

**VERKEHRSUNTERSUCHUNG
ZUR NEUBAUPLANUNG DER B 210_{NEU}
(AUTOBAHNANSCHLUSS BAB A 31 (RIEPE)
UND ORTSUMGEHUNG AURICH)
IN AURICH**

**AUFTRAGGEBER: NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU
UND VERKEHR (NLStBV), GESCHÄFTSBEREICH AURICH
ESCHENER ALLEE 31, 26603 AURICH**

**AUFTRAGNEHMER: PGT UMWELT UND VERKEHR GMBH
SEDANSTRASSE 48, 30161 HANNOVER
TELEFON: 0511/38 39 40
TELEFAX: 0511/33 22 82
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE**

**BEARBEITUNG: DR.-ING. W. THEINE
PROF. DR.-ING. V. STÖLTING
DIPL.-ING. R. LOSERT
DIPL.-GEOGR. H. WINDMÜLLER
K. GRÜTZ, B. ENG.**

**GRAFIK: DIPL.-GEOGR. R. NÖLLGEN
G. HERNER**

TYPOSCRIPT: DIPL.-SozWiss. H.RITZER-BRUNS

INHALTSVERZEICHNIS:

	Seite
1. Ausgangslage.....	1
2. Art und Umfang der Erhebungen	2
2.1 Methodik.....	2
2.2 Ergebnisse der Verkehrszählung	6
2.3 Ergebnisse der Verkehrsbefragung	16
3. Prognoseannahmen.....	20
3.1 Überregionale Prognosen	20
3.2 Strukturelle Entwicklungen in der Stadt Aurich	23
3.3 Allgemeine Verkehrszunahme	25
4. Ergebnisse der Verkehrsumlegungsberechnungen.....	27
4.1 Planungsfall P 0	27
4.2 Übersicht der Planfälle	28
4.3 Planungsfall P 1: Abschnitt A	31
4.4 Planungsfall P 2: Abschnitt A und B.....	32
4.5 Planungsfall P 2.1: Abschnitt A und B.....	33
4.6 Planungsfall P 2.2: Abschnitt A und B.....	34
4.7 Planungsfall P 2.3: Abschnitt A und B.....	35
4.8 Planungsfall P 3: Abschnitt A, B und C	36
4.9 Planungsfall P 3 ortsnah: Abschnitt A, B und C	37
4.10 Planungsfall P 3.1: Abschnitt A, B und C	38
4.11 Planungsfall P 3.2: Abschnitt A, B und C	39
4.12 Planungsfall P 3.3: Abschnitt A, B und C	40
4.13 Planungsfall P 3.4: Abschnitt A, B und C	41
4.14 Planungsfall P 3.4 ortsnah: Abschnitt A, B und C	42
4.15 Planungsfall P 3.5: Abschnitt A, B und C	43
4.16 Planungsfall P 3.5 ortsnah: Abschnitt A, B und C	44
4.17 Planungsfall P 3.6: Abschnitt A, B und C	45
4.18 Planungsfall P 3.7: Abschnitt A, B und C	46
4.19 Planungsfall P 4: Abschnitt A, B, C und Balkweg	47

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1:	Straßennetz (Bestand).....	1
Abb. 2.1:	Zählstellenplan.....	2
Abb. 2.2:	Zählstellenplan (äußere Zählstellen).....	3
Abb. 2.3:	Lage der Zählstellen der Straßenverkehrszählung	9
Abb. 2.4:	Lage der Dauerzählstellen	10
Abb. 2.5:	Verkehrsmengen B 210 (Zst. 3348) im Jahr 2012	11
Abb. 2.6:	Verkehrsmengen B 72 (Zst. 3346) im Jahr 2012	12
Abb. 2.7:	Verkehrsmengen B 72 (Zst. 3311) im Jahr 2012	13
Abb. 2.8:	Verkehrsmengen Analyse 2012 [Kfz/24 h].....	14
Abb. 2.9:	Verkehrsmengen Analyse 2012 – Ausschnitt Aurich [Kfz/24 h].....	14
Abb. 2.10:	Verkehrsmengen Analyse 2012 – Ausschnitt Kernstadt Aurich [Kfz/24 h]	15
Abb. 2.11:	Bezugsraum der Verkehrsarten – Kernstadtgebiet von Aurich.....	17
Abb. 2.12:	Anteil der Quellen und Ziele – (Analyse 2012)	17
Abb. 2.13:	Anteil Quellen und Ziele je Befragungszählstelle.....	18
Abb. 2.14:	Verkehrsarten bezogen auf das Kernstadtgebiet von Aurich (Bezugsraum).....	19
Abb. 3.1:	Erwerbstätigen- und Bevölkerungsentwicklung	20
Abb. 3.2:	Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Aurich.....	21
Abb. 3.3:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt Aurich	22
Abb. 3.4:	Einpendler Stadt Aurich (Stand 30.06.2012)	22
Abb. 3.5:	Auspendler Stadt Aurich (Stand 30.06.2012)	23
Abb. 3.6:	Lage der Entwicklungsflächen	24
Abb. 4.1:	Planungsnullfall Verkehrsmengen – Prognose 2025 - [Kfz/24 h].....	27
Abb. 4.2:	Lage der Ortsumgehung Aurich mit Anbindung an die A 31.....	28
Abb. 4.3:	Fahrlängenvergleich A 28 (AS Filsum) nach Aurich	29
Abb. 4.4:	Abschnitte A, B und C der Straßenneubaumaßnahme.....	29

ANHANG:

- A) Ergebnisse der Seitenradarmessungen
- B) Ergebnisse der Befragungszählstellen
- C) Ergebnisse der Wirkungsberechnungen der Planfälle

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 2.1:	Lage der Knotenstromzählstellen.....	4
Tab. 2.2:	Lage der Seitenradargeräte	4
Tab. 2.3:	Lage der Befragungszählstellen.....	5
Tab. 2.4:	Verkehrsmengen.....	6
Tab. 2.5:	Verkehrsmengenentwicklung – Quelle: Straßenverkehrszählung des Bundes	9
Tab. 3.1:	Zusammenstellung der Gewerbeentwicklung bis zum Jahr 2025.....	25
Tab. 3.2:	Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistung.....	26
Tab. 4.1:	Planungsfall P 0 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse [Kfz/24 h]	27
Tab. 4.2:	Übersicht der Planfälle	30
Tab. 4.3:	Planungsfall P 1 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	31
Tab. 4.4:	Planungsfall P 2 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	32
Tab. 4.5:	Planungsfall P 2.1 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	33
Tab. 4.6:	Planungsfall P 2.2 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	34
Tab. 4.7:	Planungsfall P 2.3 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	35
Tab. 4.8:	Planungsfall P 3 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	36
Tab. 4.9:	Planungsfall P 3n – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	37
Tab. 4.10:	Planungsfall P 3.1 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	38
Tab. 4.11:	Planungsfall P 3.2 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	39
Tab. 4.12:	Planungsfall P 3.3 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	40
Tab. 4.13:	Planungsfall P 3.4 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	41
Tab. 4.14:	Planungsfall P 3.4n – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	42
Tab. 4.15:	Planungsfall P 3.5 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	43
Tab. 4.16:	Planungsfall P 3.5n – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	44
Tab. 4.17:	Planungsfall P 3.6 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	45
Tab. 4.18:	Planungsfall P 3.7 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	46
Tab. 4.19:	Planungsfall P 4 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]	47

1. Ausgangslage

Die Ortsumgehung von Aurich mit Anschluss an die A 31 im Bereich von Riepe im Zuge der B 210_n ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im vordringlichen Bedarf eingestuft. Gleichzeitig beinhaltet das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Aurich diese Trasse als regional bedeutsame Straße.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) GB Aurich lässt die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeiten. Hierzu ist eine umfangreiche Verkehrsanalyse und darauf aufbauend die Neuberechnung der verkehrlichen Wirkung der Varianten erforderlich. Die bisherige Datenbasis für die Verkehrsuntersuchung basiert aus dem Jahr 1997 und wurde in den vergangenen Jahren mehrfach fortgeschrieben. Aufgrund dieser Tatsache ist im Vorfeld der Planfeststellung eine Aktualisierung der Daten zwingend erforderlich. Der Untersuchungsraum wird im Süden von der A 28 und A 31 und im Osten von der B 72 begrenzt. Im Norden und im Westen reicht das Untersuchungsgebiet bis zur ostfriesischen Küste. Das relevante Straßennetz (vgl. Abbildung 1.1) umfasst neben den Autobahnen A 28 und A 31 die Bundesstraßen B 72, B 210 und B 436. Darüber hinaus werden die Landesstraßen und die verkehrswichtigen Kreisstraßen in die Untersuchung einbezogen.



Abb. 1.1: Straßennetz (Bestand)
Quelle: NWSIB-Online

2. Art und Umfang der Erhebungen

2.1 Methodik

Umfang der Zählung

Grundlage für die Erkennung von Mängeln und die Entwicklung von Konzepten ist die genaue Kenntnis der heute vorhandenen Verkehrsströme und -beziehungen. Aufgrund der Erkenntnisse aus Verkehrserhebungen der vorangegangenen Jahre und des feinmaschigen Straßennetzes wurde eine sehr umfangreiche Verkehrsanalyse als erforderlich angesehen. Daher wurde ein insgesamt 10 Befragungszählstellen umfassendes Untersuchungsdesign gewählt. Zur Erfassung der Verkehrsmengen wurden sowohl Querschnittszählungen mit Seitenradar-Geräten als auch manuelle Knotenstromzählungen vorgenommen. Dabei wurden die Verkehrsströme an 14 Knotenpunkten erfasst und an 8 Querschnitten eine automatische Mengenerfassung über sieben Tage durchgeführt.

Die Lage der Zählstellen sind den Abbildungen 2.1 und 2.2 zu entnehmen.

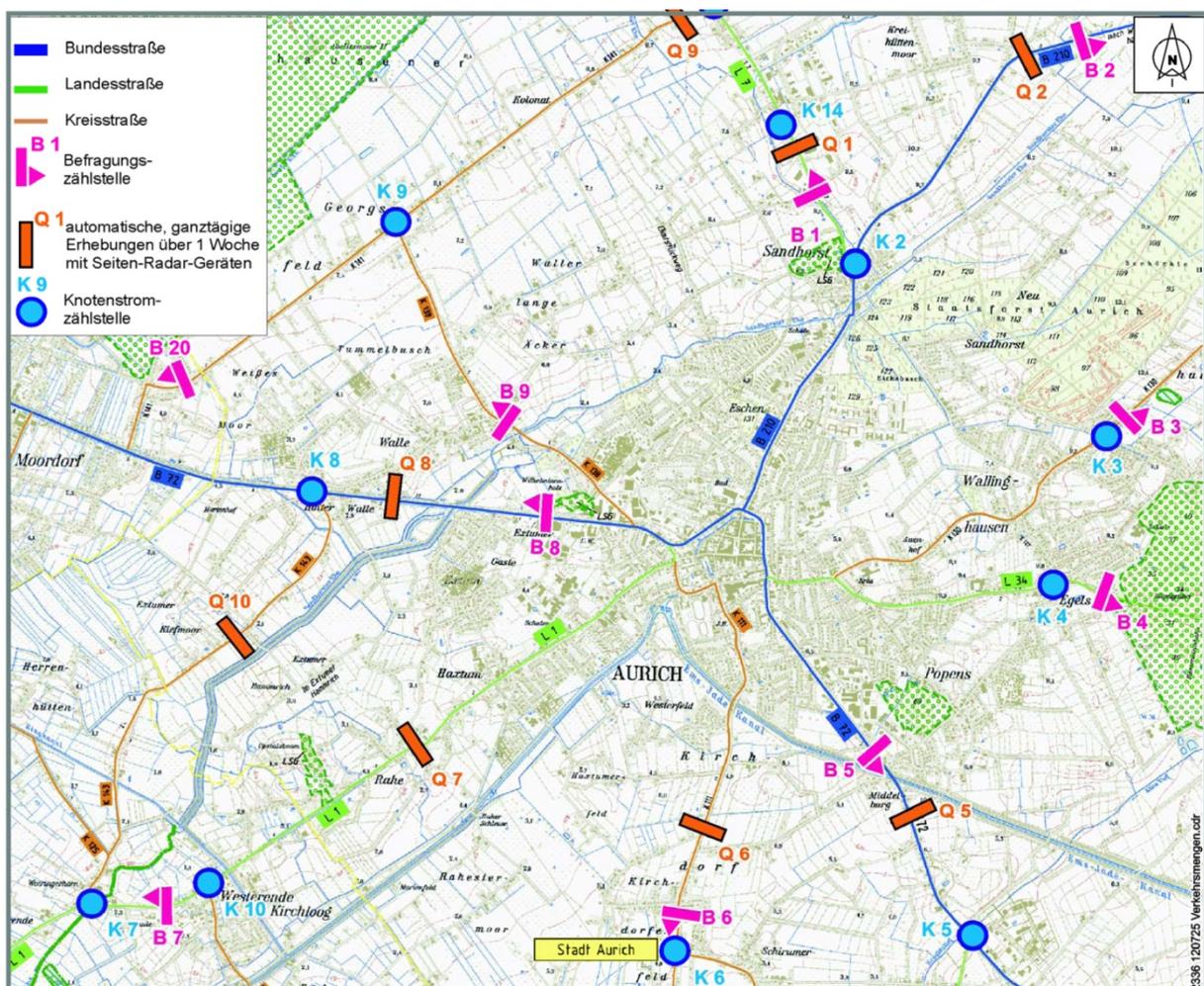


Abb. 2.1: Zählstellenplan

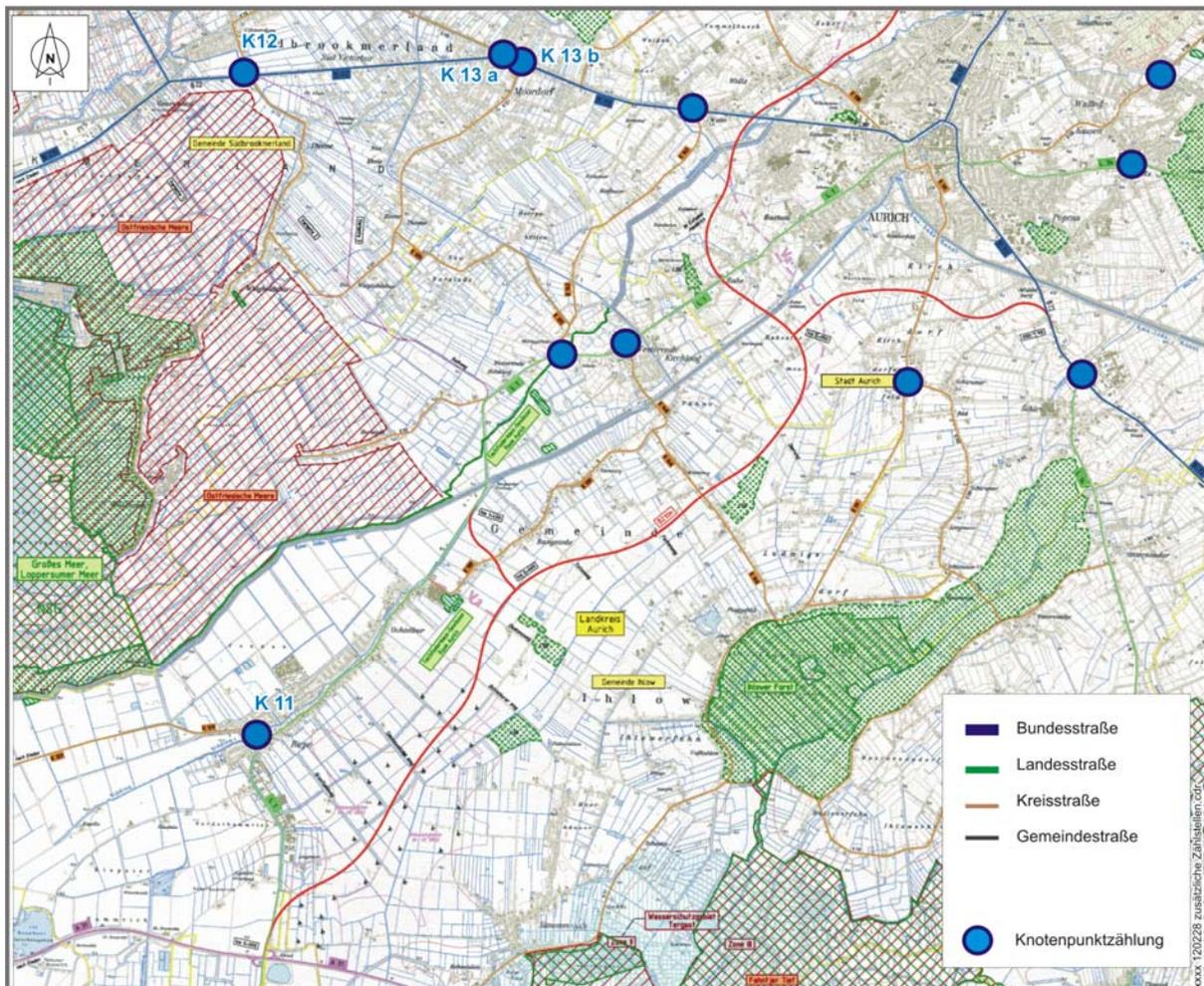


Abb. 2.2: Zählstellenplan (äußere Zählstellen)

Manuelle Zählungen

Bei manuellen Verkehrserhebungen werden die Verkehrsströme mit Hilfe von Strichlisten in Zeitintervallen von 15 Minuten richtungsbezogen erfasst. Es wurde nach folgenden Fahrzeugarten unterschieden:

KR	Motorrad, Motorroller, Moped
PKW	Personenkraftwagen, Kombinationskraftwagen (Pkw mit Anhänger)
LFZ	Lieferfahrzeuge < 3,5 t (mit Differenzierung Lfz 2,8 bis 3,5 t)
BUS	(Linien- und Reise-)Omnibus
LKW	Lastkraftwagen > 3,5 bis 7,5 t
	Lastkraftwagen > 7,5 t, Zugmaschinen, Sonderfahrzeuge
LZ	Lastzug, Lastkraftwagen mit Anhänger/Auflieger
	Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge

Am Donnerstag, den 10. Mai 2012, wurde in der Zeit von 6.00 bis 10.00 und von 15.00 bis 19.00 Uhr an folgenden Knotenpunkten gezählt:

K 1	Dornumer Straße (L 7) / Moordorfer Straße (K 141)
K 2	Esenser Straße (B 210) / Dornumer Straße (L 7)
K 3	Wallinghauser Straße (K 130) / Hoheberger Weg / Schafdrift
K 4	Egelsener Straße (L 34) / Schoolpad / Heerenkamp (K 147)
K 5	Leerer Landstraße (B 72) / Timmeler Straße (L 14)
K 6	Kirchdorfer Straße (K 111) / Schirumerfeld (K 149)
K 7	Auricher Straße (L 1) / Holzlooger Straße (K 125)
K 8	Emder Straße (B 72) / Heuweg (K 143)
K 9	Utlandshörner Straße (K 138) / Moordorfer Straße (K 141)
K 10	Auricher Straße (L 1) / Loogstraße (K 139)
K 11	Friesenstraße (L 1) / Emdener Straße (K 137)
K 12	Auricher Straße (B 72) / Forlitzer Straße (K 113) / Uthwerdumer Straße
K 13a	Auricher Straße (B 72) / Neue Straße (K 118)
K 13b	Auricher Straße (B 72) / Ekelsener Straße (K 127)
K 14	Kreihüttenmoorweg / Dornumer Straße (L 7)

Tab. 2.1: Lage der Knotenstromzählstellen

Während des achtstündigen Zählzeitraumes werden ca. 50 bis 60 % des werktäglichen Verkehrs abgewickelt.

Seitenradar-Geräte

Zur Ermittlung des Wochenganges wurden automatische Erhebungen an 8 Querschnitten mittels Seitenradar-Geräten im Zeitraum vom 5. Mai bis 10. Mai 2012 ganztägig durchgeführt.

SR 1	L 7
SR 2	B 210 (Nord)
SR 5	B 72 (Süd)
SR 6	K 111
SR 7	L 1
SR 8	B 210/ B 72
SR 9	K 142
SR 10	K 143

Tab. 2.2: Lage der Seitenradargeräte

Befragung

Ergänzt wurden die Zählungen durch Verkehrsbefragungen in einer Fahrtrichtung am Dienstag, den 08. Mai 2012, an insgesamt 10 Querschnitten, die im selben Erhebungszeitraum (6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr) erfolgten.

B 1	Dornumer Straße (L 7) - Richtung Tannenhausen
B 2	Esenser Straße (B 210) - Richtung Plaggenburg
B 3	Wallinghauser Straße (K 130) - Richtung Pfalzdorf
B 4	Egelsener Straße (L 34) - Richtung Sandkrug
B 5	Leerer Landstraße (B 72) - Richtung Middelburg / Schirum
B 6	Kirchdorfer Straße (K 111) - Richtung Kirchdorferfeld
B 7	Auricher Straße (L 1) - Richtung Riepe
B 8	Emder Straße (B 72) - Richtung Moordorf
B 9	Wallster Weg (K 138) - Richtung Walle
B 20	Moordorfer Straße (K 141) - Richtung Moordorf

Tab. 2.3: Lage der Befragungszählstellen

Hochrechnung der Zählergebnisse

Die Verkehrsmengen der bei der manuellen Zählung nicht erhobenen Zeiträume werden durch Berechnungsverfahren ermittelt. Zur Berechnung der zeitlichen Verteilung und zur Ermittlung der Verkehrsmengen eines Tages (Kfz/ 24 h) werden die analysierten Verkehrsbelastungen richtungsgetreunt unterschiedlichen Tagesganglinien zugeordnet, die die Besonderheiten im Tagesverlauf erkennen lassen. Mit Hilfe eines EDV-Programmes findet für alle analysierten Fahrtrichtungen ein Vergleich der gezählten Belastungen mit den standardisierten Ganglinientypen statt.

Für den Schwerverkehr liegen separate Ganglinien vor, die das erhöhte Schwerverkehrsaufkommen während des Mittagszeitbereiches und ggf. der Nachtstunden berücksichtigen. Ausgewählt wird für jede Richtung der Ganglinientyp, der innerhalb des Zählzeitraumes die geringsten Abweichungen von den gezählten Belastungswerten aufweist. Mit Kenntnis der Verkehrsmengenverteilung von 0.00 bis 24.00 Uhr des betreffenden Ganglinientyps können die nicht gezählten Stundenwerte ergänzt werden. Da sich die zeitliche Verteilung des Schwerverkehrs über den Tag von der des Pkw-Verkehrs unterscheidet, werden die Fahrzeugarten getrennt hochgerechnet.

2.2 Ergebnisse der Verkehrszählung

Erhebungen im Mai 2012

Werden die Querschnittsbelastungen in Belastungsklassen in Stufen von 5.000 Kfz/24 h eingeteilt, so ergibt sich für die hochbelasteten Straßenabschnitte (> 15.000 Kfz/24 h) folgendes Bild:

15.000 bis 20.000 Kfz/24 h:

Straße	Abschnitt	Belastung
B 72/ B 210	Moordorf – Dreekamp	17.400 Kfz/24 h
L 1 / K111	Ender Straße – Kirchdorfer Straße	18.000 Kfz/24 h
L 34	Leerer Landstraße – Egelser Straße	16.300 Kfz/24 h
B 72	Popenser Straße - Schirum	19.500 Kfz/24 h

20.00 bis 25.000 Kfz/24 h:

Straße	Abschnitt	Belastung
B 72/ B 210	Dreekamp - Julianenburger Straße	24.500 Kfz/24 h
B 72/ B 210	Julianenburger Straße – Esenser Straße	22.500 Kfz/24 h
B 210	Sandhorst – Am Tiergarten	21.500 Kfz/24 h
B 210	Am Tiergarten - Schützenstraße	23.200 Kfz/24 h
B 210	Schützenstraße – Von-Ihering-Straße	25.000 Kfz/24 h
B 72	Fockenbollwerkstraße - Glupe	25.000 Kfz/24 h
B 72	Glupe – Popenser Straße	23.000 Kfz/24 h

> 30.000 Kfz/24 h:

Straße	Abschnitt	Belastung
B 72	Esenser Straße - Fockenbollwerkstraße	30.000 Kfz/24 h

Tab. 2.4: Verkehrsmengen
(Quelle: Erhebung Mai 2012)

Anhand der dargestellten Querschnittsbelastungen wird deutlich, dass insbesondere der Innenstadtring von Aurich, aber auch die Zulaufstrecken zur Stadt Aurich eine sehr hohe Querschnittsbelastung aufweisen. Die maximale Belastung von rd. 30.000 Kfz/24 h ist bedingt durch die Straßennetzstruktur in Aurich. Derart hohe Belastungen sind in Städten mit 40.000 Einwohnern die Ausnahme. Zum Vergleich können die maximalen Querschnittsbelastungen in der Stadt Emden herangezogen werden, die unter 25.000 Kfz/24 h liegen.

Auch die Schwerverkehrsmengen liegen auf einem sehr hohen Niveau. Bei den Erhebungen wurden im Zuge der B 72/ B 210 westlich der K 141 über 1.350 Lkw/24 h, im Zuge der B 210 südlich der L 1 über 1.500 Lkw/24 h und im Zuge B 72 südlich von Schirum knapp 1.500 Lkw/24 h analysiert.

Durch die im Norden der Stadt Aurich angesiedelten Firma Enercon werden pro Jahr zwischen 3.500 und 4.000 Großraum- bzw. Schwertransporte (GST) durchgeführt.

Infolge der hohen Verkehrsbelastungen ist der Ausbaustandard der Innerortsstraßen (vierstreifige Verkehrsführung) und insbesondere der Knotenpunkte (separate Abbiegestreifen und doppelte Geradeausfahrstreifen) in der Kernstadt von Aurich entsprechend hoch. Trotz dieses hohen Ausbaustandards treten in verkehrlichen Spitzenstunden Überlastungserscheinungen auf. Dadurch sind die Wartezeiten für die nachrangigen Verkehrsströme und vor allem für die querenden Fußgänger relativ lang. Unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten ist der Verkehrszustand auf dem Innenstadtring als labil zu bezeichnen. Dies bedeutet, dass i.d.R. ein akzeptabler Verkehrsfluss vorhanden ist, jedoch geringe Störungen oder kurzzeitige Verkehrsspitzen zu einer Überlastung der Verkehrsanlagen mit den damit verbundenen verlängerten Wartezeiten führen. Diese äußeren Einflüsse können zum einen witterungsbedingt sein (z.B. an Regentagen, an denen Radfahrer vermehrt auf das Auto umsteigen bzw. Schüler mit dem Auto zu den Schulen gebracht werden) oder durch eine zufallsbedingte Bündelung von Fahrzeugen im Schwerverkehr hervorgerufen werden.

Neben den Knotenstromzählungen, die Aufschlüsse über die Querschnittsbelastung und über die Höhe der Abbiegeströme geben, wurden mehrtägige Verkehrserhebungen mit Seitenradar-Geräten durchgeführt. Diese dienen zur Ermittlung der tageszeitlichen Verteilung des Verkehrs und des Wochengangs. Die Verkehrserhebungen mittels Seitenradar-Geräten wurden im Zeitraum vom 5. bis 10. Mai 2012 durchgeführt, d.h. über einen Zeitraum von 6 Tagen.

Im Anhang A sind exemplarisch für 4 Standorte die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst und in Form von Tagesganglinien für Donnerstag, den 10.05.2012, dargestellt.

Am Dienstag, den 08. Mai 2012, fand ab 19.00 Uhr eine Laufveranstaltung in Plaggenburg statt. Der damit verbundene (relativ geringe) verkehrliche Effekt wurde bei der Auswertung berücksichtigt.

Kontinuierliche Straßenverkehrszählung des Bundes

Von der Straßenbauverwaltung werden im Abstand von fünf Jahren Querschnittsmengen an ausgewählten Zählpunkten erhoben. Diese Erhebungen finden sowohl an normalen Werktagen (Dienstag bis Donnerstag) als auch an Freitagen und Sonntagen – auch in der urlaubs- und ferienfreien Zeit – statt. Seit dem Jahr 2005 werden in Niedersachsen die Erhebungen vor allem auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen durchgeführt. Demgegenüber erfolgen Erhebungen im Landesstraßennetz nur noch vereinzelt.

Der Abbildung 2.3 ist zu entnehmen, dass drei Zählstellen in der Kernstadt von Aurich und eine Zählstelle auf der B 72 / B 210 östlich der K 141 (Georgsfelder Weg / Moordorfer Straße) liegen. Aus der Tabelle 2.5 geht die Verkehrsmengenentwicklung im Zeitraum zwischen 1995 und 2010 hervor.

Vergleicht man die Verkehrsentwicklungen zwischen 1995 und 2005 an den Zählstellen im Zuge der Bundesstraßen B 72 und B 210, so ist eine kontinuierliche Steigerung festzustellen. Bei der Straßenverkehrszählung 2010 wurden zum Teil deutlich niedrigere Werte ermittelt als im Zählzeitraum des Jahres 2005. Diese starke Abweichung ist nicht erklärbar, zumal anhand der im Laufe der letzten Jahre durchgeführten Knotenpunktzählungen eine Steigerung der Verkehrsmengen ermittelt wurde. Insbesondere die starke Abweichung an der Zählstelle 2510 – 0913 an der Großen Mühlenwallstraße stützt die These, dass es sich hierbei um einen methodischen Fehler handeln muss. An dieser Zählstelle wurden im Jahr 2005 28.409 Kfz/24 h ermittelt. Im Jahr 2010 wurden an derselben Zählstelle 18.190 Kfz/24 h analysiert. Dieser starke Rückgang kann nicht eingetreten sein, da dann die Rückstausituation am Knotenpunkt Pferdemarkt wesentlich entspannter sein müsste. Die Gründe für diese starken Abweichungen sind nicht nachvollziehbar. Da die Straßenverkehrszählung im Jahr 2010 erstmalig durch externe Büros durchgeführt wurde, liegt die Vermutung nahe, dass dem durchführenden Büro im Raum Aurich methodische Erhebungsfehler unterlaufen sind. Eine Hinterfragung der Erhebungsmethodik und des Einsatzes der Zähler ist nicht mehr möglich, da das damals beauftragte Büro nicht mehr am Markt ist.

Daher ist festzuhalten, dass die Angaben der Straßenverkehrszählung 2010 (Ergebnisse der Verkehrserhebungen im Zuge der Bundesstraßen) für die vorliegende Verkehrsuntersuchung nicht herangezogen werden können.

Im Zuge der A 31 ist eine nahezu konstante Verkehrsmenge östlich der Anschlussstelle Riepe mit rd. 20.000 Kfz/24 h vorhanden (vgl. Tabelle 2.5).

Im Abschnitt der A 31 im Abschnitt AS Riepe und AS Emden-Ost lag die Querschnittsbelastung in den Jahren 2000 bis 2005 bei 18.500 und stieg im Jahr 2010 auf 20.675 Kfz/24 h.



Abb. 2.3: Lage der Zählstellen der Straßenverkehrszählung

Str.	Zst-Nr	von	bis	1995	2000	2005	2010
B 72	2510 0415	Georgsheil	Aurich	18.925	14.984	19.346	14.945
B 72	2510 0912	Aurich	Moordorf	22.399	27.576	31.747	26.886
B 72	2510 0913	B 72 / L 34	B 210 / B 72	25.443	26.080	28.409	18.190
B 210	2510 0921	B 210 / B 72	L 7 / B 210	21.229	20.876	21.909	17.690
A 31	2610 0078	AS Neermoor	AS Riepe		20.047	19.868	20.219
A 31	2610 3350	AS Riepe	AS Emden-Ost		18.270	18.502	20.674

Tab. 2.5: Verkehrsmengenentwicklung
(Quelle: Straßenverkehrszählung des Bundes)

Dauerzählstellen

Neben der alle fünf Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung werden im Autobahn- und Bundesstraßennetz die Verkehrsmengen über fest installierte Dauerzählstellen ermittelt. Im Untersuchungsraum handelt es sich um die Zählstellen:

- B 210 Georgsheil (West) Zählstellen-Nr. 3348
- B 72 Georgsheil (Nord) Zählstellen-Nr. 3346
- B 72 Aurich Zählstellen-Nr. 3311

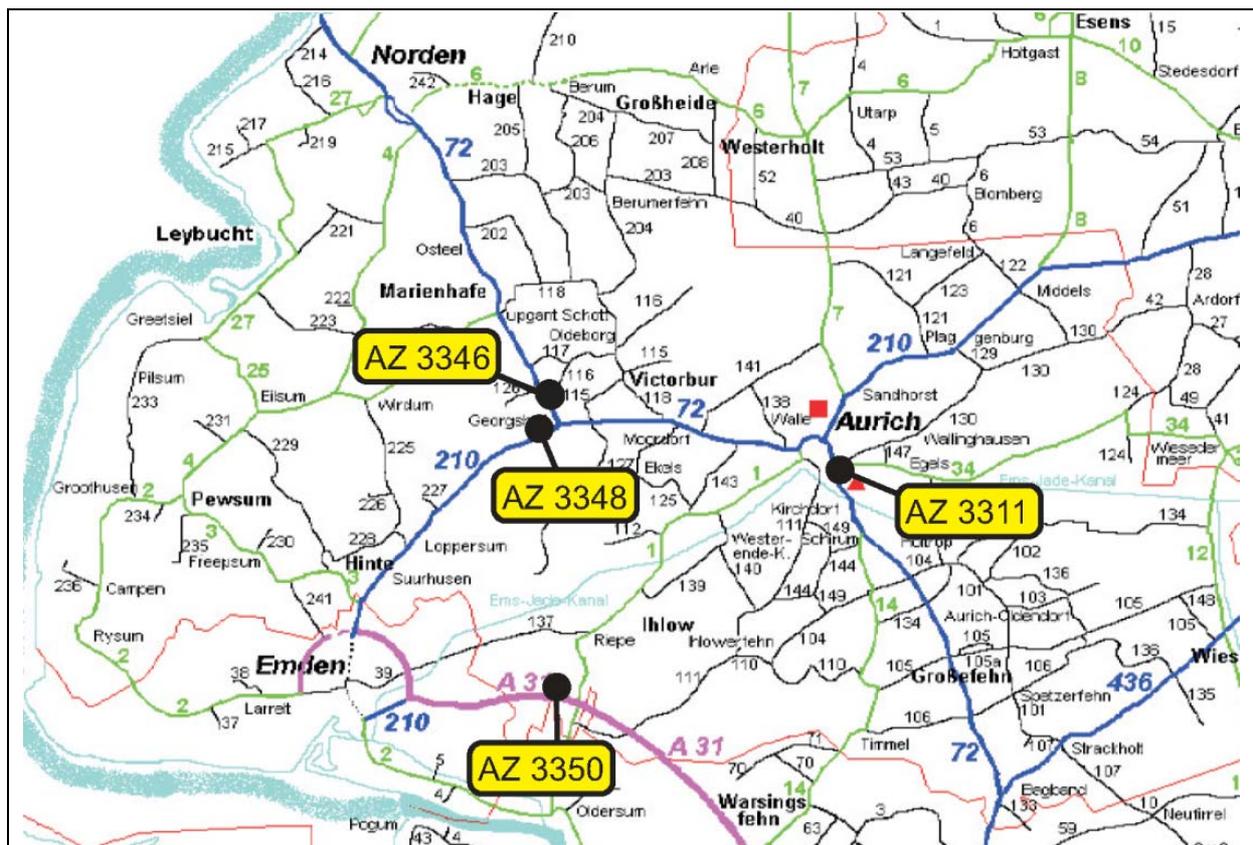


Abb. 2.4: Lage der Dauerzählstellen

An den einzelnen Dauerzählstellen liegen die Verkehrsmengen für die einzelnen Tage im Jahr vor. Im Folgenden werden die **Monatsmittelwerte** für das Jahr 2012 aufbereitet. Dabei wird unterschieden zwischen der Angabe der Querschnittsbelastung:

- alle Tage der Woche (Montag bis Sonntag),
- alle Werktage der Woche (Montag bis Freitag) und
- alle Samstage.

Zählstelle B 210 Georgsheil (West), Nr. 3348

Bei der B 210 ist ein Unterschied der Querschnittsbelastungen zwischen den Wintermonaten und den Sommermonaten sowohl im Mittel aller Tage als auch an allen Samstagen festzustellen.

Die mittlere Belastung aller Tage liegt in den Wintermonaten bei 10.500 bis 12.000 Kfz/24 h und im Juni bei 13.900 bzw. im Juli bei 14.850 Kfz/24 h. Im Jahresmittel liegt die Querschnittsbelastung bei 14.000 Kfz/24 h.

An Samstagen wurden in den Wintermonaten zwischen 8.650 und 10.000 Kfz/24 h ermittelt. In den Sommermonaten steigt dieser Wert auf 14.400 bis 14.600 Kfz/24 h an.

Die Erhöhungen gegenüber den schwachen Monaten liegen somit bei knapp 1/3 gegenüber den Sommermonaten bezogen auf alle Tage und bei 50 bis 70 % bezogen auf den Samstagwert.

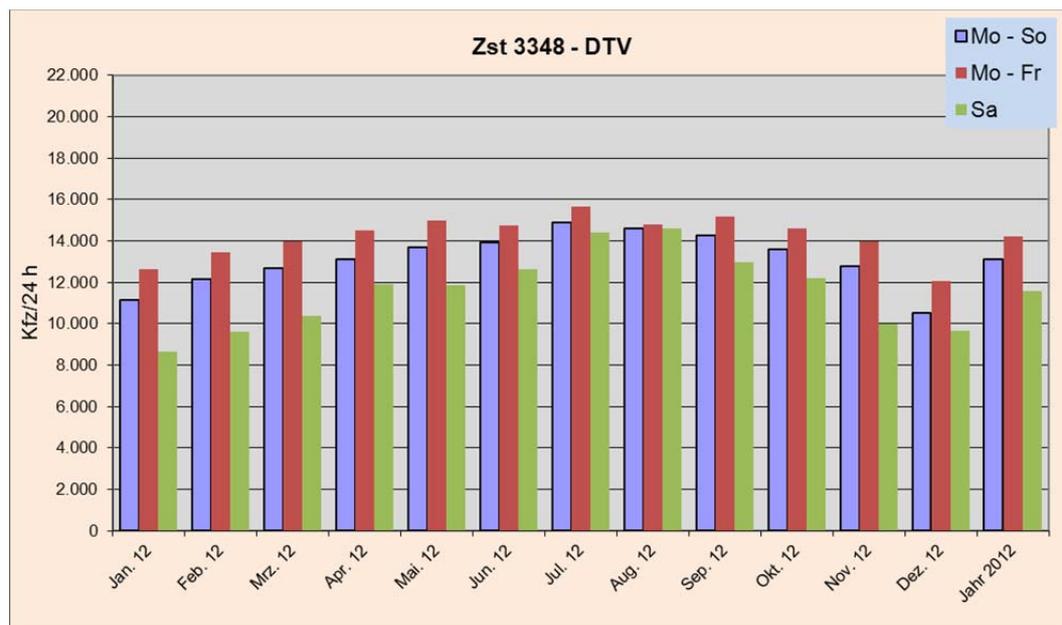


Abb. 2.5: Verkehrsmengen B 210 (Zst. 3348) im Jahr 2012

Zählstelle B 72 Georgsheil (Nord), Nr. 3346

Auf der B 72 nördlich von Georgsheil wurden im Jahr 2012 in den Wintermonaten im Mittel rd. 10.250 bis 11.000 Kfz/24 h analysiert. Die Werte steigen um rd. 30 % auf 13.500 bis 13.700 Kfz/24 h in den Sommermonaten an.

An Samstagen wird die B 72 von rd. 8.600 bis 9.700 Kfz/24 h in den Wintermonaten befahren. In den Sommermonaten steigt die Verkehrsmenge um über 50 % auf ca. 13.400 Kfz/24 h.

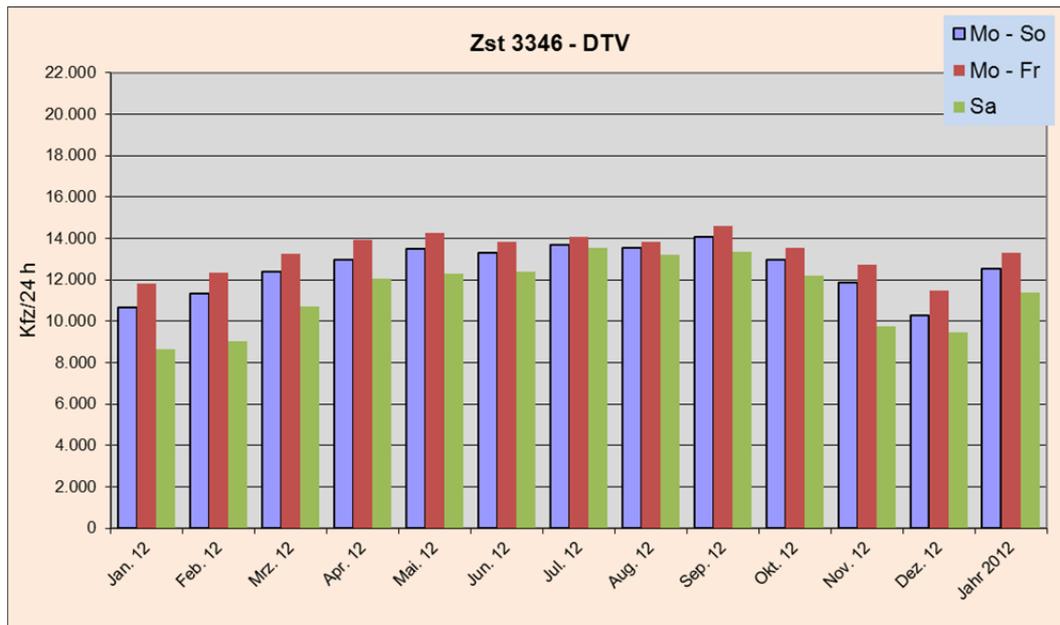


Abb. 2.6: Verkehrsmengen B 72 (Zst. 3346) im Jahr 2012

Zählstelle B 72 Aurich, Nr. 3311

Auf der B 72 südlich von Aurich ist die Schwankungsbreite bezogen auf den Mittelwert aller Tage über das Jahr etwas geringer. In den Wintermonaten liegt die Verkehrsbelastung zwischen 15.800 und 16.200 Kfz/24 h. In den Sommermonaten erhöht sich die Verkehrsmenge um 20 % bis 25 % auf 18.800 bis max. 19.400 Kfz/24 h.

Die Verkehrsbelastungen an Samstagen unterliegen ähnlichen Schwankungen. In den Wintermonaten wurden zwischen 13.200 und 14.700 Kfz/24 h erfasst. Die Sommermonate liegen zwischen 35 % und 40 % mit 17.750 bis 18.550 Kfz/24 h höher.

Die absolut höchsten Belastungen werden an Werktagen von Montag bis Freitag ermittelt. Die mittleren Belastungsangaben für diese Tage liegen nahezu konstant um 20.000 Kfz/24 h. Lediglich im Januar, Februar und Dezember wurden Verkehrsmengen unter 19.000 Kfz/24 h erfasst.

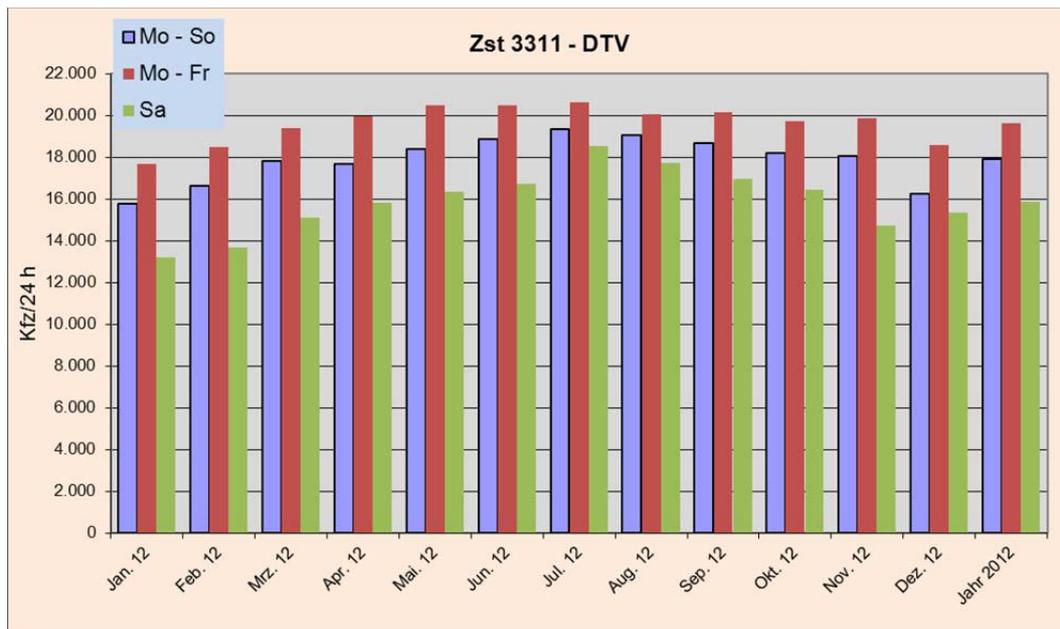


Abb. 2.7: Verkehrsmengen B 72 (Zst. 3311) im Jahr 2012

Zusammenfassung:

Aus den Abbildungen 2.5 bis 2.7 wird ersichtlich, dass die Querschnittsbelastungen in den Sommermonaten, d.h. während der Urlaubszeit, bezogen auf die mittlere Querschnittsbelastung (DTV montags bis sonntags) um rd. 1/3 höher liegt als in den schwächer belasteten Wintermonaten. Besonders deutlich wird der Unterschied, wenn ausschließlich die Samstage betrachtet werden, da der Wert im Juli teilweise um 70 % über dem des Januars liegt. Die hohen Samstagswerte werden vor allem durch den Urlaubsverkehr hervorgerufen.

Analysebelastung 2012

Basierend auf den vorhandenen Querschnittsbelastungen wird das Verkehrsmodell geeicht. Die Ergebnisse der Analysebelegung (Bezugsjahr 2012) sind in den Abbildungen 2.8 bis 2.10 für unterschiedliche Ausschnitte dargestellt. Den Abbildungen sind sowohl die Gesamtverkehrsmengen in der Dimension Kfz/24 h als auch die Lkw-Mengen (> 3,5 t) in der Dimension Lkw/24 h zu entnehmen.

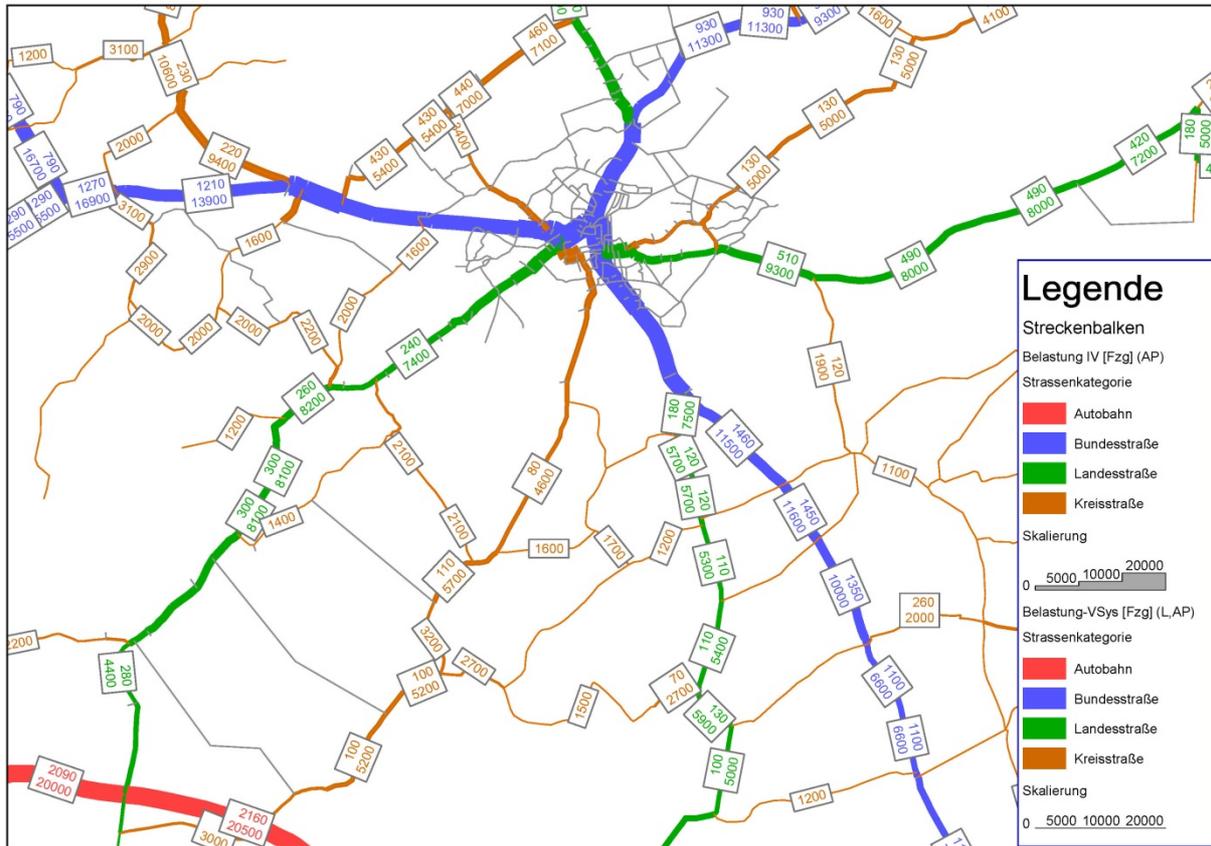


Abb. 2.8: Verkehrsmengen Analyse 2012 [Kfz/24 h]

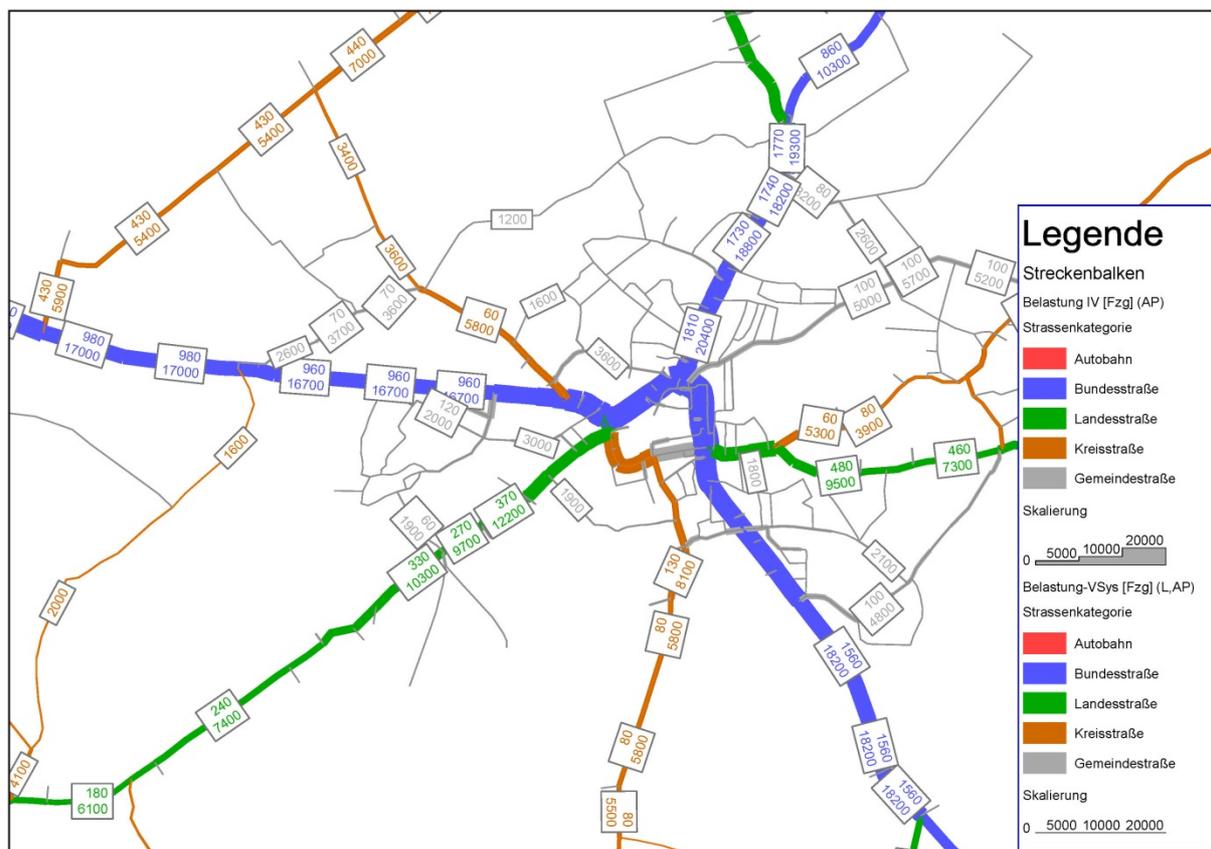


Abb. 2.9: Verkehrsmengen Analyse 2012 – Ausschnitt Aurich [Kfz/24 h]

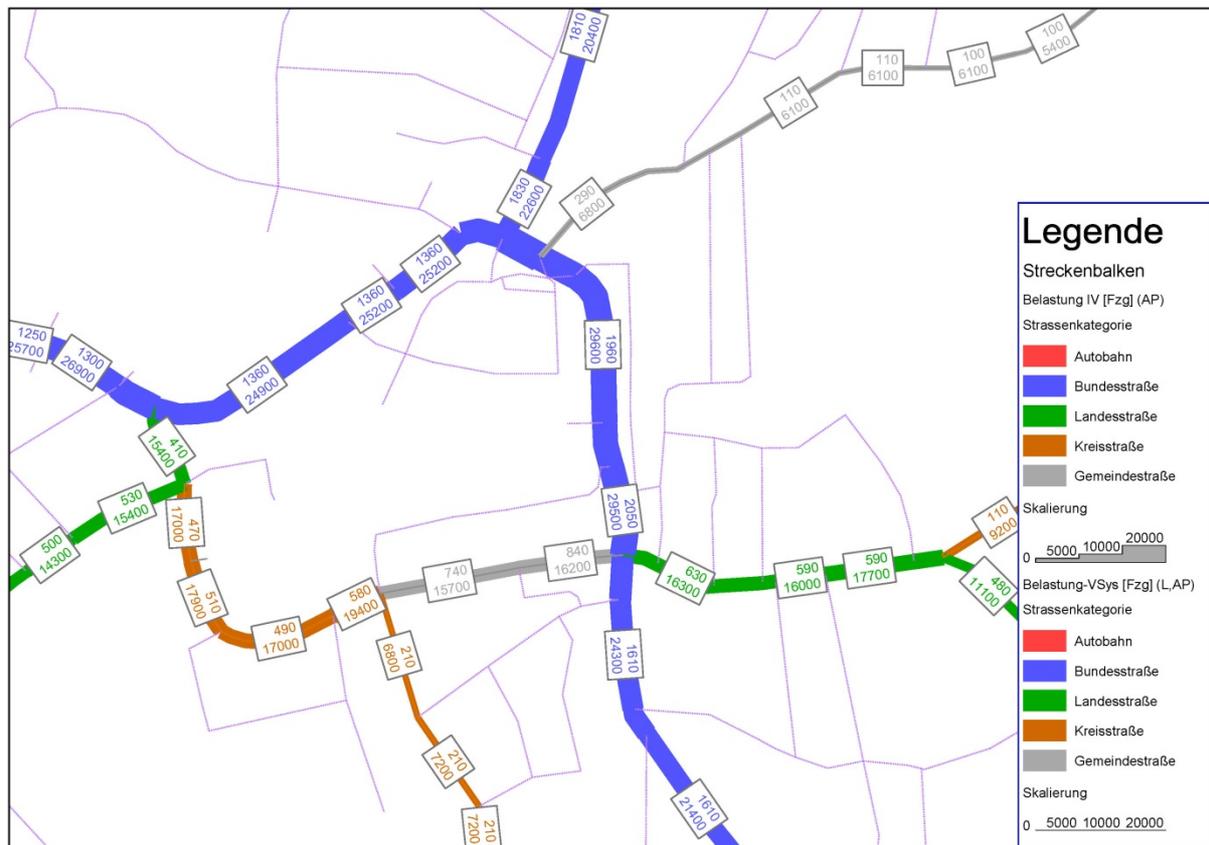


Abb. 2.10: Verkehrsmengen Analyse 2012 – Ausschnitt Kernstadt Aurich [Kfz/24 h]

Erkenntnisse:

- Hohe Verkehrsmengen auf den auf Aurich zulaufenden Bundesstraßen:
 - B 72 / B 210 westlich der K 141 über 22.200 Kfz/24 h
 - B 210 südlich der L 1 über 21.300 Kfz/24 h
 - B 72 südlich Schirum knapp 20.000 Kfz/24 h
- Sehr hohe Lkw-Verkehrsmengen:
 - B 72 / B 210 westlich der K 141 über 1.350 Lkw/24 h
 - B 210 südlich der L 1 über 1.500 Lkw/24 h
 - B 72 südlich Schirum knapp 1.500 Lkw/24 h
- Stark frequentierte Gewerbegebiete im Norden und Süden der Kernstadt von Aurich mit einem hohen Pkw- und Lkw-Verkehrsaufkommen.
- Hoher Ausbaustandard (Vierstreifigkeit, Abbiegefahrstreifen) der Verkehrsanlagen im Innenstadtring von Aurich.
- Verlängerte Wartezeiten für den Kfz-Verkehr, aber auch für die querenden Fußgänger und Radfahrer in den verkehrlichen Spitzenstunden.
- In den Sommermonaten tritt ein verstärktes Verkehrsaufkommen durch Urlauberverkehr auf, was an Hauptan- und Abreisetagen in die / aus der Urlaubsregion bzw. zu / von den Inseln zu Verkehrsspitzen führen kann.

2.3 Ergebnisse der Verkehrsbefragung

Die Befragung der Verkehrsteilnehmer wurde an allen auf die Kernstadt von Aurich zulau- fenden Straßen jeweils in eine Fahrtrichtung durchgeführt. An den Befragungszählstellen wurden die Verkehrsteilnehmer unter anderem nach dem Herkunfts- und Zielort befragt und bei der Nennung „Aurich“ nach Straßennamen, öffentlichen Einrichtungen, etc. nachgefragt, so dass eine sehr genaue Zuordnung der Verkehre möglich ist.

Die Ergebnisse der Befragungen werden im Anhang B zählstellenbezogen unter Berücksich- tigung folgender Aspekte zusammengestellt:

- Darstellung der Befragungsstelle,
- Richtungsbelastung in Kfz/24 h,
- die wichtigsten Quellen und Ziele als Absolutwerte,
- eine grafische Auswertung der Quellen und Ziele,
- die Aufteilung der Verkehrsarten (Binnenverkehr, Quellverkehr, Zielverkehr und Durch- gangsverkehr).

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung der Stadt Aurich wird bei der Auswertung der Her- kunfts- (Quellen) und Zielorte der Fahrten das Stadtgebiet in einen inneren Bereich, der im Süden und Westen von der geplanten Ortsumgehung umschlossen wird, und einen äußeren Bereich unterteilt.

Die Ortsumfahrung von Aurich soll im Norden an der B 210 beginnen und westlich von Ex- tum an der Kernstadt vorbei bis zur B 72 geführt werden. Aufgrund dieser Führung sind in- nerörtliche Verkehrsbeziehungen von Aurich – z.B. von Plaggenburg nach Schirum – ebenso auf die Ortsumgehung zu verlagern wie Verkehre von Plaggenburg nach Haxtum oder regio- nale Verkehre, z.B. von Leer nach Westerholt. Daher werden die Verkehrsarten (Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr) nicht für die Gesamtstadt, sondern bezogen auf das Kernstadtgebiet von Aurich – den sogenannten Bezugsraum (vgl. Abbildung 2.11) – ausge- wertet. Bei der Auswertung der Befragung wurden die regionalen bzw. überregionalen Fahr- ten differenziert zwischen dem sog. Nahbereich (Radius ca. 50 km um Aurich herum) und dem Fernbereich.

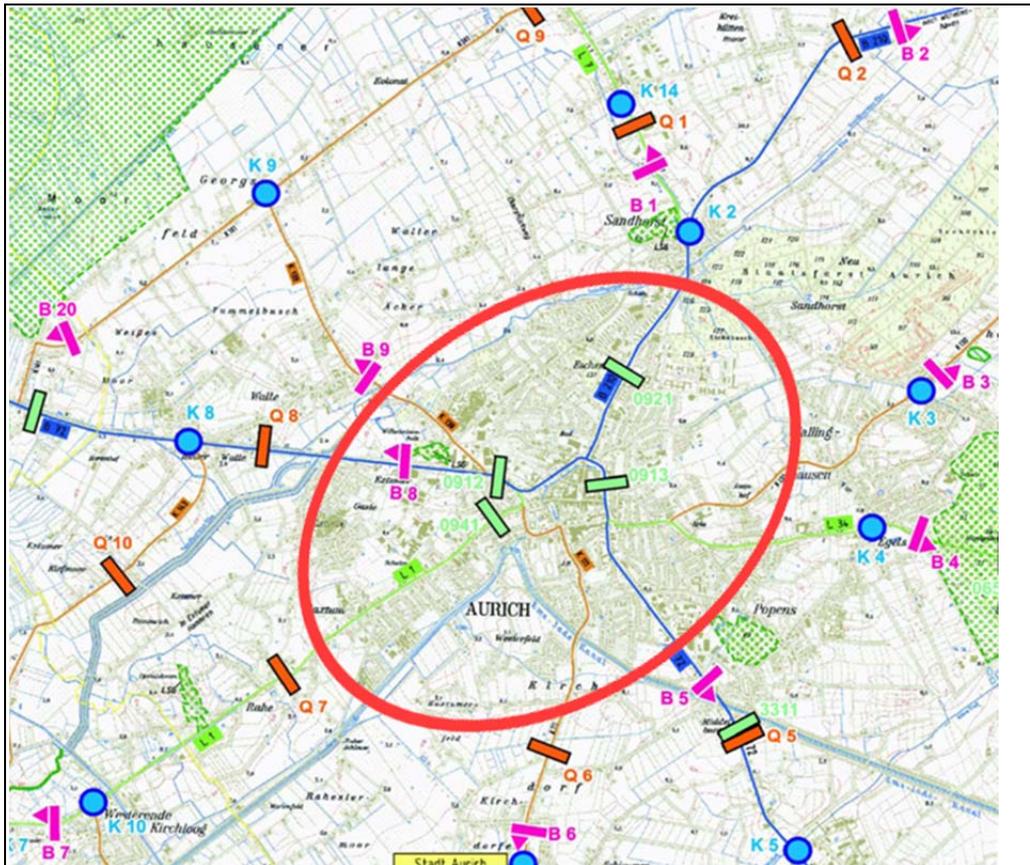


Abb. 2.11: Bezugsraum der Verkehrsarten – Kernstadtgebiet von Aurich

Rund 75 % aller erfassten Fahrten beginnen in der Stadt Aurich, wobei knapp 45 % aus dem Bezugsraum (Kernstadtgebiet) kommen. Der überwiegende Anteil verbleibt mit 60 % im Nahbereich. Weitere 22 % nennen Ziele, die dem Fernbereich zuzuordnen sind.

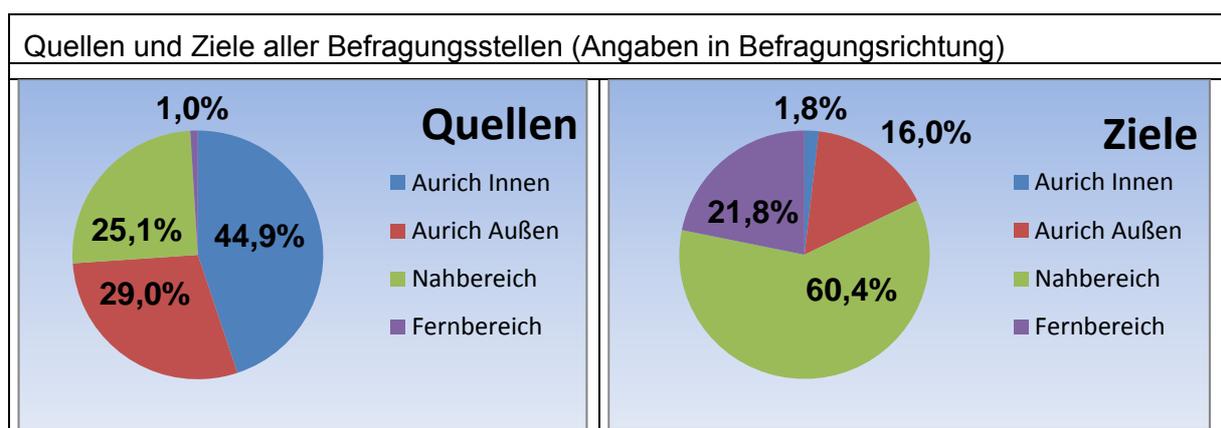


Abb. 2.12: Anteil der Quellen und Ziele – (Analyse 2012)

Die prozentuale Zuordnung der Quell- und Zielverkehrsfahrten je Befragungszählstelle kann der Abbildung 2.13 entnommen werden.

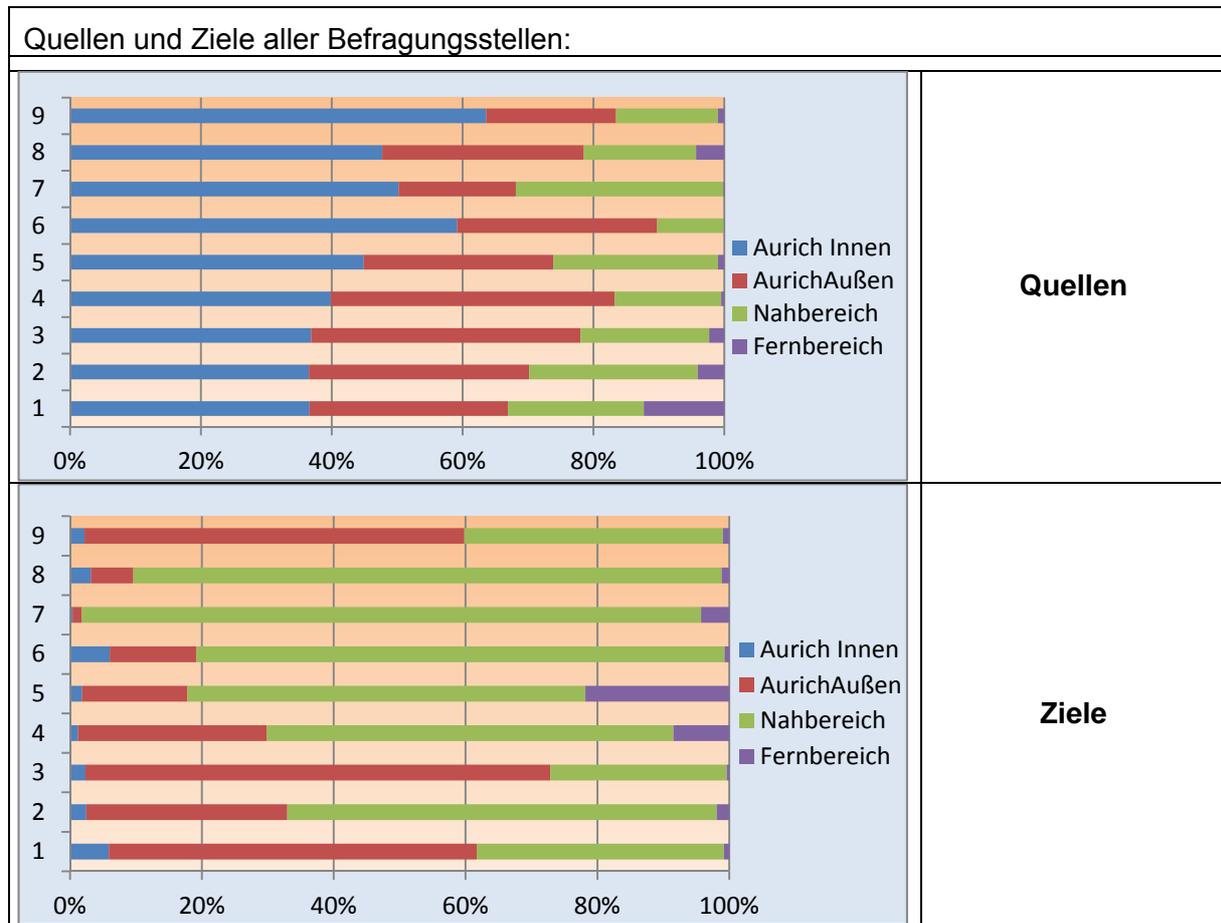


Abb. 2.13: Anteil Quellen und Ziele je Befragungszählstelle

Bei den Verkehrsarten wird unterschieden:

Binnenverkehr (BV):	Fahrten, die ihren Start- und Endpunkt innerhalb der Kernstadt Aurich (Bezugsraum) haben
Quellverkehr (QV):	Fahrten, die ihren Startpunkt im und ihren Zielpunkt außerhalb der Kernstadt Aurich (Bezugsraum) haben
Zielverkehr (ZV):	Fahrten, die ihren Startpunkt außerhalb und ihren Zielpunkt in der Kernstadt Aurich (Bezugsraum) haben
Durchgangsverkehr DV):	Fahrten, die ihren Start- und Zielpunkt außerhalb der Kernstadt Aurich (Bezugsraum) haben

Bezogen auf die Kernstadt von Aurich (Bezugsraum) wurden 27 % im Durchgangsverkehr und 63 % im Ziel-/Quellverkehr analysiert (vgl. Abbildung 2.19)

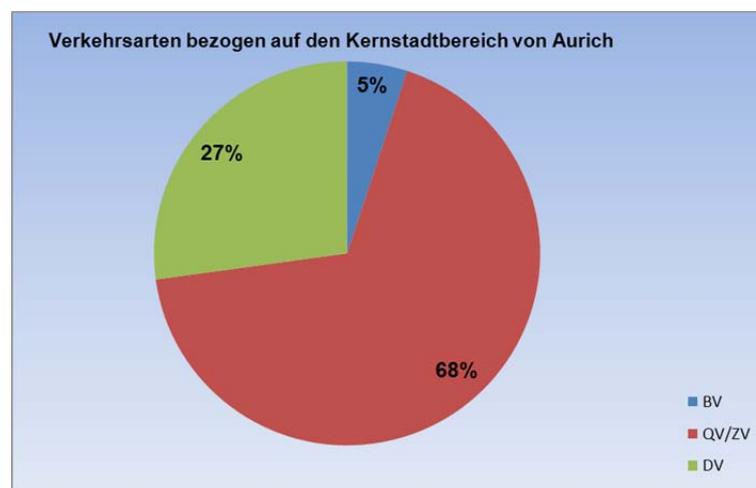
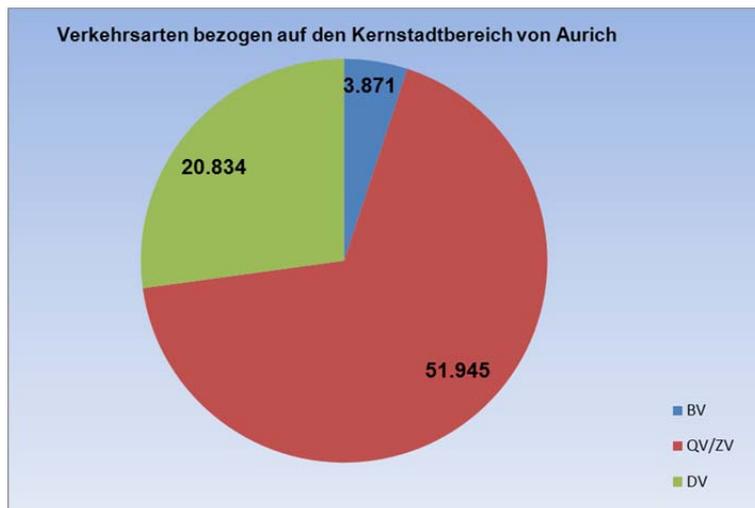


Abb. 2.14: Verkehrsarten bezogen auf das Kernstadtgebiet von Aurich (Bezugsraum)

Erkenntnisse:

- Eine Ortsumfahrung stellt für rund die Hälfte aller erfassten Fahrten eine günstigere Route dar als die vorhandene Ortsdurchfahrt.
- Knapp 45 % aller Fahrten, die an den Befragungsstellen erfasst wurden, beginnen im inneren Bereich der Stadt Aurich und würden eine Ortsumgehung nur bedingt nutzen.
- Wird der Gesamtverkehr auf das Kernstadtgebiet von Aurich (Bezugsraum) ausgewertet, ergibt sich folgendes Bild
 - Binnenverkehr 5 %
 - Quell- / Zielverkehr 68 %
 - Durchgangsverkehr 27 %.

3. Prognoseannahmen

3.1 Überregionale Prognosen

Als Prognosehorizont wird bei Straßenbaumaßnahmen das Jahr 2025 gewählt. Im Rahmen der strukturellen Entwicklung werden die geplanten Wohngebiets- und gewerblichen Entwicklungsflächen berücksichtigt, die von der Stadt Aurich genannt wurden. Zur Einschätzung der Angaben wurden vorliegenden Daten des Bestandes und überregionale Prognosen ausgewertet.

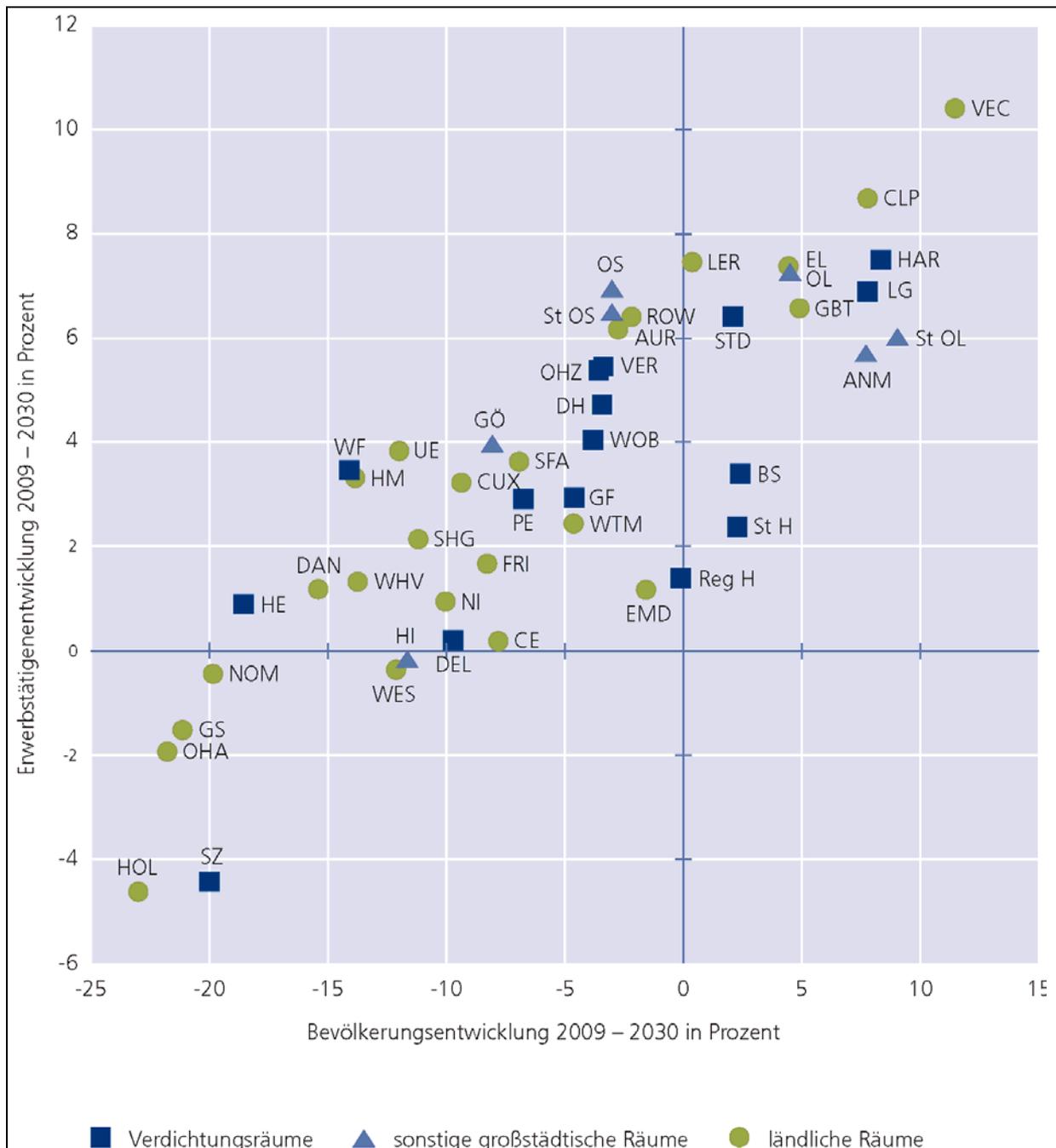


Abb. 3.1: Erwerbstätigen- und Bevölkerungsentwicklung

Datenbasis: N-Bank-Erwerbstätigenprojektion des NIW 2009-2030, Berechnungsstand 12/2010, N-Bank-Bevölkerungsprognose des NIW: Variante II B (mittlere Variante), Berechnungsstand 11/2010

Die Prognose 2030 der NBank mit Berechnungsstand Ende 2010 weist für den Landkreis Aurich gegenüber dem Bezugsjahr 2009 eine Zunahme der Erwerbstätigen um über 6 % auf. Bei der Bevölkerungsentwicklung prognostiziert die NBank für den Landkreis einen geringen Rückgang.

Anhand der Entwicklungen sowohl der Bevölkerung als auch der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt Aurich lässt sich diese Prognose nachvollziehen.

Aus der Abbildung 3.2 ist die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Aurich zu entnehmen. In den 90er Jahren war ein Bevölkerungswachstum um ca. 4.000 Einwohner vorhanden. Demgegenüber bleibt die Einwohnerzahl seit dem Jahr 2000 mit gut 40.000 Einwohnern nahezu konstant.

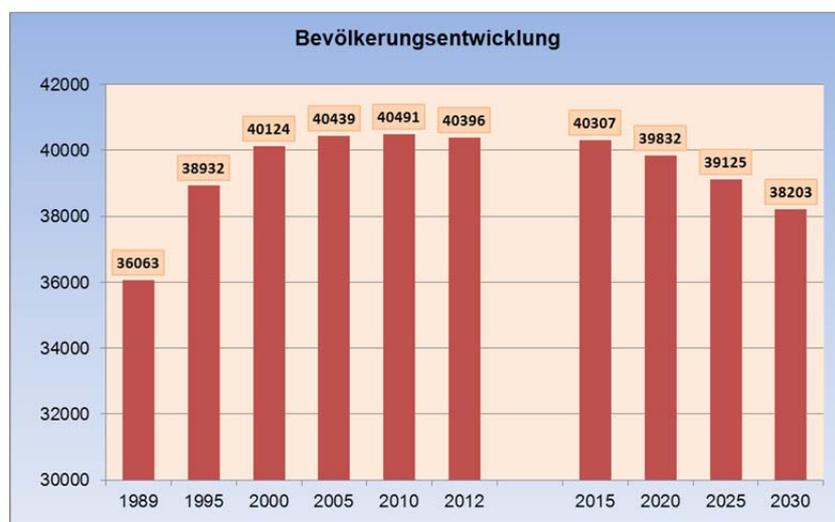


Abb. 3.2: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Aurich

In der Abbildung 3.3 wird die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Jahre 1990 bis 2012 in der Stadt Aurich dargestellt. In den Jahren von 2000 bis 2005 lag die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten bei ca. 14.500. Seit dem Jahr 2005 ist eine kontinuierliche Steigerung ersichtlich. Im Jahr 2012 liegt die Anzahl bei 18.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, was gegenüber dem Jahr 2005 eine Zunahme um über 4.100 (= 29 %) entspricht.

Im Jahr 2012 wurden 7.447 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Aurich wohnen (Binnenpendler), und weitere 10.891 Einpendler registriert (vgl. Abbildung 3.4).



Abb. 3.3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in der Stadt Aurich

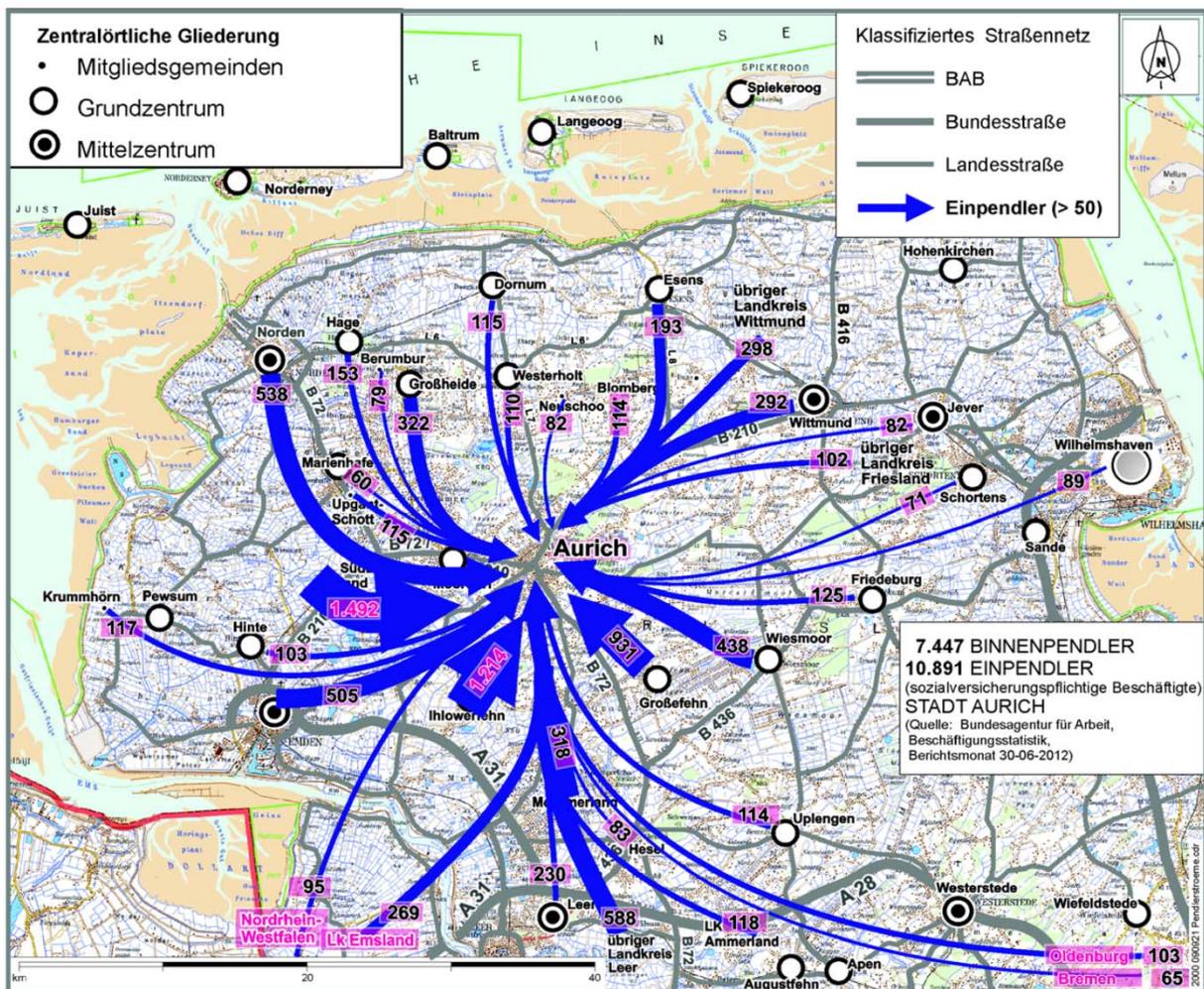


Abb. 3.4: Einpendler Stadt Aurich (Stand 30.06.2012)

Die stärksten Einpendlerströme kommen aus den Gemeinden Südbrookmerland (1.492 Einpendler), Ihlow (1.214 Einpendler) und Großfehn (931 Einpendler).

Aus der Abbildung 3.5 ist zu erkennen, dass 5.443 Arbeitnehmer aus Aurich auspendeln. Das Hauptziel ist die Stadt Emden mit 1.181 Auspendlern.

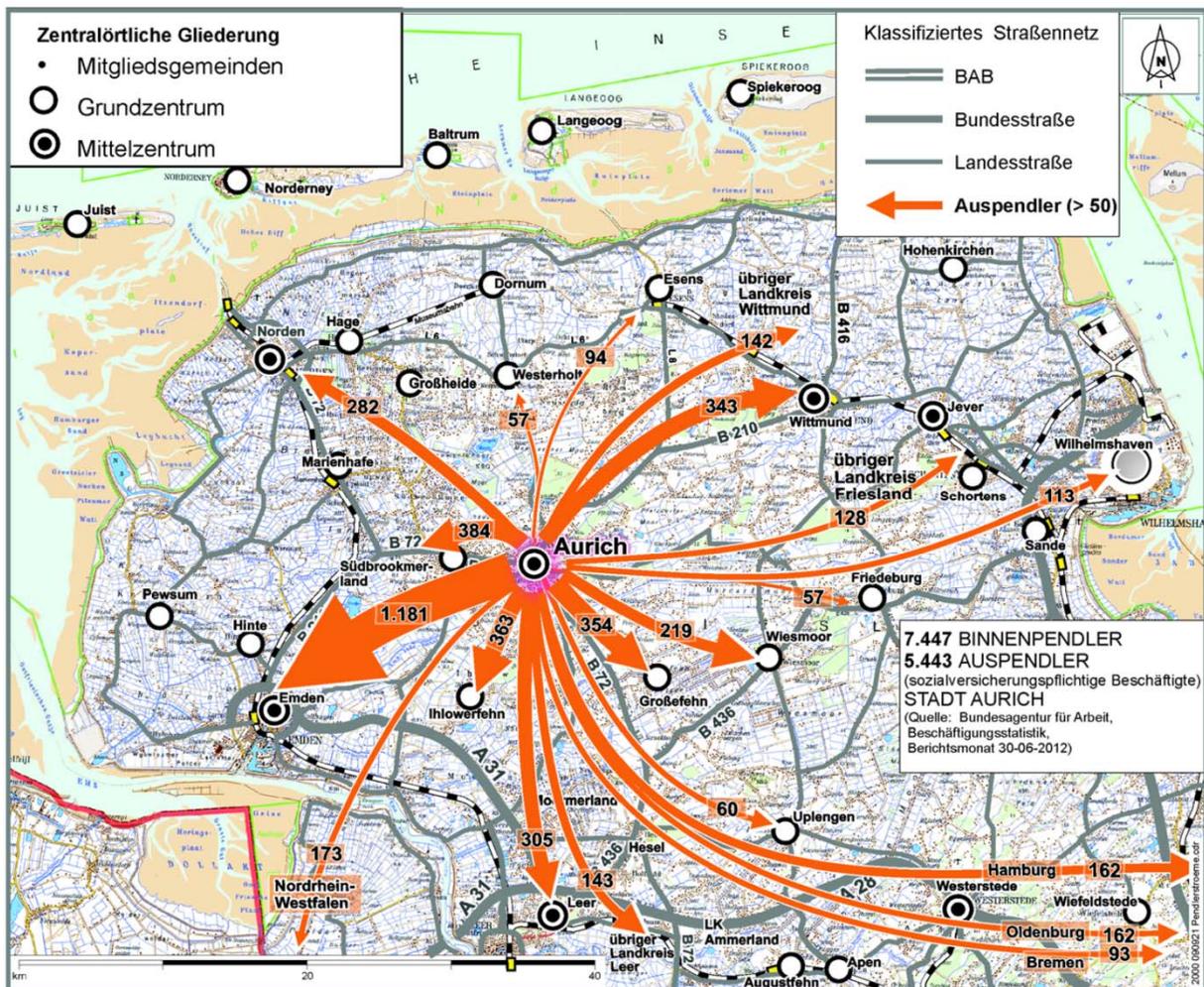


Abb. 3.5: Auspendler Stadt Aurich (Stand 30.06.2012)

3.2 Strukturelle Entwicklungen in der Stadt Aurich

Im Rahmen der strukturellen Entwicklung der Stadt Aurich werden im Wesentlichen die Angaben der Stadt bzgl. der Wohnbau- und die Gewerbegebieteentwicklung betrachtet.

Für die Einzelflächen wird mit anerkannten Berechnungsverfahren – unter Berücksichtigung der zu erwartenden Einwohnerzahl für die Wohngebiete und der Arbeitsplatzzahlen für die Gewerbegebiete – das jeweilige Verkehrsaufkommen berechnet.

	Lage	Bezeichnung	Arbeitsplätze
G 1	Norden	Industriegebiet Nord	3.800
G 2	Süden	Gewerbegebiet Schirum	1.200

Tab. 3.1: Zusammenstellung der Gewerbeentwicklung bis zum Jahr 2025

Einzelhandelsentwicklung

Darüber hinaus wird eine Verkaufsflächenerweiterung zur Kaufkraftbindung in der Stadt Aurich betrieben. Hierzu sind vier Einzelflächen (vgl. Abbildung 3.6) in die Berechnung eingeflossen, woraus ein Verkehrsaufkommen von 12.000 Kfz/24 h induziert wird.

Energie-Erlebnis-Zentrum

Im Norden der Kernstadt wird das Energie-Erlebnis-Zentrum mit dem Besucheraufkommen von 1.000 Kfz/ 24 h für einen Werktag in den Prognoseberechnungen berücksichtigt.

Neu-Verkehrsaufkommen

Bei der sektoralen Betrachtung der Nutzungsentwicklungen ergibt sich ein zusätzliches Gesamtverkehrsaufkommen von 43.000 Kfz/ 24 h als Summe beider Richtungen.

Wohnen:	20.000 Kfz/ 24 h
GE-Gebiete:	12.000 Kfz/ 24 h
Einzelhandel:	10.000 Kfz/ 24 h
Energie-Erlebnis-Zentrum:	1.000 Kfz/ 24 h

Im Straßennetz wird jedoch nicht das Gesamtverkehrsaufkommen auftreten, da z.B. ein Teil des einwohnerbezogenen Verkehrs aus den neuen Wohngebieten zu den neuen Arbeitsplätzen in den Gewerbegebieten bzw. zu den neuen Einzelhandelseinrichtungen fahren wird. Werden diese Effekte berücksichtigt, reduziert sich das Gesamtverkehrsaufkommen um 8.000 Kfz/24 h auf 35.000 Kfz/ 24 h als Summe beider Richtungen.

3.3 Allgemeine Verkehrszunahme

Grundsätzlich ist neben den durch das Gewerbegebiet neu induzierten Verkehren auch eine allgemeine Verkehrszunahme zu berücksichtigen. Die Ermittlung des im Prognosejahr 2025 zu erwartenden Motorisierungsgrades basiert u.a. auf der Shell-Prognose¹ aus dem Jahr 2009. Die Wirtschaftsanalysen der Shell Deutschland Oil GmbH mit ihren Abschätzungen

¹ Shell Pkw-Szenarien bis 2030: Fakts, Trends und Handlungsoptionen für eine nachhaltige Automobilität - 25. Ausgabe, Hamburg 2009

der Verkehrsentwicklung bis 2030 beziehen sich auf das Gebiet der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Für die Bundesrepublik Deutschland ergeben sich die in der Tabelle 3.2 dargestellten Faktoren für die Veränderung der Jahresfahrleistung.

Bezugsjahr	2007	2025	2030
Bevölkerung	82.200.000	ca. 80.500.000	78.500.000
Pkw-Bestand	47.000.000	ca. 49.000.000	49.500.000
Fahrleistung/Pkw	12.500	ca.11.900	11.900
Gesamtfahrleistung in Mio km/Jahr	588.000	ca. 592.500	590.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		1,008	1,003

Quelle: Shell Pkw-Szenarien 2009 (Anmerkung: die Werte für 2025 sind nicht explizit angegeben, können aber aus den Angaben zu 2020 und 2030 abgeleitet werden)

Tab. 3.2: Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistung

Aufgrund der unter Abschnitt 3.1 bereits berücksichtigten strukturellen Entwicklungen in der Stadt Aurich wird **keine allgemeine Verkehrszunahme** angesetzt.

4. Ergebnisse der Verkehrsumlegungsrechnungen

4.1 Planungsfall P 0

Unter dem Planungsfall P 0 wird die Verkehrsmengenentwicklung ohne den Neubau der OU Aurich aber mit den überregionalen Maßnahmen (z. B. OU Jever-Schortens) berechnet.

Straße	Abschnitt	Planungsfall P 0	Veränderung gegenüber Analyse	
		Kfz/24h	Kfz/24h	%
B 72	Südlich Jadestraße	26.300	+ 8.100	+45
B 210	nördlich Am Tiergarten	26.300	+ 8.100	+45
B 210	westlich Dreekamp	20.500	+ 3.800	+23
B 210	östlich Esenser Postweg	13.000	+ 1.700	+15
L 1	Rahe	11.600	+ 2.500	+27
L 1	Riepe	10.900	+ 2.100	+24
L 34	Westlich K147	11.000	+ 1.700	+18
K 138	südlich K141	8.400	+ 2.600	+45
K 111	südlich Westerfeld	9.000	+ 3.200	+55
K 141	westlich L7	7.600	+ 500	+7
K 130	westlich Hoheberger Weg	8.900	+ 3.900	+78

Tab. 4.1: Planungsfall P 0 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse [Kfz/24 h]

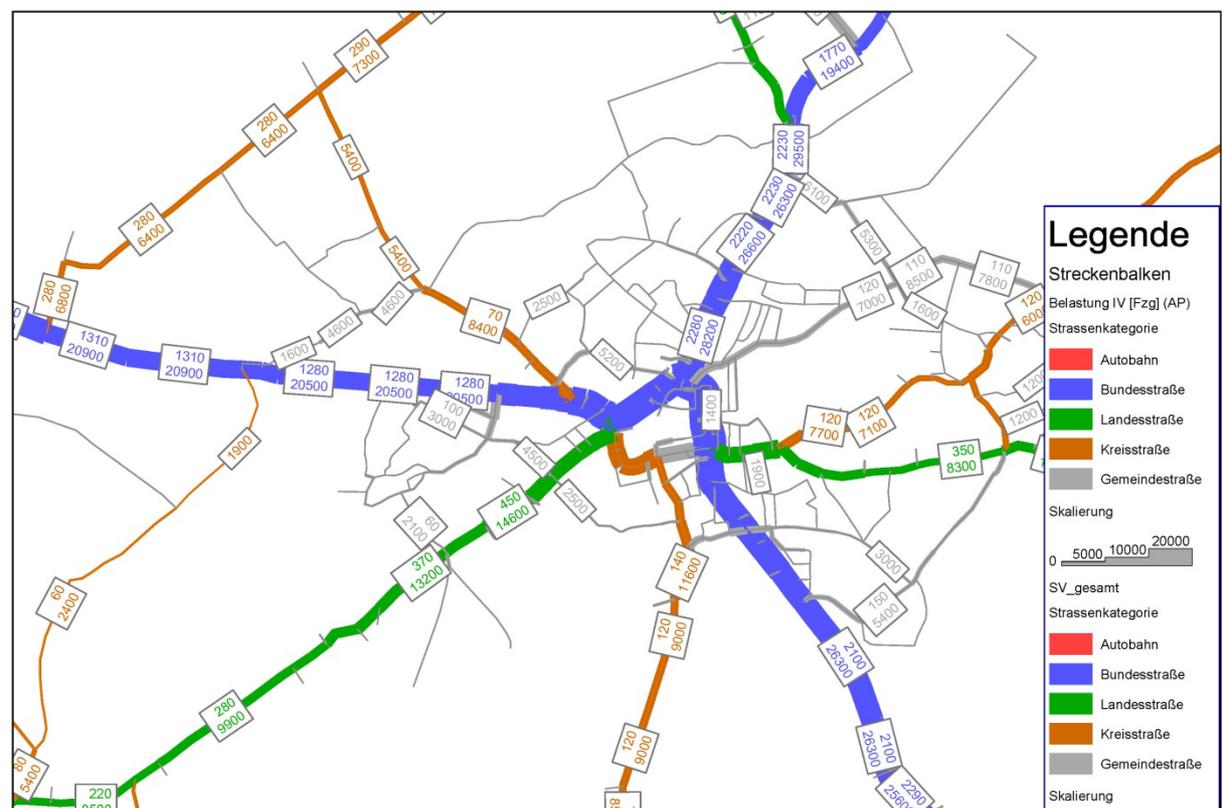


Abb. 4.1: Planungsnullfall Verkehrsmengen – Prognose 2025 - [Kfz/24 h]

4.2 Übersicht der Planfälle

Eine Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes soll durch den Neubau einer Ortsumgehung von Aurich und die Anbindung an die A 31 im Bereich der Anschlussstelle (AS) Riepe erfolgen.

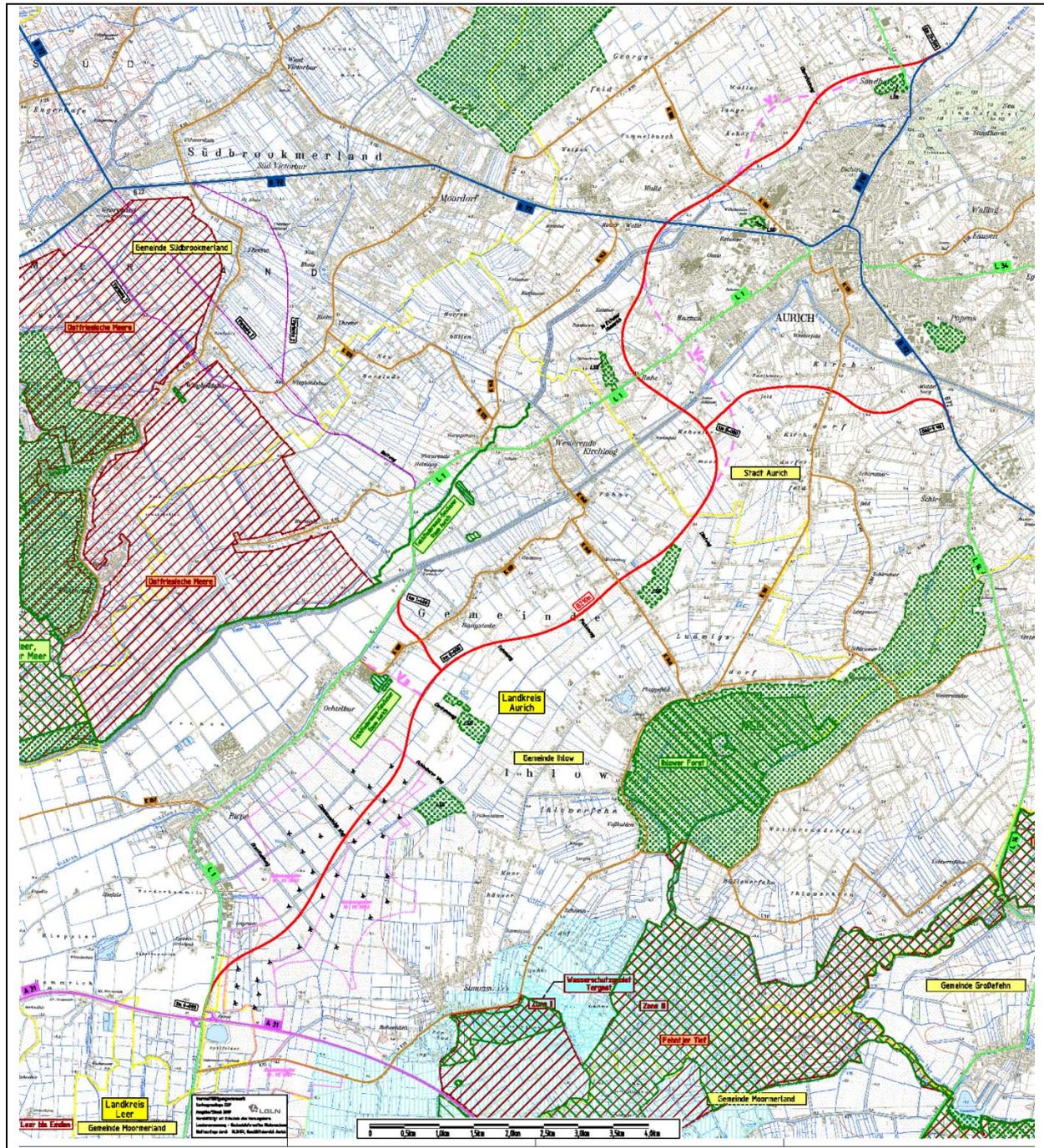


Abb. 4.2: Lage der Ortsumgehung Aurich mit Anbindung an die A 31

Die geplante Autobahnanbindung an die A 31 im Bereich von Riepe steht nicht in Konkurrenz zur B 72. Aus der Abbildung 4.3 werden die Fahrtlängen von der A 28 (AS Filsum) nach Aurich über die B 72 (Fahrtlänge 28 km) und über die geplante Autobahnanbindung (Fahrtlänge 44 km) ersichtlich. Die zusätzliche Fahrtstrecke von 16 km bedeutet trotz eines hohen Ausbaustandards der Neubauplanung einen höheren Zeitaufwand, so dass die Verlagerungen von der B 72 auf die Neubaustrecke nur in sehr geringem Umfang eintreten werden.

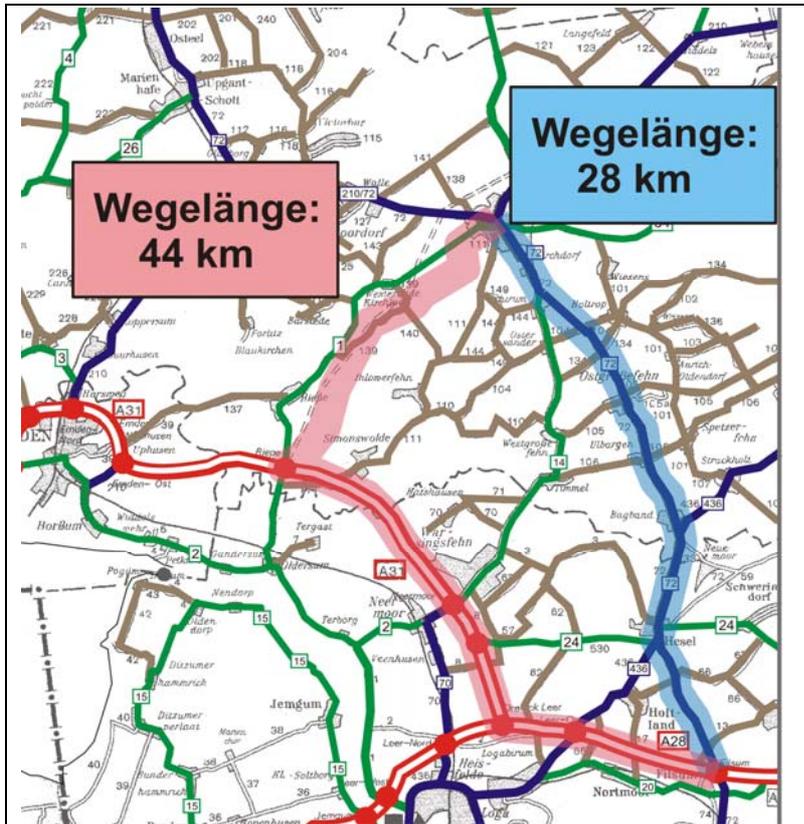


Abb. 4.3: Fahrtlängenvergleich A 28 (AS Filsum) nach Aurich

Bei den Neubaustrecken werden drei Abschnitte (A, B und C) unterschieden.

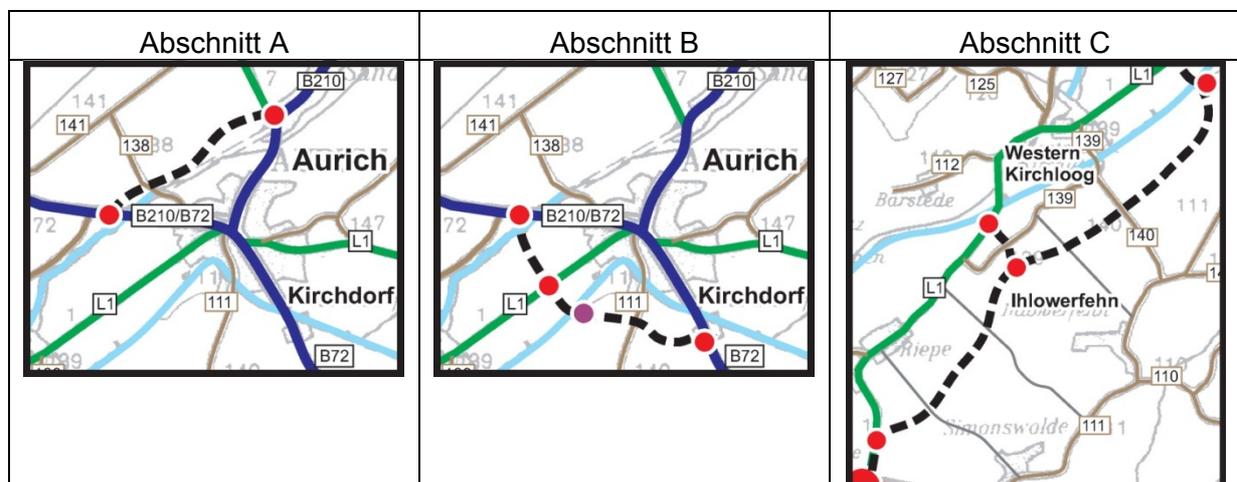


Abb. 4.4: Abschnitte A, B und C der Straßenneubaumaßnahme

Tabelle 4.2 enthält die Übersicht aller Planfälle. Dort werden die Unterschiede der Anschlusspunkte beschrieben.

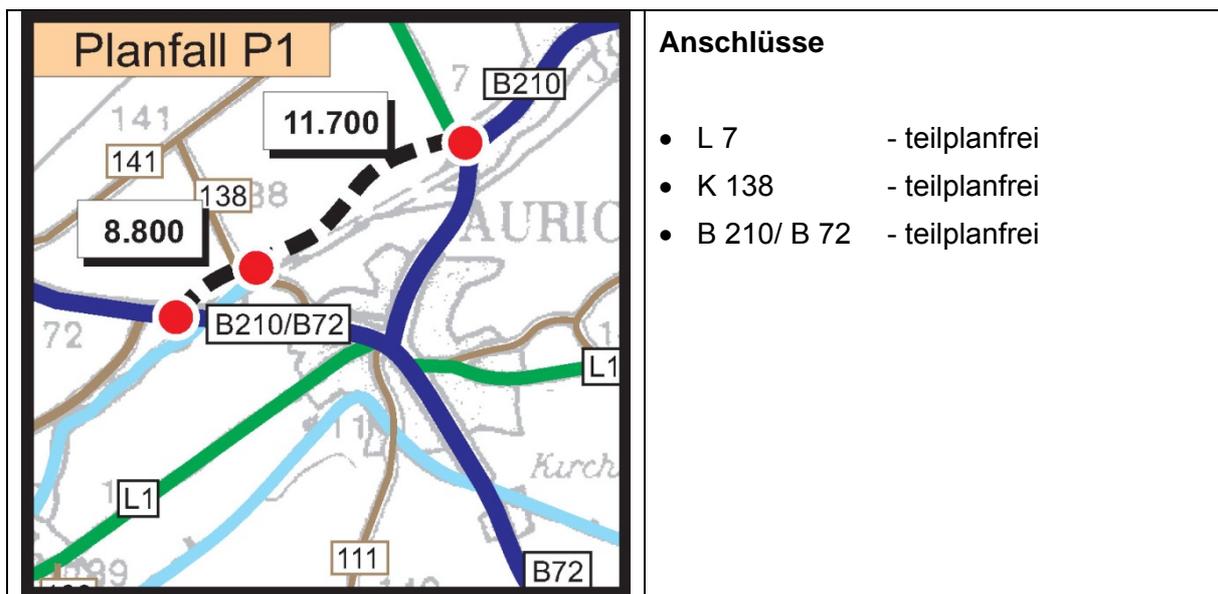
Planfall	K 138	K 111	K 140	V 3 (OU-L1)
Planfall 1	teilplanfrei	-	-	-
Planfall 2	teilplanfrei	teilplanfrei	-	-
Planfall 2.1	keine	keine	-	-
Planfall 2.2	teilplangleich	teilplangleich	-	-
Planfall 2.3	keine	teilplanfrei	-	-
Planfall 3	teilplanfrei	teilplanfrei	teilplanfrei	-
Planfall 3 n	teilplanfrei	teilplanfrei	teilplanfrei	-
Planfall 3.1	keine	keine	keine	-
Planfall 3.2	teilplanfrei	keine	keine	-
Planfall 3.3	keine	teilplanfrei	keine	-
Planfall 3.4	keine	keine	teilplanfrei	-
Planfall 3.4 n	keine	keine	teilplanfrei	-
Planfall 3.5	keine	teilplanfrei	teilplanfrei	-
Planfall 3.5 n	keine	teilplanfrei	teilplanfrei	-
Planfall 3.6	teilplangleich	teilplangleich	teilplangleich	-
Planfall 3.7	teilplanfrei	teilplanfrei	teilplanfrei	teilplanfrei
Planfall 4	teilplanfrei	teilplanfrei	teilplanfrei	

Tab. 4.2: Übersicht der Planfälle

Die Auswertung der Umlegungsergebnisse erfolgt zum einen in grafischer Form für die Ortsumgehung und zum anderen in tabellarischer Form für das nachgeordnete Straßennetz. Zu dem jeweiligen Planfall werden die Anschlussstellen und die Anschlussarten beschrieben.

Die Darstellungen der Streckenbelastungen aus dem Verkehrsmodell sind dem Anhang C zu entnehmen.

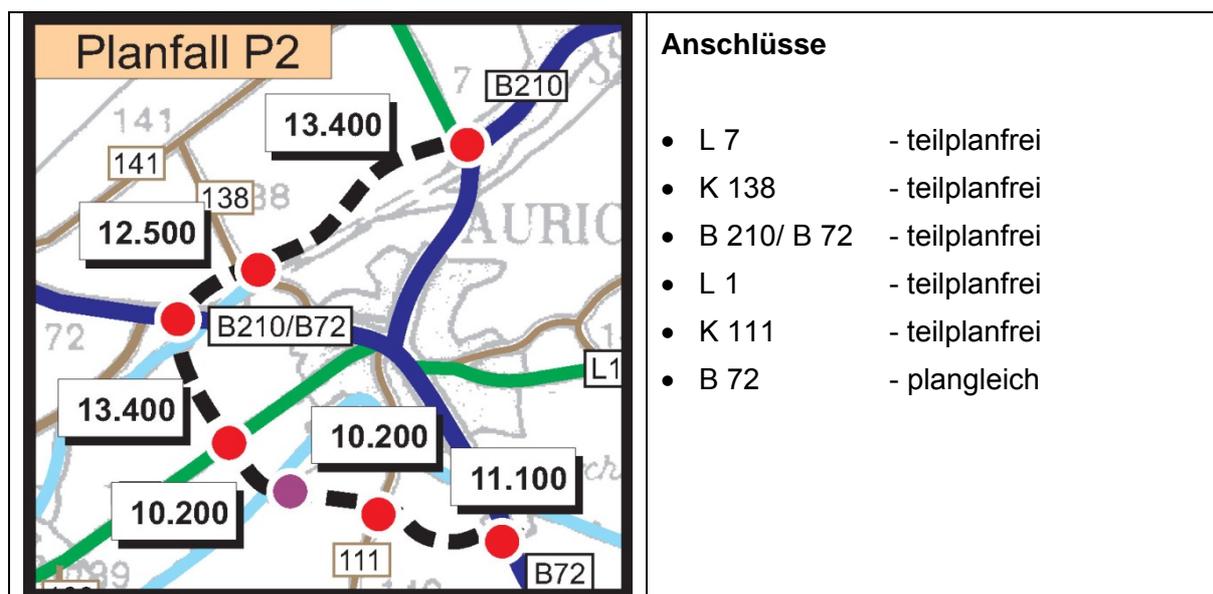
4.3 Planungsfall P 1: Abschnitt A



Abschnitt	von	Planungsfall P 1 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	25.200	7.000	-1.100
B210	nördlich Am Tiergarten	19.100	900	-7.200
B210	westlich Dreekamp	17.400	700	-3.100
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	11.300	2.200	-300
L1	Riepe	10.100	1.300	-800
L34	Westlich K147	12.300	3.000	1.300
K138	südlich K141	11.400	5.600	3.000
K111	südlich Westerfeld	7.800	2.000	-1.200
K141	westlich L7	5.600	-1.500	-2.000
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.3: Planungsfall P 1 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

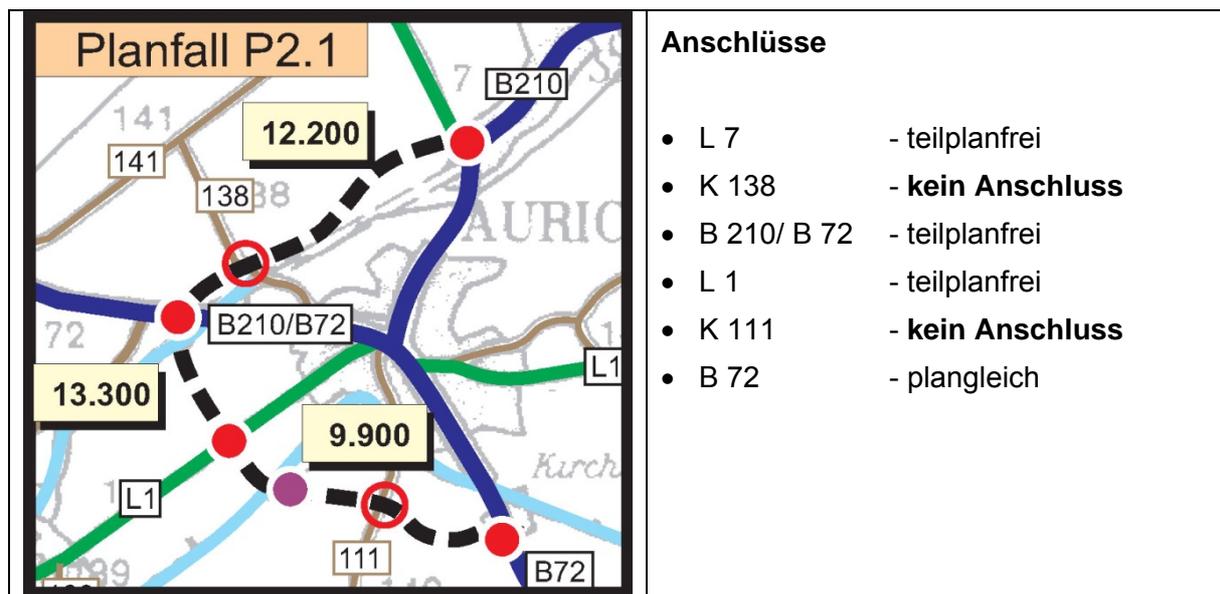
4.4 Planungsfall P 2: Abschnitt A und B



Abschnitt	von	Planungsfall P 2 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	20.000	1.800	-6.300
B210	nördlich Am Tiergarten	17.600	-600	-8.700
B210	westlich Dreekamp	15.500	-1.200	-5.000
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	7.500	-1.600	-4.100
L1	Riepe	10.800	2.000	-100
L34	Westlich K147	11.400	2.100	400
K138	südlich K141	11.000	5.200	2.600
K111	südlich Westerfeld	7.500	1.700	-1.500
K141	westlich L7	5.800	-1.300	-1.800
K130	westlich Hoheberger Weg	8.900	3.900	0

Tab. 4.4: Planungsfall P 2 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

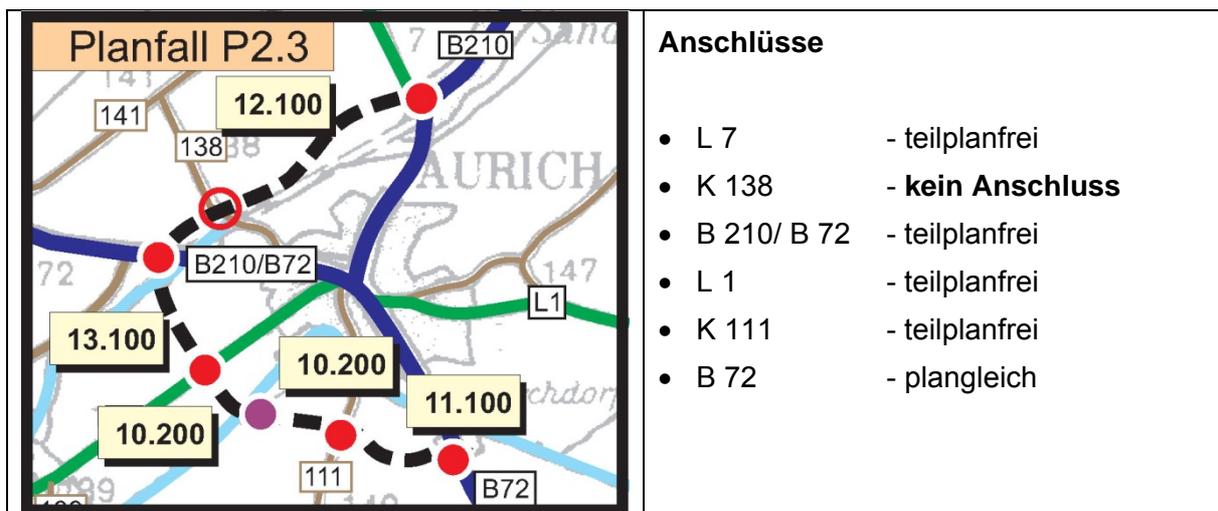
4.5 Planungsfall P 2.1: Abschnitt A und B



Abschnitt	von	Planungsfall P 2.1 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	20.400	2.200	-5.900
B210	nördlich Am Tiergarten	18.900	700	-7.400
B210	westlich Dreekamp	16.000	-700	-4.500
B210	östlich Esenser Postweg	13.600	2.300	600
L1	Rahe	7.800	-1.300	-3.800
L1	Riepe	10.800	2.000	-100
L34	Westlich K147	11.500	2.200	500
K138	südlich K141	8.600	2.800	200
K111	südlich Westerfeld	6.800	1.000	-2.200
K141	westlich L7	5.500	-1.600	-2.100
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.5: Planungsfall P 2.1 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

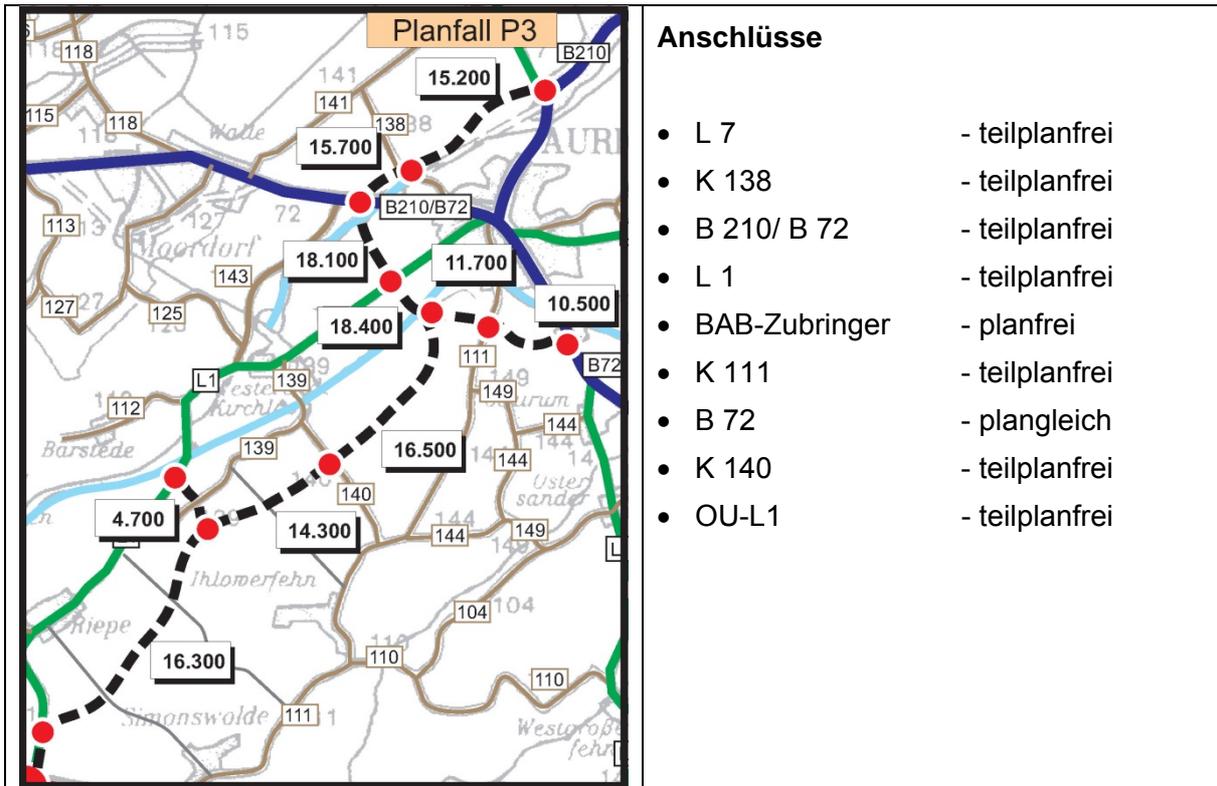
4.7 Planungsfall P 2.3: Abschnitt A und B



Abschnitt	von	Planungsfall P 2.3 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	20.000	1.800	-6.300
B210	nördlich Am Tiergarten	19.000	800	-7.300
B210	westlich Dreekamp	15.800	-900	-4.700
B210	östlich Esenser Postweg	13.600	2.300	600
L1	Rahe	7.700	-1.400	-3.900
L1	Riepe	10.800	2.000	-100
L34	Westlich K147	11.400	2.100	400
K138	südlich K141	8.600	2.800	200
K111	südlich Westerfeld	7.600	1.800	-1.400
K141	westlich L7	5.500	-1.600	-2.100
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.7: Planungsfall P 2.3 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

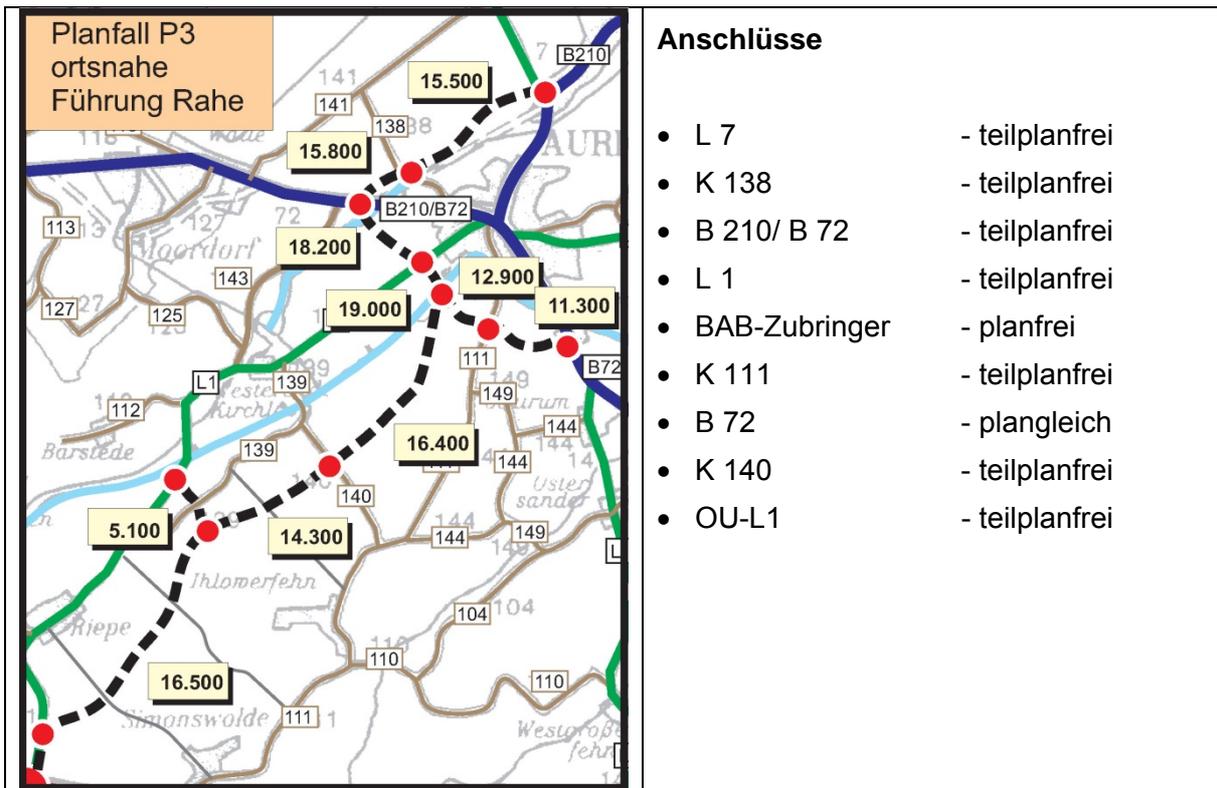
4.8 Planungsfall P 3: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.700	1.500	-6.600
B210	nördlich Am Tiergarten	16.400	-1.800	-9.900
B210	westlich Dreekamp	14.500	-2.200	-6.000
B210	östlich Esenser Postweg	13.800	2.500	800
L1	Rahe	7.400	-1.700	-4.200
L1	Riepe	5.300	-3.500	-5.600
L34	Westlich K147	10.800	1.500	-200
K138	südlich K141	10.800	5.000	2.400
K111	südlich Westerfeld	7.500	1.700	-1.500
K141	westlich L7	5.700	-1.400	-1.900
K130	westlich Hoheberger Weg	8.900	3.900	0

Tab. 4.8: Planungsfall P 3 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

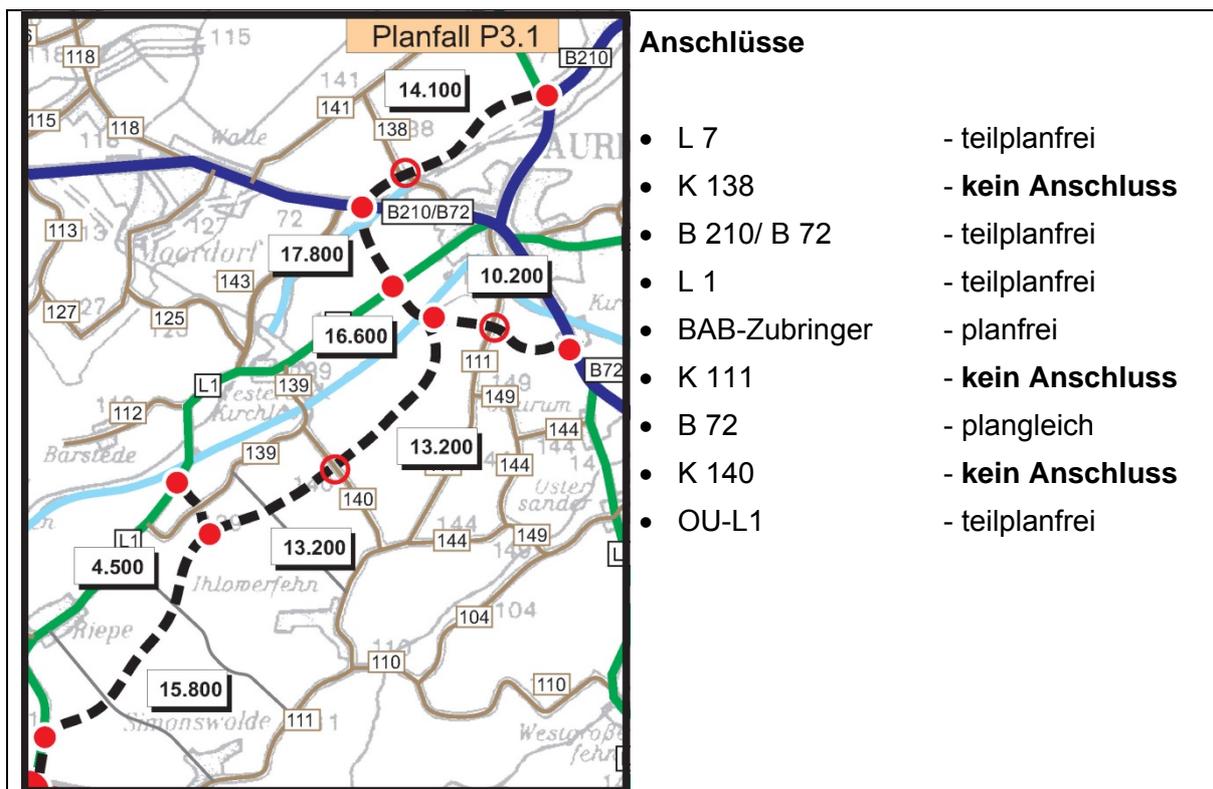
4.9 Planungsfall P 3 ortsnahe: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3n	Veränderung gegenüber	
			Analyse	P 0
		Kfz/24h	Kfz/24h	Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.200	1.000	-7.100
B210	nördlich Am Tiergarten	15.900	-2.300	-10.400
B210	westlich Dreekamp	13.200	-3.500	-7.300
B210	östlich Esenser Postweg	13.800	2.500	800
L1	Rahe	10.000	900	-1.600
L1	Riepe	5.100	-3.700	-5.800
L34	Westlich K147	10.600	1.300	-400
K138	südlich K141	10.500	4.700	2.100
K111	südlich Westerfeld	7.300	1.500	-1.700
K141	westlich L7	5.800	-1.300	-1.800
K130	westlich Hoheberger Weg	8.900	3.900	0

Tab. 4.9 Planungsfall P 3n – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

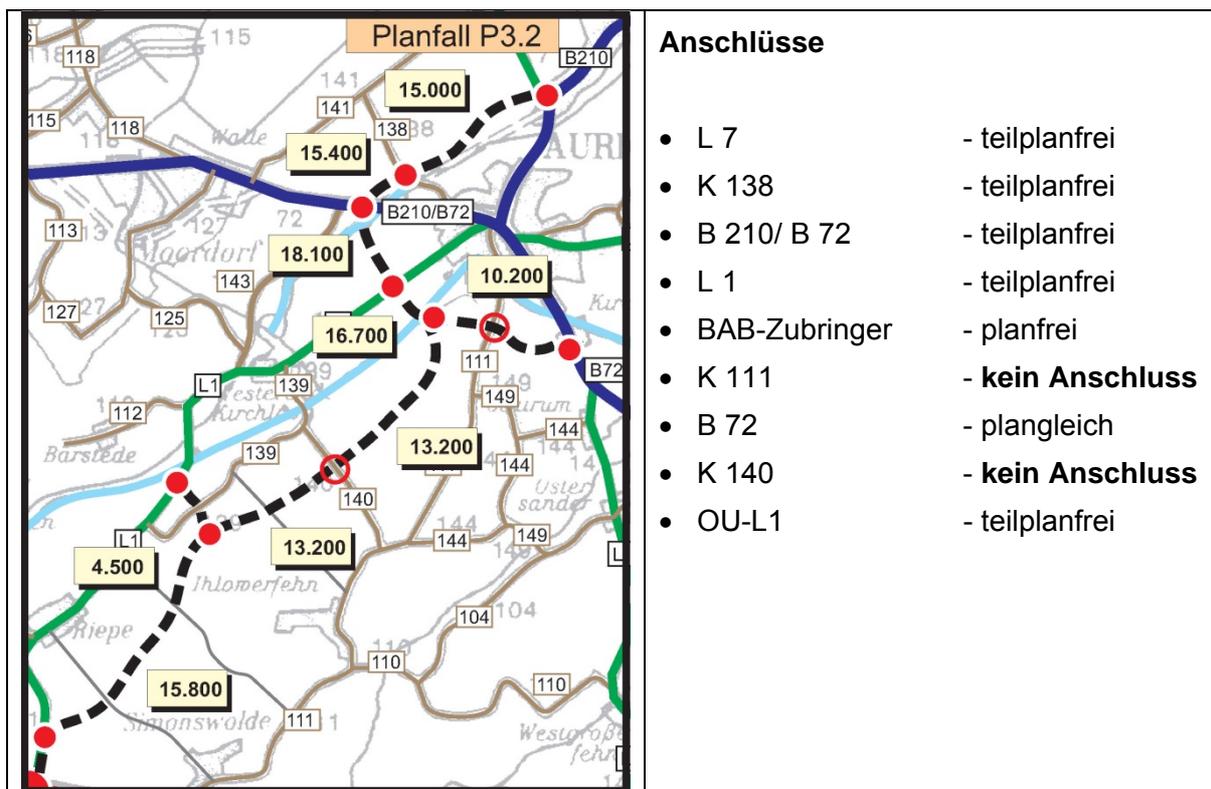
4.10 Planungsfall P 3.1: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3.1 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	20.300	2.100	-6.000
B210	nördlich Am Tiergarten	17.700	-500	-8.600
B210	westlich Dreekamp	16.200	-500	-4.300
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	7.900	-1.200	-3.700
L1	Riepe	5.600	-3.200	-5.300
L34	Westlich K147	10.900	1.600	-100
K138	südlich K141	7.700	1.900	-700
K111	südlich Westerfeld	6.200	400	-2.800
K141	westlich L7	5.200	-1.900	-2.400
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.10: Planungsfall P 3.1 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

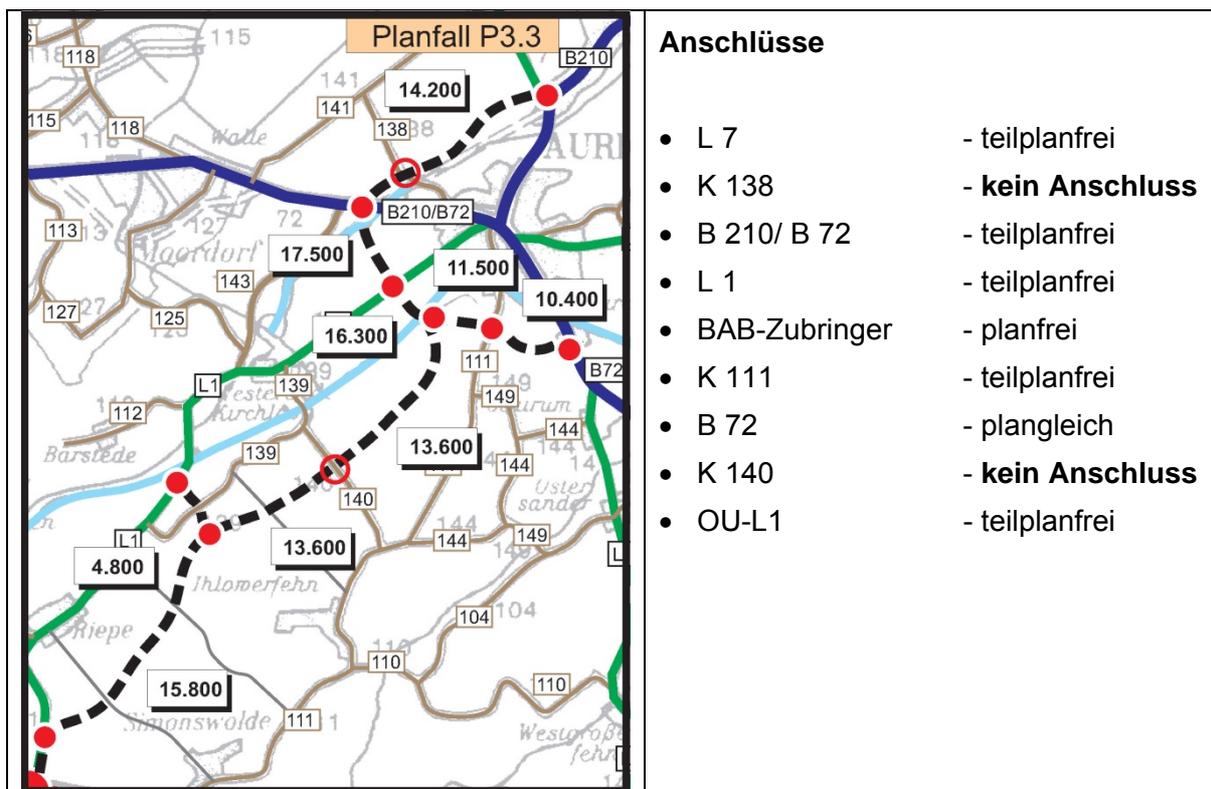
4.11 Planungsfall P 3.2: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3.2 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	20.200	2.000	-6.100
B210	nördlich Am Tiergarten	16.400	-1.800	-9.900
B210	westlich Dreekamp	15.100	-1.600	-5.400
B210	östlich Esenser Postweg	13.900	2.600	900
L1	Rahe	7.700	-1.400	-3.900
L1	Riepe	5.600	-3.200	-5.300
L34	Westlich K147	11.000	1.700	0
K138	südlich K141	10.800	5.000	2.400
K111	südlich Westerfeld	6.200	400	-2.800
K141	westlich L7	5.700	-1.400	-1.900
K130	westlich Hoheberger Weg	8.900	3.900	0

Tab. 4.11: Planungsfall P 3.2 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

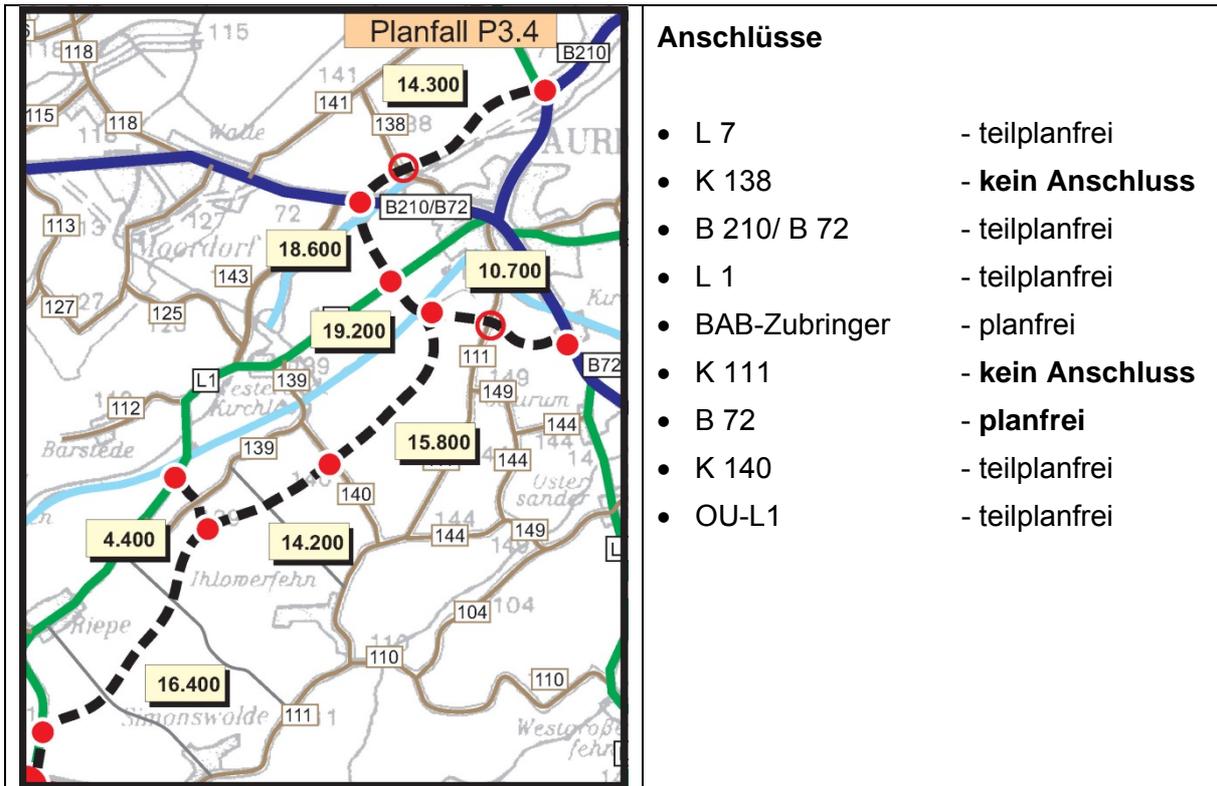
4.12 Planungsfall P 3.3: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3.3 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.800	1.600	-6.500
B210	nördlich Am Tiergarten	17.600	-600	-8.700
B210	westlich Dreekamp	15.600	-1.100	-4.900
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	7.600	-1.500	-4.000
L1	Riepe	5.600	-3.200	-5.300
L34	Westlich K147	10.800	1.500	-200
K138	südlich K141	7.700	1.900	-700
K111	südlich Westerfeld	7.700	1.900	-1.300
K141	westlich L7	5.200	-1.900	-2.400
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.12: Planungsfall P 3.3 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

4.13 Planungsfall P 3.4: Abschnitt A, B und C

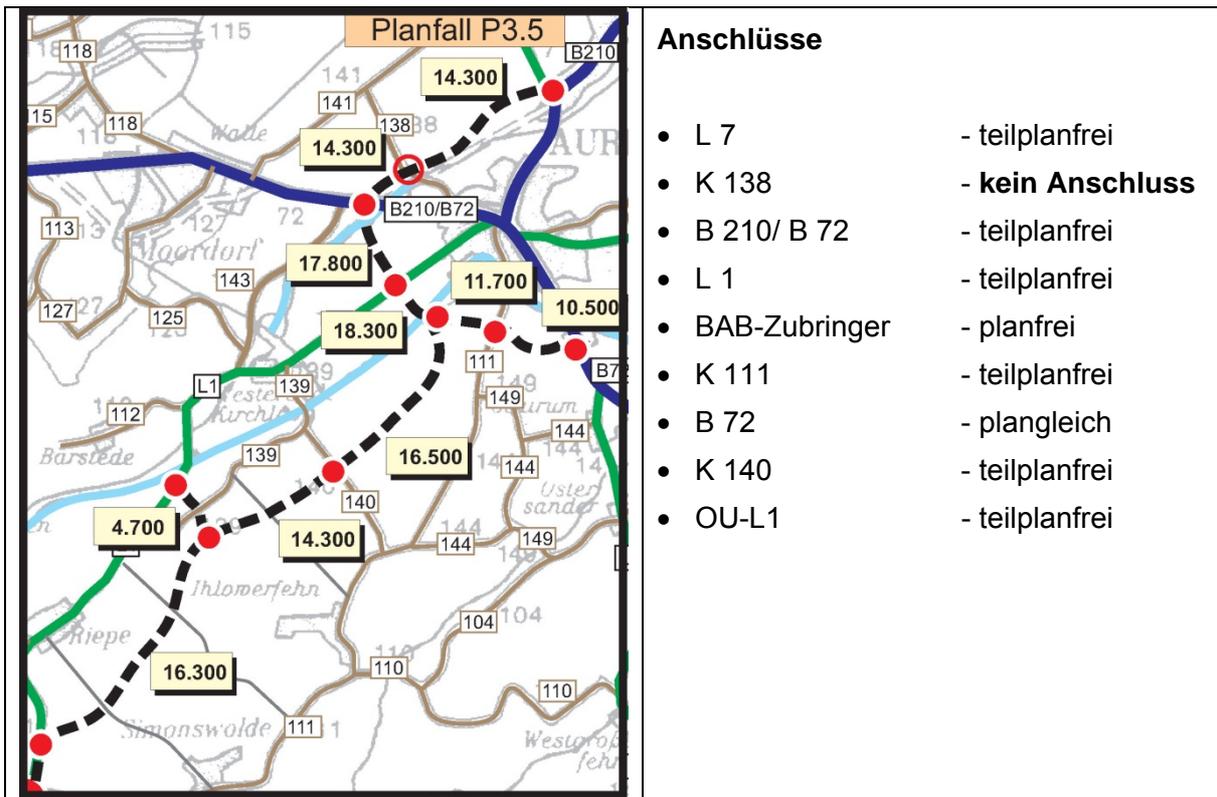


- Anschlüsse**
- L 7 - teilplanfrei
 - K 138 - **kein Anschluss**
 - B 210/ B 72 - teilplanfrei
 - L 1 - teilplanfrei
 - BAB-Zubringer - planfrei
 - K 111 - **kein Anschluss**
 - B 72 - **planfrei**
 - K 140 - teilplanfrei
 - OU-L1 - teilplanfrei

Abschnitt	von	Planungsfall P 3.4 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.800	1.600	-6.500
B210	nördlich Am Tiergarten	17.400	-800	-8.900
B210	westlich Dreekamp	15.700	-1.000	-4.800
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	8.100	-1.000	-3.500
L1	Riepe	5.200	-3.600	-5.700
L34	Westlich K147	11.000	1.700	0
K138	südlich K141	7.800	2.000	-600
K111	südlich Westerfeld	5.600	-200	-3.400
K141	westlich L7	5.200	-1.900	-2.400
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.13: Planungsfall P 3.4 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

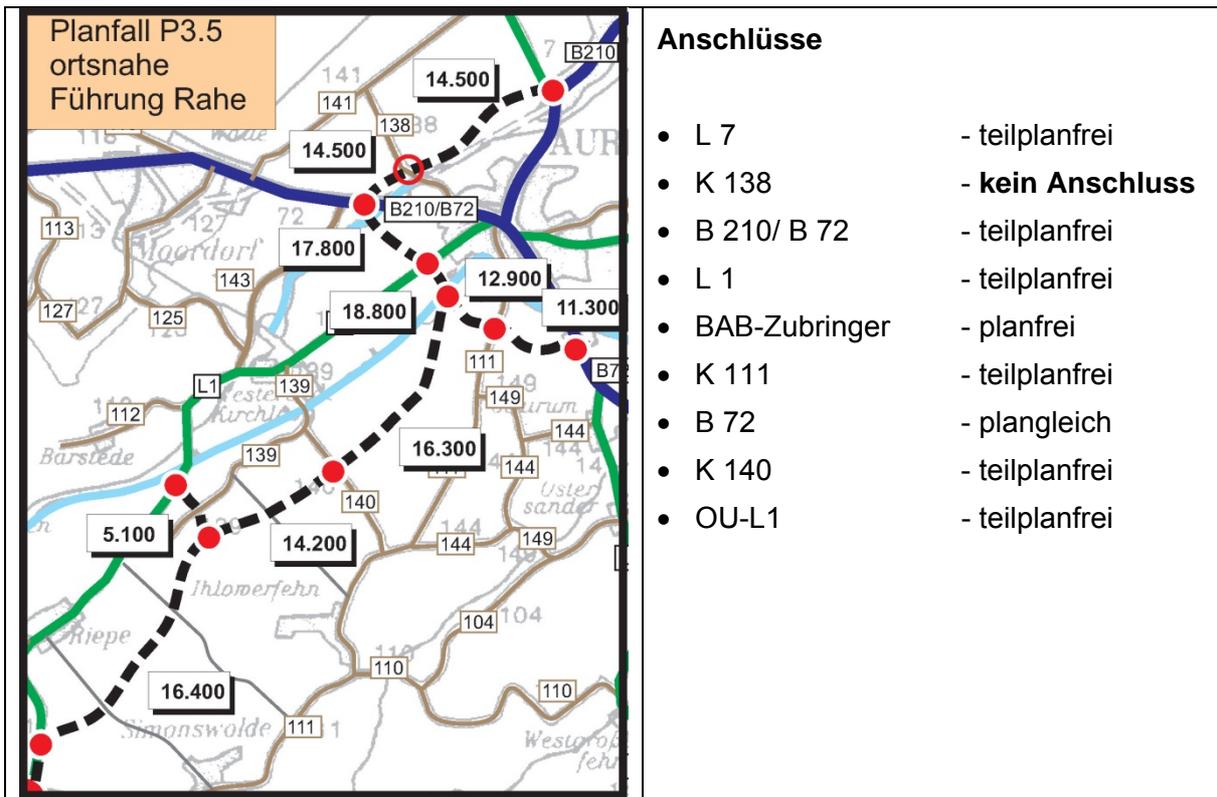
4.15 Planungsfall P 3.5: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3.5 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.700	1.500	-6.600
B210	nördlich Am Tiergarten	17.500	-700	-8.800
B210	westlich Dreekamp	15.600	-1.100	-4.900
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	7.500	-1.600	-4.100
L1	Riepe	5.200	-3.600	-5.700
L34	Westlich K147	10.800	1.500	-200
K138	südlich K141	7.700	1.900	-700
K111	südlich Westerfeld	7.600	1.800	-1.400
K141	westlich L7	5.200	-1.900	-2.400
K130	westlich Hoheberger Weg	9.000	4.000	100

Tab. 4.15: Planungsfall P 3.5 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

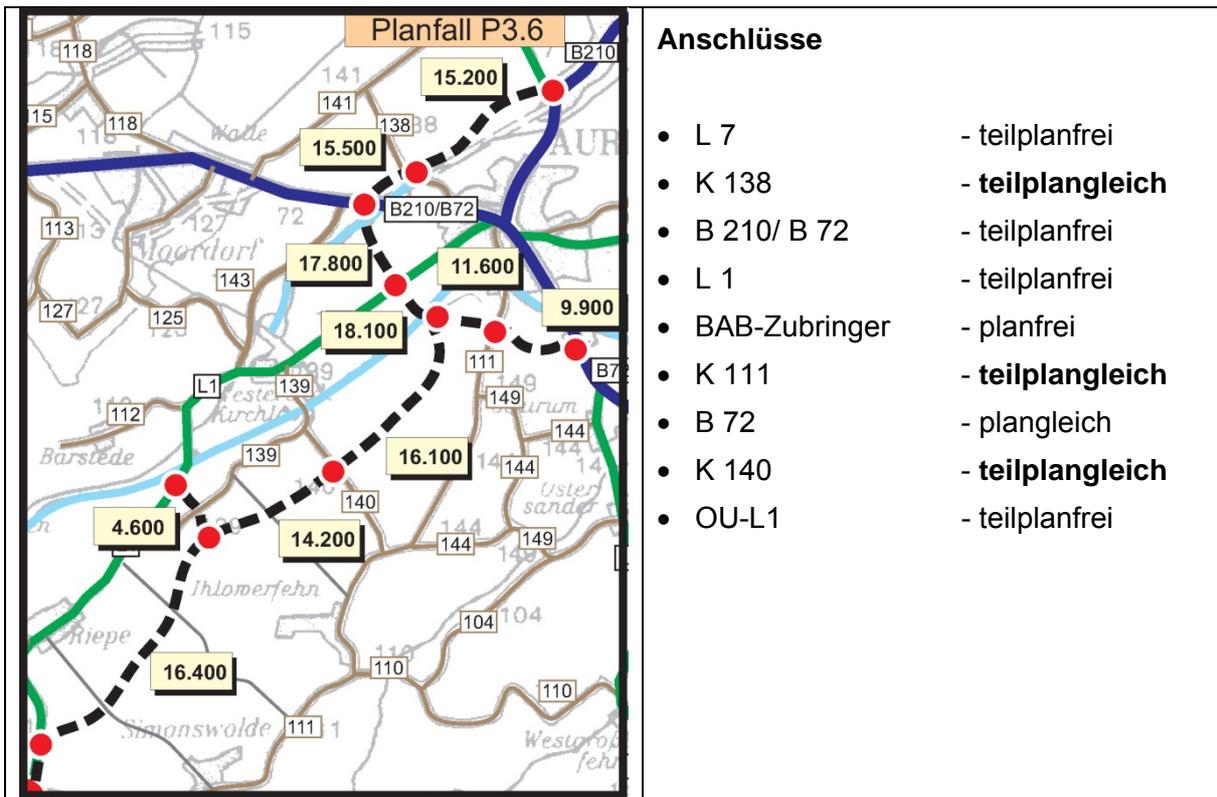
4.16 Planungsfall P 3.5 ortsnahe: Abschnitt A, B und C



Abschnitt	von	Planungsfall P 3.5n Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.300	1.100	-7.000
B210	nördlich Am Tiergarten	17.200	-1.000	-9.100
B210	westlich Dreekamp	14.000	-2.700	-6.500
B210	östlich Esenser Postweg	13.700	2.400	700
L1	Rahe	10.100	1.000	-1.500
L1	Riepe	5.100	-3.700	-5.800
L34	Westlich K147	10.600	1.300	-400
K138	südlich K141	7.600	1.800	-800
K111	südlich Westerfeld	7.400	1.600	-1.600
K141	westlich L7	5.200	-1.900	-2.400
K130	westlich Hoheberger Weg	9.100	4.100	200

Tab. 4.16: Planungsfall P 3.5n – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

4.17 Planungsfall P 3.6: Abschnitt A, B und C



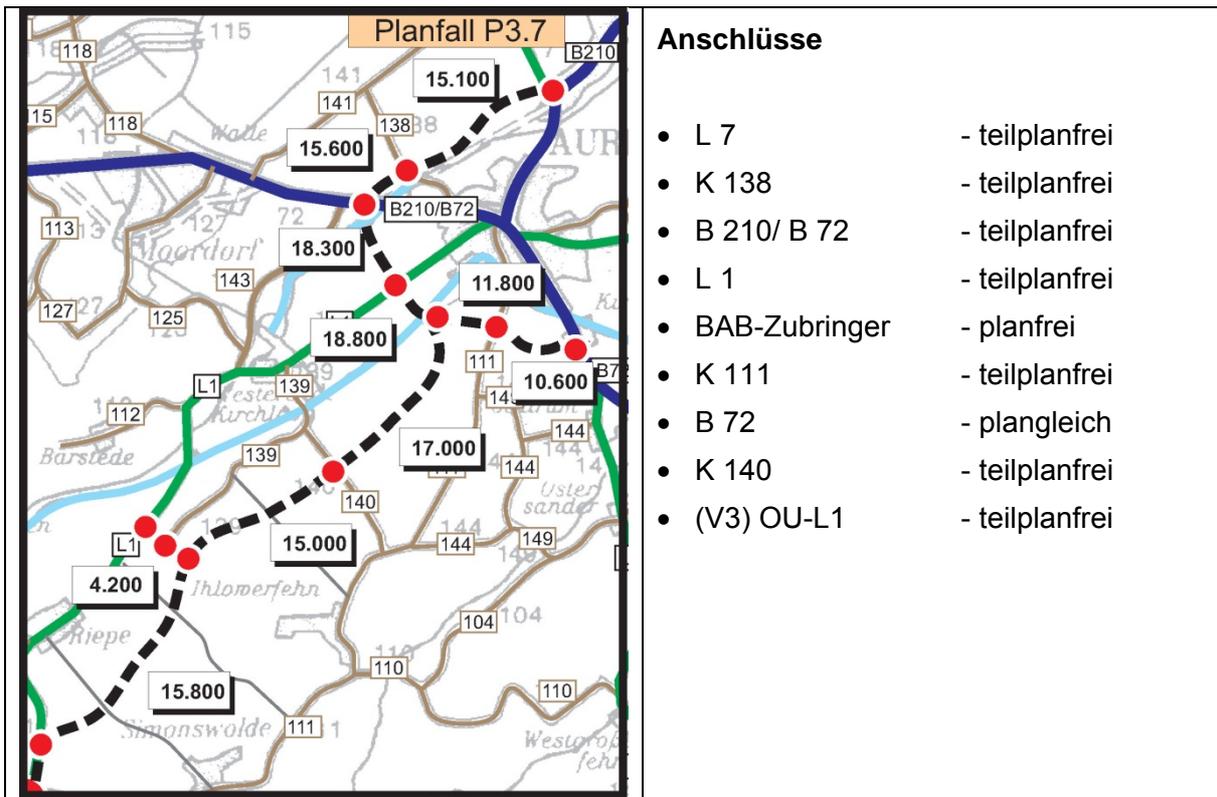
Anschlüsse

- L 7 - teilplanfrei
- K 138 - **teilplangleich**
- B 210/ B 72 - teilplanfrei
- L 1 - teilplanfrei
- BAB-Zubringer - planfrei
- K 111 - **teilplangleich**
- B 72 - plangleich
- K 140 - **teilplangleich**
- OU-L1 - teilplanfrei

Abschnitt	von	Planungsfall P 3.6 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.800	1.600	-6.500
B210	nördlich Am Tiergarten	16.200	-2.000	-10.100
B210	westlich Dreekamp	14.500	-2.200	-6.000
B210	östlich Esenser Postweg	13.800	2.500	800
L1	Rahe	7.400	-1.700	-4.200
L1	Riepe	5.300	-3.500	-5.600
L34	Westlich K147	10.800	1.500	-200
K138	südlich K141	10.800	5.000	2.400
K111	südlich Westerfeld	7.600	1.800	-1.400
K141	westlich L7	5.700	-1.400	-1.900
K130	westlich Hoheberger Weg	8.900	3.900	0

Tab. 4.17: Planungsfall P 3.6 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

4.18 Planungsfall P 3.7: Abschnitt A, B und C

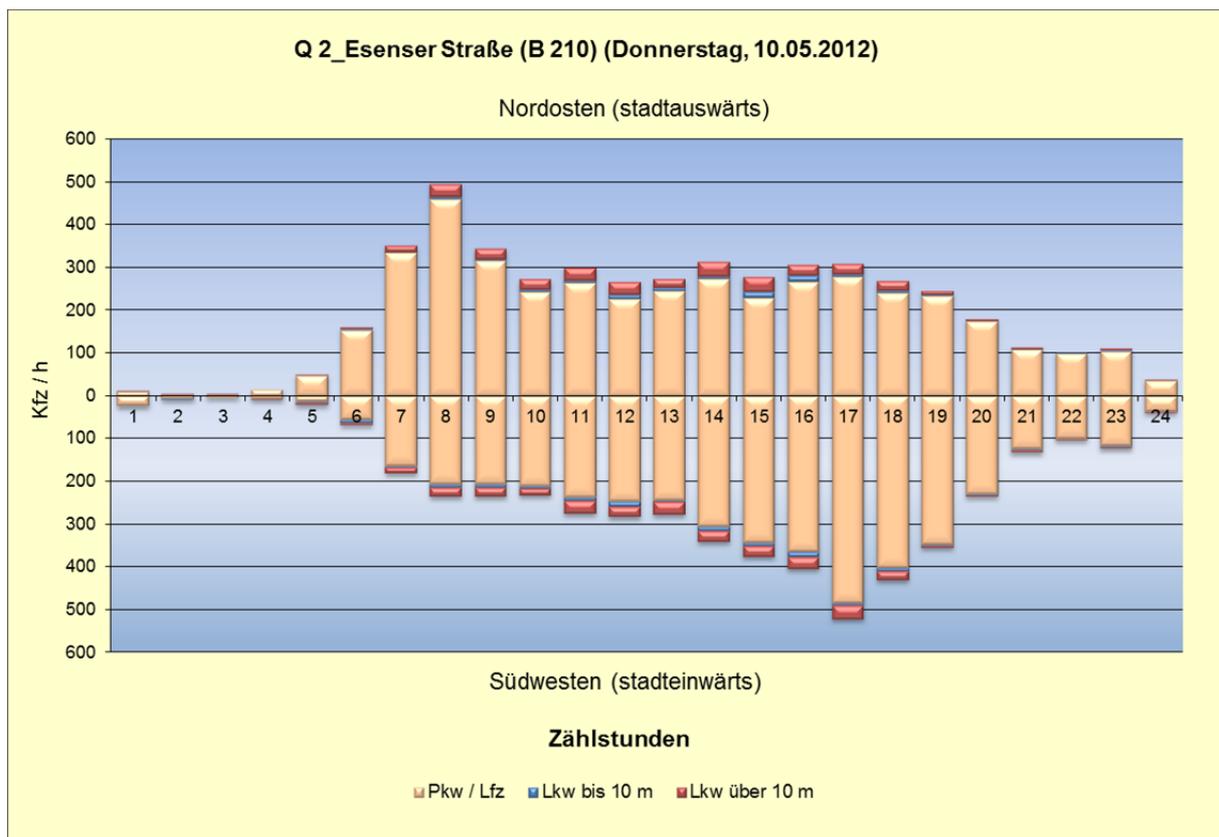


Abschnitt	von	Planungsfall P 3.7 Kfz/24h	Veränderung gegenüber	
			Analyse Kfz/24h	P 0 Kfz/24h
B72	Südlich Jadestraße	19.700	1.500	-6.600
B210	nördlich Am Tiergarten	16.400	-1.800	-9.900
B210	westlich Dreekamp	14.500	-2.200	-6.000
B210	östlich Esenser Postweg	13.800	2.500	800
L1	Rahe	7.500	-1.600	-4.100
L1	Riepe	5.700	-3.100	-5.200
L34	Westlich K147	10.800	1.500	-200
K138	südlich K141	10.800	5.000	2.400
K111	südlich Westerfeld	7.500	1.700	-1.500
K141	westlich L7	5.700	-1.400	-1.900
K130	westlich Hoheberger Weg	8.900	3.900	0

Tab. 4.18: Planungsfall P 3.7 – Veränderung der Querschnittsbelastung gegenüber der Analyse und dem Planungsfall P 0 [Kfz/24 h]

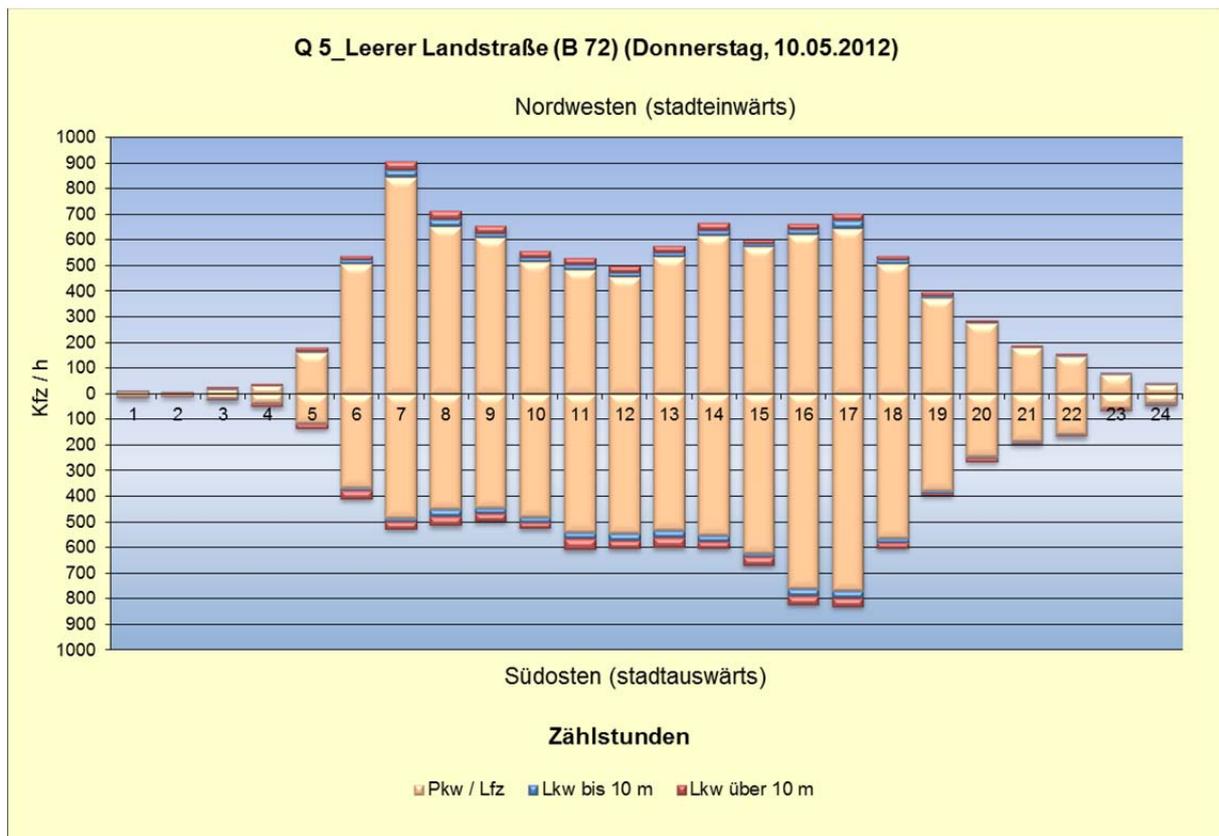
ANHANG

Zähltag	Datum	Richtung	Richtungsbelastung			Querschnitt Kfz/24 h
			Kfz/24 h	Lkw/24 h	%	
(Freitag, 04.05.2012)		Nordosten	4.818	423	8,8%	10.116
		Südwesten	5.298	425	8,0%	
(Samstag, 05.05.2012)		Nordosten	3.537	206	5,8%	7.127
		Südwesten	3.590	171	4,8%	
(Sonntag, 06.05.2012)		Nordosten	3.813	125	3,3%	7.292
		Südwesten	3.479	80	2,3%	
(Montag, 07.05.2012)		Nordosten	4.587	498	10,9%	9.488
		Südwesten	4.901	488	10,0%	
(Dienstag, 08.05.2012)		Nordosten	5.137	483	9,4%	10.255
		Südwesten	5.118	476	9,3%	
(Mittwoch, 09.05.2012)		Nordosten	4.834	446	9,2%	9.651
		Südwesten	4.817	458	9,5%	
(Donnerstag, 10.05.2012)		Nordosten	4.824	438	9,1%	9.746
		Südwesten	4.922	432	8,8%	



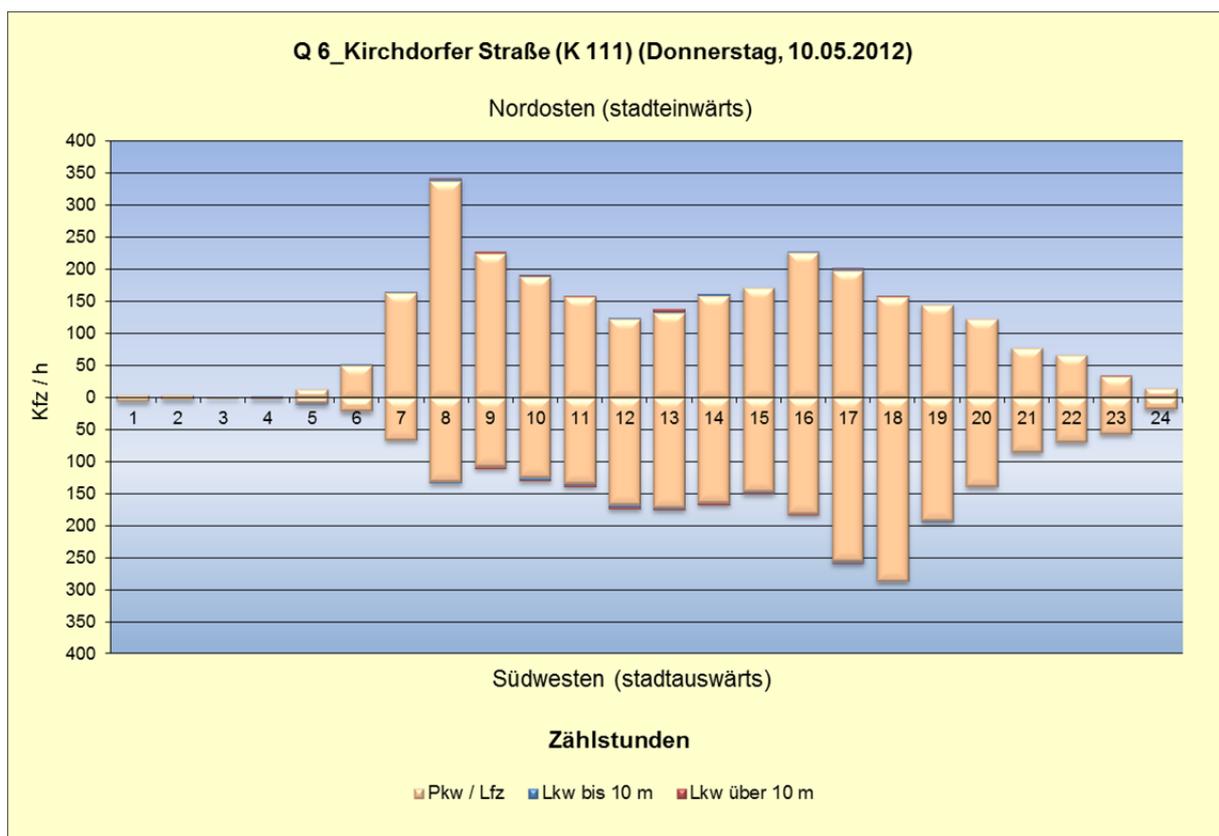
Seitenradargerät 2 – B 210 (Nord)

Zähltag	Datum	Richtung	Richtungsbelastung			Querschnitt Kfz/24 h
			Kfz/24 h	Lkw/24 h	%	
(Freitag, 04.05.2012)	04.05.2012)	Nordwesten	10.715	729	6,8%	20.563
		Südosten	9.848	920	9,3%	
(Samstag, 05.05.2012)	05.05.2012)	Nordwesten	7.310	307	4,2%	14.614
		Südosten	7.304	437	6,0%	
(Sonntag, 06.05.2012)	06.05.2012)	Nordwesten	6.586	167	2,5%	13.518
		Südosten	6.932	278	4,0%	
(Montag, 07.05.2012)	07.05.2012)	Nordwesten	9.428	962	10,2%	18.612
		Südosten	9.184	1.161	12,6%	
(Dienstag, 08.05.2012)	08.05.2012)	Nordwesten	9.460	934	9,9%	18.551
		Südosten	9.091	1.093	12,0%	
(Mittwoch, 09.05.2012)	09.05.2012)	Nordwesten	9.333	772	8,3%	18.548
		Südosten	9.215	896	9,7%	
(Donnerstag, 10.05.2012)	10.05.2012)	Nordwesten	9.587	691	7,2%	18.772
		Südosten	9.185	801	8,7%	



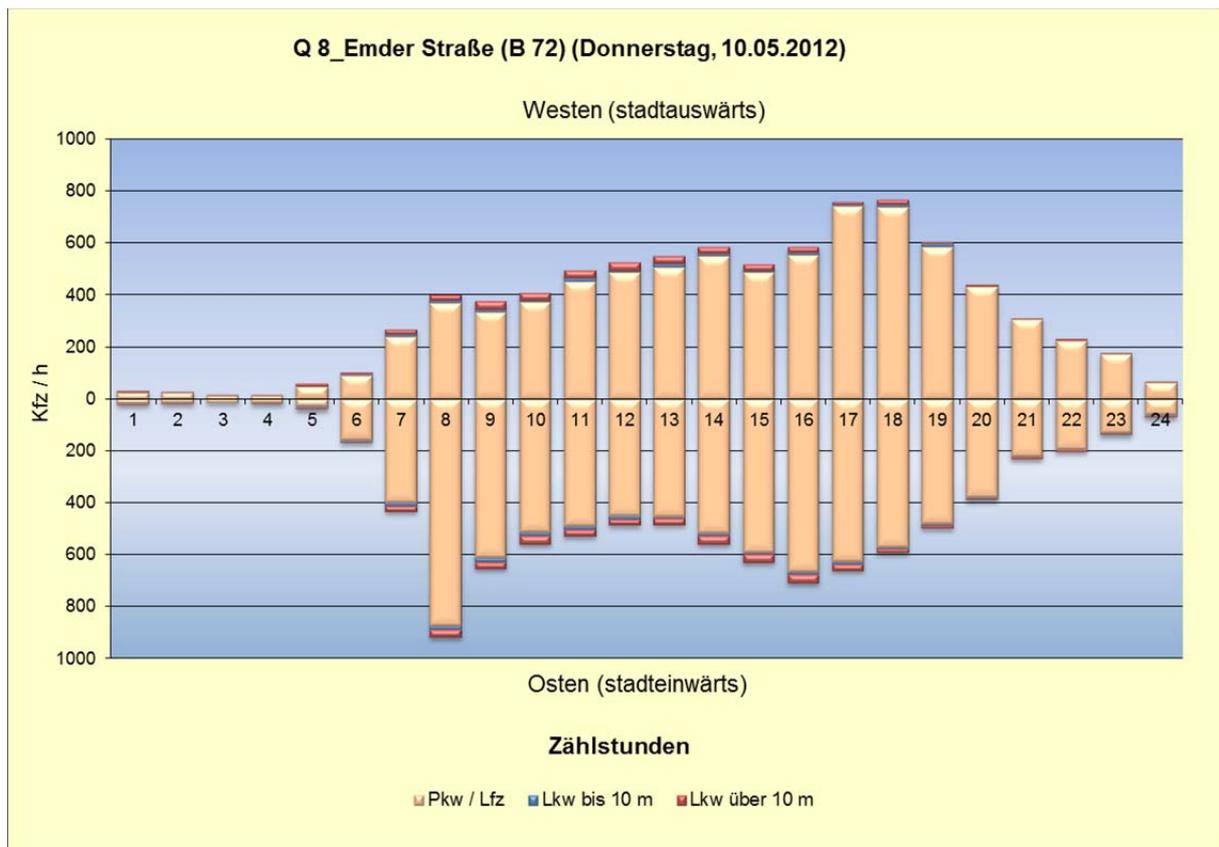
Ganglinie Seitenradargerät 5 – B 72 (Süd)

Zähltag	Datum	Richtung	Richtungsbelastung			Querschnitt Kfz/24 h
			Kfz/24 h	Lkw/24 h	%	
(Freitag, 04.05.2012)	04.05.2012)	Nordosten	2.906	30	1,0%	5.571
		Südwesten	2.665	44	1,7%	
(Samstag, 05.05.2012)	05.05.2012)	Nordosten	2.103	15	0,7%	4.135
		Südwesten	2.032	21	1,0%	
(Sonntag, 06.05.2012)	06.05.2012)	Nordosten	1.839	2	0,1%	3.660
		Südwesten	1.821	6	0,3%	
(Montag, 07.05.2012)	07.05.2012)	Nordosten	2.826	42	1,5%	5.505
		Südwesten	2.679	39	1,5%	
(Dienstag, 08.05.2012)	08.05.2012)	Nordosten	2.806	45	1,6%	5.737
		Südwesten	2.931	52	1,8%	
(Mittwoch, 09.05.2012)	09.05.2012)	Nordosten	2.848	35	1,2%	5.448
		Südwesten	2.600	40	1,5%	
(Donnerstag, 10.05.2012)	10.05.2012)	Nordosten	2.813	34	1,2%	5.403
		Südwesten	2.590	34	1,3%	



Ganglinie Seitenradargerät 6 (K 111)

Zähltag	Datum	Richtung	Richtungsbelastung			Querschnitt Kfz/24 h
			Kfz/24 h	Lkw/24 h	%	
(Freitag, 04.05.2012)		Westen	7.875	484	6,1%	16.987
		Osten	9.112	530	5,8%	
(Samstag, 05.05.2012)		Westen	6.597	218	3,3%	13.601
		Osten	7.004	189	2,7%	
(Sonntag, 06.05.2012)		Westen	6.524	112	1,7%	13.326
		Osten	6.802	112	1,6%	
(Montag, 07.05.2012)		Westen	8.518	559	6,6%	17.389
		Osten	8.871	560	6,3%	
(Dienstag, 08.05.2012)		Westen	8.090	485	6,0%	16.743
		Osten	8.653	522	6,0%	
(Mittwoch, 09.05.2012)		Westen	8.170	456	5,6%	16.596
		Osten	8.426	511	6,1%	
(Donnerstag, 10.05.2012)		Westen	8.348	489	5,9%	17.372
		Osten	9.024	517	5,7%	



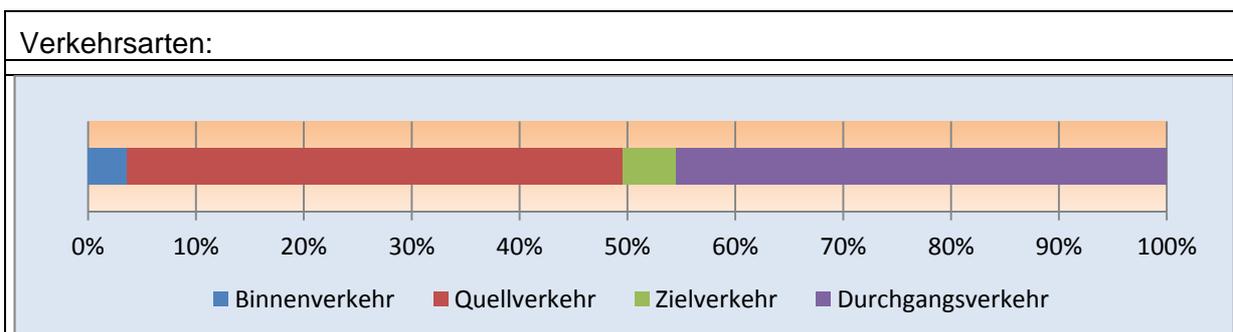
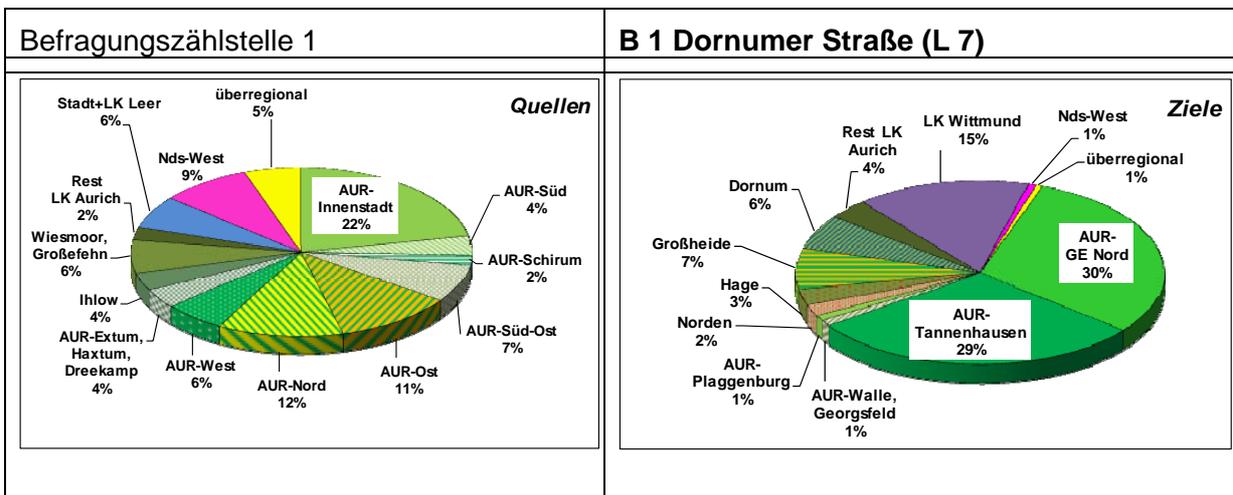
Ganglinie Seitenradargerät 8 (B 210 – B 72)

ANHANG B



6.339 Kfz / 24 h / B 1 (Dorumer Straße, L 7)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	1.390	22	Aurich GE-Nord	1.920	30
Aurich-Nord	750	12	Aurich-Tannenhausen	1.870	29
Aurich-Ost	710	11	Landkreis Wittmund	970	15
Niedersachsen-West	550	9	Großheide	450	7

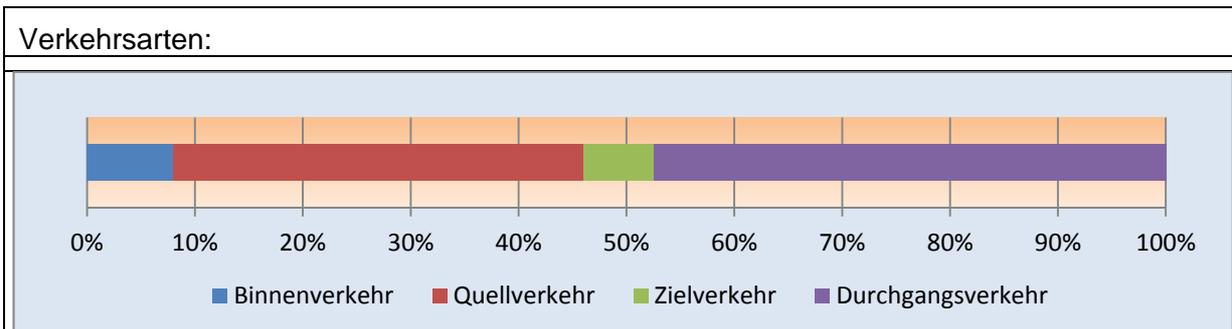
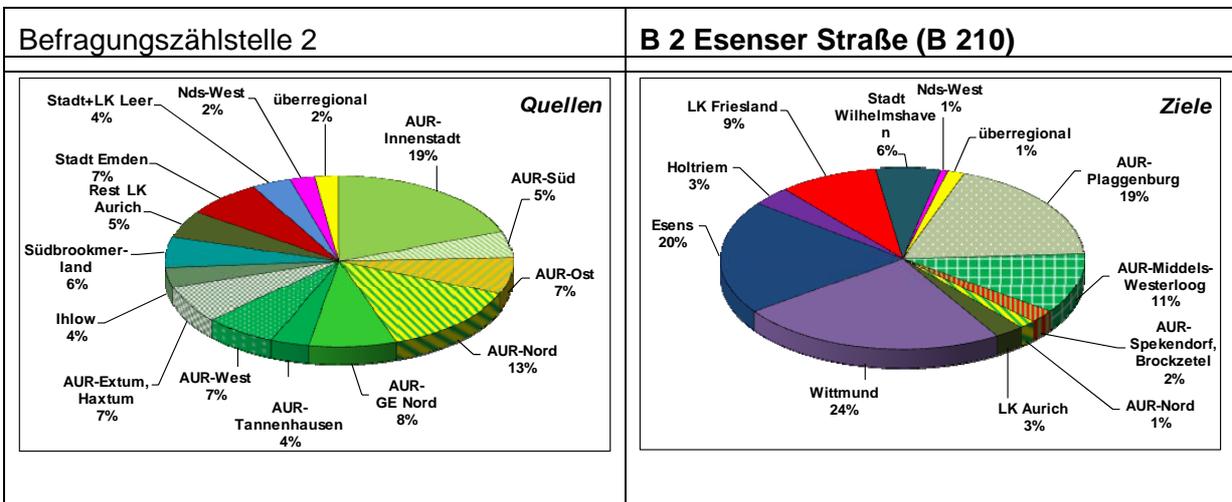


Befragungszählstelle B 1: Dorumer Straße (L 7)



4.922 Kfz / 24 h / B 2 (Esenser Straße, B 2)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	960	19	Wittmund	1.170	24
Aurich-Nord	660	13	Esens	990	20
Aurich GE-Nord	410	8	Aur-Plaggenburg	910	19
			Aur-Middels-Westerloog	530	11

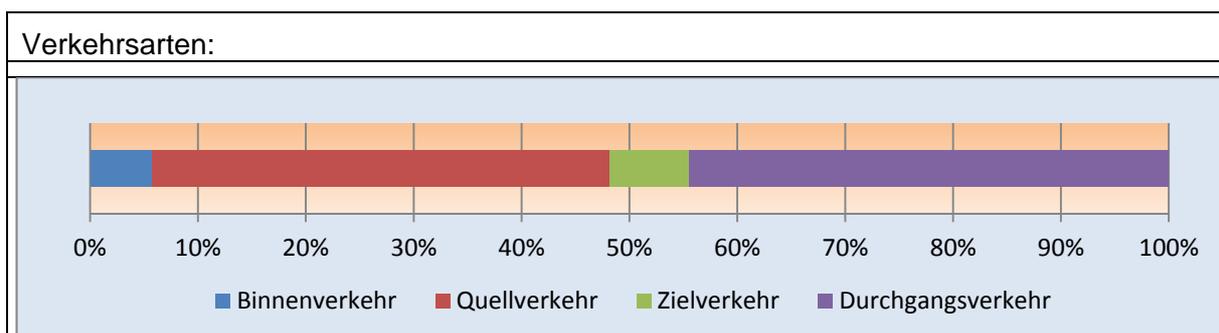
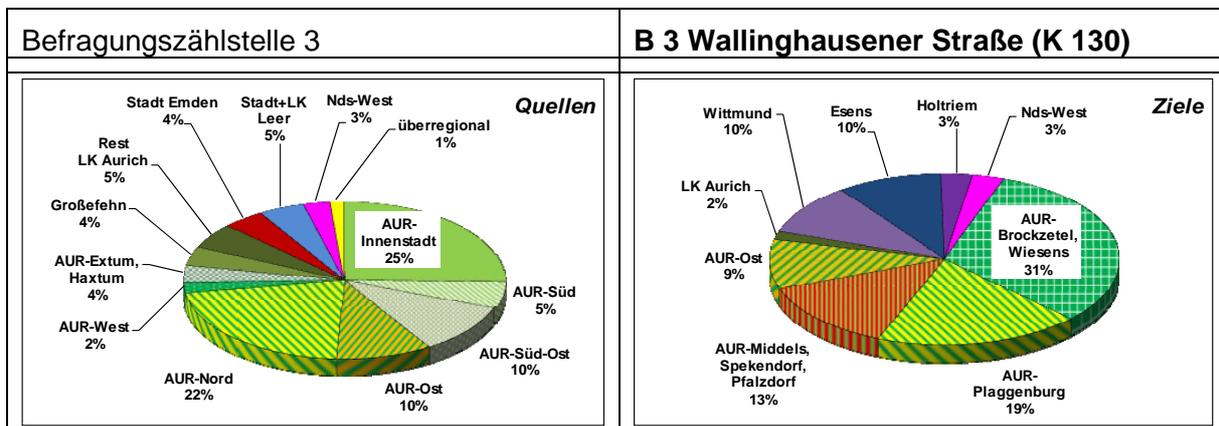


Befragungszählstelle B 2: Esenser Straße (B 2)



2.076 Kfz / 24 h / B 3 (Wallinghausener Str, K 130)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	530	25	Aur-Brockzetel, Wiesens	650	31
Aurich-Nord	450	22	Aur-Plaggenburg	400	19
Aurich-Ost	200	10	Aur-Middels, Spekendorf	280	13
Aurich-Süd-Ost	220	10	Wittmund	200	10
			Esens	200	10

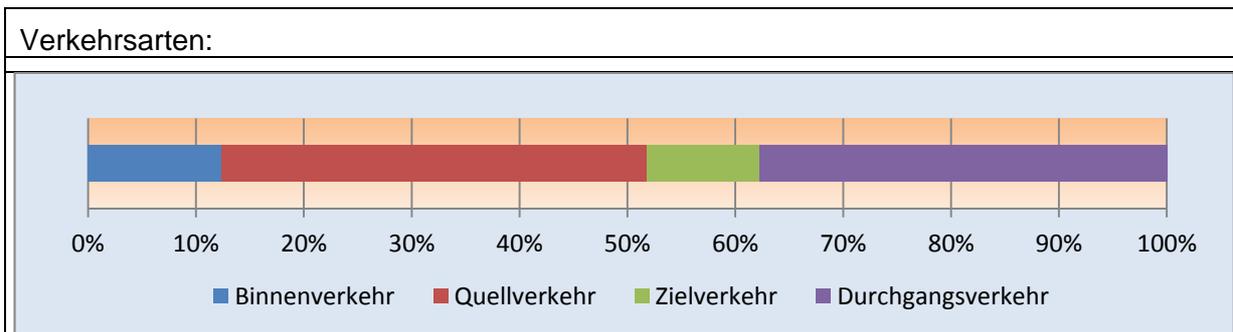
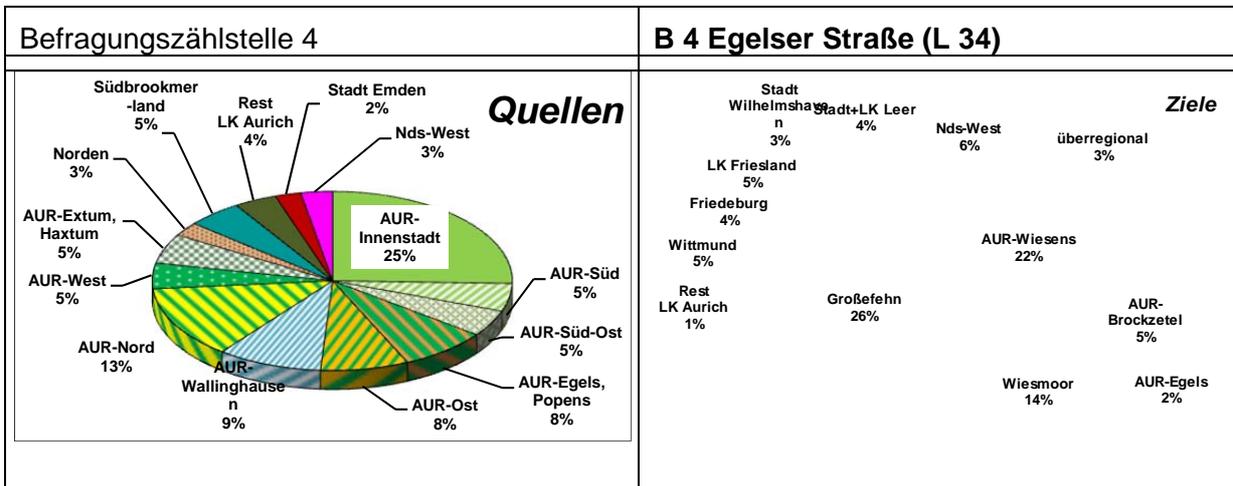


Befragungszählstelle B 3: Wallinghausener Straße (K 130)



4.467 Kfz / 24 h / B 4 (Egelse Straße, L 34)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	1.130	25	Großefehn	1.150	26
Aurich-Nord	580	13	Aurich-Wiesens	1.000	22
Aurich-Wallinghausen	420	9	Wiesmoor	620	14
Aurich-Ost	350	8	Niedersachsen-West	260	6
Aurich-Egels, Popens	350	8			



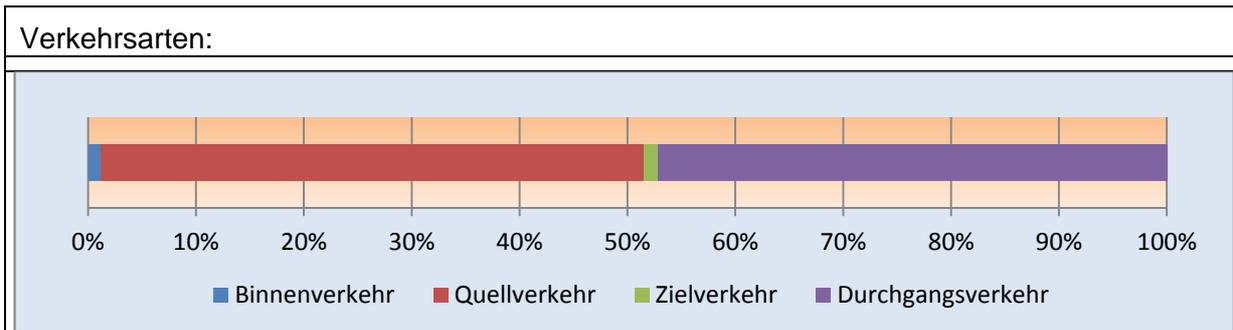
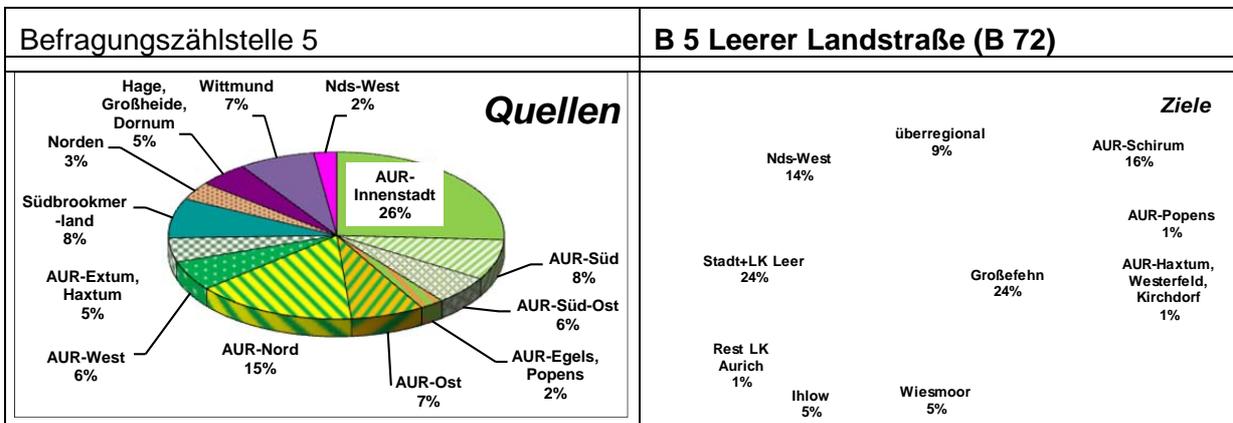
Befragungszählstelle B 4: Egelse Straße (L 34)



Daten von OpenStreetMap - veröffentlicht unter CC-BY-SA 2.0

9.985 Kfz / 24 h / B 5 (Leerer Landstraße, B 72)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	2.570	26	Großefehn	2.400	24
Aurich-Nord	1.530	15	Leer	2.370	24
Aurich-Süd	780	8	Aurich-Schirum	1.650	16
Südbrookmerland	770	8	Niedersachsen-West	1.440	14

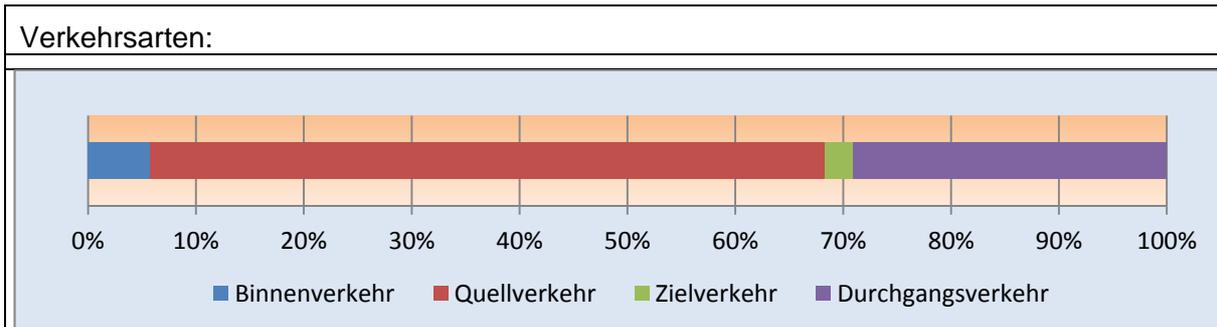
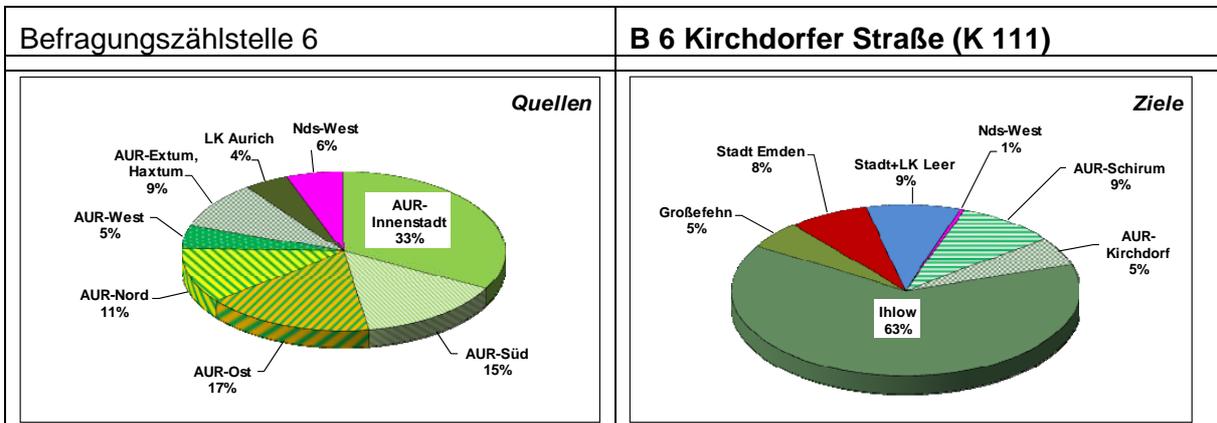


Befragungszählstelle B 5: Leerer Landstraße (B 72)

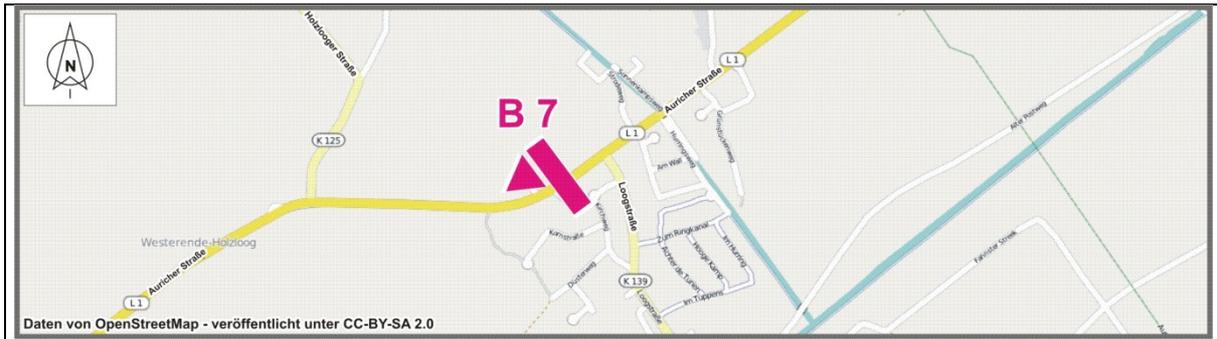


2.747 Kfz / 24 h / B 6 Kirchdorfer Str (K 111)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	900	33	Ihlow	1.740	63
Aurich-Ost	460	17	Leer	240	9
Aurich-Süd	400	15	Aurich-Schirum	250	9
Aurich-Nord	310	11	Emden	210	8

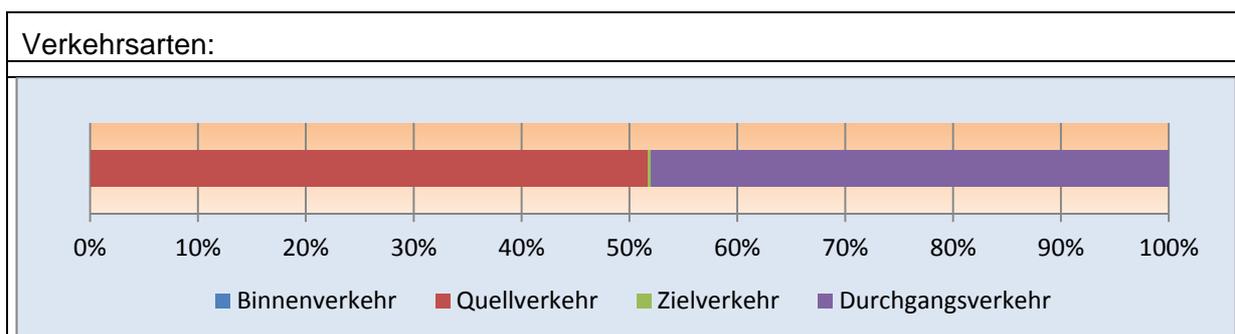
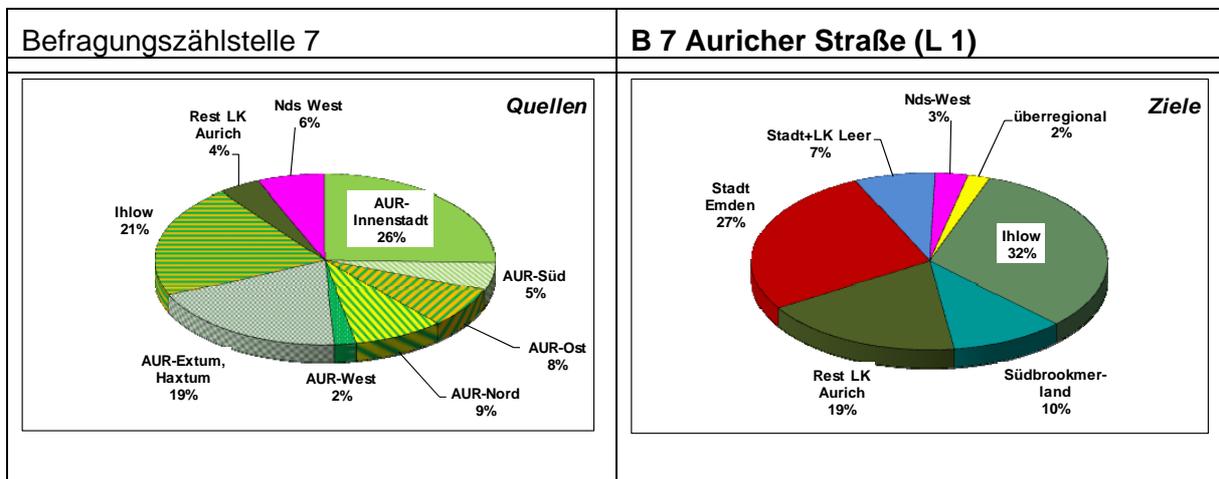


Befragungszählstelle B 6: Kirchdorfer Straße (K 111)



4.171 Kfz / 24 h / B 7 Auricher Straße (L 1)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	1.060	26	Ihlow	1.330	32
Ihlow	890	21	Emden	1.120	27
Aurich-Extum, -Haxtum	800	19	Landkreis Aurich	770	19
Aurich-Nord	360	9	Aur-Südbrookmerland	430	10

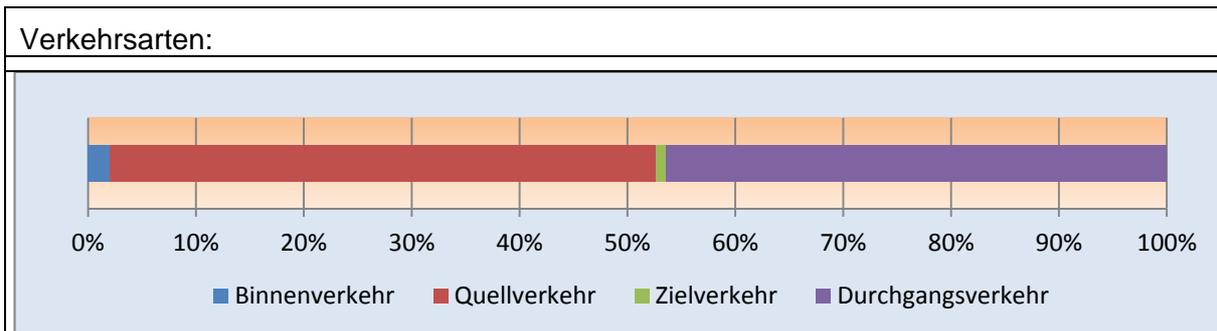
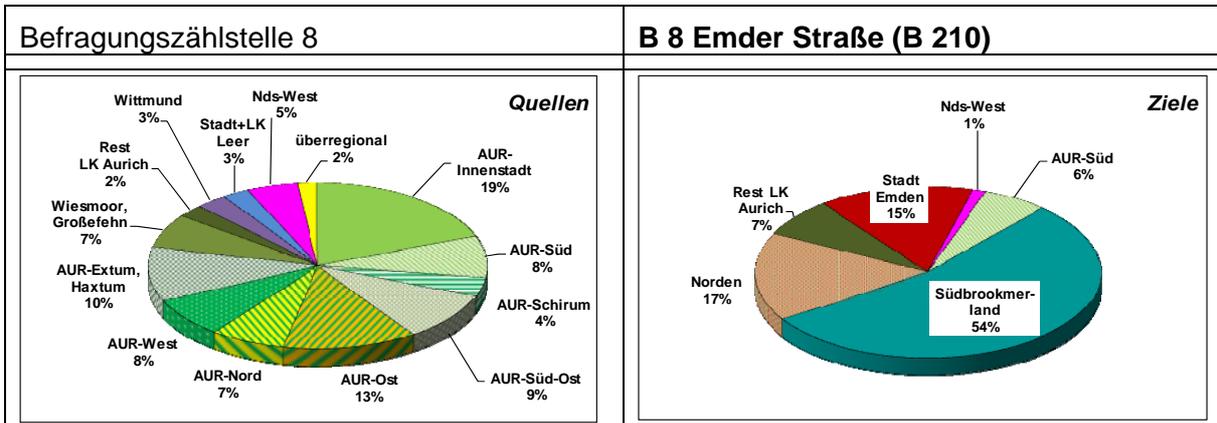


Befragungszählstelle B 7: Auricher Straße (L 1)



9.024 Kfz / 24 h / B 8 Emder Straße (B 210)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	1.740	19	Südbrookmerland	4.860	54
Aurich-Ost	1.170	13	Norden	1.500	17
Aurich-Extum, -Haxtum	930	10	Emden	1.310	15
Aurich Süd-Ost	860	9	Landkreis Aurich	650	7

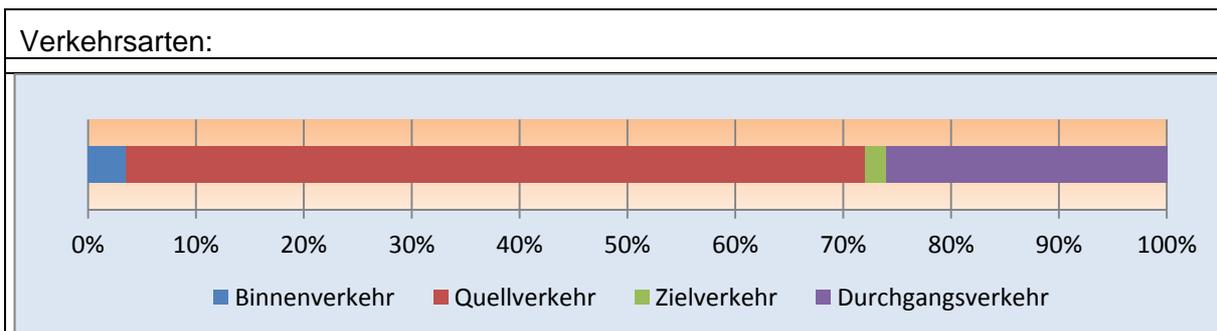
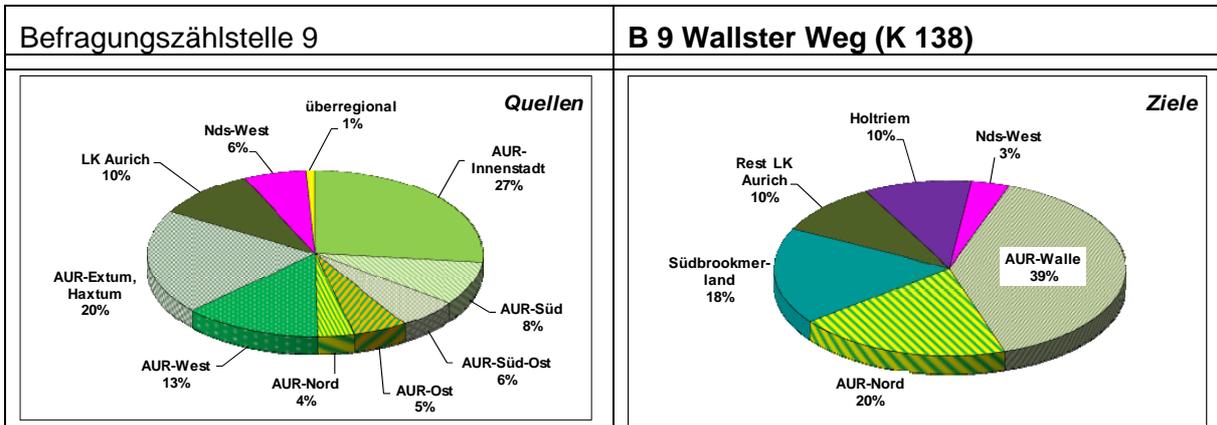


Befragungszählstelle B 8: Emder Straße (B 210)

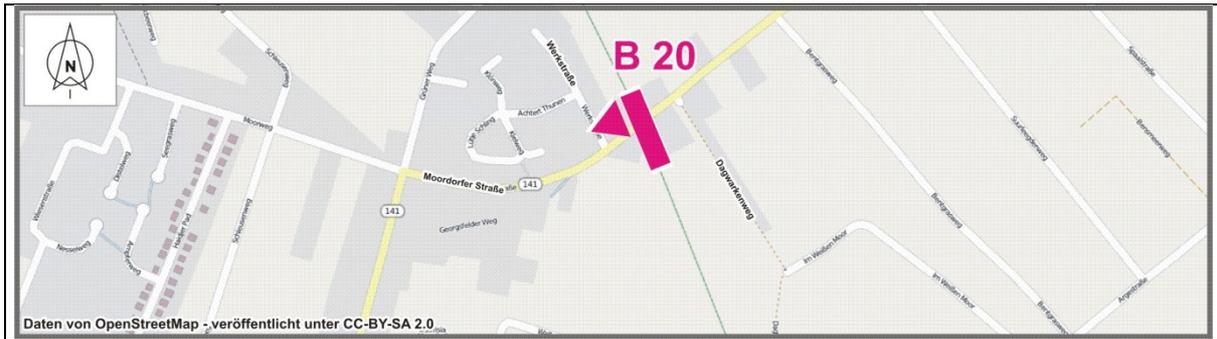


5.011 Kfz / 24 h / B 9 Wallster Weg (K 138)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich-Zentrum	1.340	27	Aurich-Walle	1.960	39
Aurich-Extum, -Haxtum	1.020	20	Aurich-Nord	980	20
Aurich-West	670	13	Südbrookmerland	890	18
Landkreis Aurich	490	10	Holtriem	490	10
			Landkreis Aurich	490	10

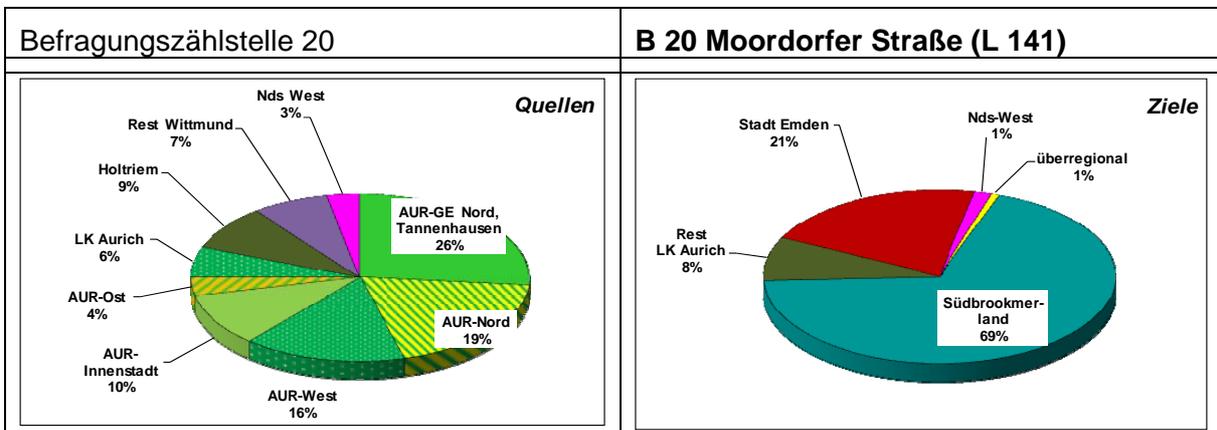


Befragungszählstelle B 9: Wallster Weg (K 138)



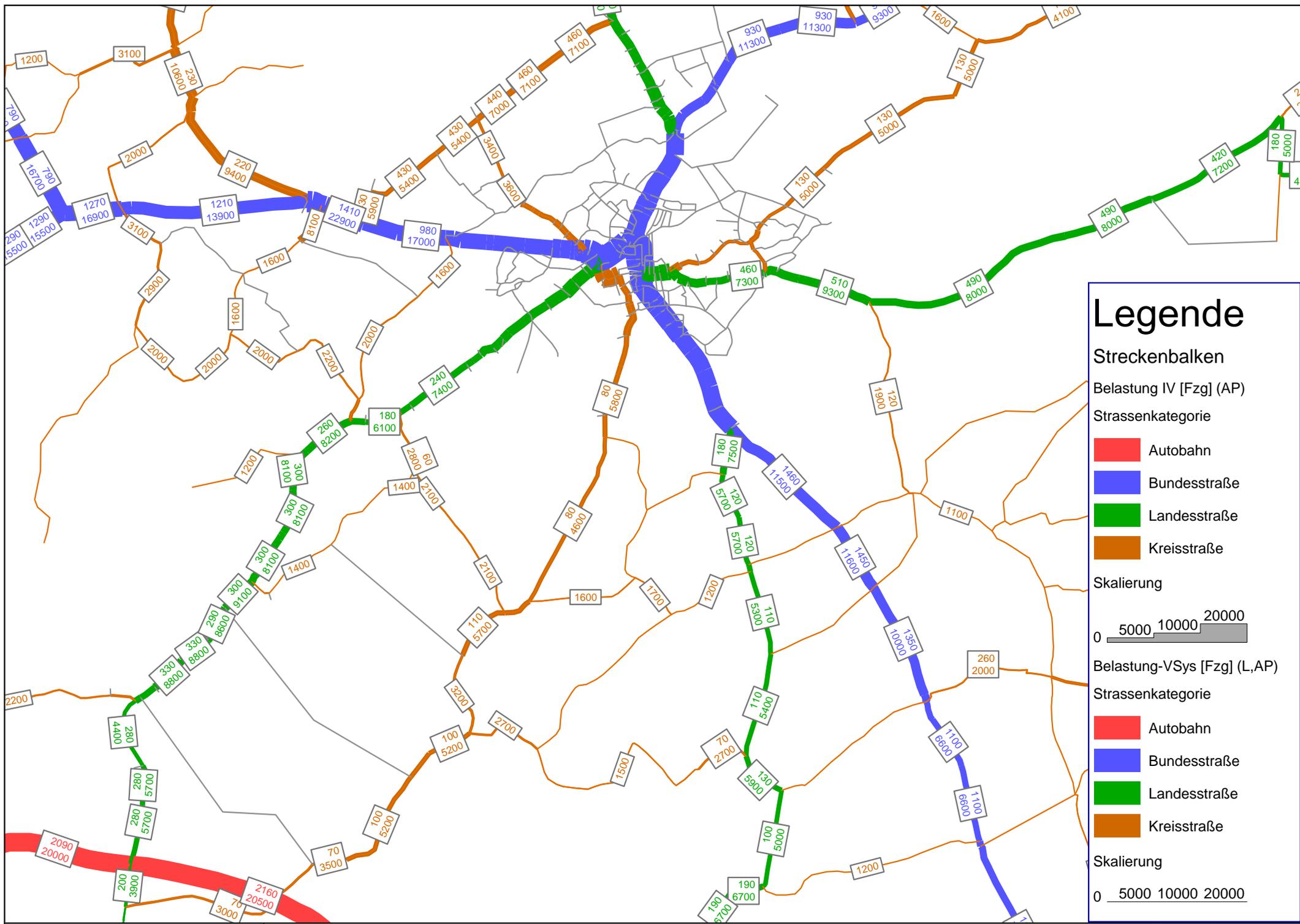
2.729 Kfz / 24 h / B 20 Moordorfer Str (L 141)

Wichtige Quellen	Kfz /24 h	%	Wichtige Ziele	Kfz /24 h	%
Aurich GE-Nord	730	26	Südbrookmerland	1.880	69
Aurich-Nord	520	19	Emden	570	21
Aurich-West	430	16	Landkreis Aurich	220	8
Aurich-Zentrum	280	10			



Befragungszählstelle B 20: Moordorfer Straße (L 141)

Umlegungsergebnisse



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0
5000
10000
20000

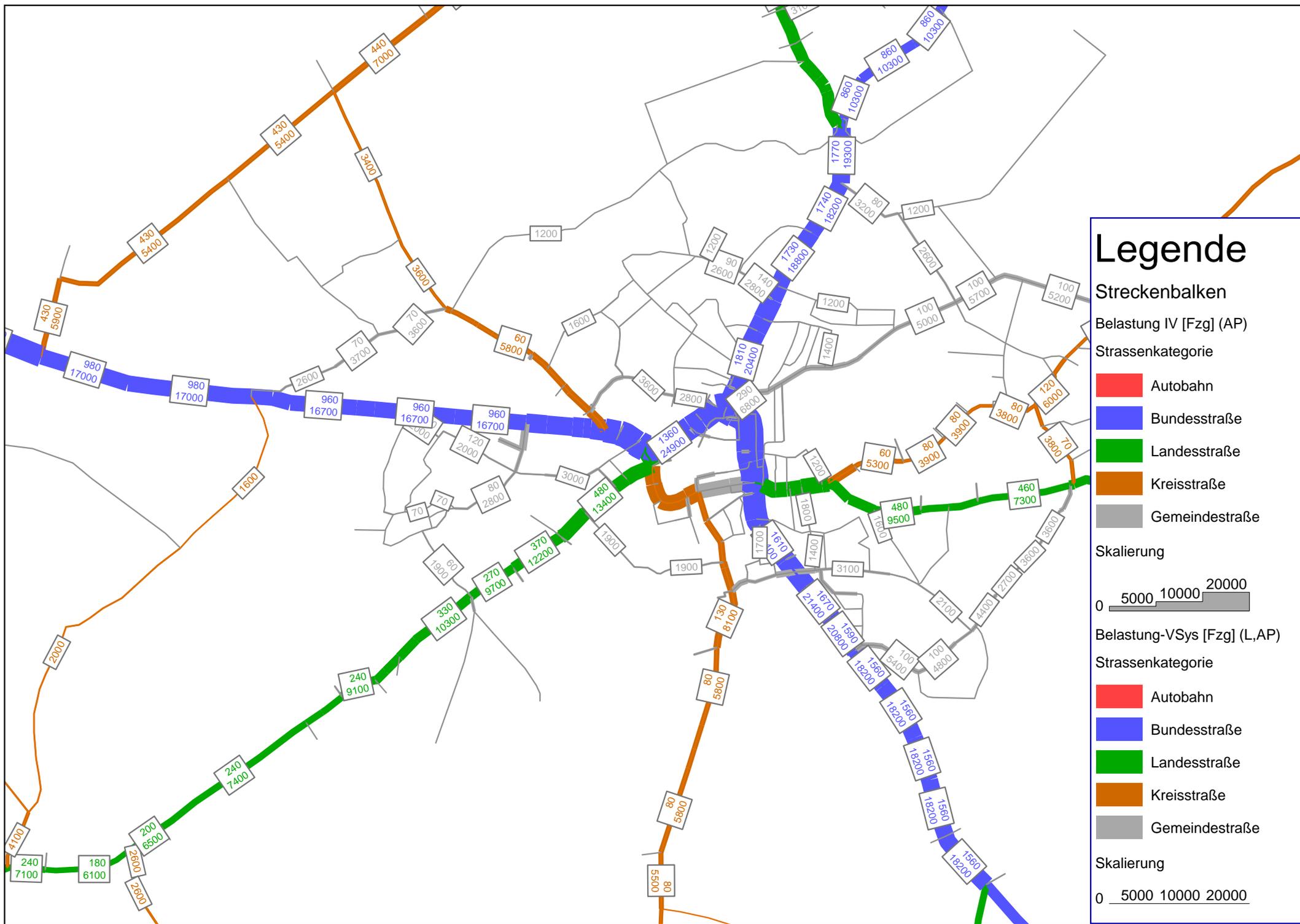
Belastung-VSyst [Fzg] (L,AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0
5000
10000
20000



Legende

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

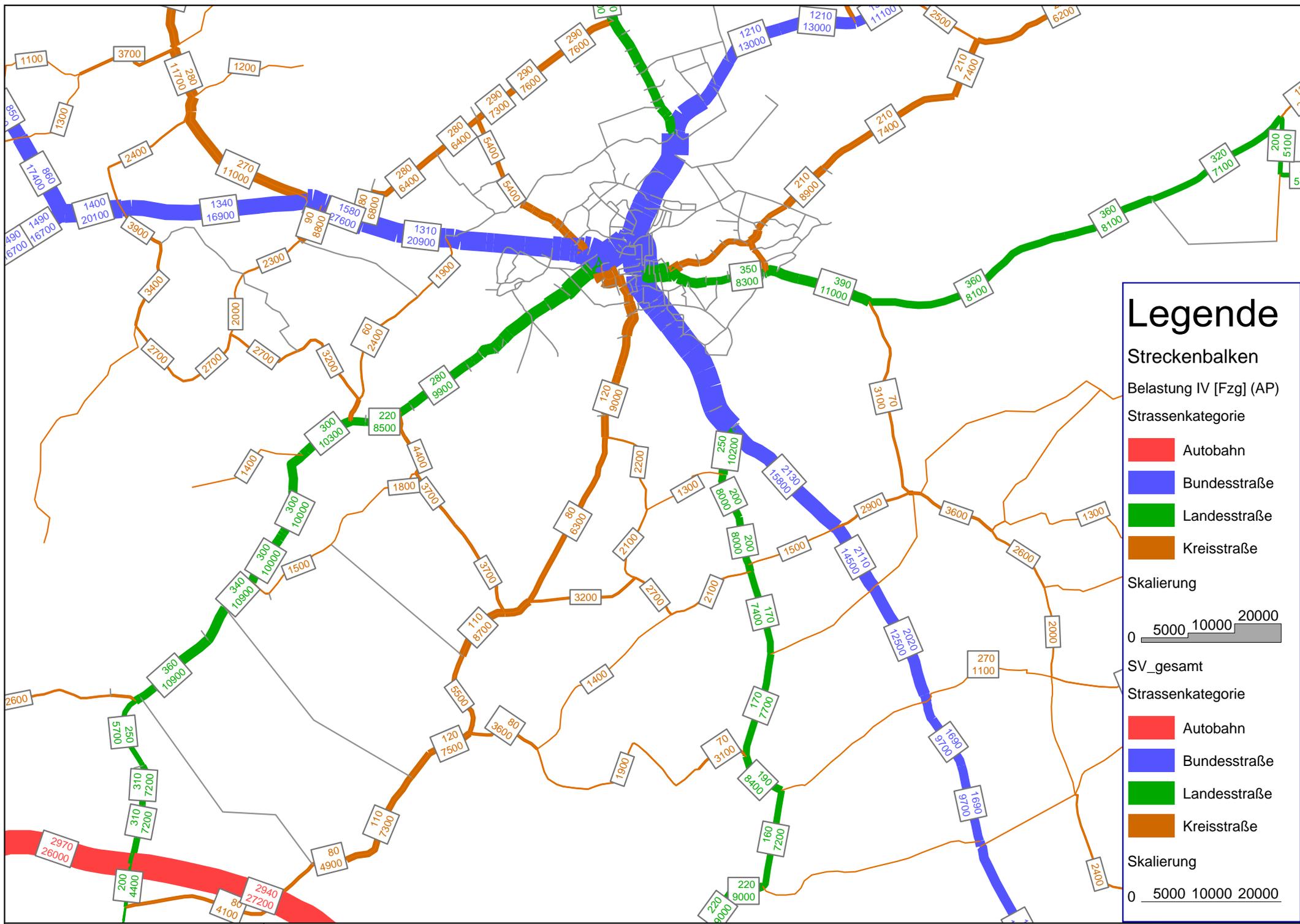
Belastung-VSys [Fzg] (L,AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

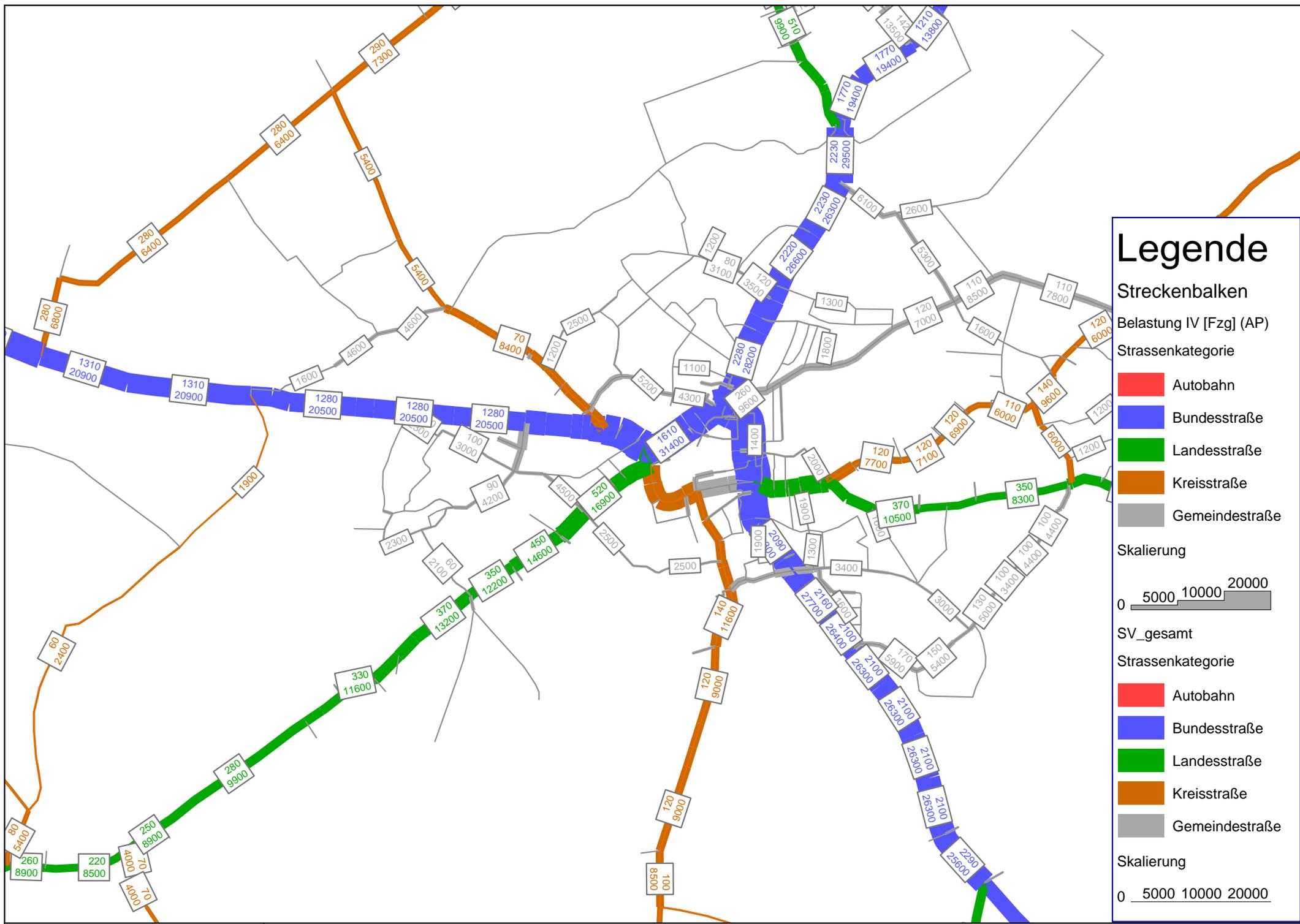
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

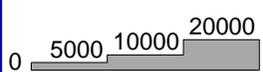
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

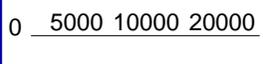


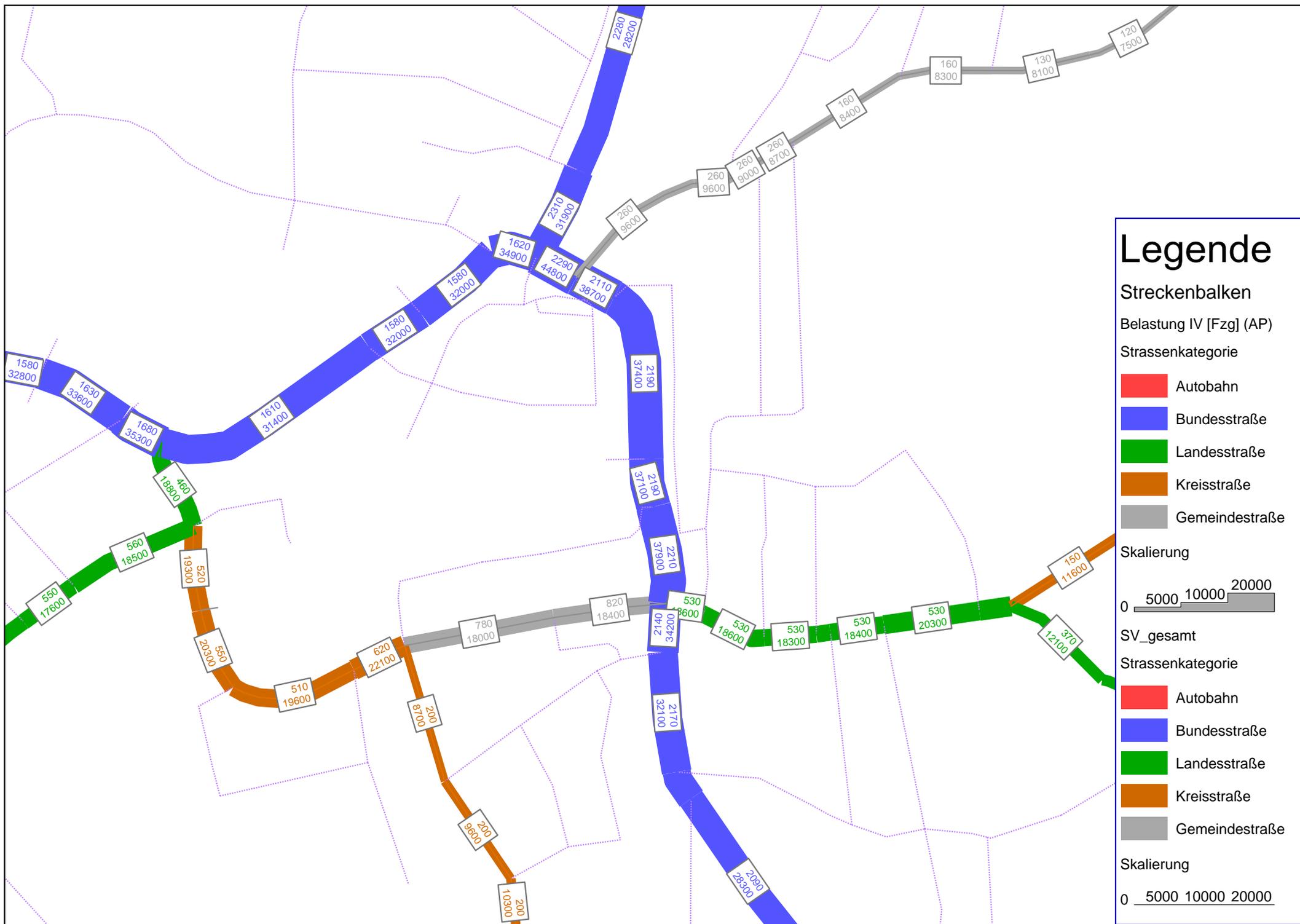
SV_gesamt

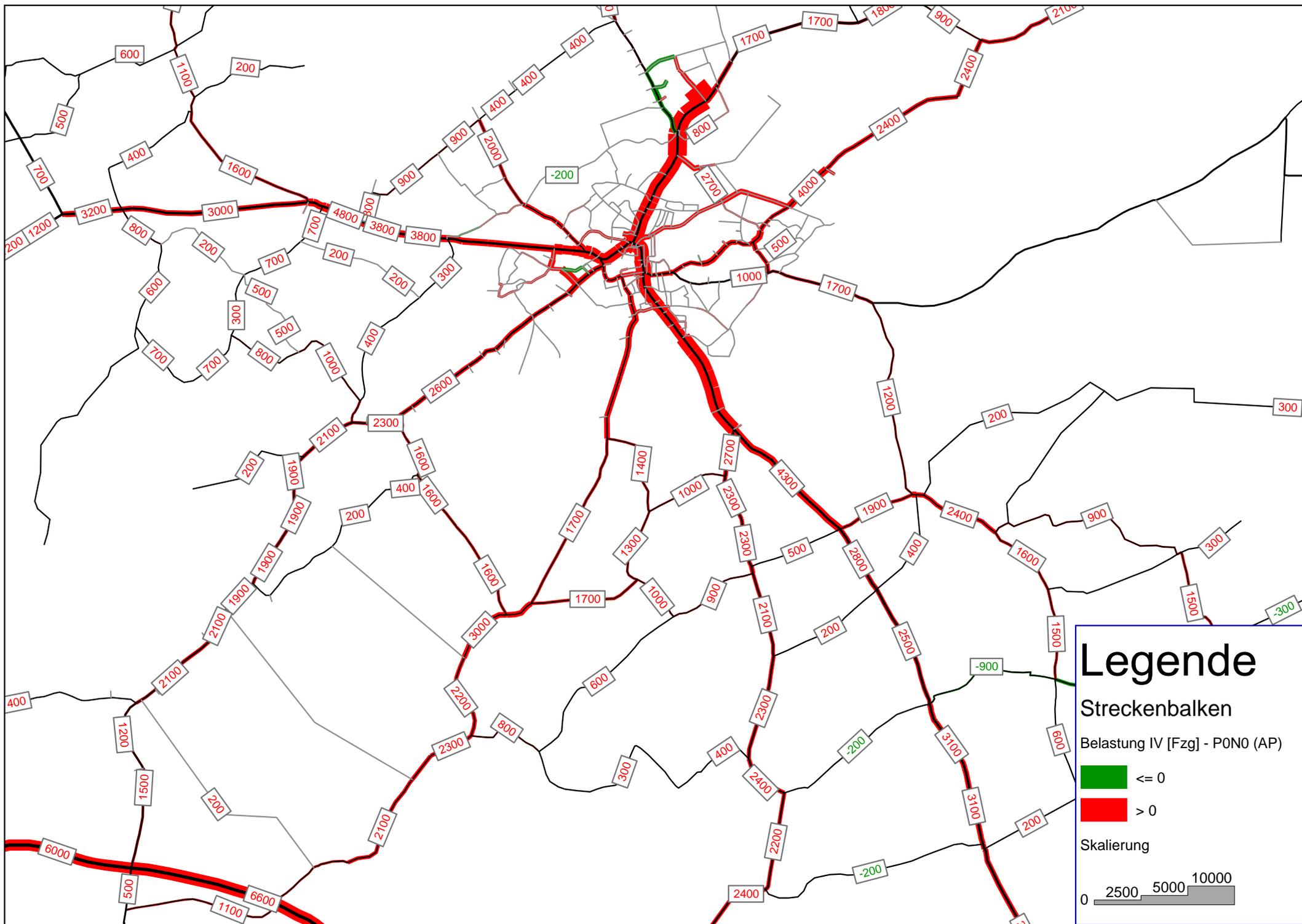
Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung





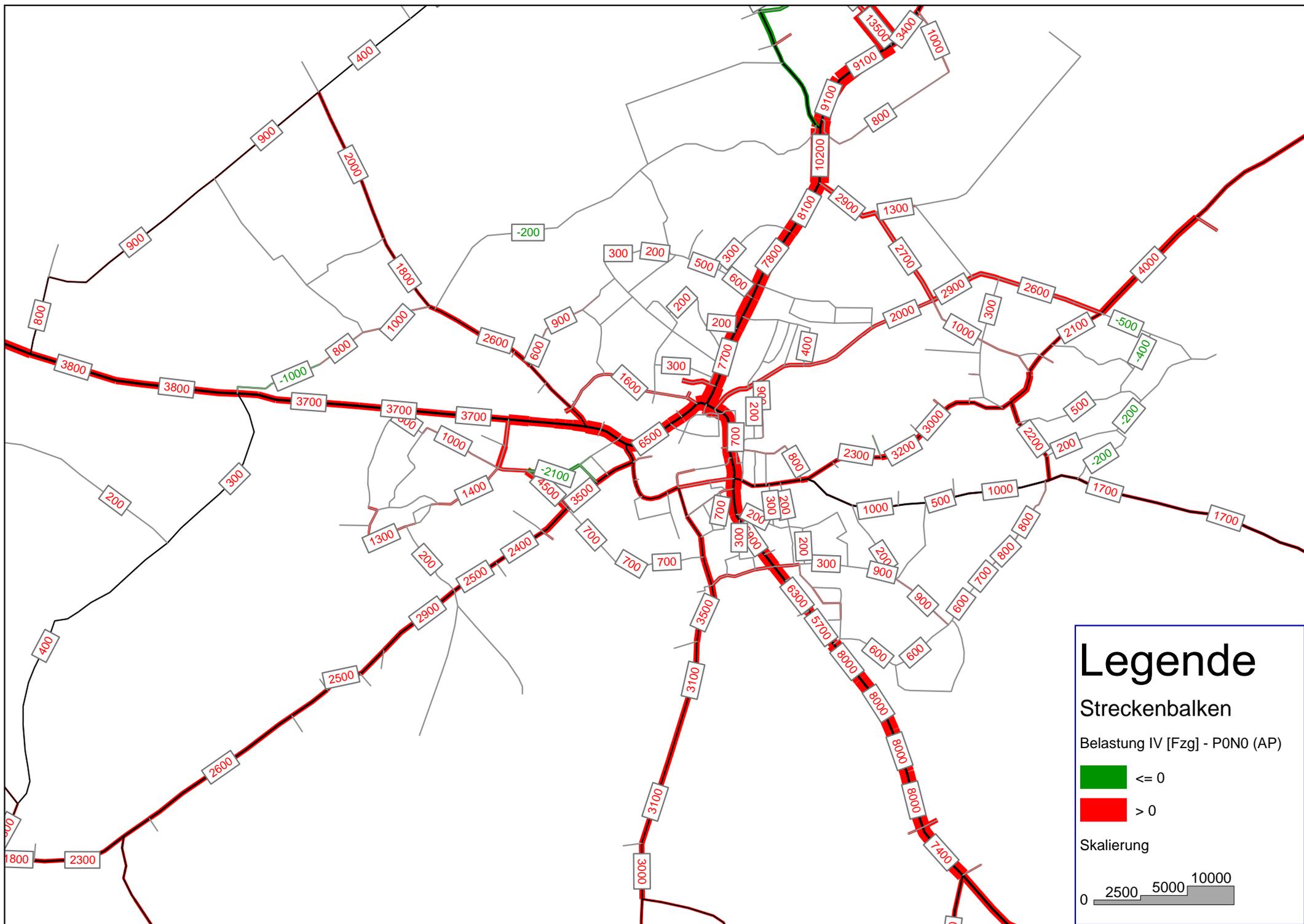


Ortsumgebung Aurich

Differenz



Prognose (2025) - Analyse (2012)



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P0N0 (AP)

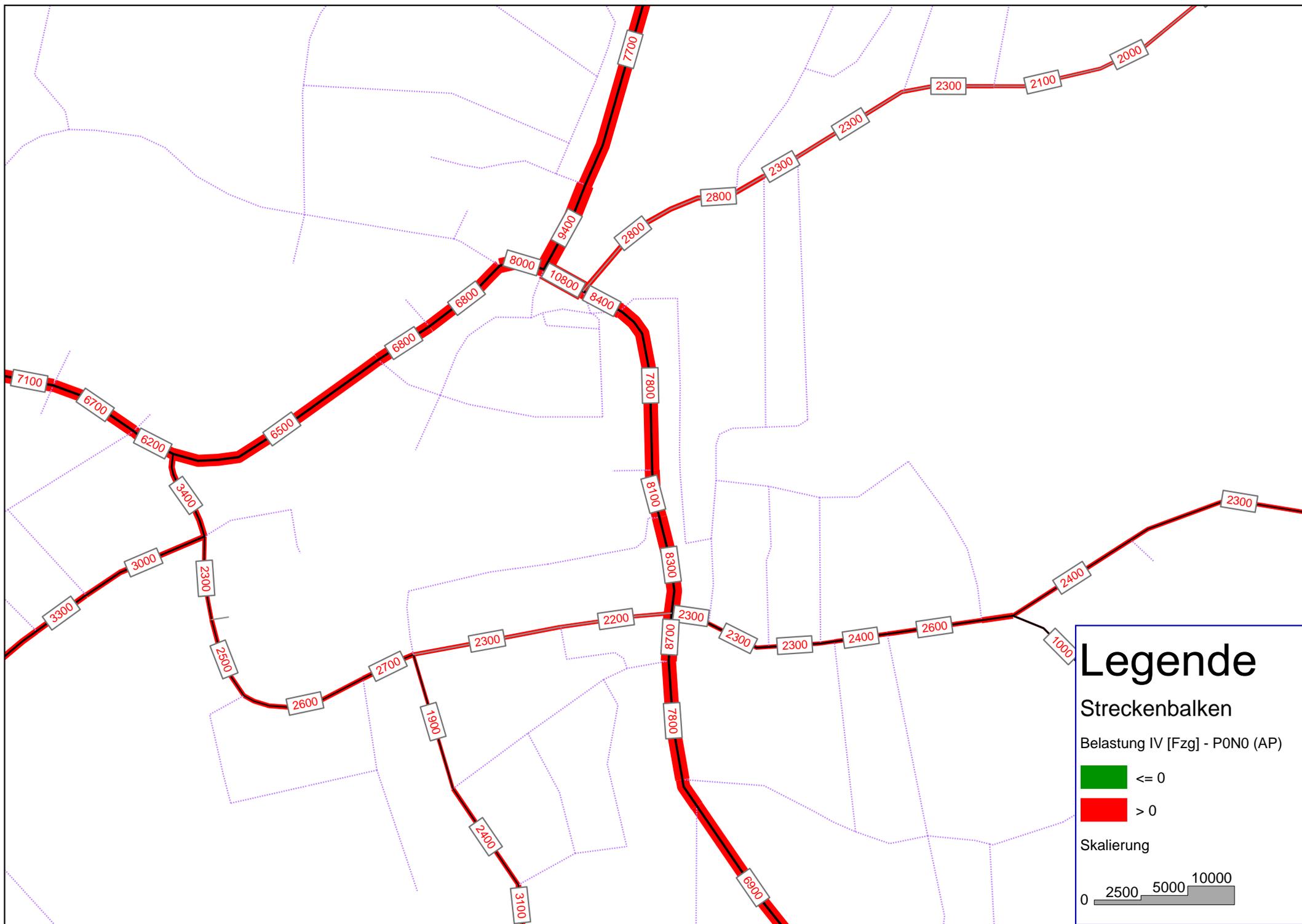
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000

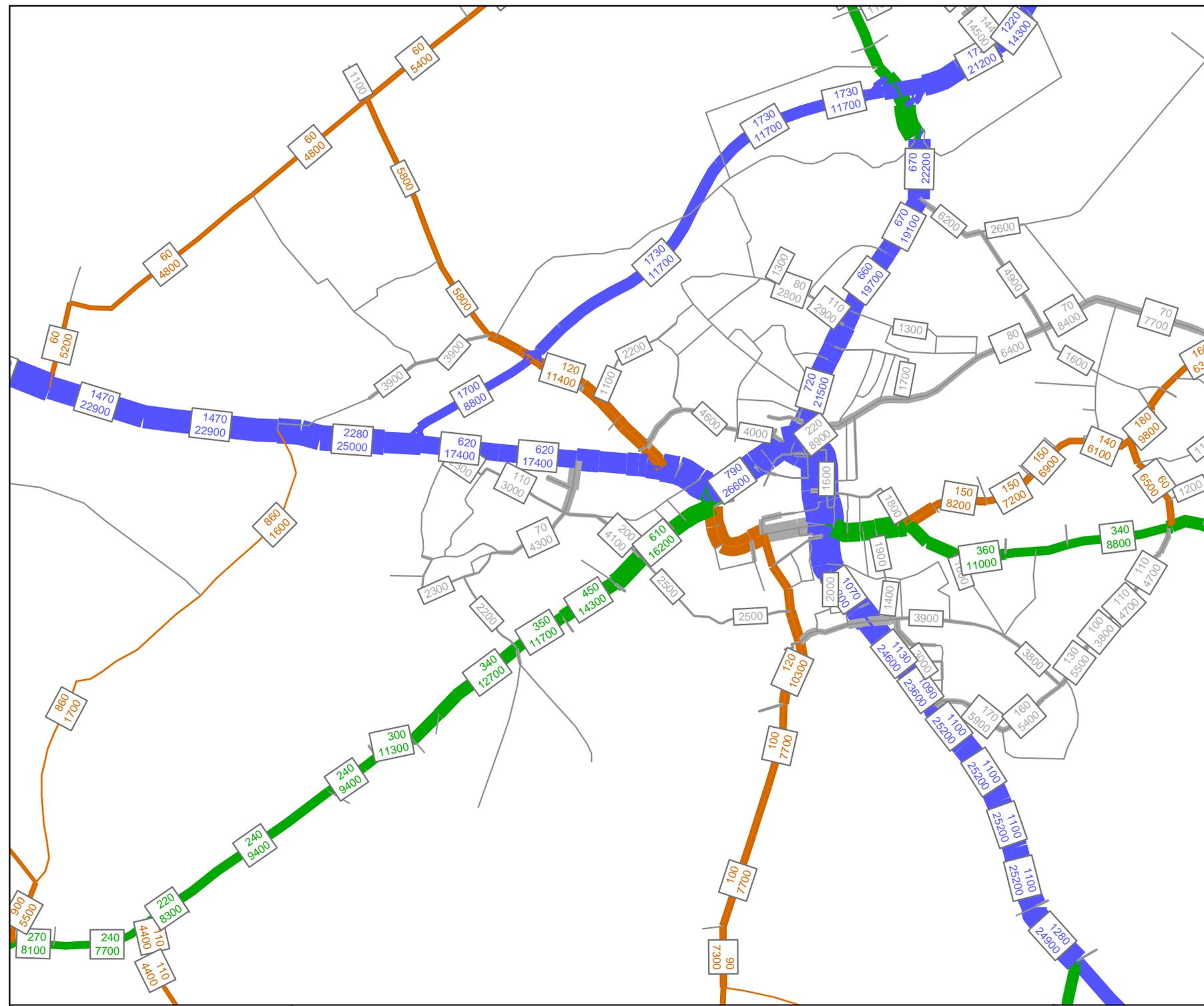
Ortsumgebung Aurich

Differenz



Ortsumgebung Aich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

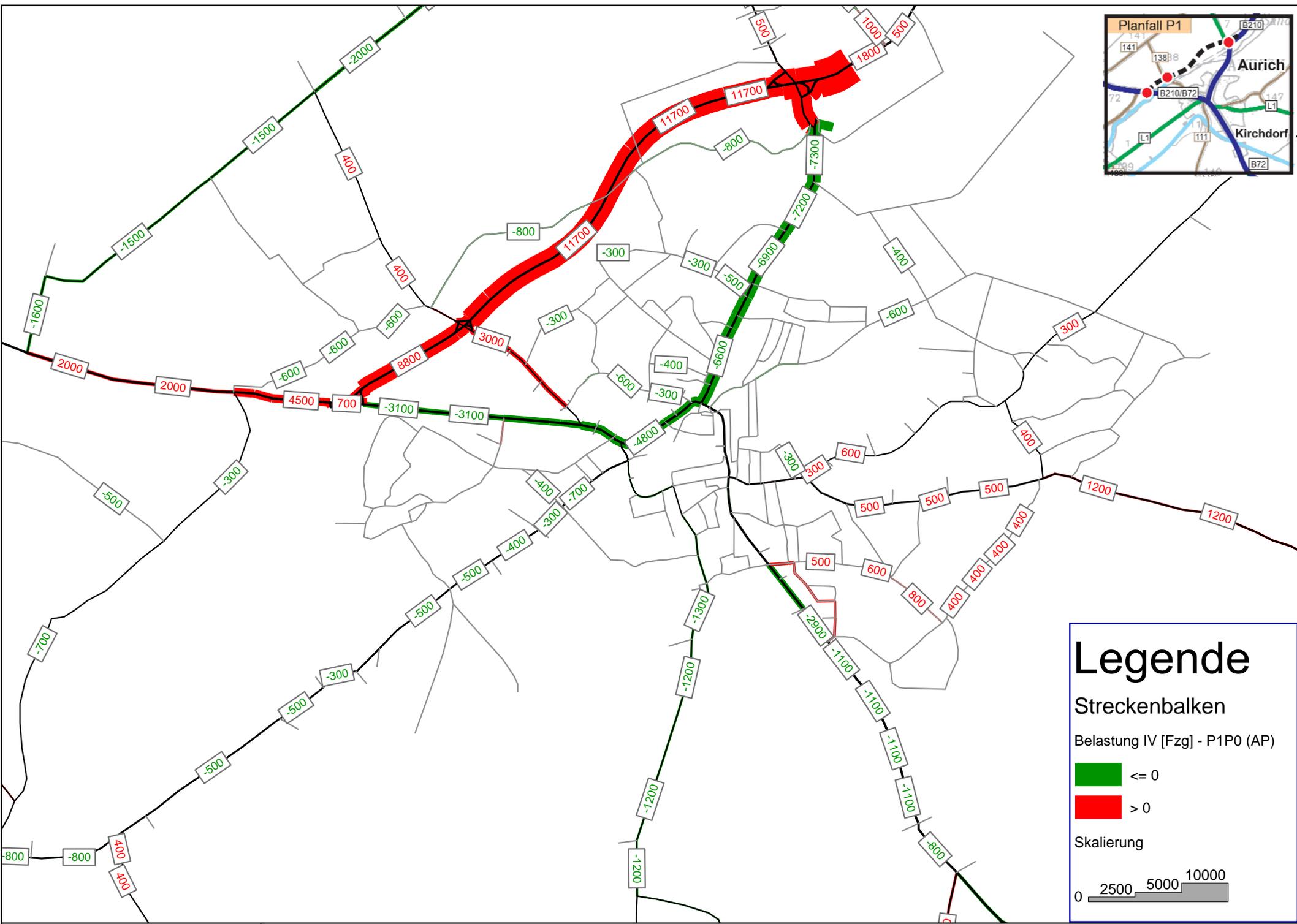
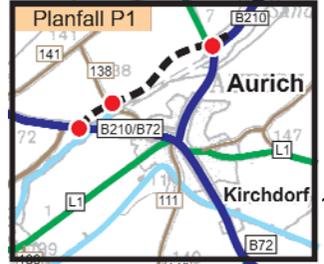
SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] - P1P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

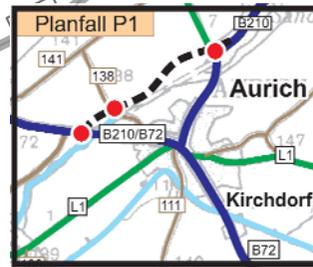
0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Planfall 1-P0 (Prognose 2025)



Legende

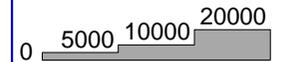
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

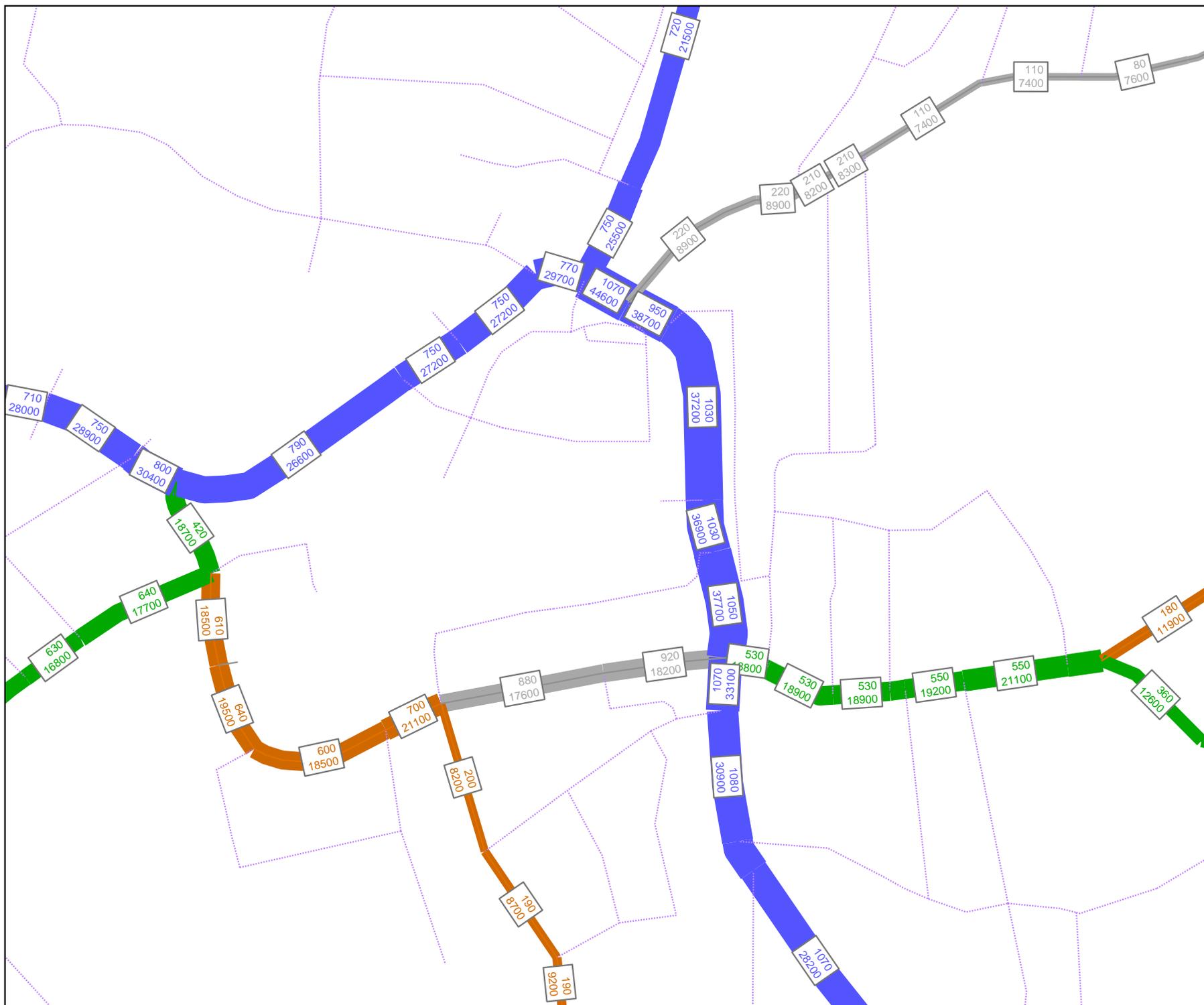


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

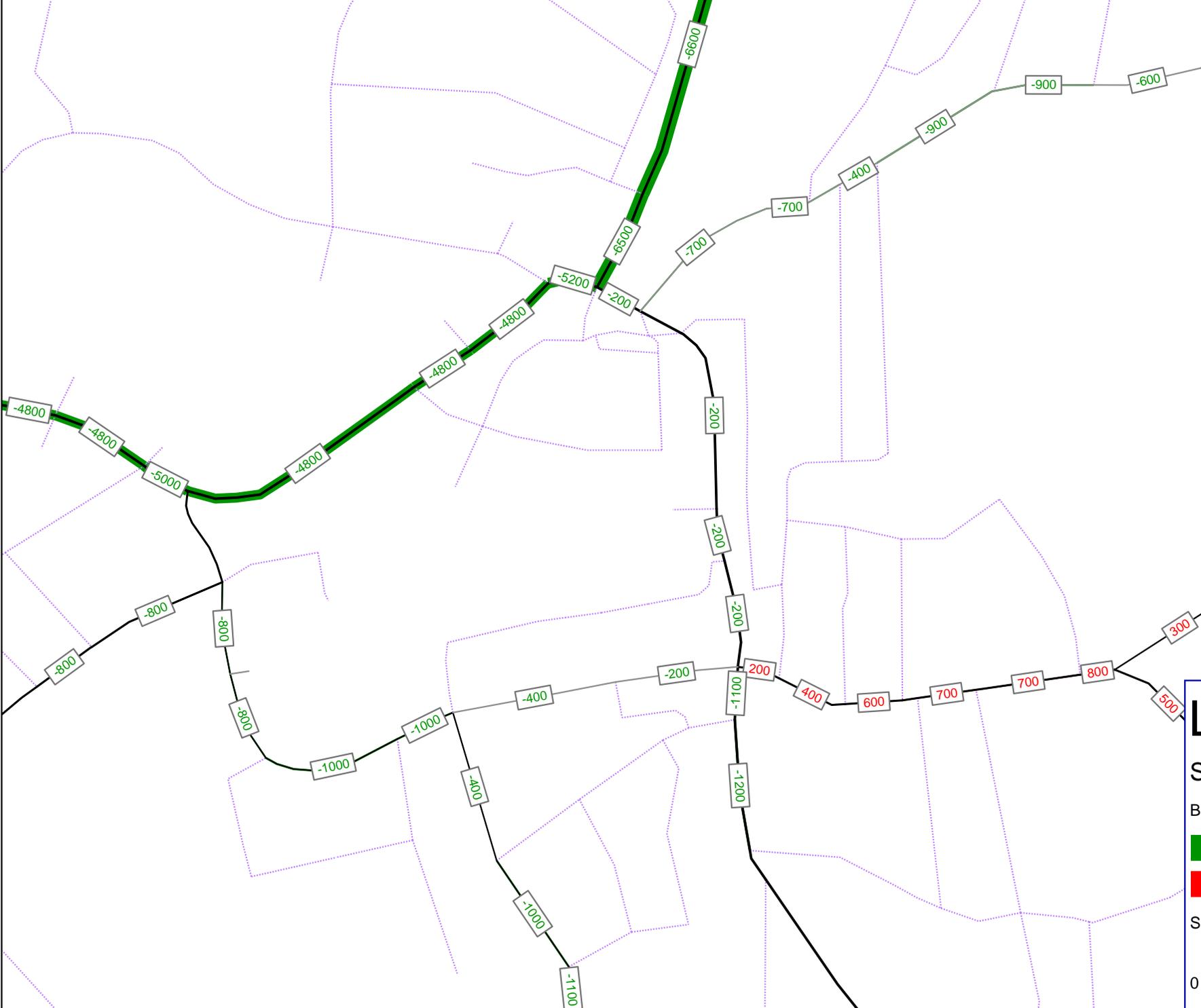
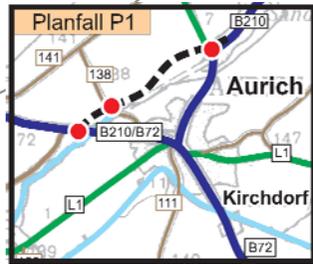


Ortsumgebung Aurich

Planfall 1 (Prognose 2025)



Abschnitt A; K 138 teilplanfrei



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P1P0 (AP)

≤ 0

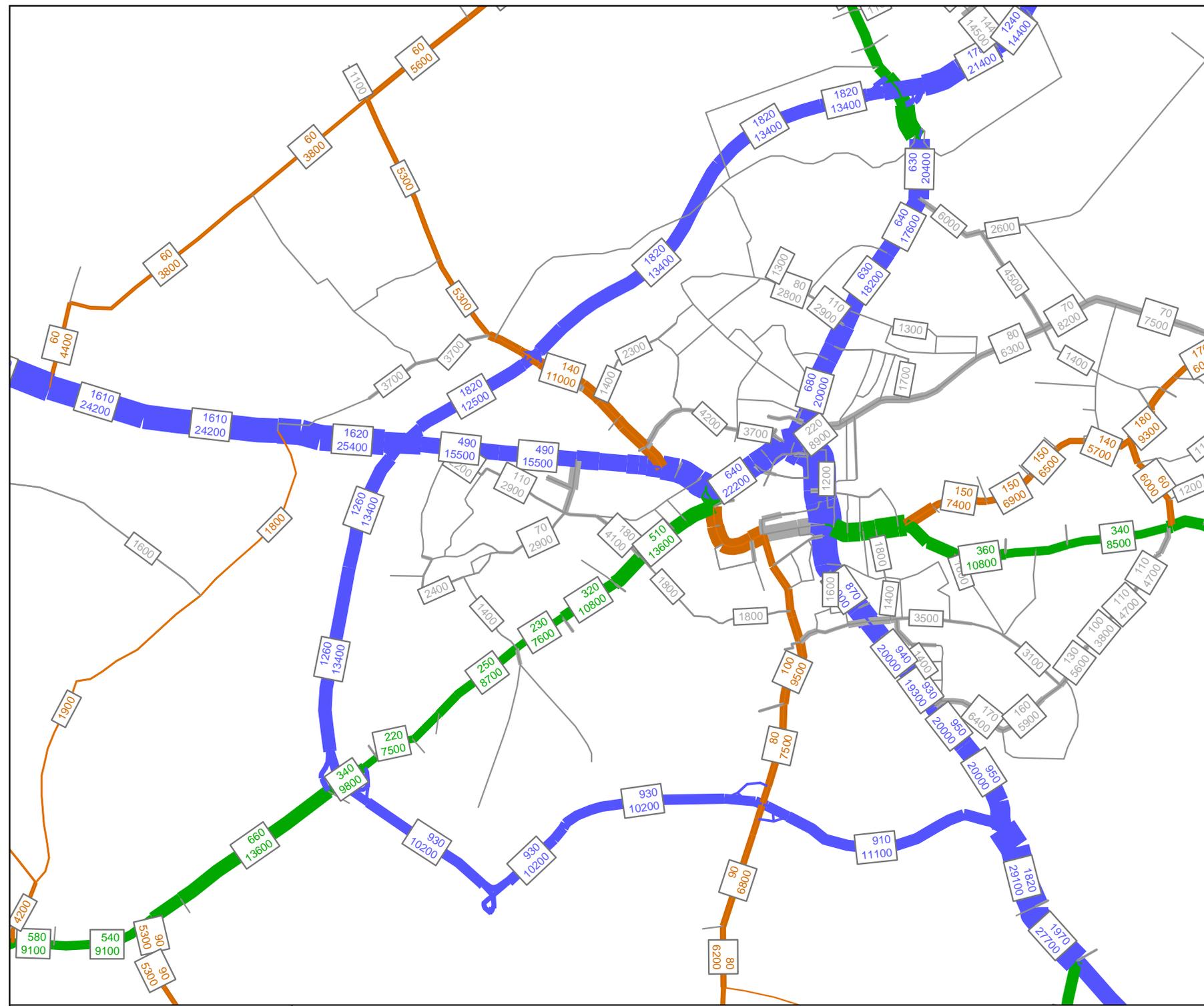
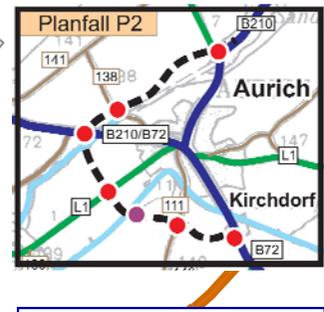
> 0

Skalierung

0
2500
5000
10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

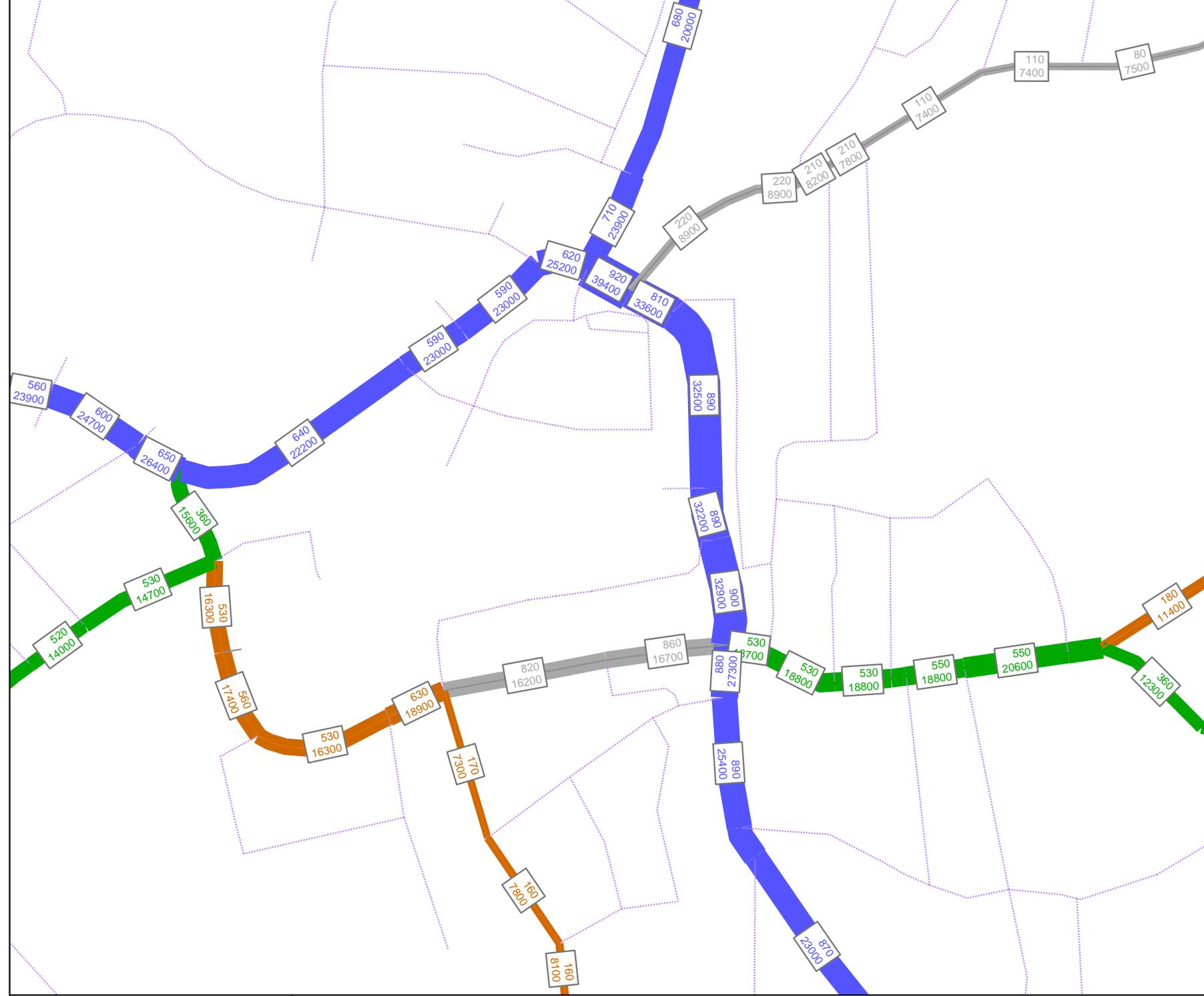
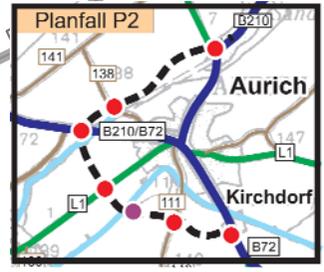
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

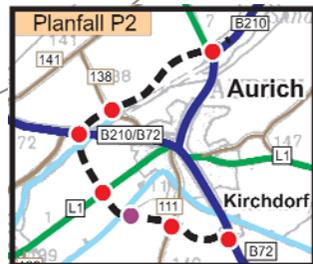
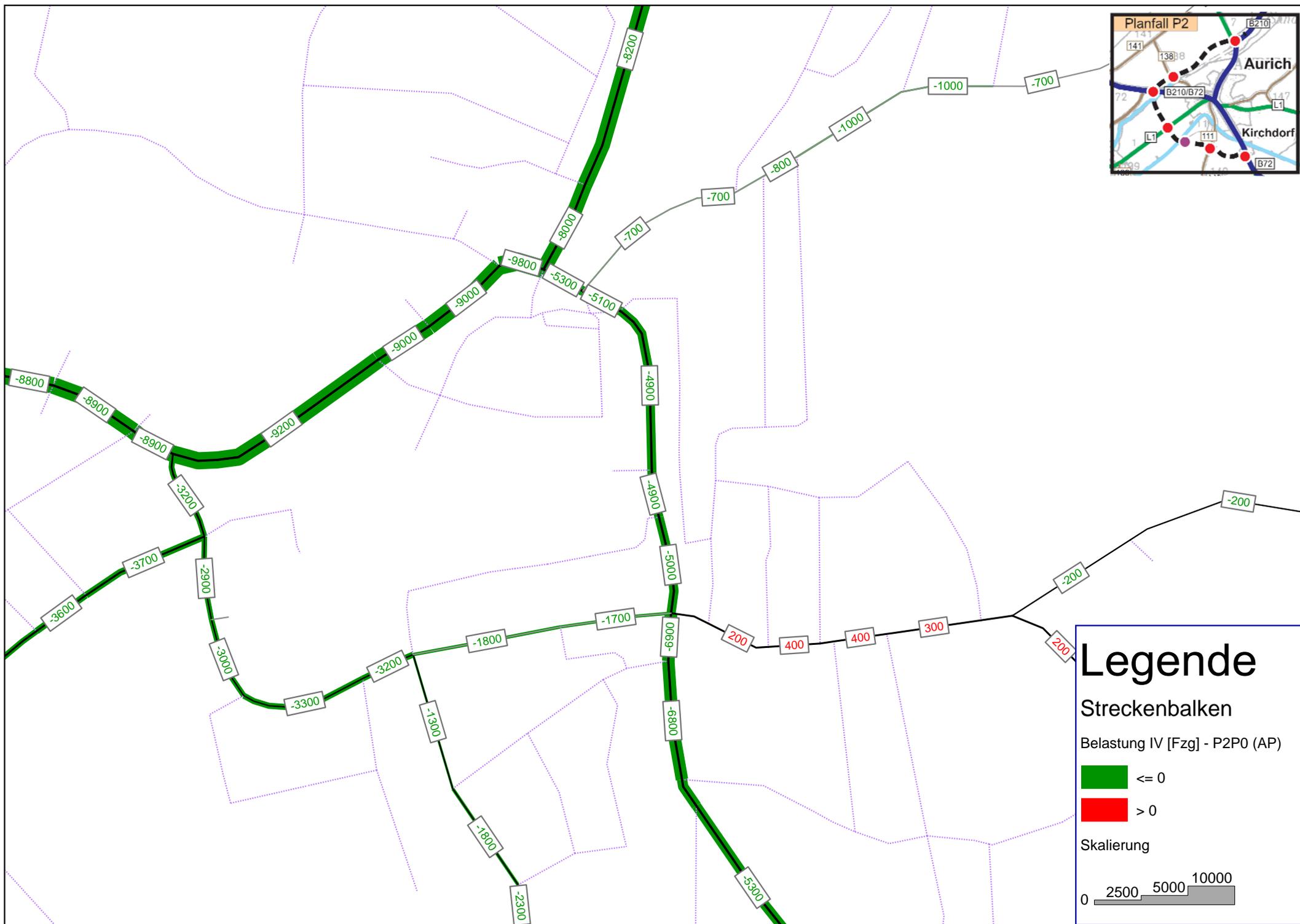
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 2 (Prognose 2025)



Abschnitt A und B; K 138 und K 111 teilplanfrei



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] - P2P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

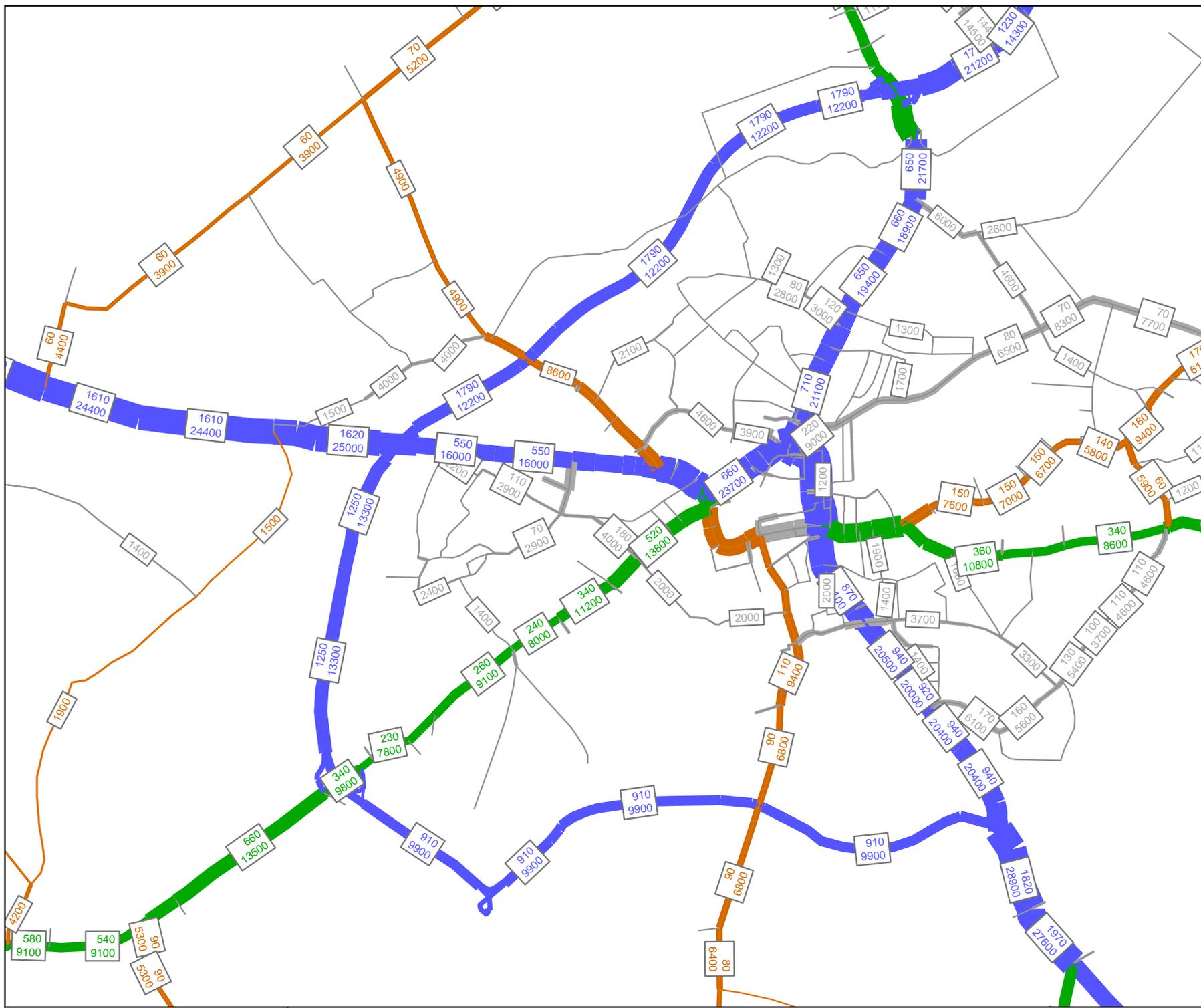
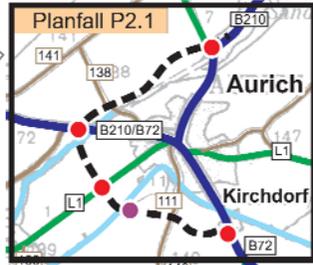
0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Planfall 2-P0 (Prognose 2025)



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

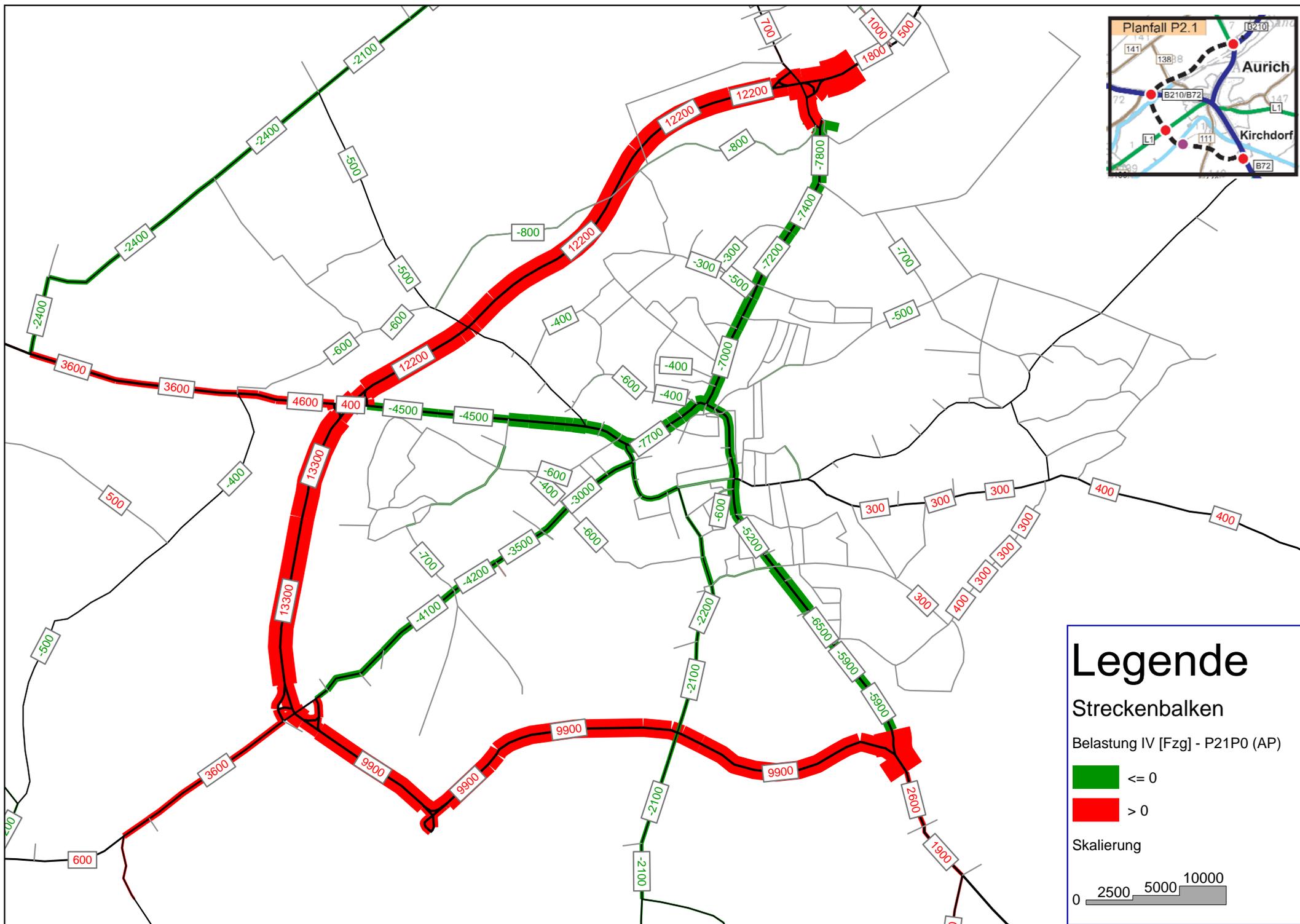
SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



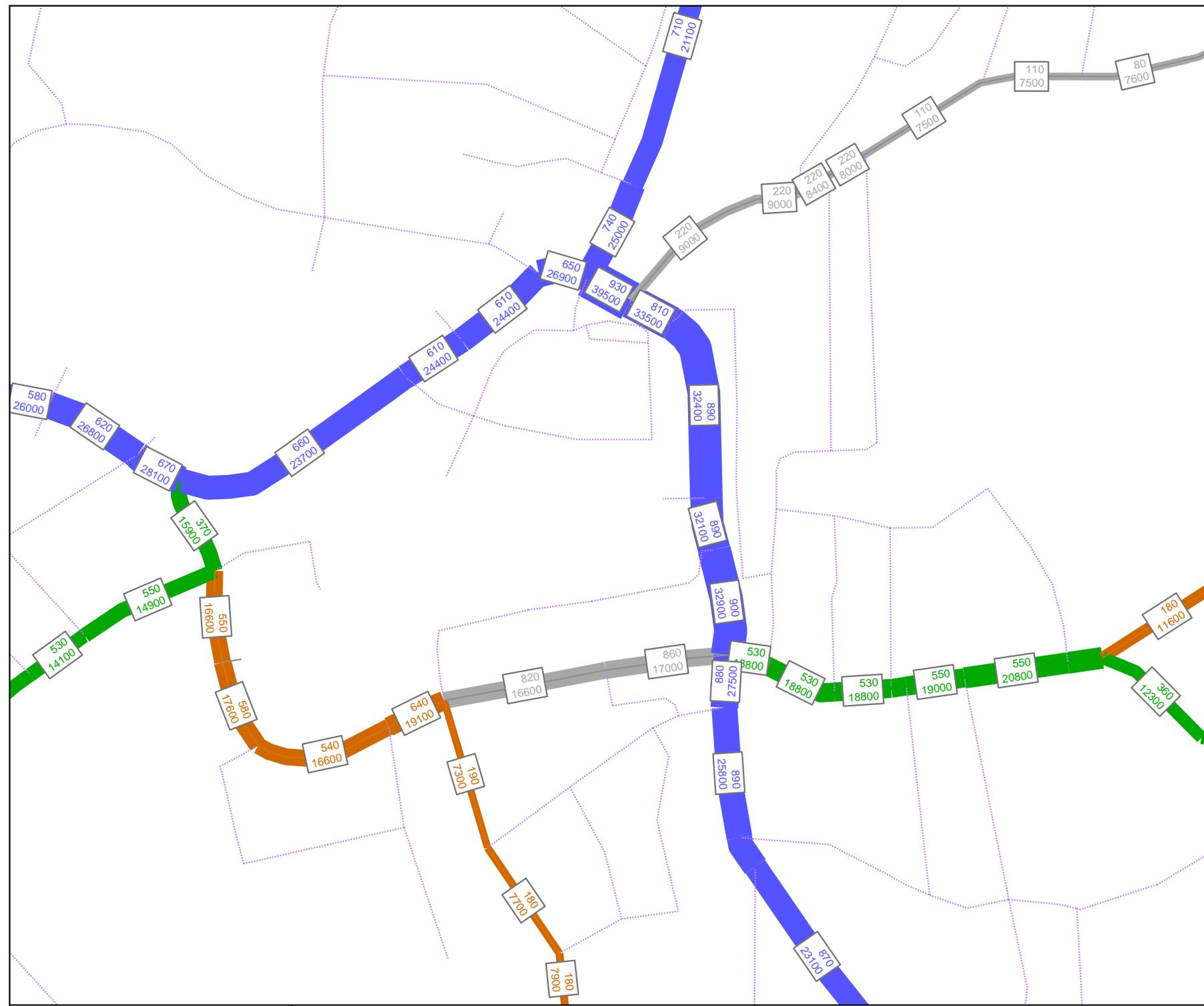
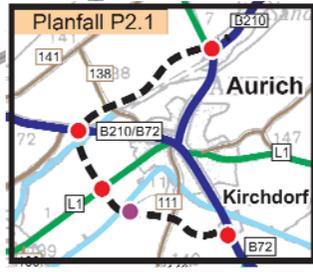
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P21P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

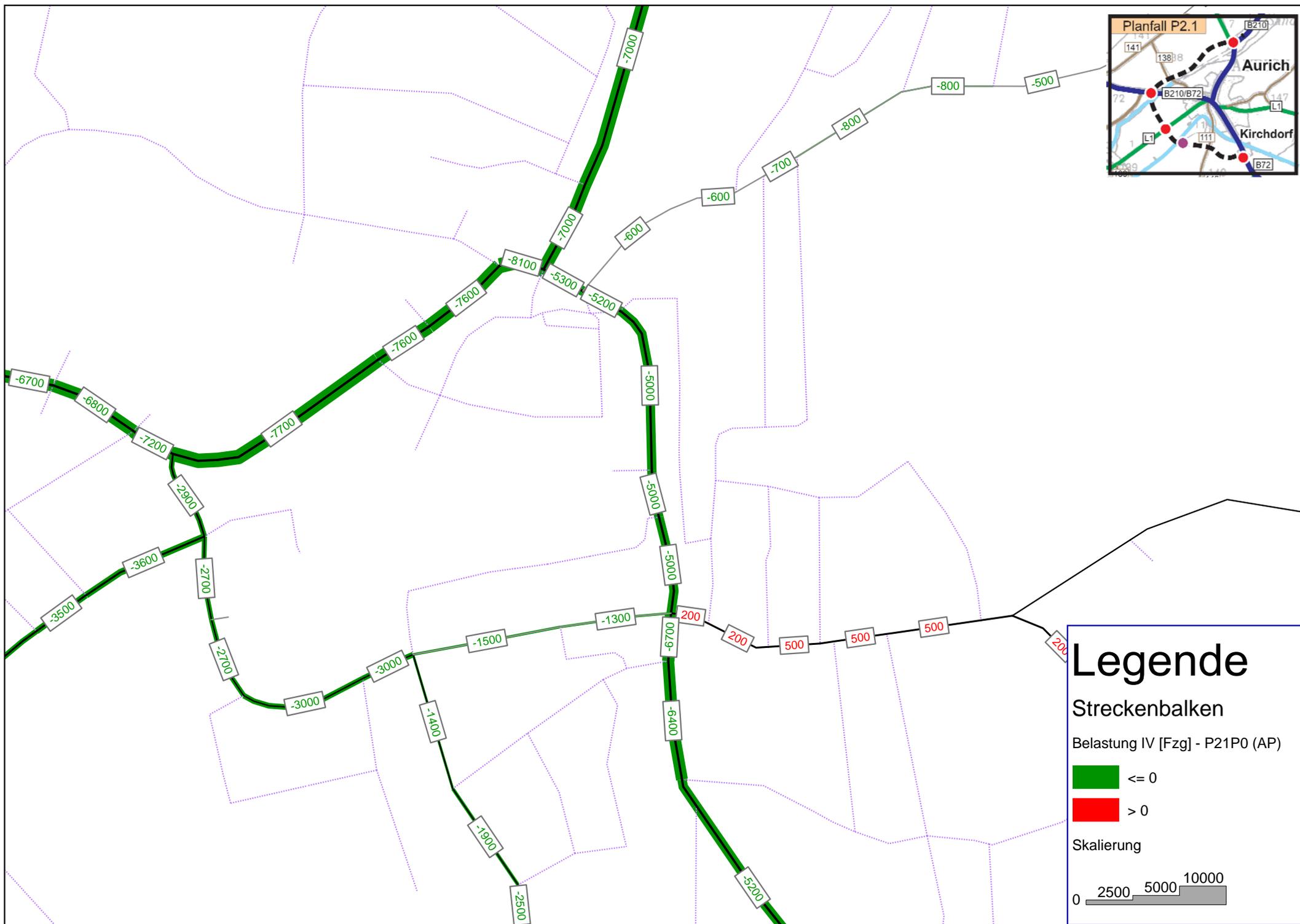
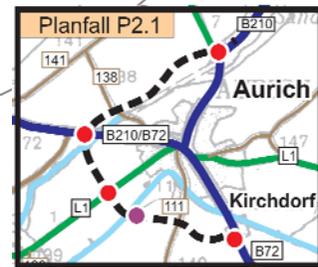
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 2.1 (Prognose 2025)



Abschnitt A und B; K 138 und K 111 nicht angeschlossen



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P21P0 (AP)

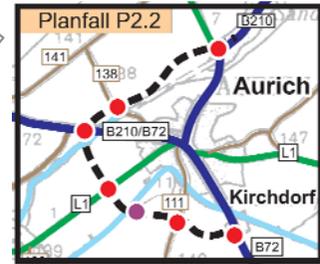
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung



SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

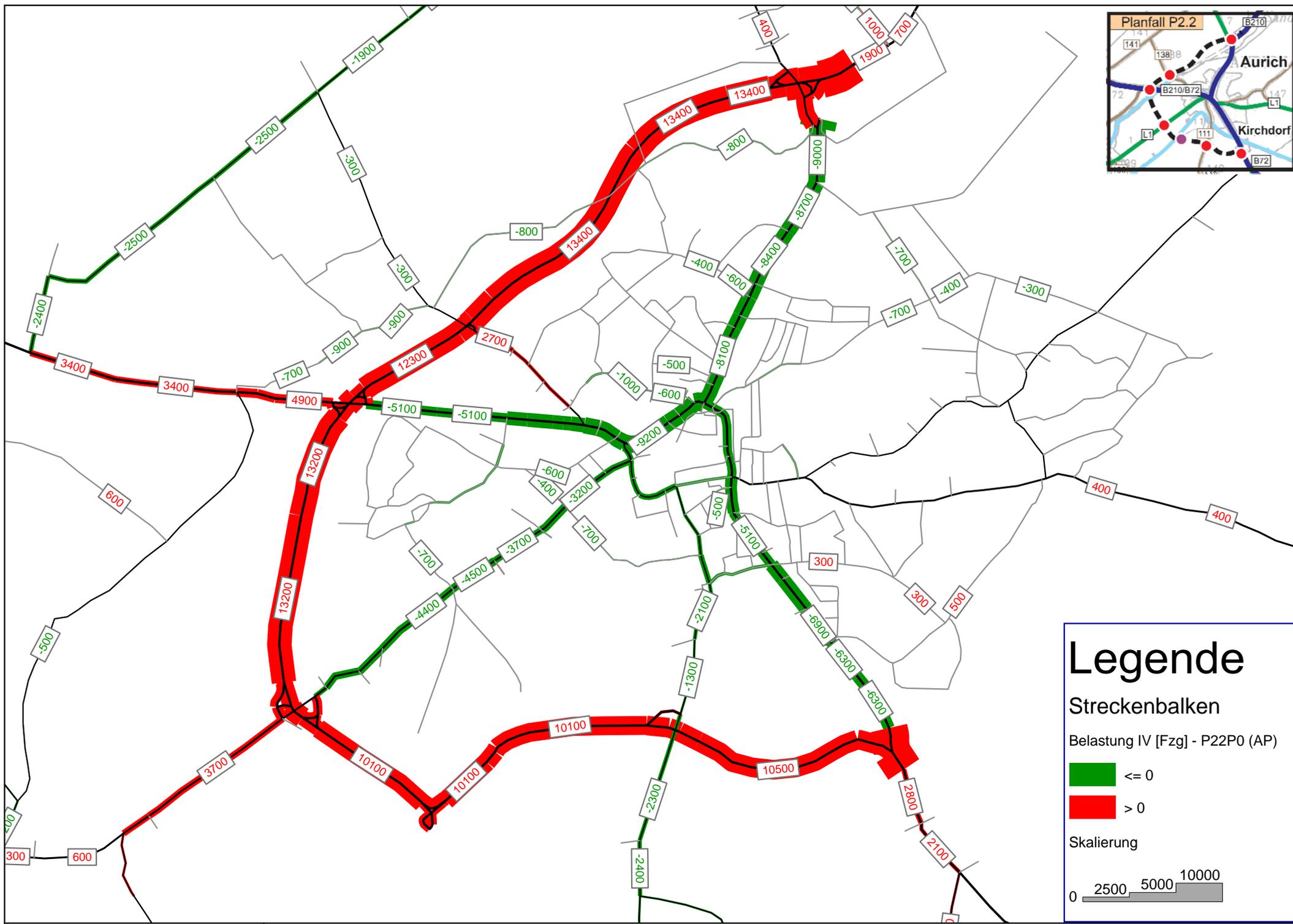
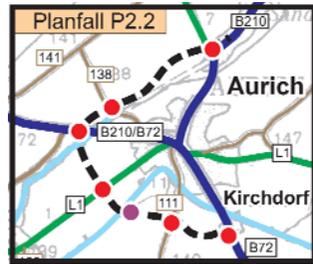


Ortsumgebung Aurich

Planfall 2.2 (Prognose 2025)



Abschnitt A und B; K 138 und K 111 teilplangleich



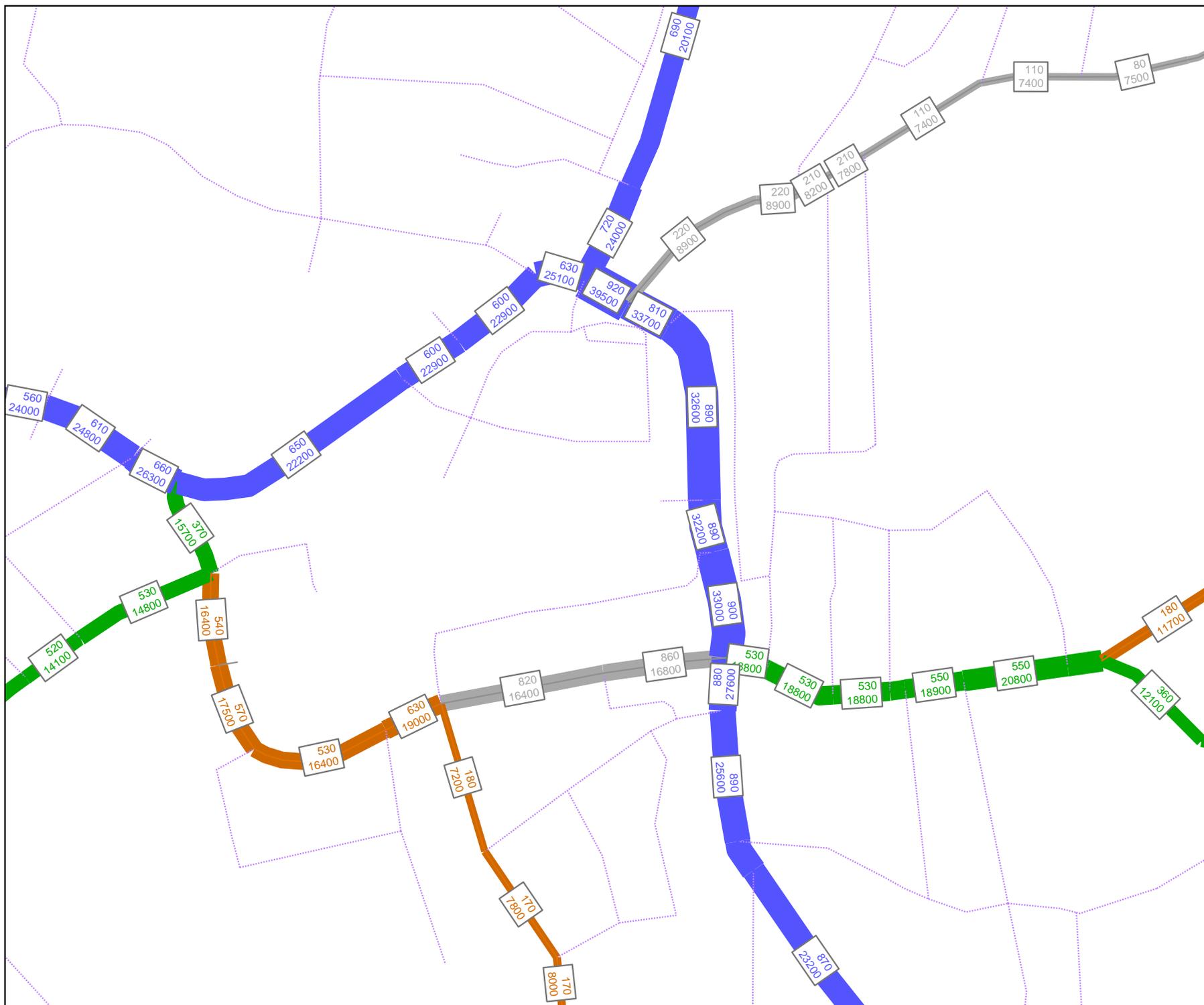
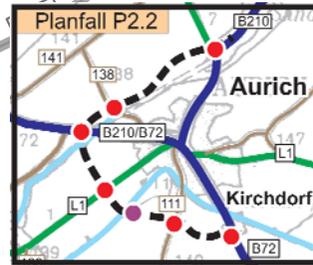
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P22P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

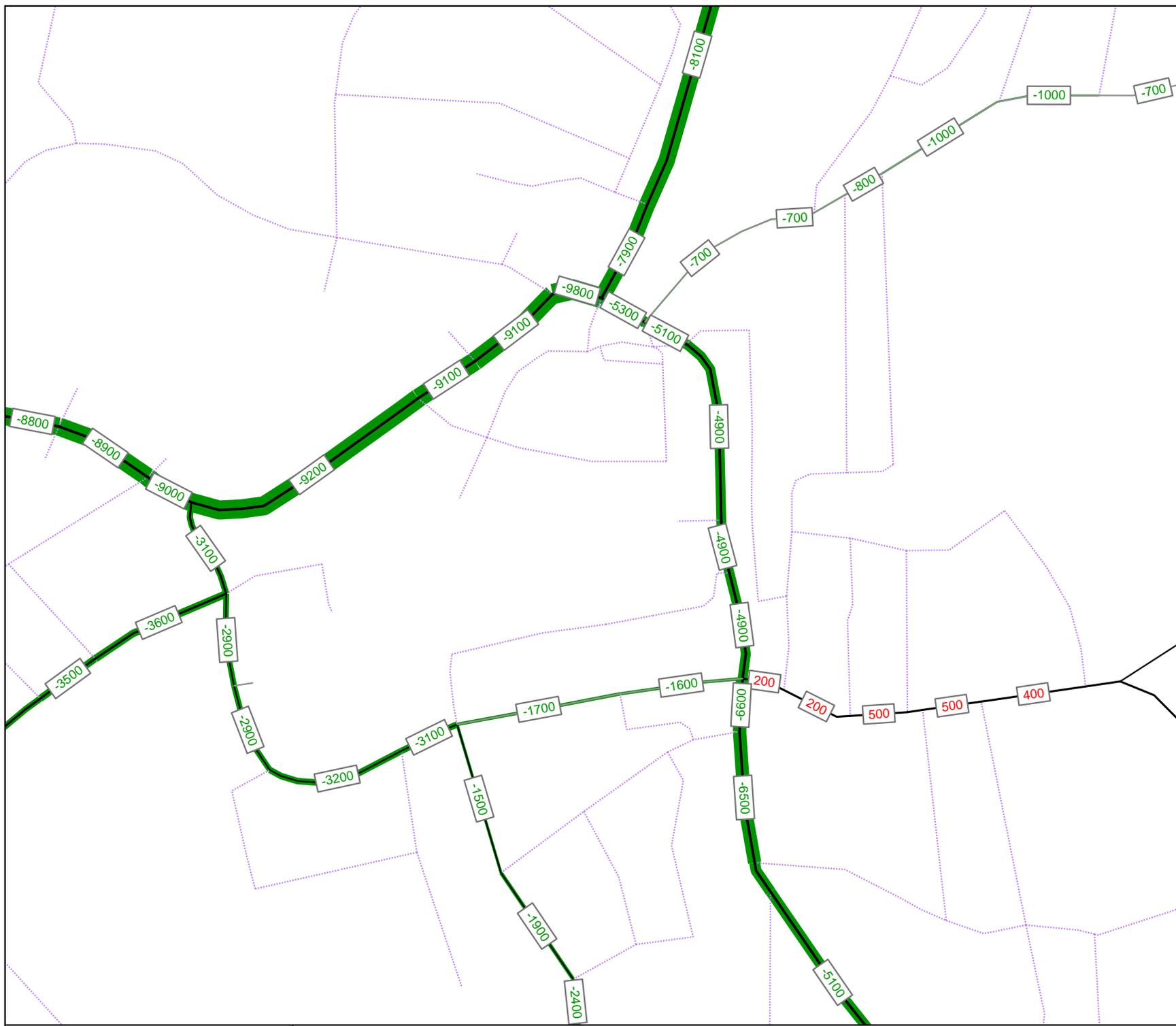
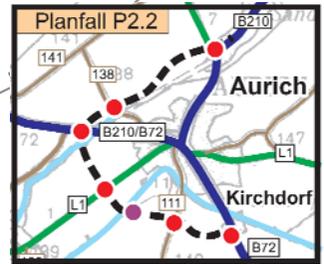
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P22P0 (AP)

<= 0

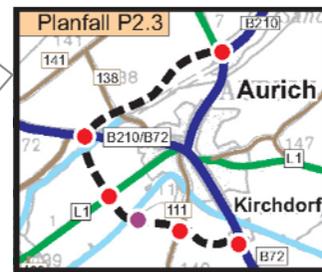
> 0

Skalierung

0
2500
5000
10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

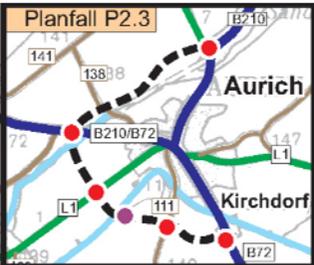
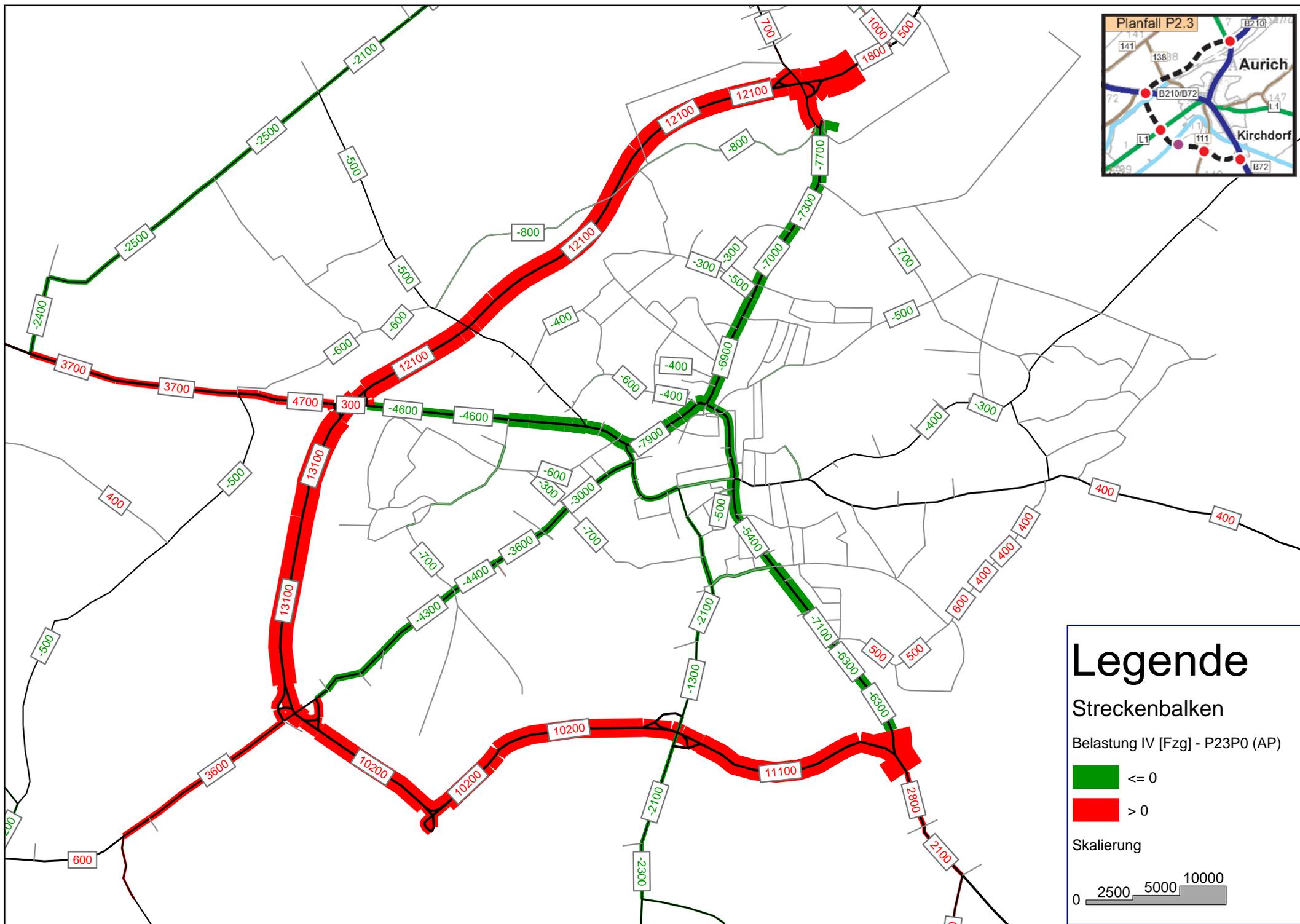
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

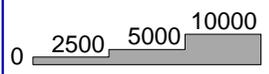


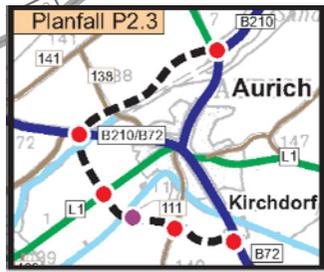
Legende

Streckenbalken
 Belastung IV [Fzg] - P23P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung





Legende

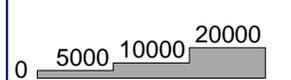
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

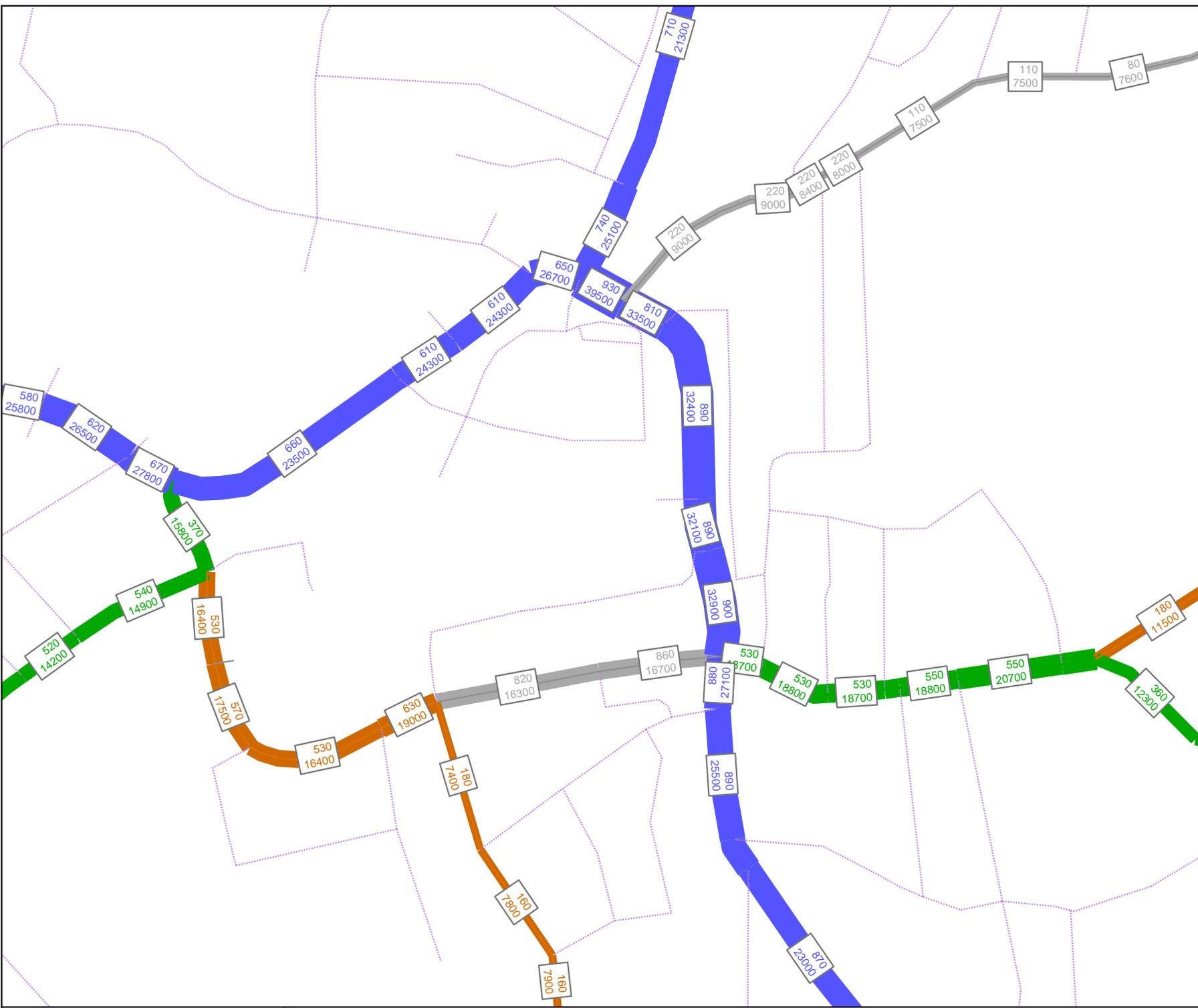
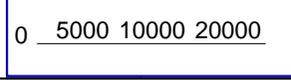


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

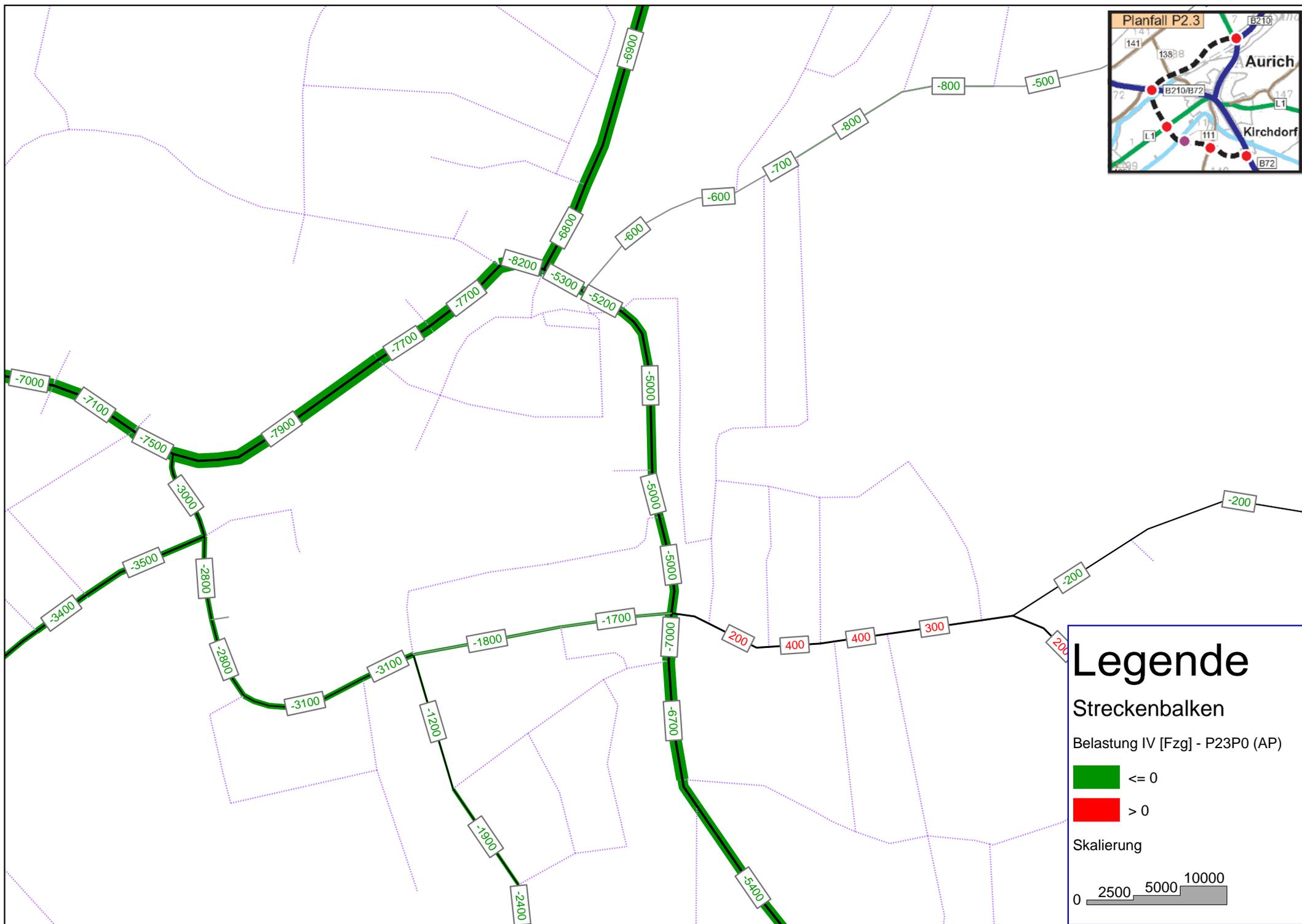


Ortsumgebung Aurich

Planfall 2.3 (Prognose 2025)

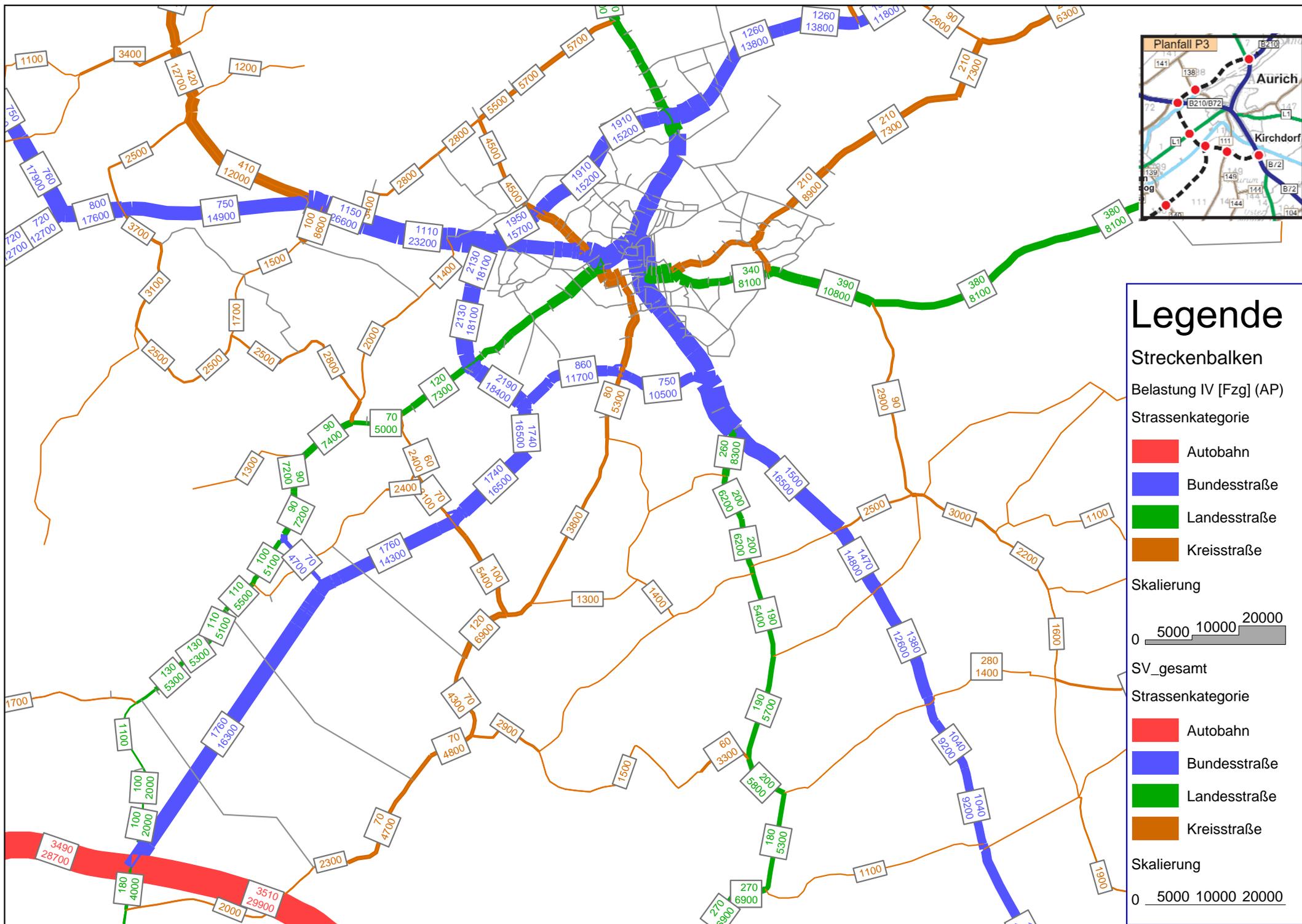


Abschnitt A und B; K 111 teilplanfrei



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

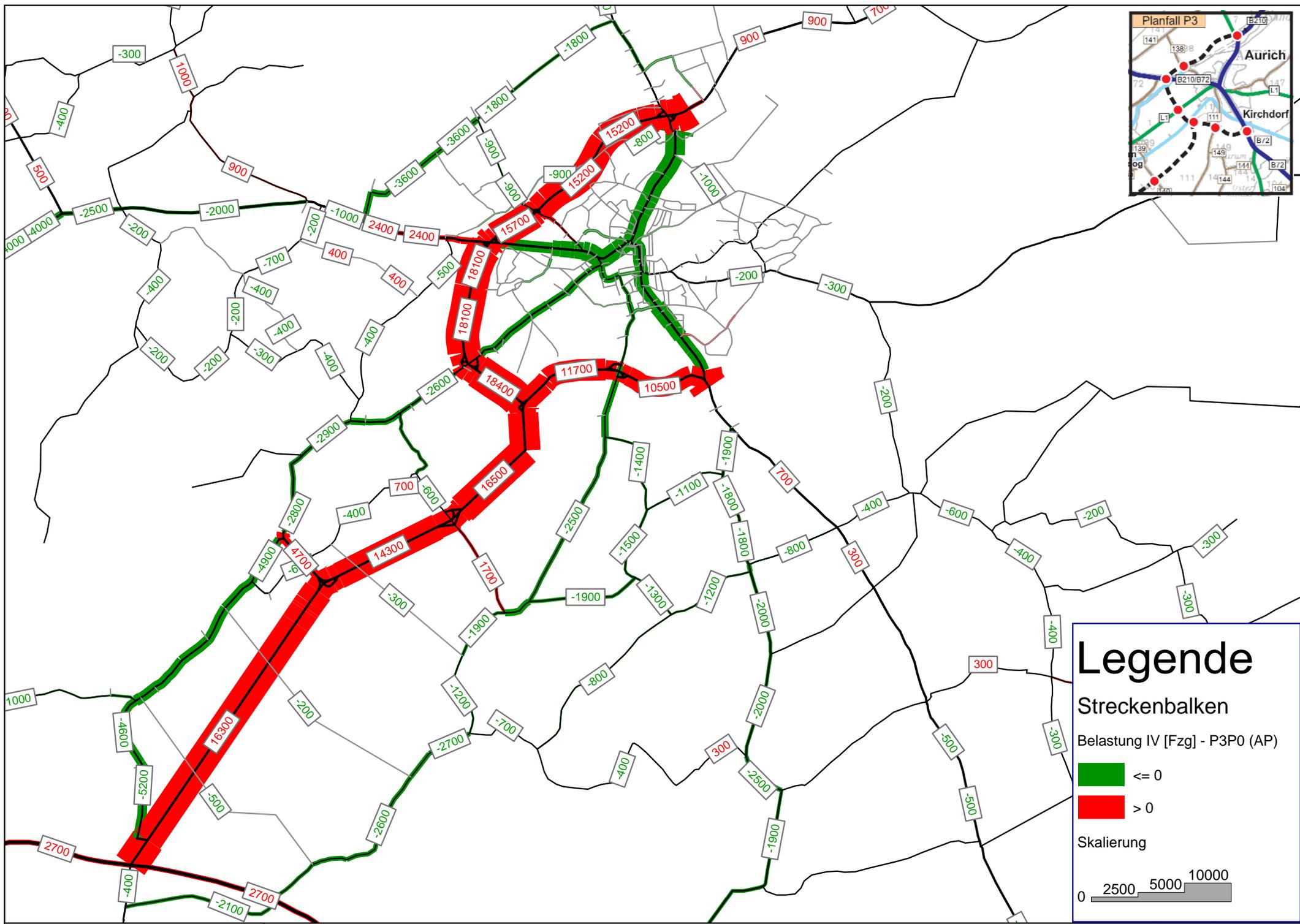
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P3P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung



Legende

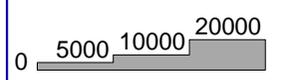
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

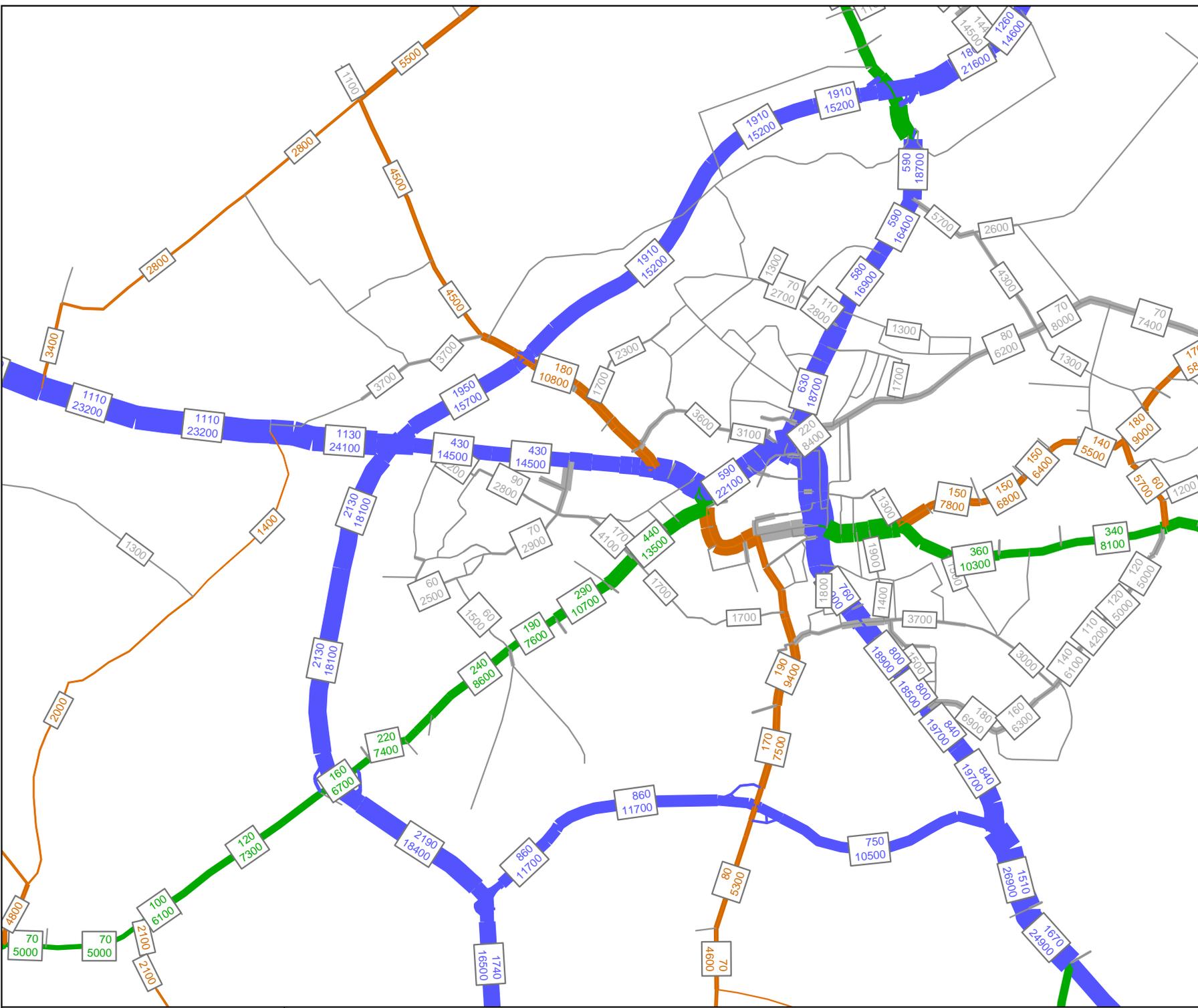
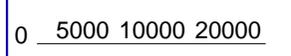


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

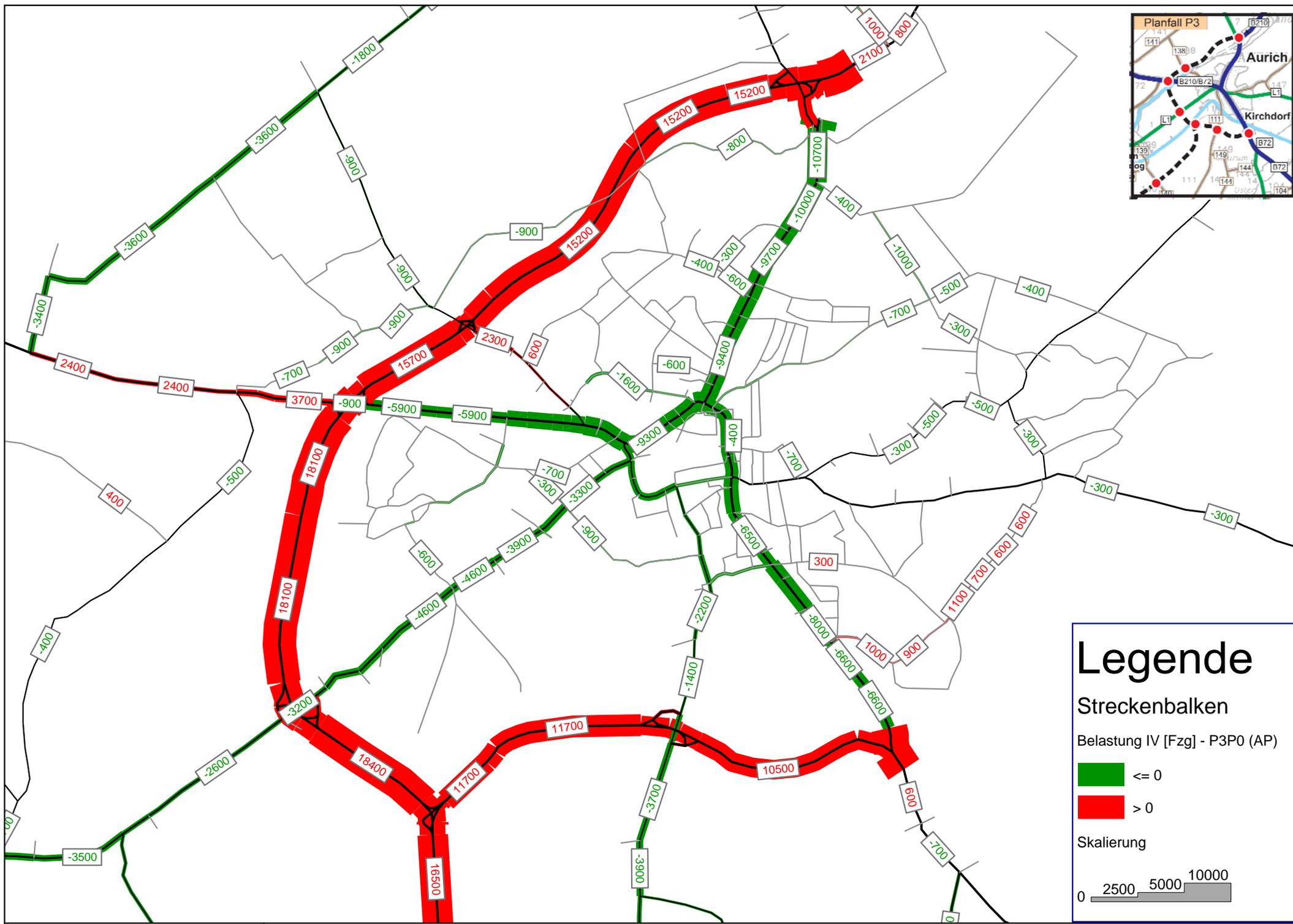


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei

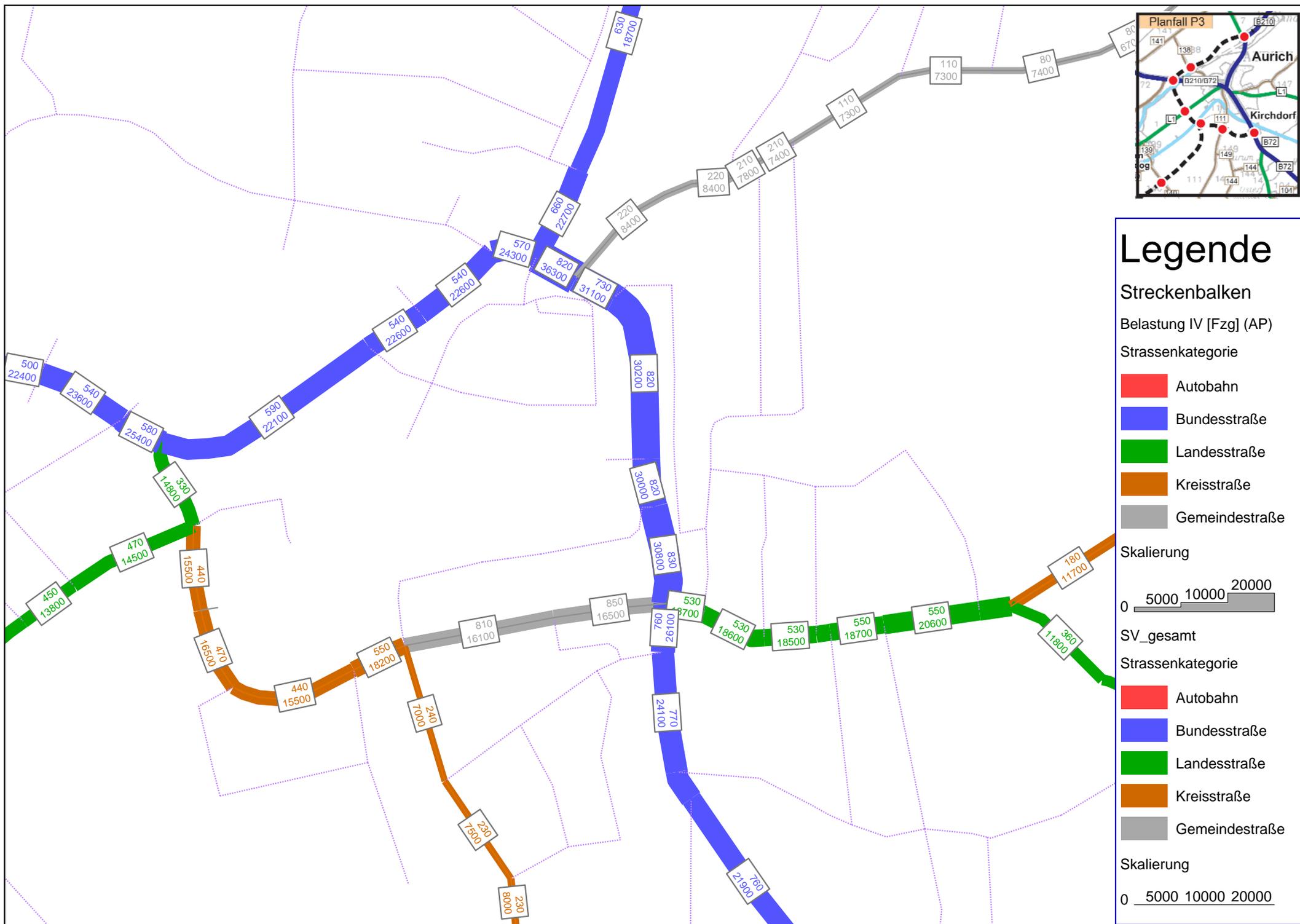


Ortsumgebung Aurich

Differenz



Planfall 3-P0 (Prognose 2025)



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

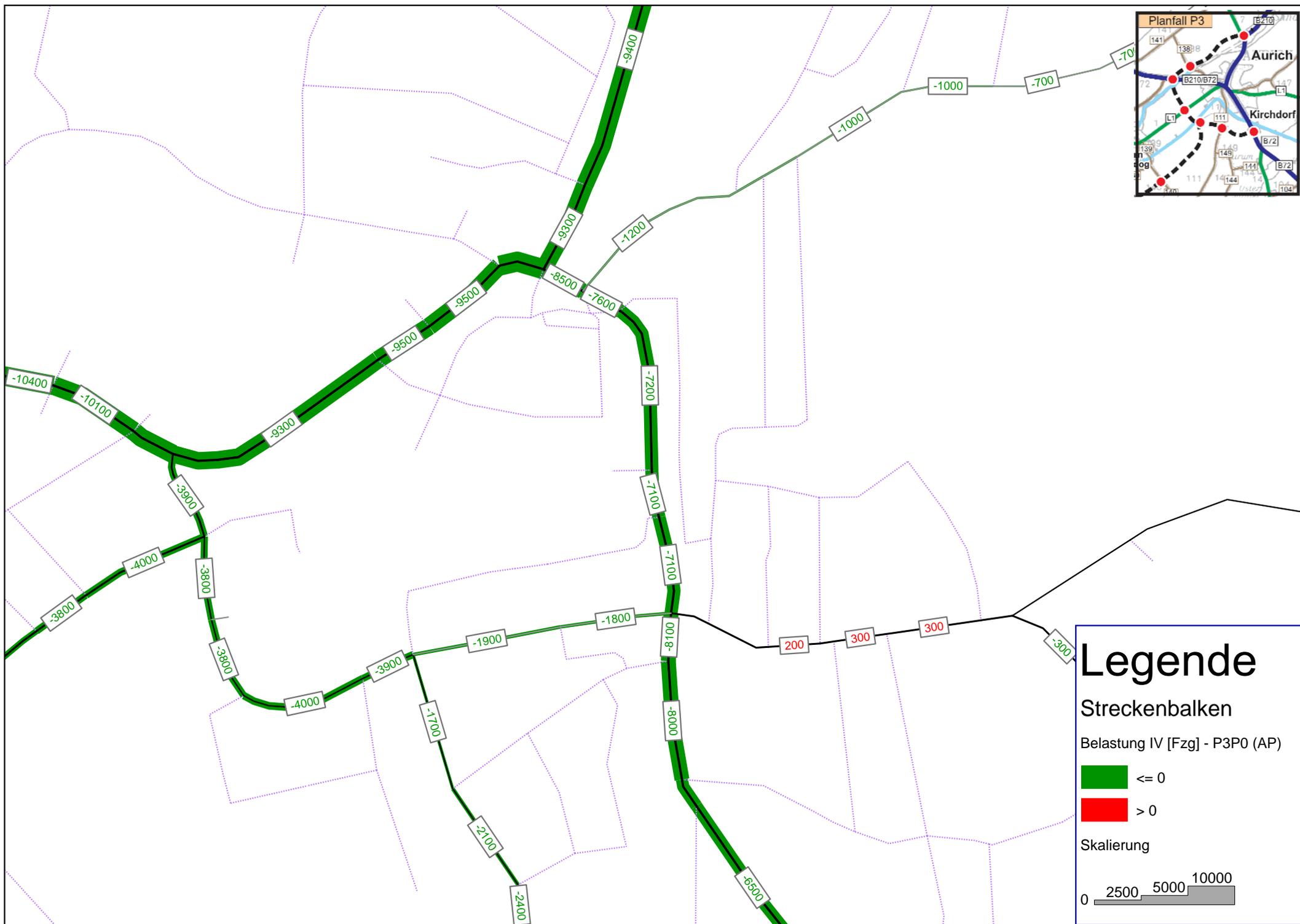
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3 (Prognose 2025)

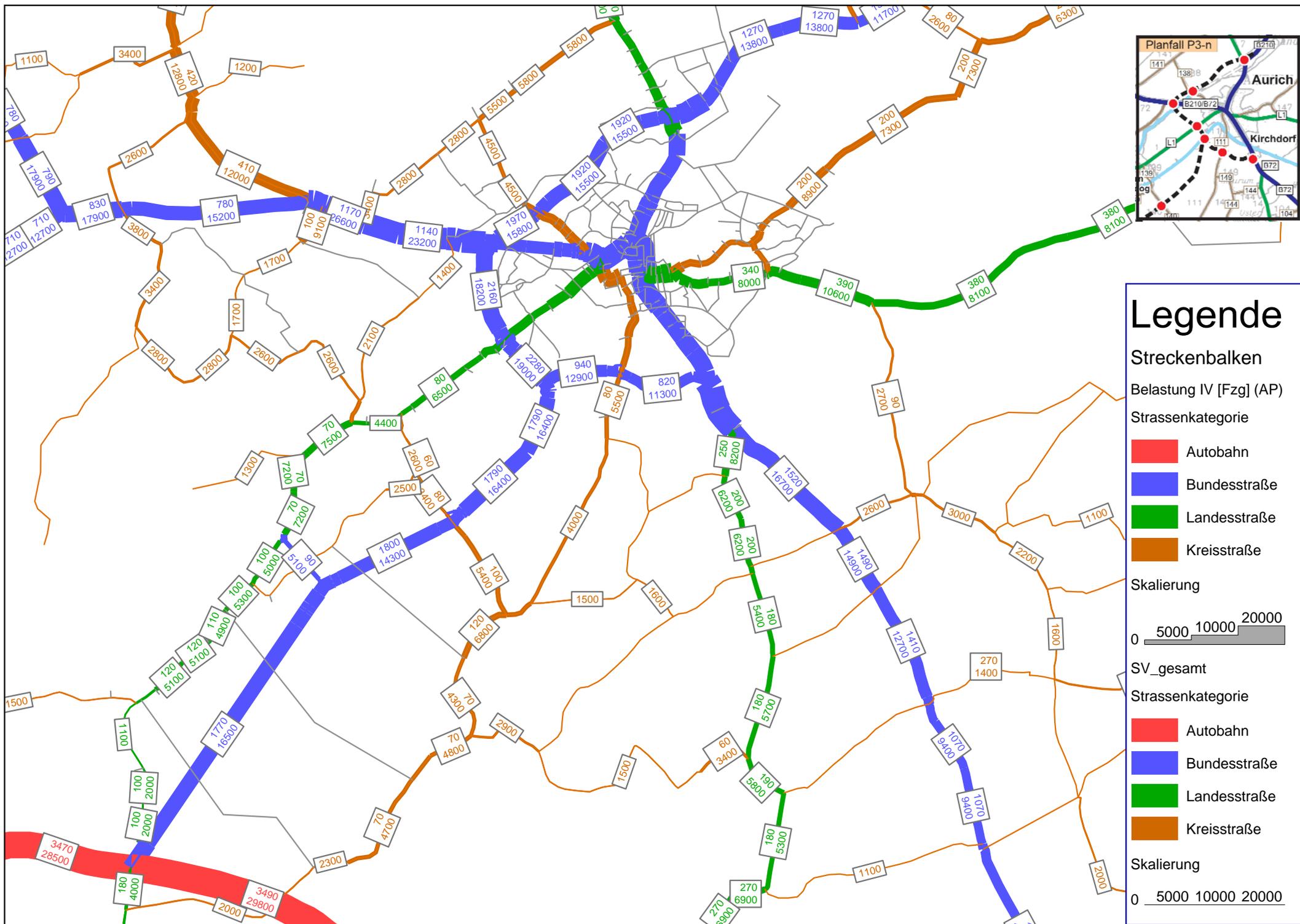


Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

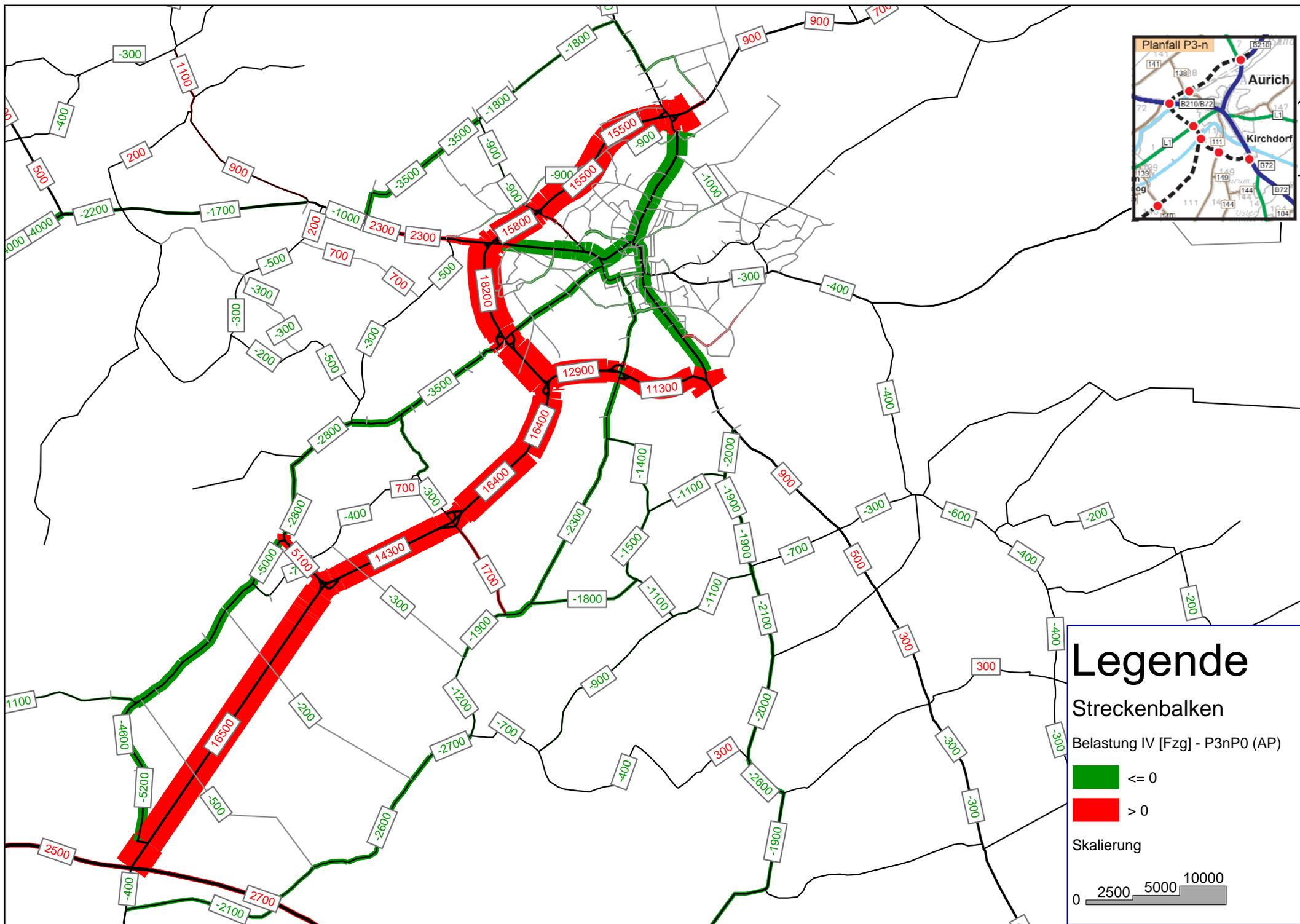
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3 ortsnah (Prognose 2025)

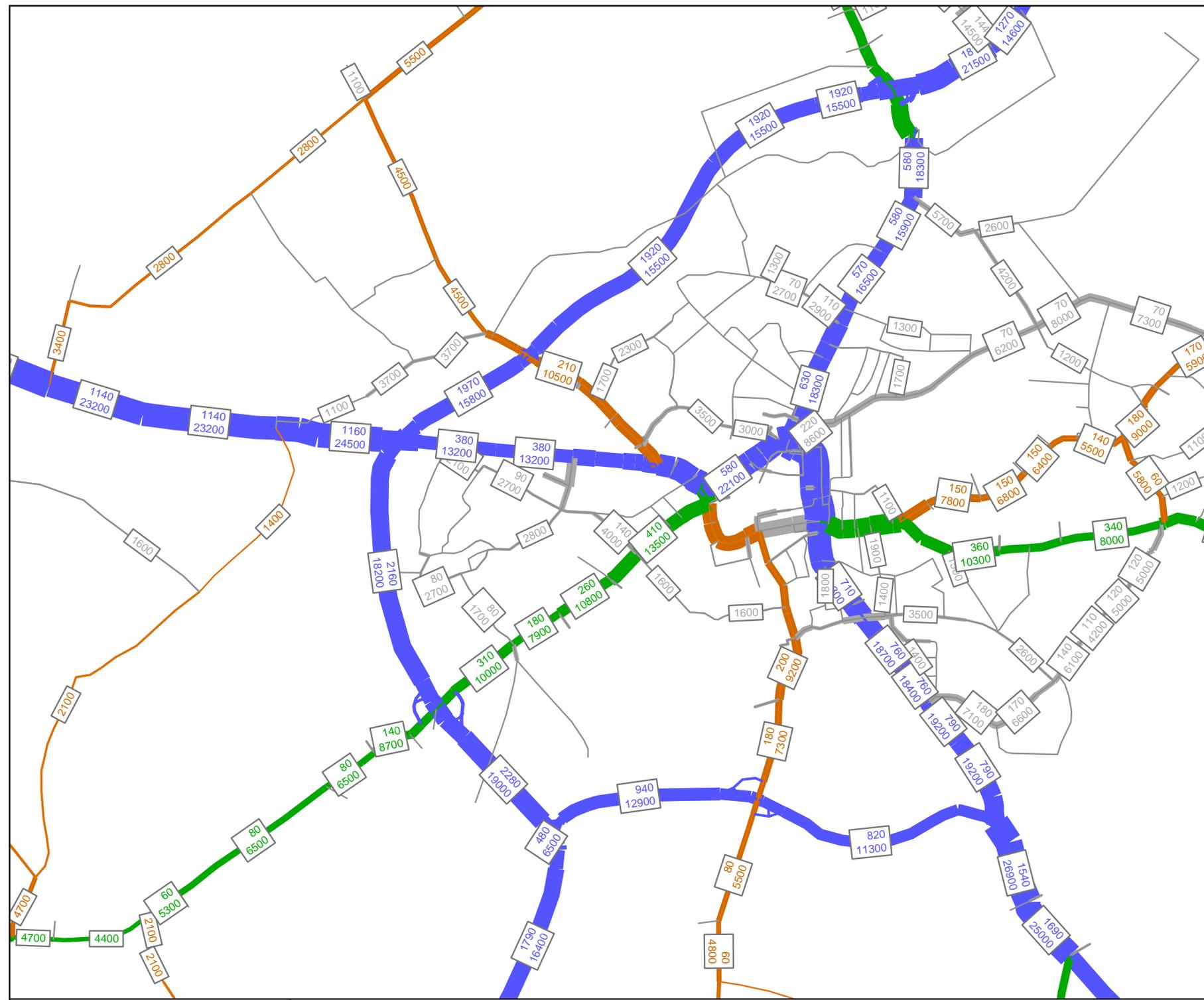
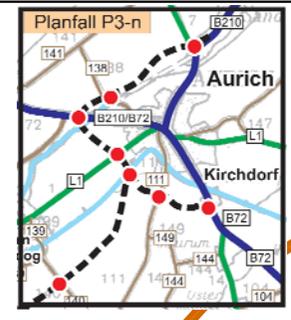


Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

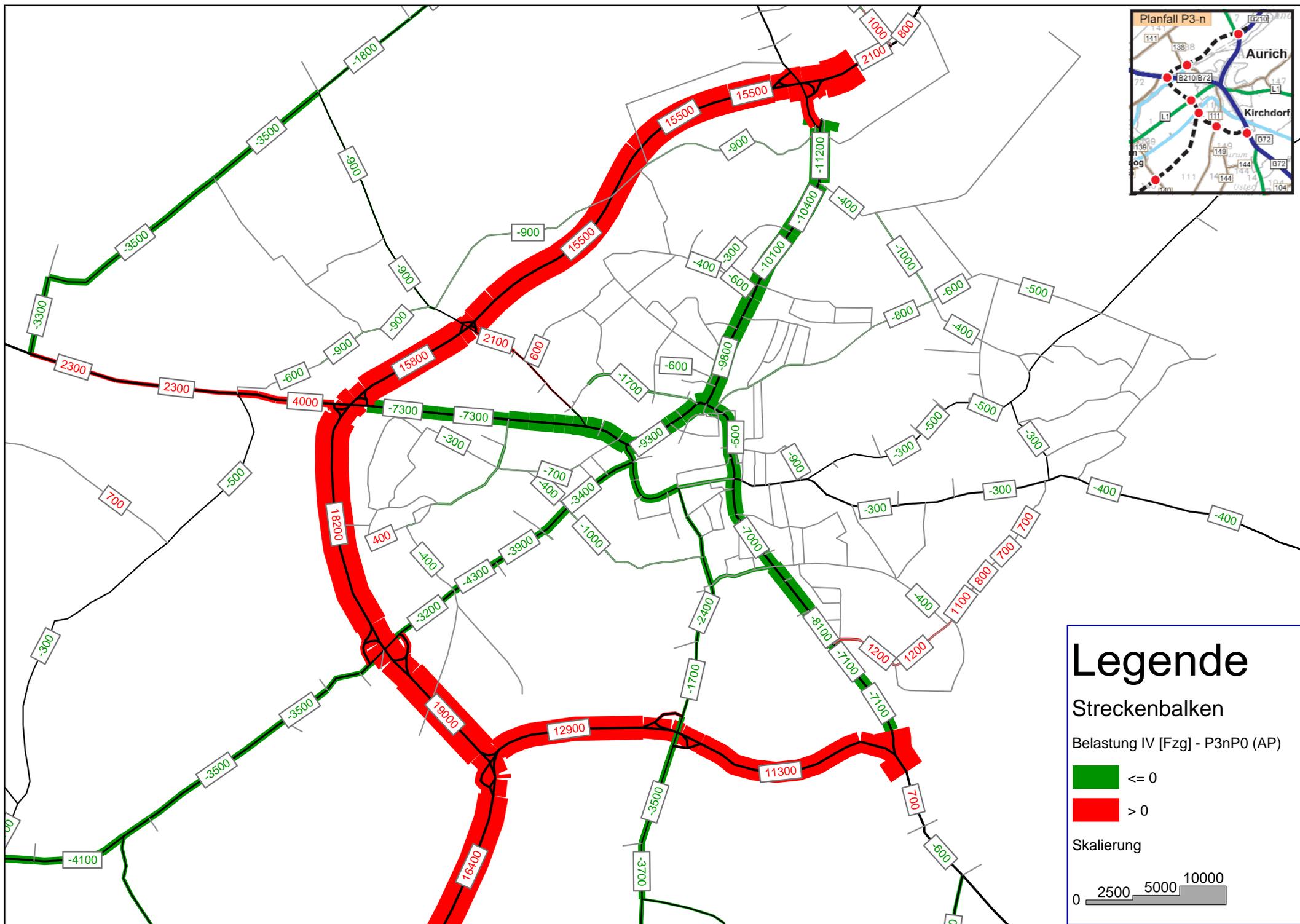
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei



Legende

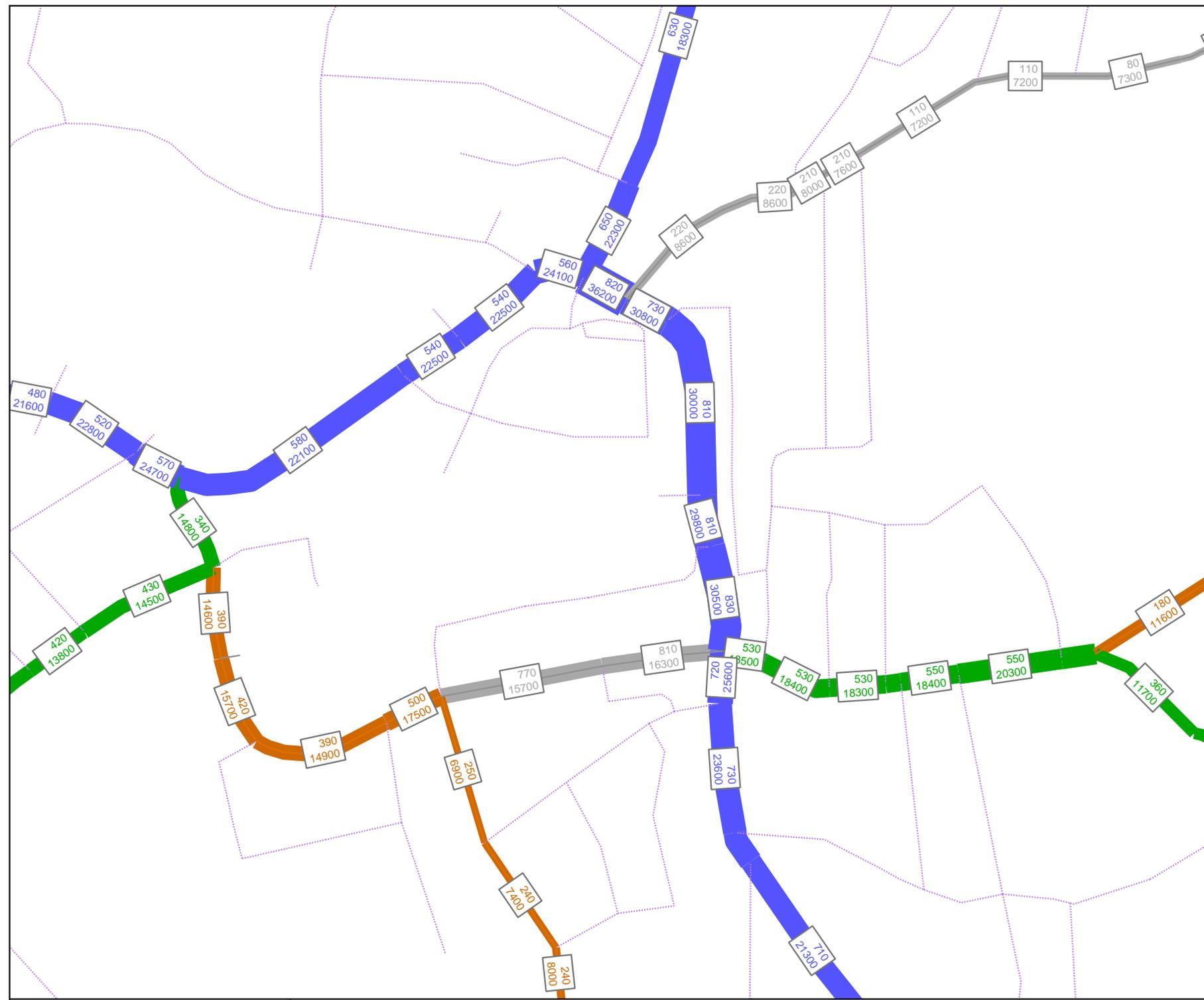
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] - P3nP0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung





Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

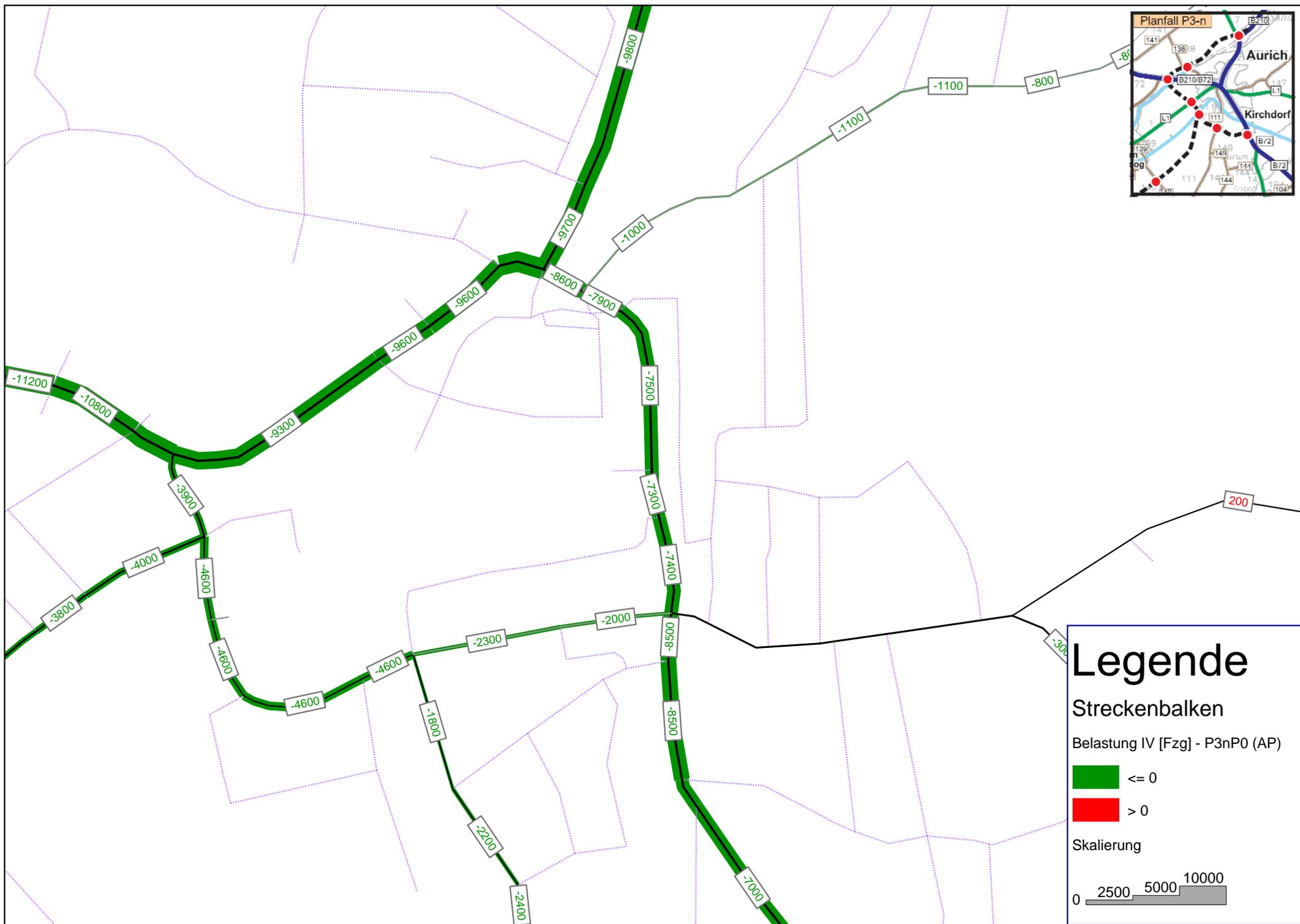
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P3nP0 (AP)

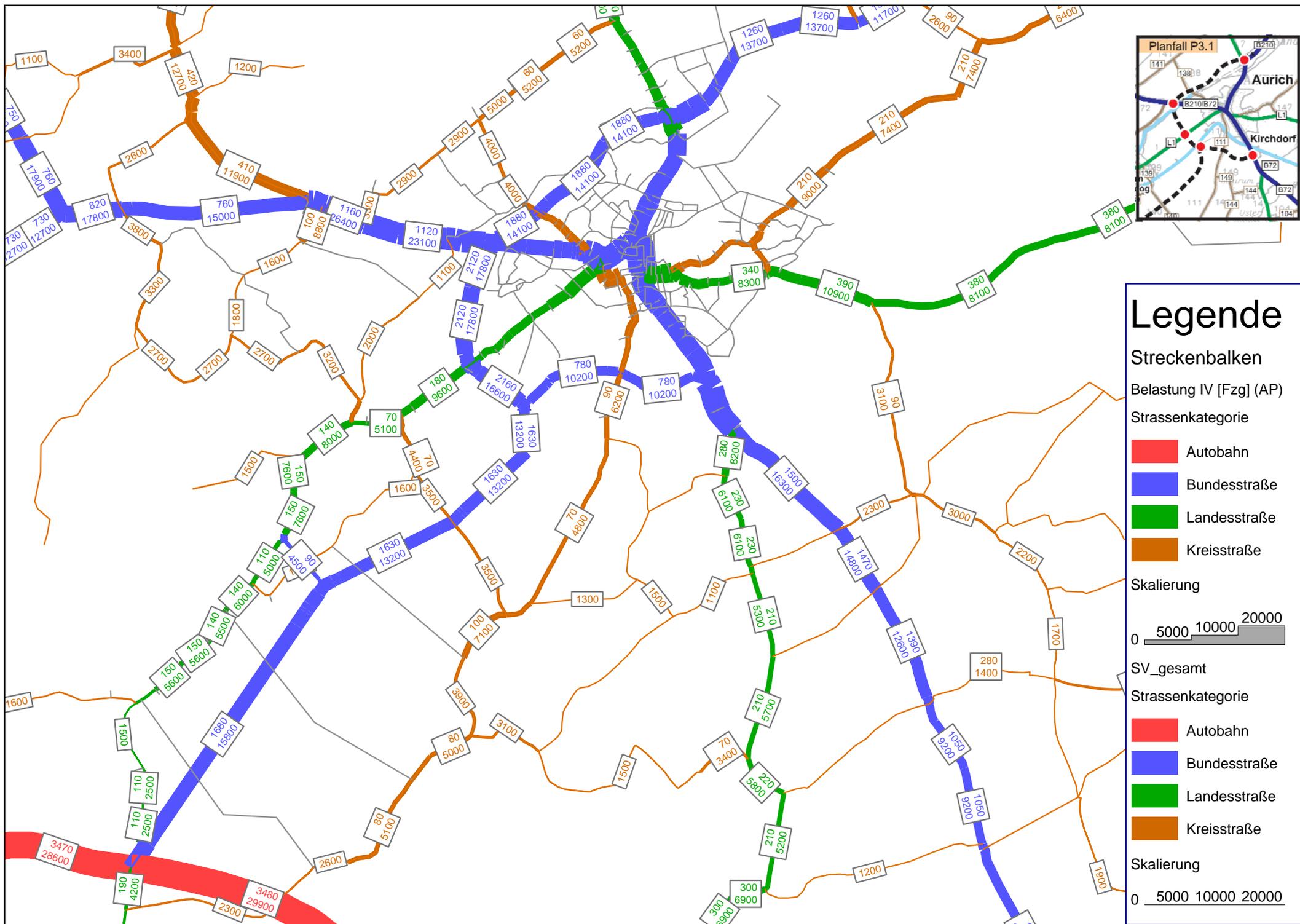
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

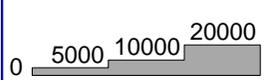
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

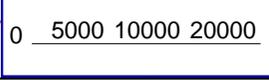


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

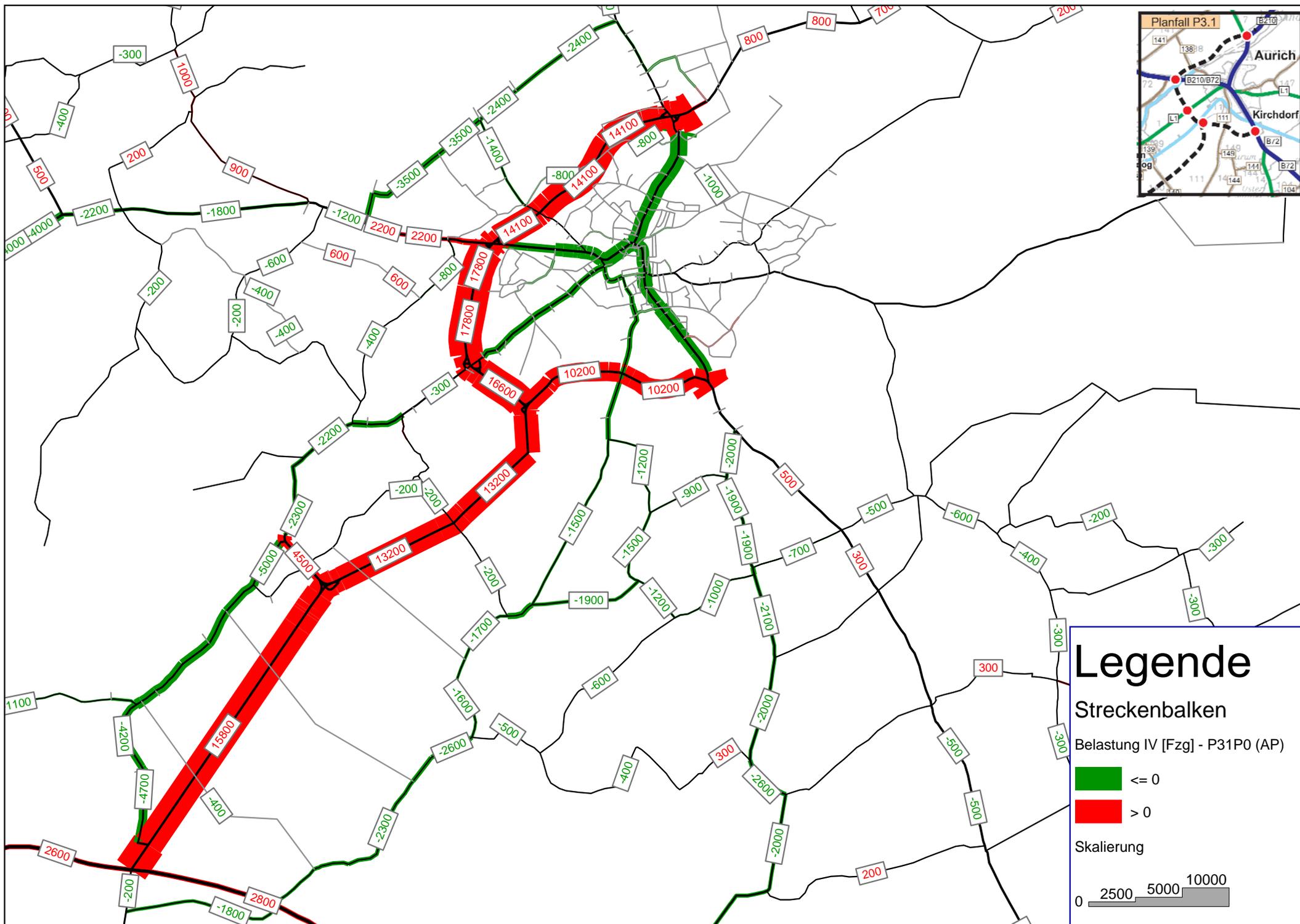


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.1 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 nicht angeschlossen



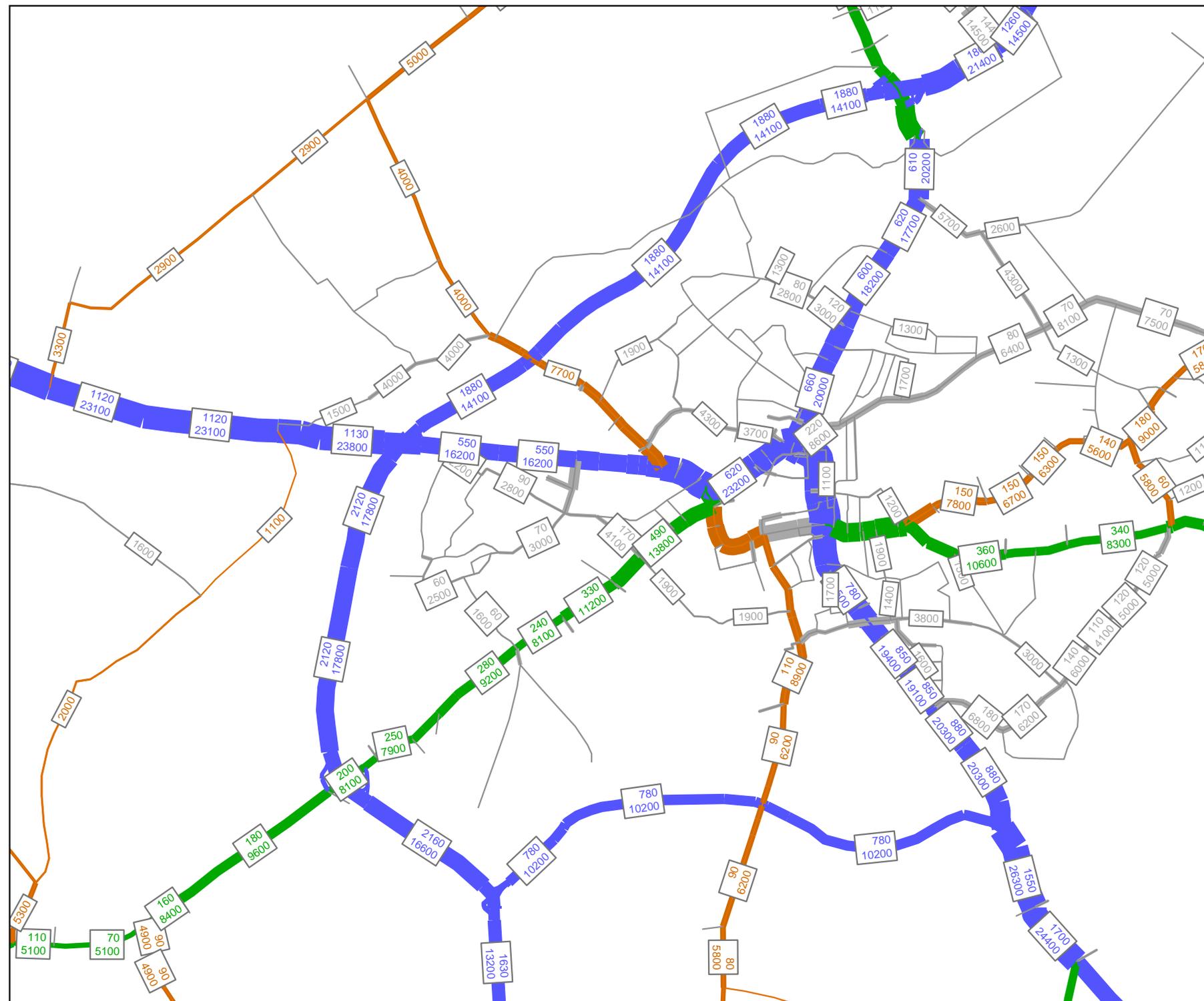
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P31P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0
0
2500
5000
10000



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

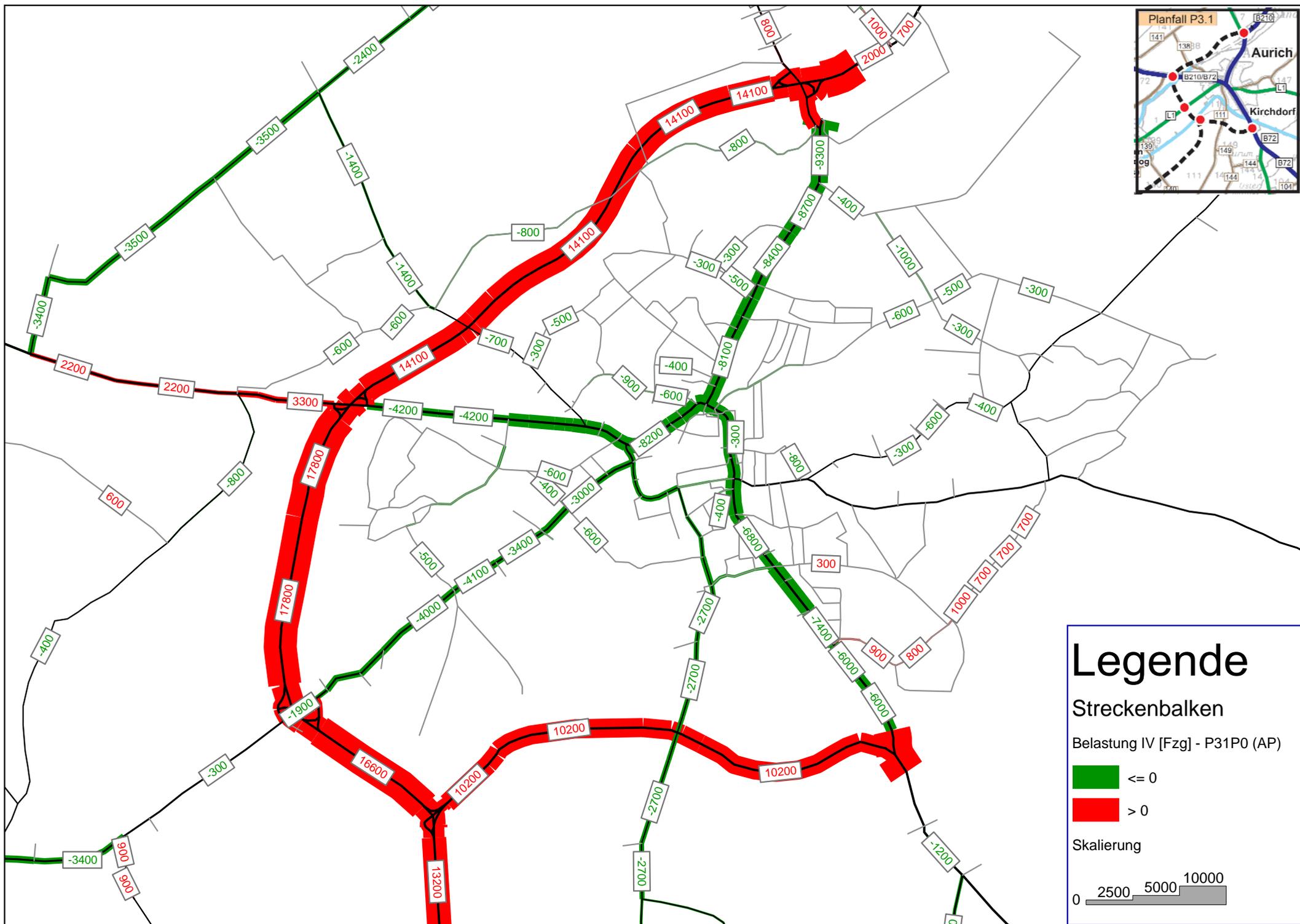
SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



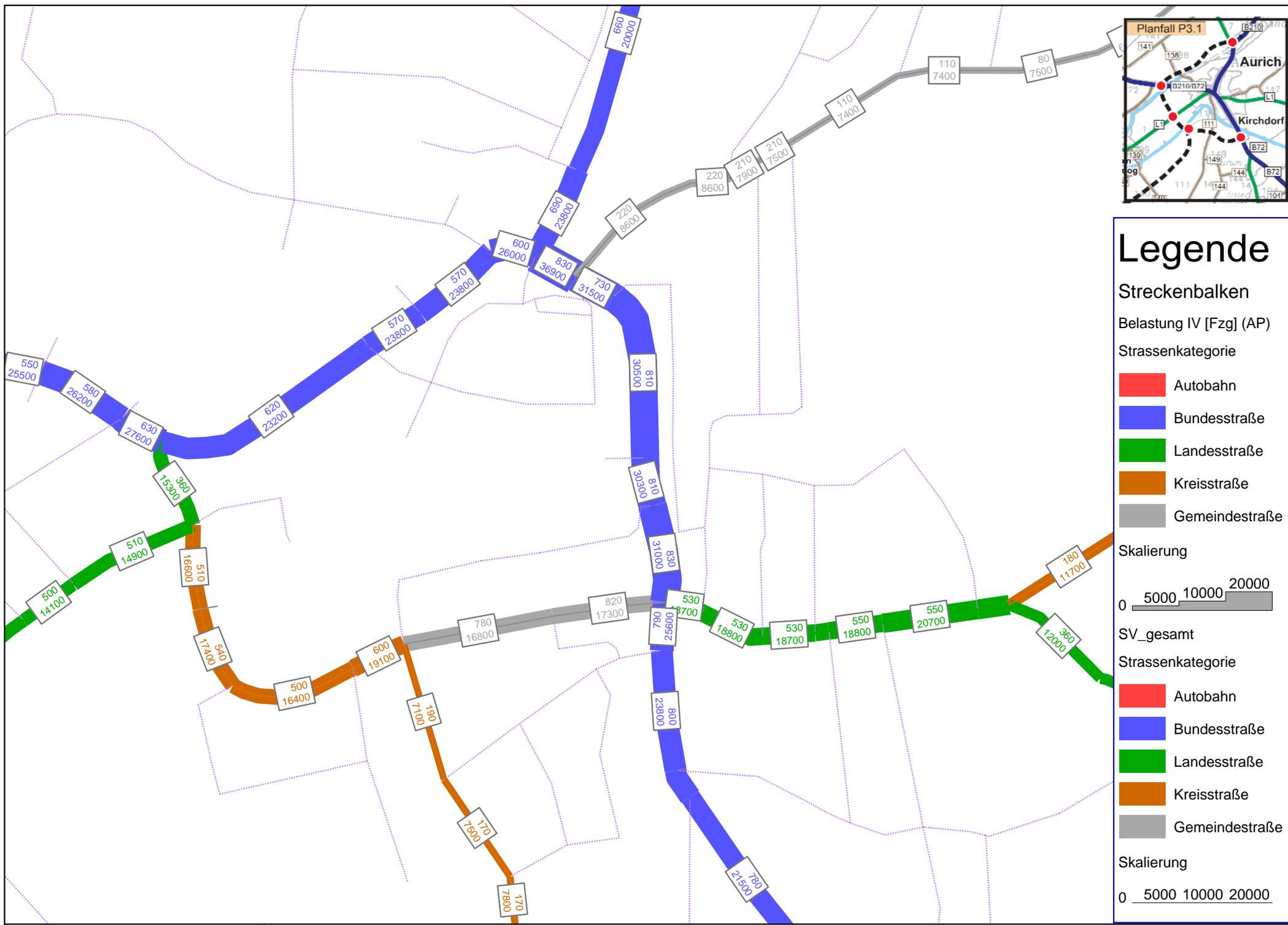
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P31P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

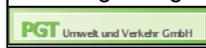
- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

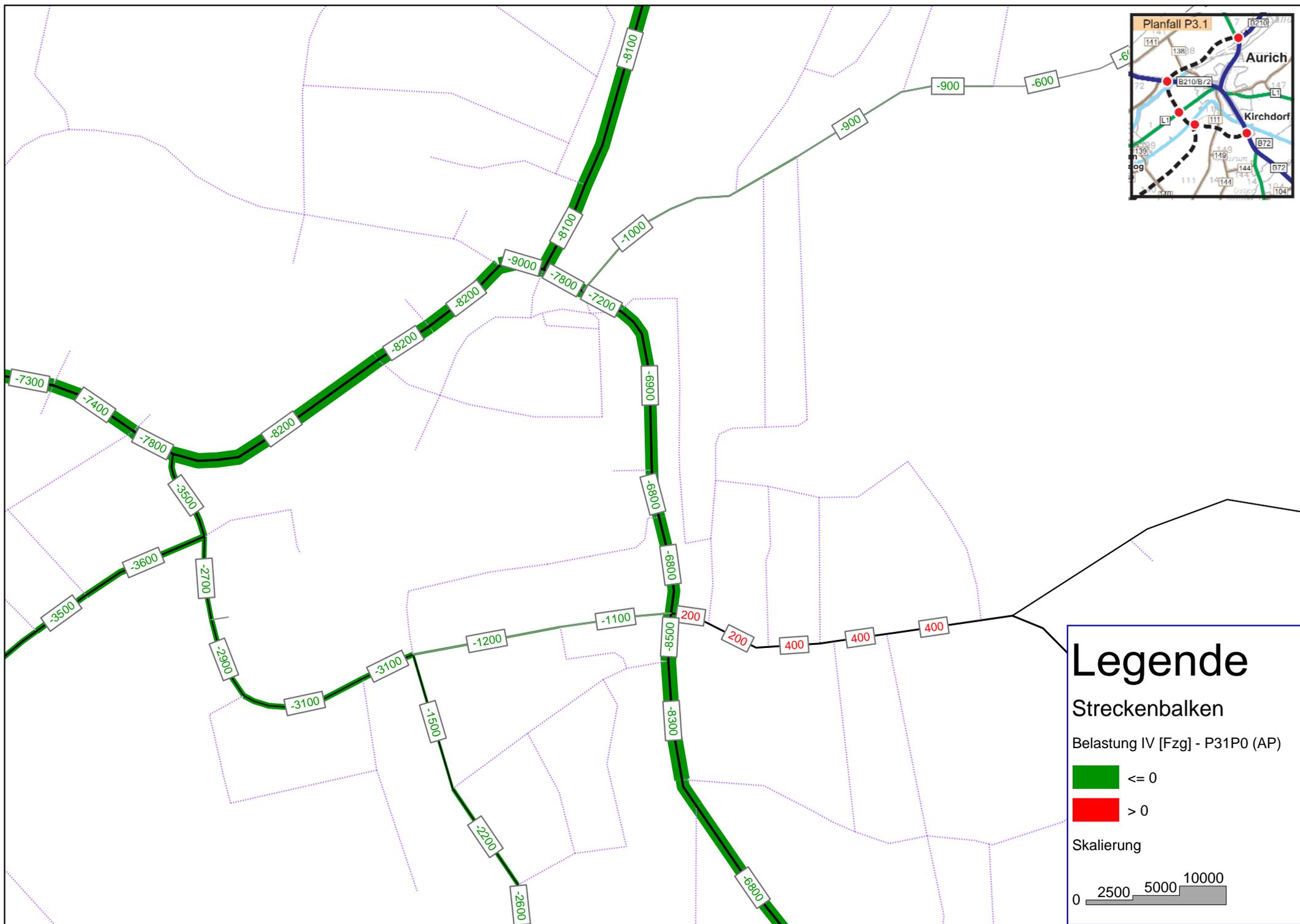
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.1 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 nicht angeschlossen



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P31P0 (AP)

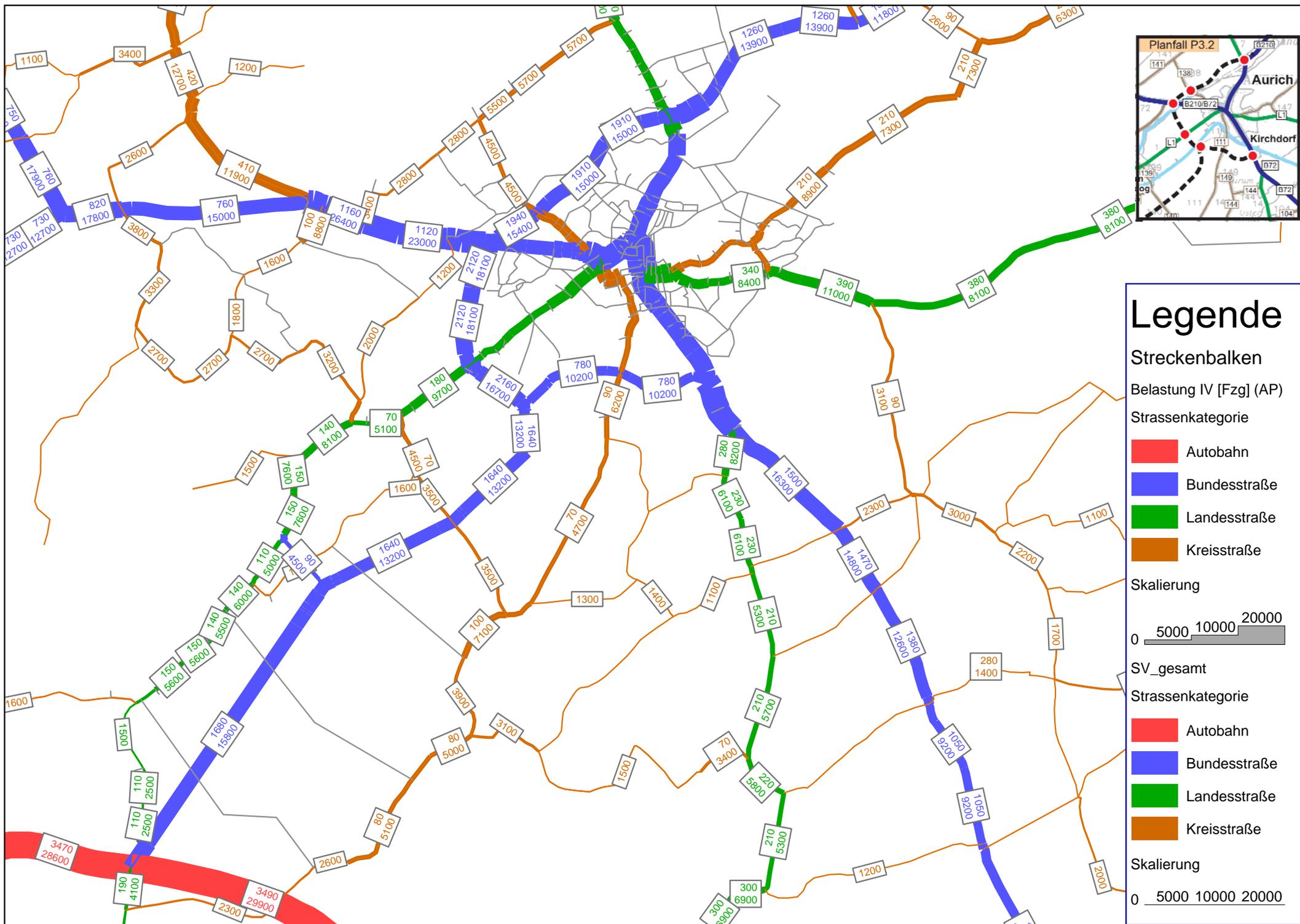
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

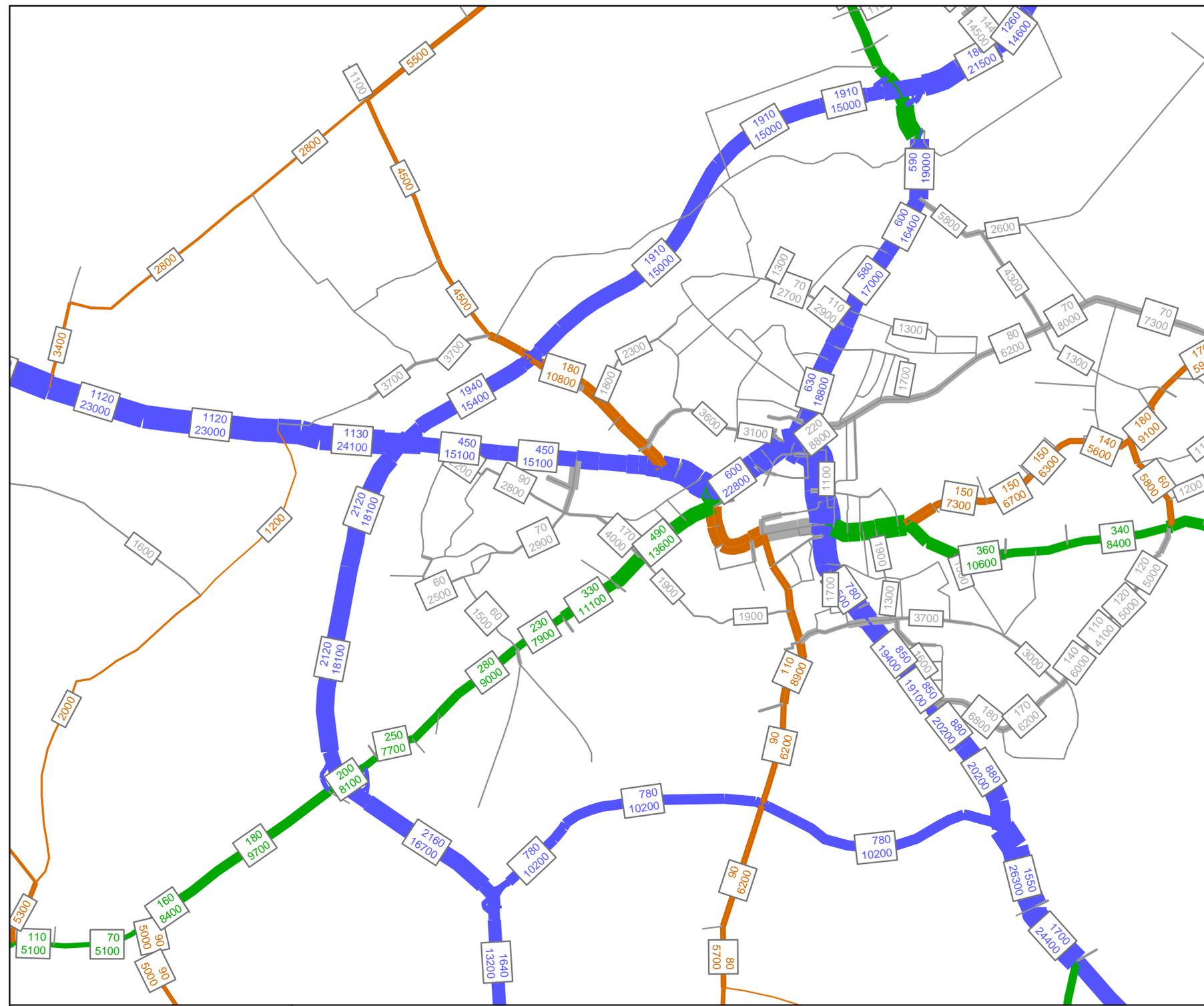
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.2 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138 teilplanfrei; K 111 und K 140 nicht angeschlossen



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

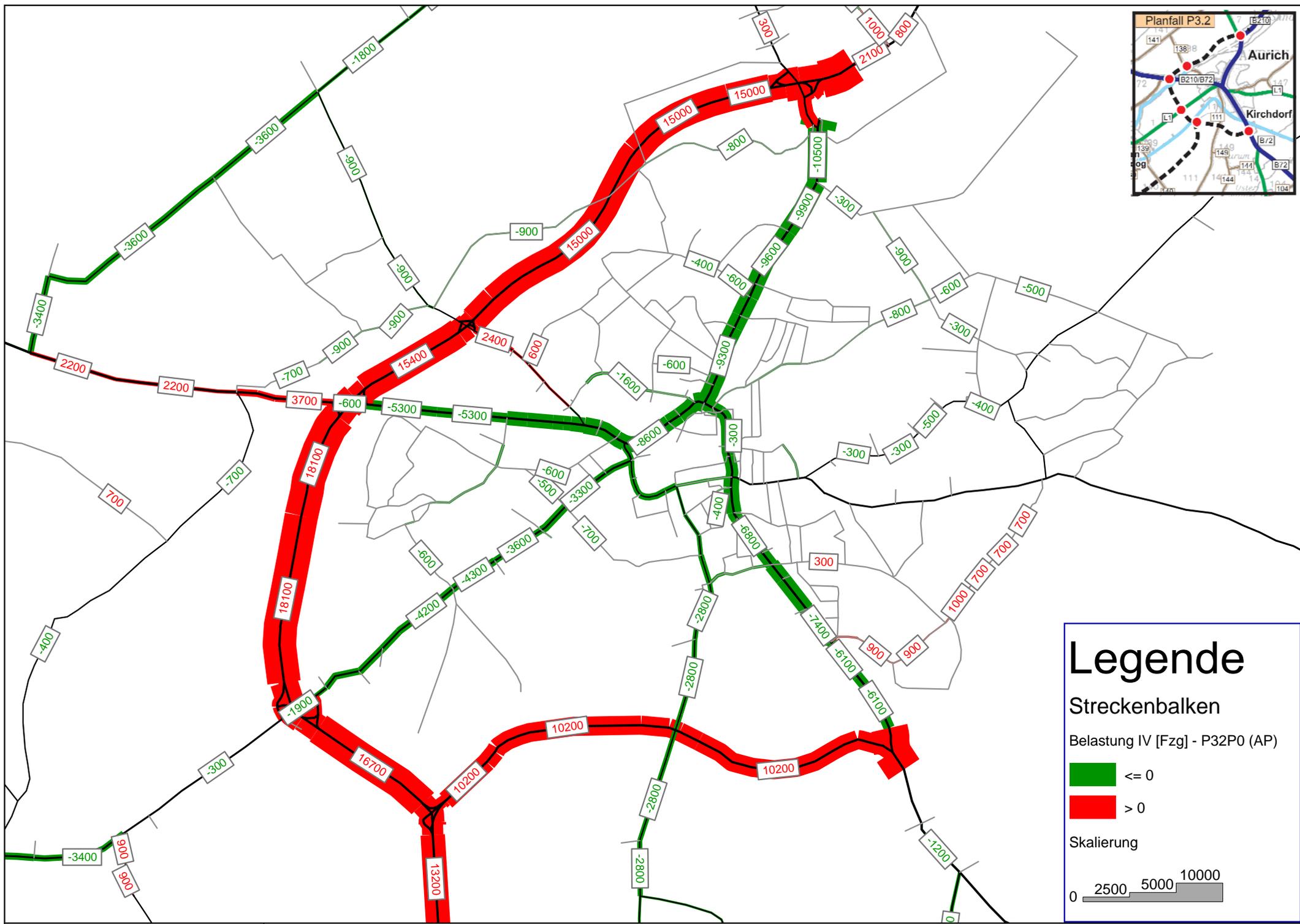
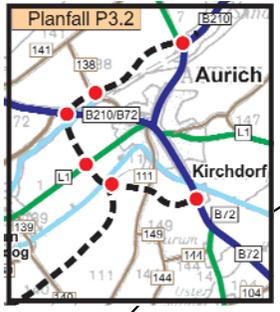
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.2 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138 teilplanfrei; K 111 und K 140 nicht angeschlossen



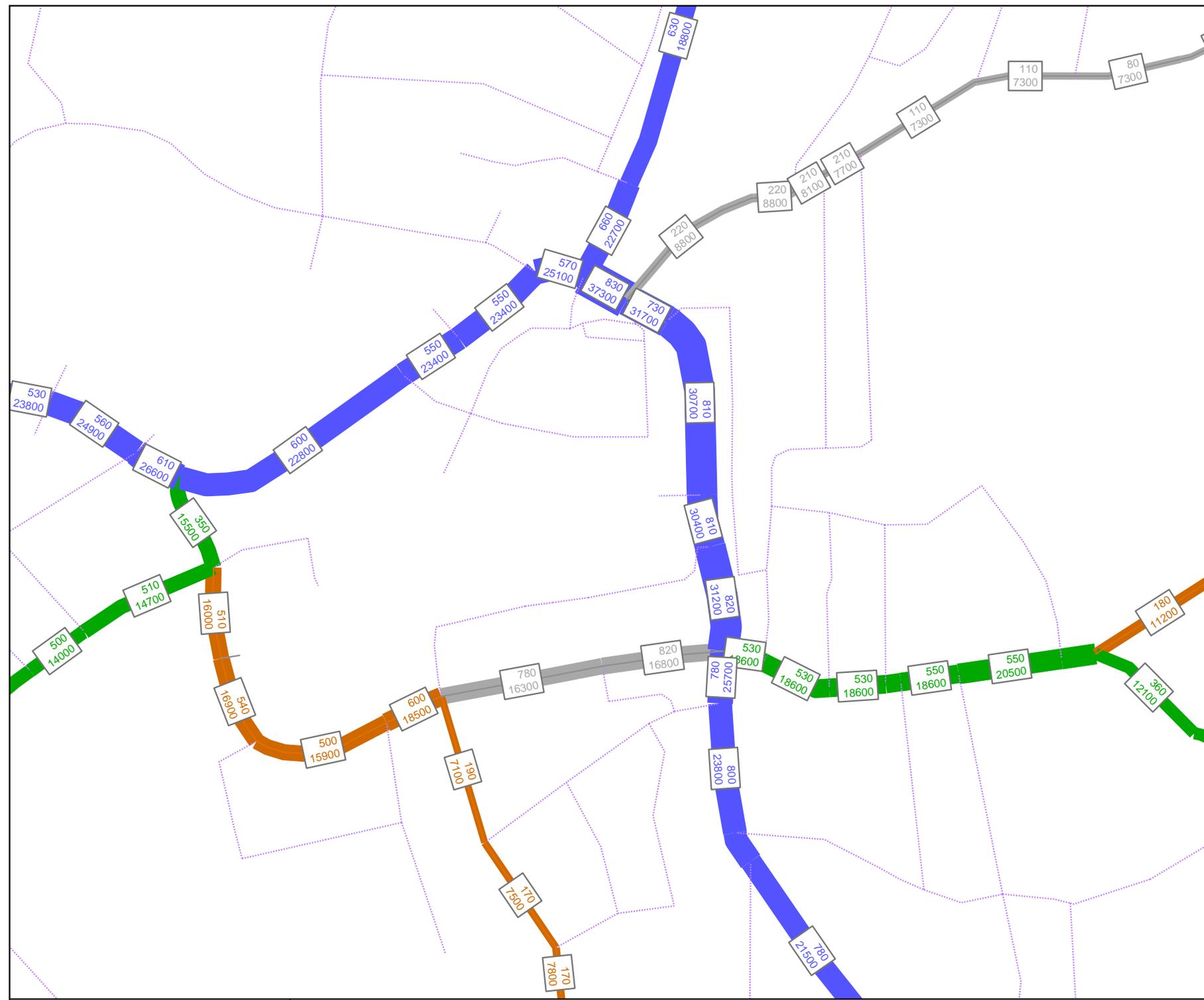
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P32P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

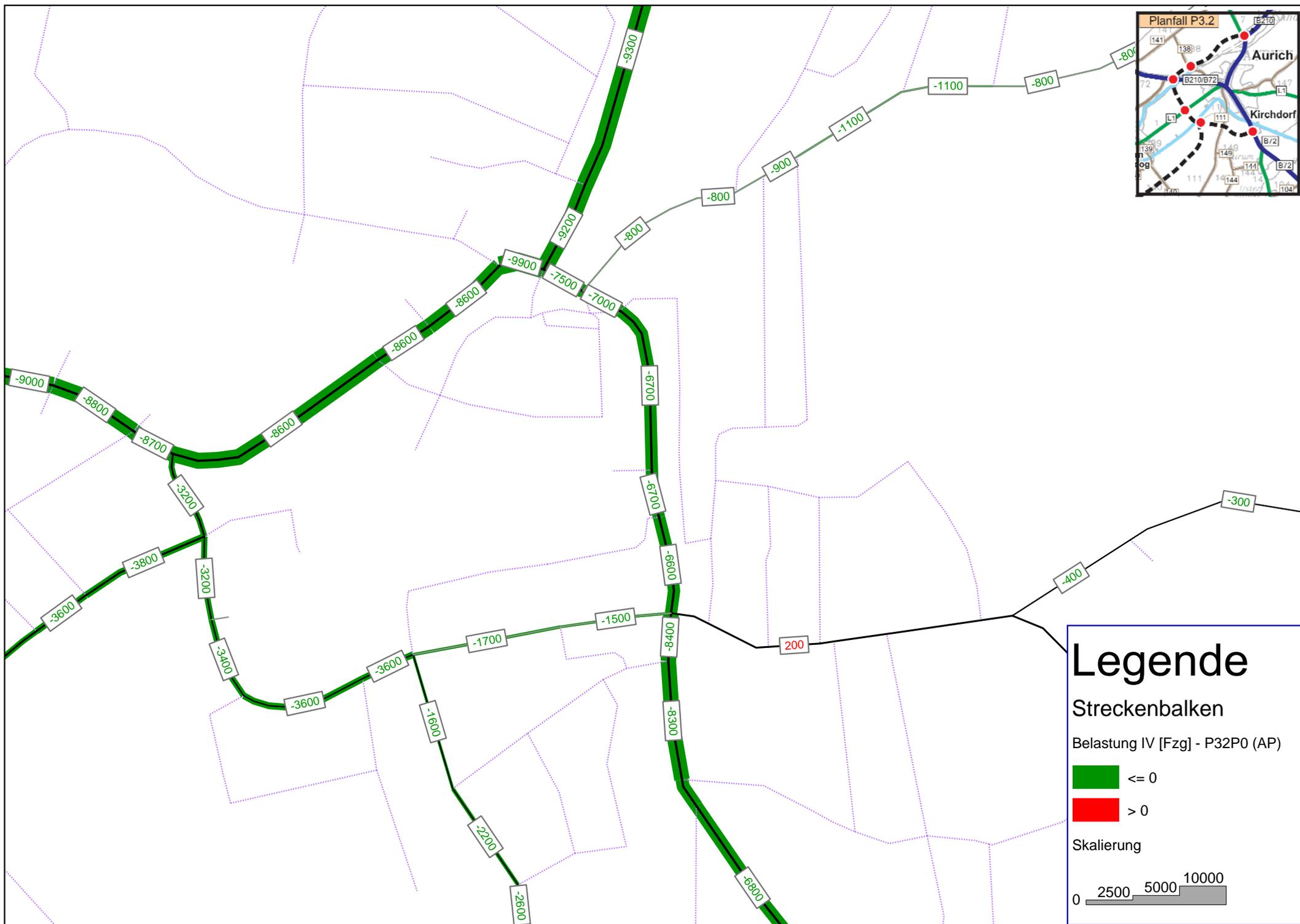
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.2 (Prognose 2025)

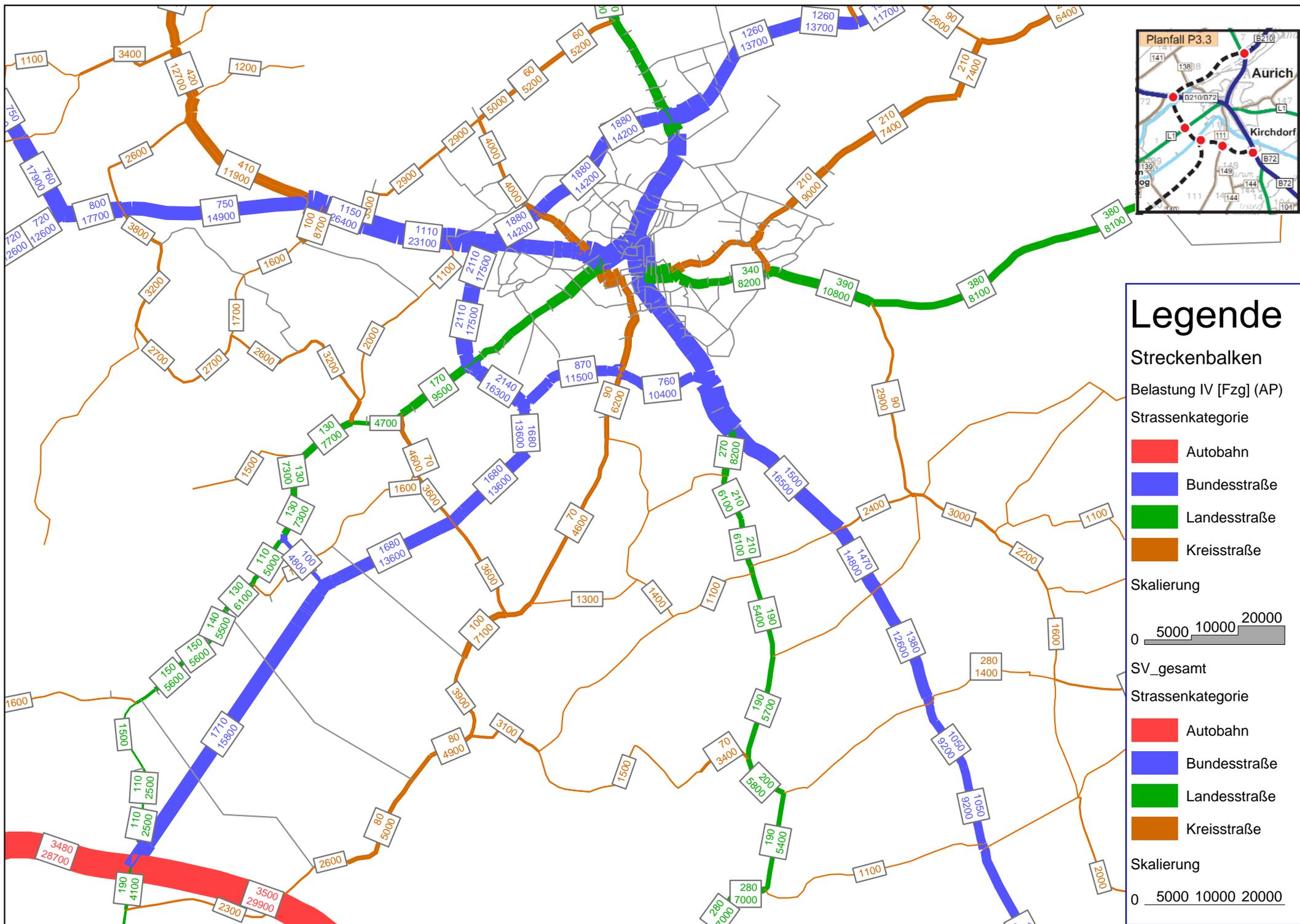


Abschnitt A, B und C; K 138 teilplanfrei; K 111 und K 140 nicht angeschlossen



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

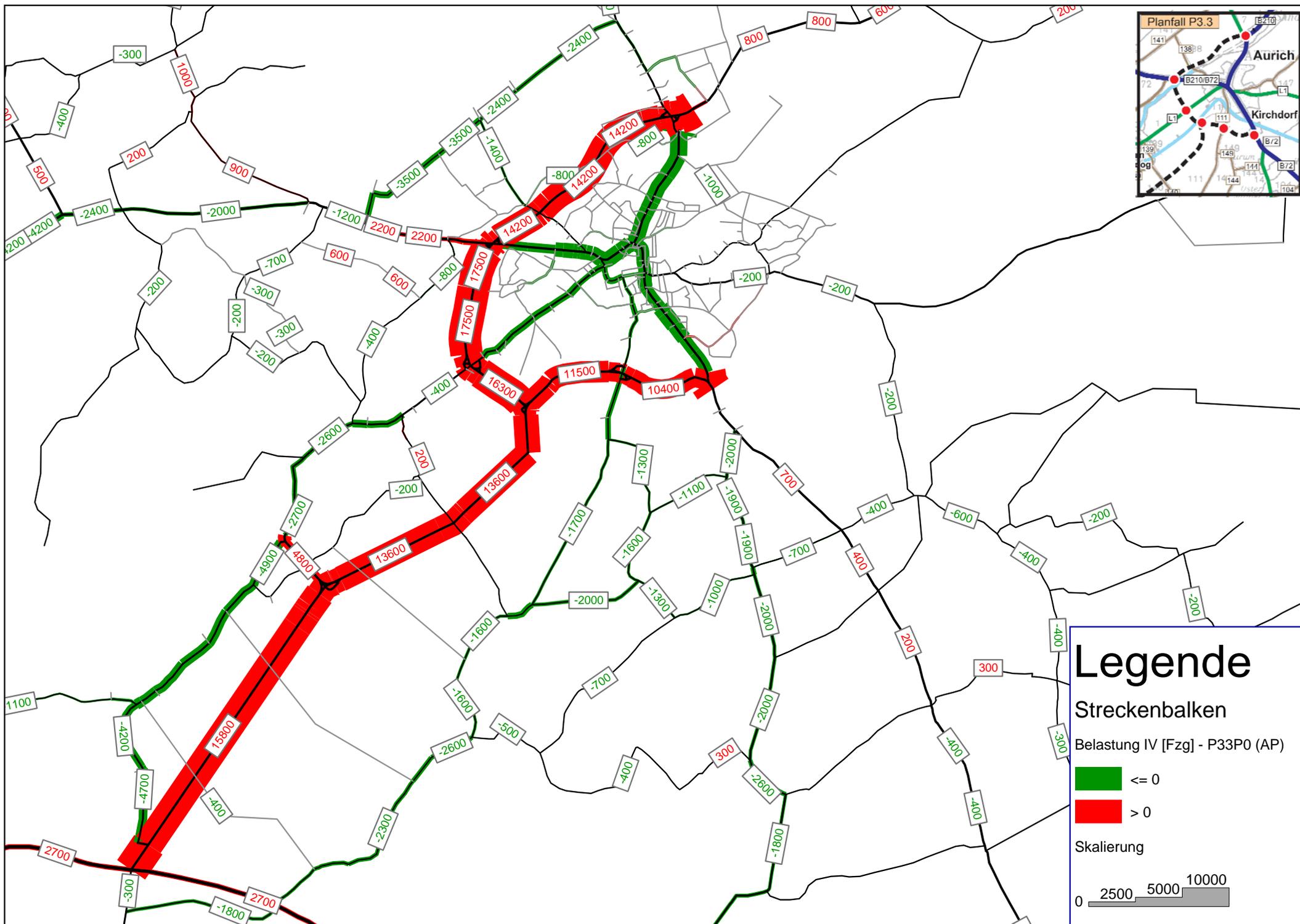
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.3 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 teilplanfrei; K 138 und K 140 nicht angeschlossen

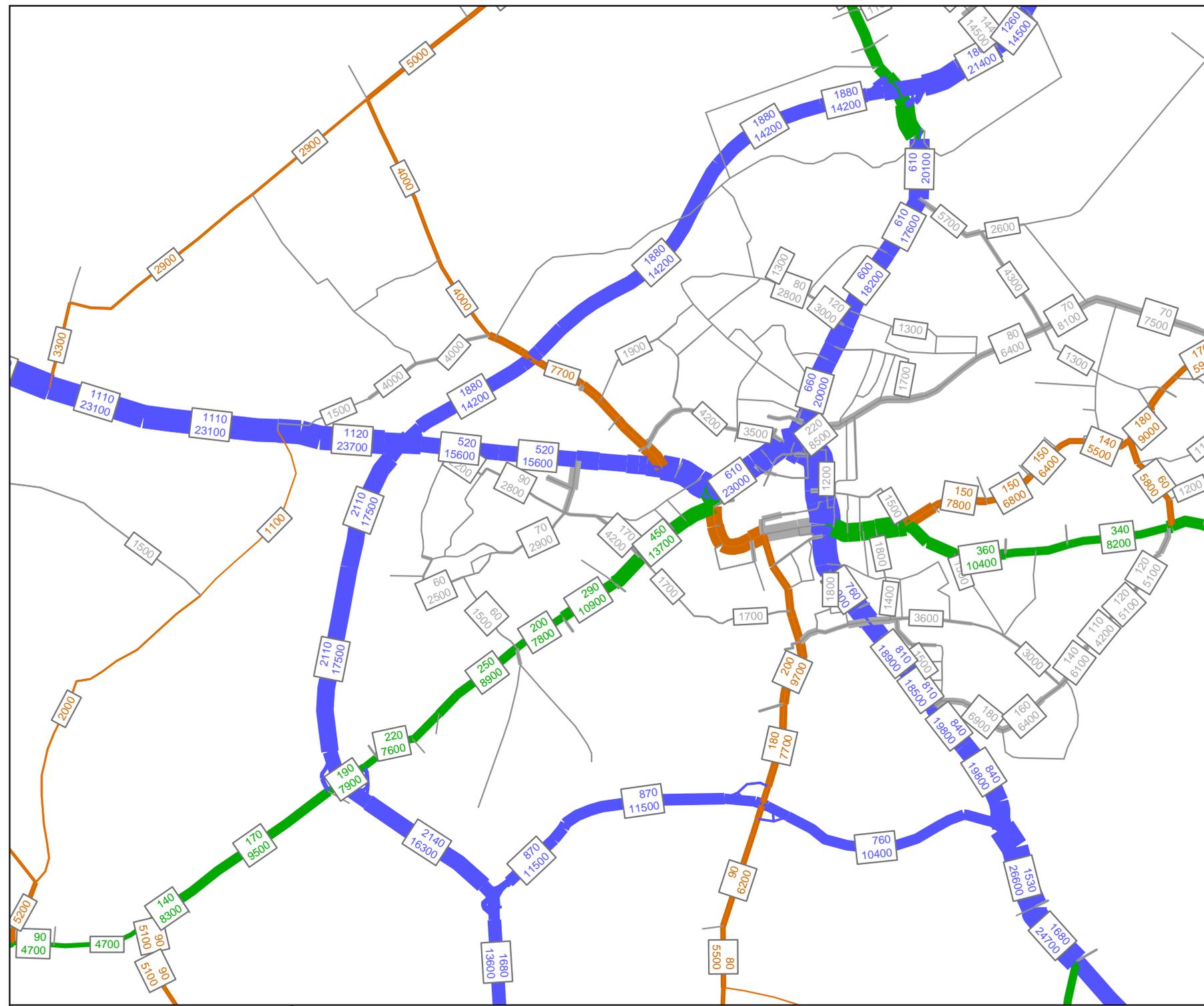


Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P33P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

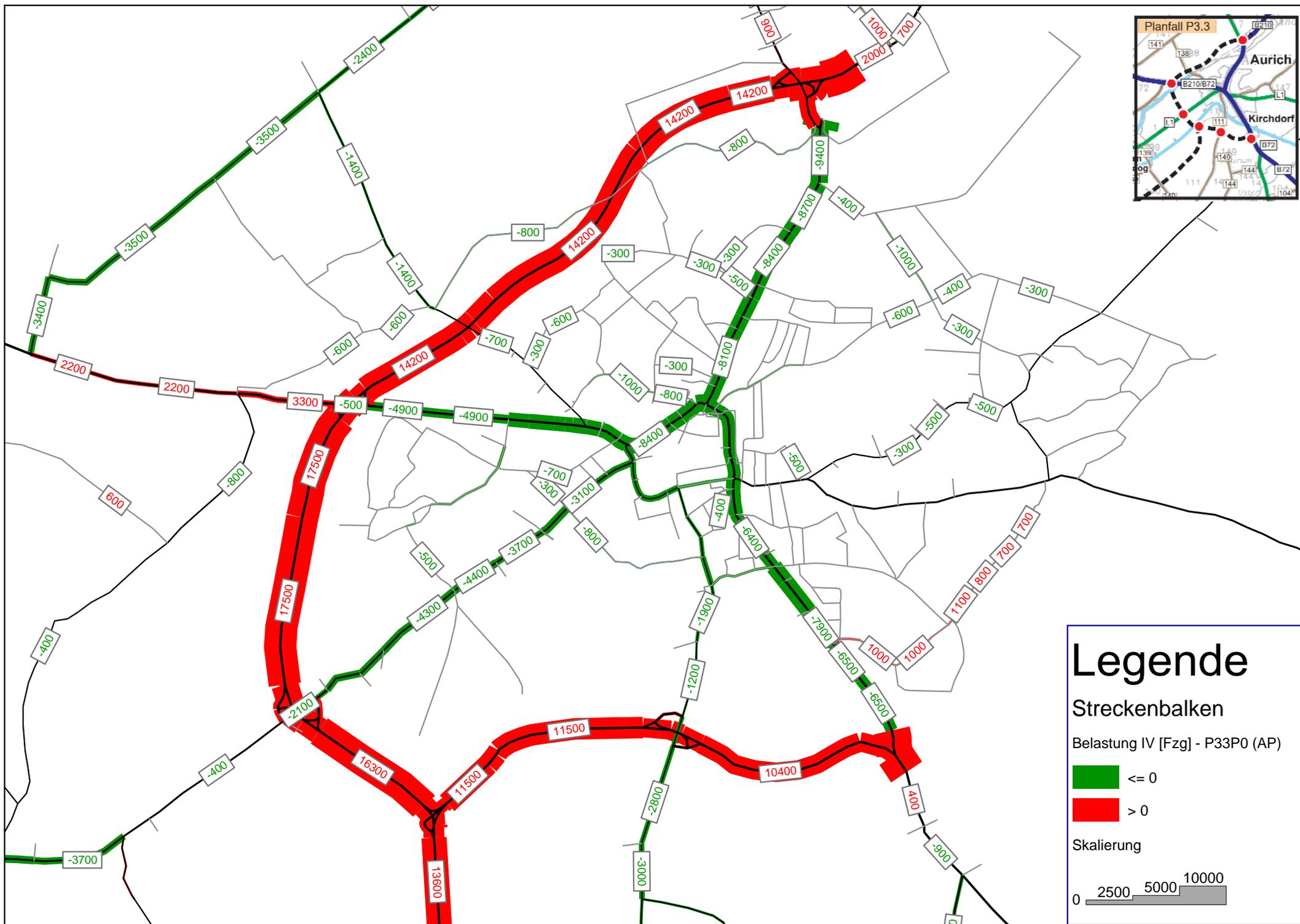
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.3 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 teilplanfrei; K 138 und K 140 nicht angeschlossen



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P33P0 (AP)

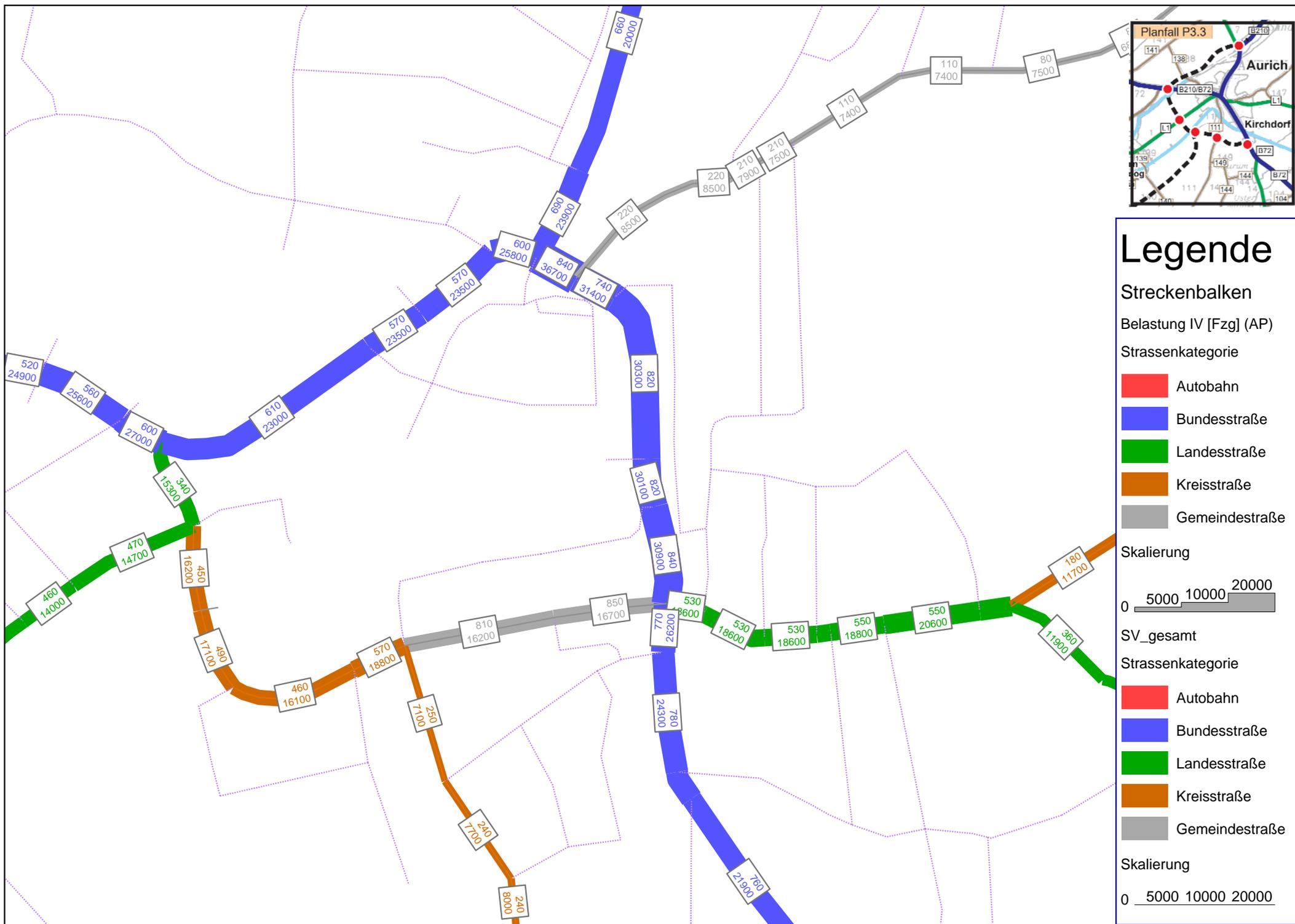
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0
0
2500
5000
10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

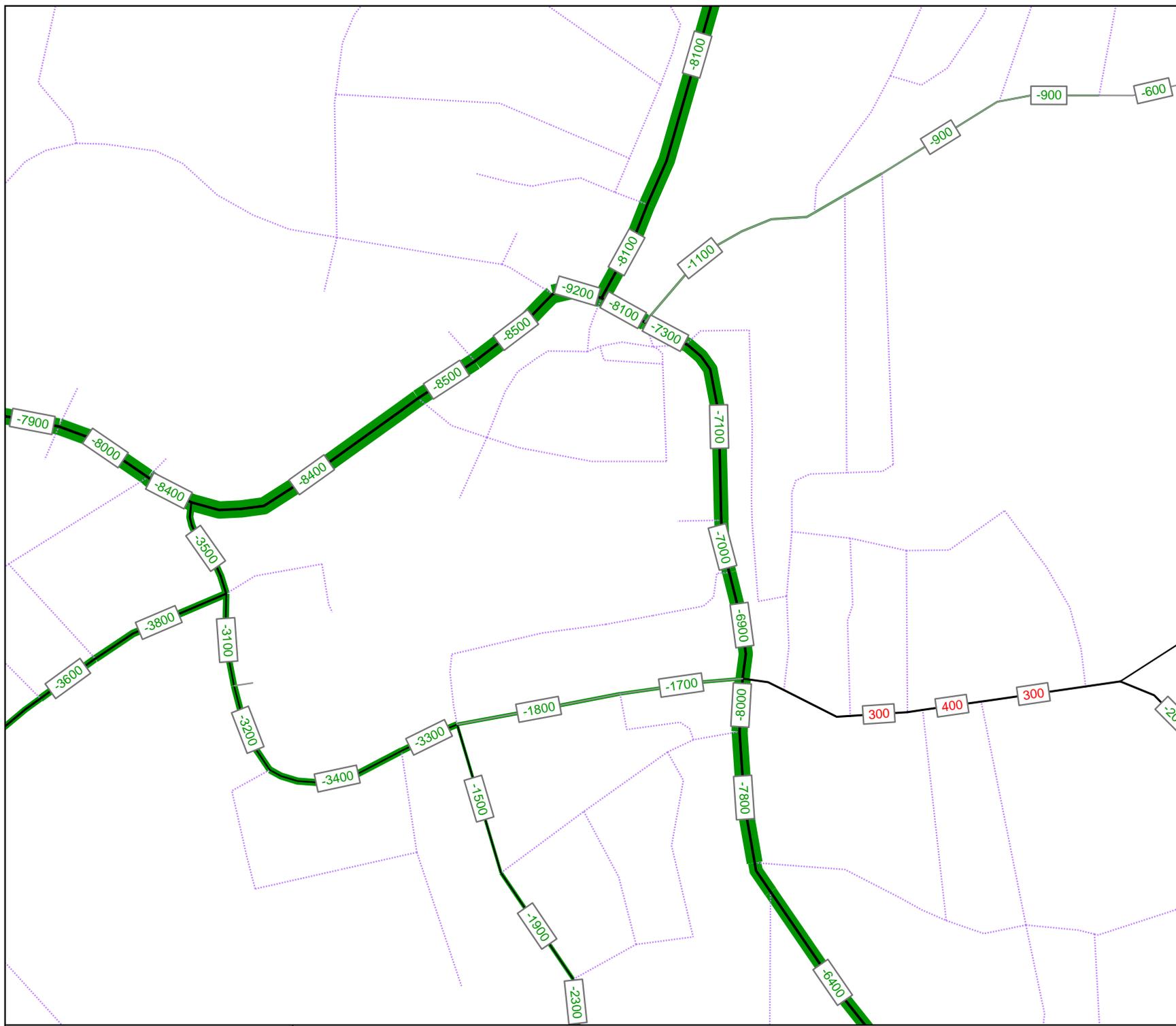
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.3 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 teilplanfrei; K 138 und K 140 nicht angeschlossen

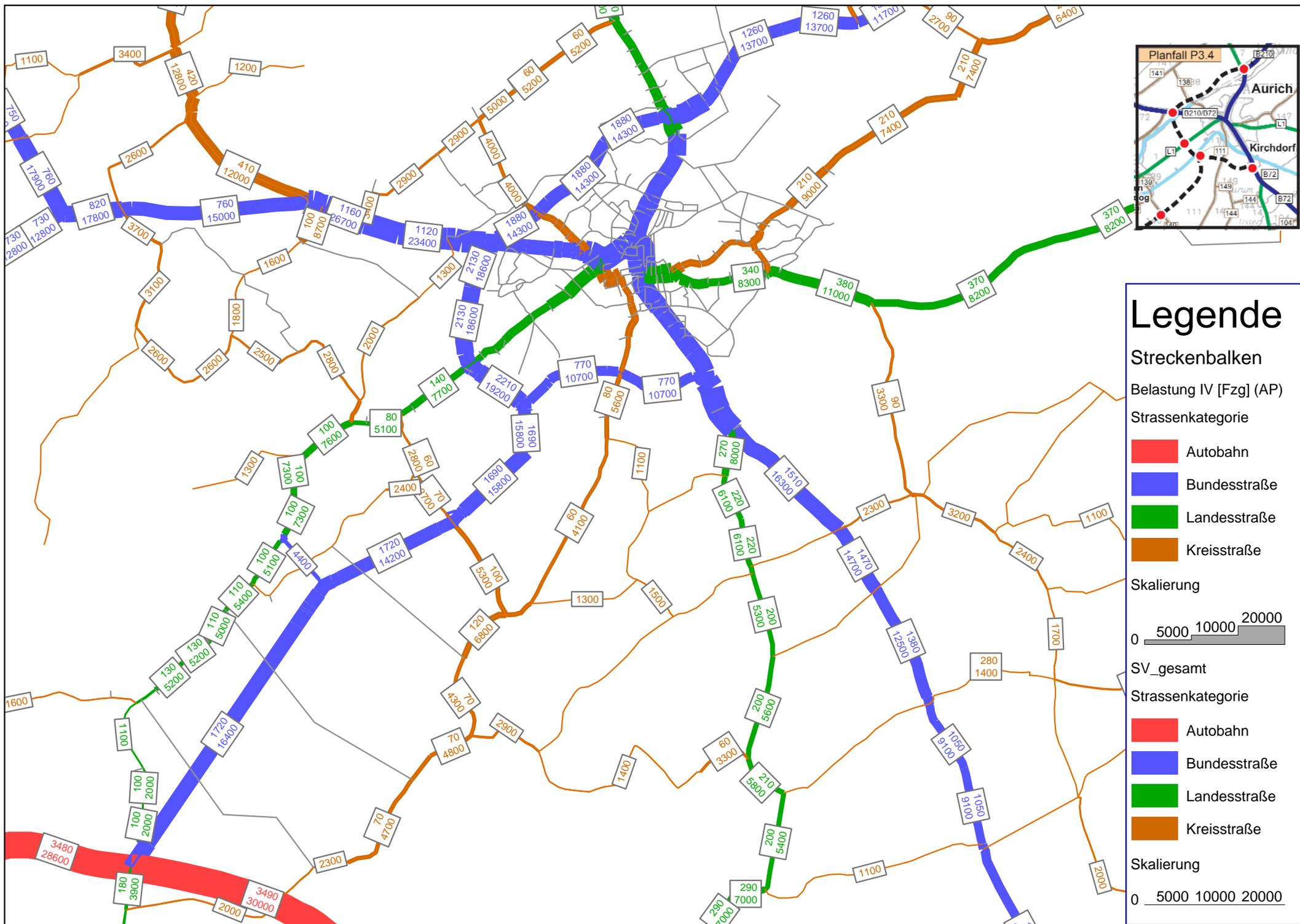


Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P33P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung



Legende

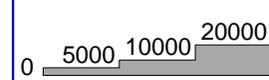
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

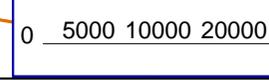


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

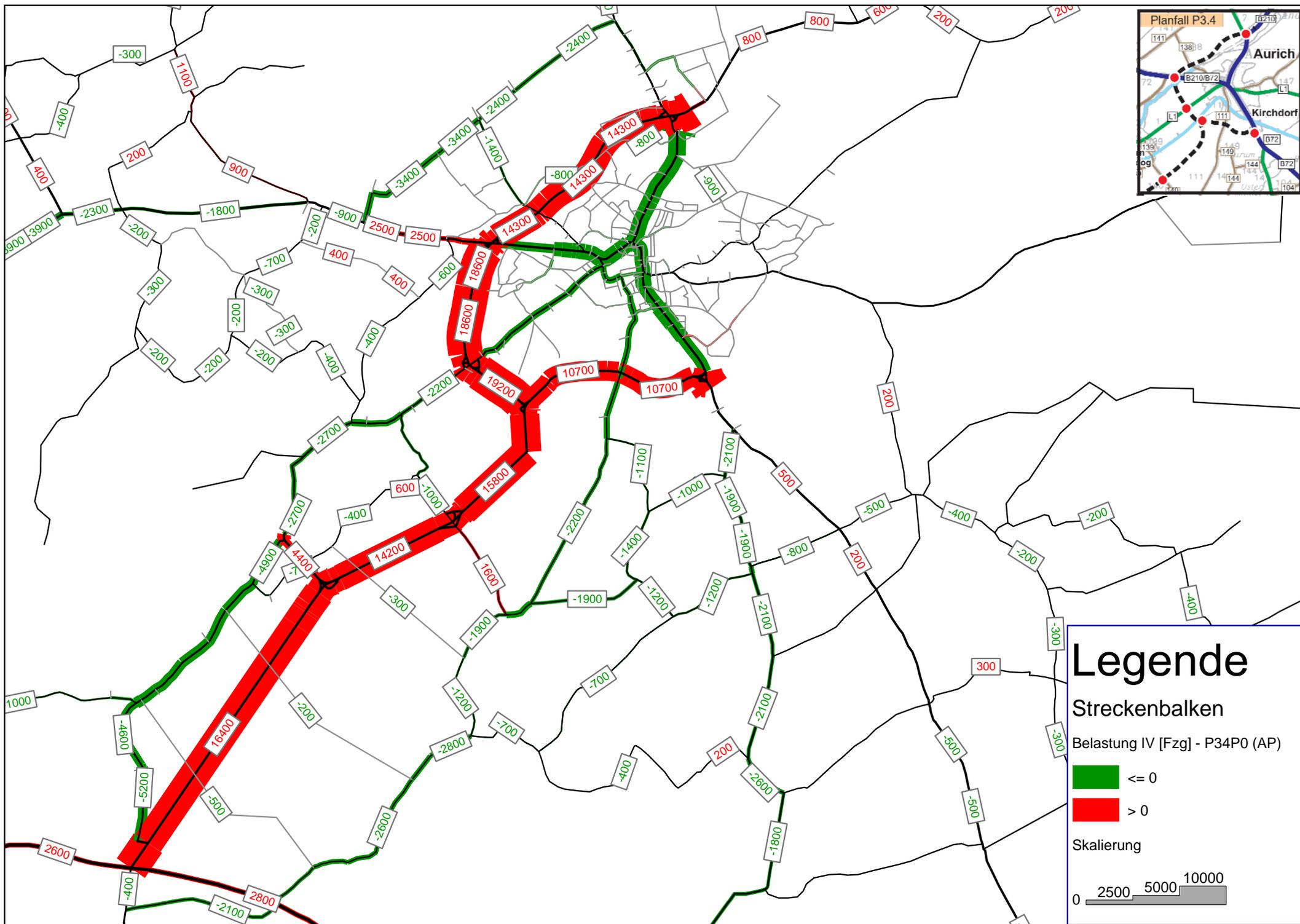


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.4 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 140 teilplanfrei; K 138 und K 111 nicht angeschlossen



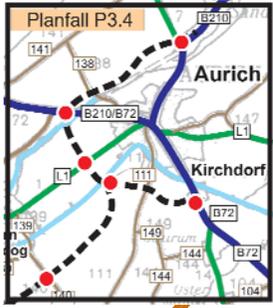
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P34P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

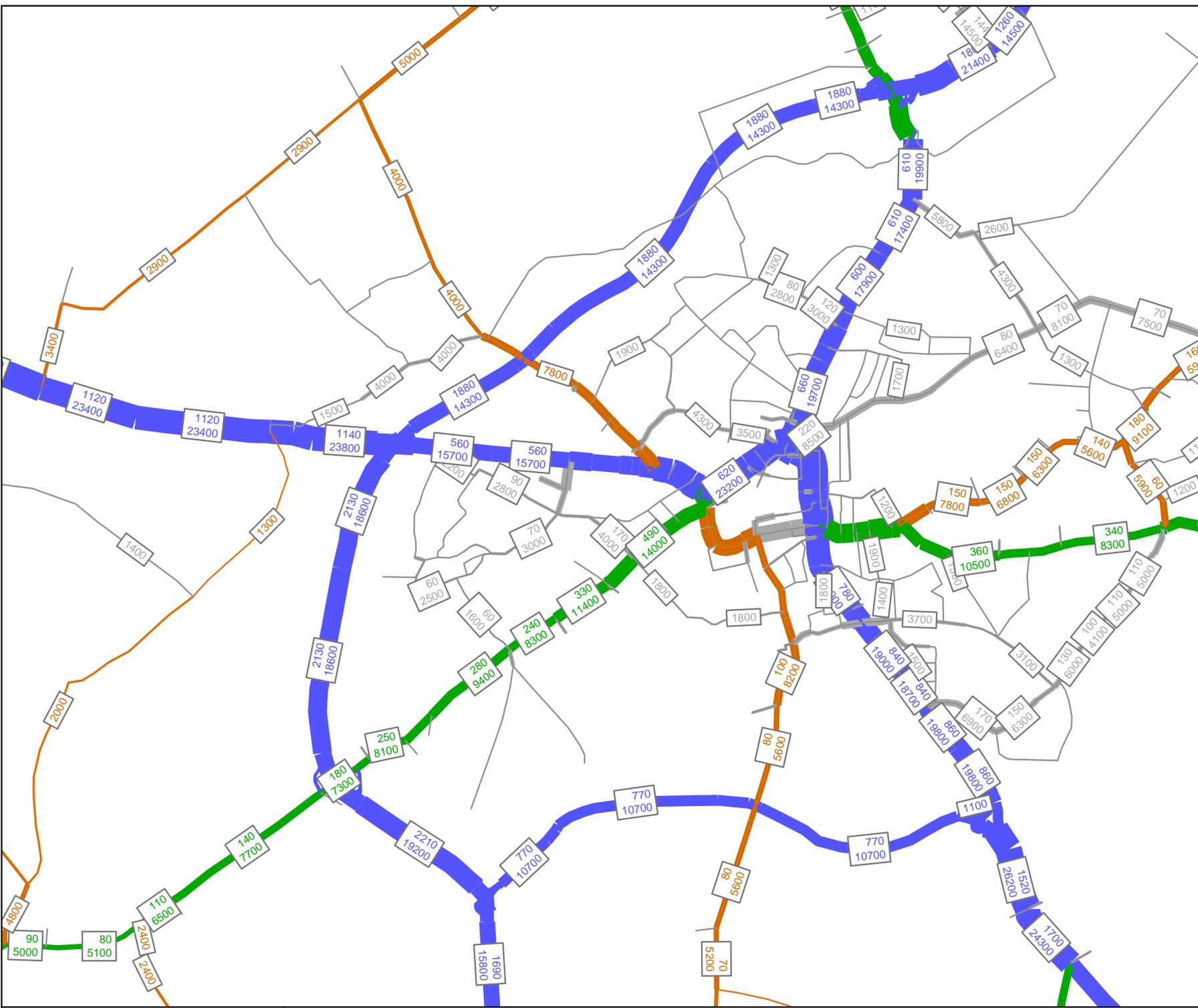
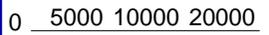


SV_gesamt

Strassenkategorie

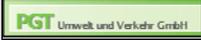
- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

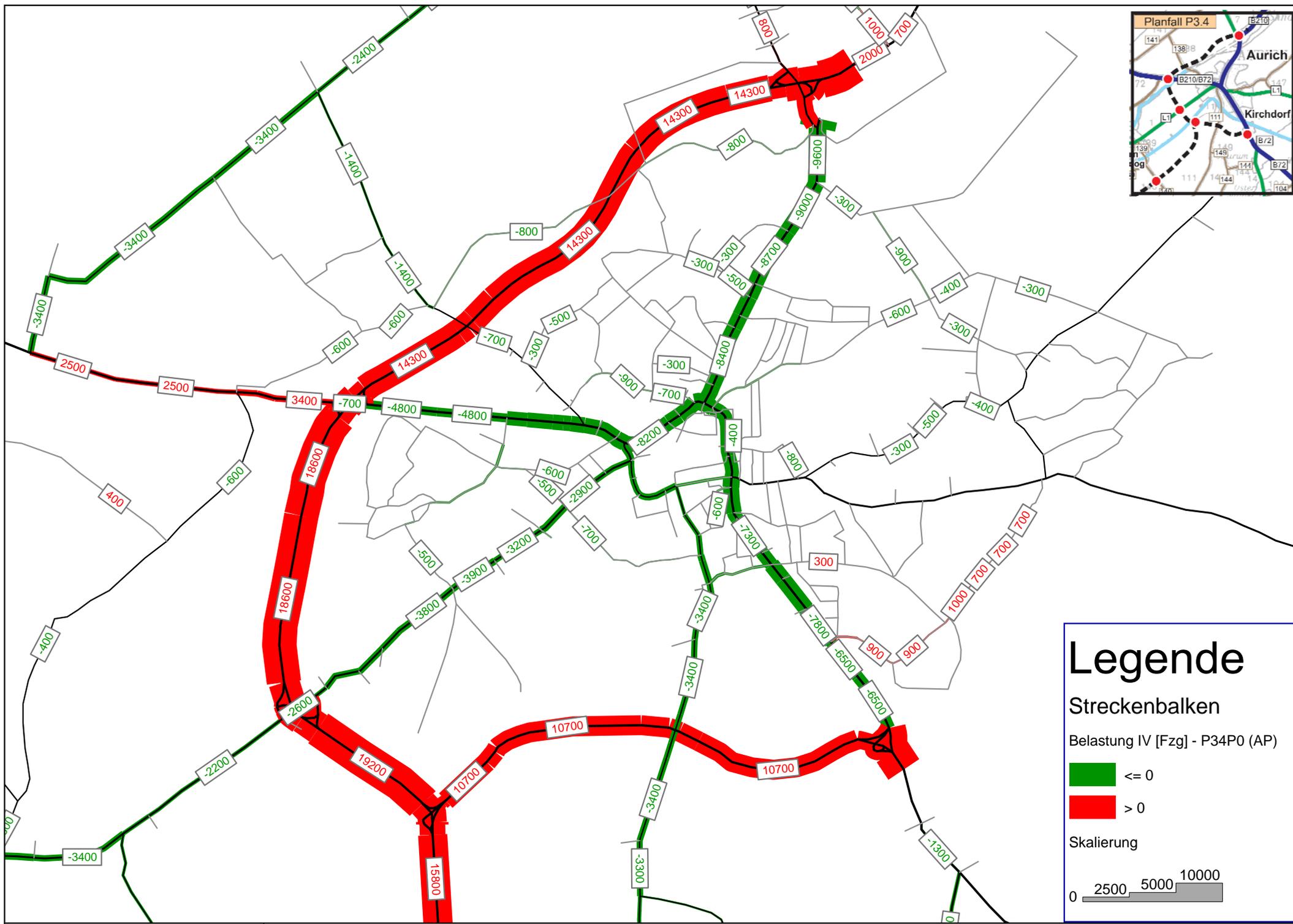
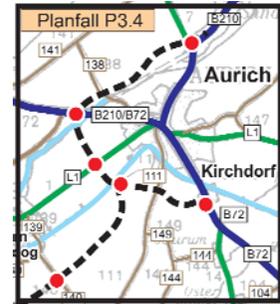


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.4 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 140 teilplanfrei; K 138 und K 111 nicht angeschlossen

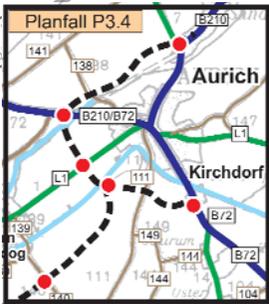
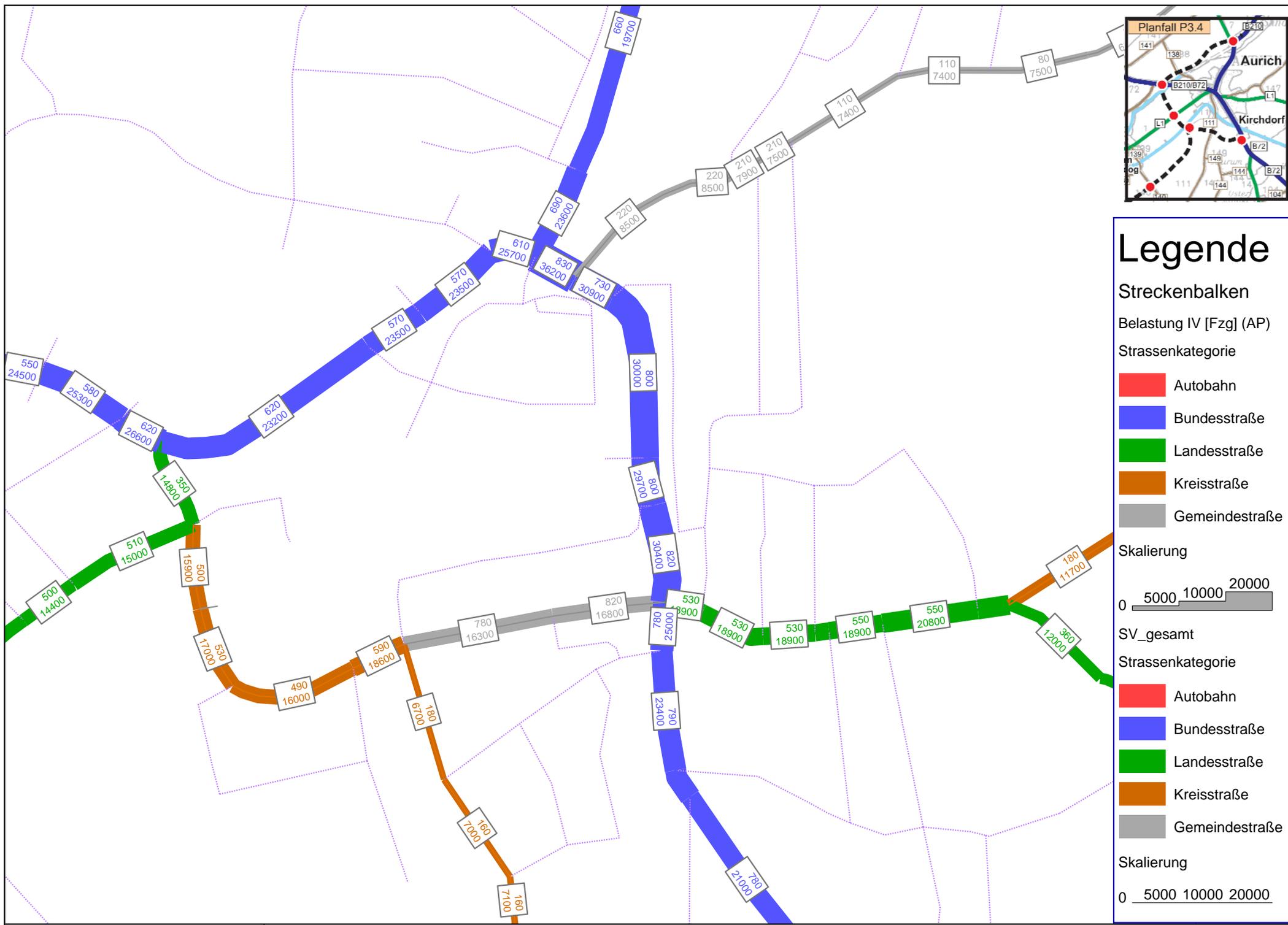


Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P34P0 (AP)

- <= 0
- > 0

Skalierung



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

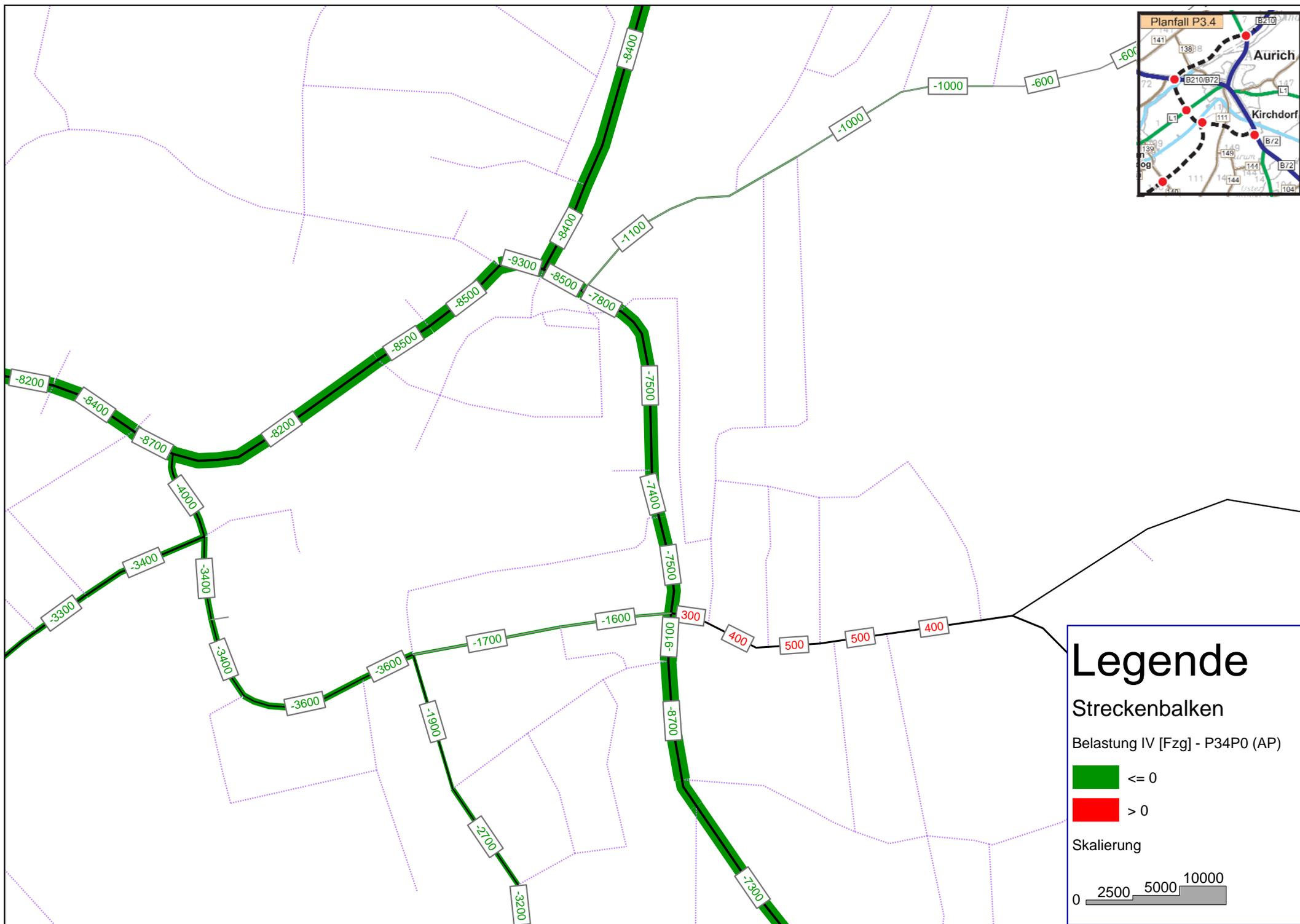
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.4 (Prognose 2025)

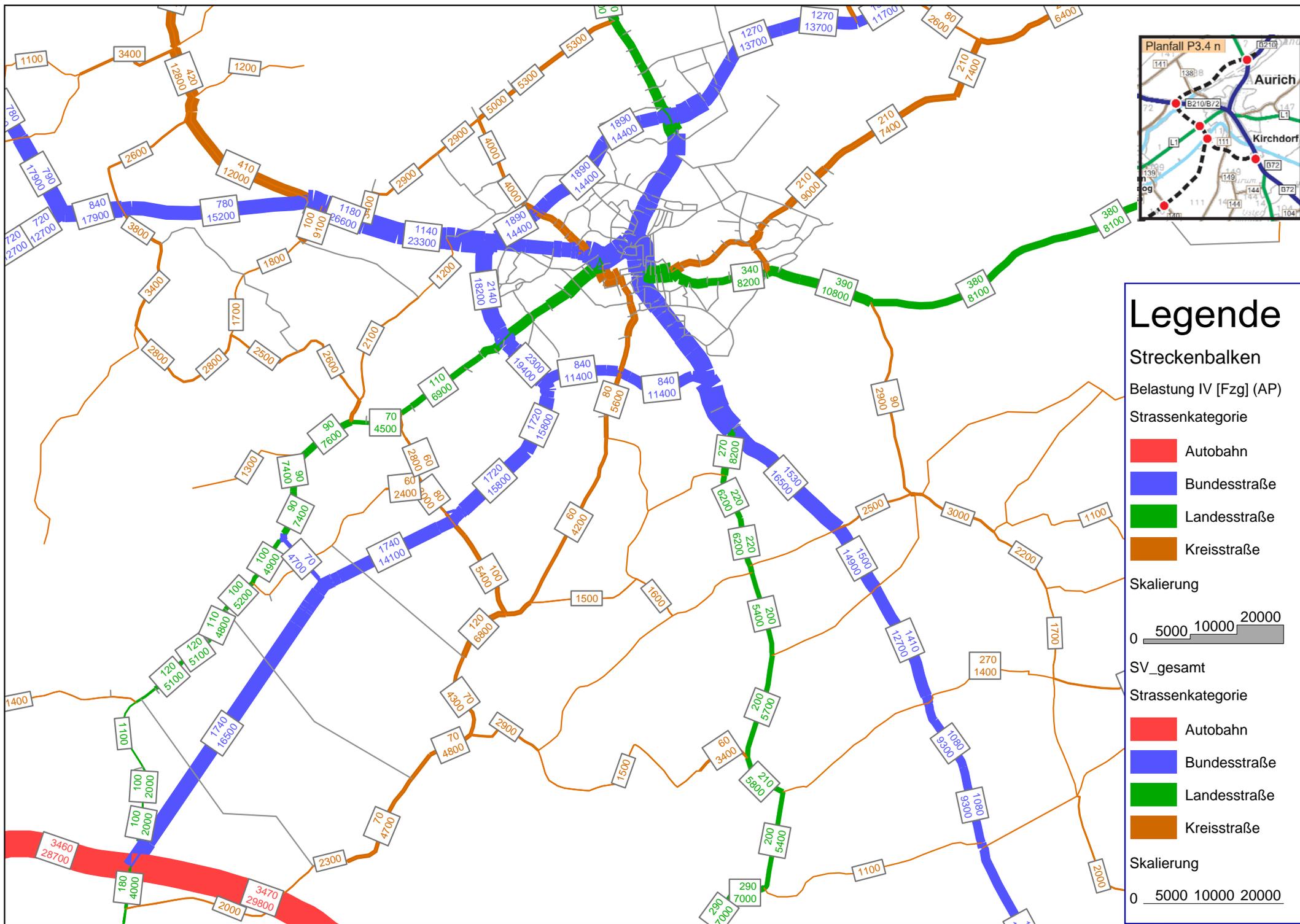


Abschnitt A, B und C; K 140 teilplanfrei; K 138 und K 111 nicht angeschlossen



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt
Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

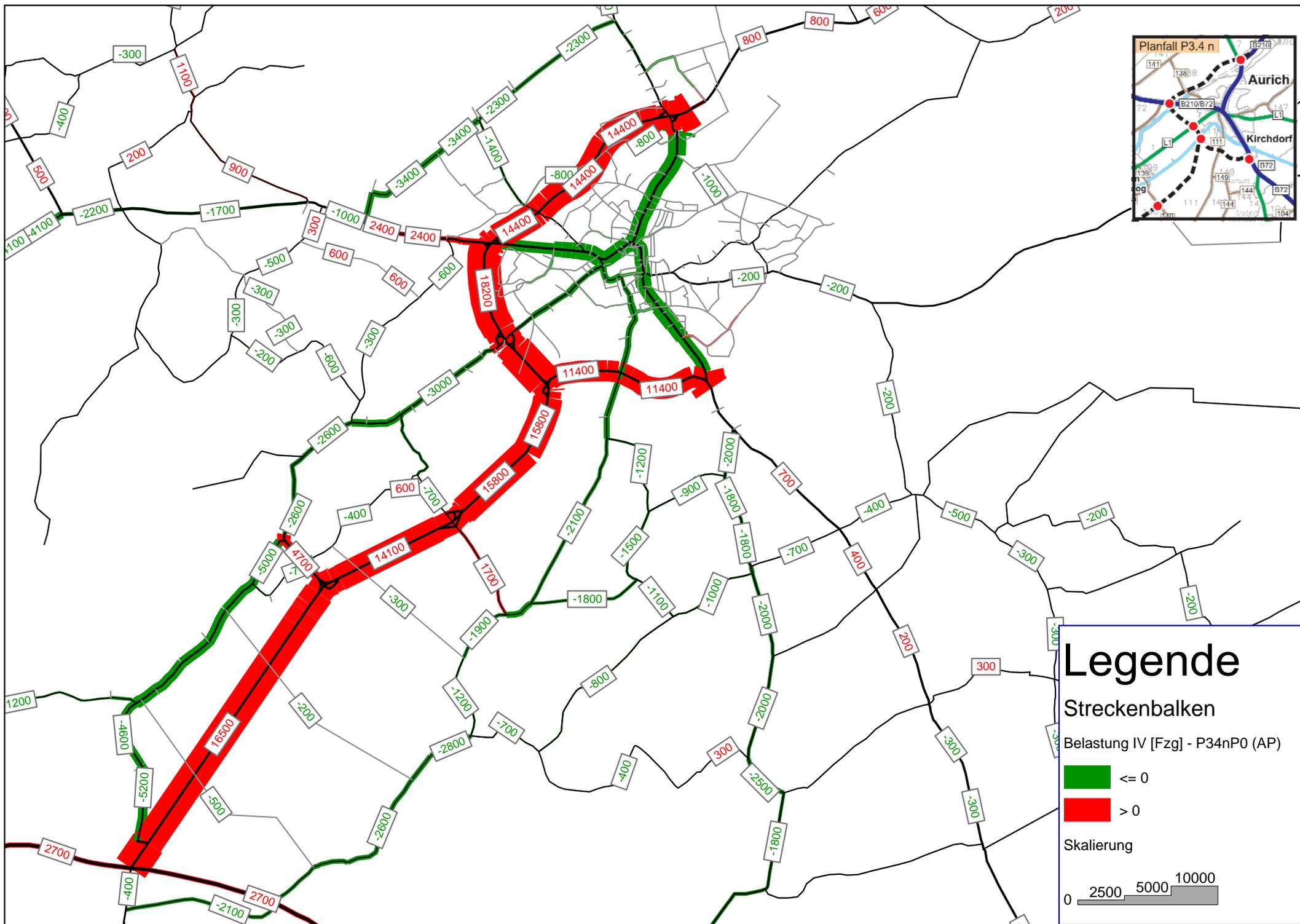
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.4 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 140 teilplanfrei; K 138 und K 111 nicht angeschlossen



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P34nP0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

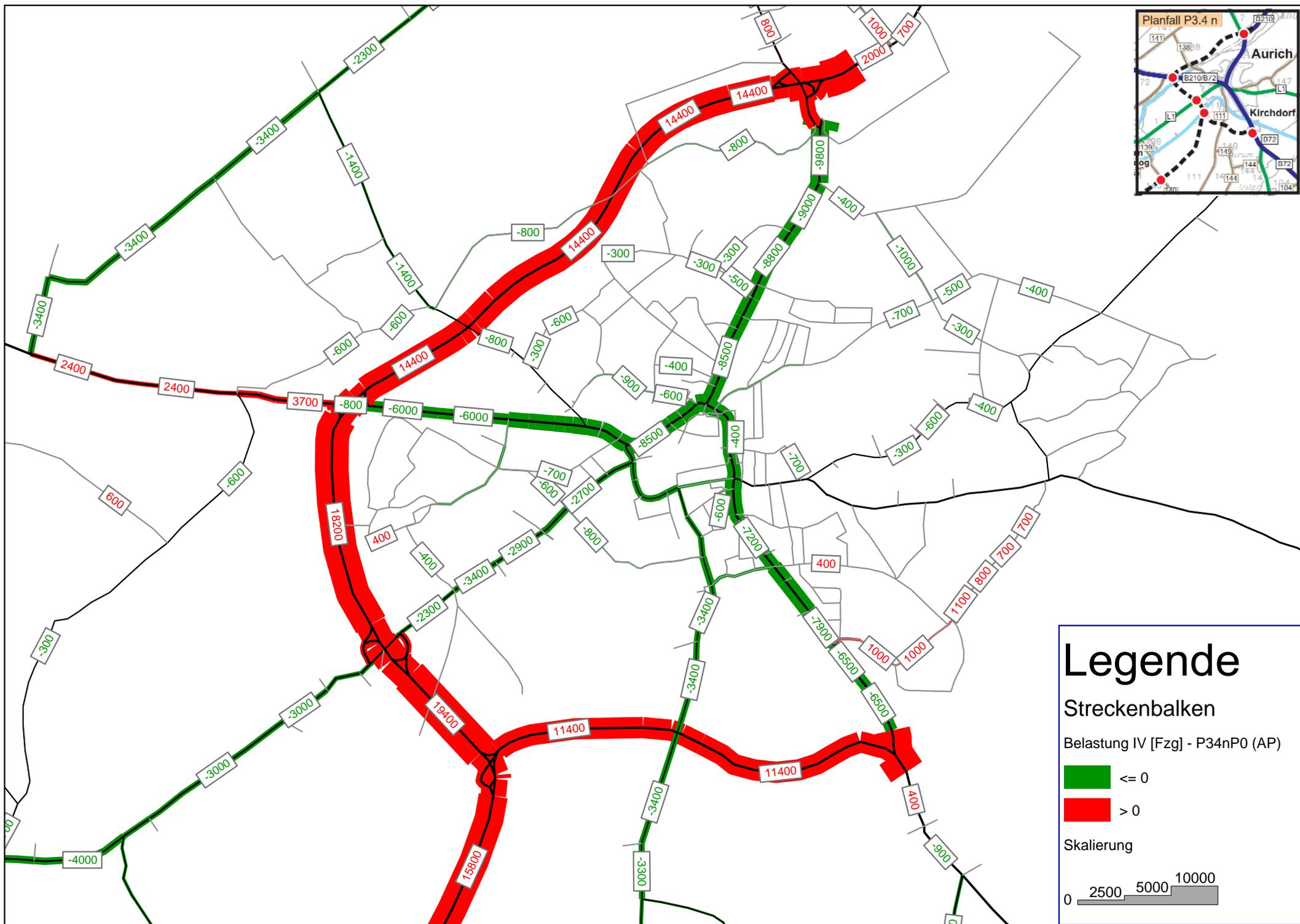
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.4 ortsnah (Prognose 2025)

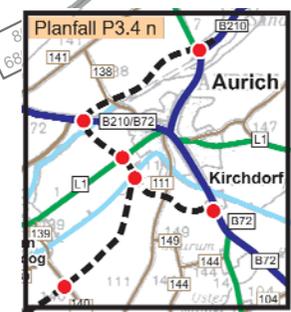


Abschnitt A, B und C; K 140 teilplanfrei; K 138 und K 111 nicht angeschlossen



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

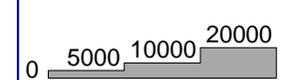
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

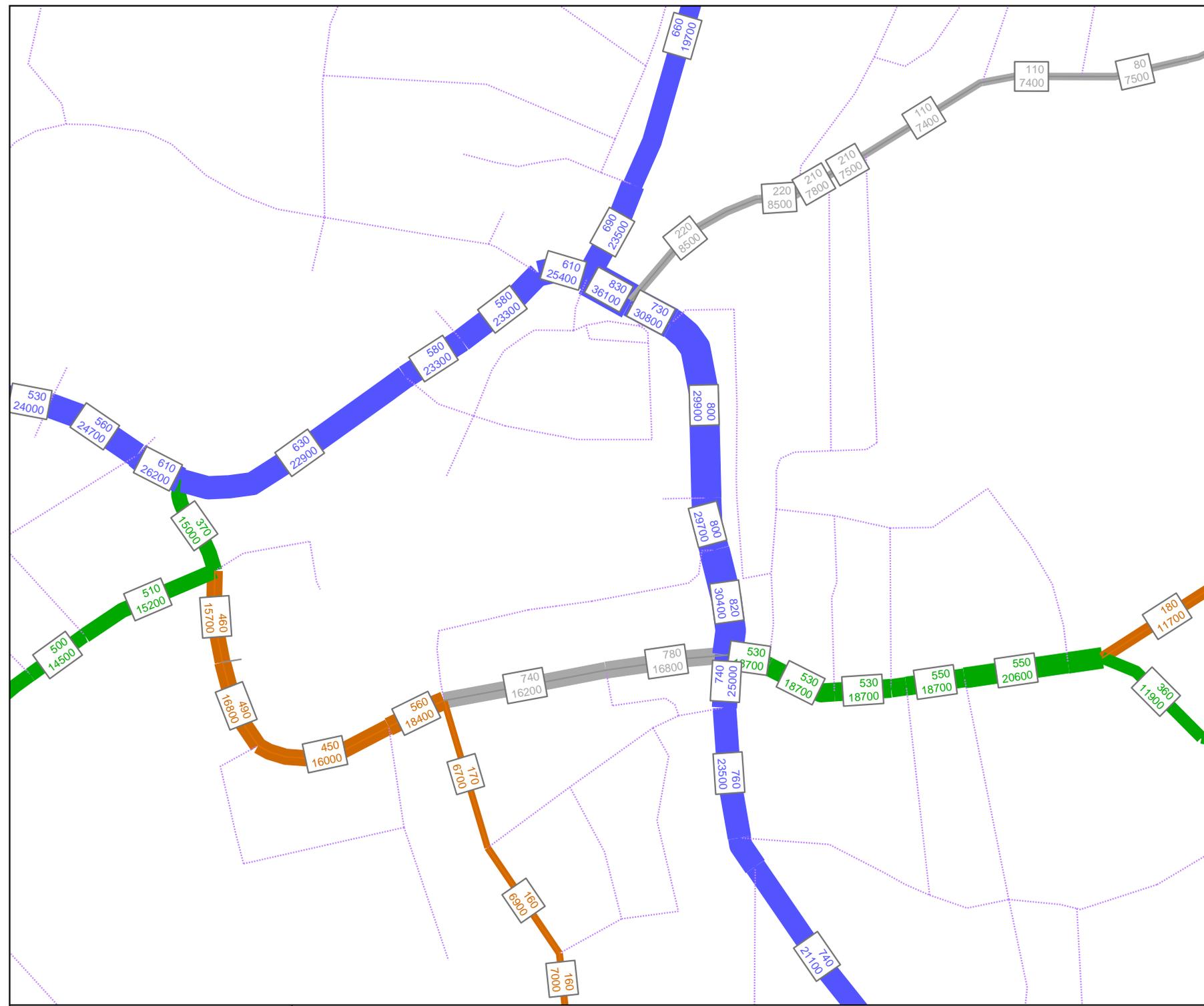
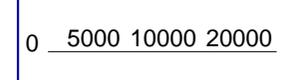


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

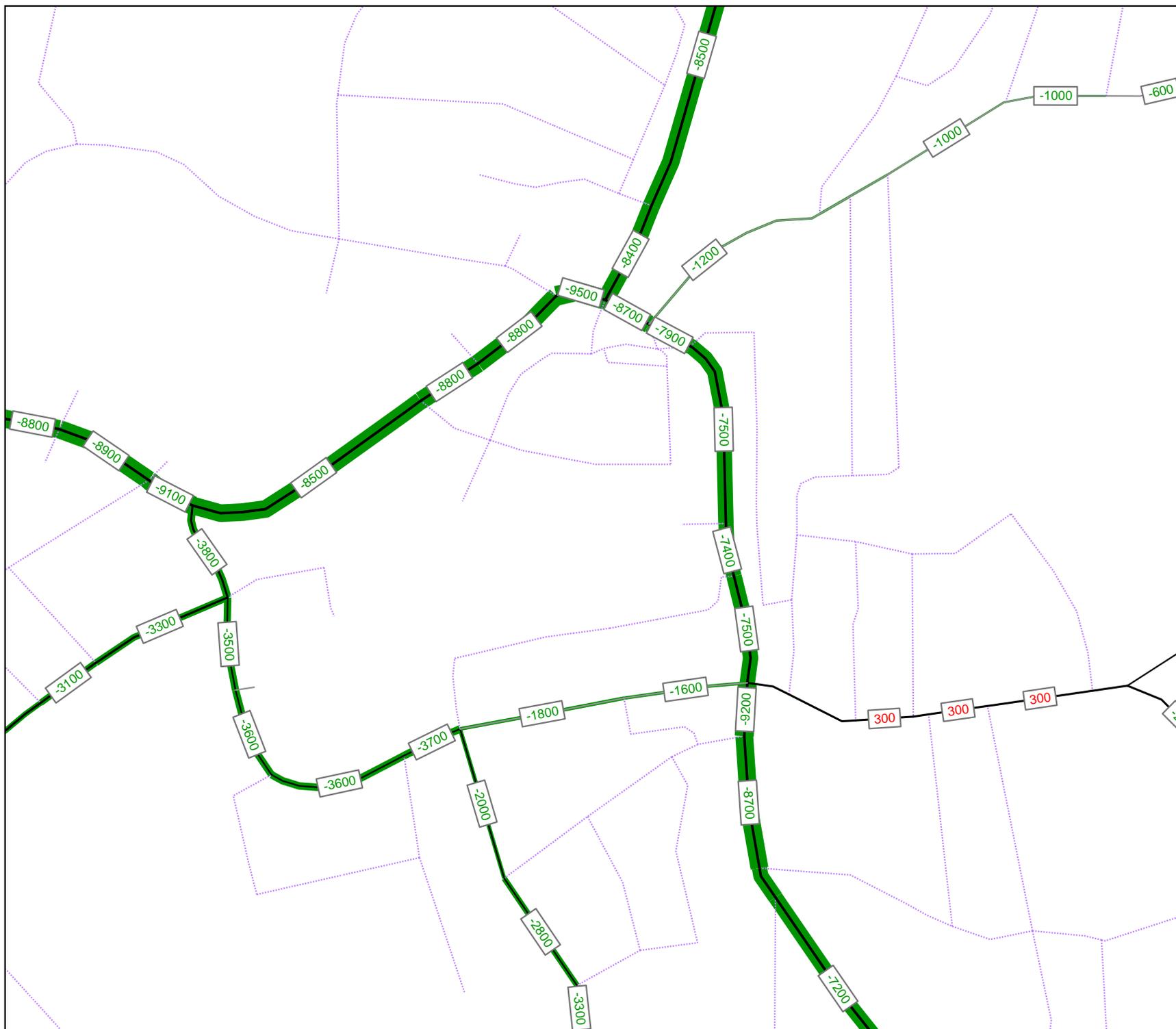


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.4 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 140 teilplanfrei; K 138 und K 111 nicht angeschlossen



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P34nP0 (AP)

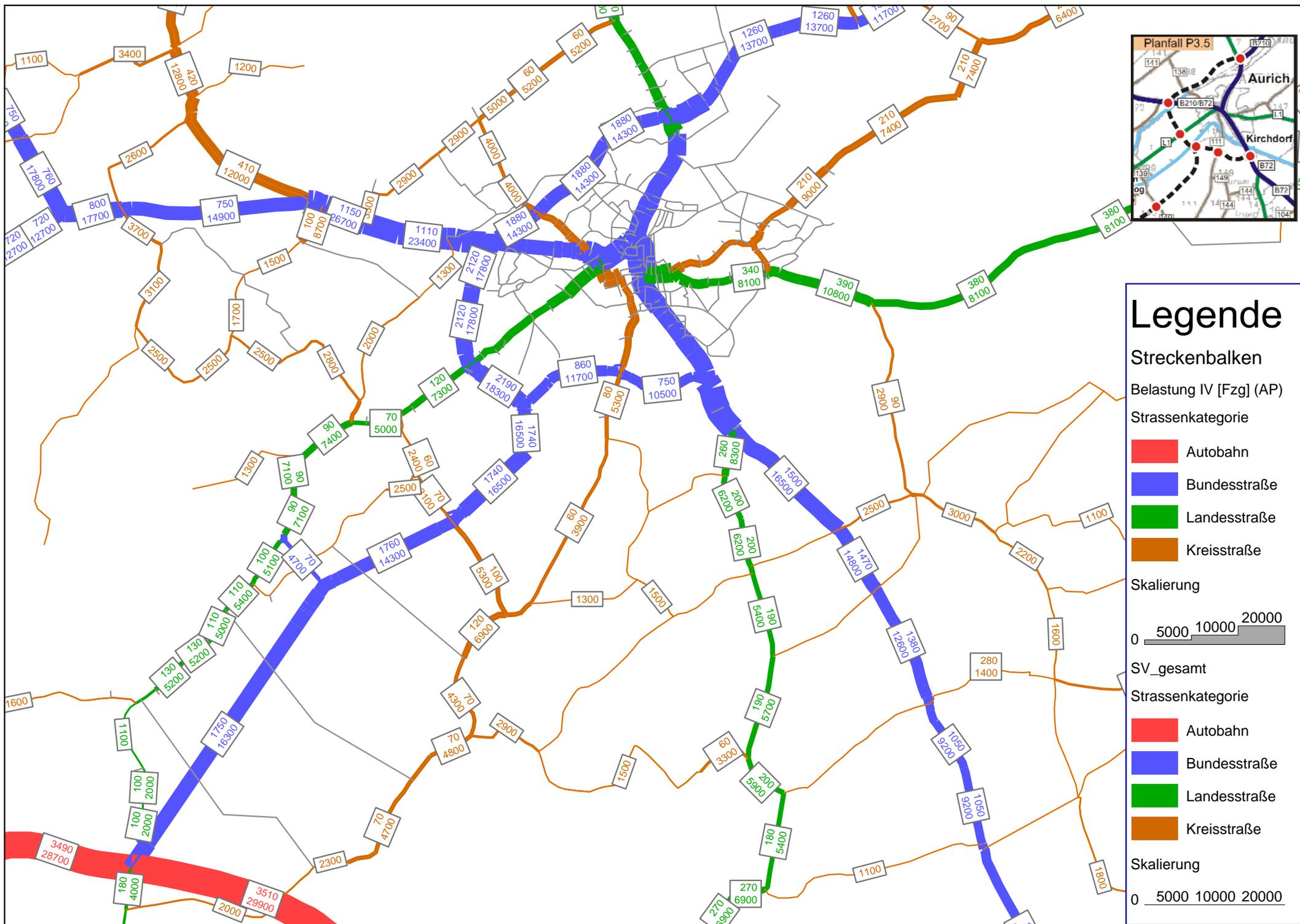
≤ 0
 > 0

Skalierung

0
2500
5000
10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

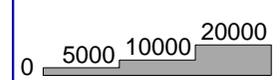
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

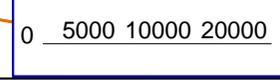


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

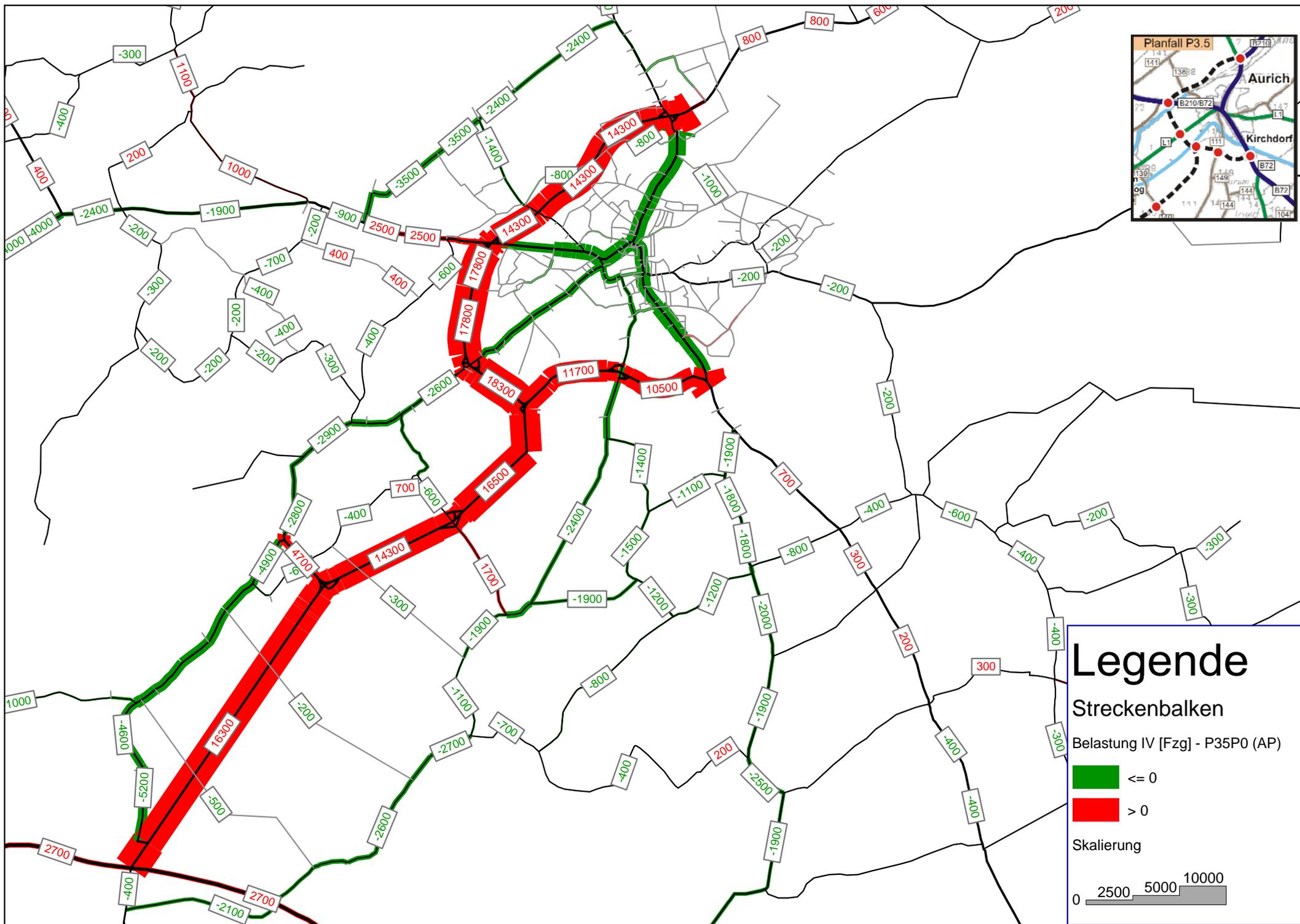


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.5 (Prognose 2025)

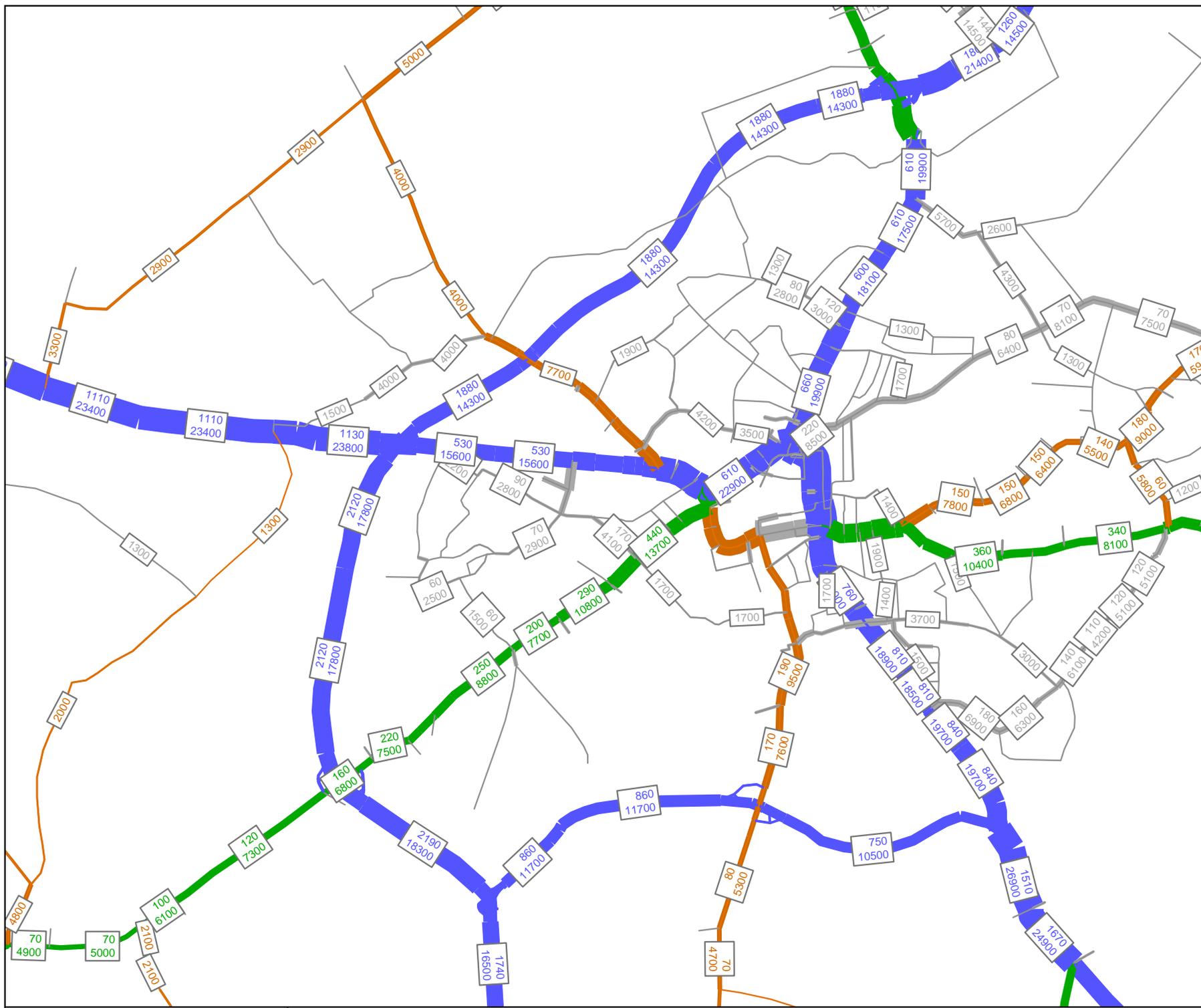


Abschnitt A, B und C; K 111 und K 140 teilplanfrei



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

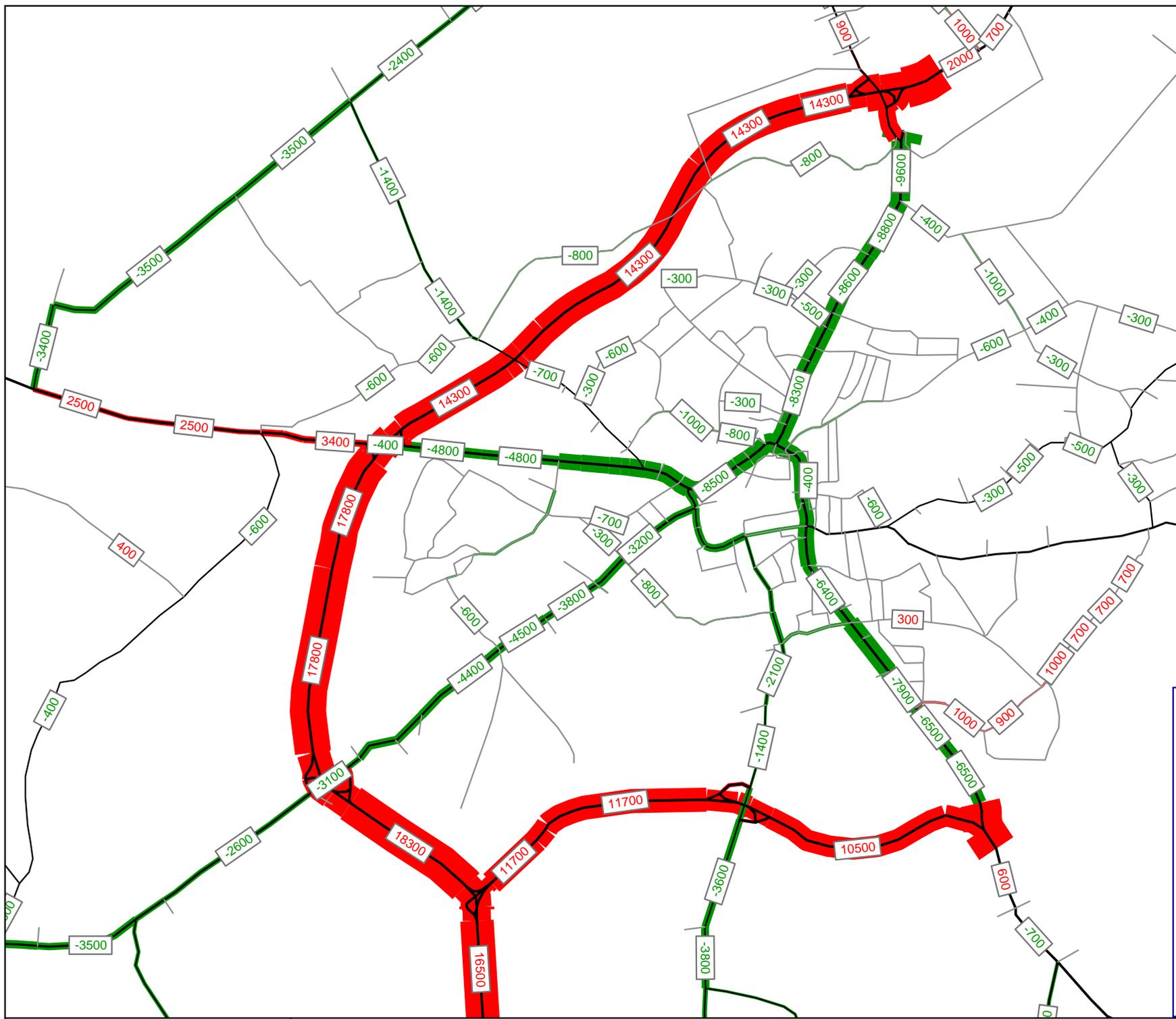
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.5 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 und K 140 teilplanfrei

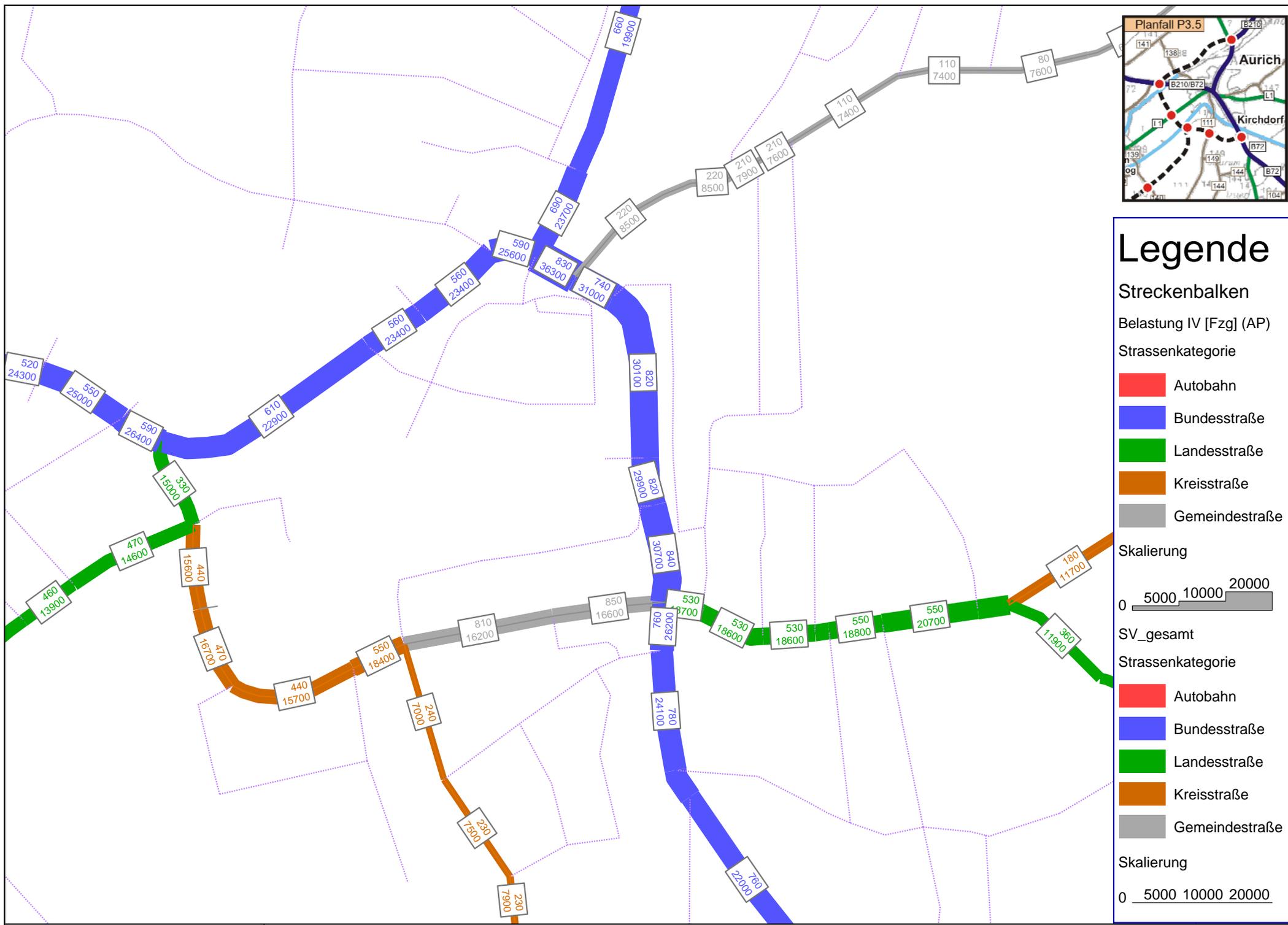


Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P35P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung



Legende

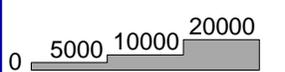
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung



SV_gesamt

Strassenkategorie

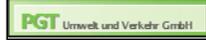
- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

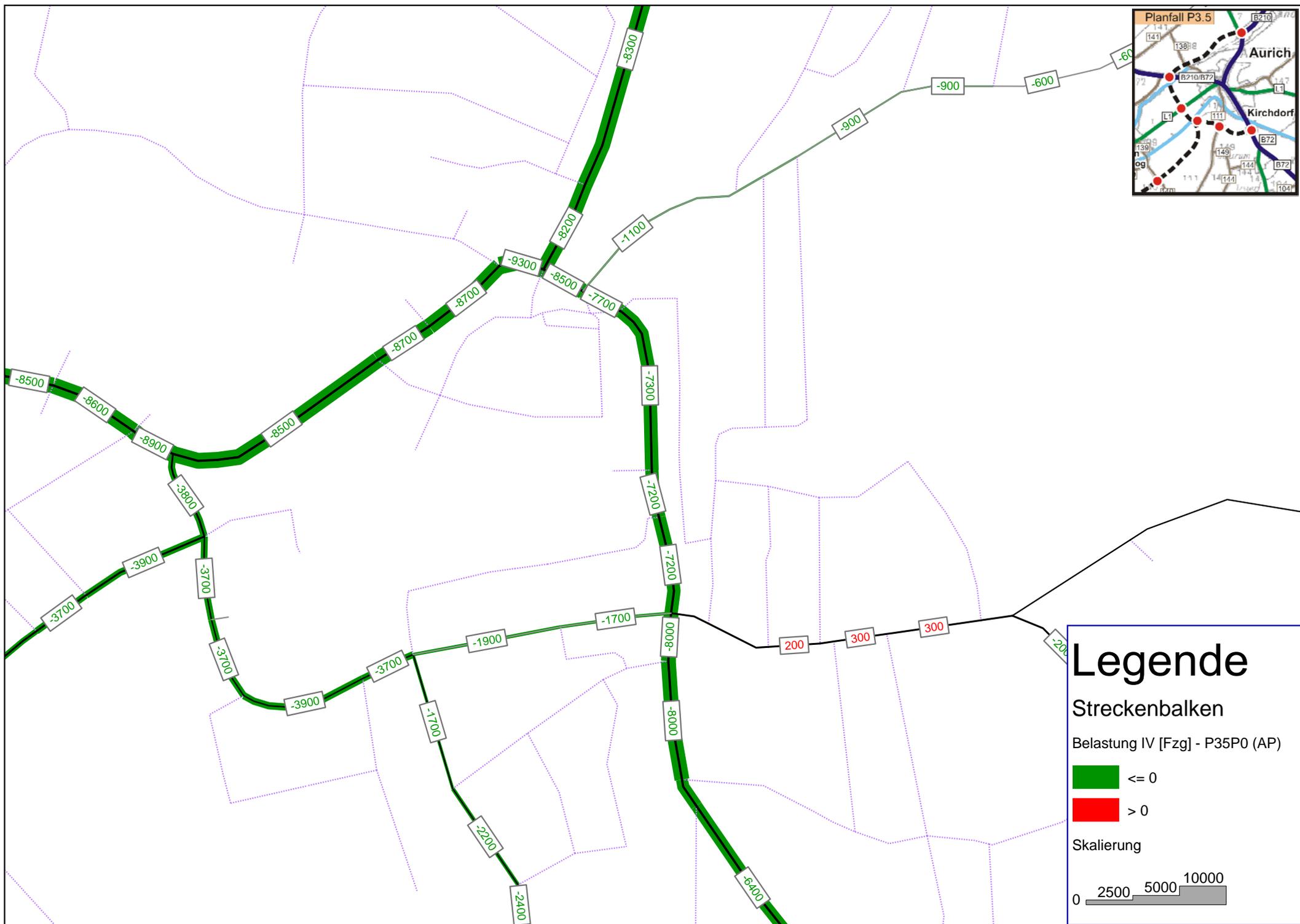


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.5 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 und K 140 teilplanfrei



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P35P0 (AP)

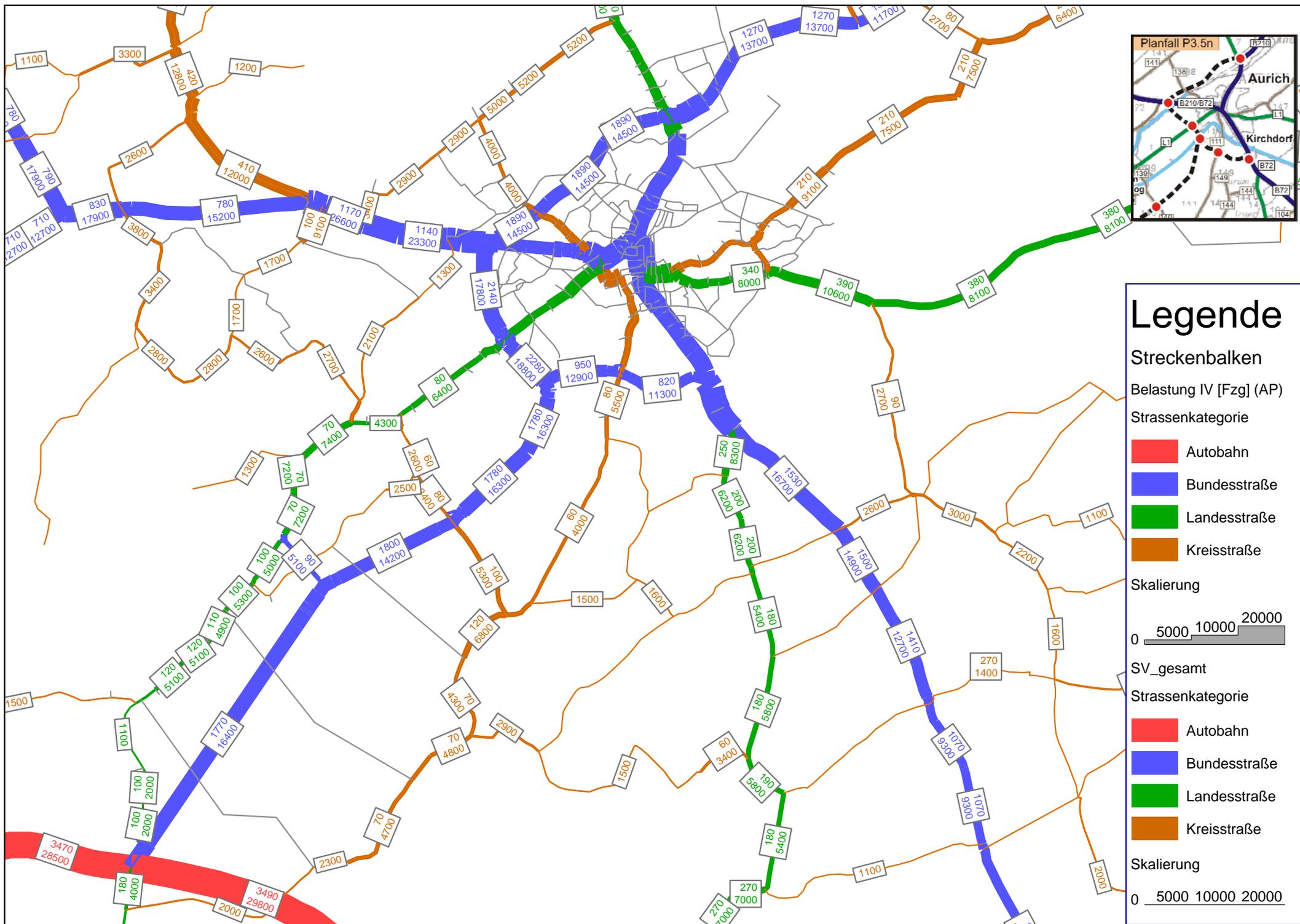
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

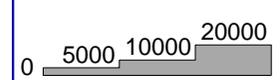
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

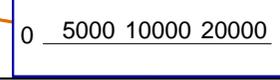


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

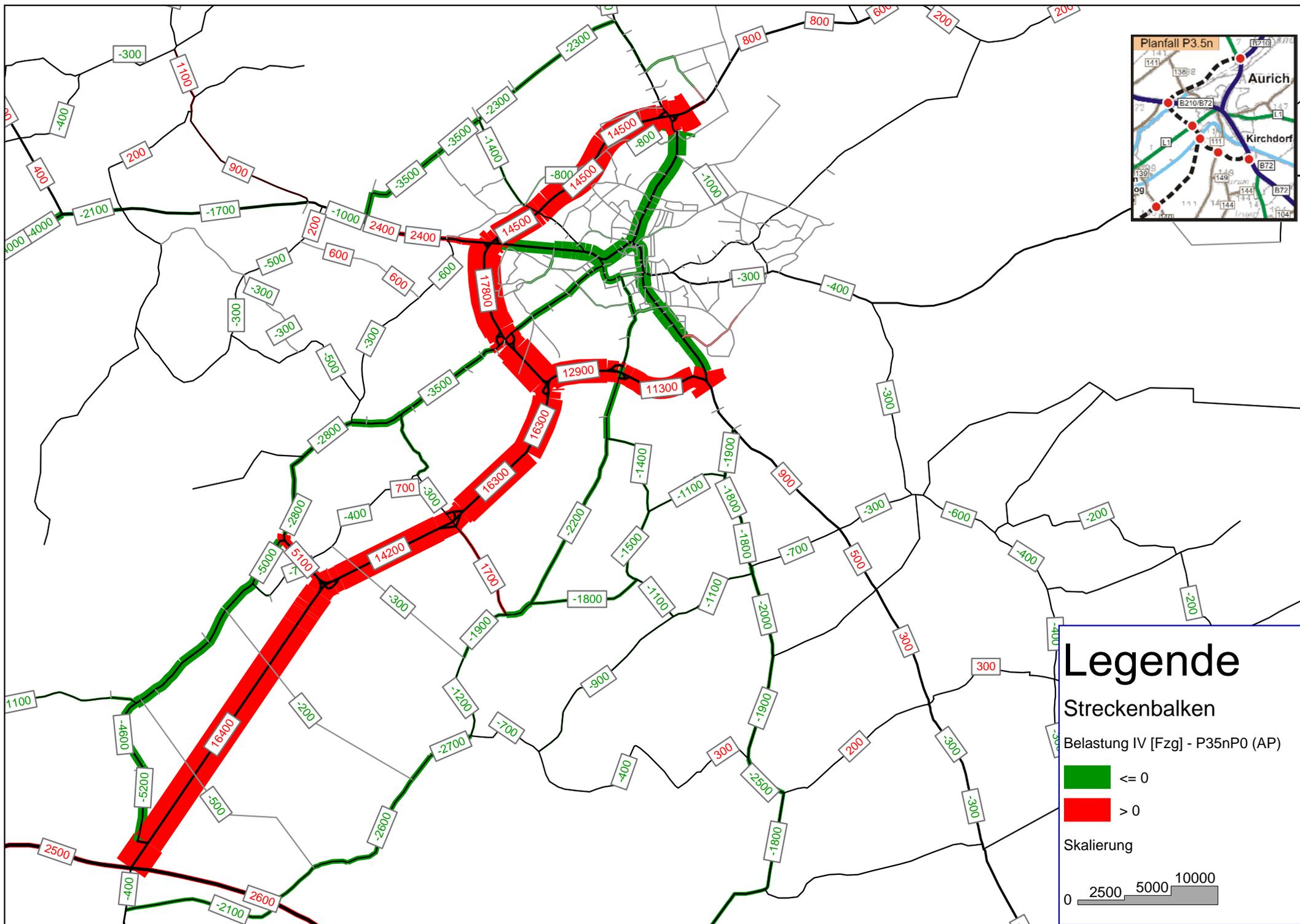


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.5 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 und K 140 teilplanfrei



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

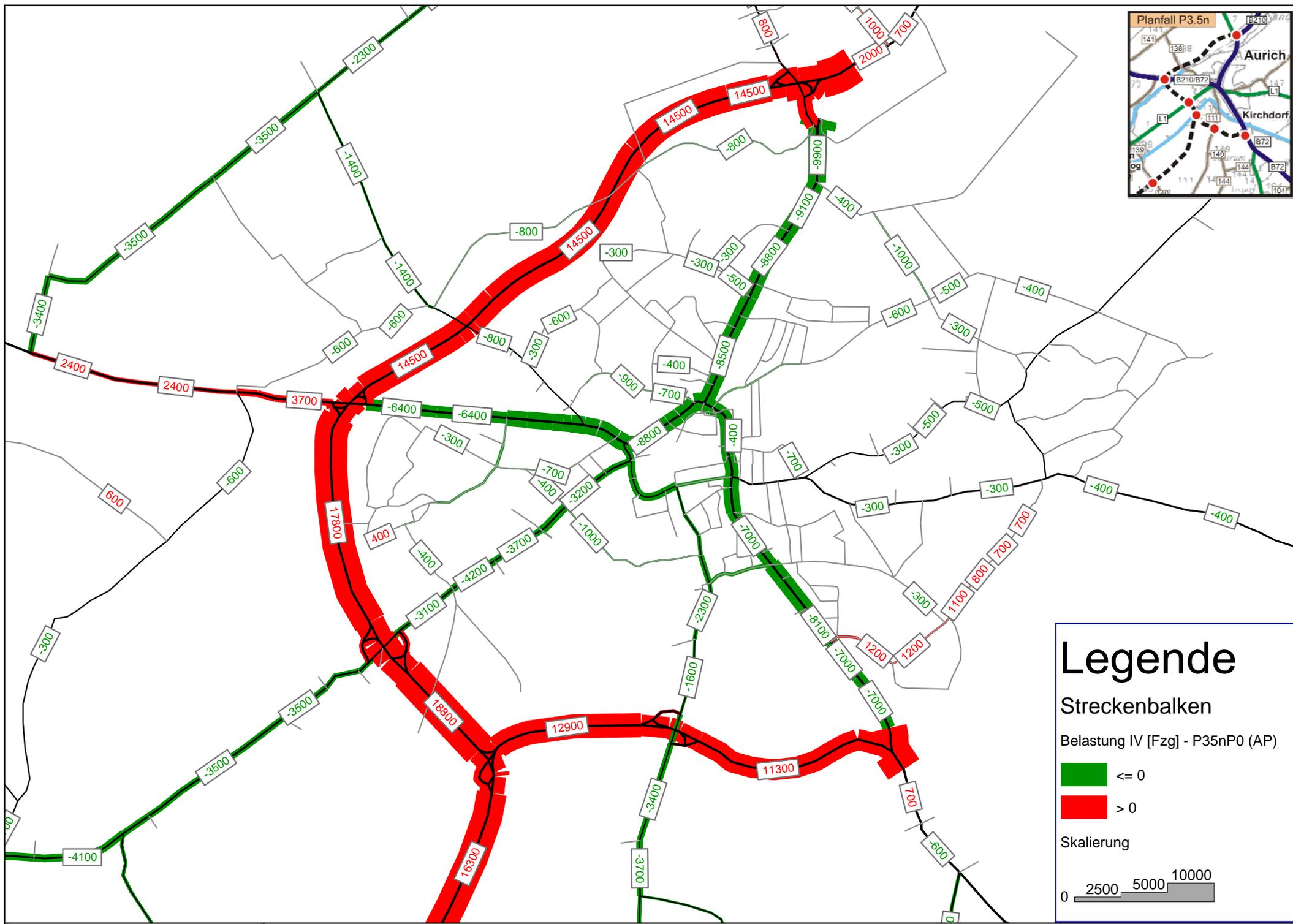
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.5 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 und K 140 teilplanfrei



Legende

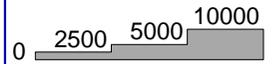
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] - P35nP0 (AP)

≤ 0

> 0

Skalierung



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Planfall 3.5n-P0 (Prognose 2025)



Legende

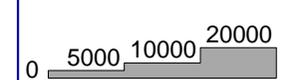
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

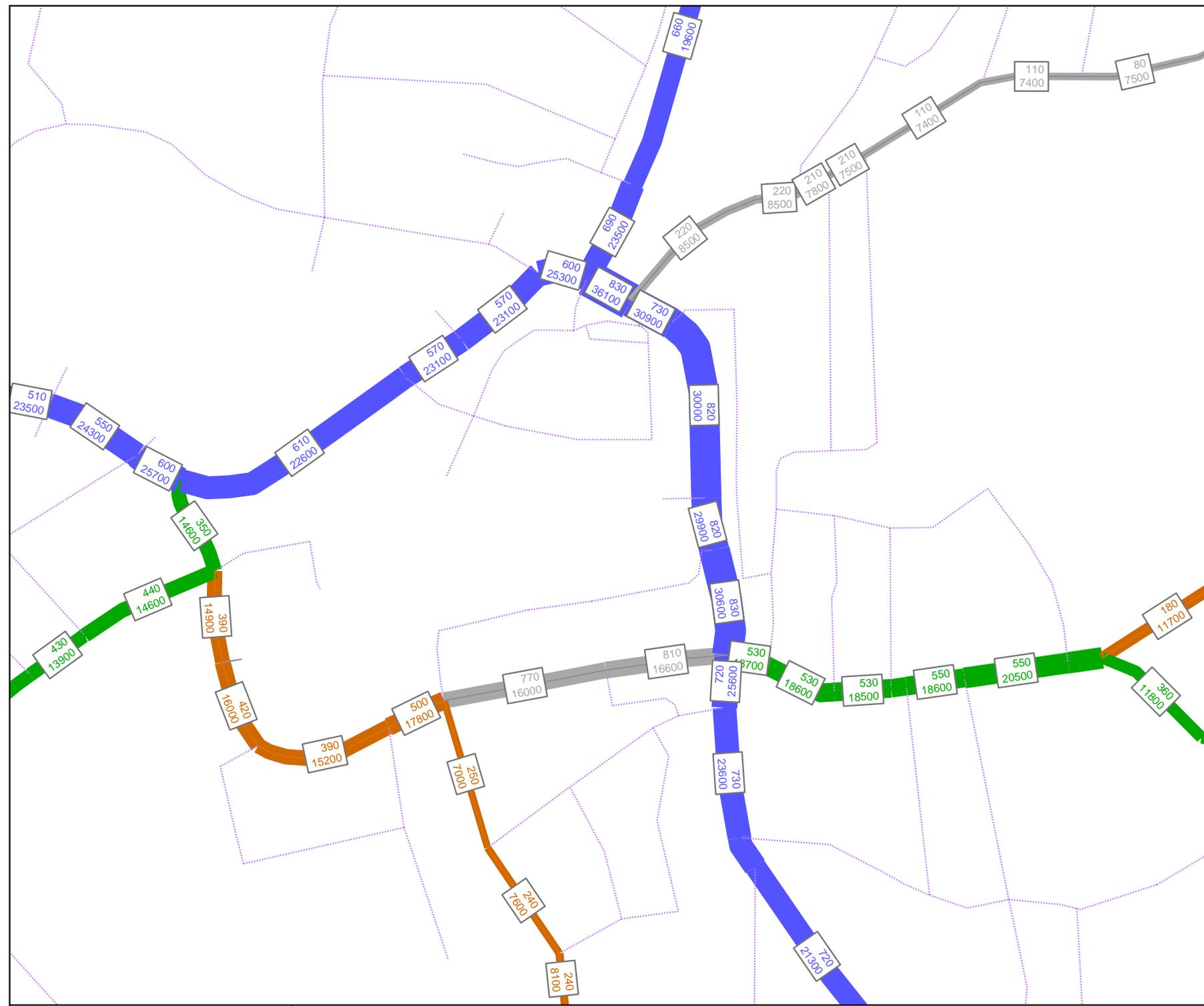
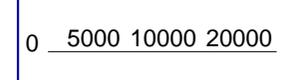


SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

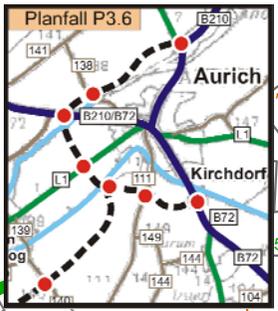
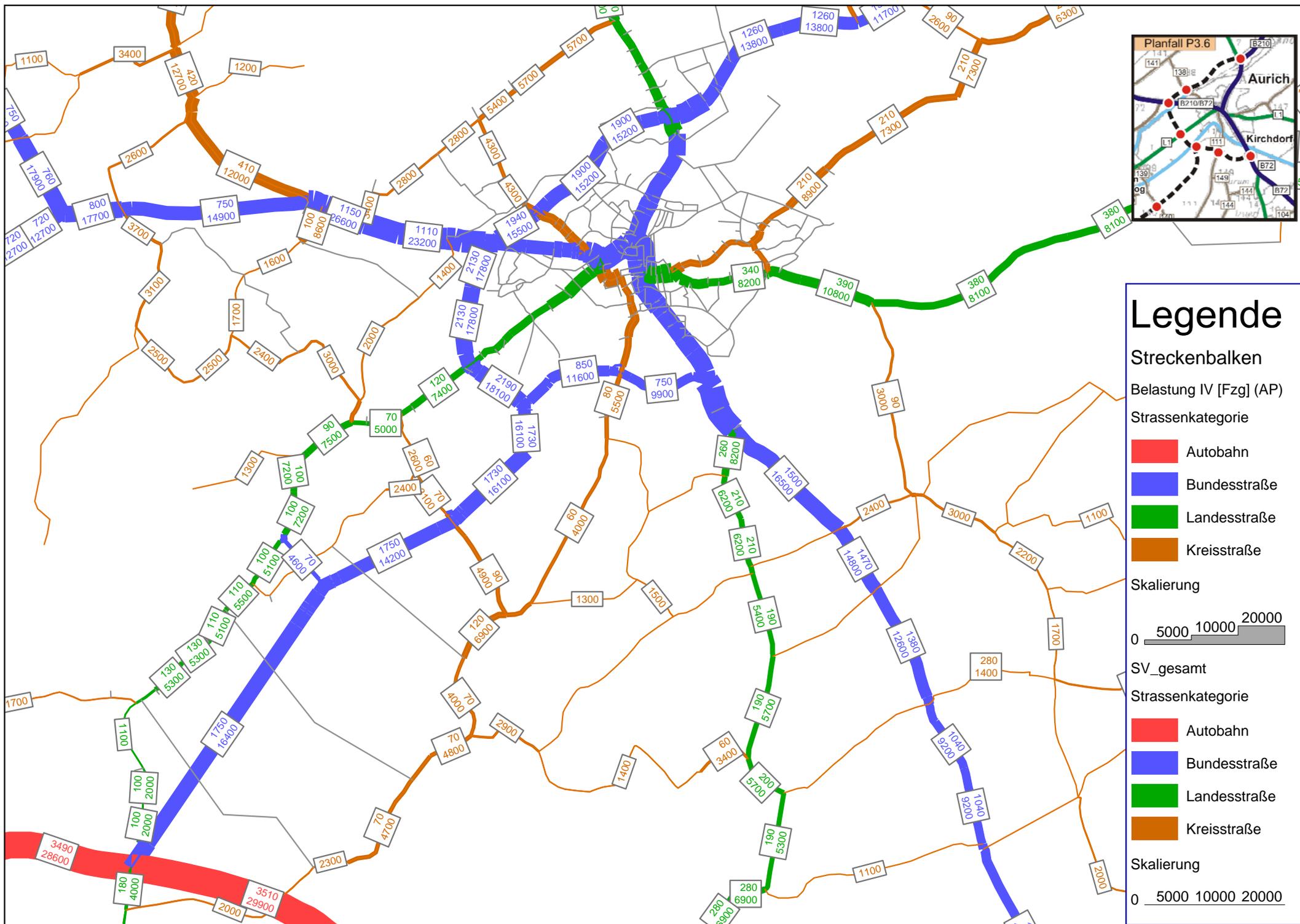


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.5 ortsnahe (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 111 und K 140 teilplanfrei



Legende

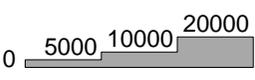
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

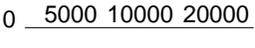


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

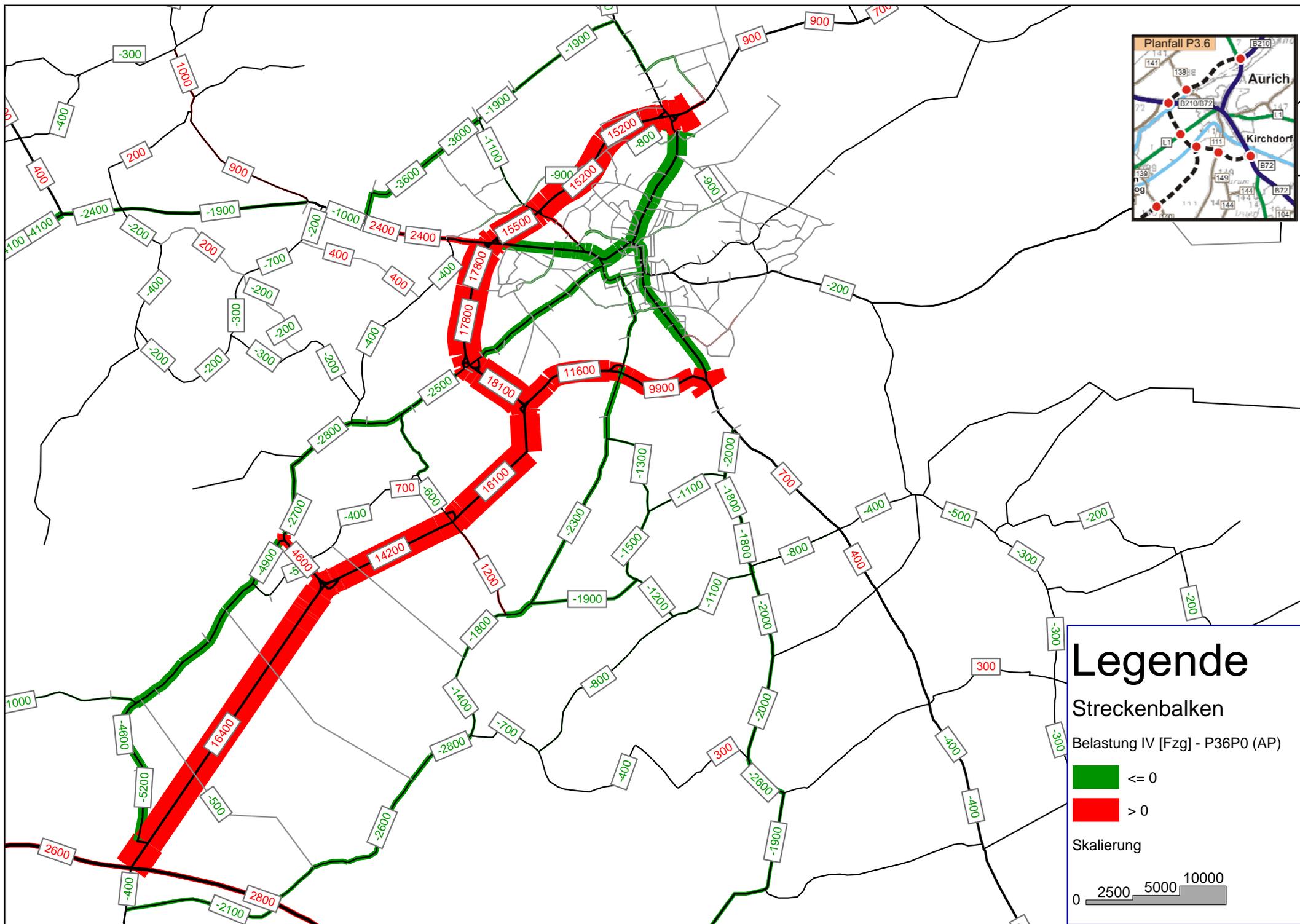


Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.6 (Prognose 2025)

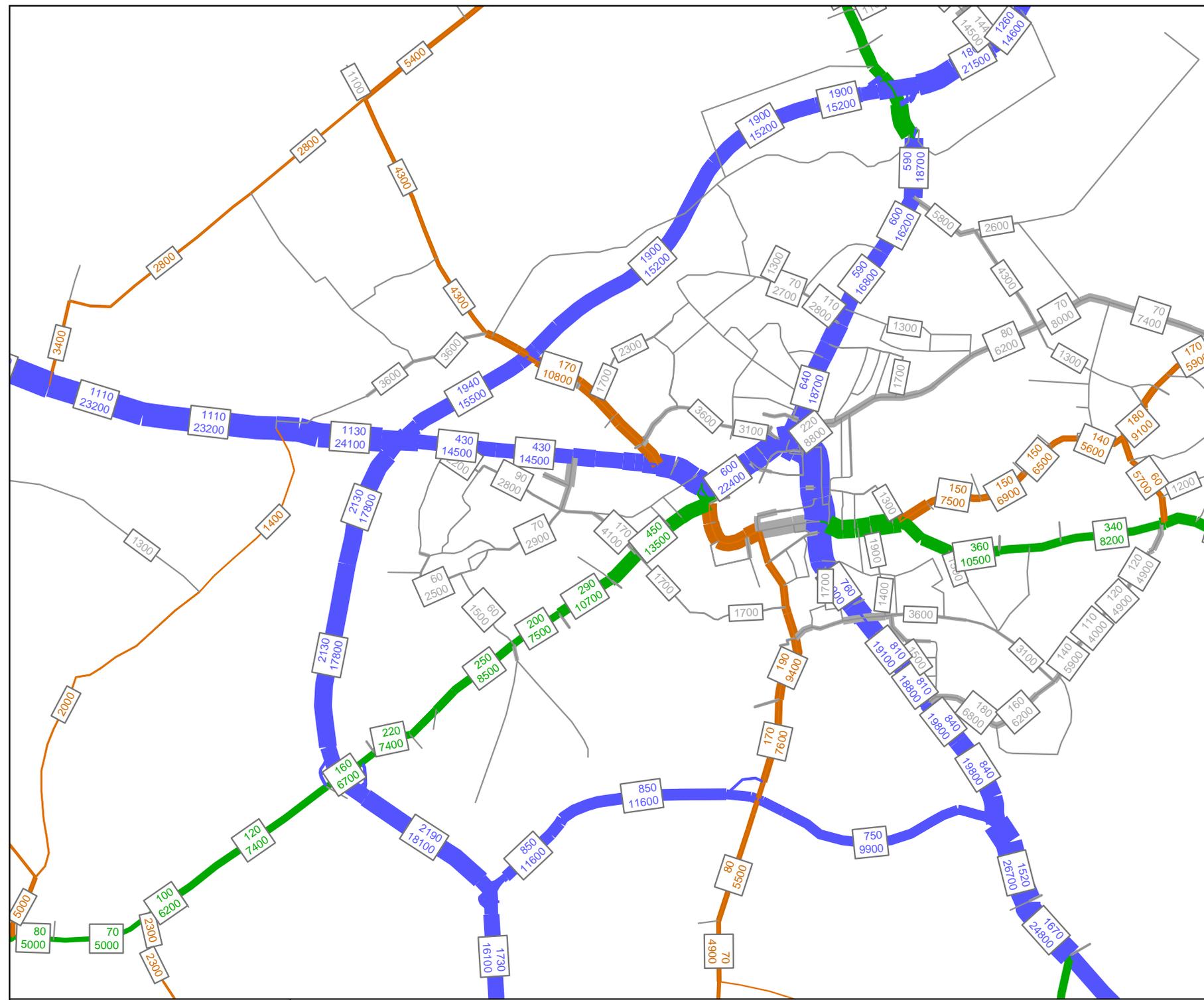
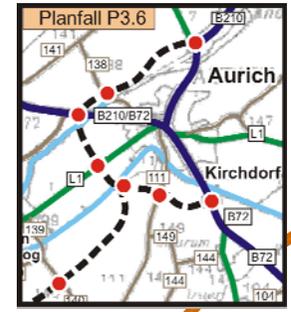


Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplangleich



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

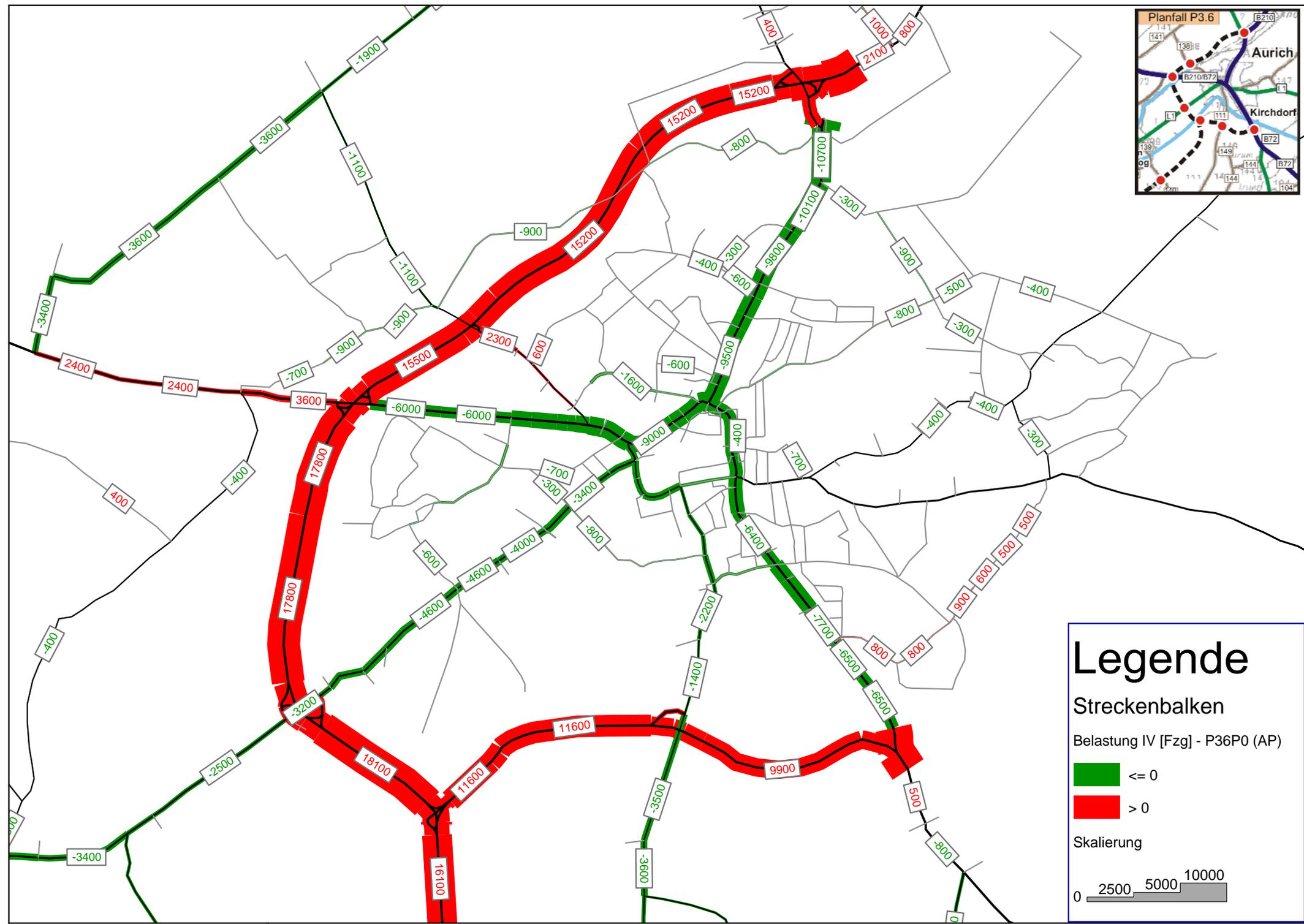
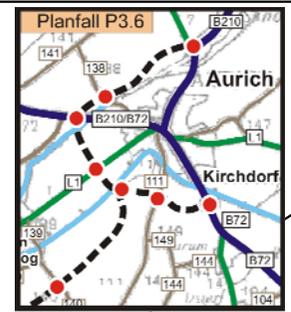
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.6 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111 und K 140 teilplangleich



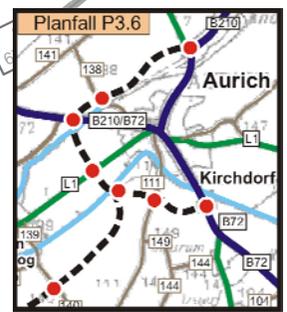
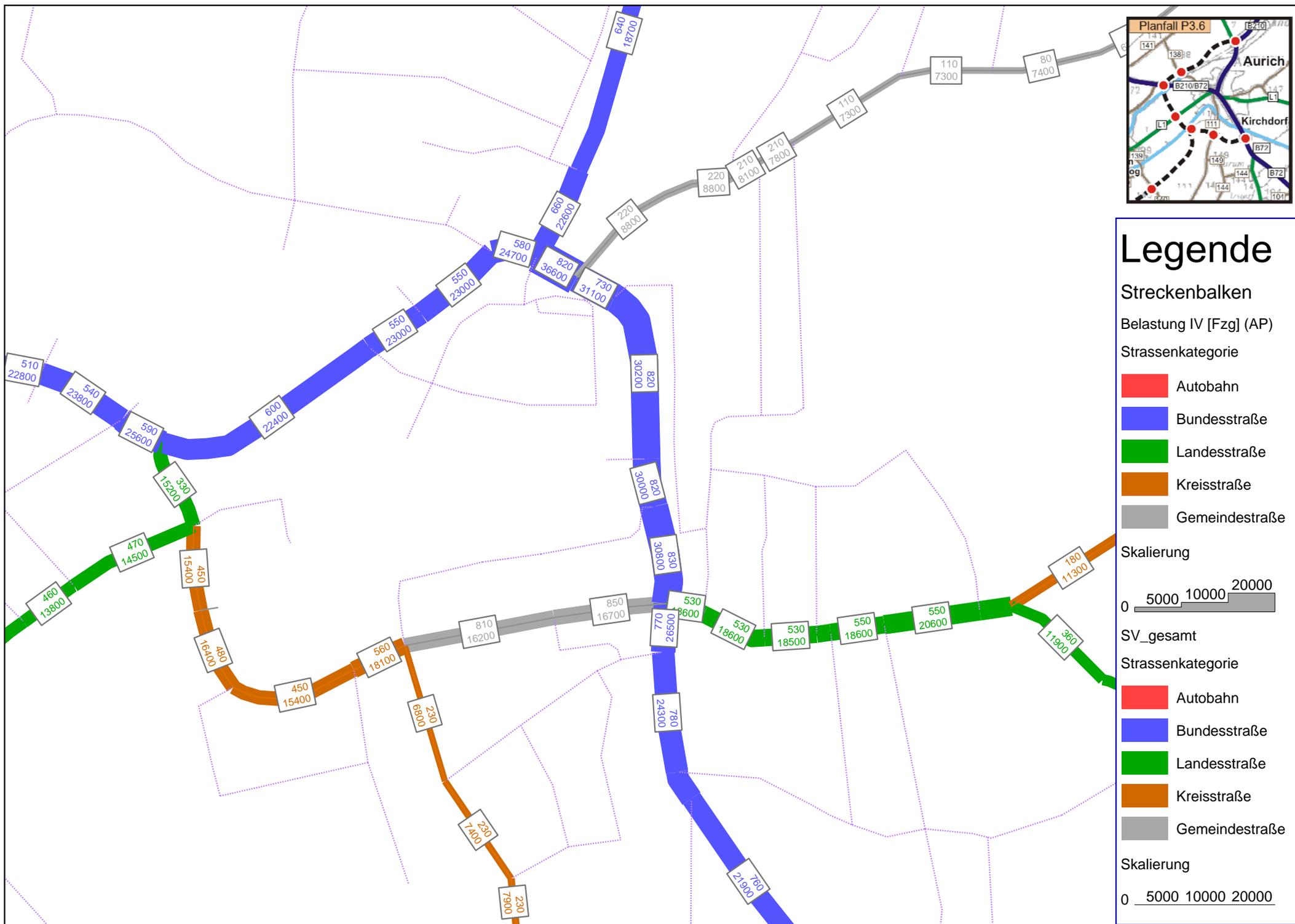
Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P36P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

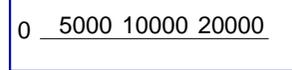


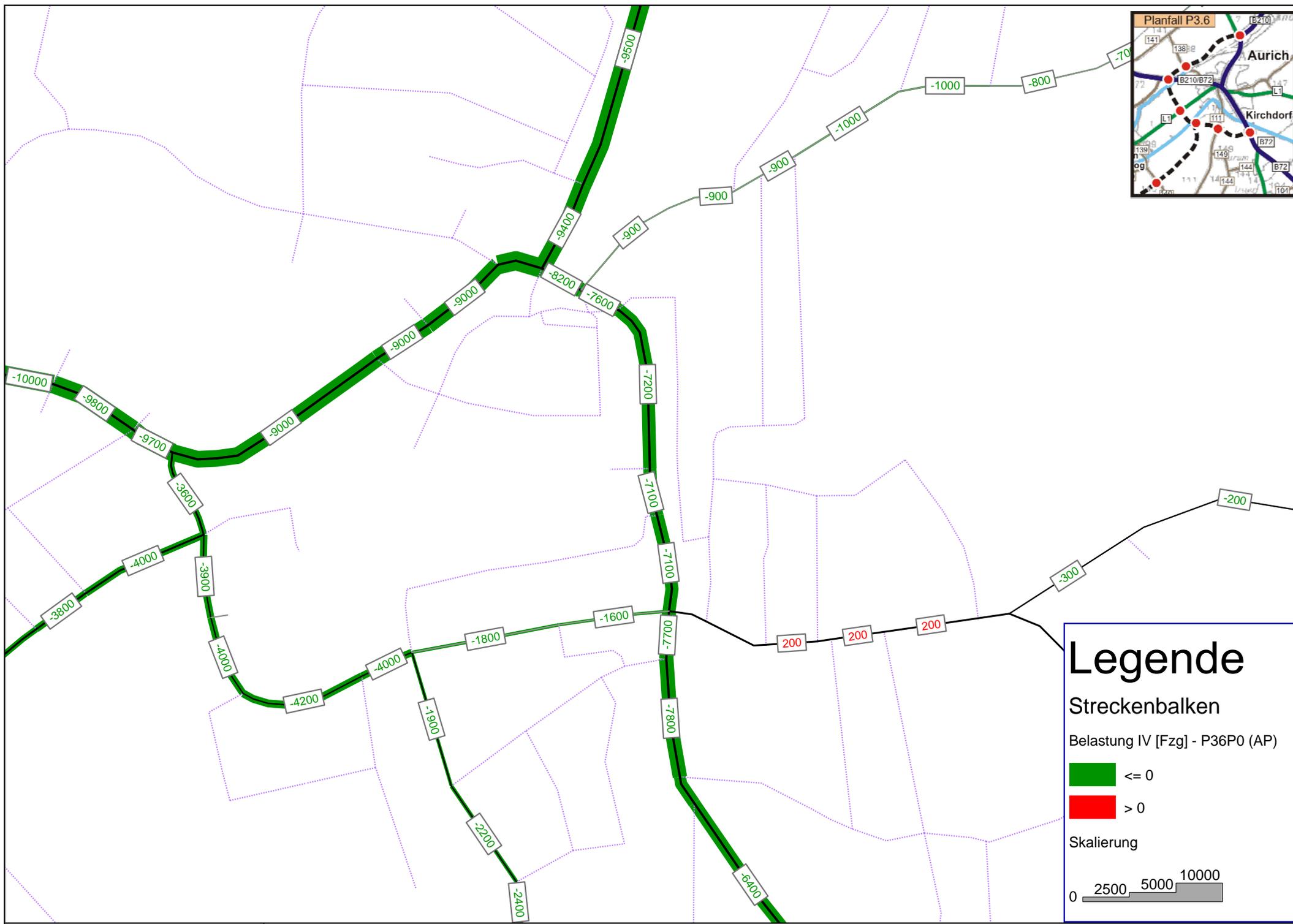
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung





Legende

Streckenbalken
Belastung IV [Fzg] - P36P0 (AP)

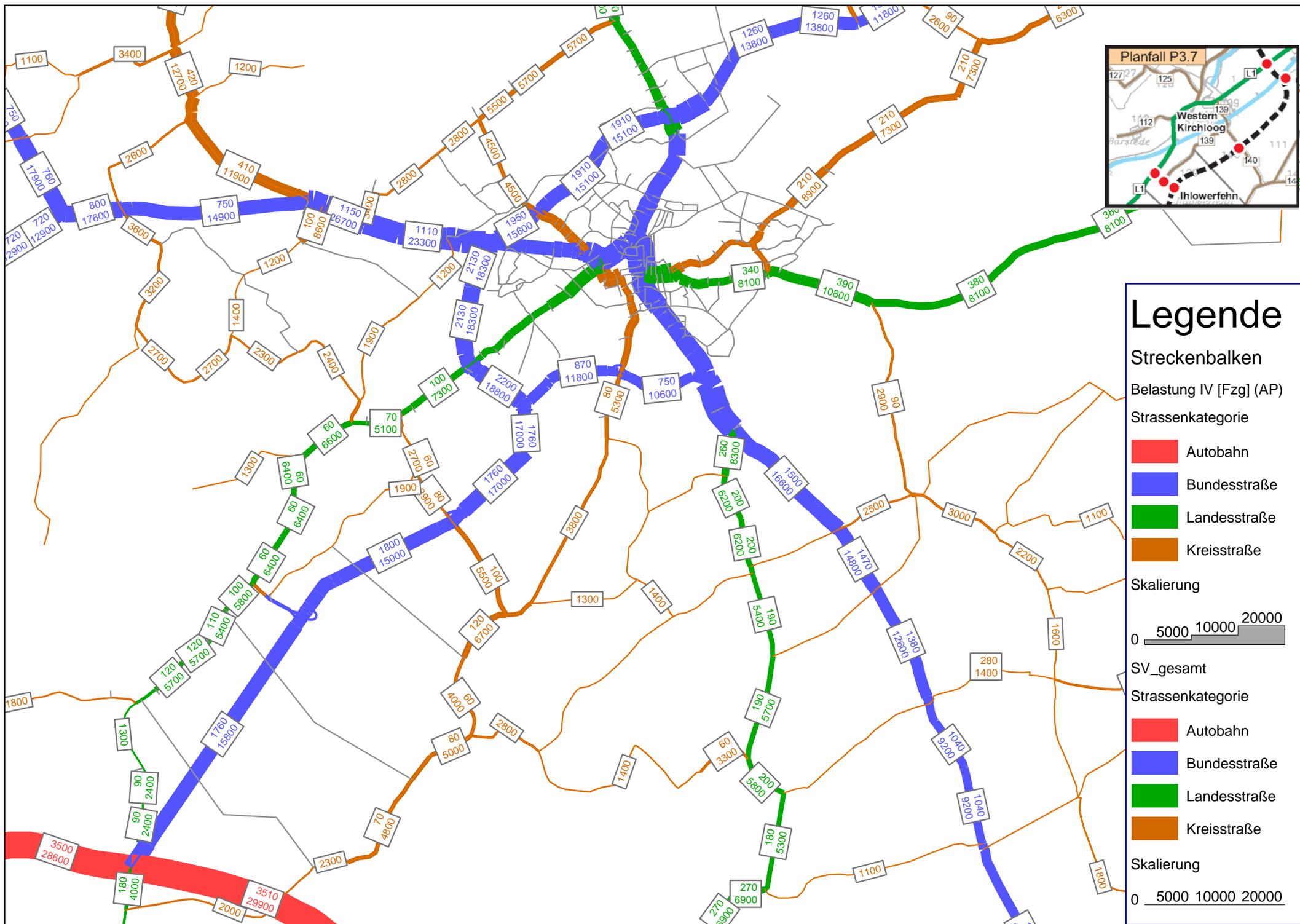
- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0
2500
5000
10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

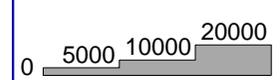
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

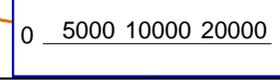


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung



Ortsumgebung Aurich

Planfall 3.7 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B und C; K 138, K 111, K 140 und Anschluss OU-L1 teilplanfrei



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

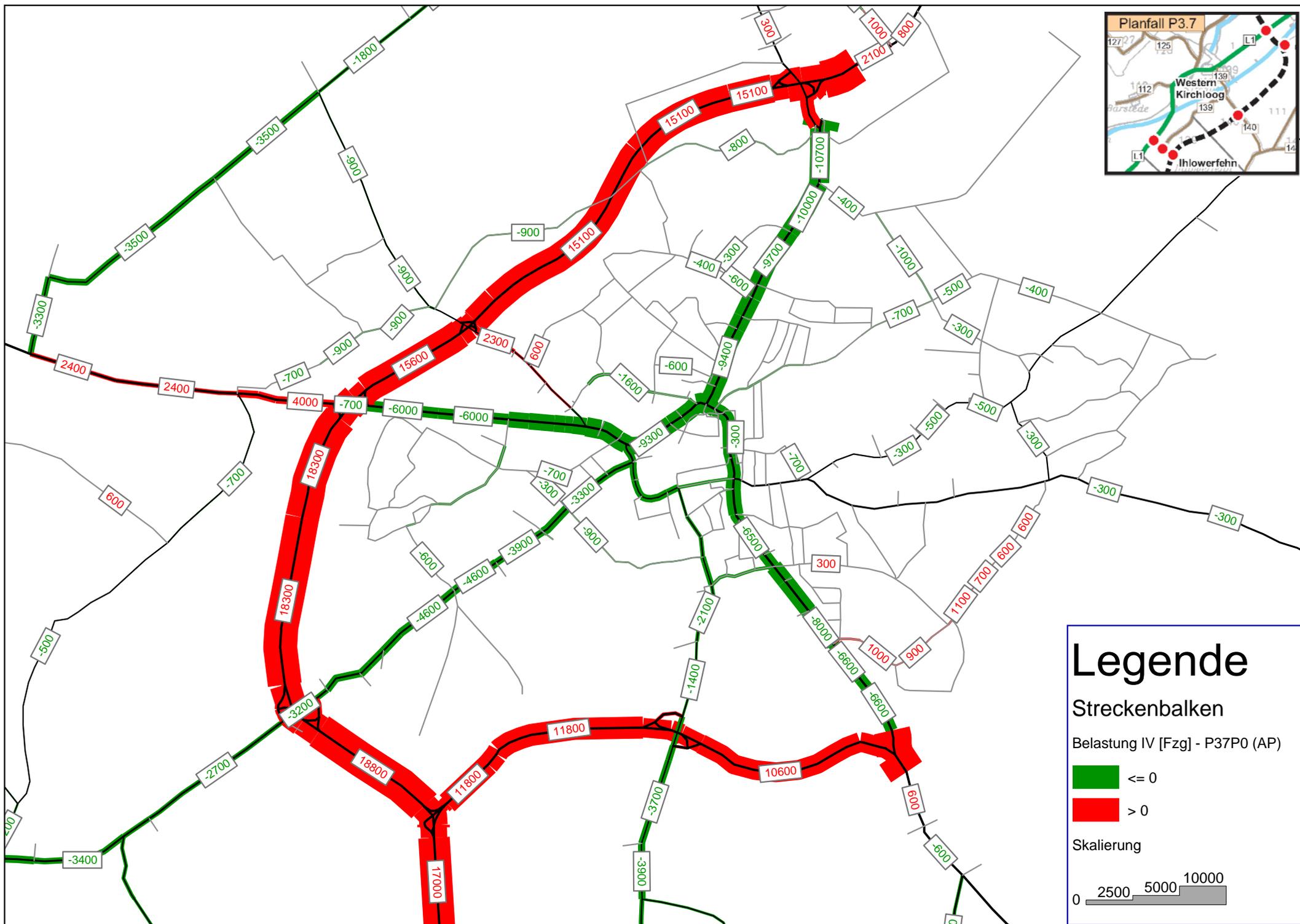
SV_gesamt

Strassenkategorie

- █ Autobahn
- █ Bundesstraße
- █ Landesstraße
- █ Kreisstraße
- █ Gemeindestraße

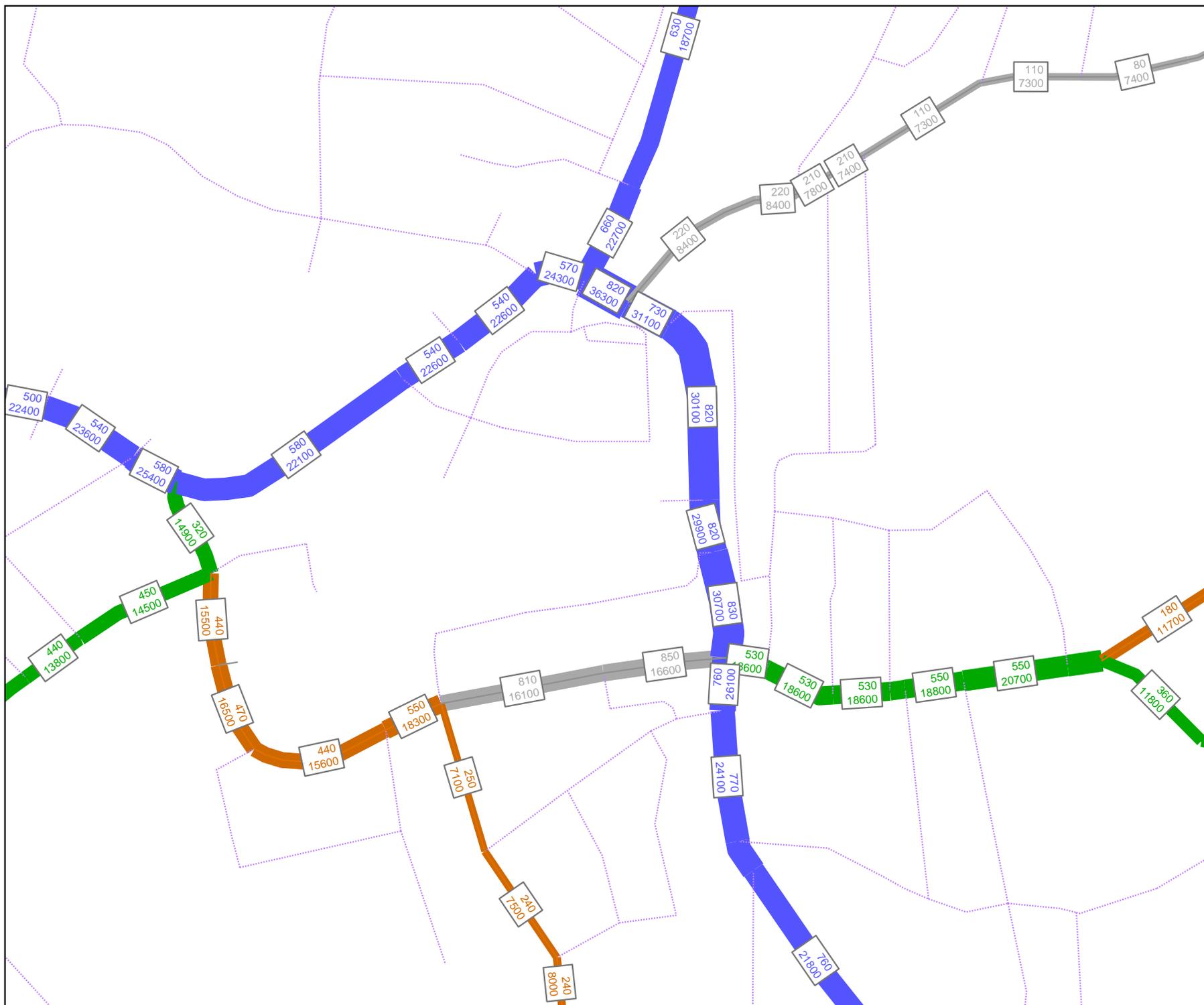
Skalierung

0 5000 10000 20000



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

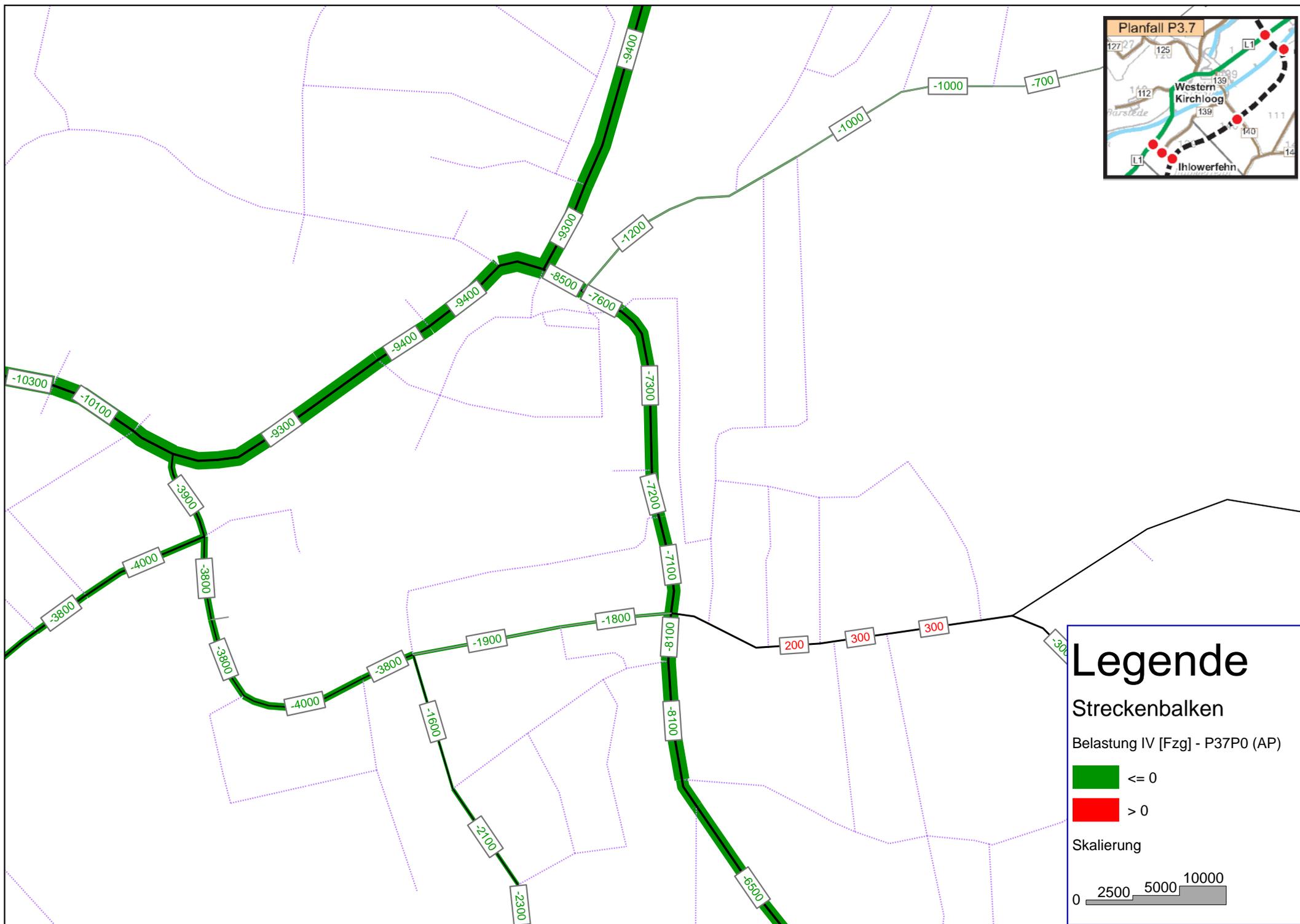
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

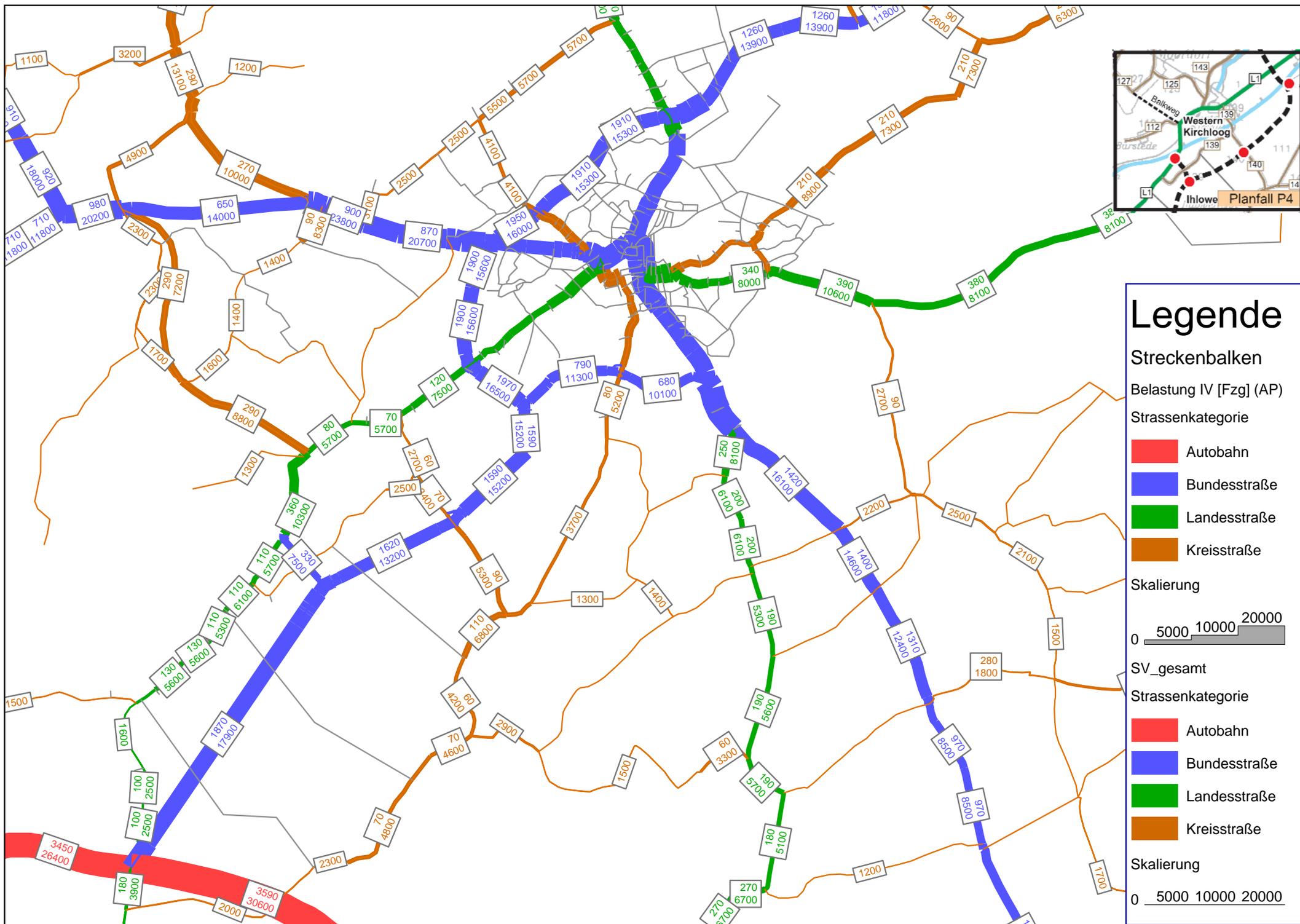
Skalierung

0 5000 10000 20000



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

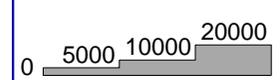
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

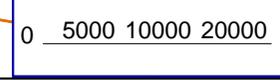


SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße

Skalierung

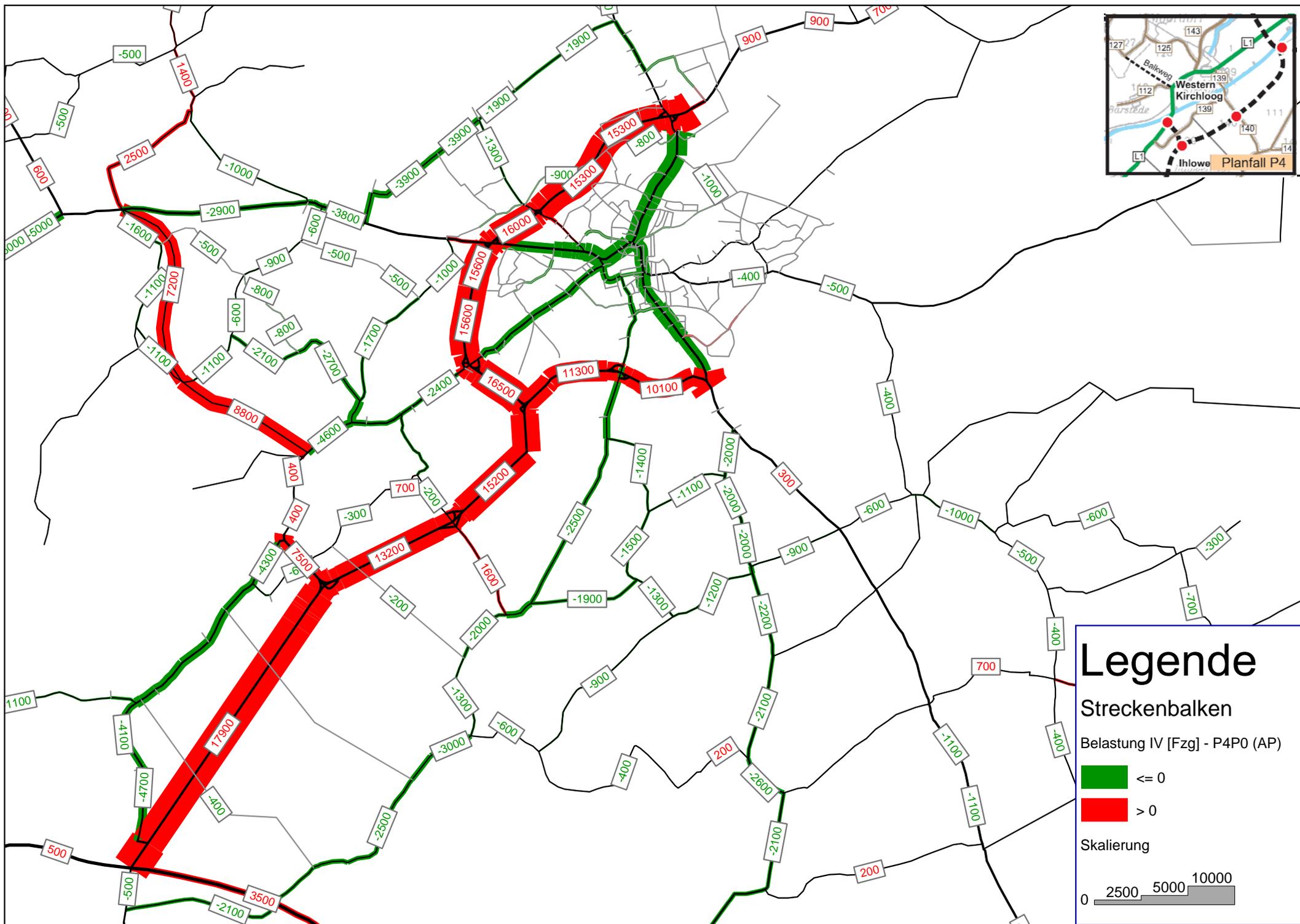


Ortsumgebung Aurich

Planfall 4 (Prognose 2025)

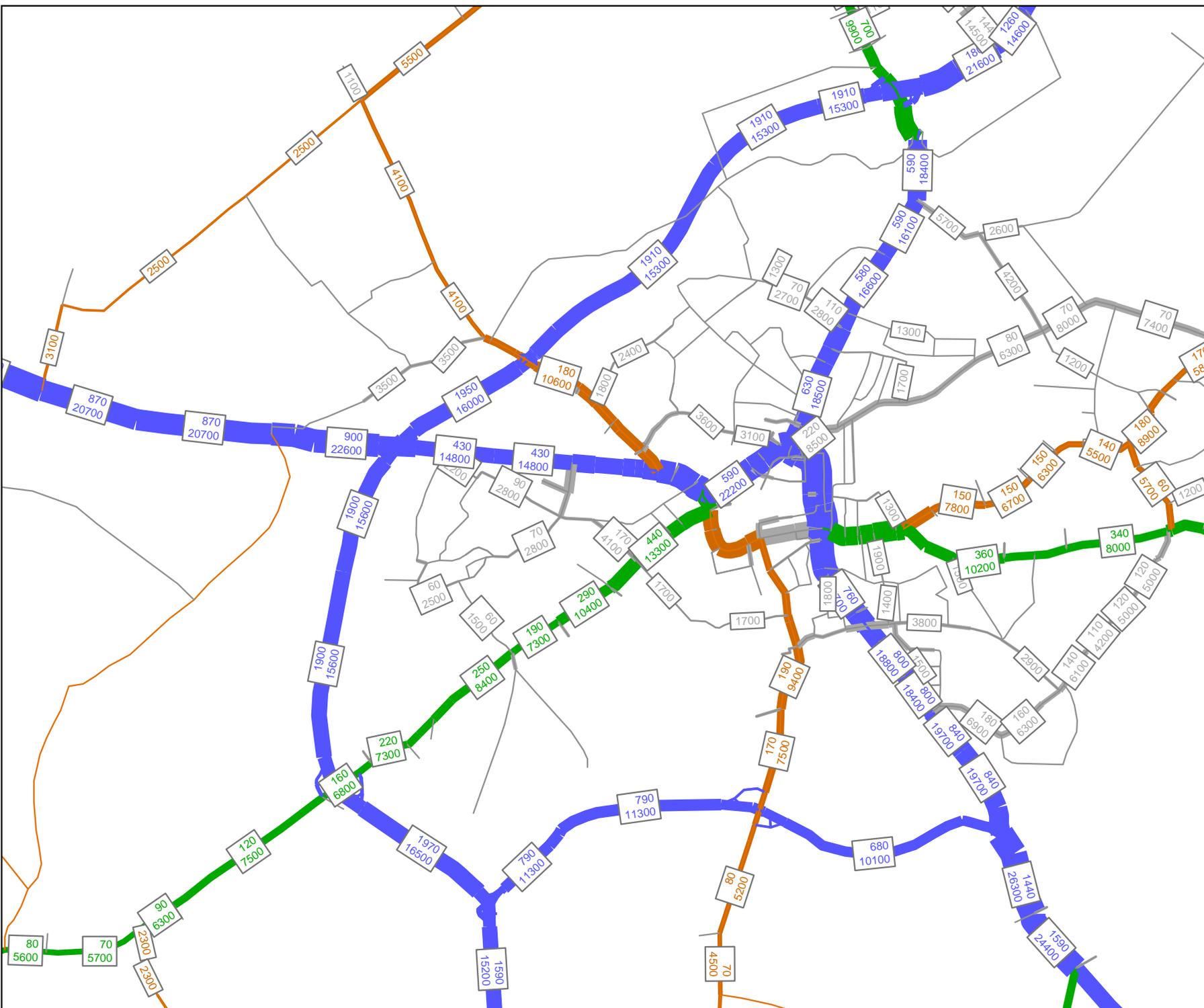


Abschnitt A, B, C und Balkweg; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei



Ortsumgebung Aurich

Differenz



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

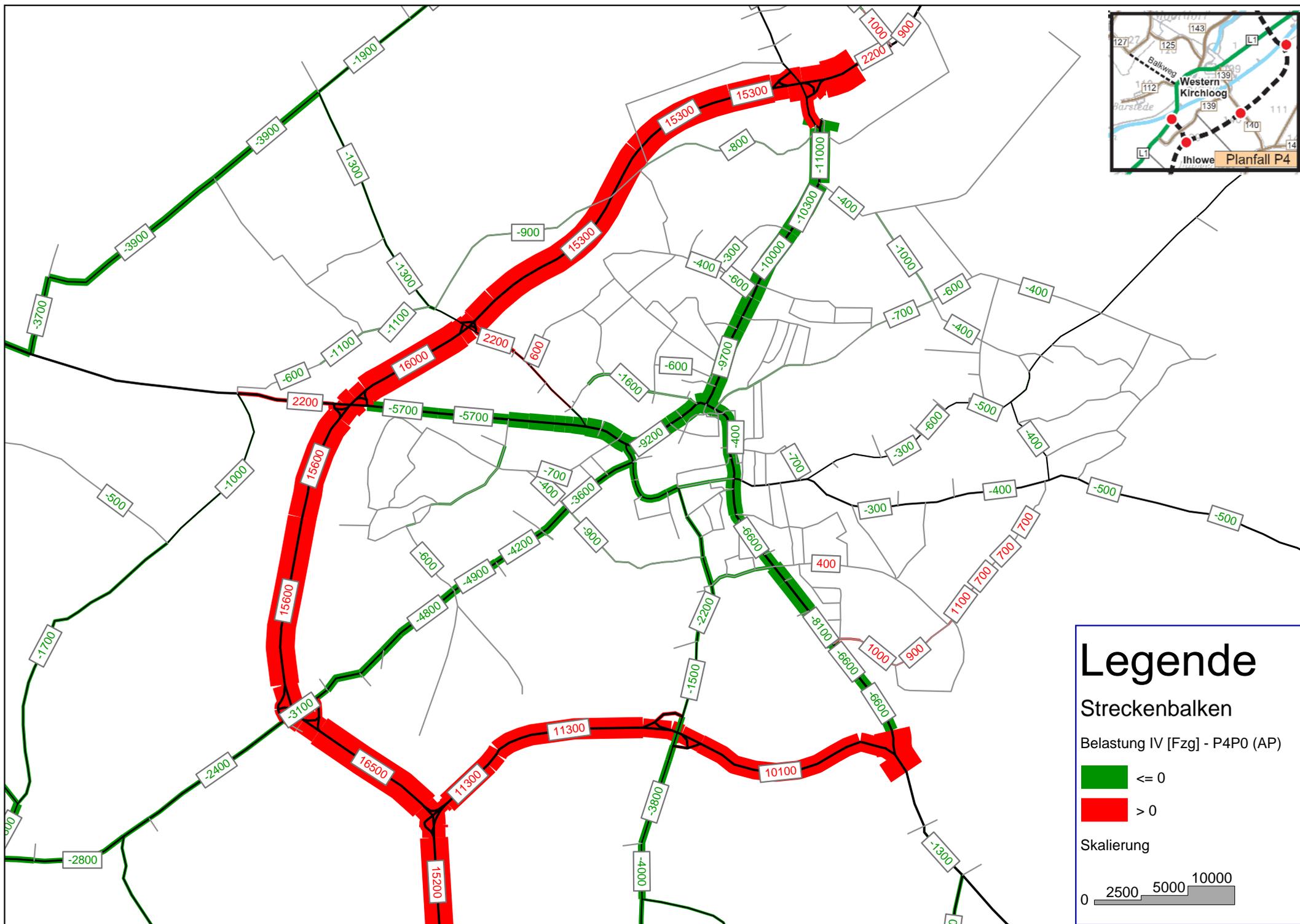
SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000



Legende

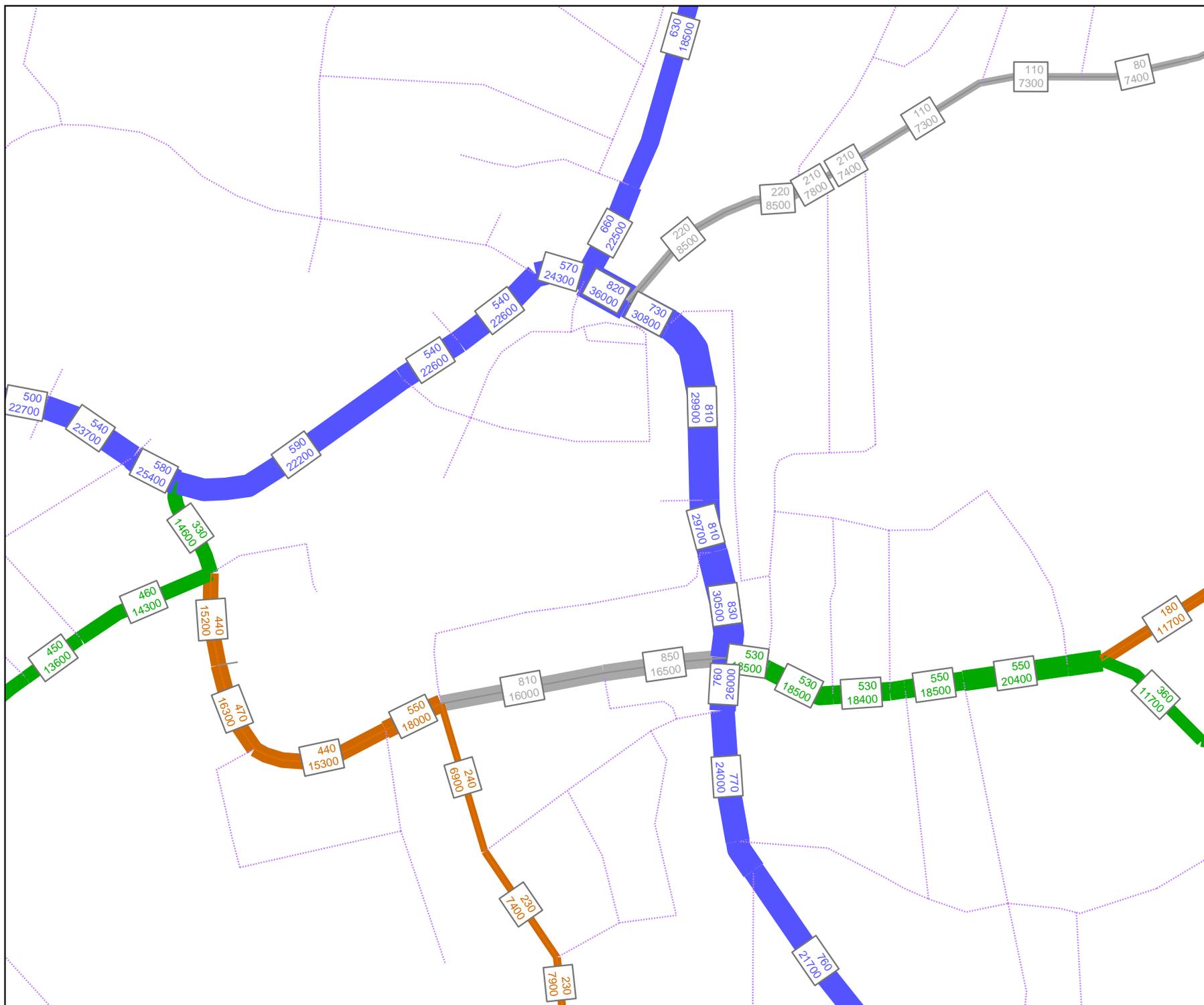
Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] - P4P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] (AP)

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

0 5000 10000 20000

SV_gesamt

Strassenkategorie

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße

Skalierung

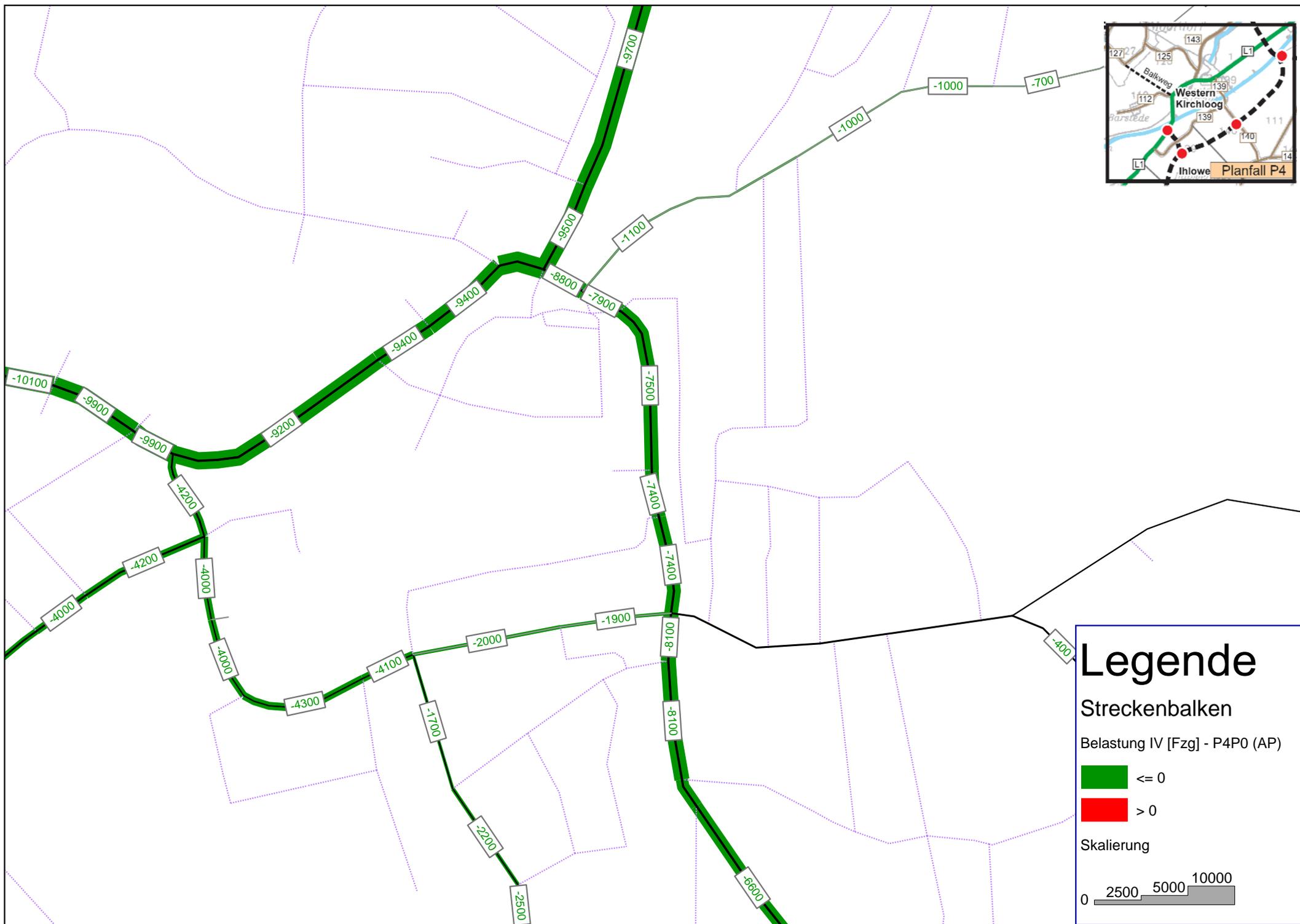
0 5000 10000 20000

Ortsumgebung Aurich

Planfall 4 (Prognose 2025)



Abschnitt A, B, C und Balkweg; K 138, K 111 und K 140 teilplanfrei



Legende

Streckenbalken

Belastung IV [Fzg] - P4P0 (AP)

- ≤ 0
- > 0

Skalierung

0 2500 5000 10000

Ortsumgebung Aurich

Differenz