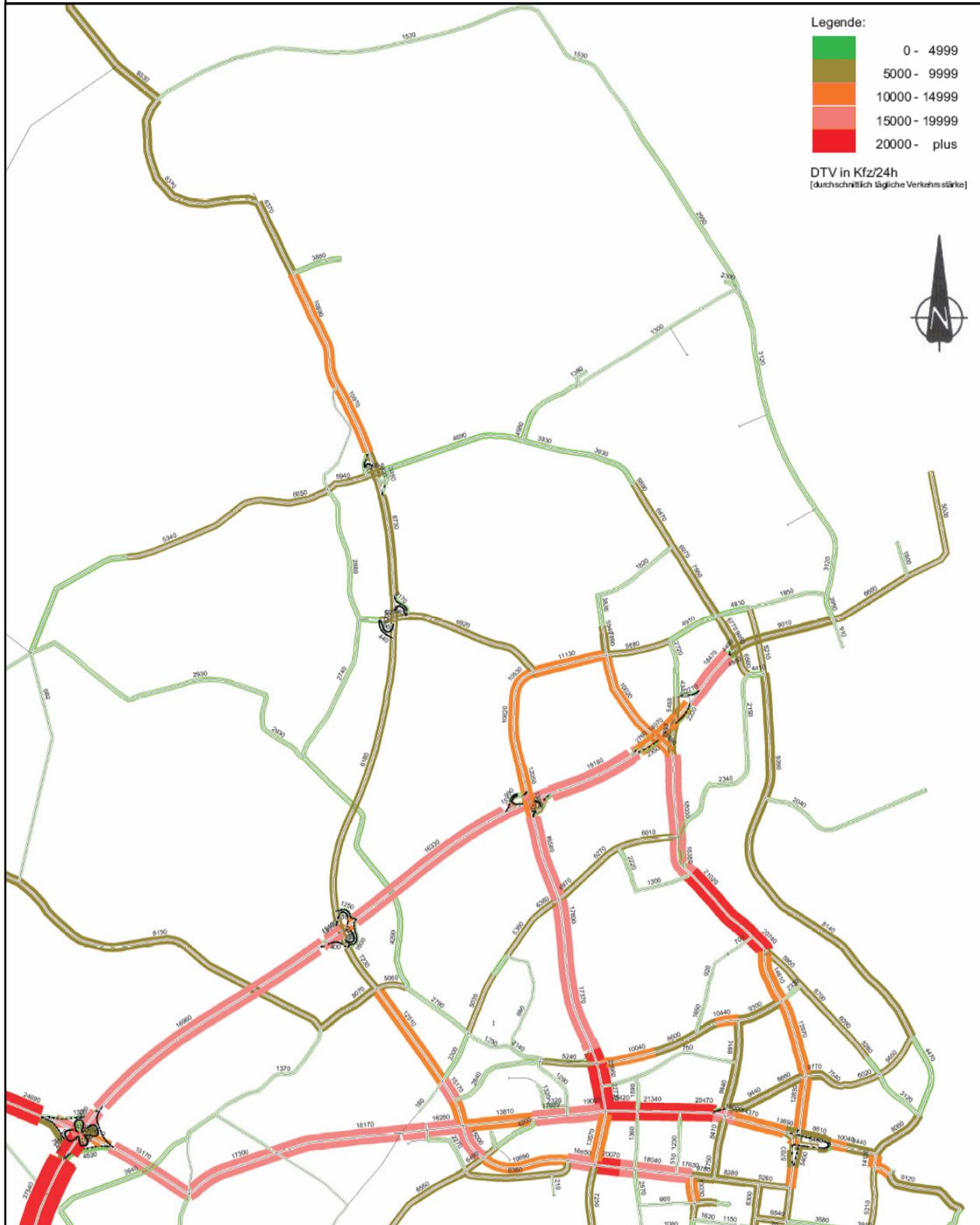
Anlage 6



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2015-4

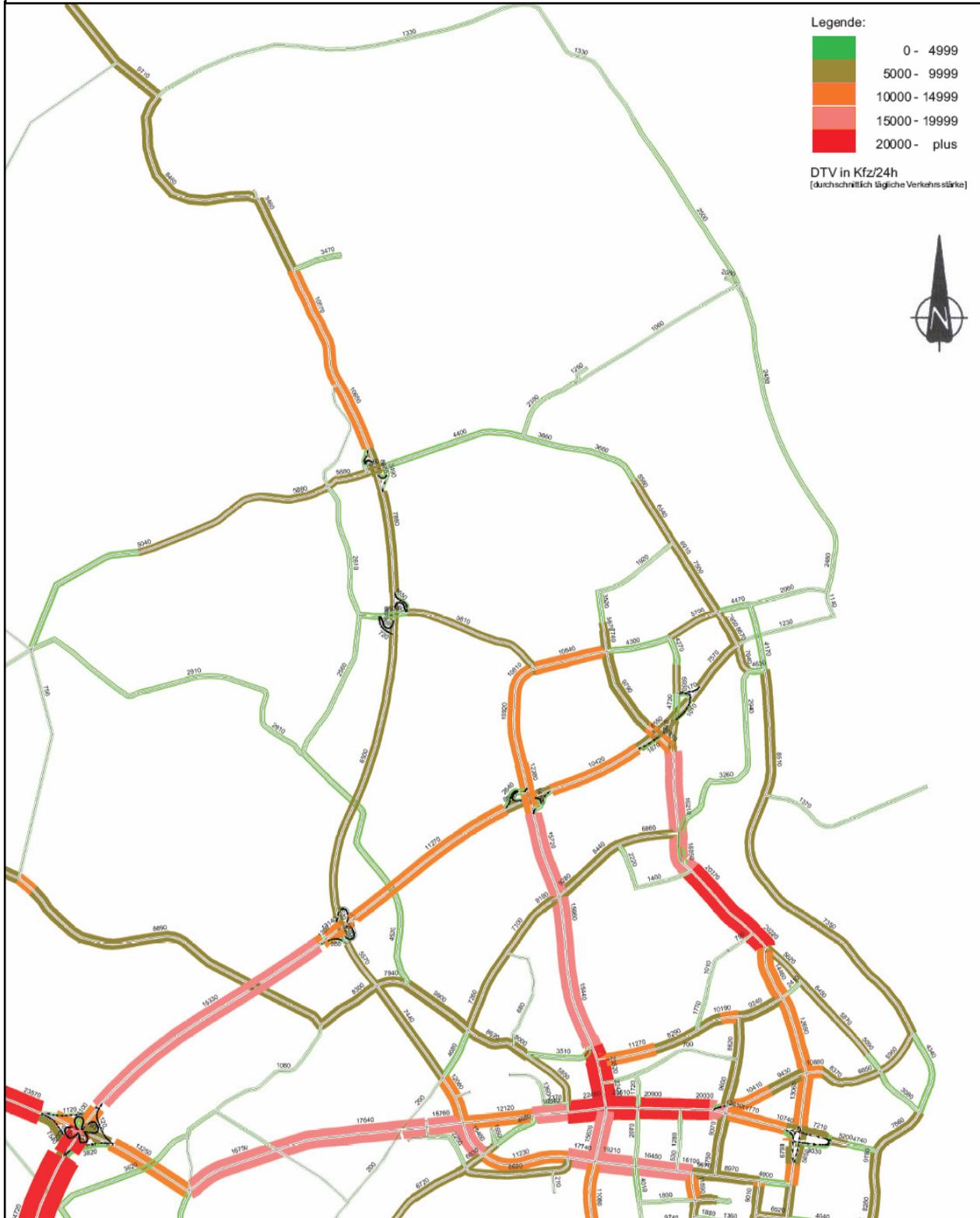
Anlage 7



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognose-Nullfall 2025-0

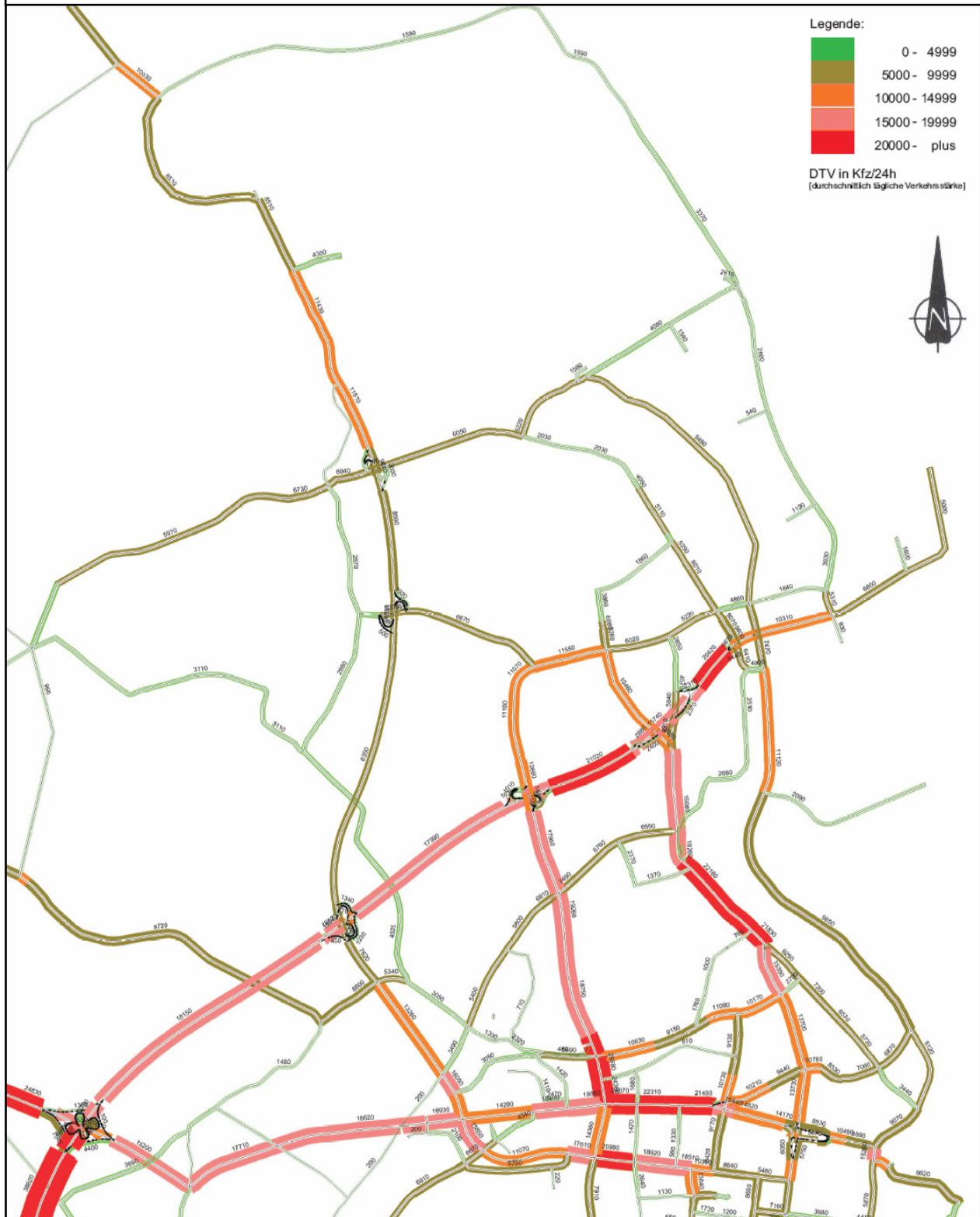
Anlage 8



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2025-1

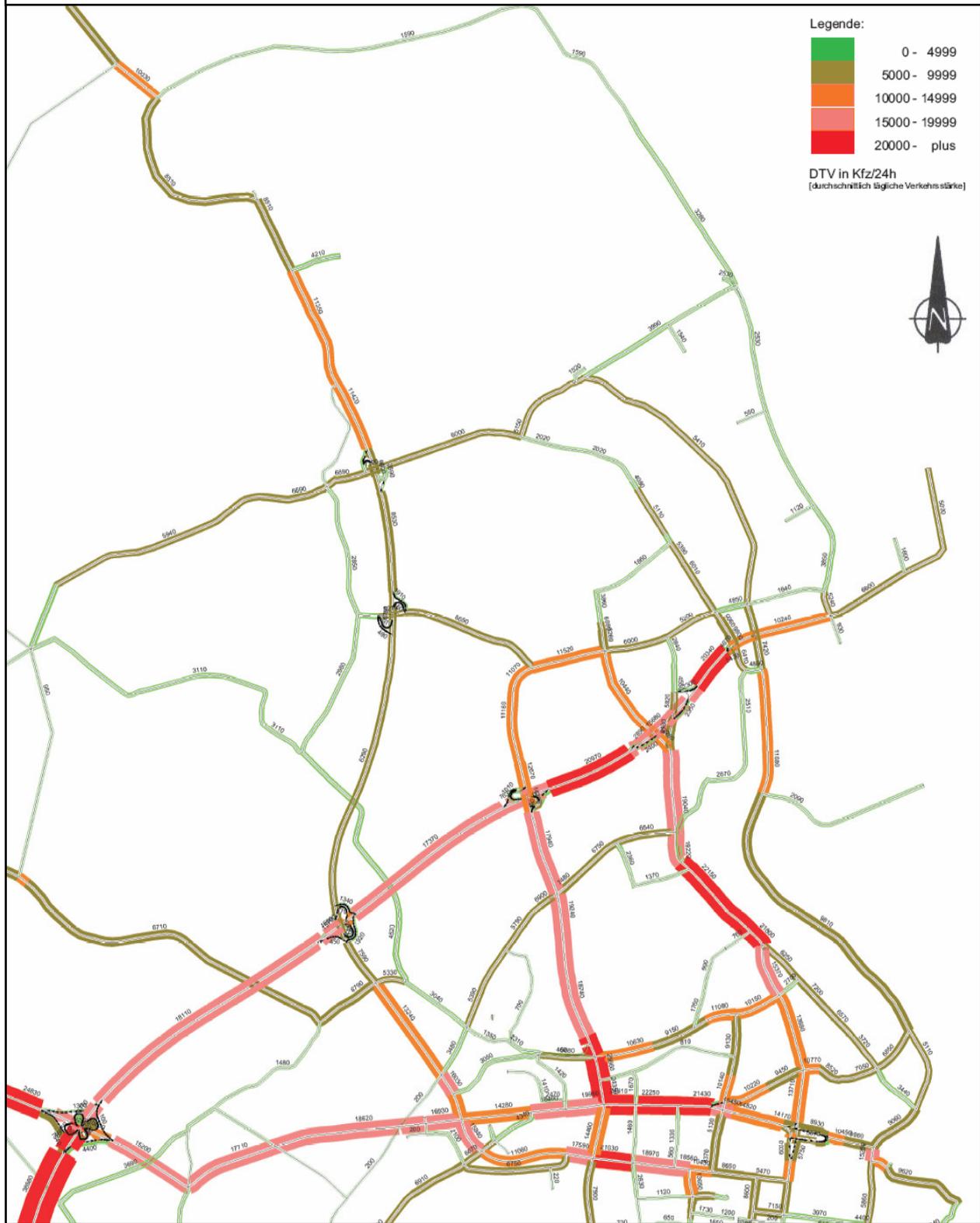
Anlage 9



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2025-2

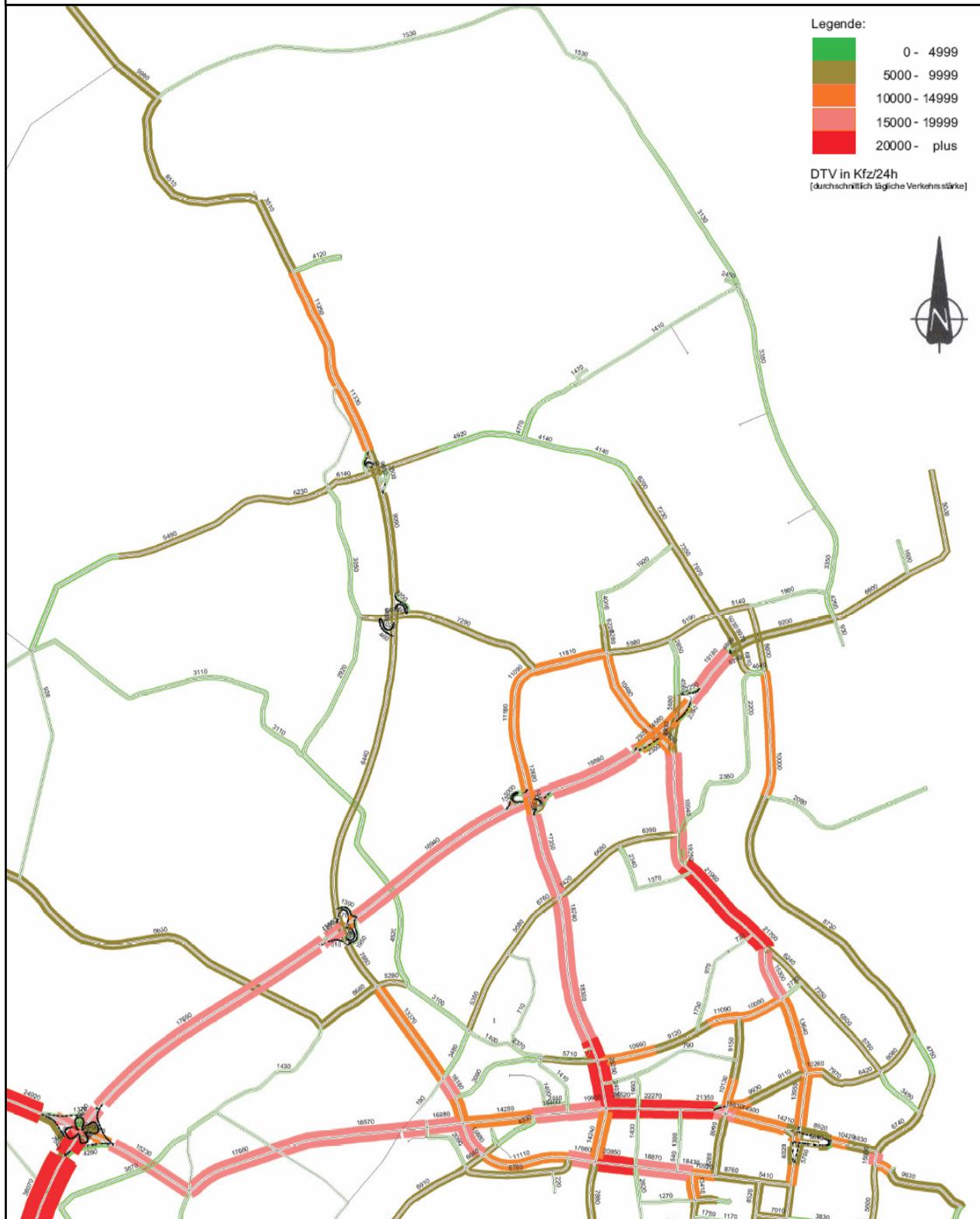
Anlage 10



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2025-3

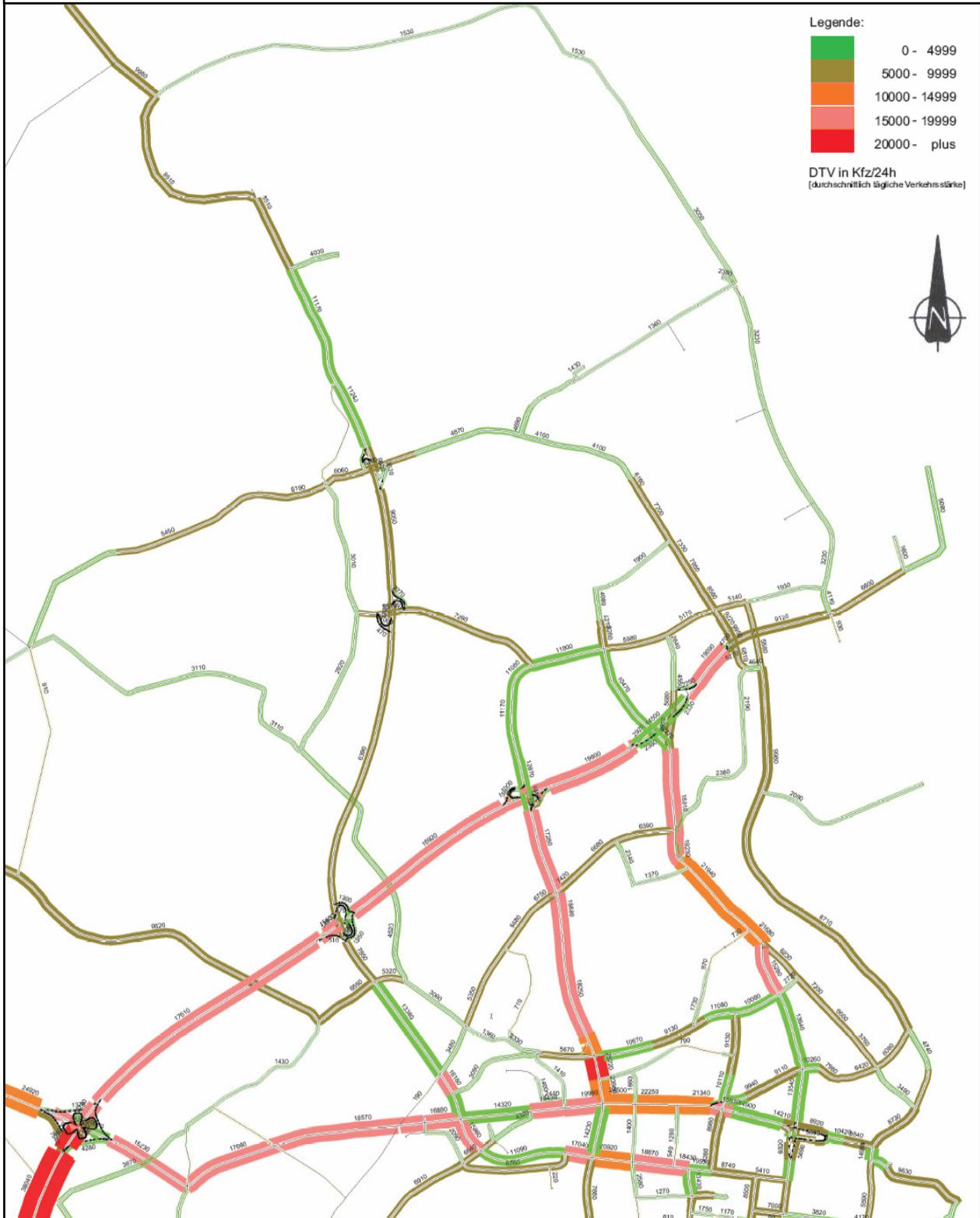
Anlage 11



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Prognosefall 2025-4

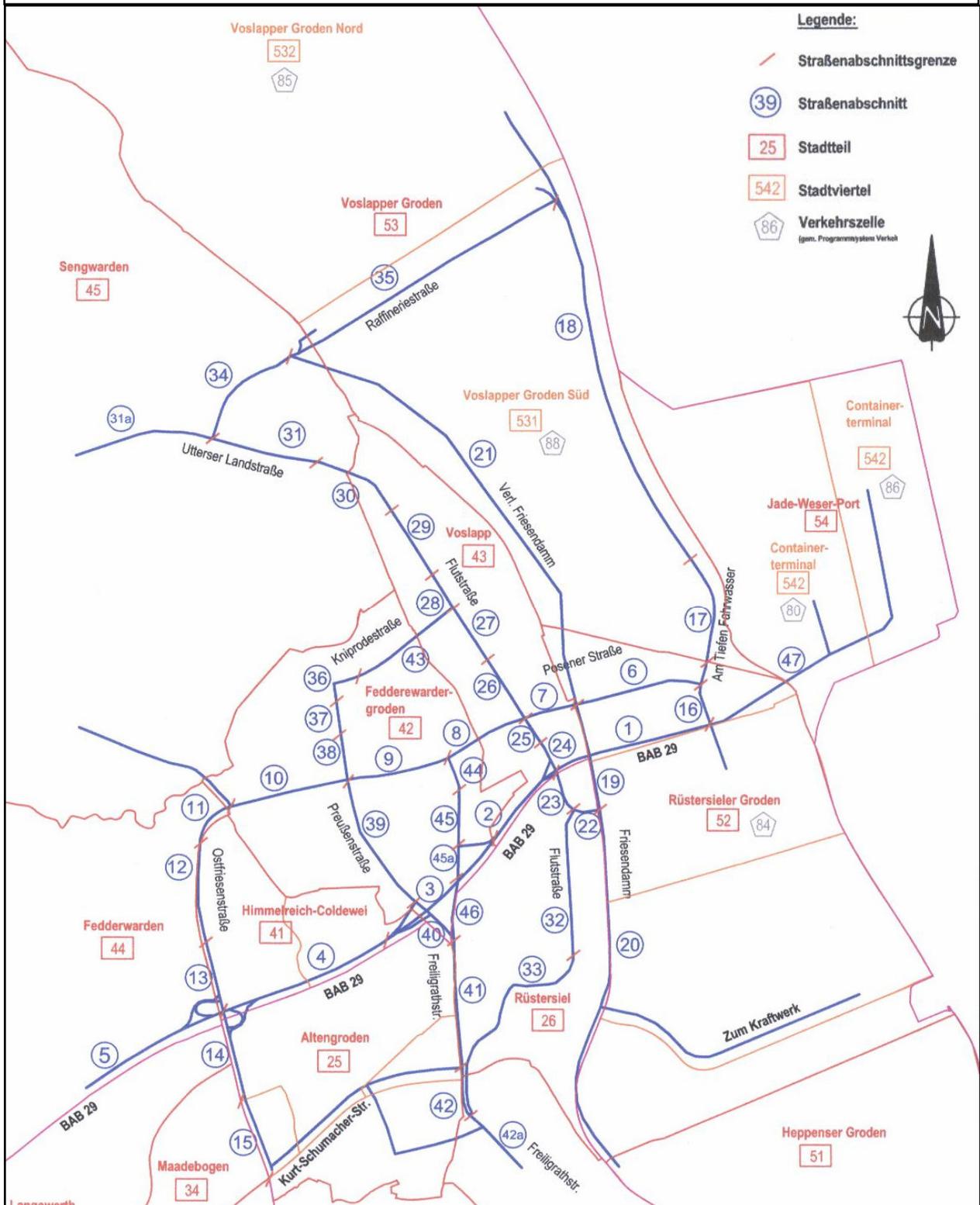
Anlage 12



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Gewählte Straßenabschnitte

Anlage 13



Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Auswahl Querschnittsbelastung [Kfz/Tag]

Anlage 14

Prognosefälle 2015 absolut

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	Analysenullfall 2002	Prognosenufall 2015-0	Prognosefall 2015	Prognosefall 2015	Prognosefall 2015	Prognosefall 2015
					1	2	3	4
				Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag
1	1	Niedersachsendamm	1 000	1 170	10 360	10 160	9 090	9 010
2	1	Niedersachsendamm	6 310	7 250	20 020	19 810	18 570	18 470
3	1	A29	7 250	8 070	15 350	15 230	14 140	14 070
4	1	A29	8 900	9 860	17 680	17 590	16 490	16 420
5	1	A29	10 080	10 770	16 750	16 730	16 350	16 330
6	4	Posener Str.	1 640	1 980	1 600	1 590	1 890	1 850
7	4	Posener Str.	3 760	4 230	4 530	4 570	4 840	4 830
8	4	Posener Str.	5 170	5 360	4 960	4 940	4 920	4 910
9	4	Posener Str.	3 670	4 010	5 720	5 710	5 690	5 680
10	4	Posener Str.	9 720	10 370	11 070	10 940	11 130	11 130
11	4	Ostfriesenstraße	9 330	10 000	10 310	10 200	10 250	10 210
12	4	Ostfriesenstraße	9 800	10 510	10 690	10 580	10 660	10 620
13	4	Ostfriesenstraße	11 090	11 900	12 110	12 010	12 080	12 050
14	4	Ostfriesenstraße	12 620	13 640	13 740	13 620	13 440	13 390
15	4	Ostfriesenstraße	13 790	15 140	17 300	17 190	16 630	16 560
16	2	Am tiefen Fahrwasser	1 000	1 090	5 330	5 110	4 090	3 990
17	2	Am tiefen Fahrwasser	2 150	2 360	3 990	3 780	3 230	3 120
18	2	Am tiefen Fahrwasser	2 150	2 360	2 680	2 440	3 230	3 120
19	3	Friesendamm	3 540	3 910	7 030	6 980	5 250	5 210
20	3	Friesendamm	7 750	8 030	10 540	10 430	9 430	9 390
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0	5 490	5 260	0	0
22	4	Flutstr.	4 470	4 400	4 750	4 660	4 410	4 410
23	4	Flutstr.	6 690	6 680	6 170	6 080	6 550	6 560
24	4	Flutstr.	6 520	7 560	8 740	8 610	8 780	8 770
25	4	Flutstr.	4 770	5 610	6 700	6 570	6 740	6 730
26	4	Flutstraße/Voslapp	6 550	7 100	5 680	5 650	7 590	7 560
27	4	Flutstraße/Voslapp	6 040	6 550	5 090	5 060	7 000	6 970
28	4	Flutstraße/Voslapp	5 780	6 200	4 870	4 830	6 910	6 870
29	4	Flutstraße/Voslapp	4 920	5 270	3 900	3 840	5 930	5 890
30	3	Utterser Landstr.	3 620	3 870	2 440	2 380	4 460	4 410
31	3	Utterser Landstr.	3 250	3 460	1 960	1 900	3 980	3 930
31a	3	Utterser Landstr.	3 980	4 210	5 950	5 780	4 770	4 710
32	4	Flutstr./R-Siel	2 690	2 760	2 410	2 390	2 160	2 150
33	4	Flutstr./R-Siel	2 990	3 080	2 560	2 550	2 340	2 340
34	2	Raffineriestr.	2 050	2 190	5 170	4 980	2 770	2 680
35	2	Raffineriestr.	920	1 000	4 160	3 890	1 350	1 300
36	4	Preußenstr.	3 170	3 320	3 730	3 730	3 840	3 830
37	4	Preußenstr.	5 060	5 350	5 840	5 840	5 940	5 940
38	4	Preußenstr.	6 900	7 320	7 900	7 900	7 890	7 890
39	4	Preußenstr.	8 680	9 200	10 060	10 040	10 010	10 020
40	4	Preußenstr.	9 680	10 330	11 730	11 690	11 670	11 690
41	4	Freiligrathstr.	14 310	15 200	18 370	18 250	18 050	18 030
42	4	Freiligrathstr.	14 810	16 020	18 550	18 450	18 380	18 350
42a	4	Freiligrathstr.	17 990	19 340	21 330	21 240	21 020	21 000
43	4	Kniprodestr.	1 780	1 820	1 760	1 760	1 830	1 820
44	4	Möwenstr.	4 020	4 030	2 700	2 690	2 720	2 720
45	4	Möwenstr.	5 490	5 630	4 350	4 340	4 350	4 340
45a	4	Möwenstr.	4 380	4 420	5 620	5 570	5 460	5 450
46	4	Möwenstr.	5 110	5 390	7 990	7 900	7 680	7 650
47	1	Zufahrt JWP	0	0	6 600	6 600	6 600	6 600

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Vergleich Querschnittsbelastung [Kfz/Tag]

Anlage 14

Prognosefälle 2015 Differenz

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	2015-0 / 2002-0	Zu-/Abnahme	2015-1 / 2015-0	Zu-/Abnahme	2015-2 / 2015-1	Zu-/Abnahme	2015-3 / 2015-2	Zu-/Abnahme	2015-4 / 2015-3	Zu-/Abnahme
			Kfz/Tag	%								
1	1	Niedersachsendamm	170	17,0	9 190	785,5	-200	-1,9	-1 070	-10,5	-80	-0,9
2	1	Niedersachsendamm	940	14,9	12 770	176,1	-210	-1,0	-1 240	-6,3	-100	-0,5
3	1	A29	820	11,3	7 290	90,2	-120	-0,8	-1 090	-7,2	-70	-0,5
4	1	A29	960	10,8	7 820	79,3	-90	-0,5	-1 100	-6,3	-70	-0,4
5	1	A29	690	6,8	5 980	55,5	-20	-0,1	-380	-2,3	-20	-0,1
6	4	Posener Str.	340	20,7	-380	-19,2	-10	-0,6	300	18,9	-40	-2,1
7	4	Posener Str.	470	12,5	300	7,1	40	0,9	270	5,9	-10	-0,2
8	4	Posener Str.	190	3,7	-400	-7,5	-20	-0,4	-20	-0,4	-10	-0,2
9	4	Posener Str.	340	9,3	1 710	42,6	-10	-0,2	-20	-0,4	-10	-0,2
10	4	Posener Str.	650	6,7	700	6,8	-130	-1,2	190	1,7	0	0,0
11	4	Ostfriesenstraße	670	7,2	310	3,1	-110	-1,1	50	0,5	-40	-0,4
12	4	Ostfriesenstraße	710	7,2	180	1,7	-110	-1,0	80	0,8	-40	-0,4
13	4	Ostfriesenstraße	810	7,3	210	1,8	-100	-0,8	70	0,6	-30	-0,2
14	4	Ostfriesenstraße	1 020	8,1	100	0,7	-120	-0,9	-180	-1,3	-50	-0,4
15	4	Ostfriesenstraße	1 350	9,8	2 160	14,3	-110	-0,6	-560	-3,3	-70	-0,4
16	2	Am tiefen Fahrwasser	90	9,0	4 240	389,0	-220	-4,1	-1 020	-20,0	-100	-2,4
17	2	Am tiefen Fahrwasser	210	9,8	1 630	69,1	-210	-5,3	-550	-14,6	-110	-3,4
18	2	Am tiefen Fahrwasser	210	9,8	320	13,6	-240	-9,0	790	32,4	-110	-3,4
19	3	Friesendamm	370	10,5	3 120	79,8	-50	-0,7	-1 730	-24,8	-40	-0,8
20	3	Friesendamm	280	3,6	2 510	31,3	-110	-1,0	-1 000	-9,6	-40	-0,4
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0,0	5 490	0,0	-230	-4,2	-5 260	-100,0	0	0,0
22	4	Flutstr.	-70	-1,6	350	8,0	-90	-1,9	-250	-5,4	0	0,0
23	4	Flutstr.	-10	-0,1	-510	-7,6	-90	-1,5	470	7,7	10	0,2
24	4	Flutstr.	1 040	16,0	1 180	15,6	-130	-1,5	170	2,0	-10	-0,1
25	4	Flutstr.	840	17,6	1 090	19,4	-130	-1,9	170	2,6	-10	-0,1
26	4	Flutstraße/Voslapp	550	8,4	-1 420	-20,0	-30	-0,5	1 940	34,3	-30	-0,4
27	4	Flutstraße/Voslapp	510	8,4	-1 460	-22,3	-30	-0,6	1 940	38,3	-30	-0,4
28	4	Flutstraße/Voslapp	420	7,3	-1 330	-21,5	-40	-0,8	2 080	43,1	-40	-0,6
29	4	Flutstraße/Voslapp	350	7,1	-1 370	-26,0	-60	-1,5	2 090	54,4	-40	-0,7
30	3	Utterser Landstr.	250	6,9	-1 430	-37,0	-60	-2,5	2 080	87,4	-50	-1,1
31	3	Utterser Landstr.	210	6,5	-1 500	-43,4	-60	-3,1	2 080	109,5	-50	-1,3
31a	3	Utterser Landstr.	230	5,8	1 740	41,3	-170	-2,9	-1 010	-17,5	-60	-1,3
32	4	Flutstr./R-Siel	70	2,6	-350	-12,7	-20	-0,8	-230	-9,6	-10	-0,5
33	4	Flutstr./R-Siel	90	3,0	-520	-16,9	-10	-0,4	-210	-8,2	0	0,0
34	2	Raffineriestr.	140	6,8	2 980	136,1	-190	-3,7	-2 210	-44,4	-90	-3,2
35	2	Raffineriestr.	80	8,7	3 160	316,0	-270	-6,5	-2 540	-65,3	-50	-3,7
36	4	Preußenstr.	150	4,7	410	12,3	0	0,0	110	2,9	-10	-0,3
37	4	Preußenstr.	290	5,7	490	9,2	0	0,0	100	1,7	0	0,0
38	4	Preußenstr.	420	6,1	580	7,9	0	0,0	-10	-0,1	0	0,0
39	4	Preußenstr.	520	6,0	860	9,3	-20	-0,2	-30	-0,3	10	0,1
40	4	Preußenstr.	650	6,7	1 400	13,6	-40	-0,3	-20	-0,2	20	0,2
41	4	Freiligrathstr.	890	6,2	3 170	20,9	-120	-0,7	-200	-1,1	-20	-0,1
42	4	Freiligrathstr.	1 210	8,2	2 530	15,8	-100	-0,5	-70	-0,4	-30	-0,2
42a	4	Freiligrathstr.	1 350	7,5	1 990	10,3	-90	-0,4	-220	-1,0	-20	-0,1
43	4	Kniprodestr.	40	2,2	-60	-3,3	0	0,0	70	4,0	-10	-0,5
44	4	Möwenstr.	10	0,2	-1 330	-33,0	-10	-0,4	30	1,1	0	0,0
45	4	Möwenstr.	140	2,6	-1 280	-22,7	-10	-0,2	10	0,2	-10	-0,2
45a	4	Möwenstr.	40	0,9	1 200	27,1	-50	-0,9	-110	-2,0	-10	-0,2
46	4	Möwenstr.	280	5,5	2 600	48,2	-90	-1,1	-220	-2,8	-30	-0,4
47	1	Zufahrt JWP	0	0,0	6 600	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Auswahl Querschnittsbelastung [Kfz/Tag]

Anlage 14

Prognosefälle 2025 absolut

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	Analysenullfall 2002	Prognosenullfall 2025-0	Prognosefall 2025	Prognosefall 2025	Prognosefall 2025	Prognosefall 2025
					1	2	3	4
				Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag
1	1	Niedersachsendamm	1 000	1 230	10 310	10 240	9 200	9 120
2	1	Niedersachsendamm	6 310	7 570	20 420	20 340	19 180	19 090
3	1	A29	7 250	8 550	15 740	15 680	14 580	14 500
4	1	A29	8 900	10 420	18 140	18 080	16 970	16 890
5	1	A29	10 080	11 270	17 390	17 370	16 940	16 920
6	4	Posener Str.	1 640	2 060	1 640	1 640	1 960	1 930
7	4	Posener Str.	3 760	4 470	4 860	4 850	5 140	5 140
8	4	Posener Str.	5 170	5 700	5 220	5 200	5 190	5 170
9	4	Posener Str.	3 670	4 300	6 020	6 000	5 980	5 980
10	4	Posener Str.	9 720	10 840	11 550	11 520	11 810	11 800
11	4	Ostfriesenstraße	9 330	10 400	10 760	10 760	10 750	10 740
12	4	Ostfriesenstraße	9 800	10 920	11 160	11 160	11 180	11 170
13	4	Ostfriesenstraße	11 090	12 380	12 660	12 670	12 680	12 670
14	4	Ostfriesenstraße	12 620	14 160	14 310	14 300	14 130	14 100
15	4	Ostfriesenstraße	13 790	15 720	17 960	17 940	17 350	17 280
16	2	Am tiefen Fahrwasser	1 000	1 140	5 310	5 240	4 200	4 110
17	2	Am tiefen Fahrwasser	2 150	2 480	3 930	3 850	3 350	3 230
18	2	Am tiefen Fahrwasser	2 150	2 480	2 600	2 530	3 350	3 230
19	3	Friesendamm	3 540	4 170	7 470	7 420	5 600	5 580
20	3	Friesendamm	7 750	8 510	11 120	11 080	10 000	9 980
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0	5 490	5 410	0	0
22	4	Flutstr.	4 470	4 630	4 900	4 890	4 640	4 640
23	4	Flutstr.	6 690	7 040	6 410	6 410	6 810	6 810
24	4	Flutstr.	6 520	7 950	9 070	9 060	9 230	9 220
25	4	Flutstr.	4 770	5 890	6 920	6 910	7 080	7 060
26	4	Flutstraße/Voslapp	6 550	7 500	6 010	6 010	7 970	7 950
27	4	Flutstraße/Voslapp	6 040	6 910	5 390	5 390	7 350	7 330
28	4	Flutstraße/Voslapp	5 780	6 540	5 110	5 110	7 230	7 200
29	4	Flutstraße/Voslapp	4 920	5 560	4 080	4 080	6 200	6 160
30	3	Utterser Landstr.	3 620	4 080	2 540	2 530	4 650	4 610
31	3	Utterser Landstr.	3 250	3 660	2 030	2 020	4 140	4 100
31a	3	Utterser Landstr.	3 980	4 420	6 080	6 030	4 950	4 900
32	4	Flutstr./R-Siel	2 690	2 940	2 510	2 510	2 200	2 190
33	4	Flutstr./R-Siel	2 990	3 260	2 680	2 670	2 380	2 380
34	2	Raffineriestr.	2 050	2 300	5 210	5 140	2 870	2 790
35	2	Raffineriestr.	920	1 060	4 080	3 990	1 410	1 360
36	4	Preußenstr.	3 170	3 520	3 860	3 860	4 010	4 000
37	4	Preußenstr.	5 060	5 670	6 080	6 080	6 220	6 210
38	4	Preußenstr.	6 900	7 740	8 260	8 260	8 280	8 280
39	4	Preußenstr.	8 680	9 790	10 460	10 440	10 480	10 470
40	4	Preußenstr.	9 680	11 010	12 280	12 260	12 280	12 270
41	4	Freiligrathstr.	14 310	16 210	19 080	19 040	18 940	18 910
42	4	Freiligrathstr.	14 810	16 850	19 260	19 220	19 250	19 230
42a	4	Freiligrathstr.	17 990	20 350	22 170	22 130	21 940	21 920
43	4	Kniprodestr.	1 780	1 920	1 860	1 860	1 920	1 900
44	4	Möwenstr.	4 020	4 270	2 850	2 840	2 850	2 840
45	4	Möwenstr.	5 490	5 930	4 570	4 550	4 560	4 550
45a	4	Möwenstr.	4 380	4 730	5 840	5 820	5 680	5 680
46	4	Möwenstr.	5 110	5 740	8 210	8 180	8 030	8 010
47	1	Zufahrt JWP	0	0	6 600	6 600	6 600	6 600

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Vergleich Querschnittsbelastung [Kfz/Tag]

Anlage 14

Prognosefälle 2025 Differenz

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	2025-0 / 2002-0	Zu-/Abnahme	2025-1 / 2025-0	Zu-/Abnahme	2025-2 / 2025-1	Zu-/Abnahme	2025-3 / 2025-2	Zu-/Abnahme	2025-4 / 2025-3	Zu-/Abnahme
			Kfz/Tag	%								
1	1	Niedersachsendamm	230	23,0	9 080	738,2	-70	-0,7	-1 040	-10,2	-90	-0,9
2	1	Niedersachsendamm	1 260	20,0	12 850	169,7	-80	-0,4	-1 160	-5,7	-90	-0,5
3	1	A29	1 300	17,9	7 190	84,1	-60	-0,4	-1 100	-7,0	-80	-0,5
4	1	A29	1 520	17,1	7 720	74,1	-60	-0,3	-1 110	-6,1	-80	-0,5
5	1	A29	1 190	11,8	6 120	54,3	-20	-0,1	-430	-2,5	-20	-0,1
6	4	Posener Str.	420	25,6	-420	-20,4	0	0,0	320	19,5	-30	-1,5
7	4	Posener Str.	710	18,9	390	8,7	-10	-0,2	290	6,0	0	0,0
8	4	Posener Str.	530	10,3	-480	-8,4	-20	-0,4	-10	-0,2	-20	-0,4
9	4	Posener Str.	630	17,2	1 720	40,0	-20	-0,3	-20	-0,3	0	0,0
10	4	Posener Str.	1 120	11,5	710	6,5	-30	-0,3	290	2,5	-10	-0,1
11	4	Ostfriesenstraße	1 070	11,5	360	3,5	0	0,0	-10	-0,1	-10	-0,1
12	4	Ostfriesenstraße	1 120	11,4	240	2,2	0	0,0	20	0,2	-10	-0,1
13	4	Ostfriesenstraße	1 290	11,6	280	2,3	10	0,1	10	0,1	-10	-0,1
14	4	Ostfriesenstraße	1 540	12,2	150	1,1	-10	-0,1	-170	-1,2	-30	-0,2
15	4	Ostfriesenstraße	1 930	14,0	2 240	14,2	-20	-0,1	-590	-3,3	-70	-0,4
16	2	Am tiefen Fahrwasser	140	14,0	4 170	365,8	-70	-1,3	-1 040	-19,8	-90	-2,1
17	2	Am tiefen Fahrwasser	330	15,3	1 450	58,5	-80	-2,0	-500	-13,0	-120	-3,6
18	2	Am tiefen Fahrwasser	330	15,3	120	4,8	-70	-2,7	820	32,4	-120	-3,6
19	3	Friesendamm	630	17,8	3 300	79,1	-50	-0,7	-1 820	-24,5	-20	-0,4
20	3	Friesendamm	760	9,8	2 610	30,7	-40	-0,4	-1 080	-9,7	-20	-0,2
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0,0	5 490	0,0	-80	-1,5	-5 410	-100,0	0	0,0
22	4	Flutstr.	160	3,6	270	5,8	-10	-0,2	-250	-5,1	0	0,0
23	4	Flutstr.	350	5,2	-630	-8,9	0	0,0	400	6,2	0	0,0
24	4	Flutstr.	1 430	21,9	1 120	14,1	-10	-0,1	170	1,9	-10	-0,1
25	4	Flutstr.	1 120	23,5	1 030	17,5	-10	-0,1	170	2,5	-20	-0,3
26	4	Flutstraße/Voslapp	950	14,5	-1 490	-19,9	0	0,0	1 960	32,6	-20	-0,3
27	4	Flutstraße/Voslapp	870	14,4	-1 520	-22,0	0	0,0	1 960	36,4	-20	-0,3
28	4	Flutstraße/Voslapp	760	13,1	-1 430	-21,9	0	0,0	2 120	41,5	-30	-0,4
29	4	Flutstraße/Voslapp	640	13,0	-1 480	-26,6	0	0,0	2 120	52,0	-40	-0,6
30	3	Utterser Landstr.	460	12,7	-1 540	-37,7	-10	-0,4	2 120	83,8	-40	-0,9
31	3	Utterser Landstr.	410	12,6	-1 630	-44,5	-10	-0,5	2 120	105,0	-40	-1,0
31a	3	Utterser Landstr.	440	11,1	1 660	37,6	-50	-0,8	-1 080	-17,9	-50	-1,0
32	4	Flutstr./R-Siel	250	9,3	-430	-14,6	0	0,0	-310	-12,4	-10	-0,5
33	4	Flutstr./R-Siel	270	9,0	-580	-17,8	-10	-0,4	-290	-10,9	0	0,0
34	2	Raffineriestr.	250	12,2	2 910	126,5	-70	-1,3	-2 270	-44,2	-80	-2,8
35	2	Raffineriestr.	140	15,2	3 020	284,9	-90	-2,2	-2 580	-64,7	-50	-3,5
36	4	Preußenstr.	350	11,0	340	9,7	0	0,0	150	3,9	-10	-0,2
37	4	Preußenstr.	610	12,1	410	7,2	0	0,0	140	2,3	-10	-0,2
38	4	Preußenstr.	840	12,2	520	6,7	0	0,0	20	0,2	0	0,0
39	4	Preußenstr.	1 110	12,8	670	6,8	-20	-0,2	40	0,4	-10	-0,1
40	4	Preußenstr.	1 330	13,7	1 270	11,5	-20	-0,2	20	0,2	-10	-0,1
41	4	Freiligrathstr.	1 900	13,3	2 870	17,7	-40	-0,2	-100	-0,5	-30	-0,2
42	4	Freiligrathstr.	2 040	13,8	2 410	14,3	-40	-0,2	30	0,2	-20	-0,1
42a	4	Freiligrathstr.	2 360	13,1	1 820	8,9	-40	-0,2	-190	-0,9	-20	-0,1
43	4	Kniprodestr.	140	7,9	-60	-3,1	0	0,0	60	3,2	-20	-1,0
44	4	Möwenstr.	250	6,2	-1 420	-33,3	-10	-0,4	10	0,4	-10	-0,4
45	4	Möwenstr.	440	8,0	-1 360	-22,9	-20	-0,4	10	0,2	-10	-0,2
45a	4	Möwenstr.	350	8,0	1 110	23,5	-20	-0,3	-140	-2,4	0	0,0
46	4	Möwenstr.	630	12,3	2 470	43,0	-30	-0,4	-150	-1,8	-20	-0,2
47	1	Zufahrt JWP	0	0,0	6 600	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Maßg. Querschnittsbelastung [Kfz/Stunde]

Anlage 15

Prognosefälle 2015 Teil 1

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV-tags 2002	MSV-nachts 2002	LKW-tags 2002	LKW-nachts 2002	MSV-tags 2015-0	MSV-nachts 2015-0	LKW-tags 2015-0	LKW-nachts 2015-0	MSV-tags 2015-1	MSV-nachts 2015-1	LKW-tags 2015-1	LKW-nachts 2015-1
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
1	1	Niedersachsendamm	60	14	15	6	70	16	18	7	622	145	155	65
2	1	Niedersachsendamm	379	88	95	40	435	102	109	46	1201	280	300	126
3	1	A29	435	102	109	46	484	113	121	51	921	215	230	97
4	1	A29	534	125	134	56	592	138	148	62	1061	248	265	111
5	1	A29	605	141	151	64	646	151	162	68	1005	235	251	106
6	4	Posener Str.	98	18	10	1	119	22	12	1	96	18	10	1
7	4	Posener Str.	226	41	23	1	254	47	25	1	272	50	27	1
8	4	Posener Str.	310	57	31	2	322	59	32	2	298	55	30	2
9	4	Posener Str.	220	40	22	1	241	44	24	1	343	63	34	2
10	4	Posener Str.	583	107	58	3	622	114	62	3	664	122	66	4
11	4	Ostfriesenstraße	560	103	56	3	600	110	60	3	619	113	62	3
12	4	Ostfriesenstraße	588	108	59	3	631	116	63	3	641	118	64	4
13	4	Ostfriesenstraße	665	122	67	4	714	131	71	4	727	133	73	4
14	4	Ostfriesenstraße	757	139	76	4	818	150	82	5	824	151	82	5
15	4	Ostfriesenstraße	827	152	83	5	908	167	91	5	1038	190	104	6
16	2	Am tiefen Fahrwasser	60	11	12	2	65	12	13	2	320	59	64	12
17	2	Am tiefen Fahrwasser	129	24	26	5	142	26	28	5	239	44	48	9
18	2	Am tiefen Fahrwasser	129	24	26	5	142	26	28	5	161	29	32	6
19	3	Friesendamm	212	28	42	3	235	31	47	3	422	56	84	6
20	3	Friesendamm	465	62	93	6	482	64	96	6	632	84	126	8
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0	0	0	0	0	0	0	329	60	66	12
22	4	Flutstr.	268	49	27	1	264	48	26	1	285	52	29	2
23	4	Flutstr.	401	74	40	2	401	73	40	2	370	68	37	2
24	4	Flutstr.	391	72	39	2	454	83	45	2	524	96	52	3
25	4	Flutstr.	286	52	29	2	337	62	34	2	402	74	40	2
26	4	Flutstraße/Voslapp	393	72	39	2	426	78	43	2	341	62	34	2
27	4	Flutstraße/Voslapp	362	66	36	2	393	72	39	2	305	56	31	2
28	4	Flutstraße/Voslapp	347	64	35	2	372	68	37	2	292	54	29	2
29	4	Flutstraße/Voslapp	295	54	30	2	316	58	32	2	234	43	23	1
30	3	Utterser Landstr.	217	29	43	3	232	31	46	3	146	20	29	2
31	3	Utterser Landstr.	195	26	39	3	208	28	42	3	118	16	24	2
31a	3	Utterser Landstr.	239	32	48	3	253	34	51	3	357	48	71	5
32	4	Flutstr./R-Siel	161	30	16	1	166	30	17	1	145	27	14	1
33	4	Flutstr./R-Siel	179	33	18	1	185	34	18	1	154	28	15	1
34	2	Raffineriestr.	123	23	25	5	131	24	26	5	310	57	62	11
35	2	Raffineriestr.	55	10	11	2	60	11	12	2	250	46	50	9
36	4	Preußenstr.	190	35	19	1	199	37	20	1	224	41	22	1
37	4	Preußenstr.	304	56	30	2	321	59	32	2	350	64	35	2
38	4	Preußenstr.	414	76	41	2	439	81	44	2	474	87	47	3
39	4	Preußenstr.	521	95	52	3	552	101	55	3	604	111	60	3
40	4	Preußenstr.	581	106	58	3	620	114	62	3	704	129	70	4
41	4	Freiligrathstr.	859	157	86	5	912	167	91	5	1102	202	110	6
42	4	Freiligrathstr.	889	163	89	5	961	176	96	5	1113	204	111	6
42a	4	Freiligrathstr.	1 079	198	108	6	1 160	213	116	6	1280	235	128	7
43	4	Kniprodestr.	107	20	11	1	109	20	11	1	106	19	11	1
44	4	Möwenstr.	241	44	24	1	242	44	24	1	162	30	16	1
45	4	Möwenstr.	329	60	33	2	338	62	34	2	261	48	26	1
45a	4	Möwenstr.	263	48	26	1	265	49	27	1	337	62	34	2
46	4	Möwenstr.	307	56	31	2	323	59	32	2	479	88	48	3
47	1	Zufahrt JWP	0	0	0	0	0	0	0	0	396	92	99	42

Maßgebende Verkehrsstärke und maßgebende Lkw-Anteile (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)		tags (06:00-22:00 Uhr)		nachts (22:00-06:00 Uhr)	
		M Kfz/h	p Anteil	M Kfz/h	p Anteil
1	Bundesautobahn	0,06	0,25	0,014	0,45
2	Bundesstraßen	0,06	0,2	0,011	0,2
3	Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06	0,2	0,008	0,1
4	Gemeindestraßen	0,06	0,1	0,011	0,03

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Maßg. Querschnittsbelastung [Kfz/Stunde]

Anlage 15

Prognosefälle 2015 Teil 2

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV-tags 2015-2	MSV-nachts 2015-2	LKW-tags 2015-2	LKW-nachts 2015-2	MSV-tags 2015-3	MSV-nachts 2015-3	LKW-tags 2015-3	LKW-nachts 2015-3	MSV-tags 2015-4	MSV-nachts 2015-4	LKW-tags 2015-4	LKW-nachts 2015-4
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
1	1	Niedersachsendamm	610	142	152	64	545	127	136	57	541	126	135	57
2	1	Niedersachsendamm	1189	277	297	125	1114	260	279	117	1108	259	277	116
3	1	A29	914	213	228	96	848	198	212	89	844	197	211	89
4	1	A29	1055	246	264	111	989	231	247	104	985	230	246	103
5	1	A29	1004	234	251	105	981	229	245	103	980	229	245	103
6	4	Posener Str.	95	17	10	1	113	21	11	1	111	20	11	1
7	4	Posener Str.	274	50	27	2	290	53	29	2	290	53	29	2
8	4	Posener Str.	296	54	30	2	295	54	30	2	295	54	29	2
9	4	Posener Str.	343	63	34	2	341	63	34	2	341	62	34	2
10	4	Posener Str.	656	120	66	4	668	122	67	4	668	122	67	4
11	4	Ostfriesenstraße	612	112	61	3	615	113	62	3	613	112	61	3
12	4	Ostfriesenstraße	635	116	63	3	640	117	64	4	637	117	64	4
13	4	Ostfriesenstraße	721	132	72	4	725	133	72	4	723	133	72	4
14	4	Ostfriesenstraße	817	150	82	4	806	148	81	4	803	147	80	4
15	4	Ostfriesenstraße	1031	189	103	6	998	183	100	5	994	182	99	5
16	2	Am tiefen Fahrwasser	307	56	61	11	245	45	49	9	239	44	48	9
17	2	Am tiefen Fahrwasser	227	42	45	8	194	36	39	7	187	34	37	7
18	2	Am tiefen Fahrwasser	146	27	29	5	194	36	39	7	187	34	37	7
19	3	Friesendamm	419	56	84	6	315	42	63	4	313	42	63	4
20	3	Friesendamm	626	83	125	8	566	75	113	8	563	75	113	8
21	2	Friesendamm, Verl.	316	58	63	12	0	0	0	0	0	0	0	0
22	4	Flutstr.	280	51	28	2	265	49	26	1	265	49	26	1
23	4	Flutstr.	365	67	36	2	393	72	39	2	394	72	39	2
24	4	Flutstr.	517	95	52	3	527	97	53	3	526	96	53	3
25	4	Flutstr.	394	72	39	2	404	74	40	2	404	74	40	2
26	4	Flutstraße/Voslapp	339	62	34	2	455	83	46	3	454	83	45	2
27	4	Flutstraße/Voslapp	304	56	30	2	420	77	42	2	418	77	42	2
28	4	Flutstraße/Voslapp	290	53	29	2	415	76	41	2	412	76	41	2
29	4	Flutstraße/Voslapp	230	42	23	1	356	65	36	2	353	65	35	2
30	3	Utterser Landstr.	143	19	29	2	268	36	54	4	265	35	53	4
31	3	Utterser Landstr.	114	15	23	2	239	32	48	3	236	31	47	3
31a	3	Utterser Landstr.	347	46	69	5	286	38	57	4	283	38	57	4
32	4	Flutstr./R-Siel	143	26	14	1	130	24	13	1	129	24	13	1
33	4	Flutstr./R-Siel	153	28	15	1	140	26	14	1	140	26	14	1
34	2	Raffineriestr.	299	55	60	11	166	30	33	6	161	29	32	6
35	2	Raffineriestr.	233	43	47	9	81	15	16	3	78	14	16	3
36	4	Preußenstr.	224	41	22	1	230	42	23	1	230	42	23	1
37	4	Preußenstr.	350	64	35	2	356	65	36	2	356	65	36	2
38	4	Preußenstr.	474	87	47	3	473	87	47	3	473	87	47	3
39	4	Preußenstr.	602	110	60	3	601	110	60	3	601	110	60	3
40	4	Preußenstr.	701	129	70	4	700	128	70	4	701	129	70	4
41	4	Freiligrathstr.	1095	201	110	6	1083	199	108	6	1082	198	108	6
42	4	Freiligrathstr.	1107	203	111	6	1103	202	110	6	1101	202	110	6
42a	4	Freiligrathstr.	1274	234	127	7	1261	231	126	7	1260	231	126	7
43	4	Kniprodestr.	106	19	11	1	110	20	11	1	109	20	11	1
44	4	Möwenstr.	161	30	16	1	163	30	16	1	163	30	16	1
45	4	Möwenstr.	260	48	26	1	261	48	26	1	260	48	26	1
45a	4	Möwenstr.	334	61	33	2	328	60	33	2	327	60	33	2
46	4	Möwenstr.	474	87	47	3	461	84	46	3	459	84	46	3
47	1	Zufahrt JWP	396	92	99	42	396	92	99	42	396	92	99	42

Maßgebende Verkehrsstärke und maßgebende Lkw-Anteile (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)					
	Straßengattung	tags (06:00-22:00 Uhr)		nachts (22:00-06:00 Uhr)	
		M	p	M	p
		Kfz/h	Anteil	Kfz/h	Anteil
1	Bundesautobahn	0,06	0,25	0,014	0,45
2	Bundesstraßen	0,06	0,2	0,011	0,2
3	Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06	0,2	0,008	0,1
4	Gemeindestraßen	0,06	0,1	0,011	0,03

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Maßg. Querschnittsbelastung [Kfz/Stunde]

Anlage 15

Prognosefälle 2025 Teil 1

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV-tags 2002	MSV-nachts 2002	LKW-tags 2002	LKW-nachts 2002	MSV-tags 2025-0	MSV-nachts 2025-0	LKW-tags 2025-0	LKW-nachts 2025-0	MSV-tags 2025-1	MSV-nachts 2025-1	LKW-tags 2025-1	LKW-nachts 2025-1
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
1	1	Niedersachsendamm	60	14	15	6	74	17	18	8	619	144	155	65
2	1	Niedersachsendamm	379	88	95	40	454	106	114	48	1225	286	306	129
3	1	A29	435	102	109	46	513	120	128	54	944	220	236	99
4	1	A29	534	125	134	56	625	146	156	66	1088	254	272	114
5	1	A29	605	141	151	64	676	158	169	71	1043	243	261	110
6	4	Posener Str.	98	18	10	1	124	23	12	1	98	18	10	1
7	4	Posener Str.	226	41	23	1	268	49	27	1	292	53	29	2
8	4	Posener Str.	310	57	31	2	342	63	34	2	313	57	31	2
9	4	Posener Str.	220	40	22	1	258	47	26	1	361	66	36	2
10	4	Posener Str.	583	107	58	3	650	119	65	4	693	127	69	4
11	4	Ostfriesenstraße	560	103	56	3	624	114	62	3	646	118	65	4
12	4	Ostfriesenstraße	588	108	59	3	655	120	66	4	670	123	67	4
13	4	Ostfriesenstraße	665	122	67	4	743	136	74	4	760	139	76	4
14	4	Ostfriesenstraße	757	139	76	4	850	156	85	5	859	157	86	5
15	4	Ostfriesenstraße	827	152	83	5	943	173	94	5	1078	198	108	6
16	2	Am tiefen Fahrwasser	60	11	12	2	68	13	14	3	319	58	64	12
17	2	Am tiefen Fahrwasser	129	24	26	5	149	27	30	5	236	43	47	9
18	2	Am tiefen Fahrwasser	129	24	26	5	149	27	30	5	156	29	31	6
19	3	Friesendamm	212	28	42	3	250	33	50	3	448	60	90	6
20	3	Friesendamm	465	62	93	6	511	68	102	7	667	89	133	9
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0	0	0	0	0	0	0	329	60	66	12
22	4	Flutstr.	268	49	27	1	278	51	28	2	294	54	29	2
23	4	Flutstr.	401	74	40	2	422	77	42	2	385	71	38	2
24	4	Flutstr.	391	72	39	2	477	87	48	3	544	100	54	3
25	4	Flutstr.	286	52	29	2	353	65	35	2	415	76	42	2
26	4	Flutstraße/Voslapp	393	72	39	2	450	83	45	2	361	66	36	2
27	4	Flutstraße/Voslapp	362	66	36	2	415	76	41	2	323	59	32	2
28	4	Flutstraße/Voslapp	347	64	35	2	392	72	39	2	307	56	31	2
29	4	Flutstraße/Voslapp	295	54	30	2	334	61	33	2	245	45	24	1
30	3	Utterser Landstr.	217	29	43	3	245	33	49	3	152	20	30	2
31	3	Utterser Landstr.	195	26	39	3	220	29	44	3	122	16	24	2
31a	3	Utterser Landstr.	239	32	48	3	265	35	53	4	365	49	73	5
32	4	Flutstr./R-Siel	161	30	16	1	176	32	18	1	151	28	15	1
33	4	Flutstr./R-Siel	179	33	18	1	196	36	20	1	161	29	16	1
34	2	Raffineriestr.	123	23	25	5	138	25	28	5	313	57	63	11
35	2	Raffineriestr.	55	10	11	2	64	12	13	2	245	45	49	9
36	4	Preußenstr.	190	35	19	1	211	39	21	1	232	42	23	1
37	4	Preußenstr.	304	56	30	2	340	62	34	2	365	67	36	2
38	4	Preußenstr.	414	76	41	2	464	85	46	3	496	91	50	3
39	4	Preußenstr.	521	95	52	3	587	108	59	3	628	115	63	3
40	4	Preußenstr.	581	106	58	3	661	121	66	4	737	135	74	4
41	4	Freiligrathstr.	859	157	86	5	973	178	97	5	1145	210	114	6
42	4	Freiligrathstr.	889	163	89	5	1 011	185	101	6	1156	212	116	6
42a	4	Freiligrathstr.	1 079	198	108	6	1 221	224	122	7	1330	244	133	7
43	4	Kniprodestr.	107	20	11	1	115	21	12	1	112	20	11	1
44	4	Möwenstr.	241	44	24	1	256	47	26	1	171	31	17	1
45	4	Möwenstr.	329	60	33	2	356	65	36	2	274	50	27	2
45a	4	Möwenstr.	263	48	26	1	284	52	28	2	350	64	35	2
46	4	Möwenstr.	307	56	31	2	344	63	34	2	493	90	49	3
47	1	Zufahrt JWP	0	0	0	0	0	0	0	0	396	92	99	42

Maßgebende Verkehrsstärke und maßgebende Lkw-Anteile (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)				
Straßengattung	tags (06:00-22:00 Uhr)		nachts (22:00-06:00 Uhr)	
	M	p	M	p
	Kfz/h	Anteil	Kfz/h	Anteil
1 Bundesautobahn	0,06	0,25	0,014	0,45
2 Bundesstraßen	0,06	0,2	0,011	0,2
3 Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06	0,2	0,008	0,1
4 Gemeindestraßen	0,06	0,1	0,011	0,03

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Maßg. Querschnittsbelastung [Kfz/Stunde]

Anlage 15

Prognosefälle 2025 Teil 2

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV-tags 2025-2	MSV-nachts 2025-2	LKW-tags 2025-2	LKW-nachts 2025-2	MSV-tags 2025-3	MSV-nachts 2025-3	LKW-tags 2025-3	LKW-nachts 2025-3	MSV-tags 2025-4	MSV-nachts 2025-4	LKW-tags 2025-4	LKW-nachts 2025-4
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h	Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
1	1	Niedersachsendamm	614	143	154	65	552	129	138	58	547	128	137	57
2	1	Niedersachsendamm	1220	285	305	128	1151	269	288	121	1145	267	286	120
3	1	A29	941	220	235	99	875	204	219	92	870	203	218	91
4	1	A29	1085	253	271	114	1018	238	255	107	1013	236	253	106
5	1	A29	1042	243	261	109	1016	237	254	107	1015	237	254	107
6	4	Posener Str.	98	18	10	1	118	22	12	1	116	21	12	1
7	4	Posener Str.	291	53	29	2	308	57	31	2	308	57	31	2
8	4	Posener Str.	312	57	31	2	311	57	31	2	310	57	31	2
9	4	Posener Str.	360	66	36	2	359	66	36	2	359	66	36	2
10	4	Posener Str.	691	127	69	4	709	130	71	4	708	130	71	4
11	4	Ostfriesenstraße	646	118	65	4	645	118	65	4	644	118	64	4
12	4	Ostfriesenstraße	670	123	67	4	671	123	67	4	670	123	67	4
13	4	Ostfriesenstraße	760	139	76	4	761	139	76	4	760	139	76	4
14	4	Ostfriesenstraße	858	157	86	5	848	155	85	5	846	155	85	5
15	4	Ostfriesenstraße	1076	197	108	6	1041	191	104	6	1037	190	104	6
16	2	Am tiefen Fahrwasser	314	58	63	12	252	46	50	9	247	45	49	9
17	2	Am tiefen Fahrwasser	231	42	46	8	201	37	40	7	194	36	39	7
18	2	Am tiefen Fahrwasser	152	28	30	6	201	37	40	7	194	36	39	7
19	3	Friesendamm	445	59	89	6	336	45	67	4	335	45	67	4
20	3	Friesendamm	665	89	133	9	600	80	120	8	599	80	120	8
21	2	Friesendamm, Verl.	325	60	65	12	0	0	0	0	0	0	0	0
22	4	Flutstr.	293	54	29	2	278	51	28	2	278	51	28	2
23	4	Flutstr.	385	71	38	2	409	75	41	2	409	75	41	2
24	4	Flutstr.	544	100	54	3	554	102	55	3	553	101	55	3
25	4	Flutstr.	415	76	41	2	425	78	42	2	424	78	42	2
26	4	Flutstraße/Voslapp	361	66	36	2	478	88	48	3	477	87	48	3
27	4	Flutstraße/Voslapp	323	59	32	2	441	81	44	2	440	81	44	2
28	4	Flutstraße/Voslapp	307	56	31	2	434	80	43	2	432	79	43	2
29	4	Flutstraße/Voslapp	245	45	24	1	372	68	37	2	370	68	37	2
30	3	Utterser Landstr.	152	20	30	2	279	37	56	4	277	37	55	4
31	3	Utterser Landstr.	121	16	24	2	248	33	50	3	246	33	49	3
31a	3	Utterser Landstr.	362	48	72	5	297	40	59	4	294	39	59	4
32	4	Flutstr./R-Siel	151	28	15	1	132	24	13	1	131	24	13	1
33	4	Flutstr./R-Siel	160	29	16	1	143	26	14	1	143	26	14	1
34	2	Raffineriestr.	308	57	62	11	172	32	34	6	167	31	33	6
35	2	Raffineriestr.	239	44	48	9	85	16	17	3	82	15	16	3
36	4	Preußenstr.	232	42	23	1	241	44	24	1	240	44	24	1
37	4	Preußenstr.	365	67	36	2	373	68	37	2	373	68	37	2
38	4	Preußenstr.	496	91	50	3	497	91	50	3	497	91	50	3
39	4	Preußenstr.	626	115	63	3	629	115	63	3	628	115	63	3
40	4	Preußenstr.	736	135	74	4	737	135	74	4	736	135	74	4
41	4	Freiligrathstr.	1142	209	114	6	1136	208	114	6	1135	208	113	6
42	4	Freiligrathstr.	1153	211	115	6	1155	212	116	6	1154	212	115	6
42a	4	Freiligrathstr.	1328	243	133	7	1316	241	132	7	1315	241	132	7
43	4	Kniprodestr.	112	20	11	1	115	21	12	1	114	21	11	1
44	4	Möwenstr.	170	31	17	1	171	31	17	1	170	31	17	1
45	4	Möwenstr.	273	50	27	2	274	50	27	2	273	50	27	2
45a	4	Möwenstr.	349	64	35	2	341	62	34	2	341	62	34	2
46	4	Möwenstr.	491	90	49	3	482	88	48	3	481	88	48	3
47	1	Zufahrt JWP	396	92	99	42	396	92	99	42	396	92	99	42

Maßgebende Verkehrsstärke und maßgebende Lkw-Anteile (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)				
Straßengattung	tags (06:00-22:00 Uhr)		nachts (22:00-06:00 Uhr)	
	M	p	M	p
	Kfz/h	Anteil	Kfz/h	Anteil
1	2	3	4	5
1 Bundesautobahn	0,06	0,25	0,014	0,45
2 Bundesstraßen	0,06	0,2	0,011	0,2
3 Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen	0,06	0,2	0,008	0,1
4 Gemeindestraßen	0,06	0,1	0,011	0,03

Verkehrsmodell Wilhelmshaven 2015 / Erweiterung 2025

Handschriftliche Notizen