



Gemeinde Havixbeck



Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck

Ergänzende Untersuchung

Berechnung des Planfalls 1a

April 2016

Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans Havixbeck

Berechnung des Planfalls 1a

Stand 15. 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 Haupteinfahrstraße 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. westlich Münsterstr.	7.910 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.

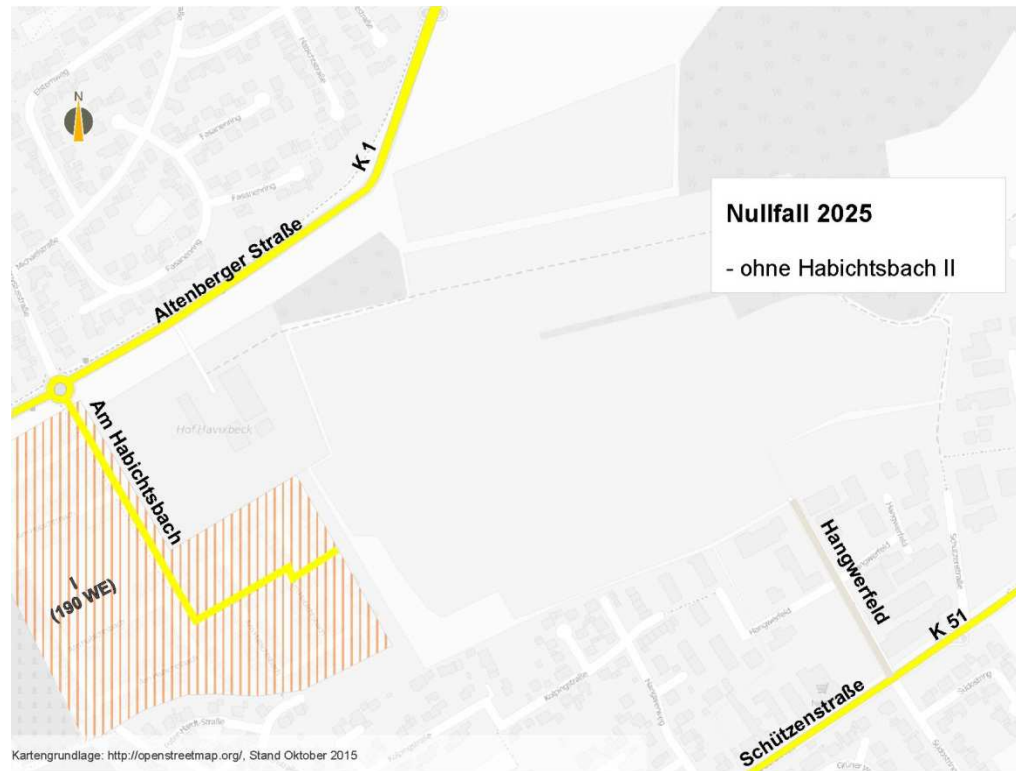


Abbildung 1: Skizze zu Prognose-NULLFALL

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.	3.390	
		zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	4.730
	Schultenkamp	5.200	
	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 Variantenbezeichnung bezeichnet (PF1a - Variante).

- > **Variante 1** beinhaltet die Netzmerkmale des Planfalls 1a. Die Haupterschließungsstraße wird als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen. 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 Allgemeinem Wohngebiet und dem Mischgebiet. Eine Skizze des *PF1a – Variante 3* ist in *Abbildung 4* dargestellt.

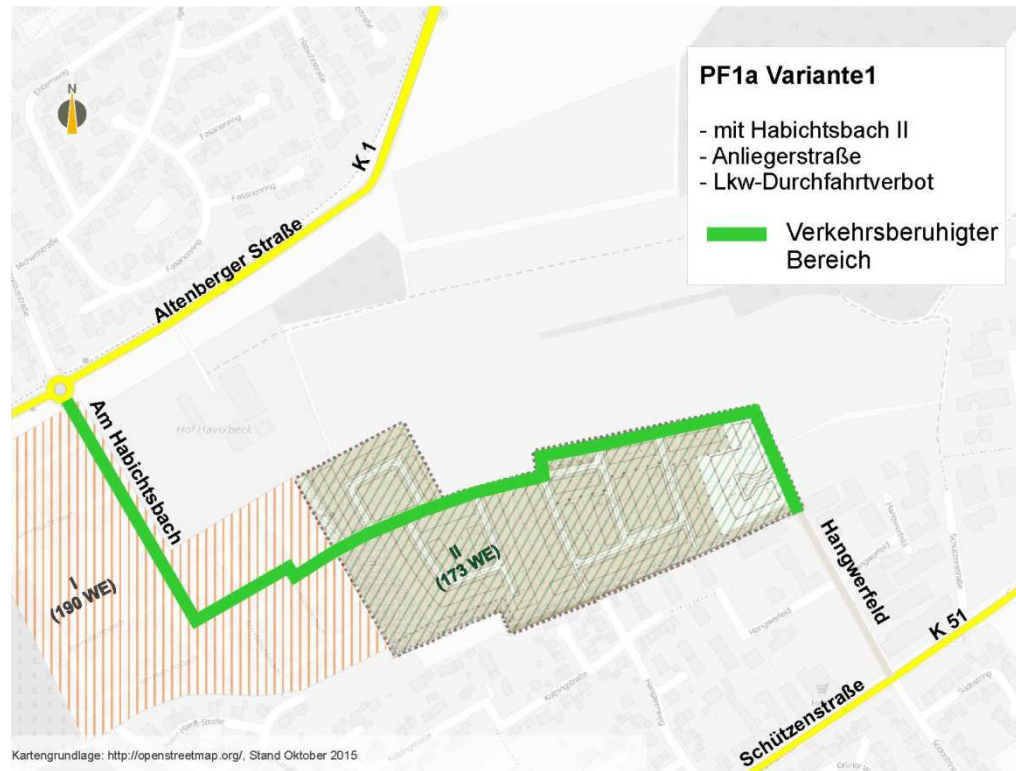


Abbildung 2 Skizze zu PF1a - Variante 1

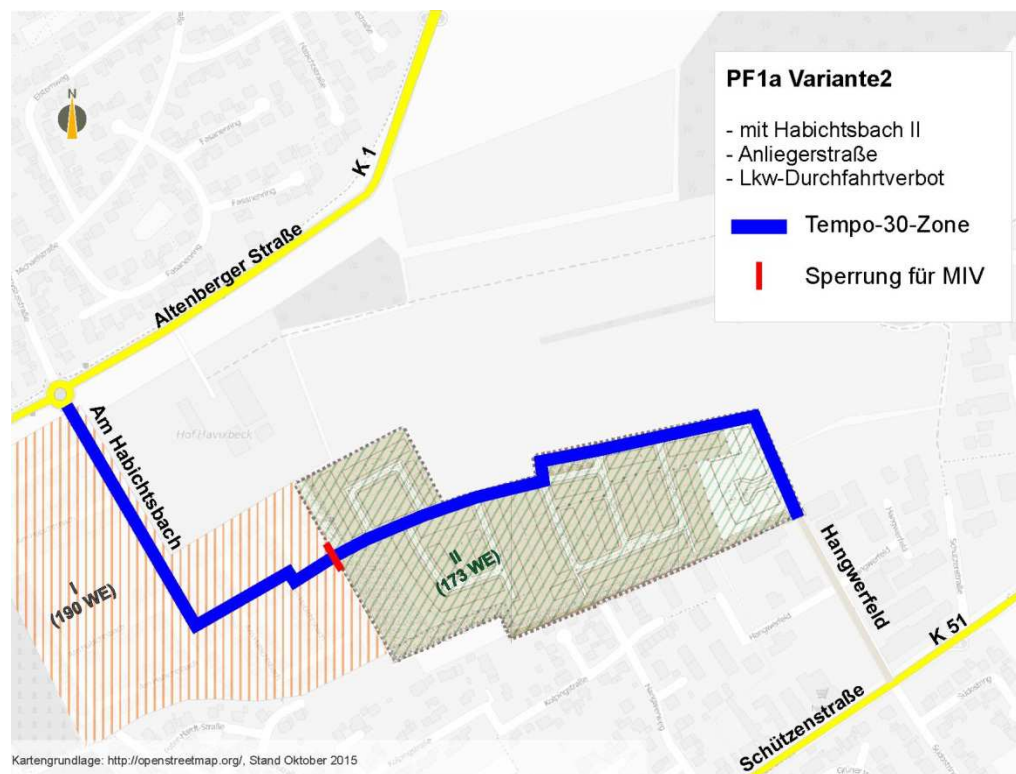


Abbildung 3 Skizze zu PF1a - Variante 2

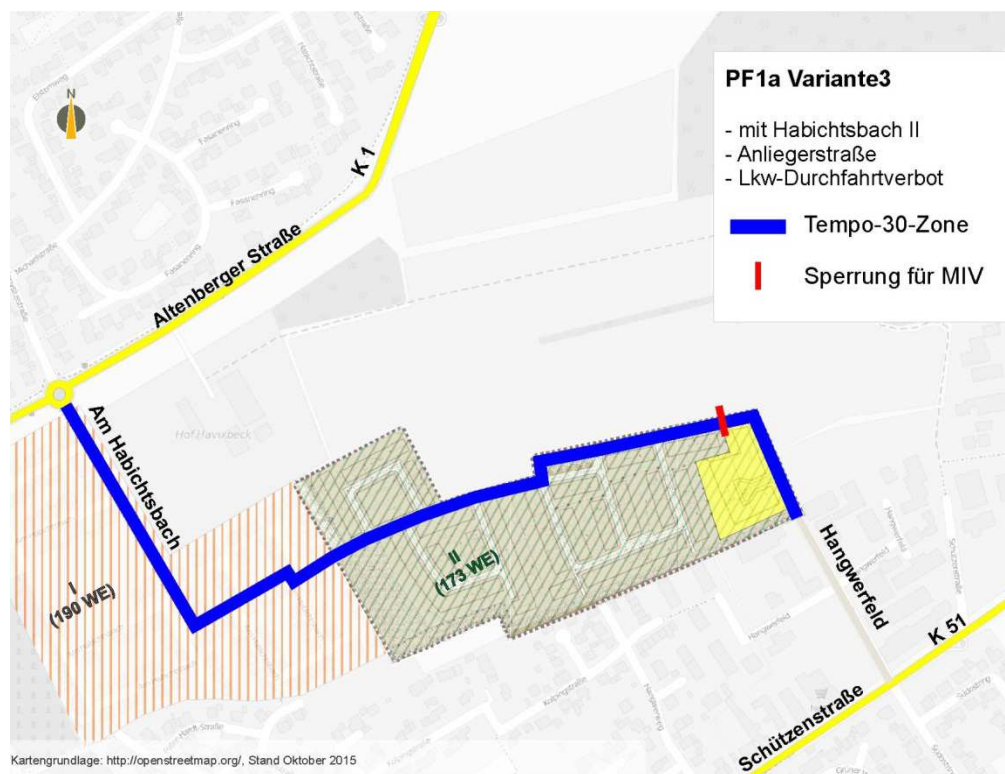


Abbildung 4 Skizze zu PF1a - Variante 3

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 StVO² gilt in diesem Straßenabschnitt die Schrittgeschwindigkeit³ 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 Verbindungsstraße von Verkehrsbelastungen zwischen **210 und 1.590 Kfz/24h** 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.

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.	7.860	120	+1,6 %
	westlich Münsterstr.	4.280	40	+0,9 %
K1	Altenberger Str.	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	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.

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

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.

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]

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.	3.390	10	+0,3 %
	zw. Dionysiusstr. u. Althoffsweg	4.740	30	+0,6 %
	zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	5.250	80	+1,5 %
	Schultenkamp	3.790	30	+0,8 %
K 51	zw. Altenberger Str. u. Blickallee			
	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 %

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.

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.
- > 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.

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.	7.920	190	+2,5 %
	westlich Münsterstr.	4.320	70	+1,6 %
K1	Altenberger Str.	3.570	170	+5,0 %
	zw. Stapeler Str. u. Ignatiusstr.	5.200	470	+9,9 %
	Schultenkamp	5.620	420	+8,1 %
	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 %

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 Haupteerschließungsstraße im Wohngebiet Habichtsbach durchgehend als verkehrsberuhigter Bereich 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 Haupteerschließungsstraße nachgewiesen werden.

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

ANLAGEN ◀

Verkehrsuntersuchung Havixbeck



Verkehrsuntersuchung Havixbeck



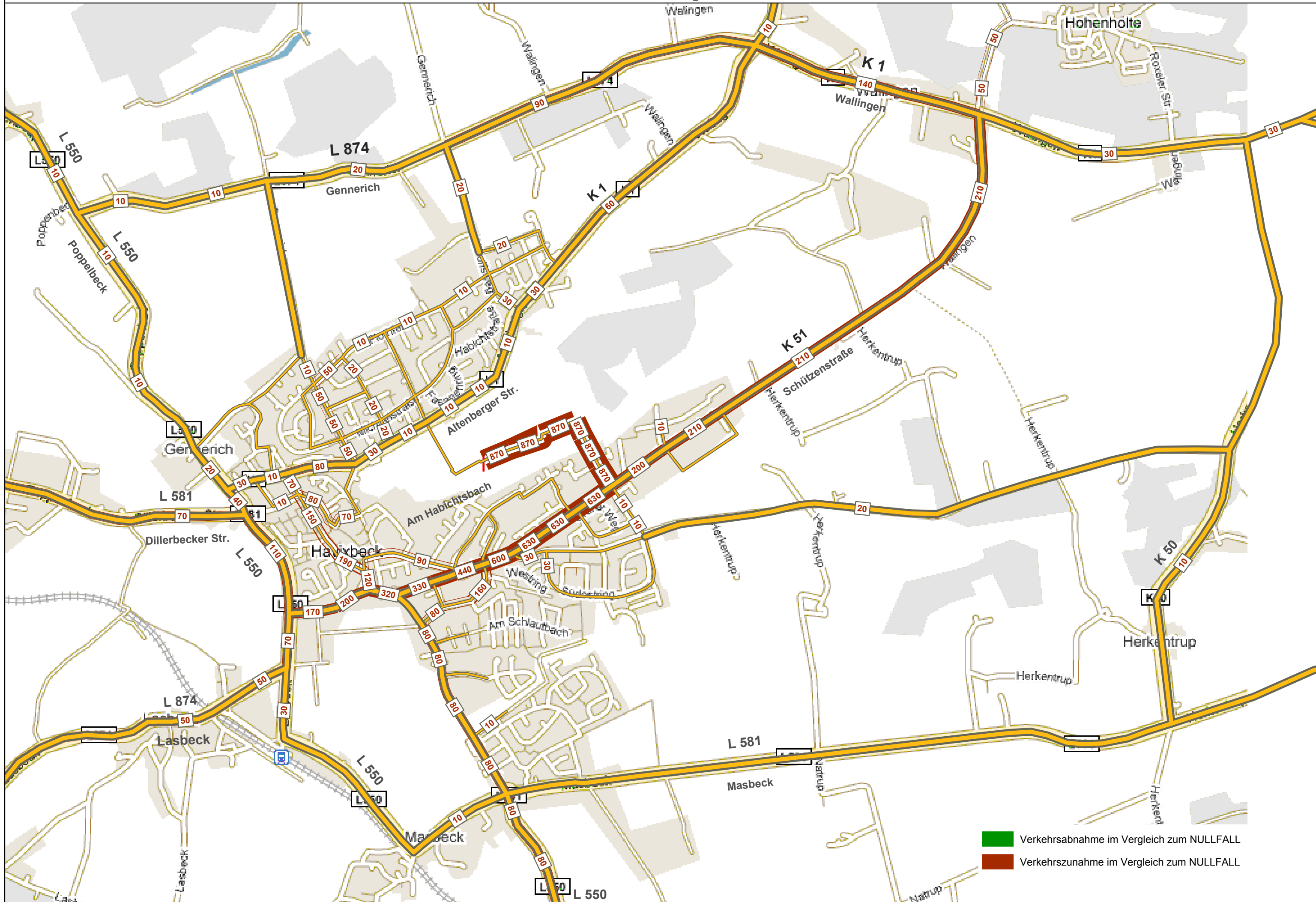
Verkehrsuntersuchung Havixbeck



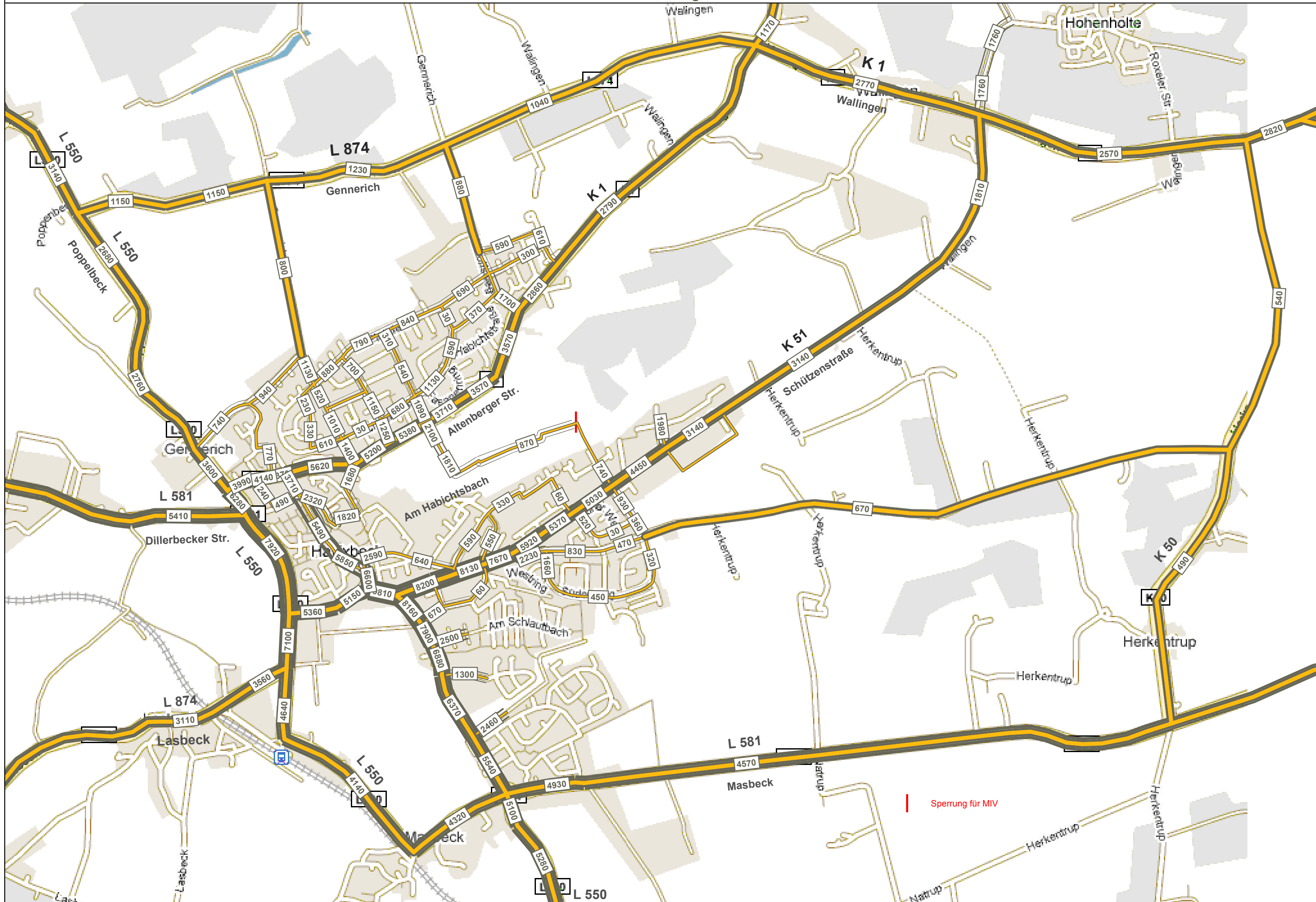
Verkehrsuntersuchung Havixbeck



Verkehrsuntersuchung Havixbeck



Verkehrsuntersuchung Havixbeck



Verkehrsuntersuchung Havixbeck

