



Gemeinde Havixbeck



Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck

Ergänzende Untersuchung

Berechnung des Planfalls 1a

Oktober 2015

Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck

Berechnung des Planfalls 1a

Stand 26. Oktober 2015

Version 2.0



**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	3
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]	9
Tabelle 5:	Belastungen an ausgewählten Querschnitten für den PF1a-Variante 3 [Kfz/24h]	10

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 wurde *DORSCH* für eine weitere Variantenuntersuchung beauftragt. In dieser 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 Haupteerschließungsstraße eines allgemeinen Wohngebietes und wird als Tempo-30-Zone deklariert.

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.	7.900
	westlich Münsterstr.	4.400
K1	Altenberger Str. zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.500
	zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.850
	Schultenkamp zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.400
	An der Feuerwache zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.900
K 51	zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	4.600
	zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.450
Altenberger Str.	östl. Hauptstr.	1.850
Gennericher Weg	südl. K 1	3.650
Blickallee	nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.900
Hauptstraße	östl. Blickallee	2.400
	zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.750
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.600
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp	8.400
	zw. Pieperfeld u. L 581	5.750

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.

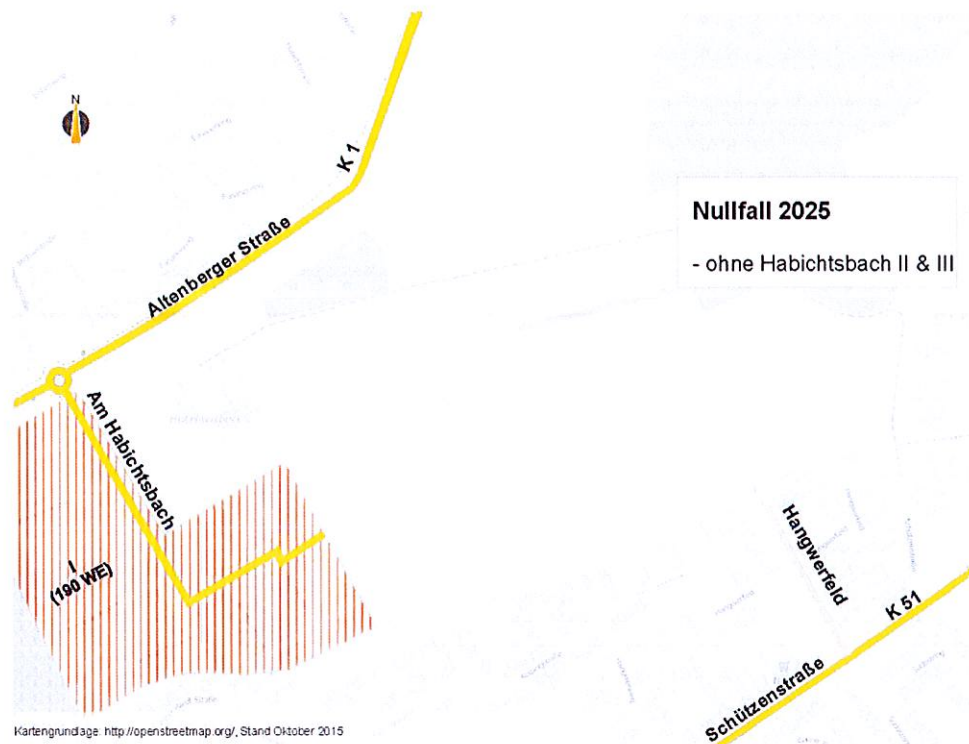


Abbildung 1: Skizze zu Prognose-NULLFALL

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.		7.900
	westlich Münsterstr.		4.350
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.400
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.750
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.250
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.800
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	5.550
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.950
Altenberger Str.	östl. Hauptstr.		1.850
Gennericher Weg	südl. K 1		3.600
Blickallee	nördl. Zufahrt Schmitz Kamp		5.900
Hauptstraße	östl. Blickallee		2.350
	zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.		6.600
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp		5.650
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp		8.350
	zw. Pieperfeld u. L 581		5.800

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 geplanten Wohn- und Gewerbegebieten berücksichtigt:

- > Wohngebiet Habichtsbach II: Neubau von 173 WE
- > Wohngebiet Habichtsbach III: Neubau von 80 WE
- > Gewerbegebiet südlich der Schützenstraße mit 5,6 ha

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

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

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

- > **Variante 1** ist die Basisvariante und beinhaltet die Netzmerkmale des Planfalls 1a. Eine Skizze des *PF1a – Variante 1* ist in Abbildung 2 dargestellt.
- > **Variante 2:** Wie Variante 1, jedoch mit 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 1, 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.

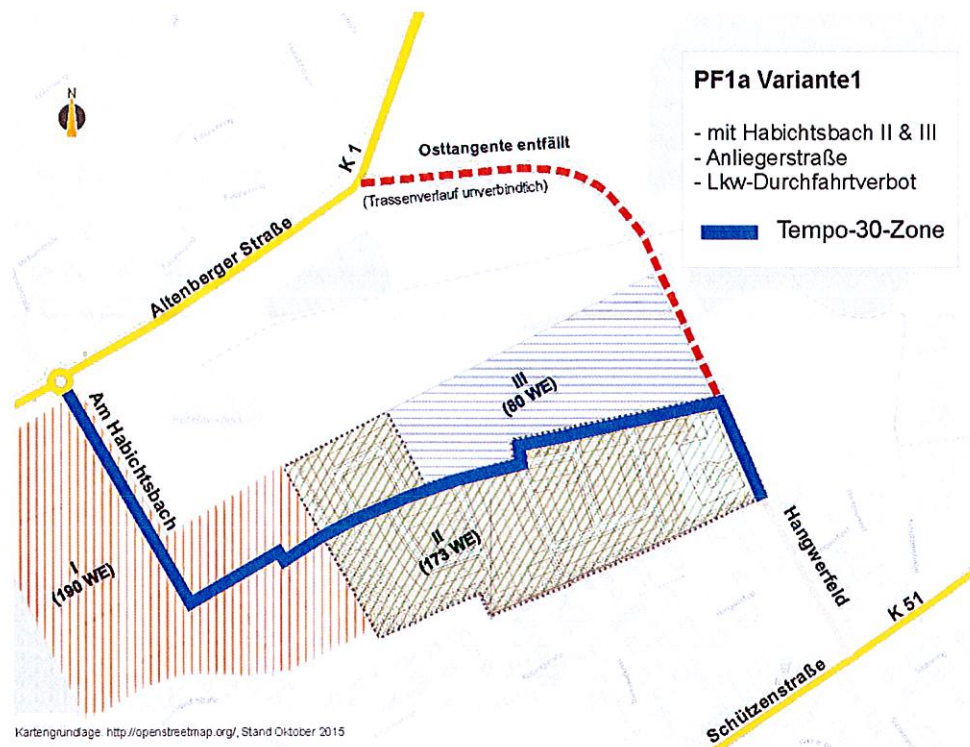


Abbildung 2 Skizze zu PF1a - Variante 1

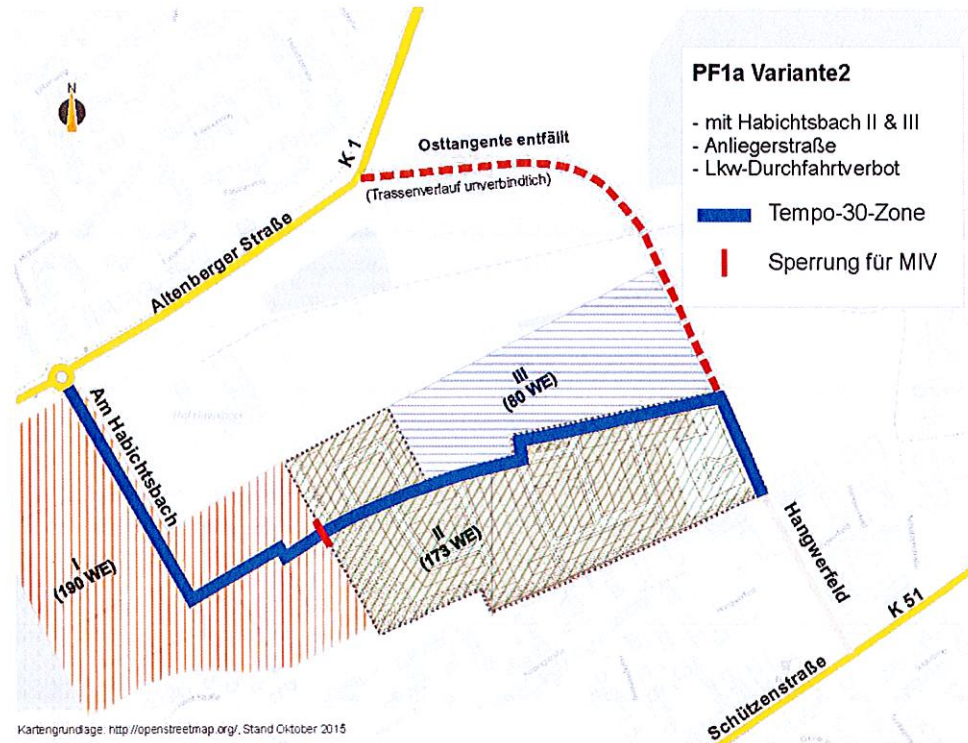


Abbildung 3 Skizze zu PF1a - Variante 2

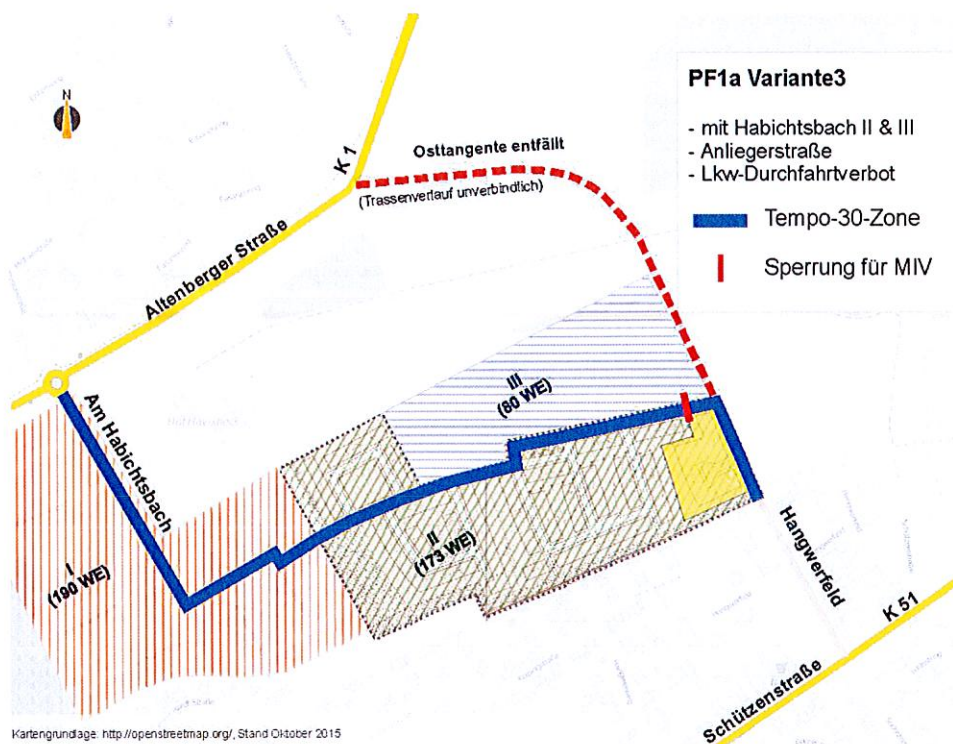


Abbildung 4 Skizze zu PF1a - Variante 3

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 liegt in einer Tempo-30-Zone und es besteht ein Lkw-Durchfahrtsverbot für den gesamten Streckenabschnitt. Des Weiteren ist sie nur für Anliegerverkehr freigegeben.

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.

Wie im VEP 2010 beschrieben, würde die Osttangente auf Grund ihrer Lage nur Verkehr aus Havixbeck aufnehmen. Die Quell- bzw. Zielstandorte der Osttangente verkehre befinden sich überwiegend nördlich der Altenberger Straße bzw. in den Wohngebieten südlich der Schützenstraße.

Durch die alternative Verkehrsführung über die neue Haupteerschließungsstraße „Am Habichtsbach/ Hangwerfeld“ werden die zuvor beschriebenen Verkehre auf diese Straßenverbindung verlagert.

Je nach Lage des Streckenabschnittes ist im Verlauf der Verbindungsstraße von Verkehrsbelastungen zwischen 1.550 und 2.350 Kfz/24h auszugehen. Gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 ist im Grenzbereich zwischen den Wohngebieten Habichtsbach I und II/III mit 1.800 Kfz/24h eine Mehrbelastung von rd. 90% zu verzeichnen. Dies liegt an den projektbezogenen Mehrverkehr von Habichtsbach II und III.

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

Streckenabschnitt		Planfall 1a – Variante 1		
		[Kfz/24h]	Diff. zu Prognose-Nullfall 2025	
L 550	zw. L 581 und J.-Heydt-Str. westlich Münsterstr.	7.800	-100	-1,3 %
		4.300	-50	-1,1 %
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.650	+240 7,1 %
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.900	+170 3,6 %
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.000	-280 -5,3 %
	An der Feuerwache	zw. L 550 u An der Feuerwache	3.900	+130 3,4 %
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	5.700	+120 2,2 %
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	8.550	-410 -4,6 %
Altenberger Str.	östl. Hauptstr.	1.650	-170 -9,2 %	
Gennericher Weg	südl. K 1	3.100	-480 -13,3 %	
Blickallee	nörtl. Zufahrt Schmitz Kamp	5.150	-720 -12,2 %	
Hauptstraße	östl. Blickallee	2.150	-190 -8,1 %	
	zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	5.950	-650 -9,8 %	
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.550	-130 -2,3 %	
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp	8.400	+50 0,6 %	
	zw. Pieperfeld u. L 581	6.000	+170 2,9 %	

Wie aus den Daten in Tabelle 3 zu erkennen ist, ergibt sich analog zum PF1 mit Osttangente (VEP 2010) auch durch die neue Verbindung zwischen K1/ Altenberger Str. und K51/ Schützenstraße eine **Entlastung des Kernbereichs Havixbeck**.

Wesentlich deutlicher sind die Verkehrsverlagerungen im Vergleich zum Prognose-NULLFALL in der grafischen Darstellung Anlage 3.2 zu erkennen.

Das geplante Gewerbegebiet südlich der Schützenstraße zeigt überschaubare verkehrliche Auswirkungen auf dem Wohngebiet Habichtsbach. Rd. 9% des gesamten Quell- und Zielverkehr aus dem Gewerbegebiet südlich der Schützenstraße verkehren über die neue Haupterschließungsstraße.

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.

Variante 2 beinhaltet die gleichen Merkmale wie Variante 1, jedoch bewirkt die Unterbrechung der Erschließungsstraße für den MIV an der Nahtstelle zwischen Habichtsbach I und Habichtsbach II einen deutlich höheren Verkehrswiderstand als die durchgehende Zone 30 in Variante 1.

Ziel ist es, jeglichen Durchgangsverkehr nachhaltig zu unterbinden. Die Unterbrechung der Haupteerschließungsstraße sollte jedoch für Fuß- und Radverkehr durchlässig sein. Im Vergleich zur Variante 1 reduziert sich der Tagesverkehr an der Zufahrt zu Habichtsbach I von 2.550 auf 1.250 Fahrzeuge. Analog reduziert sich ebenfalls der Tagesverkehr in der Straße Hangwerfeld (östlich Habichtsbach II) von 1.550 auf 1.250 Fahrzeuge.

Somit ist festzustellen, dass in der Variante 1 das Wohngebiet Habichtsbach durch Durchgangsverkehr³ belastet wird. Dies liegt daran, dass die neue Straßenverbindung trotz der Zone-30-Einschränkung eine vergleichbar günstigere Weg-Zeit-Alternative zwischen Altenberger Straße und Schützenstraße bietet.

Die Unterbrechung der Haupteerschließungsstraße für den MIV soll als Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs dienen. Ein Vergleich mit Variante 1 zeigt eine deutliche Verringerung des Tagesverkehrs auf der bestehenden Straße „Am Habichtsbach“ um rd. 50%. Dies stellt eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Haupteerschließungsstraße dar.

Da es keine direkte Straßenverbindung mehr zwischen Altenberger Straße und Schützenstraße besteht, verlagert sich dadurch der Verkehr in Richtung Kernbereich Havixbeck. Dies lässt sich an der Verkehrszunahme im Kernbereich Havixbecks gut erkennen (vgl. Tabelle 4).

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 der Wohngebiete Habichtsbach II und 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.

³

Als Durchgangsverkehr wurde hierbei der Verkehr bezeichnet, der das Wohngebiet Habichtsbach als Abkürzung benutzt und das Wohngebiet innerhalb von kürzester Zeit durchquert.

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

Streckenabschnitt			Planfall 1a – Variante 2		
			[Kfz/24h]	Diff. zu Prog.-Nullfall 2025	
L 550		zw. L 581 und J.-Heydt-Str. westlich Münsterstr.	8.050	+160	+2,0 %
			4.350	+10	+0,2 %
K1	Altenberger Str.	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	3.400	+10	+0,3 %
		zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	4.800	+40	+0,8 %
	Schultenkamp	zw. Altenberger Str. u. Blickallee	5.350	+100	+1,9 %
	An der Feuerwache	zw. L 550 u. An der Feuerwache	3.850	+40	+1,1 %
K 51		zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	5.850	+290	+5,2 %
		zw. Münsterstr. u. Schulstr.	9.450	+480	+5,4 %
	Altenberger Str.	östl. Hauptstr.	1.950	+100	+5,4 %
	Gennericher Weg	südl. K 1	3.650	+80	+2,2 %
	Blickallee	nörtl. Zufahrt Schmitz Kamp	6.150	+260	+4,4 %
Hauptstraße		östl. Blickallee	2.500	+110	+4,7 %
		zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.750	+140	+2,1 %
	Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.900	+250	+4,4 %
Münsterstraße		zw. K 51 u. Beekenkamp	8.400	+40	+ 0,5%
		zw. Pieperfeld u. L 581	5.950	+110	+1,9 %

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 III 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. 2.500 Fahrzeuge.

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. 2.500 Kfz/24h auf.
- > Die Erschließung des Mischgebietes erfolgt ausschließlich über die Verlängerung der Straße Hangwerfeld. Der Tagesverkehr an dieser Stelle ist mit rd. 750 Fahrzeugen zu erwarten.

- > Infolge der Sperrung am Übergang zwischen den geplanten Wohngebieten Habichtsbach II und III und dem Mischgebiet gibt es keinen Durchgangsverkehr im Wohngebiet Habichtsbach.
- > Im Kernbereich von Havixbeck nimmt der Verkehr um bis zu rd.15 % gegenüber dem Prognose-NULLFALL zu, was im Zusatzverkehr der hinzukommenden Baugebiete seine Ursache hat.

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

Streckenabschnitt		Planfall 1a – Variante 3		
		[Kfz/24h]	Diff. zu Prog.-Nullfall 2025	
L 550	zw. L 581 und J.-Heydt-Str. westlich Münsterstr.	8.150	+270	+3,4 %
		4.400	+80	+1,8 %
K1	Altenberger Str.	3.650	+260	+7,6 %
		5.450	+700	+14,7 %
	Schultenkamp	5.900	+620	+11,8 %
	An der Feuerwache	4.100	+320	+8,4 %
K 51	zw. Hangwerfeld u. Hohenholter Str.	5.550	+10	+0,2 %
	zw. Münsterstr. u. Schulstr.	9.000	+10	+0,1 %
Altenberger Str.	östl. Hauptstr.	1.850	+20	+1,1 %
Gennericher Weg	südl. K 1	3.850	+260	+7,2 %
Blickallee	nördl. Zufahrt Schmitz Kamp	6.100	+220	+3,7 %
Hauptstraße	östl. Blickallee	2.350	0	0 %
	zw. Schulstr. u. J.Heydt-Str.	6.800	+190	+2,9 %
Josef-Heydt-Straße	zw. L 550 u. Zufahrt Schmitz Kamp	5.700	+30	+0,5 %
Münsterstraße	zw. K 51 u. Beekenkamp	8.450	+70	+0,8 %
	zw. Pieperfeld u. L 581	5.850	+30	+0,5 %

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 Hapterschließungsstraße im Wohngebiet Habichtsbach durchgehend mit Tempo 30-Zone sowie mit einem Zusatzschild „Anlieger frei“ gekennzeichnet. Für den Schwerverkehr ist die Durchfahrt durch das Wohngebiet untersagt. In dieser Variante nimmt die Hapterschließungsstraße trotz der ausgeschilderten Beschränkung auf den Anliegerverkehr in geringem Maße Durchgangsverkehr auf.

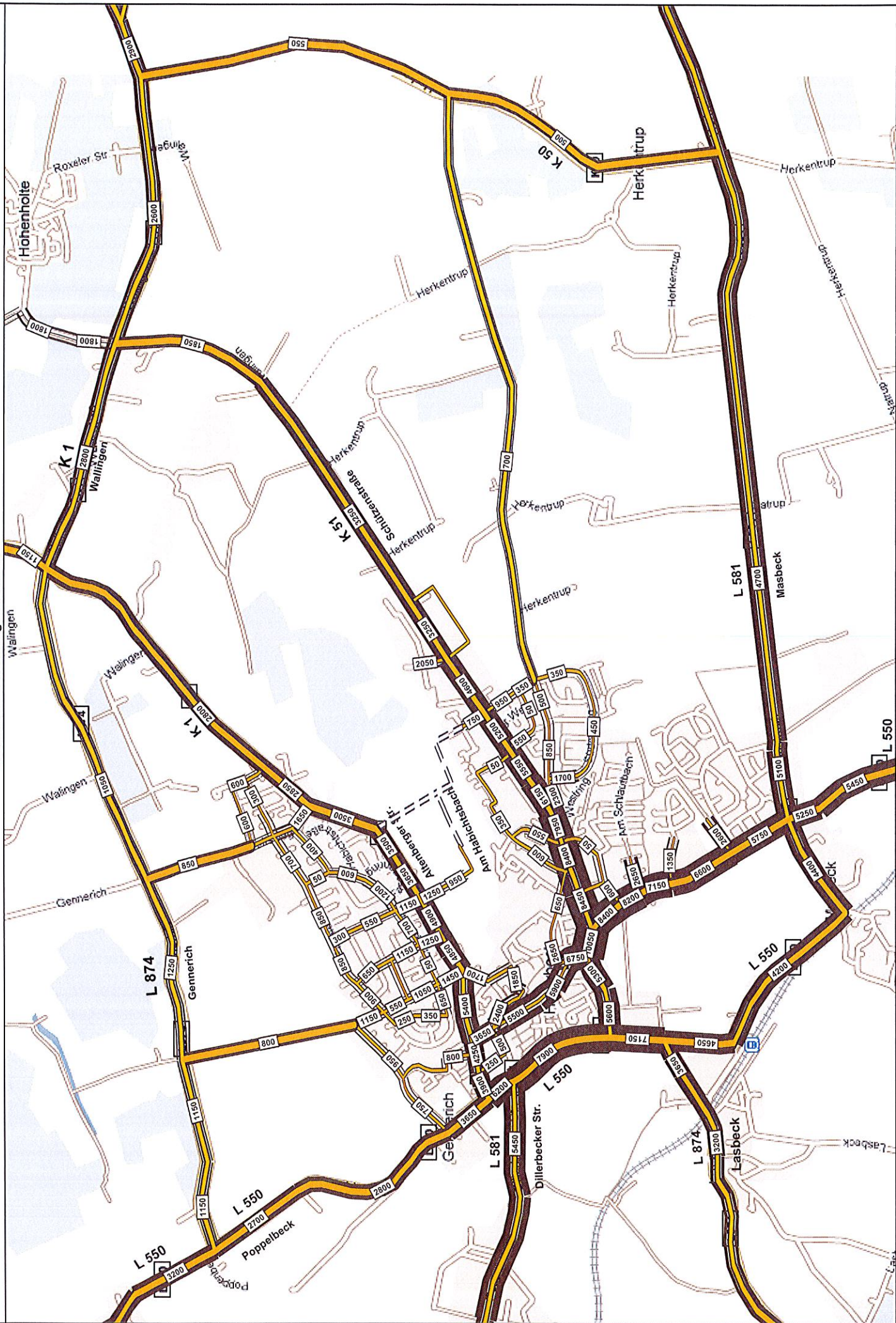
Eine vollständige **Eliminierung des Durchgangsverkehrs** im Wohngebiet Habichtsbach kann durch den **PF1a – Varianten 2 und 3** erzielt werden. Durch eine Sperrung für den MIV auf der Hapterschließungsstraße ist die Durchfahrt nicht mehr möglich. Somit wird die Hapterschließungsstraße ausschließlich von dem durch das Wohngebiet erzeugten Quell- und Zielverkehr genutzt.

Grundsätzlich ist jedoch anzumerken, dass die Akzeptanz von Anliegerstraßen nur mit ausreichender Kontrolle erreicht werden kann. Die Anliegerstraßen sollten

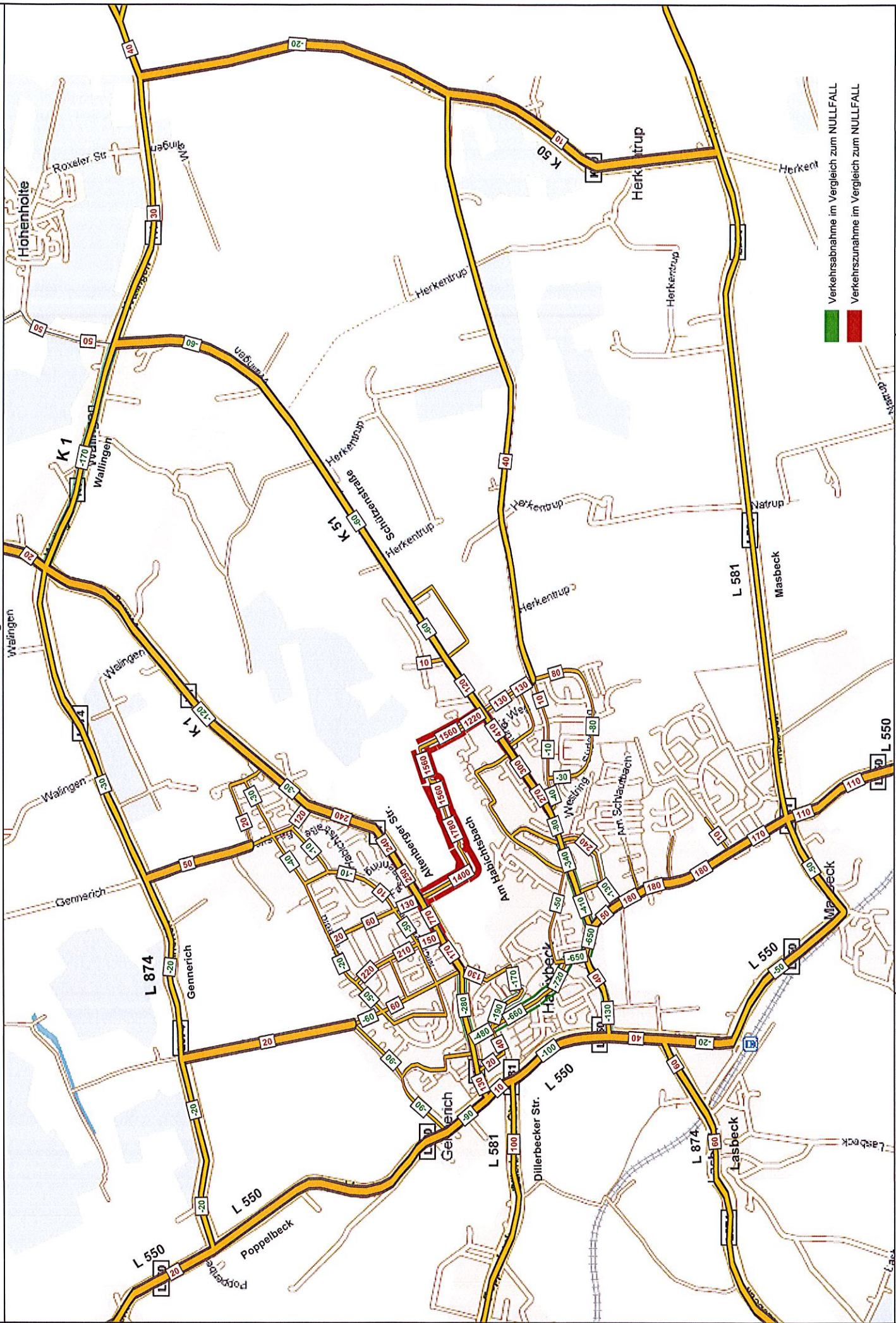
auf die erforderliche Breite begrenzt werden, um die Wirkung zu verstärken. Im Weiteren sind bauliche Maßnahmen, z.B. Vorsätze, Belagwechsel von Vorteil.

Um die Erschließungsqualität des Wohngebiets Habichtsbach beurteilen zu können, ist eine aktuelle Verkehrsdaten erforderlich.

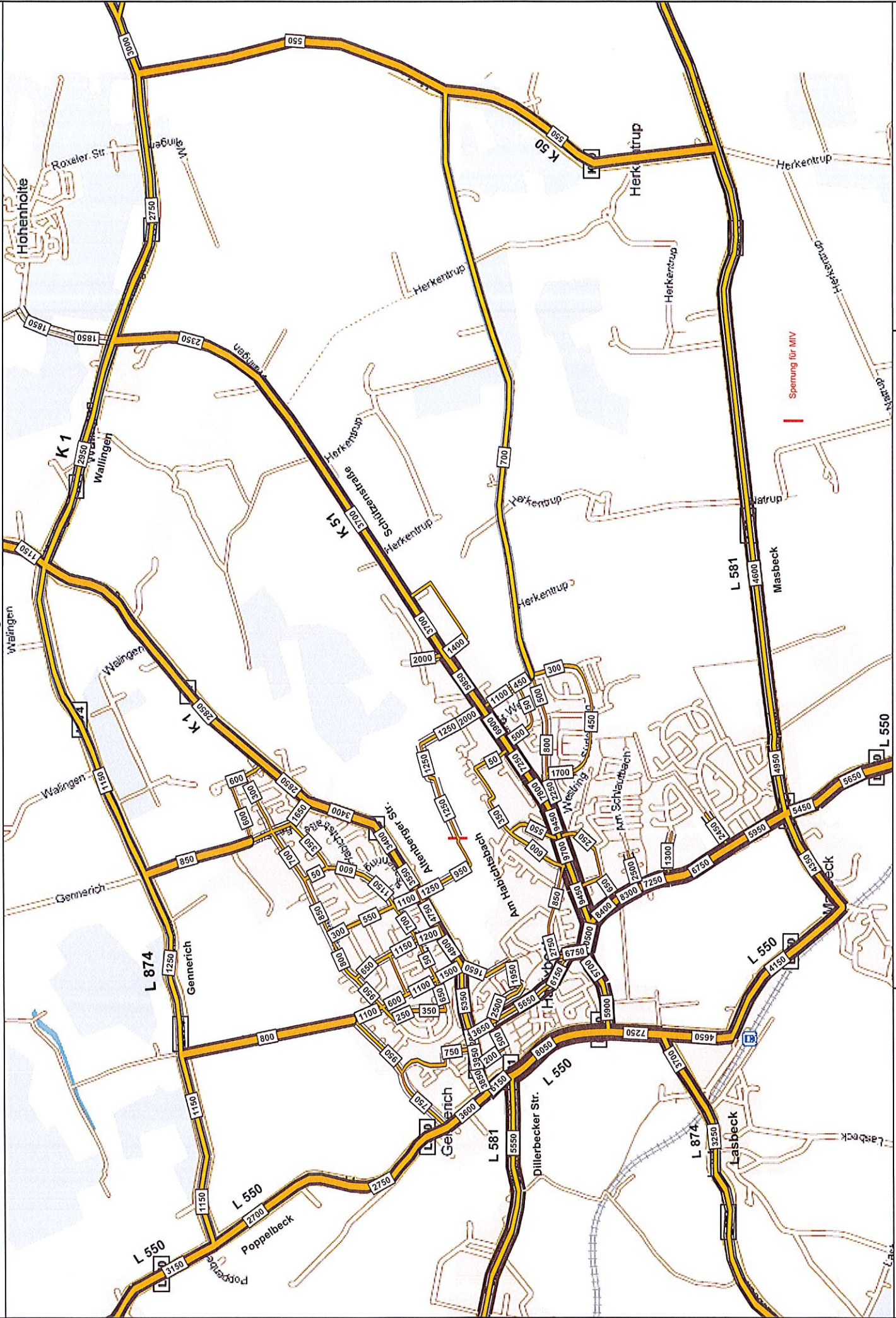
ANLAGEN ◀

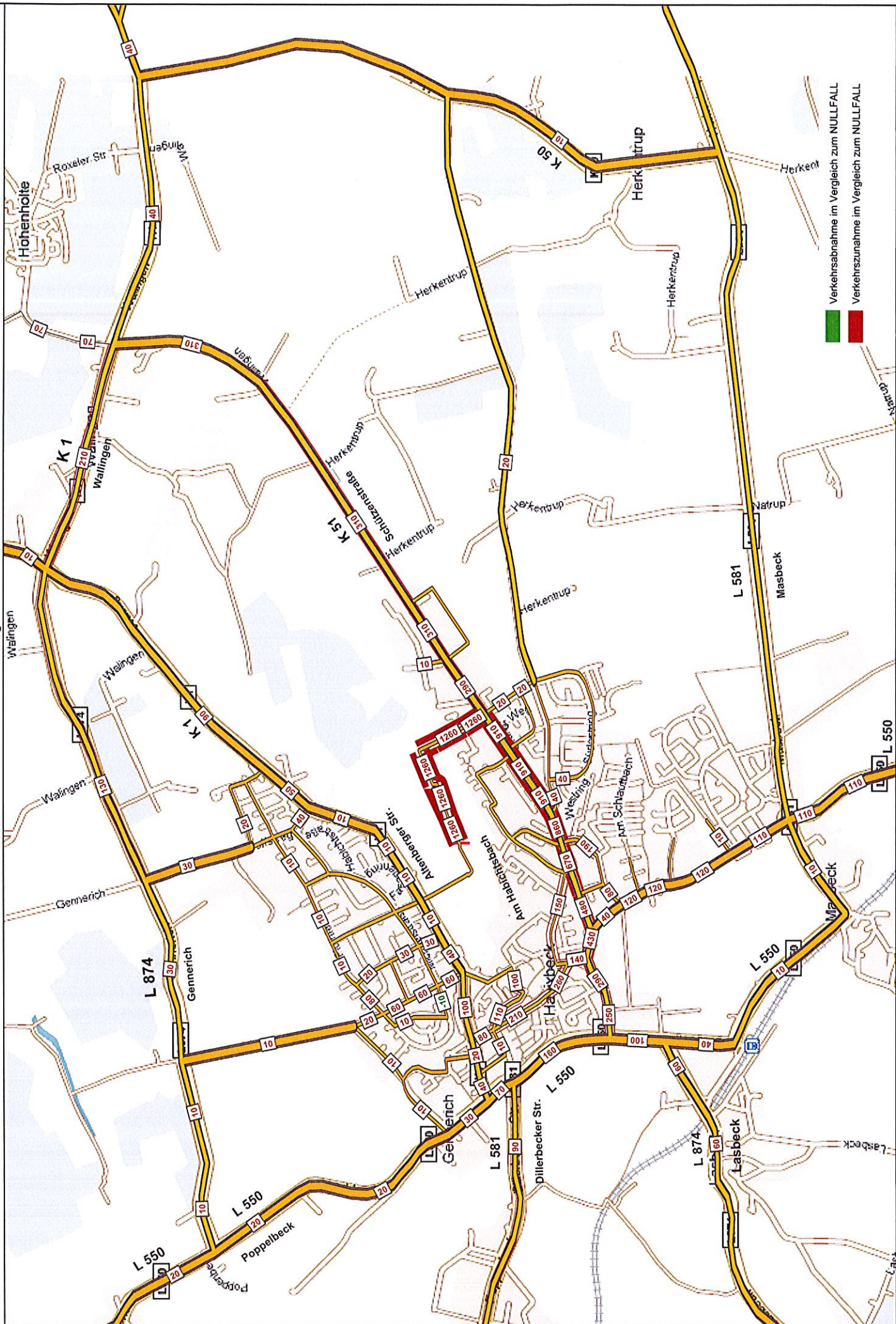


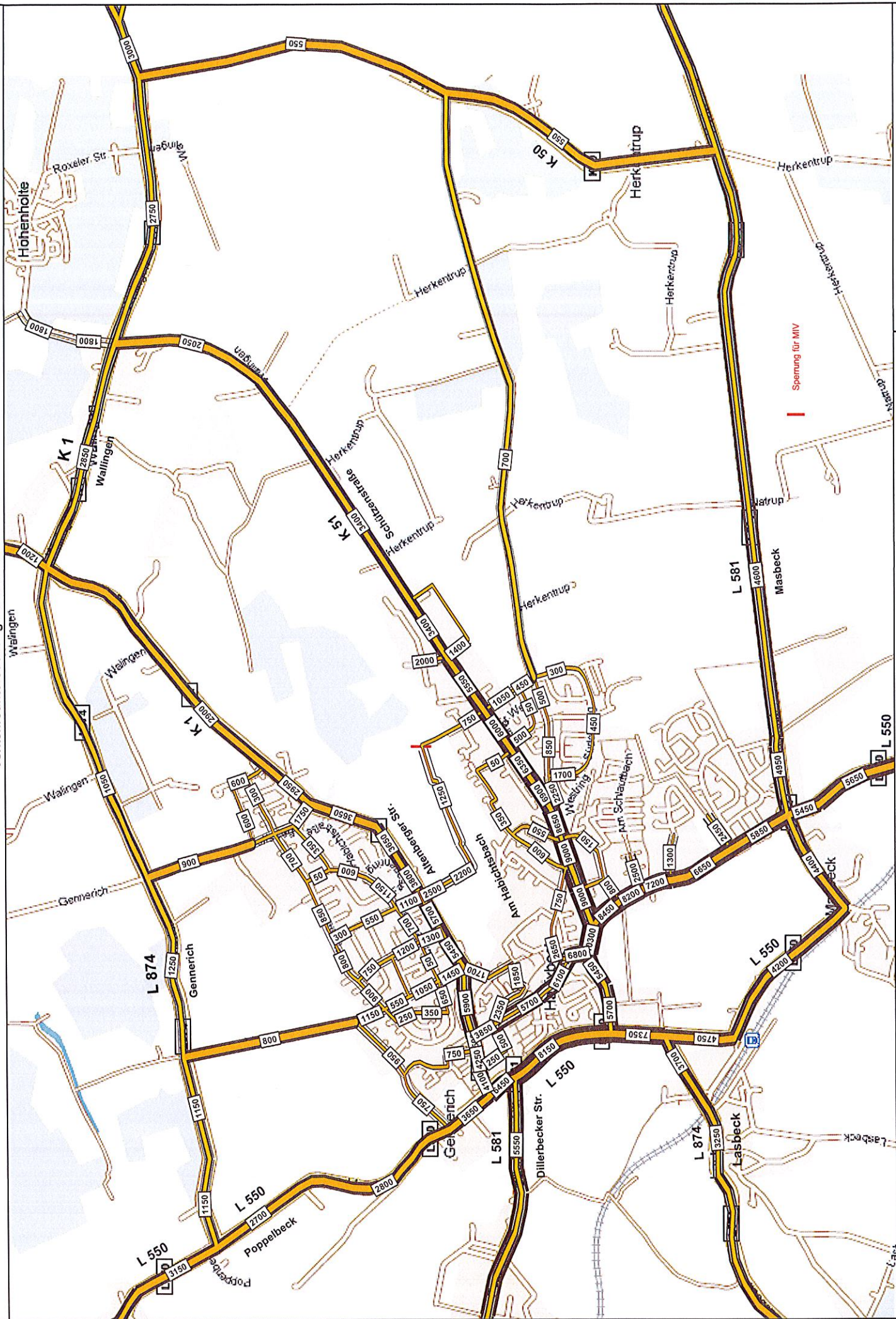




Verkehrsabnahme im Vergleich zum NULLFALL
Verkehrszunahme im Vergleich zum NULLFALL







Verkehrsuntersuchung Havixbeck

