

**Verkehrsuntersuchung
Wilhelmshaven
Güterverkehrszentrum (GVZ) Hafengroden**

Prognosehorizont 2025



Ingenieurbüro Helmert
Malmedyer Straße 30
52066 Aachen

Tel. 0241 – 9019470
Fax 0241 – 9019471
Ansprechpartner:
Dipl.-Ing. Christoph Helmert

Aachen, den 23.01.2009

Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Wilhelmshaven plant im Rahmen der Ansiedlungen um den JadeWeserPort (JWP) ein Güterverkehrszentrum (GVZ) in unmittelbarer Nachbarschaft zum JadeWeserPort. Im Westen des geplanten Logistikzentrums liegt ein Vogelschutzgebiet, sodass erhöhte Anforderungen an die Schallleistungspegel gestellt werden.

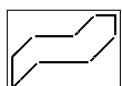
Für das GVZ liegt ein Verkehrsgutachten des Gutachters ISL (Bremen) vor mit der Berechnung des Verkehrsaufkommens für PKW und LKW-Verkehr für den Prognosehorizont 2025¹. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung werden die Quellen und Ziele des Neuverkehrs aus dem ISL-Gutachten bestimmt und diese mit den Prognose-Nachfragematrizen in dem Verkehrsmodell der Stadt Wilhelmshaven umgelegt. Es ergeben sich Verkehrsbelastungen an jedem Streckenabschnitt. Die Belastungswerte an 96 vorgegebenen Straßenquerschnitten bilden die Eingangsgrößen für die nachfolgenden Lärmberechnungen.

Schon in vorangehenden Variantenuntersuchungen² wurden die Prognose-Berechnungen für den Ausbau des JWP vorgenommen. Von diesen Varianten dient der Netzfall 2025 – 4 als Grundlage der weiteren Berechnungen. In dem Gutachten ist das methodische Vorgehen wie auch die einzelnen Erschließungsmaßnahmen umfassend erläutert.

Ergänzend zu den geplanten Ansiedlungen in dem Netzfall 2025-4 fließt auch das Verkehrsaufkommen der möglichen Ansiedlung eines Autohofes im Areal zwischen der Straße „Zum Voslapper Leuchtturm“, Niedersachsendam sowie dem Straßenzug „Am Tiefen Fahrwasser“ in die Berechnungen ein. Die zu erwartenden Verkehrsströme der Planung werden kalkuliert und in die Berechnungen einbezogen.

¹ Verkehrsmengenprognose Logistics Zone/GVZ Wilhelmshaven 2025 – finaler Schlussbericht, Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, 30.01.2009

² Ingenieurbüro Helmert, Verkehrsplanerische Untersuchung zur Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Wilhelmshaven Nord-Ost, Prognosehorizont 2015 - Erweiterung Prognosehorizont 2025, Aachen, November 2007



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

2. Lage des Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet liegt direkt westlich des Containerterminals (CT) und wird begrenzt durch:

- die Gleisanlagen der Vorstellgruppe im Norden,
- den CT im Osten,
- der Zufahrt zum CT im Süden (Zum Jadedefahrwasser) und
- die Straße Am Tiefen Fahrwasser im Westen

Das GVZ ist über in direkter Verlängerung des Niedersachsendamm direkt an die A 29 und damit an das überörtliche Straßennetz angeschlossen.

Im Zuge der Erschießung des JWP wird die derzeitige Wasserfläche aufgespült und erschlossen.

Die nachstehende Grafik zeigt die Lage des GVZ im geplanten Erschießungsgebiet.

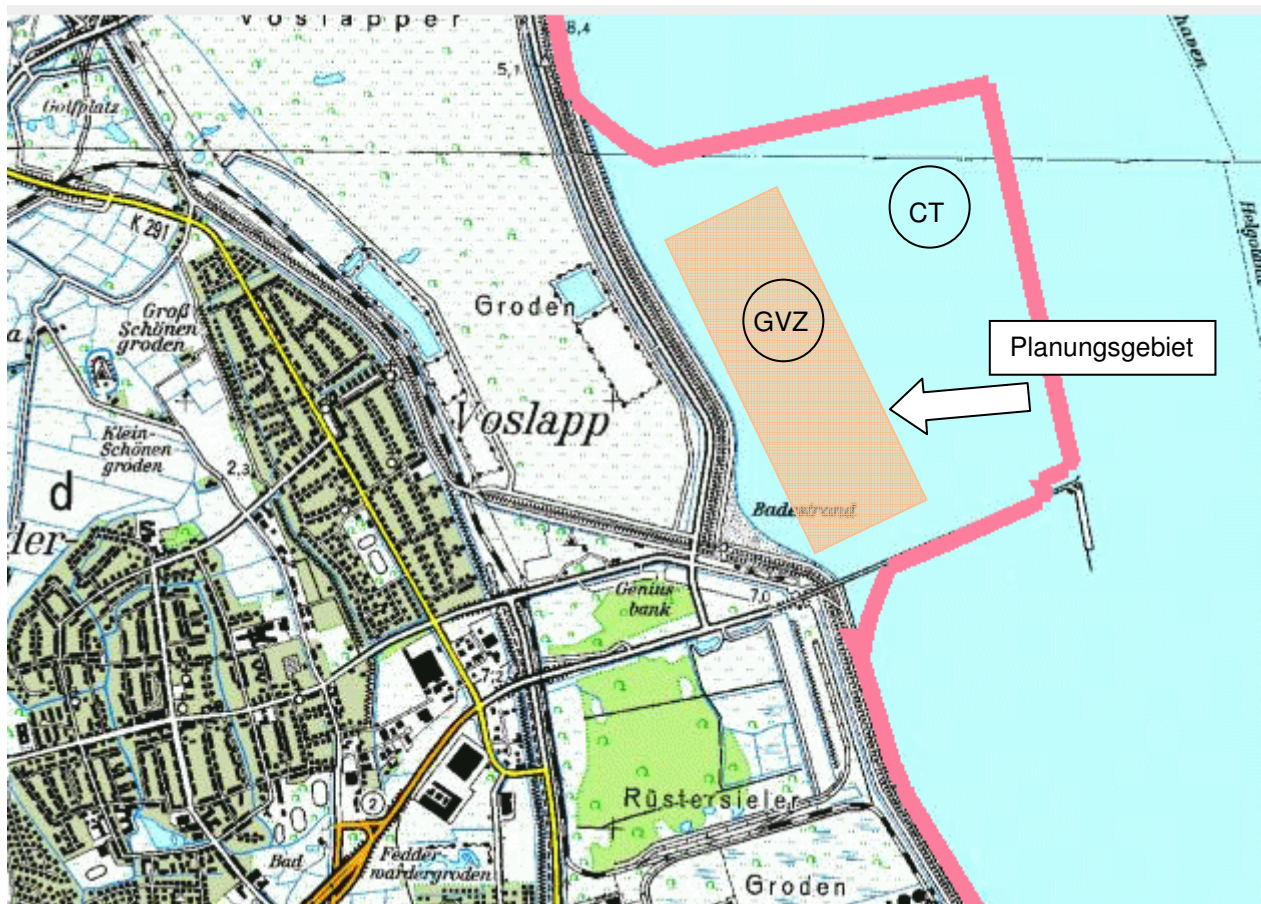
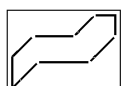


Abbildung 1: Stadtplanausschnitt Planungsgebiet³

³ Quelle: Kommunale Vermessung der Stadt Wilhelmshaven, web-GIS



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

3. Erschließung des GVZ

Die Erschließung des GVZ erfolgt über eine nördliche und südliche Zufahrt.

Die Hauptzufahrt im Süden ist in der nachstehenden Grafik mit der Ziffer 1 deklariert; In direkter Nähe zum CT und zur Autobahn wird ein Großteil der Verkehre über diese Zufahrt abgewickelt. Eine weitere vollwertige Zufahrt ist über die nördliche Stichstraße mit Vollknoten zur Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ vorgesehen. Innerhalb des Gebietes ist die ungehinderte Zufahrt zu allen Grundstücken gewährleistet. Die Verteilung nach nördlicher und südlicher Zufahrt wird im Verkehrsmodell aufgrund der zugeordneten Flächen durchgeführt. Demnach werden 76% aller Fahrtbeziehungen über die südliche Zufahrt und nur 24% über die nördliche Zufahrt erfolgen.

Erschließung Hafengroden

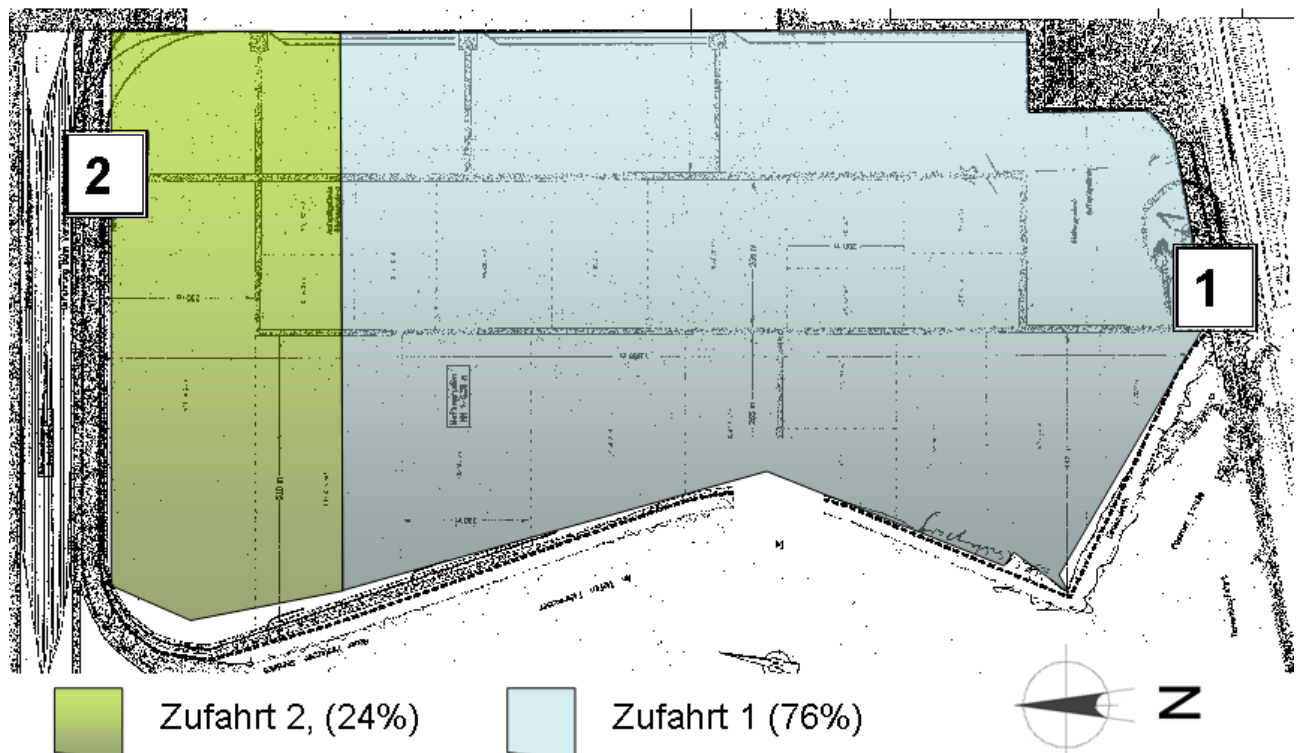
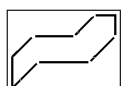


Abbildung 2: Erschließung des Güterverkehrszentrums mit Lage der Zufahrten



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

4. Ansiedlung Autohof

In unmittelbarer Nähe des geplanten GVZ ist die Einrichtung eines Autohofes geplant. Das Gebiet wird umschlossen durch den Niedersachsendamm und der Straßen „Zum Voslapper Leuchtturm“ und „Am Tiefen Fahrwasser“, über die die Zufahrt zu dem Areal im Osten erfolgt.



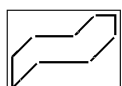
Abbildung 3: Lage des geplanten Autohofes im Netz

Zu dem Bauvorhaben liegen Pläne des Investors mit Angaben zur Nutzungsstruktur vor.

In dem Autohof sind verschiedenen Nutzungen geplant. Als Zentrum für Nutzfahrzeuge sollen insbesondere Betriebe angesiedelt werden, wie

- Truck-Center
- Tankstelle
- Autovermietung
- Reifenservice
- Truck-Wash
- Motel
- Fast Food Restaurant
- Entertainment

Es besteht eine direkte Verbindung zum benachbarten CT, sowie zum GVZ, sodass ein hoher „Mitnahmeeffekt“ von Fahrten zu erwarten ist, die auf dem Weg zum / vom CT den Autohof ansteuern.



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Verkehrsaufkommen und –verteilung

Für das geplante Baugebiet liegen vom Investor Zahlen für die Grundstücksaufteilung und Nutzungen vor. Die direkte Verbindung zum benachbarten CT sowie zum GVZ lassen ein hoher „Mitnahmeeffekt“ von Fahrten erwarten (s. Pkt. 4).

Zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens wurden folgende Untersuchungen herangezogen.

- Verkehrsaufkommen Autohof Zetel⁴
- Fahrtenaufkommen Nutzfahrzeugzentrum Oldenburg⁵

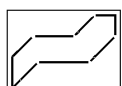
Die Verkehrsaufkommensberechnung und die Verteilung gliedern sich in die Rubriken

- Fahrzeugart: PKW / LKW
- Ziele: Stadtbezogen / überregional
- Bezug: Querschnitt / Richtungsverkehr

Die nachstehende Tabelle zeigt eine Übersicht über die einzelnen Nutzungen und den daraus resultierenden Verkehr.

⁴ Verkehrsplanungsbüro Hinz: Verkehrsbelastungen durch den geplanten Autohof an der BAB-AS Zetel (A 29/ L 815), Langenhagen, 6/2008

⁵ Referenzwerte der Fa Rosier anhand eines Nutzfahrzeugzentrums in Oldenburg, Mail vom 8.1.09



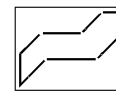
Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

geplante Nutzungen	qm	Herkunft der Nutzer			Pkw- / Schwerlastverkehr		KFZ	PKW	LKW	PKW		LKW	
		überörtliche A29 relevante	Anteil [%]	Stadtgebiet	Pkw-Verkehr in %	Schwerlastverkehr in %	Kfz/Tag je Zufahrt	Pkw/Tag je Zufahrt	SV/Tag je Zufahrt	Überörtlich	Stadtgebiet	Überörtlich	Stadtgebiet
Truck-Center	30850	X	85	15	10	90	61,1	6	55	5	1	47	8
Tankstelle / laden		X	85	15	67	33	300	201	99	171	30	84	15
Autovermietung	7000	0	20	80	90	10	60	54	6	11	43	1	5
Reifenservice	5050	(X)	85	15	0	100	5,0	0	5	0	0	4	1
Truck-Wash	7000	X	85	15	10	90	11	1	10	1	0	9	2
Motel	7250	X	85	15	100	0	125	125	0	106	19	0	0
Fast Food Restaurant		X	75	25	80	20	600	480	120	360	120	120	0
Entertainment		X	85	15	75	25	100	75	25	64	11	21	4
Summe								942	320	718	224	286	34
mitnahmeeffekte	22,5												

geplante Nutzungen		Herkunft der Nutzer			Pkw- / Schwerlastverkehr		KFZ	PKW	LKW				
Fahrten/Hin-Rückrichtung								1460	496	1113	348	443	53
Anteil Neuverkehre										50	90	10	90
Neuverkehre Hin+Rückrichtung										556	313	44	47

Abbildung 4: Verkehrsaufkommen Autohof im Bereich Geniusbank



5. Belastungsannahmen und Verteilung GVZ

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens wird in dem Gutachten des Institutes für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) differenziert für PKW sowie Schwerlastverkehr (SV) durchgeführt.

Die Berechnungen des Verkehrsaufkommens erfolgen parallel über 3 Berechnungsansätze:

1. Schätzung nach Gebietstypen
2. Schätzung anhand von Verkehrszählungen in Güterverteilzentren..
3. Standortspezifische Abschätzung

Der nachstehenden Tabelle sind die verschiedenen Ansätze und Kennwerte der 3 Berechnungen zu entnehmen.

	LZ/GVZ Modell 1 Schätzung nach Gebiets- typen	LZ/GVZ Modell 2 GVZ- Zählungen	LZ/GVZ Modell 3 Standortspezifische Abschätzung	CT ³⁾	Gesamt: LZ Modell 3 + CT
Arbeitskräfte	3.450	4.300 ¹⁾	2.760	1.300	4.060
Modal-Split (MIV / ÖPNV)	80 / 20	95 / 5 ²⁾	80 / 20	80 / 20	80 / 20
PKW	5.000	9.960	4.000	1.890	5.890
LKW ⁴⁾	1.200	3.840	1.250	1.620	2.870
Lkw-Anteil ⁴⁾	19,4 %	27,8 %	23,8 %	46,1 %	32,8 %
Gesamt	6.200	13.800	5.250	3.510	8.760

In den standortspezifischen Abschätzungen fließen die lokalen Kenngrößen die ortspezifischen Besonderheiten durch die Nähe zum CT ein. Diese Berechnungsergebnisse von

- 4.000 PKW sowie
- 1.250 LKW

werden für die weitere Modellrechnung übernommen.

Für den CT ergeben sich nach dem Gutachten folgende Verkehrsmengen.

- 1.890 PKW sowie
- 1.620 LKW

Diese Belastungswerte liegen unter den im Vergleichsfall 2025-4 angenommen Verkehrsaufkommen für den CT. Ansonsten sind die gleichen Nachfragerelationen dieses Bezugsfalles gewählt worden.

Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

6. Vorgehensweise

Für die Ansiedlung des GVZ, des CT sowie weiterer Ansiedlung bzw. Erweiterung von petro- und chemischer Industrie und havenaffinem Gewerbe wurden neue Verkehrszellen im Netzmodell eingerichtet. (Anlage 3)

Durch Beschäftigte, Kunden und Lieferverkehre werden Fahrten erzeugt, die Matrix für den Quell- und Zielverkehr in die Umlegungsrechnung eingehen.

Die Berechnung erfolgt mit dem in der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Wilhelmshaven verwandten Programmsystem Verkehr des Software Kontor Helmert 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.

7. Prognose-Vergleichsfall

Im Rahmen der Variantenuntersuchung⁶ zur Prognoseentwicklung wurden verschiedene Netzvarianten und Strukturentwicklungen angenommen.

Inhaltlich unterscheiden sich die einzelnen Planfälle durch die zu berücksichtigen Gewerbeansiedlungen bzw. Nutzungsintensivierungen sowie durch den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Folgende Übersicht zeigt für 2025 die einbezogenen Gewerbeansiedlungen und den Verkehrsnetzstatus:

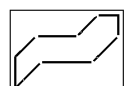
	Verkehrsnachfrage						
	JWP-CT	Hafengroden	Voslapper Groden Nord	Rüstersieler Groden	Voslapper Groden Süd	Bohnenburger Deich	Bauens
Prognose Nullfall 2025-0	-	-	-	-	-	-	-
Prognosefall 2025-1	X	X	X ¹	X	X	X	X
Prognosefall 2025-2	X	X	X ¹	X	X	X	X
Prognosefall 2025-3	X	X	X ¹	X	- ²	X	X
Prognosefall 2025-4	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)

Die Verkehrsuntersuchung orientiert sich an dem Prognosefall 2025-4, wobei die Annahmen zum Verkehrsaufkommen des CT anhand der Berechnungen des ISL-Gutachtens angepasst wurden. Hinzu kommen die Verkehrsnachfragematrizen des GVZ und des Autohofes.

⁶ Ingenieurbüro Helmert, Verkehrsplanerische Untersuchung zur Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet Wilhelmshaven Nord-Ost, Prognosehorizont 2015 - Erweiterung Prognosehorizont 2025, Aachen, November 2007



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

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

Prognosefall 2025-4

Anlage 1

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. (Trendszenario 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.

Dieser Planfall berücksichtigt gegenüber dem Prognosefall 2015-0⁷ folgende zusätzliche Gewerbeansiedlungen:

- JadeWeserPort Containerterminal
- Ansiedlungen im Hafengroden
- Ausbaustufe INEOS einschl. Verlagerung Chlorwerk
- Ausbaustufe WRG / ConocoPhillips
- Gewerbeansiedlung Geniusbank
- Gewerbeansiedlung Voslapper Groden Nord
- Verlängerung A 29
- Verlängerung Friesendamm
- Verlängerung Nordgleis
- 1 Block Kraftwerk Electrabel
- 1 Block E.ON Kraftwerke
- Erweiterung Rhenus Midgard auf 4 Lager
- Block Kraftwerk Electrabel
- Block E.ON Kraftwerke
- Rückbau des vorhandenen E.ON-Blocks
- Keine Verlagerung INEOS

Prognosefall 2025-4-Logistik

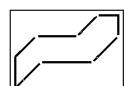
Anlage 2

Dieser Planfall basiert auf dem Prognosefall 2025-4 und berücksichtigt zusätzlich folgende Ansiedlungen:

- **Güterverkehrszentrum mit südlicher und nördlicher Zufahrt**
- **Ansiedlung eines Autohofes im Bereich der Straße „Zum Voslapper Leuchtturm“, Niedersachsendamm und der Straße „Am Tiefen Fahrwasser“ mit östlicher Zufahrt.**

Im Weiteren ist folgender Verkehrsnetzausbau zu Grunde gelegt:

⁷ Prognose für 2015 mit den bestehenden gewerblichen und der rechtsverbindlich genehmigten Anlagen (INEOS Chlorwerk, E.ON Kraftwerk, WRG / ConocoPhillips, INEOS Vinyls, DFTG, 1 Lager Rhenus Midgard, Bebauungspläne Nr. 144A –Bohnenburger Deich- und 191 –Bauens- sowie Ausbau A 29) ohne weitere Ansiedlung unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

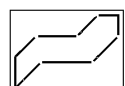
Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

- Verlängerung BAB 29
- **Keine** Verlängerung Friesendamm
- Verlängerung Nordgleis

Es wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsnetz im Bereich der BAB 29 an den Anschlussstellen Fedderwarden⁸ und der Zu- und Abfahrten an der Möwenstraße und Preußenstraße⁹ unabhängig von einer GVZ-Nutzung ausgebaut ist.

⁸ Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgte der Ausbau der Anschlussstelle Fedderwarden gemäß Plangenehmigung.

⁹ Die Planung erging durch Planfeststellungsbeschluss vom 31.03.2008 für die Verlängerung der BAB A 29 ab Anschlussstelle Fedderwardergroden bis Ausbauende „Am Tiefen Fahrwasser“



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

8. Vergleich der Tagesbelastungen ausgewählter Querschnitte

Anlagen 3-5

Das bestehende Netz an Referenzquerschnitten für die Lärmberechnung wurde im Bereich des GVZ um die Referenzquerschnitte Nr. 95 und 96 ergänzt.

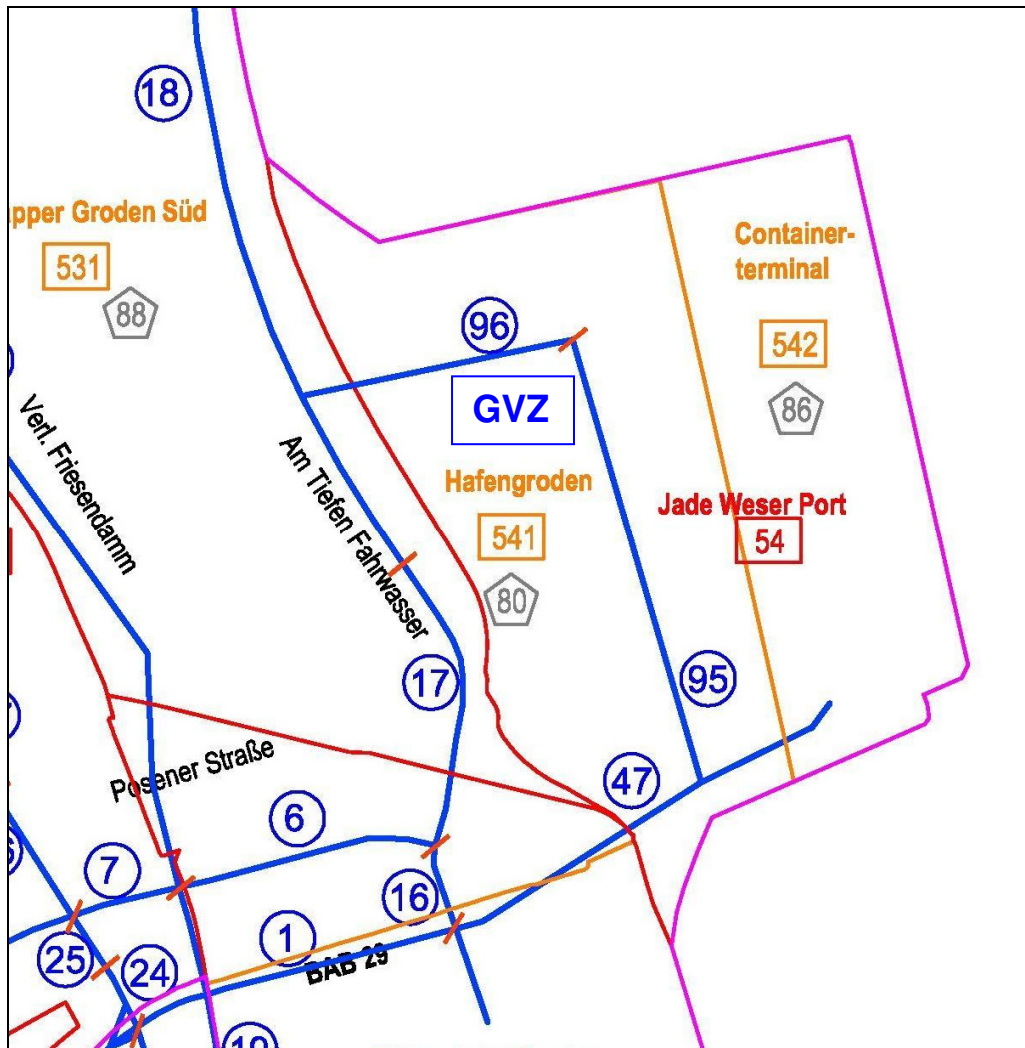


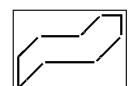
Abbildung 5: Ergänzende Referenzquerschnitte im Bereich des GVZ

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

9. Vergleich der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke an ausgewählten Querschnitten

Anlagen 6/7

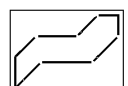
Grundlage für die Ermittlung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke sind die Vorgaben der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16.BimSchV) und der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Die Straßencharakteristik der umliegenden Straßenzüge wurde anhand der zu erwartenden Verkehrsanteile Tag/Nacht sowie PKW / LKW abgeschätzt und die Kennwerte für diese Straßengattung abgeleitet. Hieraus resultiert der Typ 5 mit einer Anlehnung an den Tagespegel der Straßengattung Bundesautobahn. Die LKW-Anteile liegen nachts deutlich unterhalb, tagsüber - infolge der geringen PKW-Belastung der Straßenzüge – oberhalb dieser Werte



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

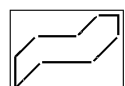
Maßgebende Verkehrsstärke und maßgebende Lkw-Anteile (über 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht)

	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
5	Tiefes Fahrwasser	0,06	0,3	0,014	0,35

Abbildung 6: RLS 90, Maßgebliche Verkehrsstärke und Lkw-Anteile

Hieraus ergeben sich für die Referenzquerschnitte im Umfeld des GVZ folgende Werte.

Lfd.Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV- tags 2025- 4Logistik	MSV- nachts 2025- 4Logistik	LKW- tags 2025- 4Logistik	LKW- nachts 2025- 4Logistik
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
16	5	Am tiefen Fahrwasser	311	73	93	25
17	5	Am tiefen Fahrwasser	260	61	78	21
18	5	Am tiefen Fahrwasser	215	50	64	18
47	1	Zufahrt JWP	450	105	113	47
95	5	GVZ Zufahrt Süd	239	56	72	20
96	5	GVZ Zufahrt Nord	76	18	23	6

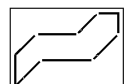
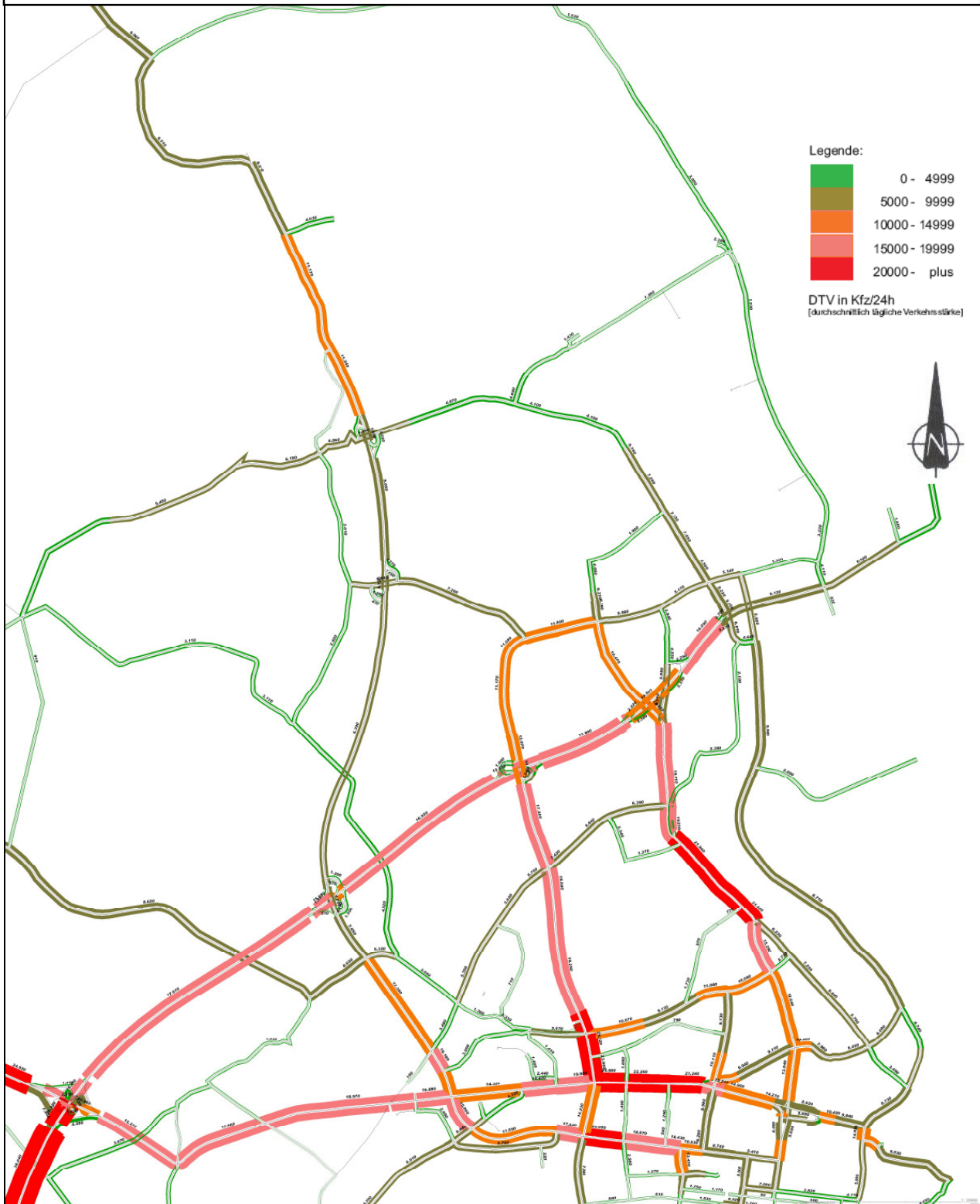


Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Prognosefall 2025-4

Anlage 1

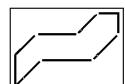
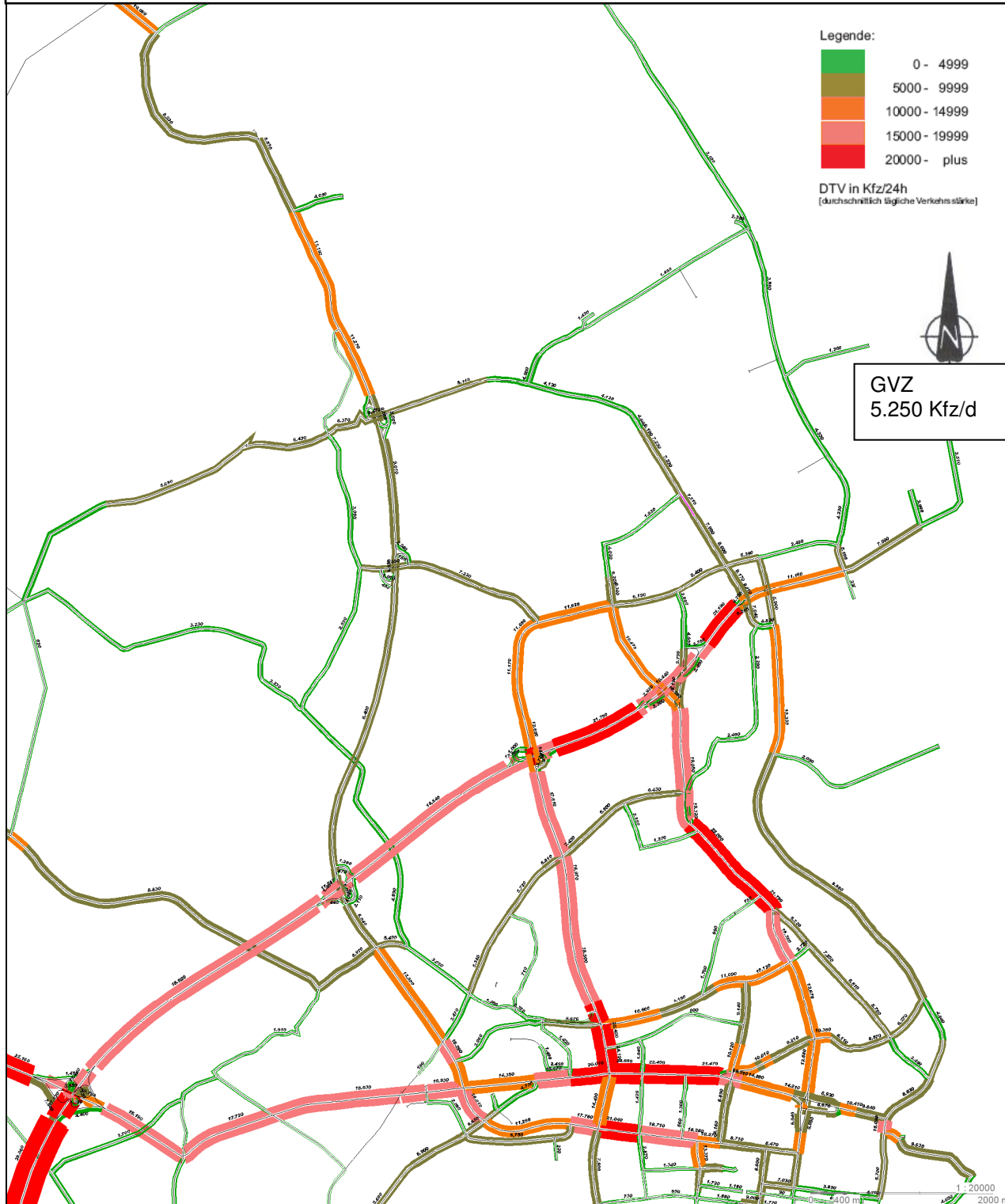


Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Prognosefall 2025-4-Logistik

Anlage 2



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

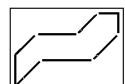
Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Auswahl Querschnittsbelastung [Kfz/Tag]

Anlage 4

Prognosefälle 2025 - Q1-Q47

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	Analysenullfall 2002	Prognosenullfall 2025-0	Prognosefall 2025 4	Prognosefall 2025 4-Logistik mit Ansiedlung Rosier
				Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag
1	1	Niedersachsendamm	1.000	1.230	9.120	11.160
2	1	Niedersachsendamm	6.310	7.570	19.090	21.190
3	1	A29	7.250	8.550	14.500	16.440
4	1	A29	8.900	10.420	16.890	18.820
5	1	A29	10.080	11.270	16.920	18.540
6	4	Posener Str.	1.640	2.060	1.930	2.400
7	4	Posener Str.	3.760	4.470	5.140	5.390
8	4	Posener Str.	5.170	5.700	5.170	5.400
9	4	Posener Str.	3.670	4.300	5.980	6.190
10	4	Posener Str.	9.720	10.840	11.800	11.920
11	4	Ostfriesenstraße	9.330	10.400	10.740	10.760
12	4	Ostfriesenstraße	9.800	10.920	11.170	11.170
13	4	Ostfriesenstraße	11.090	12.380	12.670	12.690
14	4	Ostfriesenstraße	12.620	14.160	14.100	14.250
15	4	Ostfriesenstraße	13.790	15.720	17.280	17.610
16	5	Am tiefen Fahrwasser	1.000	1.140	4.110	5.190
17	5	Am tiefen Fahrwasser	2.150	2.480	3.230	4.330
18	5	Am tiefen Fahrwasser	2.150	2.480	3.230	3.580
19	3	Friesendamm	3.540	4.170	5.580	5.900
20	3	Friesendamm	7.750	8.510	9.980	10.350
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0	0	0
22	4	Flutstr.	4.470	4.630	4.640	4.820
23	4	Flutstr.	6.690	7.040	6.810	7.040
24	4	Flutstr.	6.520	7.950	9.220	9.170
25	4	Flutstr.	4.770	5.890	7.060	7.020
26	4	Flutstraße/Voslapp	6.550	7.500	7.950	7.990
27	4	Flutstraße/Voslapp	6.040	6.910	7.330	7.370
28	4	Flutstraße/Voslapp	5.780	6.540	7.200	7.230
29	4	Flutstraße/Voslapp	4.920	5.560	6.160	6.190
30	3	Utterser Landstr.	3.620	4.080	4.610	4.640
31	3	Utterser Landstr.	3.250	3.660	4.100	4.130
31a	3	Utterser Landstr.	3.980	4.420	4.900	5.170
32	4	Flutstr./R-Siel	2.690	2.940	2.190	2.290
33	4	Flutstr./R-Siel	2.990	3.260	2.380	2.460
34	2	Raffineriestr.	2.050	2.300	2.790	3.080
35	2	Raffineriestr.	920	1.060	1.360	1.650
36	4	Preußenstr.	3.170	3.520	4.000	4.020
37	4	Preußenstr.	5.060	5.670	6.210	6.250
38	4	Preußenstr.	6.900	7.740	8.280	8.340
39	4	Preußenstr.	8.680	9.790	10.470	10.470
40	4	Preußenstr.	9.680	11.010	12.270	12.260
41	4	Freiligrathstr.	14.310	16.210	18.910	19.050
42	4	Freiligrathstr.	14.810	16.850	19.230	19.320
42a	4	Freiligrathstr.	17.990	20.350	21.920	22.070
43	4	Kniprodestr.	1.780	1.920	1.900	1.930
44	4	Möwenstr.	4.020	4.270	2.840	2.890
45	4	Möwenstr.	5.490	5.930	4.550	4.600
45a	4	Möwenstr.	4.380	4.730	5.680	5.790
46	4	Möwenstr.	5.110	5.740	8.010	8.190
47	1	Zufahrt JWP	0	0	6.600	7.500



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

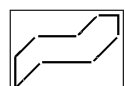
Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Vergleich Querschnittsbelastung [Kfz/Tag]

Prognosefälle 2025 - Q48-Q96

Anlage 5

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	Analysenullfall 2002	Prognosenußfall 2025-0	Prognosefall 2025 4	Prognosefall 2025 4-Logistik mit Ansiedlung Rosier
				Kfz/Tag	Kfz/Tag	Kfz/Tag
48	4	Kurt-Schumacher-Str	6.220	6.860	6.390	6.430
49	4	Kurt-Schumacher-Str	7.670	8.440	6.680	6.690
50	4	Kurt-Schumacher-Str	8.600	9.500	7.620	7.640
51	4	Kurt-Schumacher-Str	7.090	8.180	6.750	6.810
52	4	Kurt-Schumacher-Str	6.130	7.100	5.680	5.720
53	3	L 810	5.940	6.500	6.390	6.400
54	3	L 810	5.910	6.480	6.920	6.920
55	3	L 810	7.170	7.880	9.050	9.010
56	3	L 810	8.260	8.870	9.600	9.580
57	3	L 810	10.070	10.650	11.240	11.270
58	3	HooksielerLandstr./L 810	10.000	10.570	11.170	11.190
59	3	Inhauser Landstrasse	5.140	5.810	7.260	7.330
60	4	Joh.-Seb.-Bach-Str.	1.350	1.520	1.500	1.500
61	4	WerdumerStr.	1.940	2.220	2.340	2.350
62	4	Friedrich-Paffrath-Str	14.010	15.780	18.850	19.140
63	1	BAB 29 AS 2	730	1.010	2.330	2.400
64	1	BAB 29 AS 2	1.640	1.870	2.380	2.380
65	1	BAB 29 AS 2	60	170	2.250	2.350
66	1	BAB 29	9.020	10.240	18.630	20.400
67	1	nicht definiert	0	0	0	0
68	1	BAB 29 AS 2	2.880	3.540	5.540	5.720
69	1	BAB 29 AS 2	3.780	4.250	3.700	3.850
70	1	BAB 29	13.810	15.330	17.610	18.920
71	3	L 810	5.200	5.870	6.780	6.880
72	3	L 810	4.790	5.570	7.850	8.040
73	1	nicht definiert	0	0	0	0
74	1	nicht definiert	0	0	0	0
75	3	Fedderwarder Landstraße	3.970	4.520	4.520	4.590
76	3	Sengwarder Landstraße	2.240	2.560	2.920	2.990
77	3	Sengwarder Landstraße	2.310	2.610	3.010	3.080
78	3	Sengwarder Landstraße	2.310	2.610	3.010	3.080
79	4	VoslapperStr./L807	5.500	5.860	6.050	6.350
80	4	UtterserLandstr./L807	5.350	5.850	6.180	6.470
81	3	Hooksieler Landstr.	60	70	70	80
82	3	Abfahrt_Nord_L810	220	250	150	150
83	3	Auffahrt_Nord_L810	1.470	1.650	2.270	2.240
84	3	Inhauser Landstrasse	3.890	4.410	5.160	5.220
85	3	Abfahrt_Süd_L810	620	690	1.000	1.010
86	3	Auffahrt_Süd_L810	640	720	470	490
87	3	ZumJade-Weser-Port	0	0	6.600	7.500
88	3	ZumJade-Weser-Port	0	0	5.000	3.510
89	3	JWP-jndustriestr.	0	0	1.600	3.990
90	3	ZufahrtRaffinerie	1.890	2.080	2.380	2.380
91	3	AmTiefenFahrrwasser	2.220	2.500	3.050	3.120
92	3	Bäderstr.	1.270	1.330	1.530	1.600
93	3	HooksielerLandstr./L810	8.210	8.460	8.510	8.530
94	3	InhausersielerStr.	3.120	3.470	4.030	4.030
95	5	GVZ Zufahrt Süd	0	0	0	3.990
96	5	GVZ Zufahrt Nord	0	0	0	1.260



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

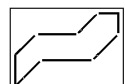
Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Maßg. Querschnittsbelastung [Kfz/Stunde]

Prognosefall 2025 – 4Logistik, Q1-Q47

Anlage 6

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV-tags 2025- 4Logistik	MSV- nachts 2025- 4Logistik	LKW-tags 2025- 4Logistik	LKW- nachts 2025- 4Logistik
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
1	1	Niedersachsendamm	670	156	167	70
2	1	Niedersachsendamm	1271	297	318	133
3	1	A29	986	230	247	104
4	1	A29	1129	263	282	119
5	1	A29	1112	260	278	117
6	4	Posener Str.	144	26	14	1
7	4	Posener Str.	323	59	32	2
8	4	Posener Str.	324	59	32	2
9	4	Posener Str.	371	68	37	2
10	4	Posener Str.	715	131	72	4
11	4	Ostfriesenstraße	646	118	65	4
12	4	Ostfriesenstraße	670	123	67	4
13	4	Ostfriesenstraße	761	140	76	4
14	4	Ostfriesenstraße	855	157	86	5
15	4	Ostfriesenstraße	1057	194	106	6
16	5	Am tiefen Fahrwasser	311	73	93	25
17	5	Am tiefen Fahrwasser	260	61	78	21
18	5	Am tiefen Fahrwasser	215	50	64	18
19	3	Friesendamm	354	47	71	5
20	3	Friesendamm	621	83	124	8
21	2	Friesendamm, Verl.	0	0	0	0
22	4	Flutstr.	289	53	29	2
23	4	Flutstr.	422	77	42	2
24	4	Flutstr.	550	101	55	3
25	4	Flutstr.	421	77	42	2
26	4	Flutstraße/Voslapp	479	88	48	3
27	4	Flutstraße/Voslapp	442	81	44	2
28	4	Flutstraße/Voslapp	434	80	43	2
29	4	Flutstraße/Voslapp	371	68	37	2
30	3	Utterser Landstr.	278	37	56	4
31	3	Utterser Landstr.	248	33	50	3
31a	3	Utterser Landstr.	310	41	62	4
32	4	Flutstr./R-Siel	137	25	14	1
33	4	Flutstr./R-Siel	148	27	15	1
34	2	Raffineriestr.	185	34	37	7
35	2	Raffineriestr.	99	18	20	4
36	4	Preußenstr.	241	44	24	1
37	4	Preußenstr.	375	69	38	2
38	4	Preußenstr.	500	92	50	3
39	4	Preußenstr.	628	115	63	3
40	4	Preußenstr.	736	135	74	4
41	4	Freiligrathstr.	1143	210	114	6
42	4	Freiligrathstr.	1159	213	116	6
42a	4	Freiligrathstr.	1324	243	132	7
43	4	Kniprodestr.	116	21	12	1
44	4	Möwenstr.	173	32	17	1
45	4	Möwenstr.	276	51	28	2
45a	4	Möwenstr.	347	64	35	2
46	4	Möwenstr.	491	90	49	3
47	1	Zufahrt JWP	450	105	113	47



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

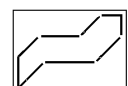
Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

Maßg. Querschnittsbelastung [Kfz/Stunde]

Prognosefall 2025 –4Logistik, Q48-Q96

Anlage 6

Lfd. Nr.	Straßengattung	Streckenabschnitt	MSV-tags 2025-4	MSV-Kachts 2025-4	LKW-tags 2025-4	LKW-Kachts 2025-4
			Kfz/h	Kfz/h	Lkw/h	Lkw/h
48	4	Kurt-Schumacher-Str	386	71	39	2
49	4	Kurt-Schumacher-Str	401	74	40	2
50	4	Kurt-Schumacher-Str	458	84	46	3
51	4	Kurt-Schumacher-Str	409	75	41	2
52	4	Kurt-Schumacher-Str	343	63	34	2
53	3	L 810	384	51	77	5
54	3	L 810	415	55	83	6
55	3	L 810	541	72	108	7
56	3	L 810	575	77	115	8
57	3	L 810	676	90	135	9
58	3	HooksielerLandstr./L 810	671	90	134	9
59	3	Inhauser Landstrasse	440	59	88	6
60	4	Joh.-Seb.-Bach-Str.	90	17	9	0
61	4	WerdumerStr.	141	26	14	1
62	4	Friedrich-Paffrath-Str	1148	211	115	6
63	1	BAB 29 AS 2	144	34	36	15
64	1	BAB 29 AS 2	143	33	36	15
65	1	BAB 29 AS 2	141	33	35	15
66	1	BAB 29	1224	286	306	129
67	1	nicht definiert	0	0	0	0
68	1	BAB 29 AS 2	343	80	86	36
69	1	BAB 29 AS 2	231	54	58	24
70	1	BAB 29	1135	265	284	119
71	3	L 810	413	55	83	6
72	3	L 810	482	64	96	6
73	1	nicht definiert	0	0	0	0
74	1	nicht definiert	0	0	0	0
75	3	Fedderwarder Landstarße	275	37	55	4
76	3	Sengwarder Landstraße	179	24	36	2
77	3	Sengwarder Landstraße	185	25	37	2
78	3	Sengwarder Landstraße	185	25	37	2
79	4	VoslapperStr./L807	381	70	38	2
80	4	UtterserLandstr./L807	388	71	39	2
81	3	Hooksieler Landstr.	5	1	1	0
82	3	Abfahrt_Nord_L810	9	1	2	0
83	3	Auffahrt_Nord_L810	134	18	27	2
84	3	Inhauser Landstrasse	313	42	63	4
85	3	Abfahrt_Süd_L810	61	8	12	1
86	3	Auffahrt_Süd_L810	29	4	6	0
87	3	ZumJade-Weser-Port	450	60	90	6
88	3	ZumJade-Weser-Port	211	28	42	3
89	3	JWP-jndustriestr.	239	32	48	3
90	3	ZufahrtRaffinerie	143	19	29	2
91	3	AmTiefenFahrwasser	187	25	37	2
92	3	Bäderstr.	96	13	19	1
93	3	HooksielerLandstr./L810	512	68	102	7
94	3	InhausersielerStr.	242	32	48	3
95	5	GVZ Zufahrt Süd	239	56	72	20
96	5	GVZ Zufahrt Nord	76	18	23	6



Verkehrsmodell Wilhelmshaven

Verkehrsuntersuchung GVZ Hafengroden

10. Zusammenfassung

Das vorliegende Gutachten untersucht die Auswirkungen des in unmittelbarer Nähe des Jade-WeserPorts(JWP) geplanten Güterverkehrszentrums (GVZ) auf das städtische Straßennetz. Für das GVZ werden nach dem Gutachten des ISL, Bremen zum Prognosezeitraum 2025 tägliche Verkehrsmengen von

- 4.000 PKW und
 - 1.250 LKW
- kalkuliert.

Zu diesen Verkehrsbelastungen kommen durch einen geplanten Autohof südwestlich des GVZ weitere

- 942 PKW und
- 320 LKW

hinzu. Ein großer Teil der LKW-Verkehre steuert auf dem Hin bzw. Rückweg den Container-Terminal (CT) bzw. das GVZ an.

Mit dem Verkehrsmodell Wilhelmshaven wird die Verteilung dieser Neuverkehre bestimmt und auf dem Verkehrsnetz der Varianten 2025-4 umgelegt. Es ergeben sich Verkehrsbelastungen auf allen Streckenabschnitten des Straßennetzes. Für 96 Referenzquerschnitte werden maßgeblichen stündlichen Streckenbelastungen sowie LKW Tag/Nachwerte tabellarisch aufgeführt. Diese Daten bilden die Eingangsgrößen für die nachfolgenden Berechnungen des Lärmgutachters.

