



Gemeinde Havixbeck



# Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplan Havixbeck

Teil B: Verkehrsmodellrechnung

September 2010

# Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplan Havixbeck

Teil B: Verkehrsmodellrechnung

Version 1.0

Stand 1. September 2010



## DC Verkehr

Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH

Äppelallee 29 - 65203 Wiesbaden

Fon 0611 / 234 - 105 Web [www.dorsch.de](http://www.dorsch.de)

Dipl.-Ing. Christian Lademacher

Projektleitung

Dipl.-Geogr. Astrid Birmann

Verkehrsmodellrechnung

Dipl.-Geogr. Stefan Rößler

Grafik

Auftraggeber

## Gemeinde Havixbeck



Willi-Richter-Platz 1  
48329 Havixbeck

## INHALT

1	Aufgabenstellung .....	5
2	Untersuchungsraum.....	6
3	Verkehrsmodellrechnung .....	8
3.1	Analyse 2009 .....	10
3.2	Verkehrsprognose 2025.....	12
3.2.1	Künftige Verkehrsentwicklung .....	12
3.2.2	Prognose-Nullfall 2025.....	15
3.3	Planungsfälle .....	17
3.3.1	Planungsfall 1 – Osttangente .....	17
3.3.2	Planungsfall 2 – Verkehrsberuhigter Bereich .....	20
3.3.3	Planungsfall 2 – Vertiefung verkehrsberuhigter Bereich.....	22
4	Zusammenfassung – Fazit.....	25

## ABBILDUNGEN UND TABELLEN

Abbildung 1	Lage der Gemeinde Havixbeck im Kreis Coesfeld und angrenzende Kreise und Gemeinden .....	6
Abbildung 2	Übersicht Untersuchungsraum.....	7
Tabelle 1	Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Analyse-Nullfall 2009 .....	11
Tabelle 2	Bevölkerungsvorausberechnung in den Gemeinden, kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2009 bis 2025 .....	13
Tabelle 3	Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Prognose-Nullfall.....	16
Abbildung 3	Übersicht Planungsfall 1 .....	17
Tabelle 4	Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Planungsfall 1 sowie Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 .....	18
Abbildung 4	Übersicht Planungsfall 2.....	20
Tabelle 5	Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Planungsfall 2 sowie Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 .....	21
Abbildung 5	Verkehrszeichen 325 (links), Verkehrszeichen 326 (rechts) .....	22
Abbildung 6	Foto: Straße Hauptstraße / Altenberger Straße in Richtung nördliche Hauptstraße (links) Foto: Altenberger Straße zwischen Hauptstraße und Dirkesallee (rechts).....	23
Abbildung 7	Foto: Straße Schulten Kamp in Richtung An der Feuerwache (links) Foto: Straße Schulten Kamp / Altenberger Straße (rechts) .....	24
Tabelle 6	Übersicht Belastungen an ausgewählten Querschnitten für die Planungsfälle 1 und 2 sowie Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 .....	26

## **ANLAGEN**

### **1    Übersichtspläne**

- 1.1    Straßennetzplan
- 1.2    Verkehrszellenplan Nahbereich

### **2    Analyse-Nullfall 2009**

- 2.1    Netzbelastungsplan in Kfz/24h

### **3    Prognose-Nullfall 2025**

- 3.1    Netzbelastungsplan in Kfz/24h
- 3.2    Differenzbelastungsplan gegenüber Analyse-Nullfall 2009 in Kfz/24h

### **4    Planungsfall 1**

- 4.1    Übersichtsplan
- 4.2    Netzbelastungsplan in Kfz/24h
- 4.3    Differenzbelastungsplan gegenüber Prognose-Nullfall 2025 in Kfz/24h
- 4.4    Stromverfolgungsplan für die Verkehre der Osttangente

### **5    Planungsfall 2**

- 5.1    Übersichtsplan
- 5.2    Netzbelastungsplan in Kfz/24h
- 5.3    Differenzbelastungsplan gegenüber Prognose-Nullfall 2025 in Kfz/24h

# 1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Havixbeck beauftragte im September 2009 die *DORSCH CONSULT VERKEHR UND INFRASTRUKTUR GMBH (DC VERKEHR)* mit der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Havixbeck. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wird der VEP aus dem Jahr 2003<sup>1</sup> aktualisiert. Ziel der Verkehrsuntersuchung sind die Darstellung der zu erwartenden Entwicklungen bis zum Jahr 2025 im Bereich des Kfz-Verkehrs, sowie die Ermittlung der Wirkungen einer Osttangente zwischen der K 51 (Schützenstraße) und der K 1 (Altenberger Straße). Ferner werden detaillierte Untersuchungen einer Verkehrsentlastung des Gemeindekerns in Teilbereichen der Hauptstraße und Altenberger Straße mit einem verkehrsberuhigten Bereich vorgenommen.

Das Bearbeitungsprogramm des VEP ist in 2 Teile gegliedert:

- > **Teil A – Verkehrsdatenerfassung**  
Umfangreiche Verkehrserhebung im Untersuchungsraum an 12 Knotenpunkten
- > **Teil B – Verkehrsmodellrechnung**  
Analysefall 2009, Verkehrsprognose 2025 und Berechnung von Planungsfällen

Die Ergebnisse der Verkehrsdatenerfassung sind dem Gutachten Teil A vom Mai 2010<sup>2</sup> zu entnehmen. Die vorliegende Untersuchung für den **Teil B** umfasst die folgenden Bausteine im Rahmen der durchgeführten Verkehrsmodellrechnung:

- > **Verkehrsanalyse**                      **Analyse-Nullfall 2009**
- > **Verkehrsprognose**                **Prognose-Nullfall 2025**
- > **Berechnung von Planungsfällen**
  - > Planungsfall 1                      Osttangente
  - > Planungsfall 2                      Verkehrsberuhigter Bereich Hauptstraße /  
Altenberger Straße  
Vertiefung Verkehrsberuhigter Bereich

<sup>1</sup> Aktualisierung des Verkehrsplanes Havixbeck im Rahmen des Gemeindeentwicklungsplanes  
*Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Büro Wiesbaden - März 2003*

<sup>2</sup> Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplan Havixbeck  
Teil A. Verkehrsdatenerfassung  
*Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH - Mai 2010*

## 2 Untersuchungsraum

Die rd. 11.750 Einwohner zählende Gemeinde Havixbeck liegt im Nordosten des Kreises Coesfeld und grenzt an die kreisfreie Stadt Münster, die Gemeinden Senden, Nottuln und Billerbeck (Kreis Coesfeld), sowie der Gemeinde Altenberge im Kreis Steinfurt. Das Zentrum bildet der Ortskern Havixbeck und wird durch die Bauerschaften Gennerich, Herkentrup, Masbeck, Lasbeck, Natrup, Poppenbeck, Tilbeck, Walingen, Schonebeck und Brock sowie das Dorf Hohenholte umgeben. Die Lage Havixbeck im Kreis Coesfeld, sowie die angrenzenden Kreise und Gemeinden vgl. *Abbildung 1*.

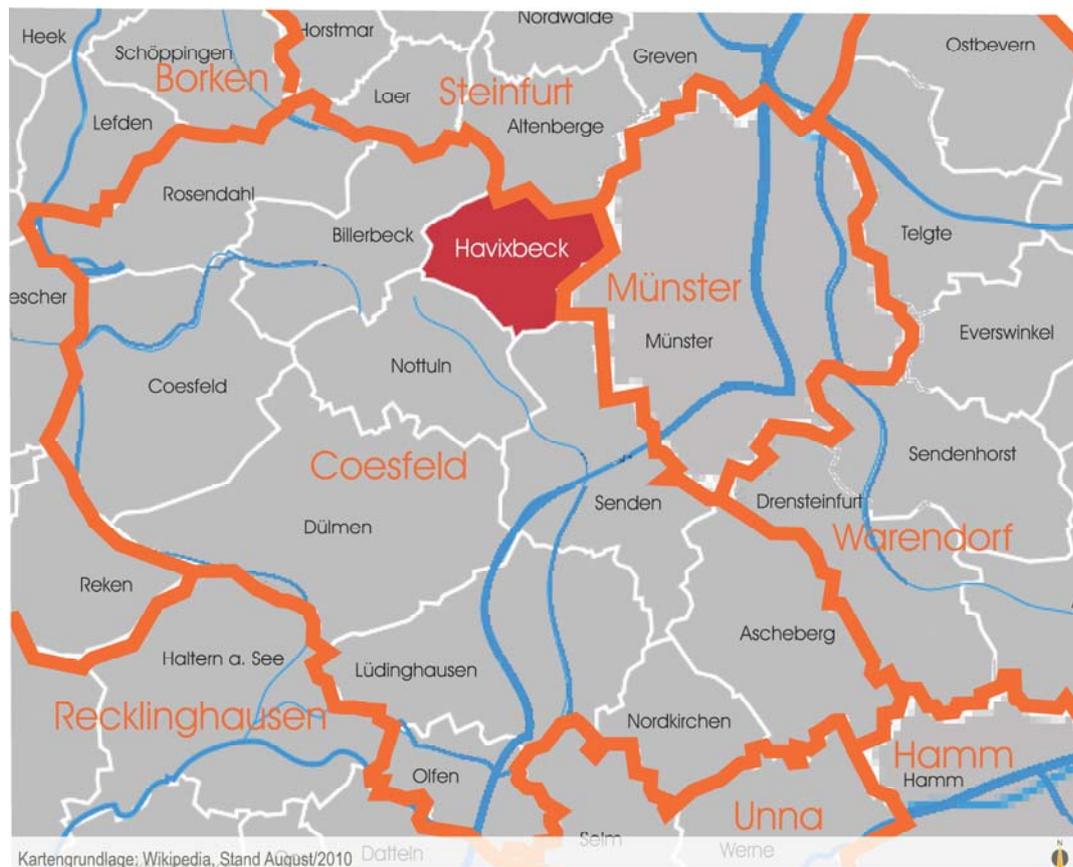
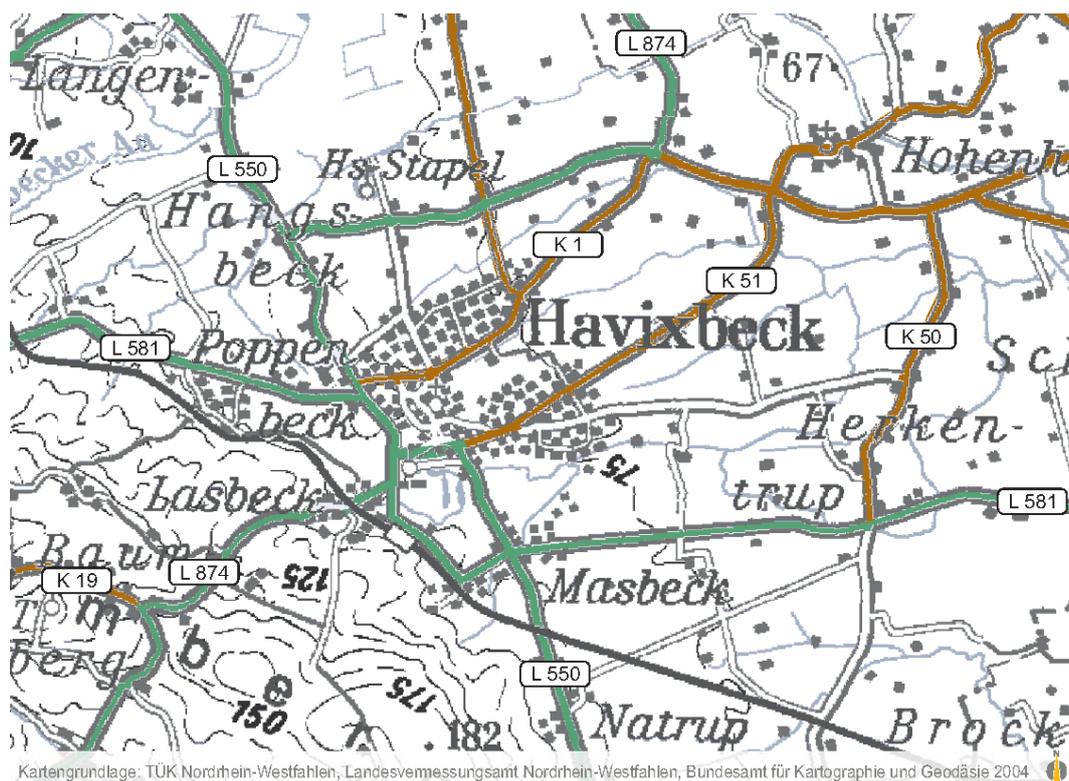


Abbildung 1 Lage der Gemeinde Havixbeck im Kreis Coesfeld und angrenzende Kreise und Gemeinden

Der engere Untersuchungsraum wird dem Untersuchungsziel entsprechend mit Fokus auf den Kernbereich Havixbeck gewählt, in welchem detailliert die Auswirkungen der aus der Aufgabenstellung abzuleitenden verkehrstechnischen Fragestellungen von *DC VERKEHR* geprüft werden. Die nachfolgende *Abbildung 2* zeigt den Untersuchungsraum Havixbeck mit den klassifizierten Straßen. Eine vergrößerte Abbildung ist in der *Anlage 1.1* zu finden.

Innerhalb des Untersuchungsraumes verlaufen folgende klassifizierte Straßen:

- > L 550                      Steinfurt – Laer – Havixbeck – Bösensell
- > L 581                      Borken – Coesfeld – Billerbeck – Havixbeck – Roxel
- > L 874                      Nottuln – Havixbeck – Altenberge
- > K 1                         Havixbeck (Altenberger Straße) – Münster
- > K 51                        Havixbeck (Schützenstraße) – Hohenholte – L 510



Kartengrundlage: TÜK Nordrhein-Westfalen, Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2004

Abbildung 2 Übersicht Untersuchungsraum

Mit der K 1 und L 581 sind gute Anbindungen zum rd. 20 km entfernten benachbarten Oberzentrum Münster vorhanden.

Die überregionalen Verkehre werden von den Bundesautobahnen und Bundesstraßen in jeweils rd. 10 km Entfernung aufgenommen.

- > BAB A 1 Heiligenhafen – Münster – Saarbrücken
- > BAB A 43 Münster – Recklinghausen – Wuppertal
- > B 54 Gronau – Steinfurt – Münster

Die Hauptwohngebiete in Havixbeck liegen nördlich der Altenberger Straße bzw. An der Feuerwache (K 1), sowie östlich der Blickallee, nördlich und südlich der Schützenstraße und östlich der Münsterstraße.

Der Bereich zwischen K 1 (Altenberger Straße), Blickallee und K 51 (Schützenstraße) ist gekennzeichnet von öffentlichen Einrichtungen (Rathaus), Bildungseinrichtungen (Grundschule, Anne-Frank-Gesamtschule) und für einen Kernbereich typische Ansammlung an Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen.

Großflächiger Einzelhandel westlich der Blickallee angesiedelt.

Havixbeck verfügt über zwei Gewerbegebiete. Das Gewerbegebiet Hohenholter Straße liegt nördlich der Schützenstraße und das Gewerbegebiet Masbeck zwischen L 550 und L 581.

Der Bahnhof befindet sich in Lasbeck, welches rd. 1,2 km südwestlich vom Zentrum Havixbeck entfernt liegt. Hier verkehrt die Regionalbahn zwischen Coesfeld und Münster, welche auch als Baumbergebahn bezeichnet wird.

### 3 Verkehrsmodellrechnung

Die Abbildung von Verkehrsprozessen kann auf makroskopischer Ebene mittels eines **Verkehrsnachfragemodells** durchgeführt werden. Hierbei werden vier Berechnungsschritte zur Abbildung der Verkehrsprozesse durchgeführt:

- > Verkehrserzeugung
- > Verkehrsverteilung
- > Verkehrsmittelwahl
- > Verkehrsumlegung

Das vorliegende Modell betrachtet ausschließlich den motorisierten Individualverkehr (MIV), damit entfällt der Schritt der Aufteilung auf Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl). Die Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung bilden daher folgerichtig nur die Anteile des Gesamtverkehrsaufkommens ab, welche dem MIV zuzuordnen sind.

Die aktuelle bzw. zukünftige Verkehrsnachfrage wird in einem Verkehrsmodell idealisiert abgebildet. Im Modell wird die Verkehrsnachfrage - das Bedürfnis einer Ortsveränderung zwischen einer Quelle und einem Ziel - im Untersuchungsraum dargestellt (**Verkehrserzeugung**). Die Quellen und Ziele sowie deren zugeordnete Fahrten werden in sogenannten Verkehrszellen zusammengefasst und über die Umlegung als Verkehrsbelastung den Abschnitten des Verkehrsmodellnetzes zugeordnet (**Verkehrsverteilung**).

In *Anlage 1.2* ist eine Übersicht der Verkehrszelleneinteilung im Untersuchungsraum für den Nahbereich dargestellt.

- > Zellenplan Nahbereich Havixbeck *Anlage 1.2*

Der Grundgedanke des Simulationsmodells basiert auf der Einschätzung, dass jeder Verkehrsteilnehmer die Reisezeit des vor ihm liegenden Weges im Netz individuell einschätzt. Deswegen kann es nach individuellen Schätzungen verschiedene Wege zwischen der Quelle  $Q_i$  und dem Ziel  $Z_j$  geben. Dies wird im Modell durch eine schrittweise Einwirkung der Verkehrsbedarfswerte auf das Netz berücksichtigt. Diese Verteilung der auf die Verkehrszellen verorteten Verkehrsnachfrage auf das Verkehrsnetz wird als **Verkehrsumlegung** oder kurz Umlegung bezeichnet.

Das Verkehrsnetz wird nach und nach mit jedem Rechenschritt mit einem Teil des Verkehrsbedarfs belastet. Diese schrittweise Umlegung des Verkehrsbedarfs hat weiterhin den Vorteil, dass den einzelnen Netzabschnitten Kapazitäten zugeordnet werden können, so dass die Wegewahl zusätzlich belastungsunabhängig durchgeführt werden kann. Dieses Berechnungsmodell für die Verkehrsumlegung wird als kapazitätsbeschränktes Verfahren (capacity restraint function) bezeichnet.

*DC VERKEHR* verwendet für die vorliegende Verkehrsuntersuchung die Verkehrssimulationsoftware *Visum* in der Version 11.03-05 der PTV Planung Transport Verkehr AG.

Die aktuelle Verkehrsuntersuchung baut auf dem VEP der Gemeinde Havixbeck aus dem Jahr 2003 auf. Im VEP wurde im Jahr 2002/2003 umfassend das Verkehrsnetz und die Verkehrsnachfragematrix angepasst und aktualisiert.

Grundlagen für das in dieser Untersuchung verwendete Umlegungsmodell sind:

- > Verkehrssimulationsmodell des VEP 2003<sup>3</sup>
- > Analysematrix der Verkehrsbeziehungen 2009 für den Kfz-Verkehr:  
Basis der Analysematrix 2009 war die Verkehrsmatrix des Modells von 2003, welche anhand der Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2009 neu geeicht wurde.

Das Vorgehen und das Ergebnis der Modelleichung der Analyse 2009 sind im folgenden Kapitel angegeben.

---

<sup>3</sup> Aktualisierung des Verkehrsplanes Havixbeck im Rahmen des Gemeindeentwicklungsplanes  
*Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Büro Wiesbaden - März 2003*

### 3.1 Analyse 2009

Basis der Aktualisierung des VEP ist der Analyse-Nullfall 2002. Zunächst erfolgte eine Anpassung des Modellnetzes mit einer Qualitätssicherung der weiteren Netzparameter. Hierbei wurden gegenüber dem VEP 2002 folgende Entwicklungen berücksichtigt:

- > Einzelhandelszentrum Schmitz Kamp  
(Zufahrt über die Blickallee und die Josef-Heydt-Straße,  
Ausfahrt über die Josef-Heydt-Straße)
- > Wohngebiet Kiebitzheide
- > Teilweise Fertigstellung der Wohngebiete Am Schlautbach und Am Stopfer
- > Teilweise Fertigstellung des Wohnparks Habichtsbach
- > Gewerbegebiet Masbeck (zw. L 581 und L 550) mit 5,3 ha davon 80 % Belegung

Weiter fanden im Verkehrsmodell für die Erstellung der neuen Analyse 2009 folgende Faktoren Berücksichtigung:

- > Für die Analyse wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung nach den vorgegebenen Berechnungsverfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)<sup>4</sup> auf den werktäglichen Gesamtverkehrs 24h-DTV<sub>w</sub>-Werte<sup>5</sup> hochgerechnet.
- > Die Eichung des Modells erfolgte durch Umlegung der Analysematrix 2009 auf das Analyse-Straßennetz 2009 und dem Vergleich der rechnerisch ermittelten Belastungen mit den gezählten und nach HBS auf 24 Stunden hochgerechneten DTV<sub>w</sub>-Werten an den Erfassungsstandorten (12 Knotenpunkte) in Havixbeck (vgl. hierzu Teil A des Verkehrsgutachtens).
- > Bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005
- > Angaben der Gemeinde Havixbeck zu Strukturdaten 2009
- > Anpassung der Verkehrsmatrix auf den Analysestand 2009

Das Ergebnis repräsentiert die Abbildung des werktäglichen Verkehrs für das Bezugsjahr 2009 und wird im Analyse-Nullfall 2009 dargestellt. Der Netzbelastungsplan für den Analyse-Nullfall 2009 ist in Kfz/24h in *Anlage 2.1* abgebildet.

Nach dem letzten Eichungslauf lagen die Abweichungen zwischen den rechnerisch ermittelten und den tatsächlich gezählten Belastungen auf den relevanten Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet bei maximal 10 %, an Zählstellen im Kernbereich liegen die Abweichungen deutlich darunter. Damit können die Ergebnisse der Modelleichung als sehr gut und wirklichkeitsnah bezeichnet werden.

Für ausgewählte Straßenquerschnitte sind die Belastungen in *Tabelle 1* für den Analyse-Nullfall 2009 in Kfz/24h zusammengefasst.

4 HBS - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen,  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001 / Fassung 2005

5 DTV<sub>w</sub> - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen [Kfz/24h]

Streckenabschnitt		Analyse-Nullfall 2009 [Kfz/24h]
L 550	zw. L 581 u. J.-Heydt-Str.	7.250
	westl. Münsterstr.	4.300
K 1 Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.250
	zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.450
	Schulten Kamp	5.000
An der Feuerwache	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.000
	zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.450
K 51	zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.000
	zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.000
Altenberger Straße	östl. Hauptstr.	1.750
Gennericher Weg	südl. K 1	3.500
Blickallee	nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.800
Hauptstraße	östl. Blickallee	2.450
	zw. Schulstr. u. J.-Heydt-Str.	6.750
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.250
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp	8.000
	zw. Pieperfeld u. L 581	5.700

Tabelle 1 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Analyse-Nullfall 2009

Im Ergebnis zeigt sich im **Analyse-Nullfall 2009** auf der **K 1** eine Verkehrsbelastung von rd. 3.000 Kfz/24h im Bereich des östlichen Ortsausgangs, die Verkehrsstärken steigen auf rd. 5.000 Kfz/24h im Bereich der Straße Schulten Kamp an und sinken Richtung L 550 auf rd. 3.500 Kfz/24h ab.

In der **Blickallee** liegen die Belastungen zwischen rd. 5.500 Kfz/24h und rd. 6.000 Kfz/24h. Eine positive Entwicklung verzeichnet die Blickallee gegenüber dem Jahr 2002 mit bis zu 11 % weniger Verkehr. Der nördlich an die Blickallee anschließende Gennericher Weg weist eine Verkehrsbelastung von rd. 3.500 Kfz/24h auf. In der Hauptstraße östlich der Blickallee liegen die Verkehrsstärken bei rd. 2.500 Kfz/24h.

Die **Schützenstraße (K 51)** hat die höchste Belastung östlich vom Kreisverkehrsplatz mit rd. 8.000 Kfz/24h und sinkt bis zum Gewerbegebiet Hohenholter Straße auf rd. 3.300 Kfz/24h ab. Vergleichbare starke Verkehrsbelastungen sind in der nördlichen **Münsterstraße** mit rd. 8.000 Kfz/24h zu verzeichnen, welche bis zur L 581 auf rd. 5.700 Kfz/24h absinken. Die hohen Verkehrsbelastungen im Bereich der **Josef-Heydt-Straße** zwischen den Kreisverkehrsplätzen (Münsterstraße und Hauptstraße) von rd. 9.700 Kfz/24h sind auf die an dieser Stelle sternförmig zusammenführenden Straßen zurück zu führen. Es ist ein wichtiger Kreuzungsbereich zwischen dem nördlichen, östlichen und südlichen Bereich Havixbeck.

Im Vergleich mit der Analyse 2002 bedeutet dies eine Zunahme des Verkehrsaufkommens von 5 – 32 % im Bereich Josef-Heydt-Straße, Schützenstraße und Münsterstraße. Dies wird maßgeblich verursacht durch das Einzelhandelszentrum Schmitz Kamp und der teilweise Fertigstellung der Wohngebiete Am Schlautbach und Am Stopfer.

## 3.2 Verkehrsprognose 2025

### 3.2.1 Künftige Verkehrsentwicklung

Wichtiger Eckpunkte für die Erstellung einer Verkehrsprognose sind die Faktoren

- > **Mobilitätsentwicklung,**
- > **Bevölkerungsentwicklung und**
- > **Arbeitsplatzentwicklung.**

Hier hat in den vergangenen Jahren besonders bei der Bevölkerungsentwicklung eine Neuorientierung der Prognoseerwartungen stattgefunden. Während die vergangenen Jahrzehnte von einem steilen, kontinuierlichen Wachstum der individuellen Mobilität sowie der Bevölkerung in vielen Regionen geprägt war, lassen sich ab Mitte der 2000er Jahre neue Entwicklungsrichtungen erkennen. Sowohl Verlagerungen zwischen den Wirtschaftssektoren als auch zunehmende Kosten für die individuelle Mobilität bilden zunehmend deutlicher regionale Differenzen in der Entwicklung heraus. Es wird derzeit erwartet, dass sich Regionen mit anhaltendem Wachstum, Regionen mit einer stagnierenden Entwicklung sowie Regionen mit Schrumpfungsprozessen stärker als bisher herausbilden werden.

Dies wiederum wird sich auch in der Verkehrsentwicklung widerspiegeln. Regionen mit anhaltendem Wachstum müssen auch in Zukunft mit Steigerungen im Verkehrsaufkommen rechnen, während es in Regionen mit einer abnehmenden Bevölkerung auch zu Rückgängen bei den Verkehrsstärken auf bestimmten Verkehrsbeziehungen kommen kann.

#### Quell- und Zielverkehre in Havixbeck

Zur Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung in Havixbeck liegen diesbezüglich Untersuchungen des *Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW)*<sup>6</sup> vor. Diese beruhen weitgehend auf den Betrachtungen der Entwicklungen in den vorangegangenen Jahren und leiten daraus eine Prognose für die kommenden Jahre ab (Ex-Post-Prognose). Besondere strukturelle Kriterien der einzelnen Gebietskörperschaften wie die Ausweisung von Neubaugebieten finden keinen Eingang in diese Prognose. Es wird erwartet, dass die Prozesse des Demographischen Wandels und deren Auswirkungen in den nächsten Jahrzehnten in Havixbeck erkennbar werden.

In *Tabelle 2* ist die Bevölkerungsvorausberechnung (2009 bis 2025) der Gemeinde Havixbeck, den umliegenden Kreisen, des Regierungsbezirks Münster und des Landes Nordrhein-Westfalen zusammengestellt.

<sup>6</sup> Information und Technik Nordrhein-Westfalen. Geschäftsbereich Statistik. Online unter: [www.landesdatenbank.nrw.de](http://www.landesdatenbank.nrw.de) (Stand 22. Juli 2010)

Jahr	Bevölkerung, insgesamt			Veränderung	
	2009	2020	2025	2020 zu 2009	2025 zu 2009
Land NRW	17.872.763	17.668.201	17.532.728	-1,1%	-1,9%
RB Münster	2.597.636	2.560.727	2.536.408	-1,4%	-2,4%
Stadt Münster	272.951	283.871	287.176	4,0%	5,2%
Kreis Borken	369.666	378.390	380.455	2,4%	2,9%
Kreis Coesfeld	220.261	219.647	218.438	-0,3%	-0,8%
Kreis Steinfurt	443.643	445.904	444.981	0,5%	0,3%
Kreis Warendorf	279.003	271.823	267.718	-2,6%	-4,0%
<b>Gemeinde Havixbeck</b>	<b>11.870</b>	<b>11.360</b>	<b>11.050</b>	<b>-4,3%</b>	<b>-6,9%</b>

Tabelle 2 Bevölkerungsvorausberechnung in den Gemeinden, kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2009 bis 2025<sup>7</sup>

Bis zum Jahr 2025 ist eine Abnahme der Bevölkerungsanzahl um rd. 820 Einwohner (- 6,9 %) in der Gemeinde Havixbeck prognostiziert. Diese Entwicklung wird auf das Verkehrsaufkommen in den bestehenden Wohngebieten in Havixbeck übertragen.

Für das engere Untersuchungsgebiet wird ergänzend die aktuelle Bauleitplanung nach Angaben der Gemeinde Havixbeck mit Erschließung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten berücksichtigt:

- > Wohngebietsentwicklung
  - > Wohnpark „Am Habichtsbach“ mit rd. + 200 WE
  - > Vervollständigung der Wohngebiete am Stopfen rd. + 30 WE und Am Schlautbach mit rd. + 10 WE
  - > Wohngebietsentwicklung nördlich der Schützenstraße mit rd. + 60 WE
- > Gewerbegebietsentwicklung
  - > Erweiterung Gewerbegebiet „Hohenholter Str. III“ mit 3,8 ha
  - > Gewerbegebiet südlich der Schützenstraße mit 5,6 ha
  - > Gewerbegebiet westlich der L 550 / südlich der L 874 mit 1 ha

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens in den geplanten Gebietsentwicklungen wurden Berechnungsansätze über die Flächenvorgaben abgeleitet. Die Grundlage der Aufkommensabschätzung basiert im Wesentlichen auf der anerkannten Veröffentlichung

- > Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen<sup>8</sup>

Mit einem Ansatz von mittleren Werten bei den Parametern zur Verkehrsaufkommensermittlung ergeben sich für Neubaugebiete rd. 50 (Quell- und Ziel-) Fahrten pro 10 WE, für Gewerbegebiete liegt das Verkehrsaufkommen bei rd. 370 Quell- und Zielverkehr-Fahrten pro 1 ha.

<sup>7</sup> Vorausberechnung der Bevölkerung in den Gemeinden, kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2008 bis 2030/2050. Online unter [www.landesdatenbank.nrw.de](http://www.landesdatenbank.nrw.de). Stand Juli 2010

## Allgemeine Entwicklung – Durchgangsverkehre

In Nord-Süd Richtung verläuft durch Havixbeck die L 550 und in Ost-West Richtung die L 581 und L 874. Diese Verbindungen nutzen auch Durchgangsverkehre ohne Quell- und Zielpunkte in Havixbeck. Für diese Verkehre kann im Verkehrsmodell Havixbeck keine explizite Prognoseentwicklung angesetzt werden. Daher wird die Entwicklung des Durchgangsverkehrs mit einer Zunahme von 5 % angenommen. Für weiterführende verkehrstechnische oder schalltechnische Untersuchungen liegt diese Annahme auf der sicheren Seite.

Mit den für die einzelnen Verkehrszellen ermittelten Zuwachsfaktoren wurden die Analyseverkehrsbeziehungen 2009 auf das Prognosejahr 2025 hochgerechnet. Das ergibt folgende Prognosematrix:

> Prognosematrix 2025 für den Kfz-Verkehr in Kfz/24h

Im nächsten Kapitel wird das Ergebnis der Prognose im Prognose-Nullfall 2025 vorgestellt.

### 3.2.2 Prognose-Nullfall 2025

Aufbauend auf den Analyse-Nullfall 2009 wurde mit den unter *Kapitel 3.2.1* beschriebenen zukünftigen Entwicklung in Havixbeck der **Prognose-Nullfall 2025** erstellt.

In der Prognose zeigt sich eine Zunahme der Verkehrsstärken auf der K 51. Dies wird maßgeblich durch das erweiterte Gewerbegebiet in der Hohenholter Straße sowie das neu geplante Gewerbegebiet südlich der Schützenstraße verursacht. Daraus resultieren Verkehrsstärken in der **Schützenstraße** zwischen rd. 9.000 Kfz/24h östlich der Münsterstraße bis rd. 5.700 Kfz/24h westlich der Hohenholter Straße und entspricht einem Plus von rd. 1.000 bis 1.700 Kfz/24h gegenüber der Analyse 2009.

Die Wohngebietsentwicklung im Bereich Wohnpark Habichtsbach verursacht eine leichte Erhöhung der Verkehrsstärken in der **Altenberger Straße (K 1)** mit einem Plus von rd. 100 bis 400 Kfz/24h. Dies bedeutet eine Verkehrsbelastung von rd. 4.800 Kfz/24h westlich der Dionysiusstraße.

Im Bestand der Wohngebiete lässt sich gut die prognostizierte abnehmende Entwicklung mit einem Minus von rd. 50 Kfz/24h im Bereich der Straßen nördlich der Altenberger Straße und in den Wohngebieten Am Schlaubach und am Pieperfeldweg ablesen.

In der **Blickallee** ist eine Zunahme der Verkehrsstärken (von Nord nach Süd) von rd. +50 bis +200 Kfz/24h auf eine Gesamtbelastung von rd. 3.600 bis 6.800 Kfz/24h zu verzeichnen.

In der **Münsterstraße** ist eine Zunahme von rd. + 250 bis + 350 Kfz/24h gegenüber der Analyse 2009 zu erwarten, Dies bedeutet eine Verkehrsbelastung von rd. 8.300 Kfz/24h bis 6.000 Kfz/24h (von Nord nach Süd).

In der weiterführenden L 550 in Richtung BAB A 43 ist eine Zunahme von rd. 350 Kfz/24h zu erwarten.

Die Ergebnisse des Prognose-Nullfalls sind als Netzbelastungsplan mit dem dazugehörigen Differenzbelastungsplan gegenüber dem Analyse-Nullfall 2009 in *Anlage 3.1* und *3.2* abgebildet. Der Differenzbelastungsplan zeigt die Veränderungen im Verkehrsaufkommen zwischen der Analyse 2009 und der Prognose 2025 (größergleich 50 Kfz/24h). In rot sind die Verkehrszunahmen und in grün sind die Verkehrsabnahmen dargestellt. In *Tabelle 3* sind für einige Straßenquerschnitte die Belastungen im Prognose-Nullfall 2025 zusammengefasst.

Streckenabschnitt		Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/24h]
L 550	zw. L 581 u. J.-Heydt-Str.	7.500
	westl. Münsterstr.	4.350
K 1 Altenberger Str.  Schulten Kamp An der Feuerwache	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.350
	zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.750
	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.250
K 51	zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.600
	zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str. zw. Münsterstr. u. Schulstr.	5.650 8.950
Altenberger Straße	östl. Hauptstr.	1.800
Gennericher Weg	südl. K 1	3.550
Blickallee	nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.950
Hauptstraße	östl. Blickallee	2.450
	zw. Schulstr. u. J.-Heydt-Str.	6.750
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.500
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp	8.300
	zw. Pieperfeld u. L 581	5.950

Tabelle 3 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Prognose-Nullfall

### 3.3 Planungsfälle

In der vorliegenden Aktualisierung des VEP wurden aufbauend auf den Prognose-Nullfall 2025 insgesamt zwei Planungsfälle untersucht.

- > Planungsfall 1 Osttangente
- > Planungsfall 2 verkehrsberuhigter Bereich Hauptstraße / Altenberger Str.

Beide Planungsfälle verwenden die identische Prognosematrix des Prognose-Nullfalls 2025.

#### 3.3.1 Planungsfall 1 – Osttangente

Im **Planungsfall 1** werden die Auswirkungen einer **Osttangente** zwischen K 51 und K 1 untersucht. Eine Übersicht der Variante gibt *Anlage 4.1* bzw. *Abbildung 3*. Der Planungsfall 1 baut auf den Prognose-Nullfall 2025 auf und berücksichtigt folgende Netzänderungen, beschrieben wird der Verlauf der Osttangente von Süden nach Norden:

- > Anschluss an die Straße Hangwerfeld → Führung in westliche Richtung
- > Anschluss an das Wohngebiet am Habichtsbach und des östlich benachbarten geplanten Neubaugebiets
- > Führung in nördliche Richtung bis zur K 1 (Altenberger Straße) mit Anschluss zwischen der Dionysiusstraße und dem Althoffsweg.

Der Netzbelastungsplan des Planungsfalls 1 ist in *Anlage 4.2*, sowie der Differenzbelastungsplan in *Anlage 4.3* dargestellt.

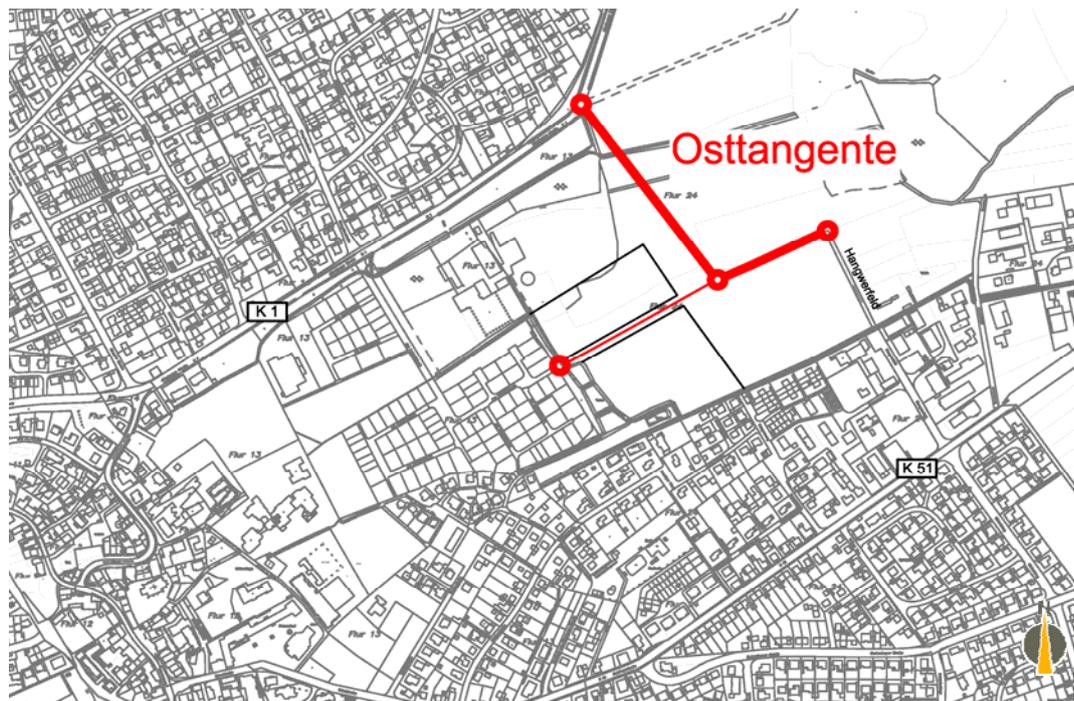


Abbildung 3 Übersicht Planungsfall 1

Tabelle 4 zeigt für ausgewählte Querschnitte die Belastungen im Planungsfall 1, sowie die Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025.

Streckenabschnitt	Planungsfall 1		
	[Kfz/24h]	Diff. zu Pro.-Null 2025	
L 550 zw. L 581 u. J.-Heydt-Str. westl. Münsterstr.	7.100	- 5%	- 400
	4.250	- 2%	- 100
K 1 Altenberger Str. zw. Dionysiusstr. u. Osttangente zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.150	+ 24%	+ 800
	4.150	- 13%	- 600
Schulten Kamp zw. Altenberger Str. u. Blickallee	4.300	- 18%	- 950
An der Feuerwache zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.300	- 8%	- 300
K 51 zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str. zw. Münsterstr. u. Schulstr.	5.750	+ 2%	+ 100
	8.100	- 9%	- 850
Altenberger Straße östl. Hauptstr.	1.350	- 25%	- 450
Gennericher Weg südl. K 1	2.800	- 21%	- 750
Blickallee nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	4.850	- 18%	- 1.100
Hauptstraße östl. Blickallee zw. Schulstr. u. J.-Heydt-Str.	2.050	- 16%	- 400
	5.800	- 14%	- 950
Josef-Heydt-Straße zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.150	- 6%	- 350
Münsterstraße zw. K 51 u. Beekenkamp zw. Pieperfeld u. L 581	8.200	- 1%	- 100
	6.050	+ 2%	+ 100
Osttangente südl. K 1 nördl. Hangwerfeld	1.550	--	--
	1.800	--	--

Tabelle 4 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Planungsfall 1 sowie Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025

Die **Osttangente** verbindet die K 51 und K 1 und wird mit rd. **1.600 bis 1.800 Kfz/24h** ausgelastet. *Anlage 4.4* zeigt die Darstellung der Stromverfolgung der Verkehre des nördlichen Abschnitts der Osttangente, d.h. es werden bis zu den Quellen und Zielen die Verkehre dargestellt, welche die Osttangente nutzen. Hier ist zweifelsfrei ersichtlich, dass die Osttangente auf Grund ihrer Lage nur Verkehr aus Havixbeck aufnimmt. Klassische Durchgangsverkehre, die keine Quelle oder Ziel in Havixbeck haben, sind auf der Osttangente nicht zu finden. Die Quelle bzw. Ziele der Osttangentenverkehre befinden sich überwiegend nördlich der Altenberger Straße bzw. südlich der Osttangente im Bereich der Schützenstraße und in den Wohngebieten südlich der Schützenstraße.

Für Verkehre in Richtung Münster spielt die Osttangente keine Rolle, da die Verkehre die wegzürzere Variante wie gehabt über die K 1 für Verkehre aus dem Bereich Altenberger Straße bzw. über die K 51 für Verkehre aus dem Bereich Schützenstraße wählen.

Im Zulauf zur Osttangente bedeutet dies Verkehrszunahmen, dies entspricht einem Plus von rd. 450 Kfz/24h im Bereich der **Schützenstraße** und einem Plus von rd. 800 Kfz/24h in der **Altenbergerstraße** zwischen Osttangente und Zufahrt Wohnpark Habichtsbach. In der Altenberger Straße resultiert die Verkehrszunahme aus Verkehrsverlagerungen von den neuen Wohngebieten auf die Osttangente. Im weiteren Verlauf der K 1 sind Verkehrsabnahmen bis zu - 950 Kfz/24h im Bereich Schulten Kamp zu verzeichnen.

**Positive Auswirkungen** hat die Osttangente auf den **Kernbereich Havixbecks** mit der Blickallee, der Hauptstraße, der Josef-Heydt-Straße mit einer maximalen Abnahme von rd. - 1.200 Kfz/24h. Damit verbleiben rd. 4.500 bis 5.000 Kfz/24h in der Blickallee. Besonders beim am stärksten belasteten Teilstück der **Josef-Heydt-Straße** zwischen Hauptstraße und Münsterstraße fällt die Verkehrsbelastung um - 1.200 Kfz/24h auf unter rd. 9.000 Kfz/24h.

Dies zeigt, dass die Osttangente vor allem die **innerörtlichen Binnenverkehr** zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich Havixbecks aus dem zentralen Kernbereich herausnehmen kann und auf die Osttangente verlagert wird mit einer positiven Wirkung auf den Kernbereich. Großräumigere Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten.

Für einen Neubau der Osttangente weist diese noch einen **geringen Verkehrswert** auf. Im Gemeindeentwicklungsplan ist noch weiteres Flächenpotential für Neubaugebiete nördlich der Schützenstraße ausgewiesen. Die Osttangente würde für die zusätzlichen Neubaugebiete die Erschließungsfunktion übernehmen und damit wäre eine höhere Verkehrsauslastung der Osttangente gegeben.

### 3.3.2 Planungsfall 2 – Verkehrsberuhigter Bereich

Der **Planungsfall 2** beinhaltet die Untersuchung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hauptstraße bzw. Altenberger Straße. Der Planungsfall 2 baut auf den Prognose-Nullfall 2025 (ohne Osttangente) auf und berücksichtigt folgende Netzänderung.

➤ **Verkehrsberuhigter Bereich**

in der Hauptstraße östlich der Blickallee bis zur Altenberger Straße und  
in der Altenberger Straße im Anschluss an die Hauptstraße bis zur Dirkesallee

In der Verkehrsmodellrechnung wird dies durch die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes, also der Reduzierung der mittleren Geschwindigkeit auf den entsprechenden Abschnitten, abgebildet. In *Abbildung 4* wird die Maßnahme im Planungsfall 2 graphisch dargestellt, ein vergrößerter Ausschnitt ist in *Anlage 5.1* enthalten.

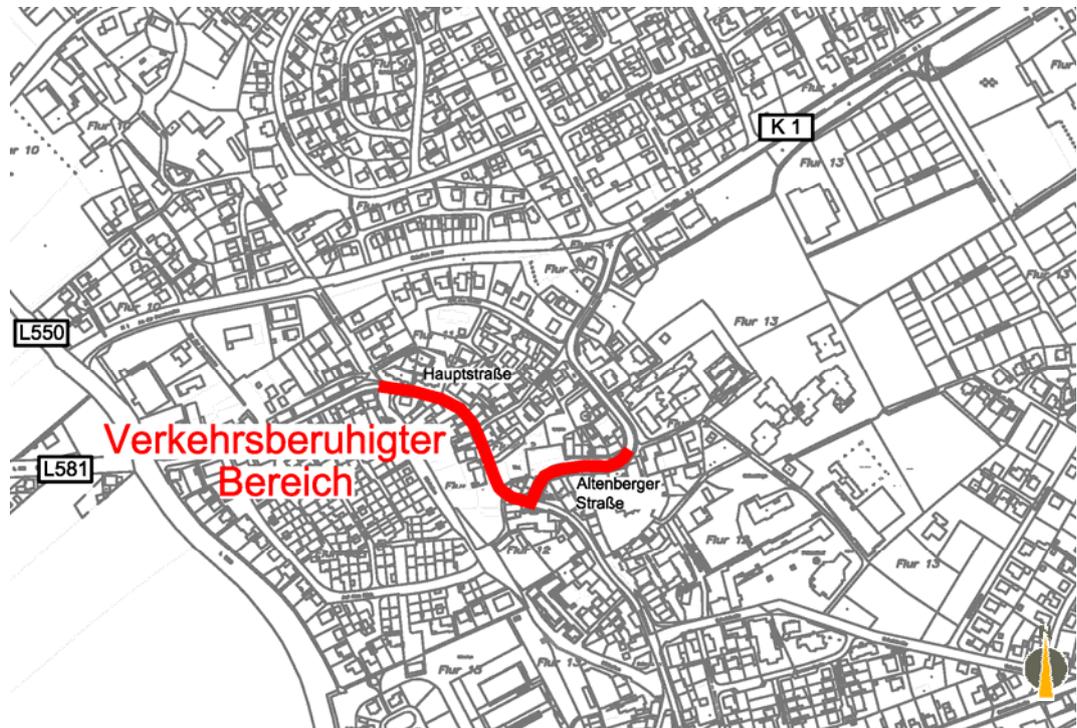


Abbildung 4 Übersicht Planungsfall 2

In einem Netzbelastungsplan ist der Planungsfall 2 in *Anlage 5.2* und als Differenzbelastungsplan gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 in *Anlage 5.3* abgebildet.

Die Verkehrsberuhigung im beschriebenen Abschnitt der Hauptstraße und Altenberger Straße verursacht kleinräumige Verkehrsverlagerungen. Im Ergebnis zeigt sich eine Reduzierung der Verkehrsstärken in der Hauptstraße östlich der Blickallee um ein Drittel (rd. - 800 Kfz/24h). In der Altenberger Straße östlich der Hauptstraße ist eine Minderung von über die Hälfte zu erwarten und es verbleiben rd. 600 Kfz/24h.

Die Reduzierungen sind mit einer Verkehrsverlagerung auf die K 1 (Schulten Kamp) zu begründen, da sich Quell- und Zielverkehre aus dem Bereich Alten-

berger Straße auf die nun schnellere Route über die K 1 (Schulten Kamp) und Blickallee verlagern. Das bedeutet eine Verkehrszunahme im Bereich Schulten Kamp von rd. + 1.100 Kfz/24h (+ rd. 20 %) auf eine gesamten Belastung von rd. 6.300 Kfz/24h. Im Abschnitt des Gennericher Wegs südlich der K 1 ist ebenfalls eine Zunahme von rd. 20 % zu erwarten mit einer gesamten Belastung von rd. 4.300 Kfz/24h.

Auf weitere Netzabschnitte hat die Maßnahme keine Auswirkungen.

In *Tabelle 5* sind für einige Querschnitte die Verkehrsstärken in Kfz/24h mit der dazugehörigen Verkehrszu- bzw. Abnahme zusammengestellt.

Streckenabschnitt		Planungsfall 2		
		[Kfz/24h]		Diff. zu Pro.-Null 2025
L 550	zw. L 581 u. J.-Heydt-Str.	7.550	+ 1%	+ 50
	westl. Münsterstr.	4.400	+ 1%	+ 50
K 1 Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.300	- 1%	- 50
	zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	5.200	+ 9%	+ 450
Schulten Kamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	6.300	+ 20%	+ 1.050
An der Feuerwache	zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.600	--	0
K 51	zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	5.700	+ 1%	+ 50
	zw. Münsterstr. u. Schulstr.	9.000	+ 1%	+ 50
Altenberger Straße	östl. Hauptstr.	600	- 67%	- 1.200
Gennericher Weg	südl. K 1	4.300	+ 21%	+ 750
Blickallee	nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.850	- 2%	- 100
Hauptstraße	östl. Blickallee	1.650	- 33%	- 800
	zw. Schulstr. u. J.-Heydt-Str.	6.650	- 1%	- 100
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.550	+ 1%	+ 50
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp	8.250	- 1%	- 50
	zw. Pieperfeld u. L 581	5.850	- 2%	- 100

Tabelle 5 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Planungsfall 2 sowie Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025

Im nächsten Kapitel werden die Vor- und Nachteile eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hauptstraße / Altenberger Straße dargestellt und bewertet.

### 3.3.3 Planungsfall 2 – Vertiefung verkehrsberuhigter Bereich

Die verkehrlichen Wirkungen eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hauptstraße bzw. Altenberger Straße wurden im *Kapitel 3.3.2* (Planungsfall 2) dargestellt.

Ein verkehrsberuhigter Bereich wird mit dem Verkehrszeichen 325 in der Zufahrt und mit dem Zeichen 326 in der Ausfahrt beschildert.



Abbildung 5 Verkehrszeichen 325 (links), Verkehrszeichen 326 (rechts)

Nach der Straßenverkehrs-Ordnung StVO<sup>9</sup> gilt folgendes in dem verkehrsberuhigten Bereich:

- > Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt,
- > Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit<sup>10</sup> einhalten,
- > Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten,
- > Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern,
- > Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.

Die Fahrgassen eines verkehrsberuhigten Bereichs haben infolge ihrer Mischfunktion keine „Fahrbahnen“ und keinen „rechten Fahrbahnrand“. In den ausgewiesenen Parkbereichen darf auch entgegen der Fahrtrichtung geparkt werden.

Für die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs kommen grundsätzlich zwei Entwurfsmöglichkeiten in Frage

- > Neugestaltung des gesamten Straßenraumes als zusammenhängende Fläche und getrennte Ausweisung der hierauf vorgesehenen Parkierungsflächen
- > Ummarkierung und „kosmetische“ Ergänzung von Gestaltungselementen in einem bestehenden Straßenraum mit klassischer Aufteilung zwischen Fahrbahn, Gehwegen und Parkierungsflächen.

Der Neugestaltung des Straßenraums ist hierbei für einen verkehrsberuhigten Bereich eindeutig der Vorrang zu geben, da bei einer Umgestaltung dieser vielfach nicht als solcher erkannt wird. In der Regel wird dann im Kfz-Verkehr die

<sup>9</sup> Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO. Schurig, R., Kirschbaum Verlag Bonn, 12. Auflage. 2006

<sup>10</sup> Nach einem Urteil des Oberlandesgerichtes Köln ist diese mit 4-7 km/h anzusetzen. Problematisch ist, dass übliche Kfz-Tachometer erst Geschwindigkeiten ab 20 km/h anzeigen. Dies Geschwindigkeit kann also auch nur von den Kfz-Führern abgeschätzt werden.

Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten und erheblich überschritten. Dies führt dazu das im Planungsfall dargestellte Verdrängungseffekt nicht eintritt und sich eine erhebliche Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer ergibt, die sich im Schutze des verkehrsberuhigten Bereiches wähnen.

Sollte aus umsetzungstechnischen Gründen nur eine Anpassung des Bestands möglich sein, wird empfohlen, im Bereich der derzeitigen Fahrbahn Parkstände zu markieren und zu Reduzierung der Geschwindigkeit Bremsschwellen einzurichten.

Nachfolgend werden die grundsätzlichen Vor- und Nachteile eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hauptstraße und Altenberger Straße gegenüber gestellt.

Folgende **Vorteile** sind zu nennen:

- > Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Hauptstraße und der Altenberger Straße und damit Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum
- > Minderung der Lärm- und Abgassituation
- > Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- > Stärkung der Aufenthaltsqualität für die schwachen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer)
- > Verkehrsberuhigter Bereich wirkt als Vorlauf zur Fußgängerzone zwischen der Hauptstraße und der Schulstraße → Vergrößerung des fußgängerfreundlichen zentralen Geschäftsbereichs Havixbecks (vgl. Fotos in *Abbildung 6*)
- > Weiterhin uneingeschränkte Zugänglichkeit der Geschäfte in der Hauptstraße und Altenberger Straße mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV)
- > Neue Gestaltungsmöglichkeiten für den Straßenraum



Abbildung 6 Foto: Straße Hauptstraße / Altenberger Straße in Richtung nördliche Hauptstraße (links)  
Foto: Altenberger Straße zwischen Hauptstraße und Dirkesallee (rechts)

Folgende **Nachteile** sind bei einem verkehrsberuhigten Bereich an dieser Stelle zu nennen:

- > Sofern der verkehrsberuhigte Bereich wirkungsvoll gestaltet werden soll, ist bei beiden Umbauvarianten davon auszugehen, dass gegenüber dem heutigen Zustand Stellplätze entfallen werden. Dies kann sich negativ auf die Erreichbarkeit und den Kundenverkehr des dort ansässigen Einzelhandels auswirken.

- > Wird an dieser Stelle keine deutliche Umgestaltung vorgenommen und der Kfz-Führer nimmt diesen Abschnitt nicht als verkehrsberuhigten Bereich wahr, ist davon auszugehen, dass die angestrebten Ziele nicht erreicht werden.

Ferner sind folgende Aspekte im Bezug auf die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Hauptstraße und der Altenberger Straße zu nennen:

- > Auf der K 1 erhöht sich das Verkehrsaufkommen um rd. 1.100 Kfz/24h auf eine gesamte Belastung von rd. 6.300 Kfz/24h. Die K 1 kann nach den Vorgaben der geltenden Richtlinie RAS06<sup>11</sup> als eine Sammelstraße beschrieben werden. Die Richtlinie gibt hierfür Verkehrsstärken in der Spitzenbelastung pro Stunde mit 400 – 1.000 Kfz/h vor. Dies entspricht näherungsweise einem Tagesaufkommen von rd. 4.000 – 10.000 Kfz/d. Damit liegen die Verkehrsstärken im Bereich Schulten Kamp für den Planungsfall 2 mit einer Belastung von rd. 6.300 Kfz/24h im mittleren Bereich der für diesen Straßentyp verträglichen Verkehrsstärken.

Günstig wirkt sich hier aus, dass die angrenzende Wohnbebauung nicht direkt an die Straße Schulten Kamp anschließt, sondern an den parallelen rückwärtigen Straßen liegt. Damit kann die Straße Schluten Kamp nahezu als anbaufrei definiert werden (vgl. Fotos Abbildung 7).



Abbildung 7 Foto: Straße Schulten Kamp in Richtung An der Feuerwache (links)  
Foto: Straße Schulten Kamp / Altenberger Straße (rechts)

- > Im Gennericher Weg liegt das neue Verkehrsaufkommen bei rd. 4.300 Kfz/24h und damit im unteren Bereich des für Sammelstraßen vertretbaren Verkehrsaufkommens.
- > Es wird empfohlen, eine Prüfung der Steuerung des Lichtsignal geregelten Knotenpunkts Altenberger Straße / Schulten Kamp / Stapeler Straße vorzunehmen. Infolge des zu erwartenden stärkeren Abbiegestroms der Relation Schulten Kamp – Altenberger Straße inklusive der Gegenrichtung kann eine Anpassung des Signalzeitenprogramms an die neue Verteilung der Verkehrsströme sinnvoll sein.

Grundsätzlich ist aus verkehrsplanerischer Sicht die Ausweisung der Hauptstraße und der Altenberger Straße als verkehrsberuhigter Bereich als **positiv zu bewerten**. Die vorgenommenen Einschränkungen sind jedoch zu beachten.

11 RAS06 - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen,  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

## 4 Zusammenfassung – Fazit

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Gemeinde Havixbeck im Auftrag der Gemeinde Havixbeck für den motorisierten Individualverkehr aktualisiert und zwei Planungsvarianten untersucht.

Mit Hilfe einer Verkehrssimulation wurde aufbauend auf dem VEP Havixbeck 2002 das Verkehrsnetz auf das **Analysejahr 2009** aktualisiert. Basis der Verkehrsuntersuchung bildet eine umfangreiche Verkehrsdatenerhebung an 12 Knotenpunkten im Untersuchungsbereich im Oktober 2009. Das Ergebnis des Status Quo wird in dem **Analyse-Nullfall 2009** als Netzbelastungsplan dargestellt. Dies zeigt Verkehrsbelastungen von rd. 3.000 – 5.000 Kfz/24h auf der K 1, rd. 6.000 Kfz/24h in der Blickallee, rd. 3.000 bis 8.000 Kfz/24h in Richtung Zentrum ansteigend in der Schützenstraße (K 51) und rd. 5.700 – 8.000 Kfz/24h in der Münsterstraße in Richtung Josef-Heydt-Straße ansteigend auf.

Aufbauend auf die Analyse wurde die allgemeine zukünftige Verkehrsentwicklung mit dem Prognosejahr 2025 abgeschätzt. Die strukturellen Entwicklungen Havixbeck werden mit der Ausweisung von neuen Wohngebieten und Gewerbegebieten mit einer gleichzeitigen prognostizierten Abnahme der Bevölkerung im Bestand berücksichtigt. Das resultierende Verkehrsaufkommen ist im **Prognose-Nullfall 2025** abgebildet. Im Bereich der baulichen Entwicklung werden Verkehrszunahmen in der Schützenstraße von rd. 1.000 bis 1.700 Kfz/24h erwartet, dies bedeutet eine maximale Gesamtbelastung von rd. 9.000 Kfz/24h in der Zufahrt zum Kreisverkehrsplatz mit der Münsterstraße. Auf allen weiteren Hauptverkehrsstraßen ist eine leichte Zunahme von einem Plus von maximal rd. 400 Kfz/24h zu erwarten. In den Bestandswohngebieten sind geringe Verkehrsabnahmen zu verzeichnen.

Zwei Planungsvarianten wurden aufbauend auf den Prognose-Nullfall 2025 untersucht. Der **Planungsfall 1** berücksichtigt die **Osttangente** - eine Verbindungsstraße zwischen der K 1 und der K 51 auf Höhe der Straße Hangwerfeld. Das Ergebnis zeigt eine **Entlastung des Kernbereichs Havixbeck** (K 1, Blickallee, Josef-Heydt-Straße und westlicher Bereich der Münsterstraße) von bis zu Minus 1.200 Kfz/24h. Die Osttangente wird mit rd. 1.800 Kfz/24h ausgelastet. Damit ist der **Verkehrswert gering**, eine weitere Auslastung kann mit dem im Gemeindeentwicklungsplan Havixbeck ausgewiesenen **Entwicklungspotential** und deren Erschließungsfunktion über die Osttangente gesehen werden. Dieser Planungsfall wurde nicht untersucht.

Ein **verkehrsberuhigter Bereich** in der Hauptstraße östlich der Blickallee und der Altenberger Straße westlich der Dirkesallee wird im **Planungsfall 2** unterstellt. Dies hat kleinräumige Auswirkungen, es kommt zu Verkehrsverlagerungen des Quell- und Zielverkehrs im Bereich der Hauptstraße und Altenberger Straße auf die Straße Schulten Kamp und den Gennericher Weg. Die Entlastung in der Hauptstraße liegt bei rd. 30 %, in der Altenberger Straße bei über der Hälfte. Es verbleiben rd. 600 bis 1.650 Kfz/24h im beschriebenen Bereich. Die Straße Schulten Kamp verzeichnet eine zusätzliche Belastung von rd. +1.100 Kfz/24h und weist eine gesamte Belastung von rd. 6.300 Kfz/24h auf. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Zunahme gegenüber der Entlastungswirkung in der Altenber-

ger Straße und Hauptstraße vertretbar. Sofern eine bauliche Umgestaltung erfolgen kann ist die Maßnahme aus verkehrsplanerischer Sicht insgesamt als positiv zu beurteilen. Negativ ins Gewicht fällt allerdings der Wegfall von Stellplätzen im Bereich der umzubauenden Straßen.

Als abschließende Übersicht sind ausgewählte Querschnittsbelastungen des Planungsfall 1 und 2 sind dem Prognose-Nullfall 2025 in *Tabelle 6* gegenübergestellt.

Streckenabschnitt	Differenzangaben zum Prognose-Nullfall 2025				
	Pro.-Nullf.	Planungsfall 1		Planungsfall 2	
	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	Diff. Zu P0	[Kfz/24h]	Diff. Zu P0
L 550 zw. L 581 u. J.-Heydt-Str. westl. Münsterstr.	7.500	7.100	- 400	7.550	+ 50
	4.350	4.250	- 100	4.400	+ 50
K 1 Altenberger Str. zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	3.350	4.150	+ 800	3.300	- 50
	4.750	4.150	- 600	5.200	+ 450
Schulten Kamp zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.250	4.300	- 950	6.300	+ 1.050
An der Feuerwache zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.600	3.300	- 300	3.600	0
K 51 zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str. zw. Münsterstr. u. Schulstr.	5.650	5.750	+ 100	5.700	+ 50
	8.950	8.100	- 850	9.000	+ 50
Altenberger Straße östl. Hauptstr.	1.800	1.350	- 450	600	- 1.200
Gennericher Weg südl. K 1	3.550	2.800	- 750	4.300	+ 750
Blickallee nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.950	4.850	- 1.100	5.850	- 100
Hauptstraße östl. Blickallee zw. Schulstr. u. J.-Heydt-Str.	2.450	2.050	- 400	1.650	- 800
	6.750	5.800	- 950	6.650	- 100
Josef-Heydt-Straße zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.500	5.150	- 350	5.550	+ 50
Münsterstraße zw. K 51 u. Beekenkamp zw. Pieperfeld u. L 581	8.300	8.200	- 100	8.250	- 50
	5.950	6.050	+ 100	5.850	- 100
Ostangente südl. K 1 nördl. Hangwerfeld	--	1.550	--	--	--
	--	1.800	--	--	--

Tabelle 6 Übersicht Belastungen an ausgewählten Querschnitten für die Planungsfälle 1 und 2 sowie Differenzbelastungen gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025

# ANLAGEN ◀