VV 070-2016 Anlage 2

Gemeinde Havixbeck

Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck

Ergänzende Untersuchung

Berechnung des Planfalls 1a

April 2016

Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck

Berechnung des Planfalls 1a

Stand 29. April 2016

Version 3.0

Dorsch International Consultants GmbH

Geschäftsbereich Infrastruktur

Landsberger Straße 368 80687 München

089 / 5797 - 694 www.dorsch.de

Yessika Dirgantari M.Sc.
Projektleitung

Dipl.-Ing. Kerstin Krasemann
Verkehrsmodellrechnung

Auftraggeber

Gemeinde Havixbeck

Willi-Richter-Platz 1

48329 Havixbeck

INHALT

1 Aufgabenstellung 1

2 Verkehrsmodellrechnungen 1
2.1 Analyse 2015 1
2.2 Prognose-NULLFALL 2025 2
2.3 Planfall 1a 4
2.4 Ergebnisse Planfall 1a 6

3 Fazit 10

ABBILDUNGEN

Abbildung 1: Skizze zu Prognose-NULLFALL 3
Abbildung 2 Skizze zu PF1a - Variante 1 5
Abbildung 3 Skizze zu PF1a - Variante 2 5
Abbildung 4 Skizze zu PF1a - Variante 3 6

TABELLEN

Tabelle 1 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für die Analyse 2015 [Kfz/24h] 2
Tabelle 2: Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/24h] 3
Tabelle 3 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 1 [Kfz/24h] 7
Tabelle 4 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 2 [Kfz/24h] 8
Tabelle 5: Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 3 [Kfz/24h] 9

ANLAGEN

1 Analyse 2015

Netzbelastungsplan in Kfz/24h

2 Prognose-NULLFALL 2025

Netzbelastungsplan in Kfz/24h

3 PLANFALL 1a – Variante 1

3.1 Netzbelastungsplan in Kfz/24h

3.2 Differenzbelastungsplan gegenüber Prognose-Nullfall 2025 in Kfz/24h

4 PLANFALL 1a – Variante 2

4.1 Netzbelastungsplan in Kfz/24h

4.2 Differenzbelastungsplan gegenüber Prognose-Nullfall 2025 in Kfz/24h

5 PLANFALL 1a – Variante 3

5.1 Netzbelastungsplan in Kfz/24h

5.2 Differenzbelastungsplan gegenüber Prognose-Nullfall 2025 in Kfz/24h

1 Aufgabenstellung

Im Mai 2015 beauftragte die Gemeinde Havixbeck *DORSCH INTERNATIONAL CONSULTANTS GMBH (DORSCH)* mit einer ergänzenden Verkehrsuntersuchung zum vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2010. Für die Erstellung eines Lärmgutachtens zu dem Bebauungsplan „Habichtsbach II“ wird diese Ergänzung als erforderlich angesehen.

Im Oktober 2015 und April 2016 wurde *DORSCH* für weitere Variantenuntersuchungen beauftragt. In diesen soll die enthaltene Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Wohngebiet „Habichtsbach“ mittels der Verkehrsmodellierung nachgewiesen werden.

Als Grundlage dient der Planfall 1 – Osttangente aus der *„Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck, Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur, September 2010“*[1] (VEP 2010) sowie der aktuellste Bebauungsplan *„Erweiterung Wohnpark Habichtsbach“* (Stand 11.03.2015).

Die Verbindung zwischen K51 (Schützenstraße) und K1 (Altenberger Straße) soll nun über die bereits fertiggestellte Straße „Am Habichtsbach“ sowie über ihre Verlängerung, die sich noch in der Planungsphase befindet, verlaufen. Diese dient als Haupterschließungsstraße eines allgemeinen Wohngebietes.

Dieser neue Planfall wird als **Planfall 1a** bezeichnet.

Die Verkehrsprognose ist weiterhin auf das Prognosehorizont 2025 ausgerichtet. Die Verkehrsmodellrechnung erfolgt für den Gesamtverkehr (Kfz).

2 Verkehrsmodellrechnungen

2.1 Analyse 2015

Grundlagen für die vorliegende Untersuchung ist die Analyse 2009 aus dem Verkehrsentwicklungsplan Havixbeck (VEP 2010). Diese wurde zunächst (in Anlehnung an die in dem VEP 2010 ermittelte Einwohnerentwicklung 2009 – 2025 = -6,9%) mit einem Faktor von -2,35% auf das Jahr 2015 umgerechnet.

Gemäß Aussage des Auftraggebers waren zusätzlich folgende städtebauliche Entwicklungen bereits in der Analyse 2015 zu berücksichtigen:

- Wohngebiet Habichtsbach I: Neubau von 190 WE
- Wohngebiet am Stopfer: Verdichtung durch Neubau von 30 WE
- Wohngebiet Am Schlautbach: Verdichtung durch Neubau von 10 WE
- Erweiterung Gewerbegebiet „Hohenholter Str. III“ mit 3,8 ha.

Der Ansatz von mittleren Werten bei den Parametern zur Verkehrsaufkommensermittlung wurde aus der VEP 2010 übernommen. Daraus ergeben sich für Neubaugebiete rd. 50 (Quell- und Ziel-) Fahrten pro 10 WE, für Gewerbegebiete

[1] Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplan Havixbeck, Teil B: Verkehrsmodellrechnung *Dorsch Consult Verkehr und Infrastruktur GmbH* – September 2010

liegt das Verkehrsaufkommen bei rd. 370 Quell- und Zielverkehr-Fahrten pro 1 ha.

Die Annahme zum Anteil des Durchgangsverkehrs in Havixbeck war aus dem VEP 2010 ebenfalls zu übernehmen.

Der Netzbelastungsplan für die Analyse 2015 ist in Anlage 1 zu entnehmen. Für ausgewählte Straßenquerschnitte sind die Belastungen in Tabelle 1 zusammengefasst.

Tabelle 1 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für die Analyse 2015 [Kfz/24h]

Streckenabschnitt			Analyse 2015 [Kfz/24h]
L 550		zw. L 581 und J.-Heydt-Str.	7.910
		westlich Münsterstr.	4.380
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.490
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.870
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.380
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.900
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.590
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.450
Altenberger Str.		östl. Hauptstr.	1.850
Gennericher Weg		südl. K 1	3.650
Blickallee		nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.910
Hauptstraße		östl. Blickallee	2.390
		zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.740
Josef-Heydt-Straße		zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.600
Münsterstraße		zw. K 51 u. Beekenkamp	8.390
		zw. Pieperfeld u. L 581	5.770

2.2 Prognose-NULLFALL 2025

Die Gesamtentwicklung bis zum Prognosehorizont 2025 wurde aus dem VEP 2010 übernommen, abgesehen von dem Wohngebiet Habichtbach I mit 190 WE, dessen Quell- und Zielverkehre konstant auf dem Niveau des Basisjahres 2015 bleiben.

Eine Skizze des Prognose-NULLFALLS ist in der Abbildung 1 dargestellt. Eine tabellarische Übersicht der Verkehrsstärken des Prognose-NULLFALL bietet die Tabelle 2.

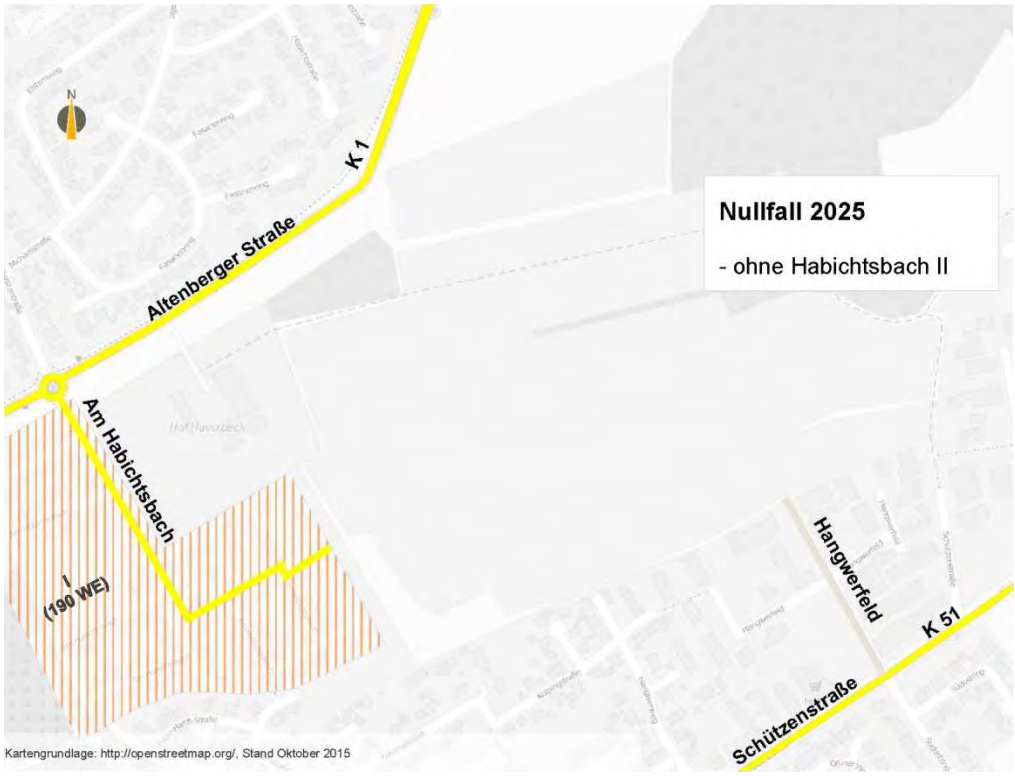


Abbildung 1: Skizze zu Prognose-NULLFALL

Tabelle 2: Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/24h]

Streckenabschnitt			Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/24h]
L 550		zw. L 581 und J.-Heydt-Str.	7.730
		westlich Münsterstr.	4.250
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.390
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.730
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.200
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.770
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.450
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.170
Altenberger Str.		östl. Hauptstr.	1.810
Gennericher Weg		südl. K 1	3.570
Blickallee		nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.710
Hauptstraße		östl. Blickallee	2.320
		zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.470
Josef-Heydt-Straße		zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.350
Münsterstraße		zw. K 51 u. Beekenkamp	8.120
		zw. Pieperfeld u. L 581	5.580

2.3 Planfall 1a

Das Straßennetz des **Planfalls 1a (PF1a)** basiert auf dem Planfall 1 des VEP 2010.

Für das engere Untersuchungsgebiet wird ergänzend die aktuelle Bauleitplanung nach Angaben der Gemeinde Havixbeck mit Erschließung von geplantem Wohngebiet Habichtsbach II (Neubau von 173 WE) berücksichtigt.

Im Unterschied zum VEP 2010 wird in der aktuellen Planung von folgender Verkehrsregelung ausgegangen:

- Die „Osttangente“ wird nicht realisiert
- Die Haupterschließung des Gebietes am Habichtsbach erfolgt über die Straßenverbindung Am Habichtsbach/ Hangwerfeld. Diese wird als verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Tempo-30-Zone festgelegt und für den Schwerverkehr gesperrt.
- Haupterschließungsstraße als Anliegerstraße

Für den PF1a sind drei zusätzliche Varianten zu untersuchen und zu bewerten. Die Varianten werden mit dem PF1a und der Variantenkennung bezeichnet (PF1a - Variante).

- **Variante 1** beinhaltet die Netzmerkmale des Planfalls 1a.

  Die Haupterschließungsstraße im Wohngebiet Habichtsbach soll nur für den Anliegerverkehr freigegeben werden. Das verwendete Verkehrsmodell kann diese Regelung (nur Anliegerverkehr) nicht abbilden. Als Näherung wird im Verkehrsmodell der Verkehrswiderstand erhöht (Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit) um die Attraktivität der Haupterschließungsstraße für den Durchgangsverkehr zu minimieren.

  Im vorliegenden Gutachten ist die Haupterschließungsstraße als „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit maximaler zulässiger Geschwindigkeit von 7 km/h definiert. Bei der Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit handelt es sich daher nur um eine fiktive Annahme, die erforderlich ist, um realistische Werte für die Ausweisung der Haupterschließungsstraße als Anliegerstraße zu erhalten. Tatsächlich ist die Straße jedoch als Tempo-30-Zone geplant. Eine Skizze des *PF1a – Variante 1* ist in Abbildung 2 dargestellt.

- **Variante 2:** Die Haupterschließungsstraße wird als Tempo 30-Zone ausgewiesen und mit einer Unterbrechung der Durchfahrt für den MIV an der Nahtstelle zwischen Habichtsbach I und Habichtsbach II. Eine Skizze des *PF1a – Variante 2* ist in Abbildung 3 dargestellt.
- **Variante 3:** Wie Variante 2, jedoch mit Unterbrechung der Durchfahrt für den MIV am Übergang zwischen Allgemeinen Wohngebiet und dem Mischgebiet. Eine Skizze des *PF1a – Variante 3* ist in Abbildung 4 dargestellt.

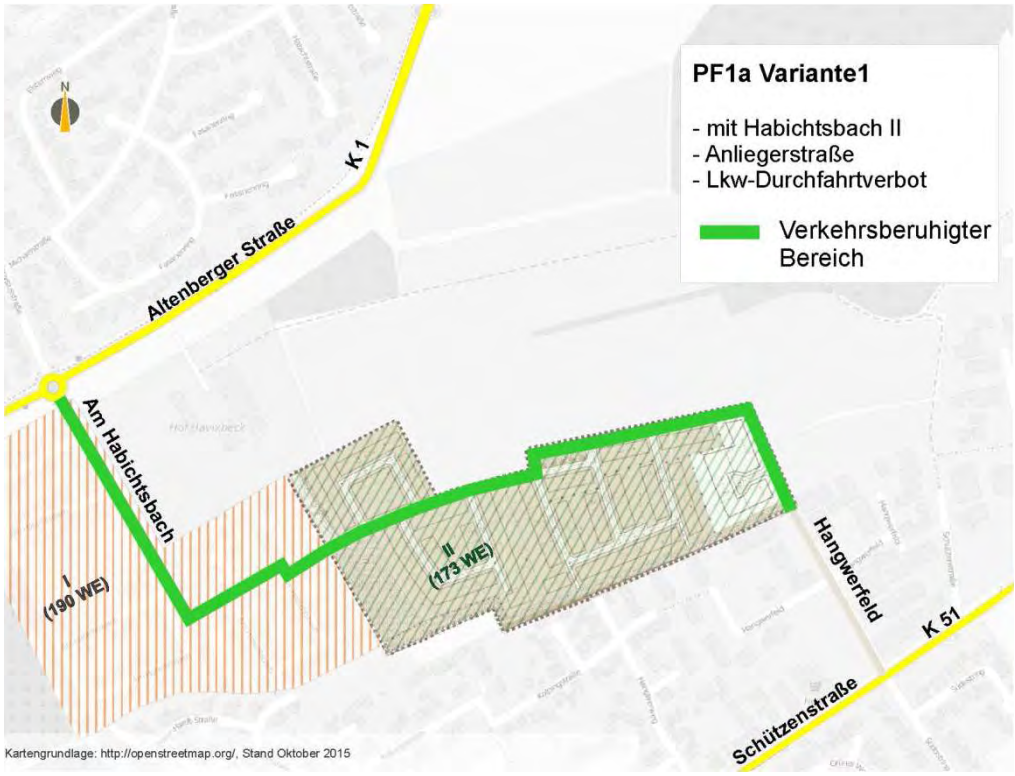


Abbildung 2 Skizze zu PF1a - Variante 1

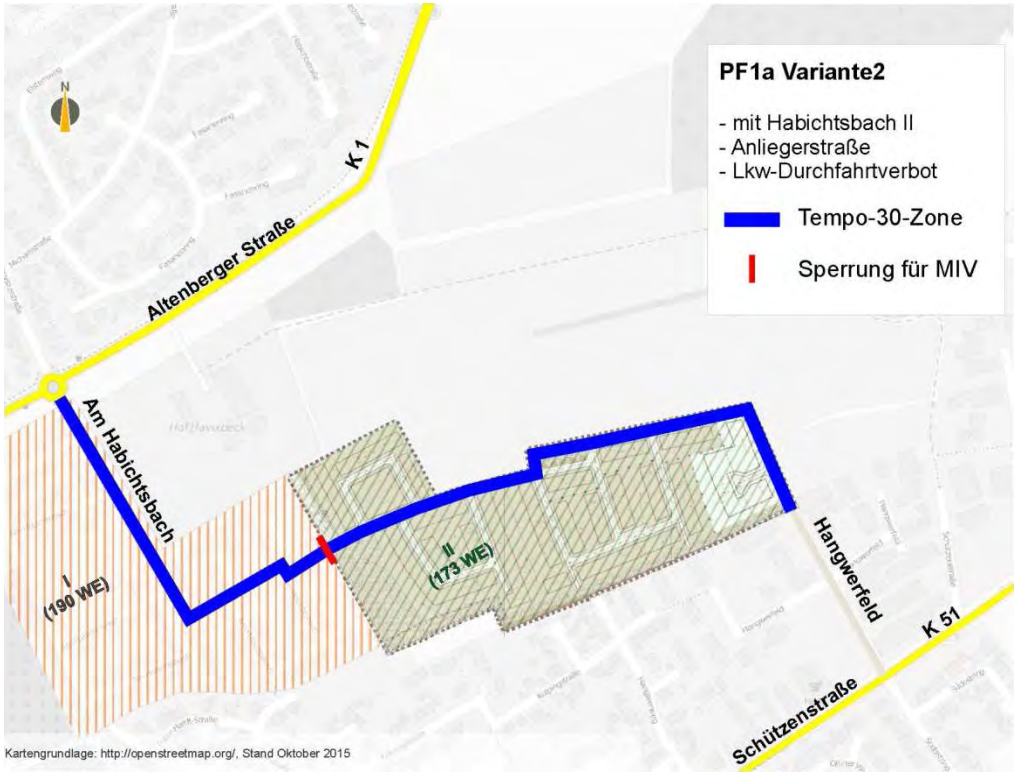


Abbildung 3 Skizze zu PF1a - Variante 2

Abbildung 4 Skizze zu PF1a - Variante 3

2.4 Ergebnisse Planfall 1a

Planfall 1a - Variante 1

Bei dem Straßenzug „Am Habichtsbach“ handelt es sich um eine Erschließungsstraße, die nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) als Wohnstraße klassifiziert werden kann. Sie ist als verkehrsberuhigter Bereich definiert und es besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot für den gesamten Streckenabschnitt. Nach der Straßenverkehrs-Ordnung StVO[2] gilt in diesem Straßenabschnitt die Schrittgeschwindigkeit[3] sowohl für den MIV als auch für den Radverkehr. Des Weiteren ist die Erschließungsstraße nur für Anliegerverkehr freigegeben.

Der verkehrsberuhigte Bereich wird mit dem Verkehrszeichen 325 in der Zufahrt und mit dem Zeichen 326 in der Ausfahrt beschildert. Durch das Zusatzschild „Anlieger frei“ liegt die Hauptfunktion der Straße „Am Habichtsbach“ überwiegend in der Erreichbarkeit des Wohngebietes (Ziel und Quellverkehr).

Die Berechnungsergebnisse sind im Netzbelastungsplan in Anlage 3.1 grafisch dargestellt. Die Verkehrsverlagerungen im städtischen Netz im Vergleich zum Prognose-NULLFALL sind im dazugehörigen Differenzbelastungsplan in Anlage 3.2 abgebildet.

2 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO. Schurig, R., Kirschbaum Verlag Bonn, 12. Auflage. 2006

3 Nach einem Urteil des Oberlandesgerichtes Köln ist diese mit 4-7 km/h anzusetzen.

Je nach Lage des Streckenabschnittes ist im Verlauf der geplanten Verbindungsstraße „Am Habichtsbach“ von einer Verkehrsbelastung zwischen **210** Kfz/24h (an der Grenze zur bestehenden Straße Hangwerfeld) und **1.880** Kfz/24h (am Kreisverkehr an der Altenberger Straße) auszugehen. Gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 ist im Grenzbereich zwischen den Wohngebieten Habichtsbach I und II mit **650 Kfz/24h** eine Mehrbelastung zu verzeichnen. Dies liegt an den projektbezogenen Mehrverkehr von Habichtsbach II.

Zusammenfassend können die **Auswirkungen** der Variante 1 wie folgt angenommen werden:

- Die Erschließung des Wohngebietes Habichtsbach I und II für den MIV erfolgt nördlich über die bestehende Straße „Am Habichtsbach“ und südlich über die Straße Hangwerfeld
- Infolge der Beschränkung der Durchfahrt für den Anliegerverkehr konnte im Ergebnis kein Durchgangsverkehr im Wohngebiet Habichtsbach nachgewiesen werden.
- Im Kernbereich von Havixbeck nimmt der Verkehr bis zu rd. 6 % gegenüber dem Prognose-NULLFALL zu, was im Zusatzverkehr der hinzukommenden Baugebiete seine Ursache hat.

Tabelle 3 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 1 [Kfz/24h] [4]

Streckenabschnitt			Planfall 1a – Variante 1 [Kfz/24h]	Diff. zu Prognose-Nullfall 2025	
L 550		zw. L 581 und J.-Heydt-Str.	7.860	120	+1,6 %
		westlich Münsterstr.	4.280	40	+0,9 %
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.560	150	+4,4 %
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	5.020	280	+5,9 %
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.450	250	+4,8 %
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.960	170	+4,5 %
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.450	10	+0,2 %
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.180	0	0 %
Altenberger Str.		östl. Hauptstr.	1.810	10	+0,6 %
Gennericher Weg		südl. K 1	3.570	40	+1,1 %
Blickallee		nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.710	20	+0,4 %
Hauptstraße		östl. Blickallee	2.320	0	0 %
		zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.470	-30	-0,5 %
Josef-Heydt-Straße		zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.350	20	+0,4 %
Münsterstraße		zw. K 51 u. Beekenkamp	8.120	40	+0,5 %
		zw. Pieperfeld u. L 581	5.580	40	+0,7 %

Planfall 1a - Variante 2

Die Berechnungsergebnisse für die Variante 2 sind im Netzbelastungsplan in Anlage 4.1 grafisch dargestellt. In Tabelle 4 sind die Verkehrsbelastungen in Kfz/24h mit den dazugehörigen Verkehrszu- bzw. Abnahmen im Vergleich zum Prognose-NULLFALL zusammengestellt.

[4] Unstimmigkeiten bezüglich der Belastungs- und Differenzangaben sind auf Rundungen zurückzuführen

Variante 2 sieht eine Tempo-30-Zone entlang der Haupterschließungsstraße vor. Eine Unterbrechung der Haupterschließungsstraße für den MIV an der Nahtstelle zwischen Habichtsbach I und Habichtsbach II hat das Ziel den Durchgangsverkehr nachhaltig zu unterbinden. Die Unterbrechung der Haupterschließungsstraße sollte jedoch für Fuß- und Radverkehr durchlässig sein.

Im Vergleich zur Variante 1 reduziert sich der Tagesverkehr an der Zufahrt zu Habichtsbach I von **1.880** auf **1.230** Fahrzeuge. Im Gegenteil erhöht sich der Tagesverkehr in der Straße Hangwerfeld (östlich Habichtsbach II) von **210 auf 870** Fahrzeuge.

Zusammenfassend können die **Auswirkungen** der Variante 2 wie folgt angenommen werden:

- Die Erschließung des Wohngebietes Habichtsbach I für den MIV erfolgt wie heute ausschließlich nördlich über die bestehende Straße „Am Habichtsbach“, deren Anbindung an die übergeordnete Straße Altenberger Straße (K1) erfolgt.
- Die Erschließung des Wohngebietes Habichtsbach II für den MIV erfolgt ausschließlich südlich über die Straße Hangwerfeld an die Schützenstraße (K51).
- Infolge der Sperrung zwischen Habichtsbach I und Habichtsbach II gibt es keinen Durchgangsverkehr im Wohngebiet Habichtsbach.
- Im Kernbereich von Havixbeck nimmt der Verkehr bis zu rd. **5 %** gegenüber dem Prognose-NULLFALL zu, was im Zusatzverkehr der hinzukommenden Baugebiete seine Ursache hat.

Tabelle 4 Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 2 [Kfz/24h] [5]

Streckenabschnitt			Planfall 1a – Variante 2 [Kfz/24h]	Diff. zu Prog.-Nullfall 2025	
L 550		zw. L 581 und J.-Heydt-Str.	7.850	110	+1,4 %
		westlich Münsterstr.	4.280	10	+0,2 %
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.390	10	+0,3 %
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.740	30	+0,6 %
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.250	80	+1,5 %
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.790	30	+0,8 %
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.640	200	+4,5 %
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.560	330	+4,0 %
Altenberger Str.		östl. Hauptstr.	1.870	70	+3,9 %
Gennericher Weg		südl. K 1	3.590	70	+2,0 %
Blickallee		nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.870	190	+3,3 %
Hauptstraße		östl. Blickallee	2.390	80	+3,5 %
		zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.590	120	+1,8 %
Josef-Heydt-Straße		zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.530	170	+3,2 %
Münsterstraße		zw. K 51 u. Beekenkamp	8.110	80	+1,0 %
		zw. Pieperfeld u. L 581	5.590	80	+1,4 %

[5] Unstimmigkeiten bezüglich der Belastungs- und Differenzangaben sind auf Rundungen zurückzuführen

Planfall 1a - Variante 3

Die Berechnungsergebnisse für die Variante 3 sind im Netzbelastungsplan in Anlage 5.1 grafisch dargestellt. In Tabelle 5 sind die Verkehrsbelastungen in Kfz/24h mit den dazugehörigen Verkehrszu- bzw. Abnahmen im Vergleich zum Prognose-NULLFALL zusammengestellt.

Variante 3 beinhaltet die gleichen Merkmale wie Variante 2, jedoch erfolgt die Unterbrechung der Erschließungsstraße am Übergang zwischen den geplanten Wohngebieten Habichtsbach II und dem Mischgebiet (vgl. Abbildung 4).

Im Gegensatz zur Variante 2 erfolgt die Erschließung für die „reine“ Wohnnutzung ausschließlich über die Straße „Am Habichtsbach“ an die K1 / Altenberger Straße. Die Quell- und Zielverkehre aus dem Mischgebiet werden über die Verlängerung der Straße Hangwerfeld zur K51/Schützenstraße geführt.

Durch die Trennung zwischen dem Verkehr aus der „reinen“ Wohnnutzung mit dem Verkehr aus dem Mischgebiet, erhöht sich der Tagesverkehr an der Straße „Am Habichtsbach“ auf rd. **2.100** Fahrzeuge.

Tabelle 5: Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 3 [Kfz/24h] [6]

Streckenabschnitt			Planfall 1a – Variante 3 [Kfz/24h]	Diff. zu Prog.-Nullfall 2025	
L 550		zw. L 581 und J.-Heydt-Str.	7.920	190	+2,5 %
		westlich Münsterstr.	4.320	70	+1,6 %
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.570	170	+5,0 %
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	5.200	470	+9,9 %
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.620	420	+8,1 %
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.990	210	+5,6 %
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.450	10	+0,2 %
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.200	20	+0,2 %
Altenberger Str.		östl. Hauptstr.	1.820	20	+1,1 %
Gennericher Weg		südl. K 1	3.710	170	+4,8 %
Blickallee		nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.850	160	+2,8 %
Hauptstraße		östl. Blickallee	2.320	10	+0,4 %
		zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.600	100	+1,5 %
Josef-Heydt-Straße		zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.360	50	+0,9 %
Münsterstraße		zw. K 51 u. Beekenkamp	8.160	90	+1,1 %
		zw. Pieperfeld u. L 581	5.540	10	+0,2 %

Die **Auswirkungen** der Variante 3 können wie folgt zusammengefasst werden:

> Die Anbindung der „reinen“ Wohnnutzungen an das übergeordnete Straßennetz (K1/Altenberger Straße) erfolgt ausschließlich über die bestehende Straße „Am Habichtsbach“. An dieser Stelle weist sie eine Verkehrsbelastung von rd. **2.100** Kfz/24h auf.

[6] Unstimmigkeiten bezüglich der Belastungs- und Differenzangaben sind auf Rundungen zurückzuführen

- Die Erschließung des Mischgebietes erfolgt ausschließlich über die Verlängerung der Straße Hangwerfeld. Der Tagesverkehr an dieser Stelle ist mit rd. **740** Fahrzeugen zu erwarten.
- Infolge der Sperrung am Übergang zwischen den geplanten Wohngebieten Habichtsbach II und dem Mischgebiet gibt es keinen Durchgangsverkehr im Wohngebiet Habichtsbach.
- Im Kernbereich von Havixbeck nimmt der Verkehr um bis zu rd.**10 %** gegenüber dem Prognose-NULLFALL zu, was im Zusatzverkehr der hinzukommenden Baugebiete seine Ursache hat.

3 Fazit

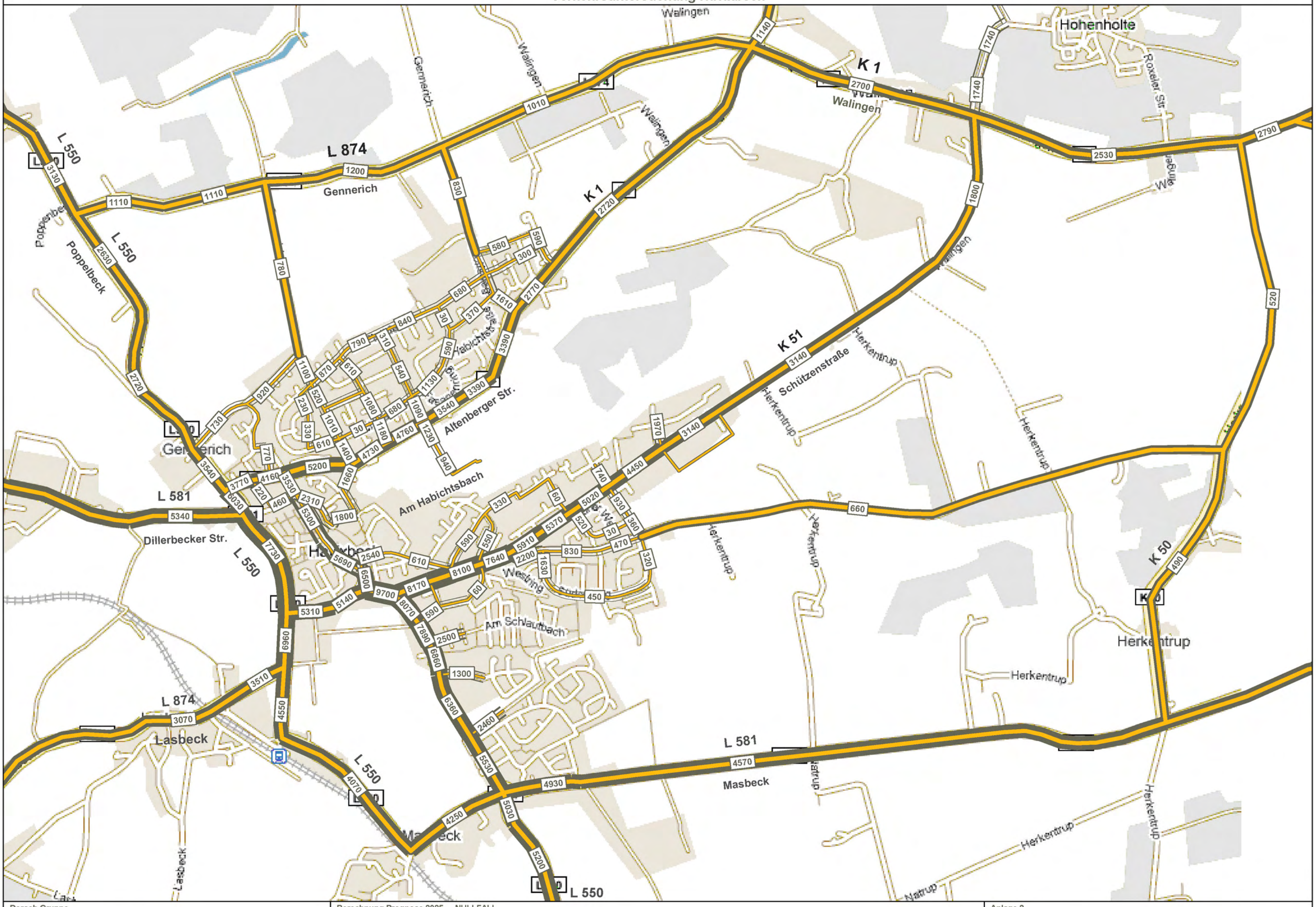
In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung sollten im Zusammenhang mit der Erweiterung des Wohnparks Habichtsbach sowie der Herausnahme der Osttangente die Auswirkungen auf das gesamte Straßennetz in Havixbeck untersucht werden. Es wurden drei Planungsvarianten untersucht.

In der **PF1a – Variante 1** ist die Haupterschließungsstraße im Wohngebiet Habichtsbach durchgehend als Tempo-30-Zone (im Verkehrsmodell als Verkehrsberuhigter Bereich, vgl. Kapitel 2.3) sowie mit einem Zusatzschild „Anlieger frei“ gekennzeichnet. Für den Schwerverkehr ist die Durchfahrt durch das Wohngebiet untersagt. In dieser Variante konnte aufgrund der ausgeschilderten Beschränkung auf den Anliegerverkehr keinen Durchgangsverkehr über die Haupterschließungsstraße nachgewiesen werden.

Durch eine Sperrung für den MIV auf der Haupterschließungsstraße (**Variante 2 und Variante 3**) ist die Durchfahrt nicht mehr möglich. Somit wird die Haupterschließungsstraße ausschließlich von dem durch das Wohngebiet erzeugten Quell- und Zielverkehr genutzt.

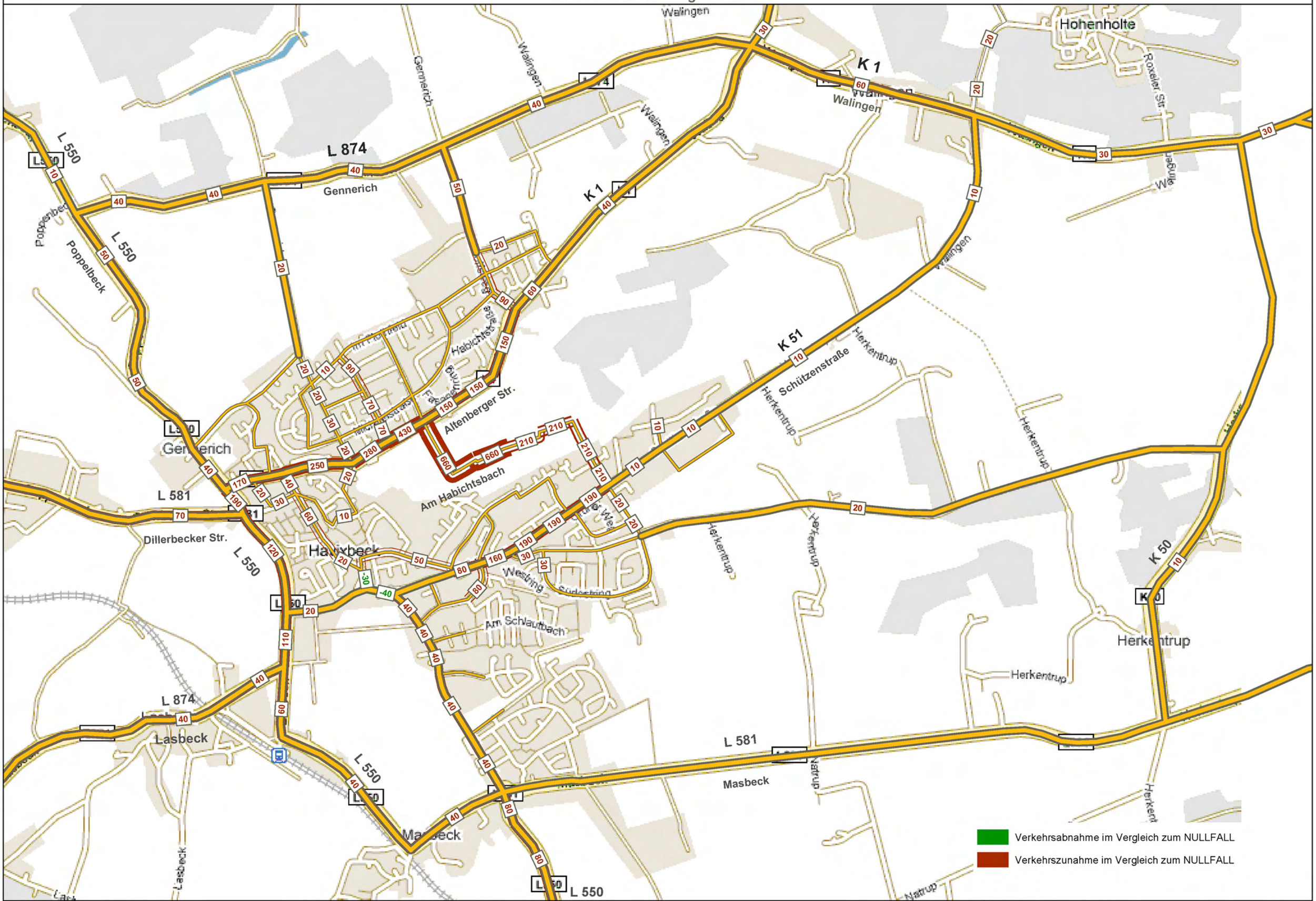
ANLAGEN

Dorsch Gruppe	Berechnung Analyse 2015	Anlage 1
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2015 [Kfz/24h]	ANALYSE 2015

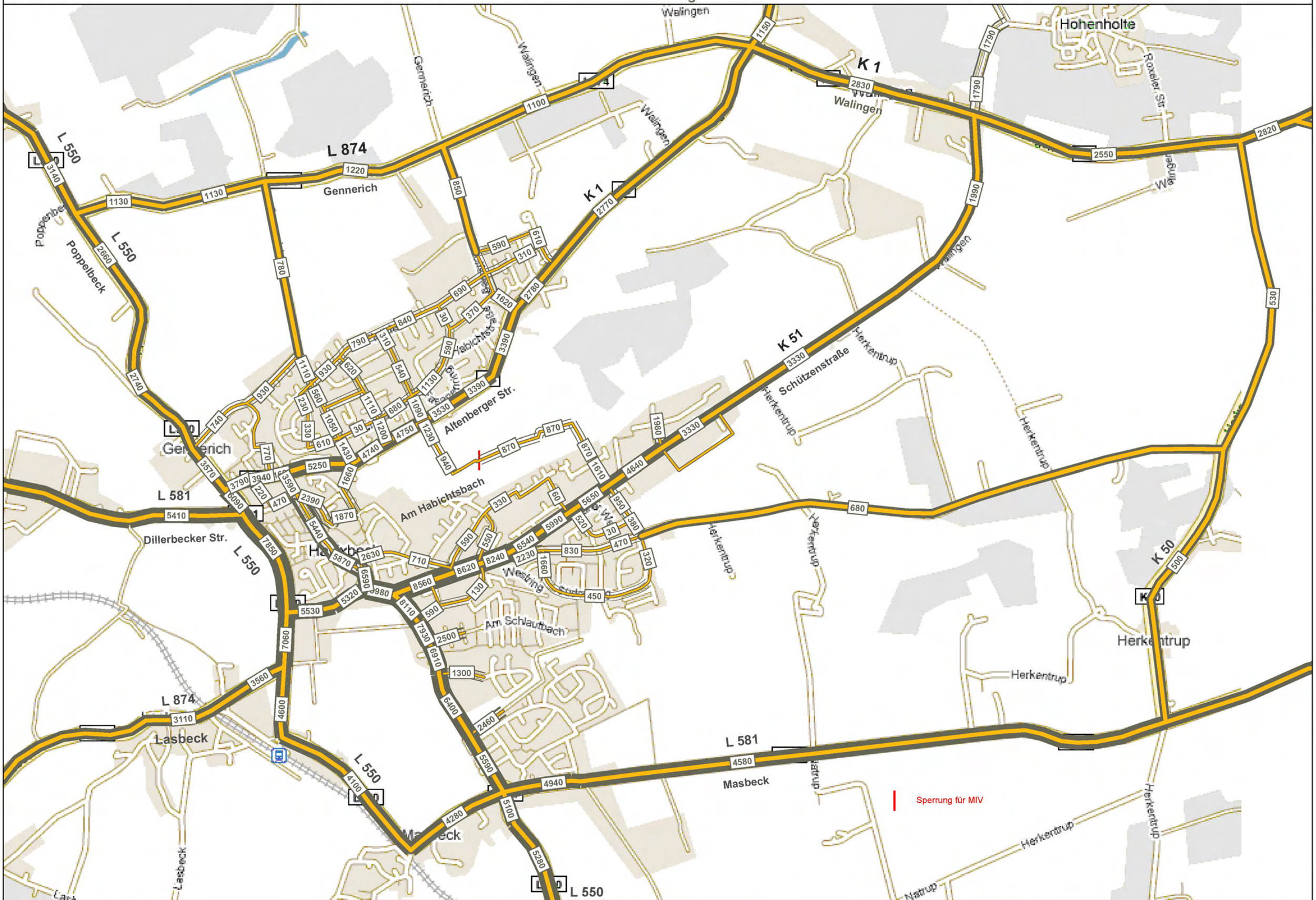


Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - NULLFALL	Anlage 2
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	NULLFALL 2025

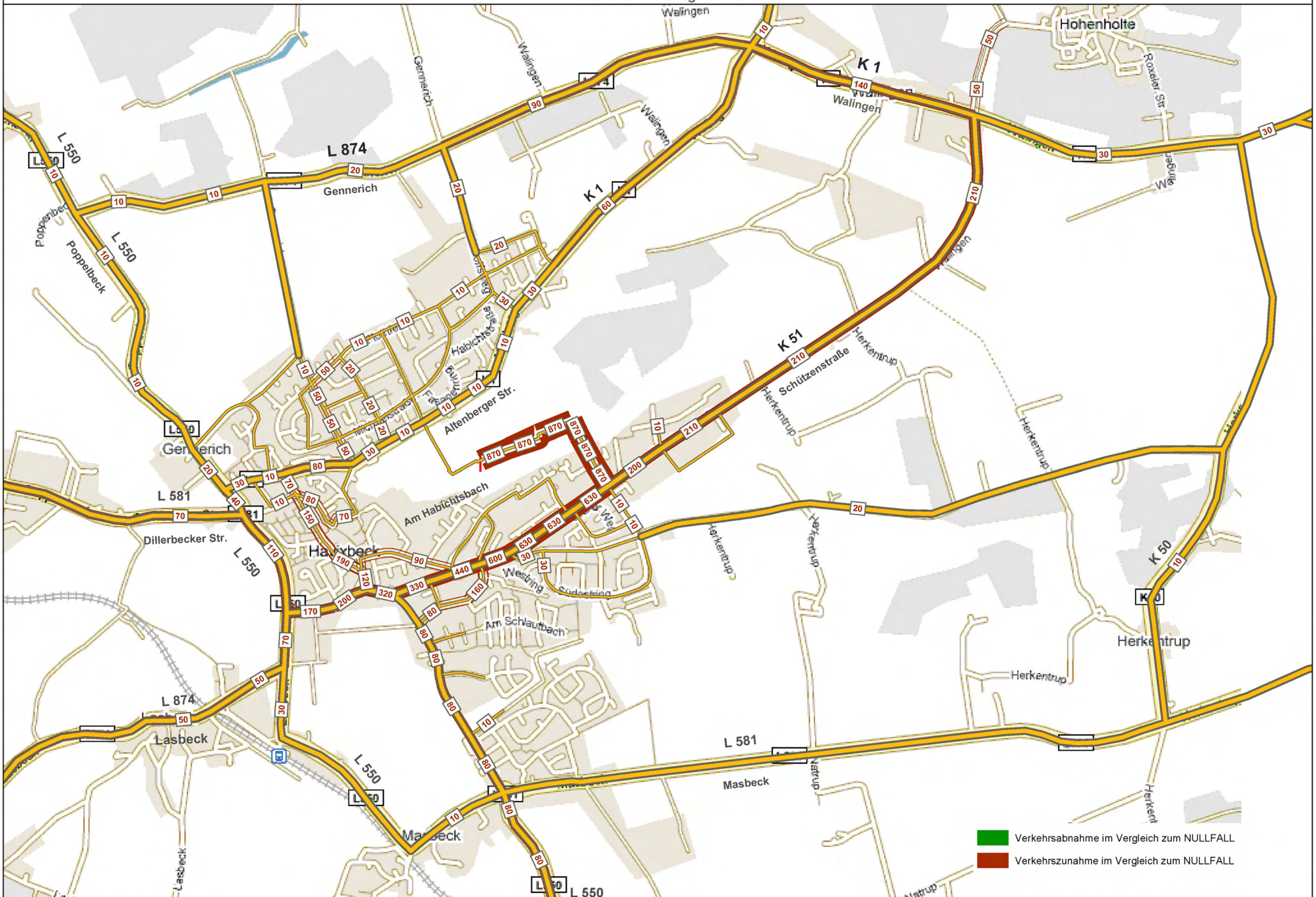
Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - PLANFALL 1a - Hauptverbindungsstraße als Spielstraße	Anlage 3.1
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	PLANFALL 1a_Variante 1



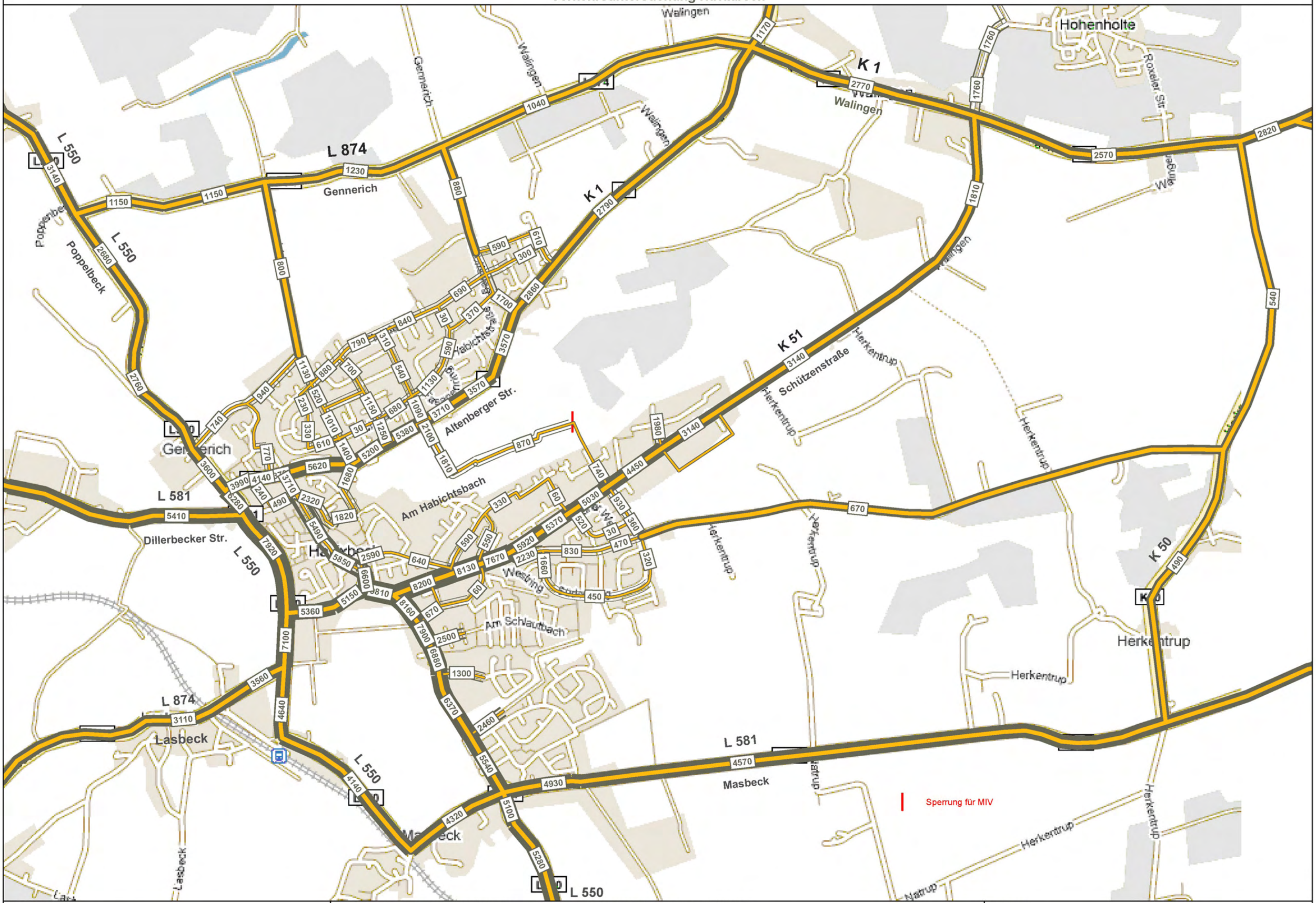
Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - Differenzbelastung PF1_Var.1 - NULLFALL	Anlage 3.2
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	Planfall 1a_Var.1 - NULLFALL



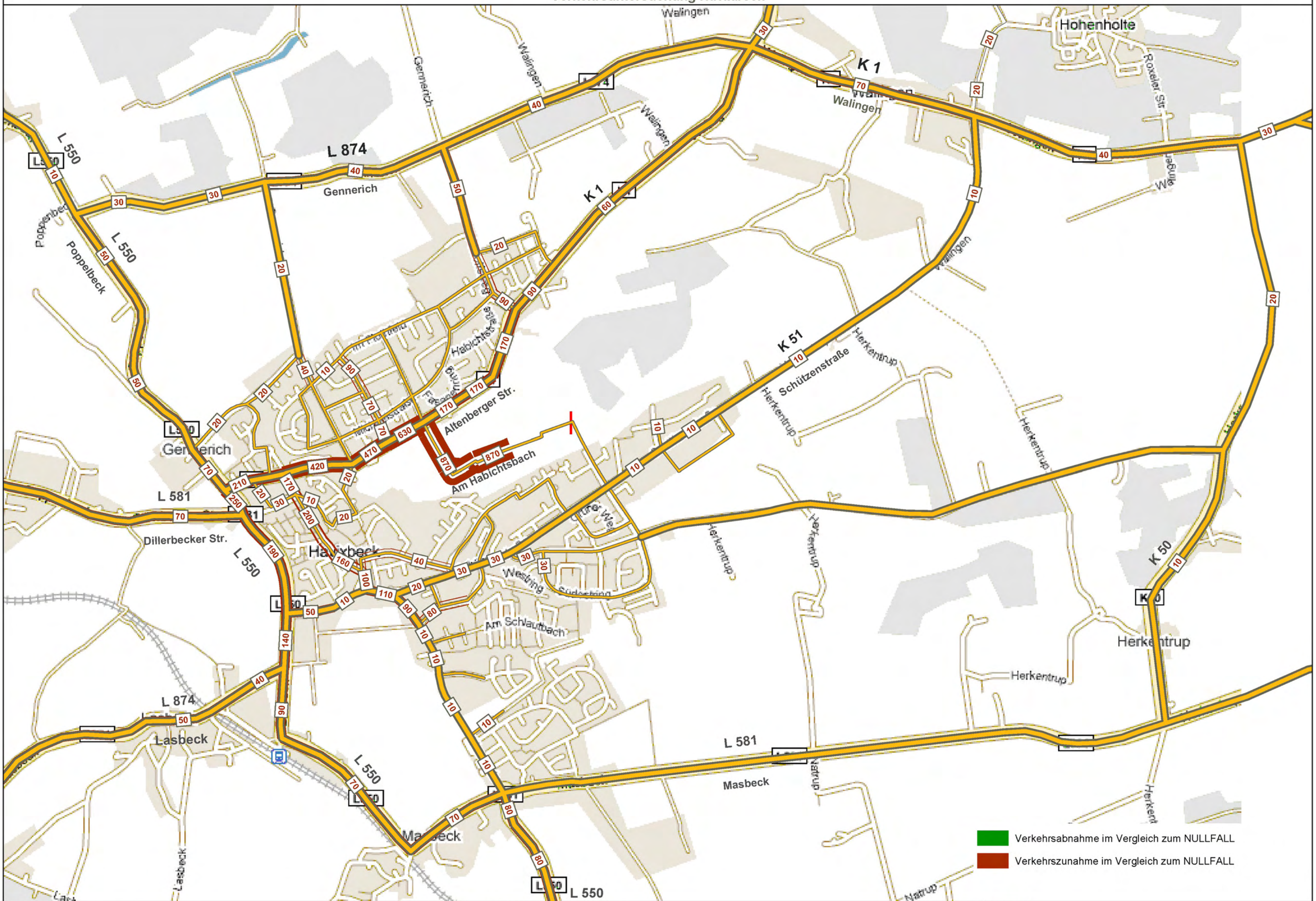
Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - PLANFALL 1a - mit Zone 30 / Sperrung für MIV westlich von Habichtsbach II	Anlage 4.1
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	PLANFALL 1a_Variante 2



Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - Differenzbelastung PF1_Var.2 - NULLFALL	Anlage 4.2
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	Planfall 1a_Var.2 - NULLFALL



Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - PLANFALL 1a - mit Zone 30 / Sperrung für MIV östlich von Habichtsbach II	Anlage 5.1
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	PLANFALL 1a_Variante 3



Dorsch Gruppe	Berechnung Prognose 2025 - Differenzbelastung PF1_Var.3 - NULLFALL	Anlage 5.2
Dorsch International Consultants GmbH	Darstellung der Berechnungsergebnisse - Gesamtverkehr DTVw 2025 [Kfz/24h]	Planfall 1a_Var.3 - NULLFALL