



Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

Verkehrsuntersuchung “Nördliche Entlastungsstraßen” in Herzebrock- Clarholz (Nordumfahrung)

Ergebnisbericht

Endfassung Mai 2003



Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

IVV-Aachen - Oppenhoffallee 171 - 52066 Aachen

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	1
2. Verkehrssituation 2002	2
3. Zukünftige Verkehrssituation	3
4. Erschließungsvarianten als "nördliche Entlastungsstraße"	3
5. Empfehlung Varianten 1 und 2	6
6. Zusätzliche Erschließungsvarianten	7
7. Fazit	8
Anhang	9

1. Aufgabenstellung

Bereits Anfang der 90er Jahre wurde in den zuständigen Gremien der Gemeinde Herzebrock-Clarholz über die Notwendigkeit einer nördlichen Entlastungsstraße für den Ortsteil Herzebrock beraten. Auch im Verkehrsentwicklungsplan für Herzebrock-Clarholz (1993) wurde die Wirkung einer solchen Entlastungsstraße untersucht und die Realisierung empfohlen. Die Befürchtung der Einwohner, die Schomäckerstraße könnte zu stark belastet werden, führte zu der Überlegung, eine nördliche Entlastung für beide Ortsteile zu suchen.

Neuansiedelungen und Wohnbauprojekte (Wachfuß, Feldbusch und ein größeres Gebiet im Bereich des Postweges zwischen Herzebrock und Clarholz) werden weiteren Verkehr in diesem Gebiet verursachen. In einem Planergespräch wurden Varianten entwickelt, die möglicherweise zur Entlastung der Ortsteile Herzebrock und Clarholz beitragen können. Diese Varianten wurden bereits dem Planungsausschuss vorgestellt und sind mit ihm diskutiert worden. Vor diesem Hintergrund ergab sich die Notwendigkeit einer Verkehrsuntersuchung, in der einige Varianten auf ihre Wirkung hin untersucht werden sollten. Im Rahmen der Untersuchung zu den Schienenhaltepunkten in Herzebrock und Clarholz, die aufbauend auf das Datenmaterial, das im Zuge der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes bereits 1993 erstellt wurde, konnte bereits eine Aktualisierung der Verkehrssituation auf das Jahr 2000 erfolgen. Die nun zu erstellende Verkehrsuntersuchung hat insbesondere folgende Aufgaben zu erfüllen:

Es gilt

- anhand der Auswertung der Bundesverkehrszählung 2000 die Analyse 2000 auch im Straßennetz nördlich und südlich der B 64 zu aktualisieren und ggf. die Veränderungen in die Prognose zu übertragen,
- neueste Entwicklungen, die die Wohnbauprojekte betreffen, in die Prognose einzuarbeiten,
- die entwickelten Varianten auf ihre verkehrlichen Wirkungen hin zu untersuchen und

- Handlungsempfehlungen zur zukünftigen Gestaltung des Verkehrsnetzes zu erarbeiten.

2. Verkehrssituation 2002

Für die vorliegende Verkehrsuntersuchung konnten folgende Grundlagen genutzt werden:

- Verkehrsentwicklungsplan Herzebrock-Clarholz 1993/94,
- Verkehrsuntersuchung zur B 64n im Raum Münster – Telgte – Rheda-Wiedenbrück, im Auftrage des Landschaftsverbandes,
- Verkehrsuntersuchung im Bereich der Schienenhaltepunkte im Herzebrock und Clarholz, 2001.

Im Zuge der Untersuchung für die Schienenhaltepunkte in Herzebrock und Clarholz wurde der Analyse-Null-Fall bereits aktualisiert. Mit Hilfe einer neuen Verkehrszählung, im August 2000 und den Ergebnissen der Bundesverkehrszählung 1995 wurde eine Analyse für den Zeitpunkt 2000 erarbeitet.

Diesen Analyse-Null-Fall gilt es nun für den Zeitpunkt 2002 fortzuschreiben. Hierzu wurde zunächst ein Vergleich der Zählergebnisse der amtlichen Zählungen aus den Jahren 1995 und 2000 vorgenommen. **Bild 1** zeigt den Vergleich der amtlichen Zählungen in prozentualen Veränderungen.

Auf der B 64 zeigen sich nur marginale Veränderungen; offensichtlich ist die B 64 an vielen Stellen (insbesondere an den Knoten) an ihre Kapazitätsgrenzen gelangt. Die stärkeren Steigerungen in den Außenbereichen deuten hier auf mehr Verkehr hin. Jedoch handelt es sich insgesamt um geringe Verkehrsmengen, die per se stärkeren Schwankungen z.B. durch besondere Ereignisse unterworfen sind.

Anhand der absoluten Zählergebnisse aus der Bundesverkehrszählung 2000 wurde dann der Analyse-Null-Fall für das Gemeindegebiet Herzebrock-Clarholz für den Zustand 2002 geeicht. Ebenso sind die Tendenzen der Verkehrsentwicklung, die sich auch dem Vergleich der Zählungen 1995 und 2000

ableiten ließen, in den Analyse-Null-Fall und somit in das Modellinstrumentarium eingeflossen.

Bild 2 zeigt die Ergebnisse des Analyse-Null-Falles in Kfz-Fahrten DTV.

3. Zukünftige Verkehrssituation

Für die Ermittlung der zukünftigen Verkehrsnachfrage für 2010 wurde zunächst die Prognosematrix der Verkehrsuntersuchung im Bereich der Schienenhaltepunkte in Herzebrock und Clarholz aktiviert. Es wurden dann die neuesten Zahlen zu Einwohnerzuwächsen und zur Beschäftigtenentwicklung im Gemeindegebiet zugrunde gelegt und in die Prognosematrix eingearbeitet. **Bild 3** zeigt in einer Übersicht die wesentlichen neuen Wohngebiete, die voraussichtlich bis 2010 verwirklicht sein werden.

Die so erarbeitete Prognosematrix für das Jahr 2010 wurde dann auf das zukünftige Straßennetz umgelegt. Hierbei wurden alle Maßnahmen des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen und des Landesstraßenbedarfsplanes, die im vordringlichen Bedarf angesiedelt sind, für die Region berücksichtigt. Der Bau der B 64n wurde nicht unterstellt. Die zu untersuchenden Netzvarianten sollten in ihren Wirkungen ohne die B 64n untersucht werden, da zum heutigen Zeitpunkt nicht von der Realisierung der B 64n bis 2010 ausgegangen werden kann. Eingearbeitet wurde hingegen die Anschlussstelle Marburg an der A 2.

Das Ergebnis des Prognose-Null-Falles 2010 ist im **Bild 4** in Kfz-Fahrten DTV wiedergegeben.

4. Erschließungsvarianten als "nördliche Entlastungsstraße"

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan wurde in einem Planfall die Wirkung einer Nordumfahrung untersucht. Die seinerzeit festgestellten Wirkungen haben auch heute noch Gültigkeit. Insbesondere wurden folgende Aspekte einer Nordumfahrung festgestellt:

- Entlastungen in Herzebrock (Gildestraße/Gütersloher Straße und Postweg)
- Mehrbelastung insbesondere der Schomäckerstraße in Clarholz.

Durch die neue Siedlungsentwicklung ergibt sich dann auch in Zukunft noch eine weitere Belastung für den Postweg bzw. die Schomäckerstraße. Vor diesem Hintergrund erschien es sinnvoll eine neue, zusätzliche Verbindung insbesondere der neuen geplanten Wohngebiete zur B 64 zu untersuchen. Auf der Grundlage eines Planergesprächs und einer folgenden Diskussion im Planungsausschuss wurden dann entsprechende Varianten, die als "nördliche Entlastungsstraße" dienen könnten, definiert. **Bild 5** zeigt die Variante 1A, die den Ausbau der Nordumfahrung vom Knoten Gütersloher Straße/Groppeler Straße über die Quenhorner Straße und den Straßenzug Wachfuß Weißes Venn bis zum Postweg beinhaltet. Darüber hinaus ist eine direkte Anbindung vom Knotenpunkt Postweg mit der Nordumfahrung zur B 64 in diesen Planfall enthalten. Die Ergebnisse dieses Planfalles P1A sind im **Bild 6** in Kfz-Fahrten DTV [100] dargestellt. Die Nordumfahrung erfährt eine Verkehrsbelastung zwischen 6.000 und 8.000 Kfz-Fahrten im durchschnittlichen täglichen Verkehr. Dies ist in ähnlicher Dimension auch bereits in dem entsprechenden Planfall im Verkehrsentwicklungsplan prognostiziert worden. Die Anbindung zur B 64 würde voraussichtlich von rund 3.800 Kfz am Tage genutzt werden. Dadurch ergibt sich im Gegensatz zu der Planungsvariante im Verkehrsentwicklungsplan eine Entlastung der Schomäckerstraße in Clarholz.

Bild 7 zeigt die Differenzen der Ergebnisse des Planfalles P1A zum Prognose-Null-Fall. Hier zeigen sich insbesondere die Entlastungswirkungen dieser Maßnahme im Bereich Herzebrock und hier insbesondere im Bereich des Postweges, sowie deutliche Entlastungen in Clarholz im Bereich der Schomäckerstraße und der Marienfelder Straße. Mehrbelastungen sind auf der L 788, der Gütersloher Straße, der Nordumfahrung und auch auf der B 64 festzustellen. Hier zeigt sich die relativ gute Annahme dieser Straßenverbindung.

Planfall P1B enthält über die Maßnahmen des Planfalles P1A hinaus eine Anbindung der Nordumfahrung an den Storcksweg. Zeichnerisch dargestellt ist diese Variante im **Bild 8**. Die Ergebnisse dieses Planfalles in Kfz-Fahrten

DTV [100] sind im **Bild 9** dargestellt, die entsprechenden Differenzen dieses Planfalles zum Prognose-Null-Fall im **Bild 10**.

Durch die Anbindung der Nordumfahrung an den Storcksweg findet eine weitere Verkehrsverteilung über die neue Verbindung zum Storcksweg statt, so dass der Abschnitt Wachfuß nur geringfügig mehr belastet wird als im Prognose-Null-Fall. Insgesamt sind aber die Wirkungen dieses Planfalles ähnlich zu beurteilen wie im Planfall 1A.

Die Variante P1C enthält anstelle der Anbindung an den Storcksweg eine Verbindung zur Marienfelder Straße, die über den Straßenzug Am Pferdekamp entwickelt werden könnte. **Bild 11** zeigt diese Variante in der Grafik. Die Ergebnisse dieses Planfalles sind im **Bild 12** dargestellt, die Differenzen zum Prognosefall befinden sich im **Bild 13**.

Die Anbindung an die L 806, Marienfelder Straße über den Straßenzug Am Pferdekamp bietet eine Entlastung der Straße Feldbusch und des Storckswegs. Die übrigen Wirkungen wie die Entlastungen in Herzebrock und in Clarholz angehen sind ähnlich wie in den vorangegangenen Planfällen. Durch den Ausbau des Pferdekamps wird insbesondere der Feldbusch entlastet; es erfolgt hier eine Umverteilung der Verkehrsbelastungen.

In der Variante 2, die im **Bild 14** noch einmal grafisch dargestellt wird, wird ausgehend von der Variante P1A eine Verbindung über die B 64 hinaus, über die Bahnlinie bis ins Industrie- und Gewerbegebiet vorgesehen. Die Ergebnisse des Planfalles P2 sind im **Bild 15** als Verkehrsbelastungen dargestellt, im **Bild 16** sind dann die Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem Planfall P2 und dem Prognose-Null-Fall zu sehen. Durch diese neue Verbindung des Industrie- und Gewerbegebietes mit den Gebieten nördlich der B 64 ergeben sich einerseits Entlastungen im Bereich der Samtholzstraße und der Dieselstraße sowie insgesamt Entlastungen in ähnlichen Dimensionen wie in den Planfällen der Variante 1 in den Bereichen Herzebrock und Clarholz. Jedoch werden auch die Verkehre aus den Gebieten in Clarholz nördlich der B 64 nun über diese Verbindung ihren Weg ins Gewerbe- und Industriegebiet suchen, so dass z.B. die Schomäckerstraße eine wesentlich geringere Entlastung erfährt als in den Planfällen der Variante 1.

5. Empfehlung Varianten 1 und 2

Aus den untersuchten Varianten wird deutlich, dass ein Ausbau der Nordumfahrung und eine Anbindung insbesondere der neuen Wohngebiete an die B 64 zur Entlastung der vorhandenen Straßen in Herzebrock und Clarholz beitragen wird. Der Verkehr, der durch die neuen Wohngebiete verursacht wird, muss nicht zusätzlich die bereits ausgebauten Straßen in den Ortslagen Herzebrock und Clarholz belasten, sondern kann direkt auf die B 64 geführt werden.

Eine Verbindung darüber hinaus ins Gewerbe- und Industriegebiet entlastet insbesondere die Straßen südlich der B 64, sowohl in Herzebrock als auch in Clarholz. Jedoch erfolgt eine Umverteilung der Verkehre in den nördlichen Siedlungsgebieten in Herzebrock und Clarholz, so dass hier die Entlastungen, die durch die Planfälle der Variante 1 deutlich geworden sind, sich nicht in diesem Maße einstellen werden. Hier scheint der Aufwand einer großen Kreuzung an der B 64 mit einer gleichzeitigen niveaufreien Kreuzung der Bahn doch sehr erheblich, so dass die Wirkungen unter Umständen nicht den doch erheblichen Aufwand rechtfertigen würden.

Unter den Planfällen der Variante 1 erscheint der Planfall 1A in seinen Wirkungen am sinnvollsten, da hier die Verkehre auch entsprechend gebündelt werden. In den beiden weiteren Planfällen (P1B und P1C) wird der Verkehr auf zusätzliche Straßen verteilt und somit insgesamt mehr Straßenraum mit mehr Verkehr belastet.

Aus den Ergebnissen der Planfälle ist also insbesondere der Ausbau der Nordumfahrung zwischen Quenhornerstr. (K 10) und Postweg als sinnvoll anzusehen und voranzutreiben. Hier ist ohnehin Handlungsbedarf zu erkennen, da eine Sanierung der Bankette in der näheren Zukunft notwendig wird und damit auch gleichzeitig eine Verbreiterung der Fahrbahn stattfinden kann. Die Weiterführung der Nordumfahrung über den Postweg hinaus nach Südwesten bis an die B 64 wäre als Anbindung der neuen Siedlungsgebiete ebenso konsequent, weil ansonsten gewisse Mehrbelastungen auf der Schoemakerstr. zu erwarten wären (siehe auch Kapitel 6, Seite 7).

6. Zusätzliche Erschließungsvarianten

Nach Berechnung der ersten Erschließungsvarianten, die mit der Empfehlung eines Anschlusses an die B 64 zunächst endeten, wurde das Gespräch mit dem Baulastträger, dem Landesbetrieb Straßenbau.NRW, Niederlassung Bielefeld gesucht. Hier wurde diese Möglichkeit vor der Realisierung der B 64n als nicht durchführbar angesehen.

Vor diesem Hintergrund bestand die Notwendigkeit die Verkehrsuntersuchung mit Erschließungsvarianten zu ergänzen, die eine Anbindung an die B 64 nicht vorsehen.

Hierzu wurde zunächst ein Planfall 3 entwickelt (**Bild 17**) Dabei wird der Straßenzug von der Quenhorner Straße und Wachfuß bis zum Postweg ausgebaut.

Bild 18 zeigt die dann zu erwartenden Belastungen in Kfz-Fahrten DTV. Im **Bild 19** sind die Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem Planfall 3 und dem Prognose-Null-Fall aufgezeigt. Wie zu erwarten war ergeben sich ohne die Anbindung an die B 64 Mehrbelastungen auf der Schomäckerstraße. Die werden voraussichtlich in einem Bereich von 400 bis 500 Fahrten am Tag liegen. Dies entspricht einer Zunahme der Verkehrsbelastung um 8 bis 9 %.

Ergänzend zum Planfall P 3 wurde noch eine Verkehrsführung untersucht, die eine zusätzliche Anbindung der nördlichen Erschließungsstraße an den Storcksweg über die Straße Weißes Venn vorsieht. **Bild 20** zeigt diesen Planfall in der Übersicht, die **Bilder 21 und 22** beinhalten die zu erwartenden Verkehrsstärken und die Differenzen zum Prognose-Null-Fall. Grundsätzlich sind hierbei ähnliche Effekte wie im Planfall 3 festzustellen. Jedoch wird der Straßenzug Weißes Venn mit etwa 2.000 Fahrten am Tag belastet, während der Abschnitt Wachfuß nur geringfügig entlastet wird.

Im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung wurde auch untersucht, ob nicht durch zusätzliche Maßnahmen eine weitere Entlastung der Innenstadt erreicht werden kann. Daher wurde auch die Abbindung des Weißen Venns zwischen Meerwiesenstraße und Postweg in einem Planfall 3.2 untersucht. Bestandteil dieses Planfalls ist auch eine "rechts rein – rechts raus" - Regelung an den Kreuzungen Meerwiesenstraße / B 64 und Uthoffstraße B 64. Die Maßnahmen sind im **Bild 23** zeichnerisch dargestellt. Die Verkehrsbelastun-

gen sind im **Bild 24** aufgetragen, die Differenzen zum Prognose-Null-Fall im **Bild 25**.

Durch die Maßnahmen des Planfalls 3.2 kann eine weitere Entlastung insbesondere der Uthoffstraße, der Meewiesenstraße und dem Weißen Venn erreicht werden. Jedoch wird auch die Erreichbarkeit des Kernbereichs mit etwas längeren Fahrten verbunden sein.

Dieser Planfall 3.2 steht in keinem zwingenden Zusammenhang mit den Erschließungsvarianten zur Nordumfahrung. Hierdurch soll nur deutlich gemacht werden, dass weitere Maßnahmen im Kernbereich von Herzebrock nicht aus den Augen verloren werden sollen, da allein eine nördliche Entlastungsstraße nur die aufgezeigten Wirkungen entwickeln wird.

7. Fazit

Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass für die Nordumfahrung zwischen Quenhorner Straße und Postweg ein dringender Handlungsbedarf deutlich wird. Der Ausbau des Straßenzuges kann auch unter Berücksichtigung des Ausbauszustandes empfohlen werden. Es sollte eine Fahrbahnbreite ausgebaut werden, die einen Begegnungsverkehr ermöglicht (6m Fahrbahnbreite). Zusätzlich sollte ein einseitiger Geh-/Radweg hergestellt werden, der entlang der Quenhorner Straße mit Anschluss an den Radweg an der Groppler Straße (K 14) weiterzuführen ist.

Auch wenn der Anschluss an die B 64 zurzeit nicht realisierbar ist, erfüllt die Nordumfahrung in ihrer verkehrlichen Bedeutung durch Anbindung innerörtlicher Verkehre an klassifizierte Straße (K 10, K 14, L 788) die Funktion einer verkehrswichtigen Gemeindestraße. Eine Anbindung von der Einmündung Postweg aus an die B 64 ist als Option offen zu halten, falls der Landesbetrieb aufgrund anderer Planungsvoraussetzungen in Zukunft seine Zustimmung erteilt. Es wird deshalb empfohlen, sowohl die Nordumfahrung gem. Planfall 3 als auch die Verbindung zur B 64 (Teilstück aus Planfall 1A) in das Netz der verkehrswichtigen Straßen in den Flächennutzungsplan der Gemeinde zu übernehmen.

Anhang

Für den Ortsteil Clarholz wurde bereits 1996 eine nördliche Entlastungsstraße als L 806n diskutiert. Hierbei sollten Straßen im Ortskern von Clarholz entlastet werden.

Sowohl in den politischen Gremien Herzebrock-Clarholz, als auch in der Straßenbauverwaltung (heute Straßen NRW, Niederlassung Bielefeld) wurden hierzu Varianten diskutiert.

Im Zug der Planung der B 64n im Bereich Herzebrock-Clarholz kristallisierte sich eine Variante heraus, die einer verkehrlichen Wirkungsanalyse unterzogen werden sollte. Auf der Grundlage der Datenbasis des Verkehrsentwicklungsplanes Herzebrock-Clarholz, der 1993/1994 aufgestellt wurde, konnte eine entsprechende Netzberechnung und Belastungsermittlung durchgeführt werden. Gleichzeitig erfolgte eine Verschneidung mit den Daten der Verkehrsuntersuchung zur B 64n im Raum Münster – Telgte – Rheda-Wiedenbrück. Hierbei wurde der Planfall P5_{mod} als weiter zu verfolgende Planungsvariante ausgewählt. **Bild A1** zeigt die zu untersuchende Variante im Überblick, **Bild A2** zeigt die sich ergebenden Verkehrsstärken in der Dimension Kfz-Fahrten DTV.

Es werden folgende Belastungen erreicht: Auf der Marienfelder Straße und der Nordstraße im Kernbereich von Clarholz können durch die L 806n deutliche Entlastungen erzielt werden. Die L 806n wird dann Verkehrsstärken zwischen 6.500 und 8.900 Kfz-Fahrten DTV aufweisen. Durch die etwas andere Führung der Umgehungsstraße wird auch der Bereich der L 806 südlich der B 64 weiter entlastet.

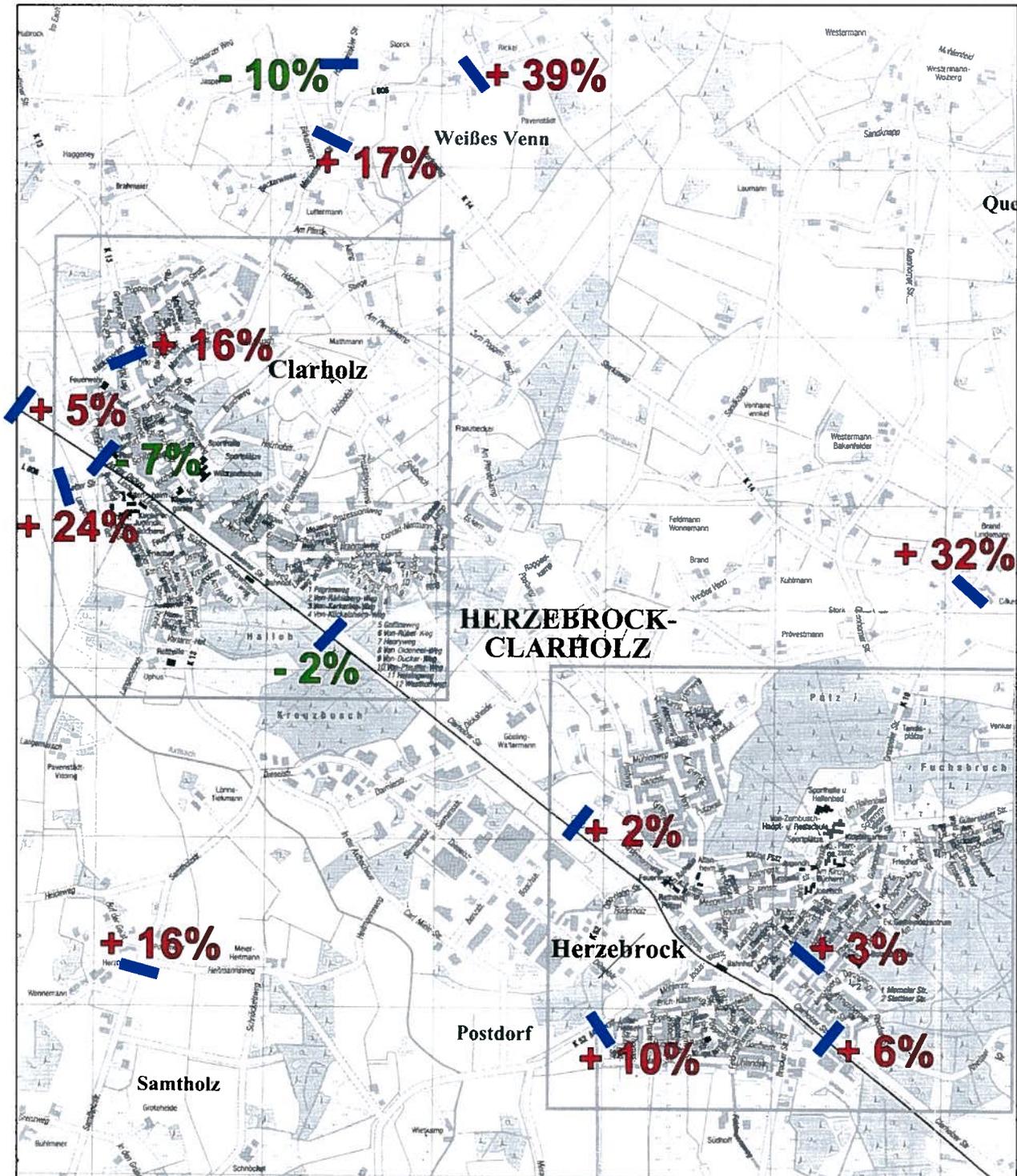
Insgesamt kann sowohl durch die B 64n als auch die L 806n eine deutliche Entlastung im Ortskern von Clarholz festgestellt werden.

Bilder



Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

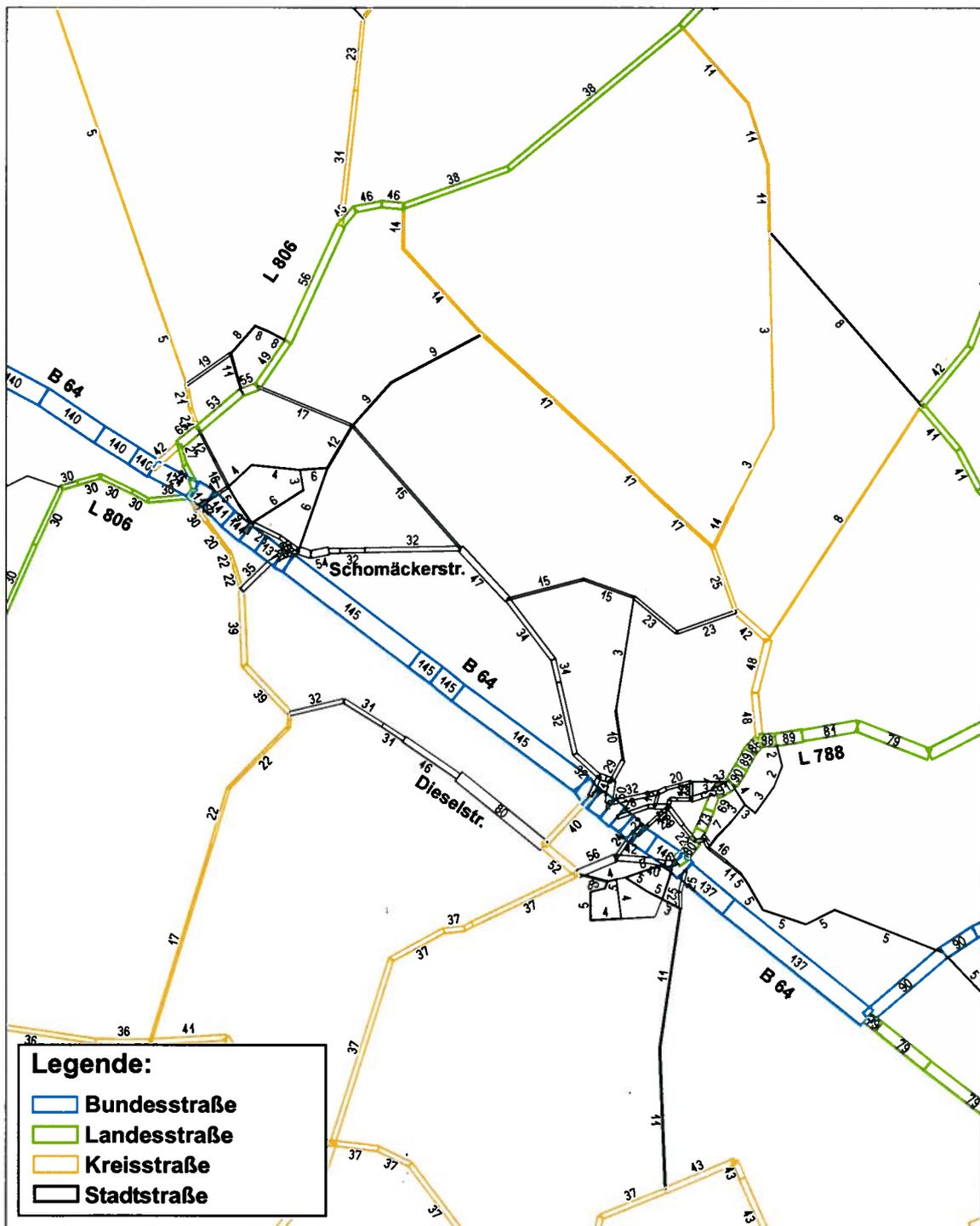
Vergleich der Ergebnisse
der BVZ 1995 und 2000





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

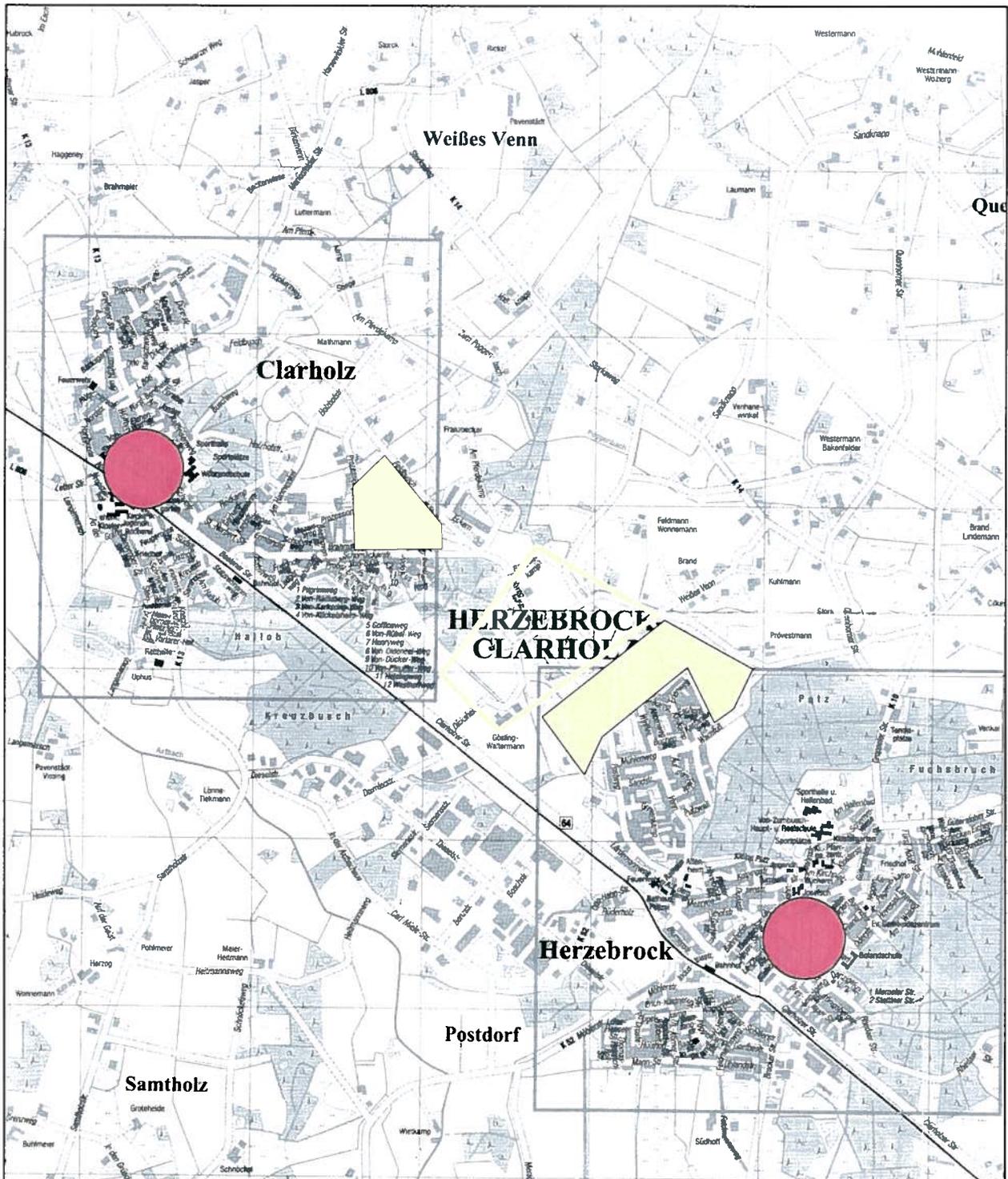
Analyse-Null-Fall (A0) 2000
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

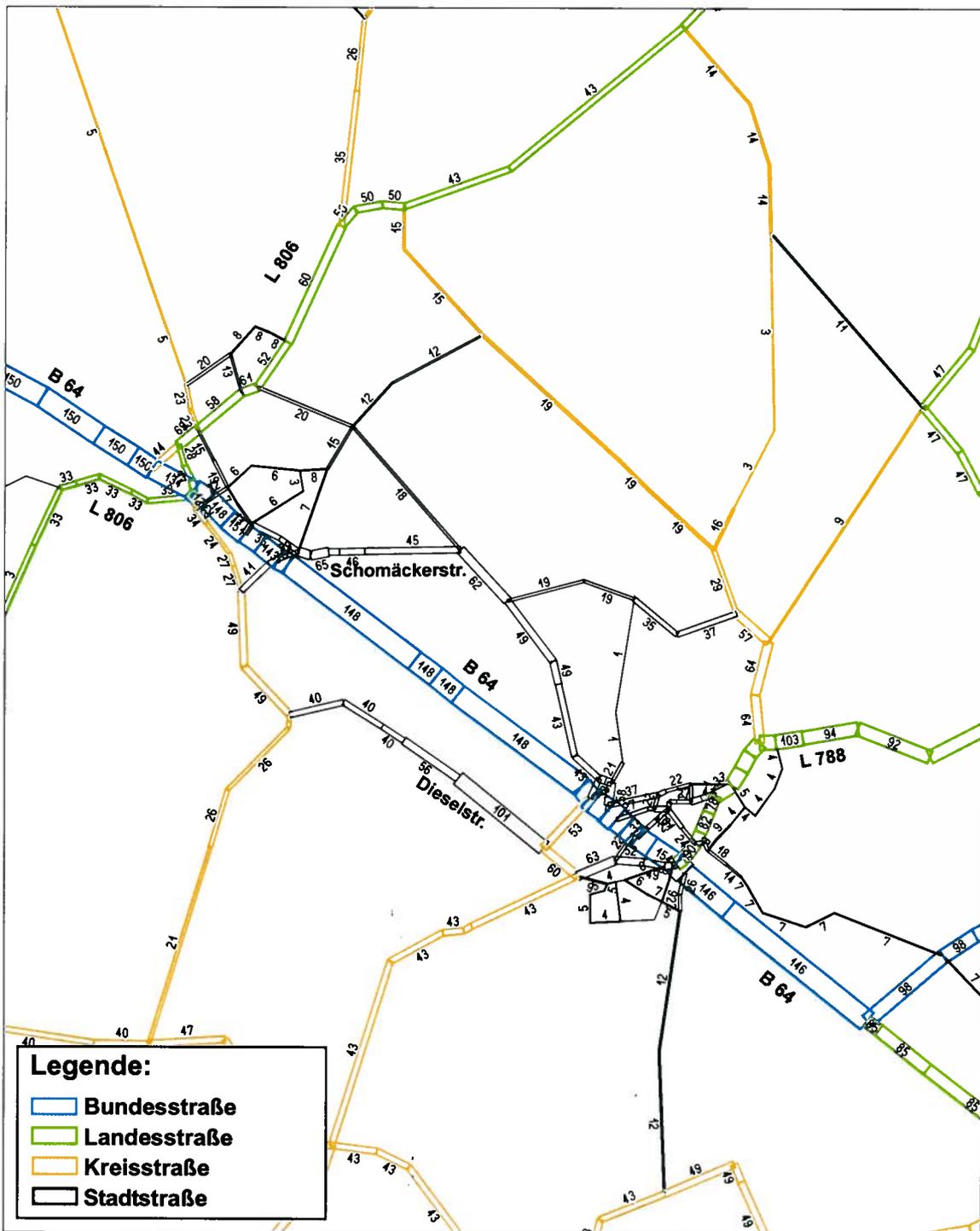
Siedlungsschwerpunkte und Entwicklungsgebiete





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

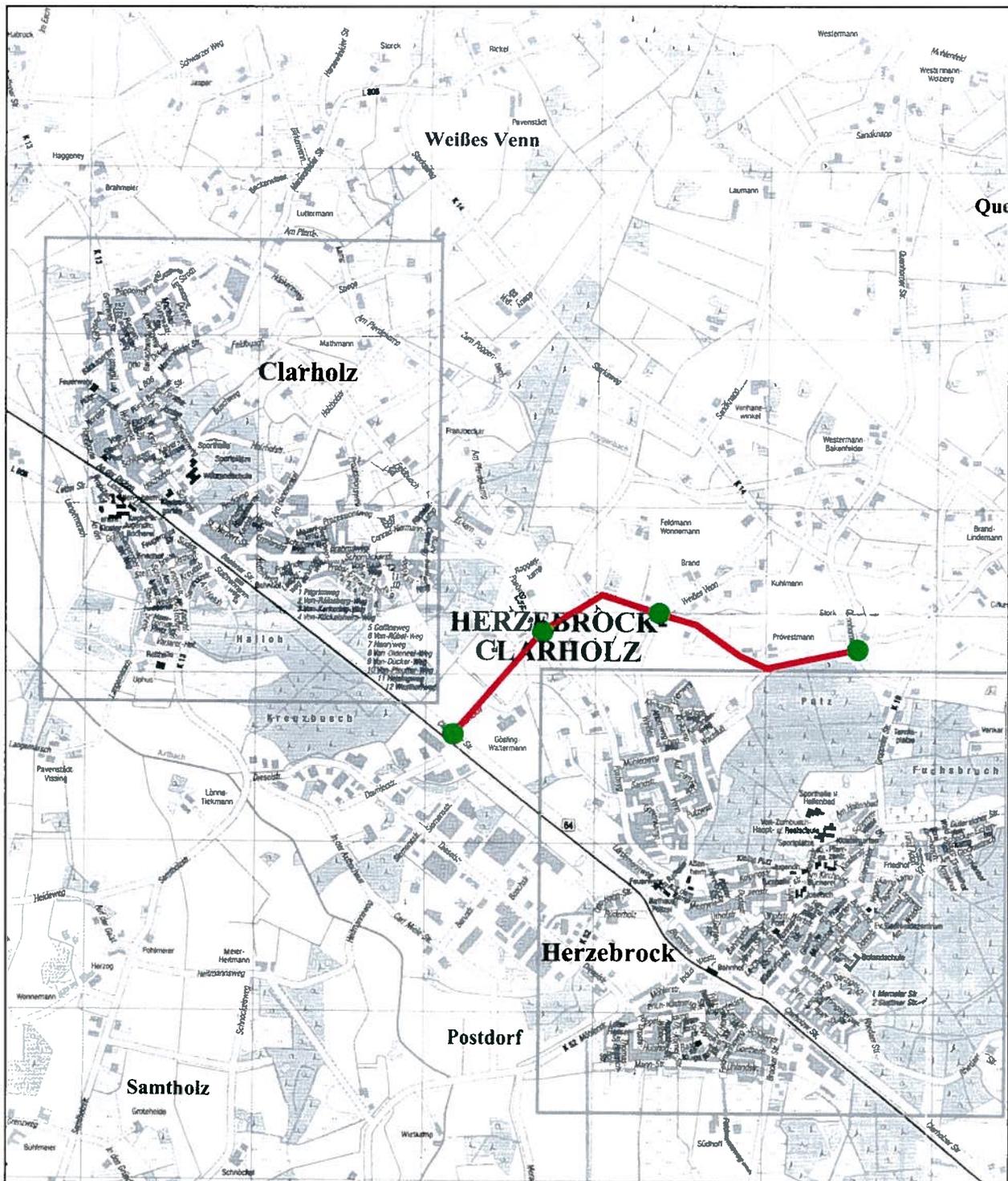
Prognose-Null-Fall (P0) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

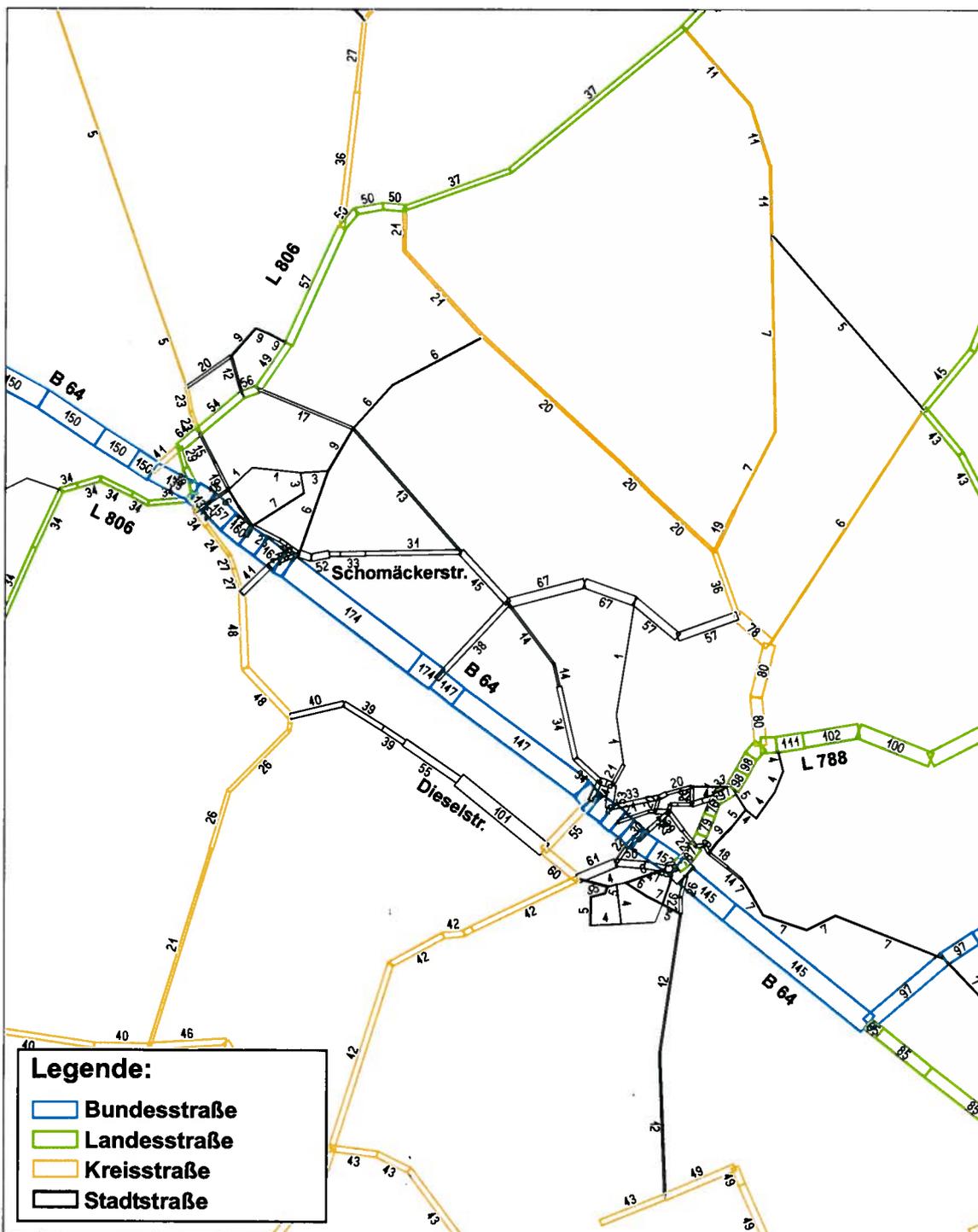
Planfall 1A (P1A)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

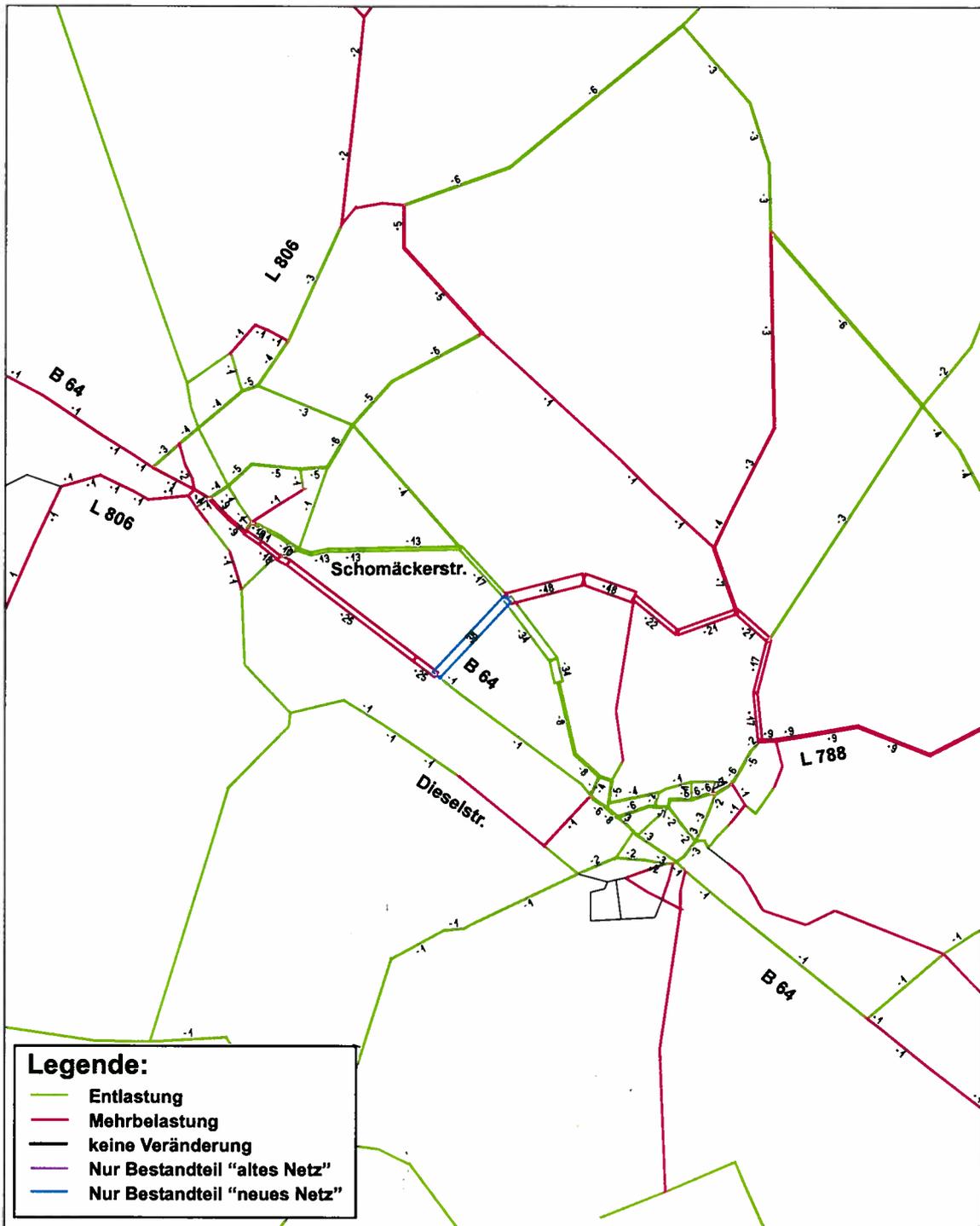
Planfall 1A (P1A) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

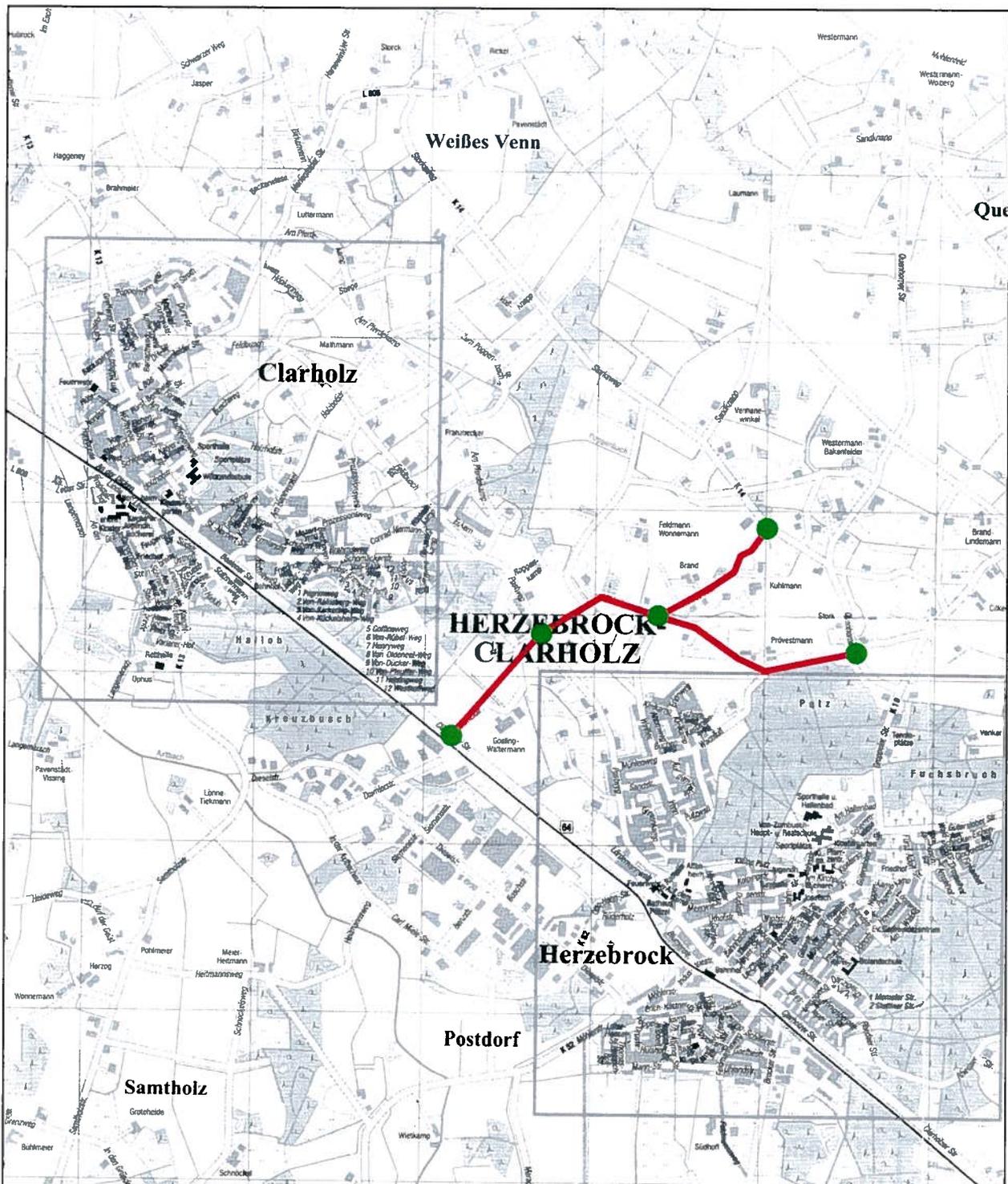
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 1A (P1A) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

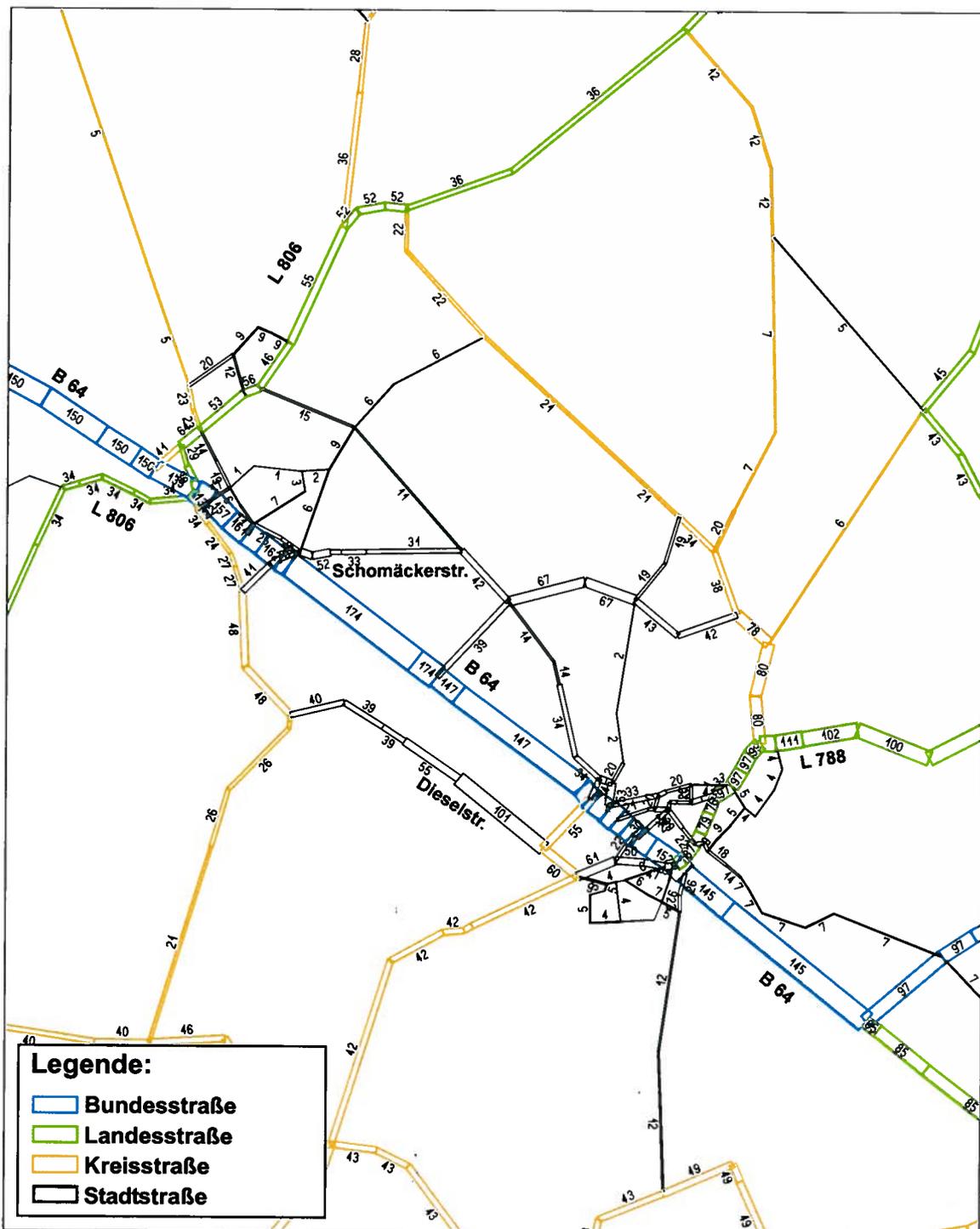
Planfall 1B (P1B)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

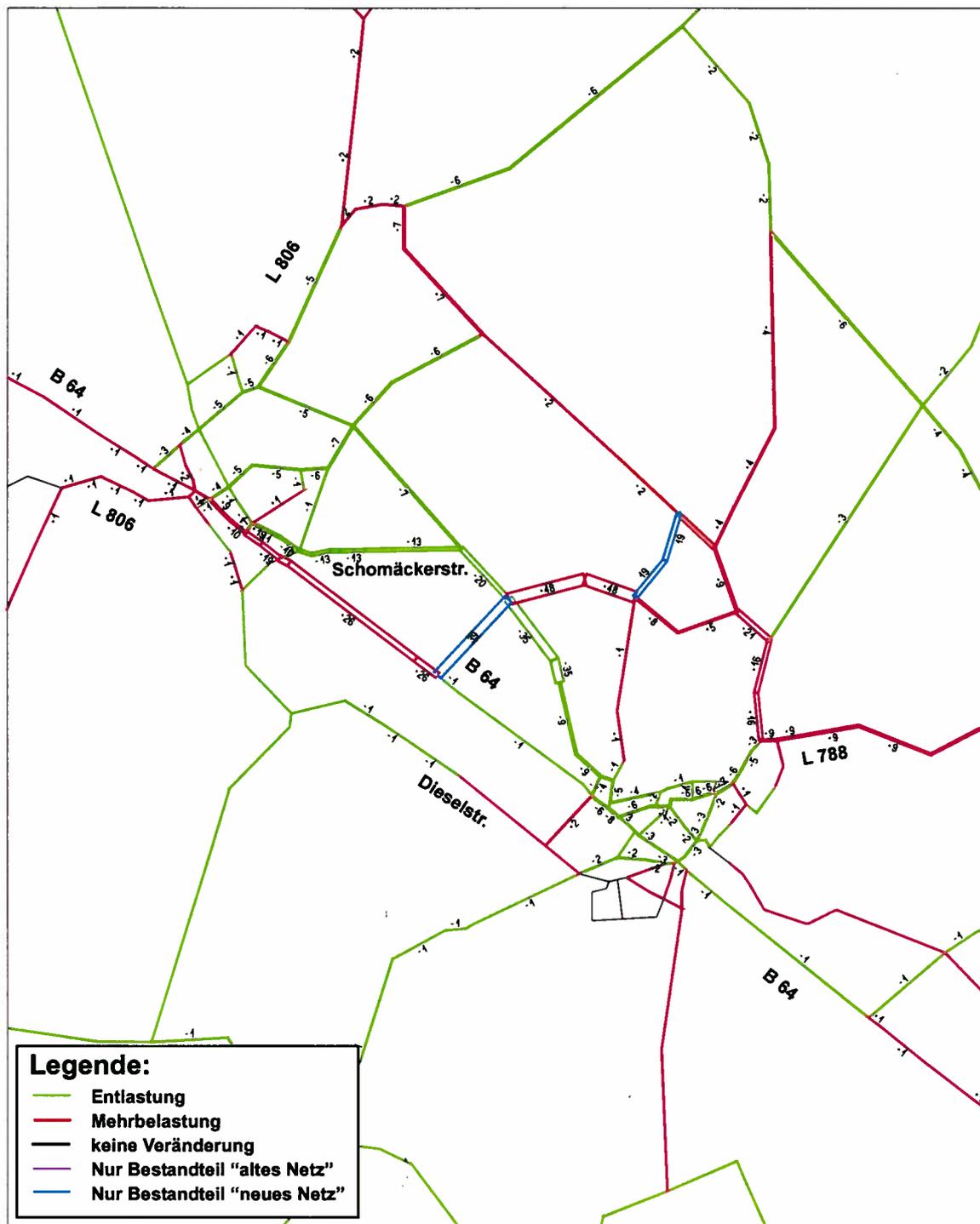
Planfall 1B (P1B) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

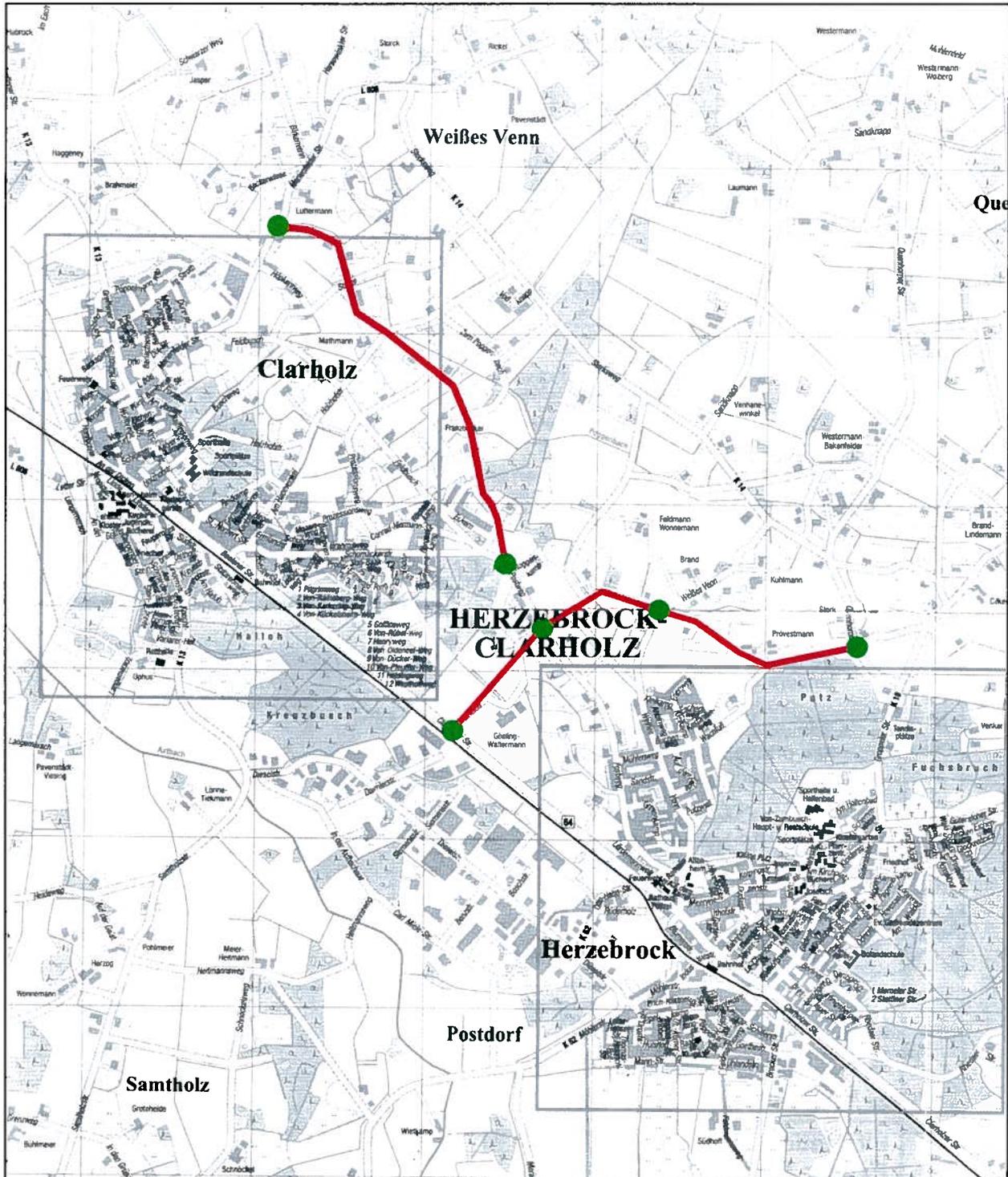
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 1B (P1B) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

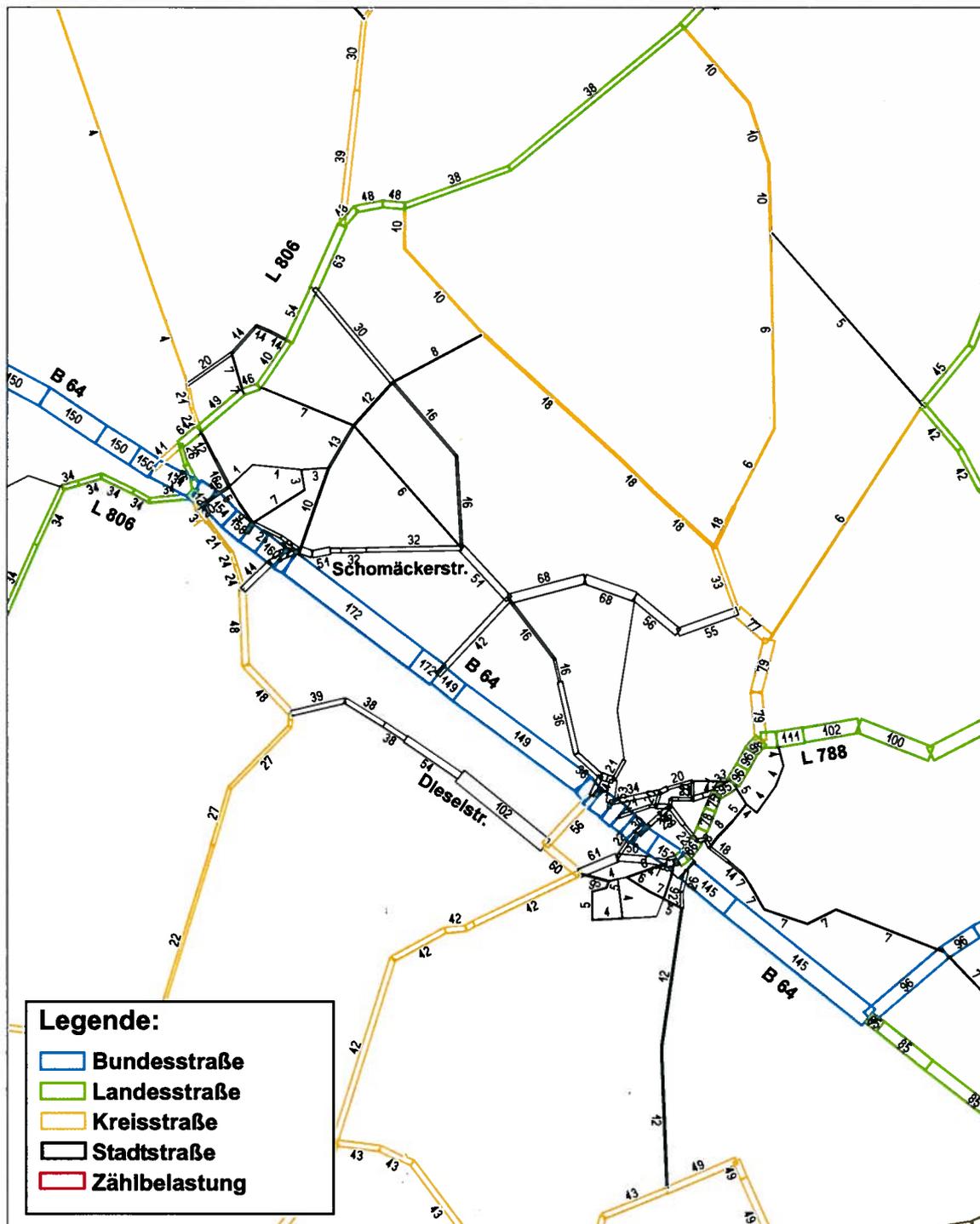
Planfall 1C (P 1C)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

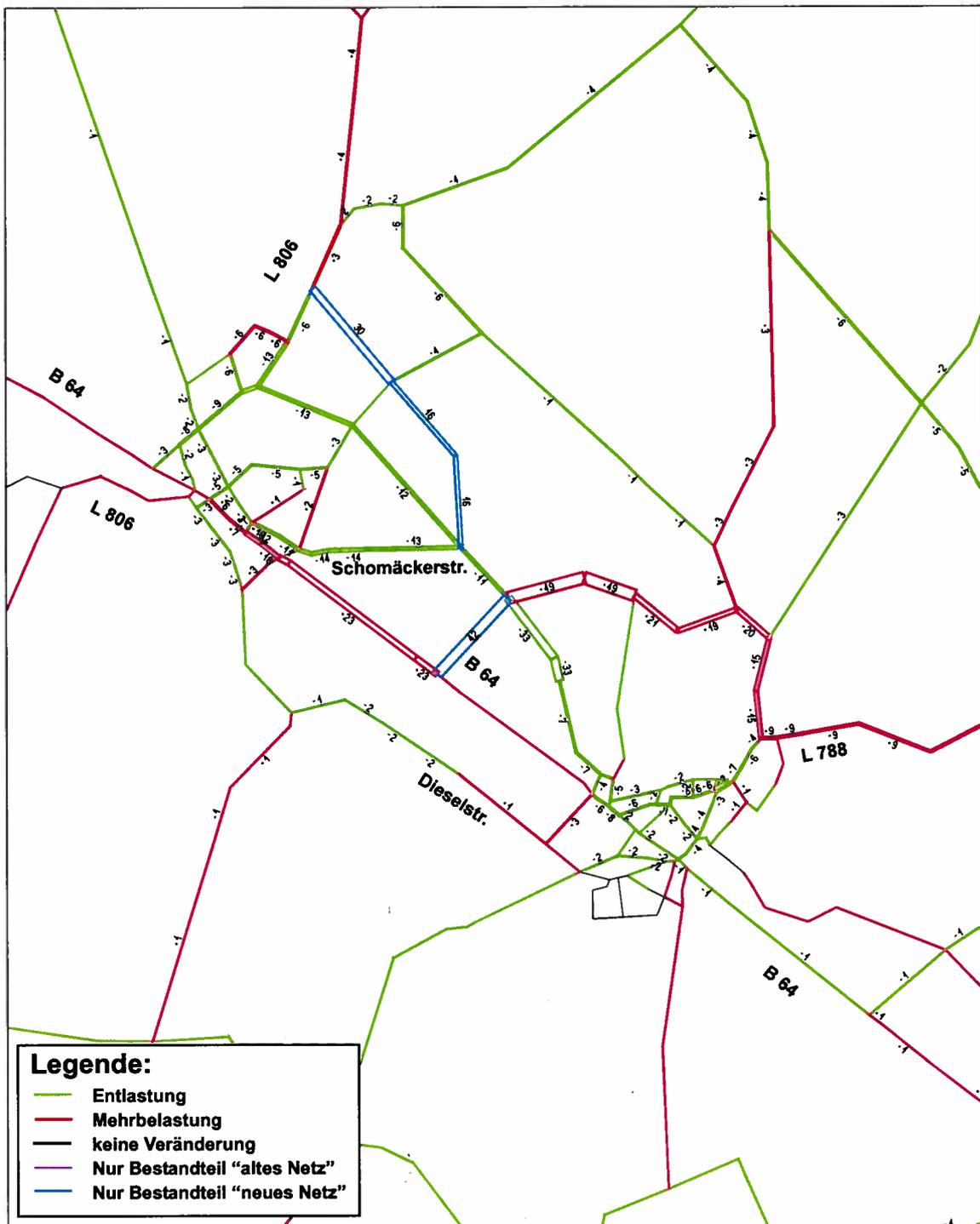
Planfall 1C (P1C) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

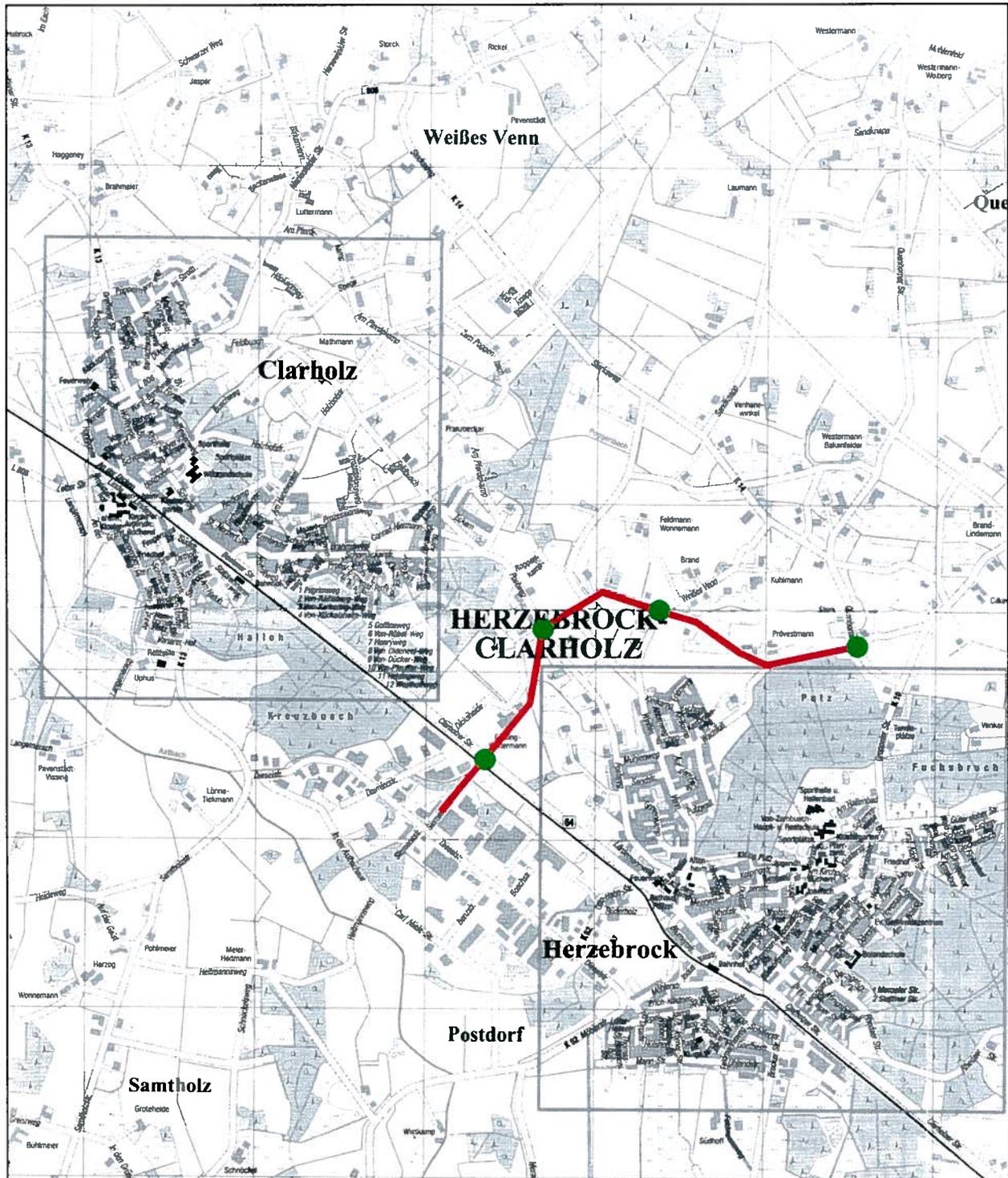
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 1C (P1C) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

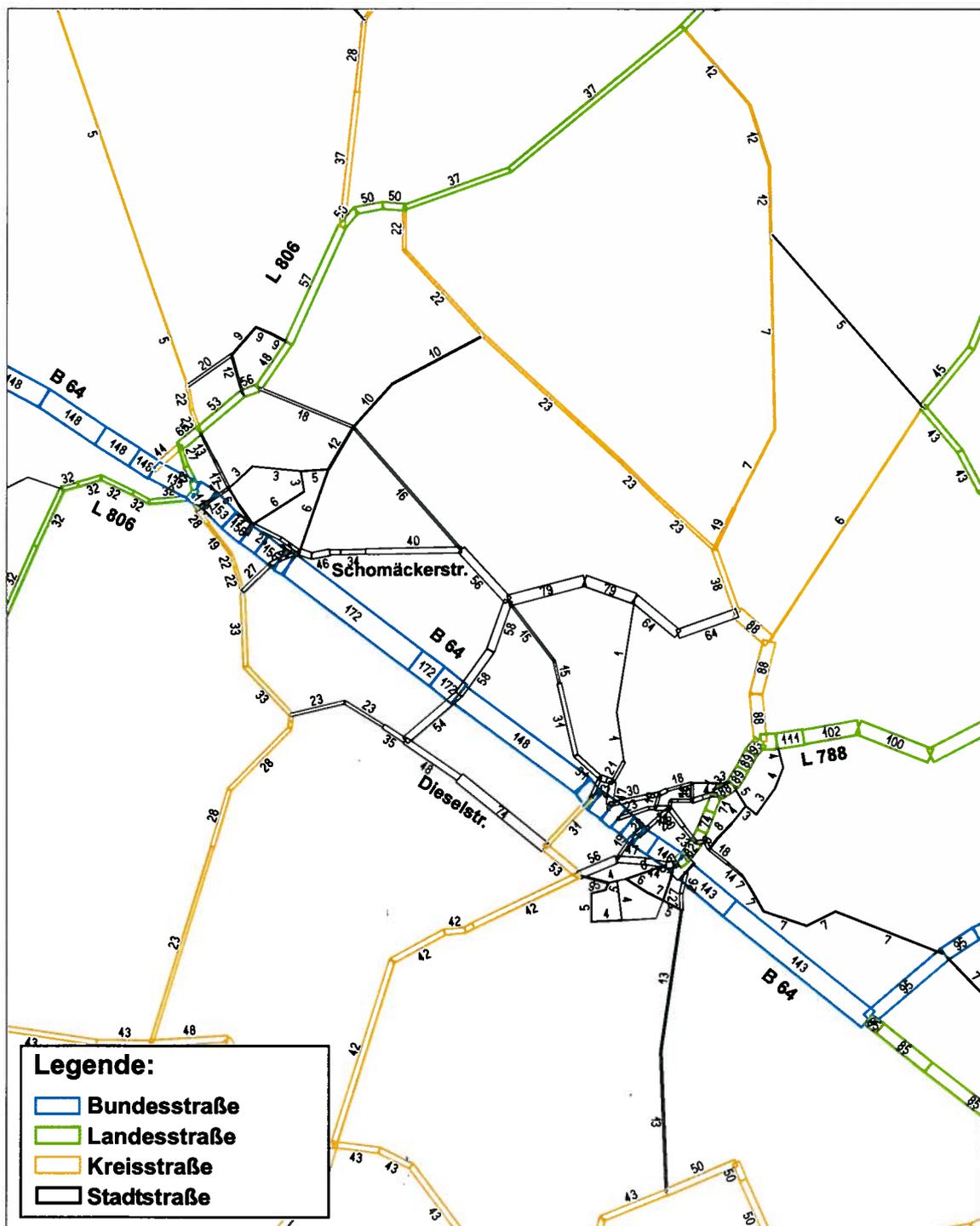
Planfall 2 (P2)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

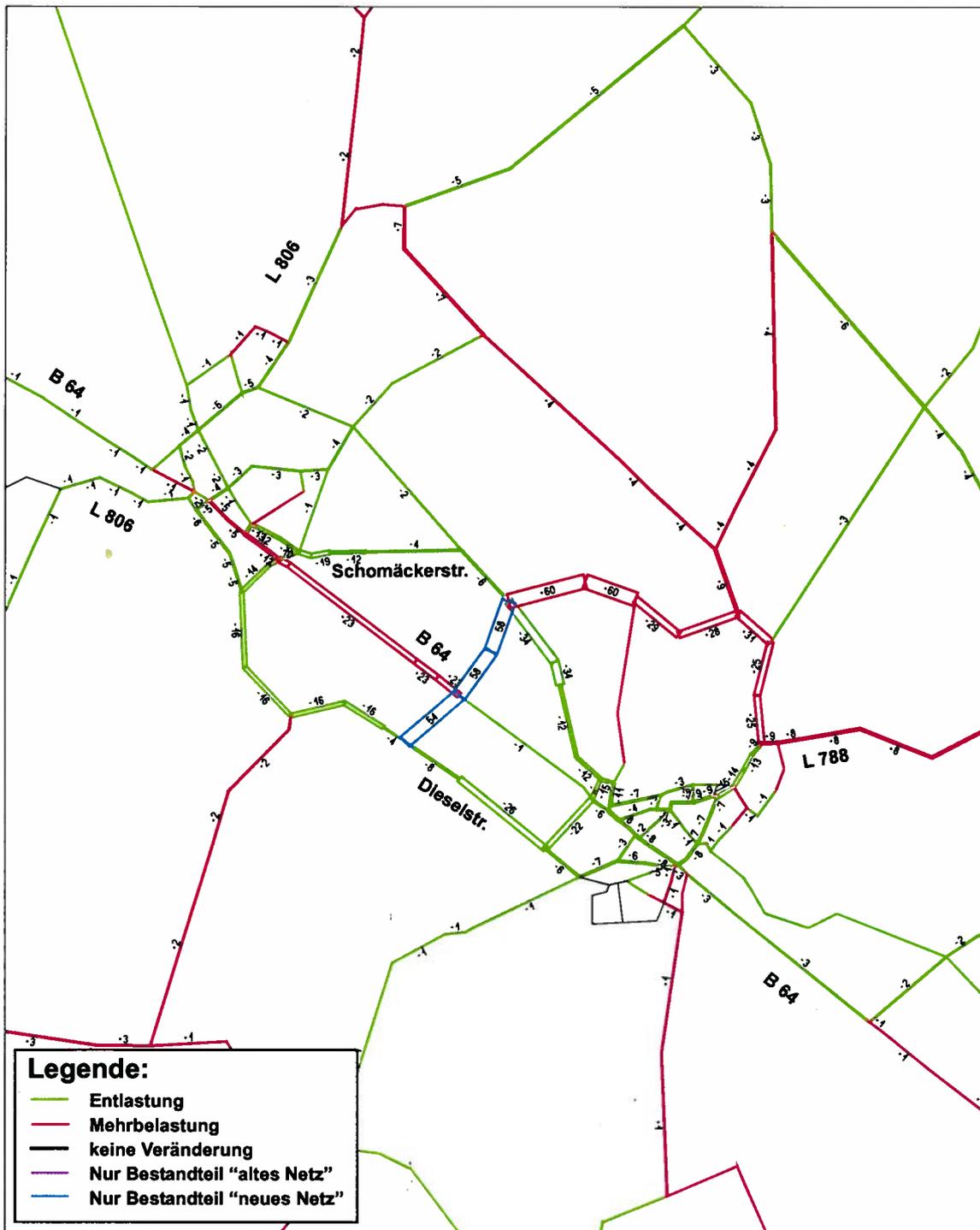
Planfall 2 (P2) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

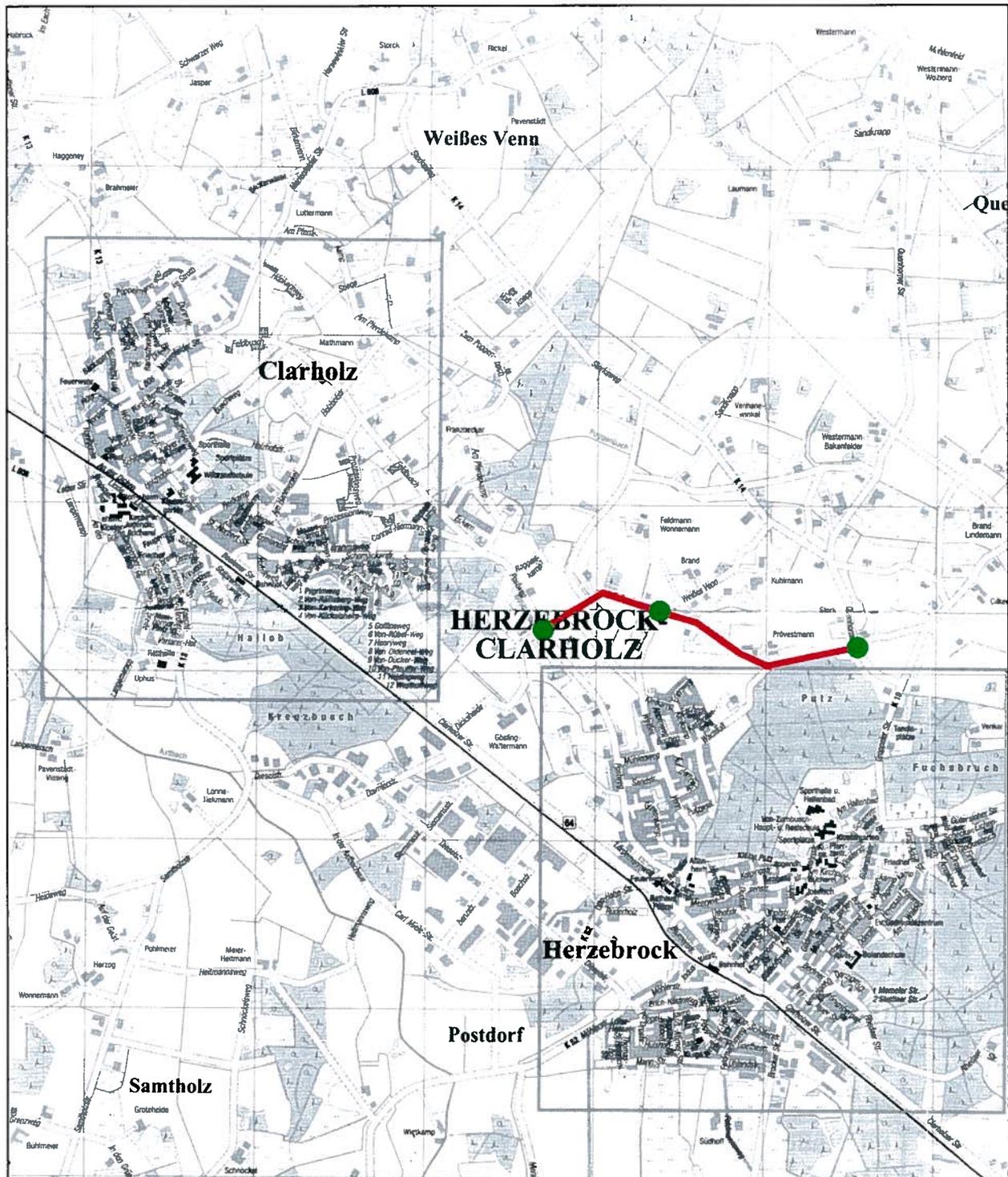
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 2 (P2) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

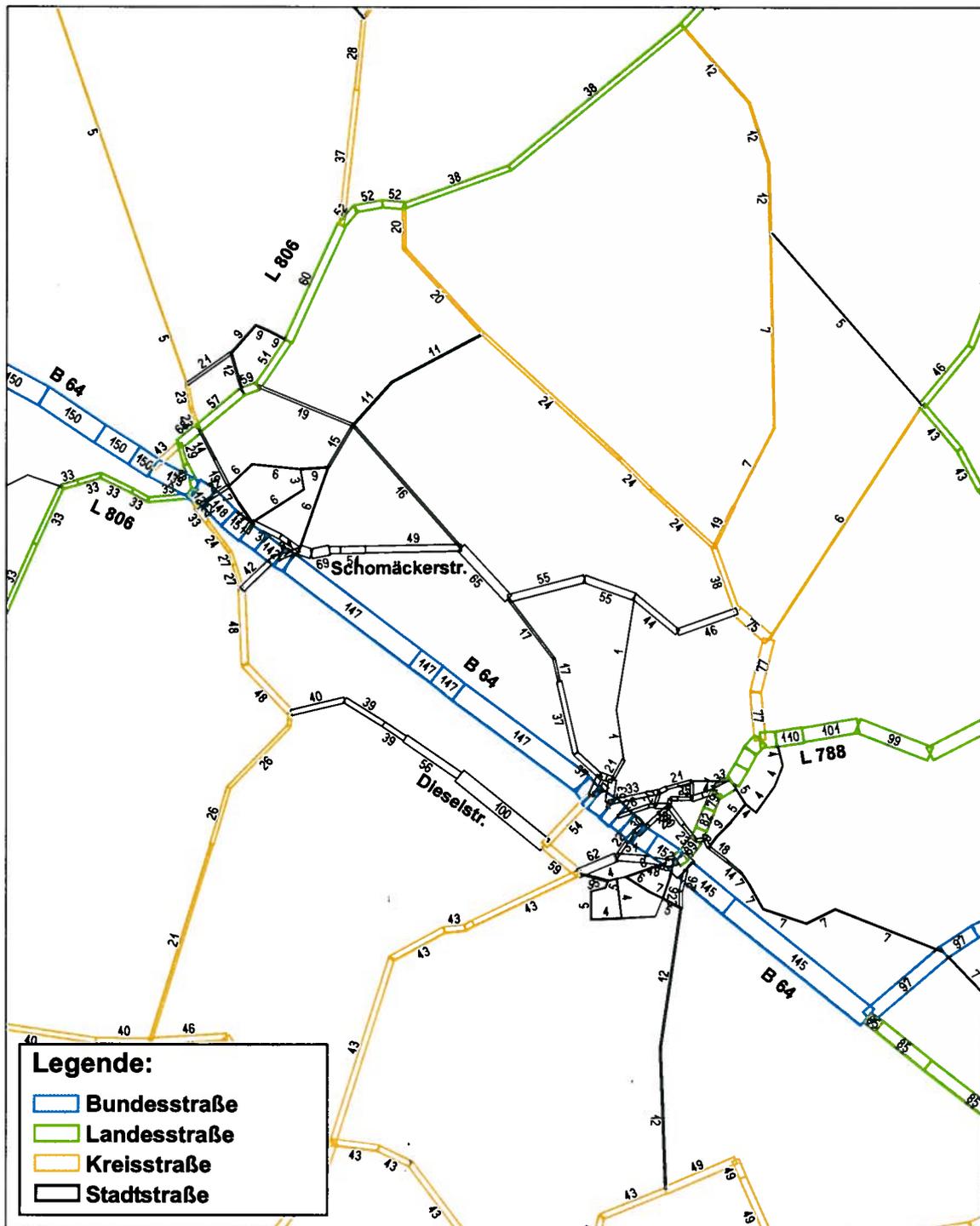
Planfall 3 (P3)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

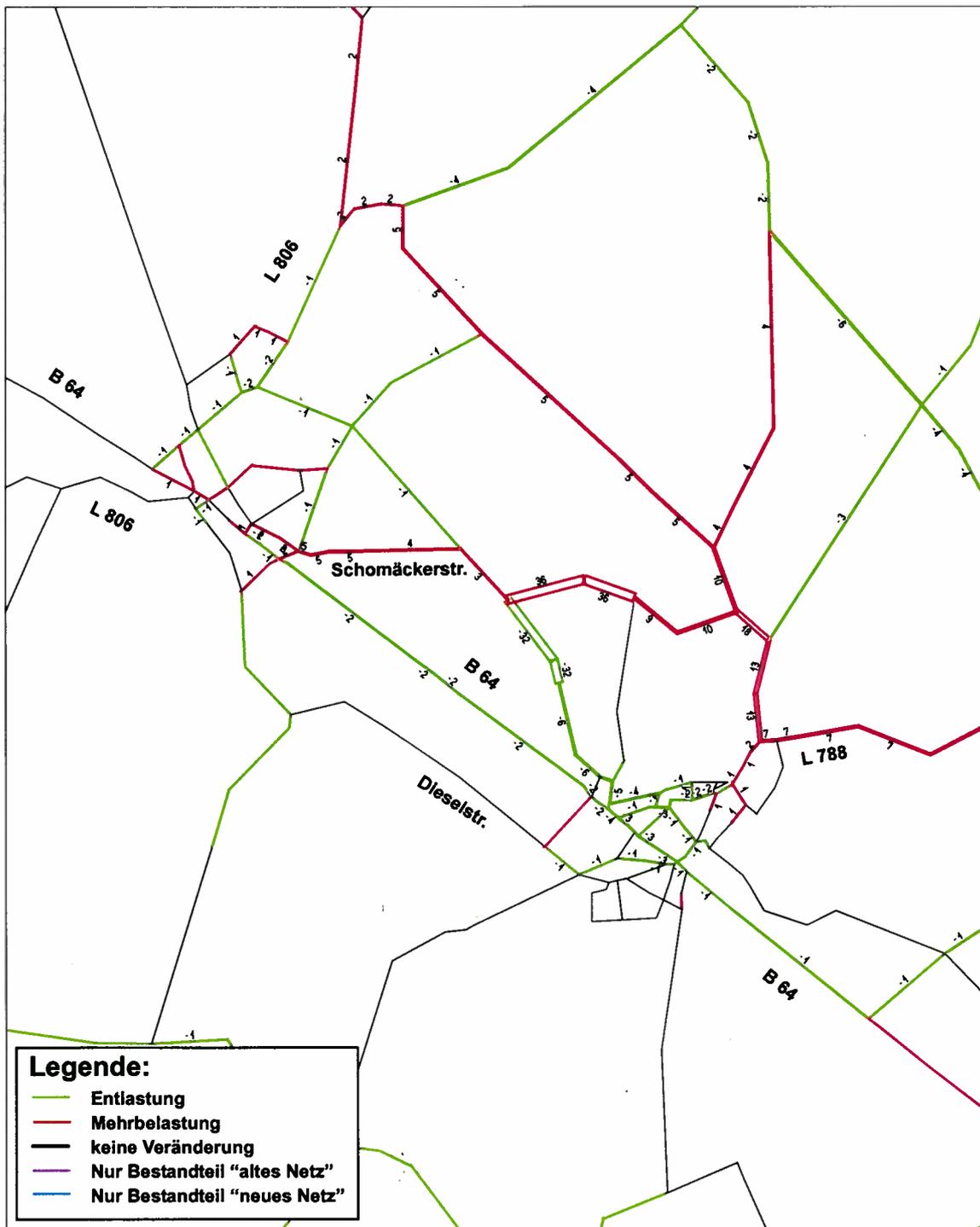
Planfall 3 (P3) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

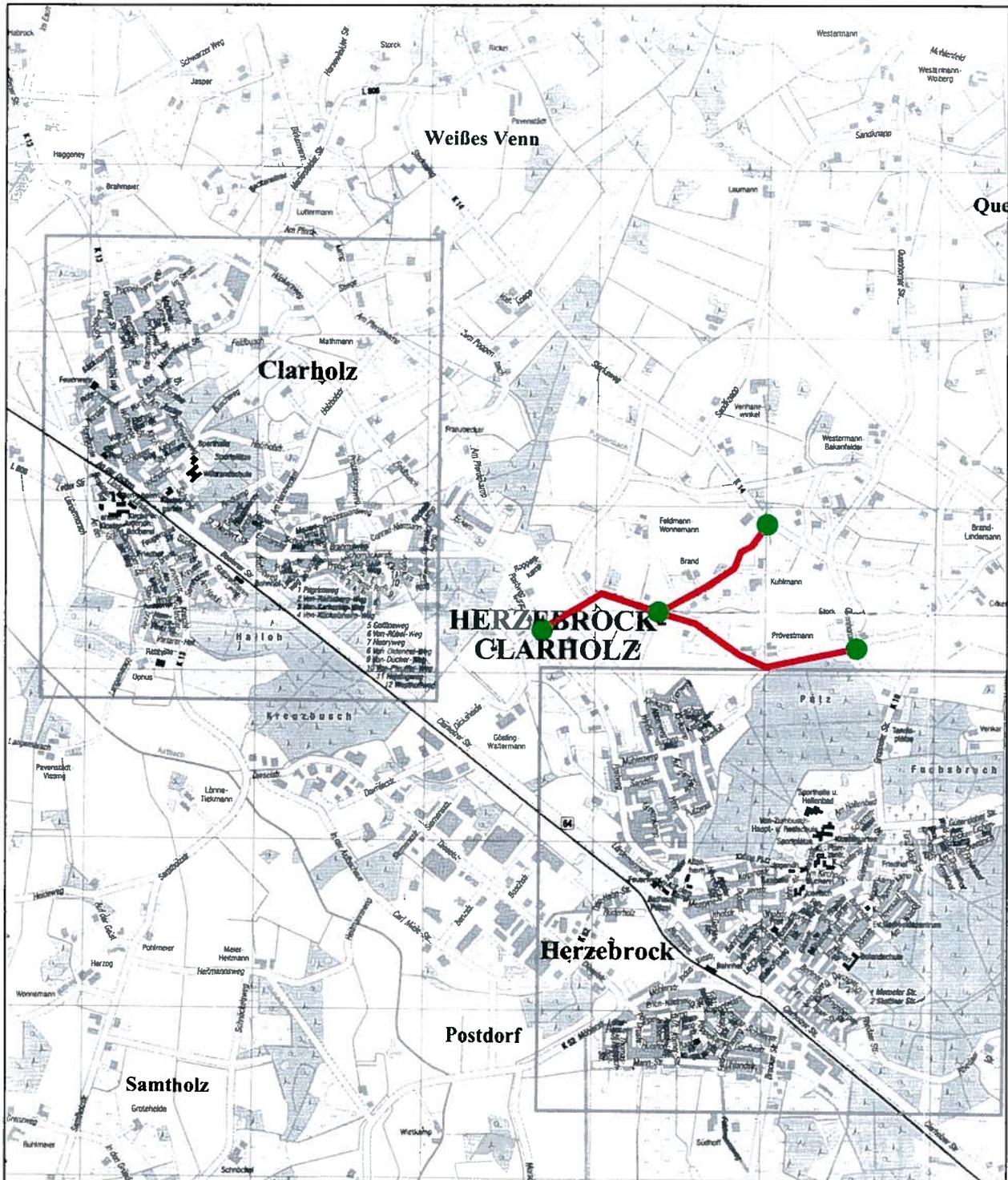
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 3 (P3) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

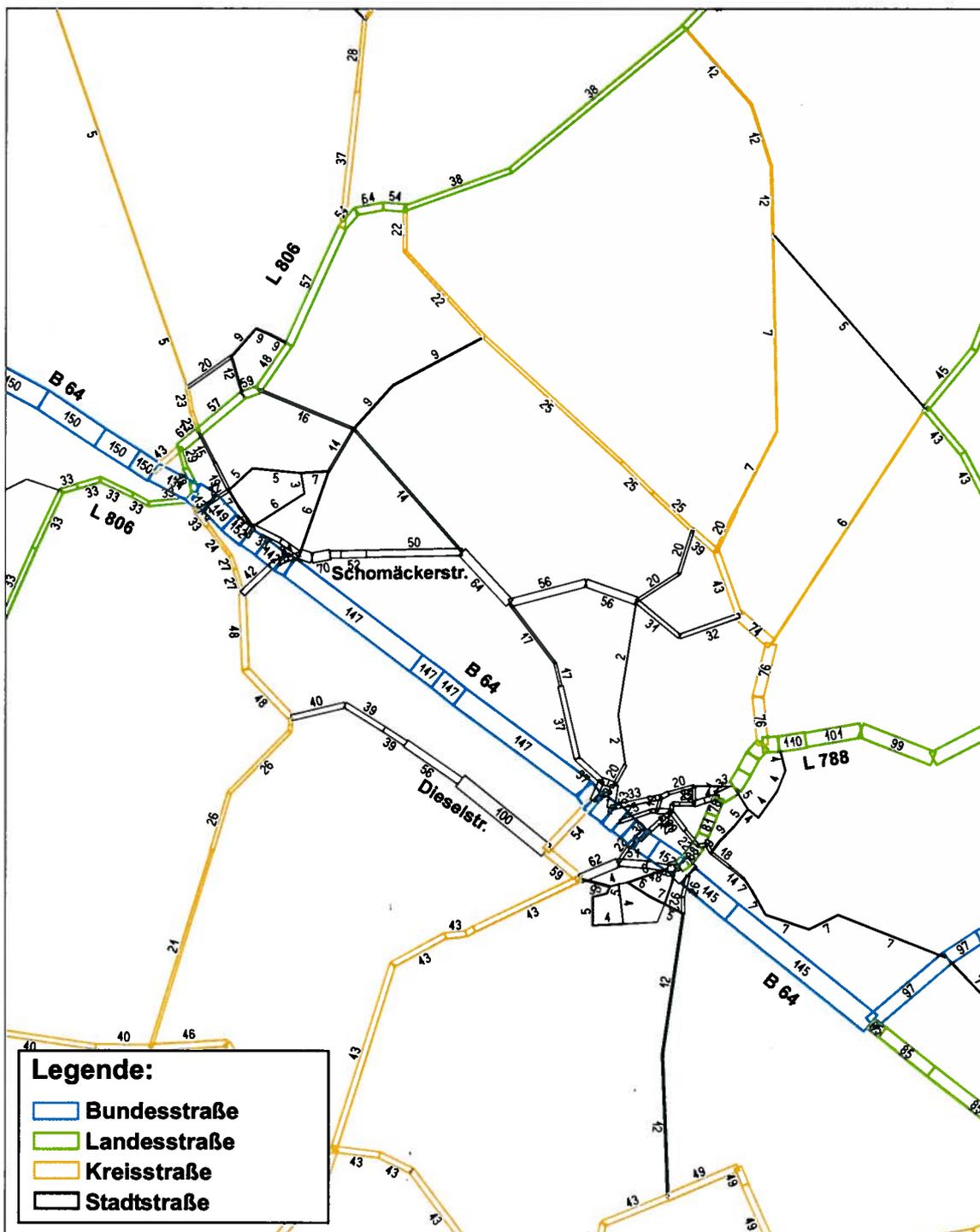
Planfall 3.1 (P3.1)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

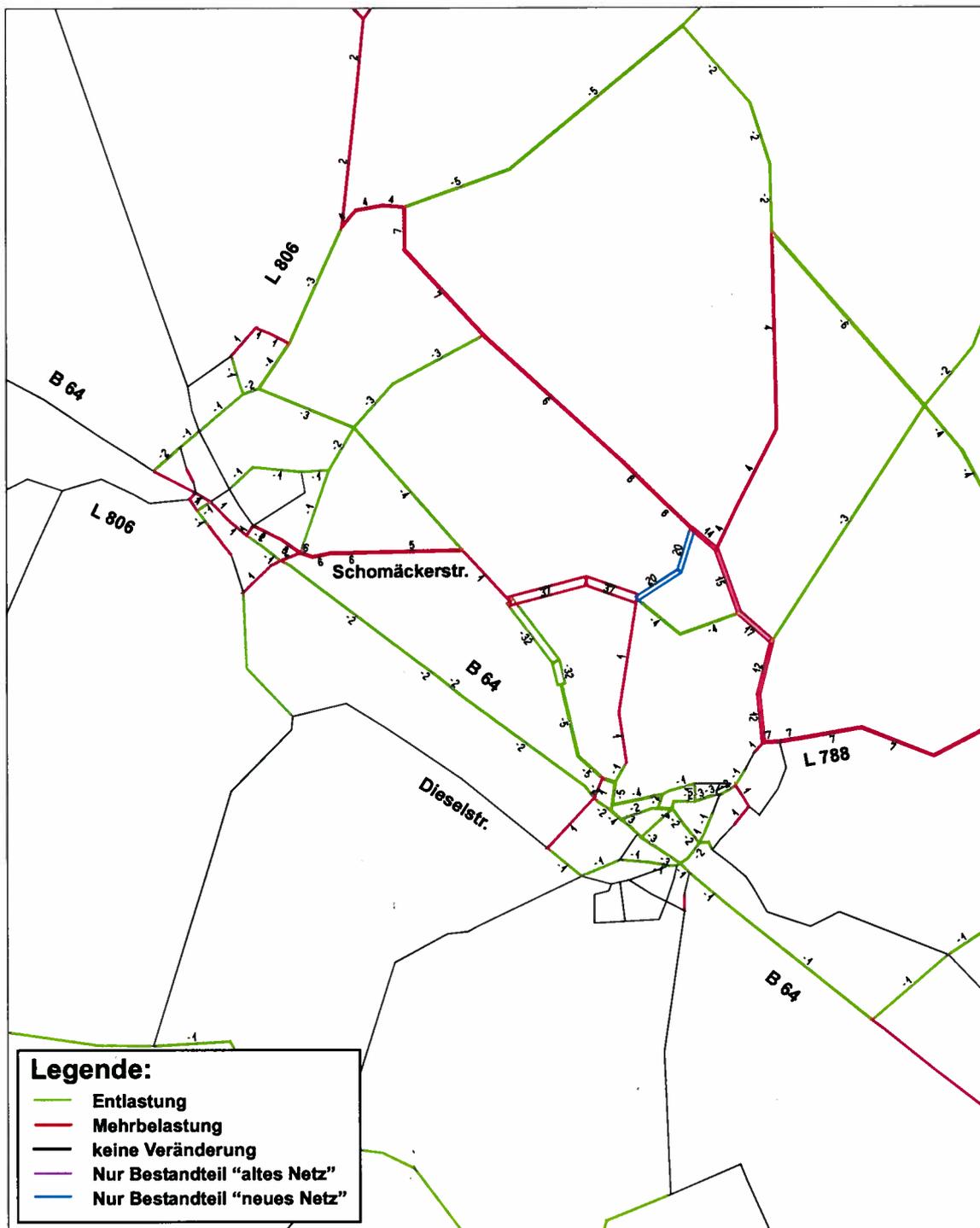
Planfall 3.1 (P3.1) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

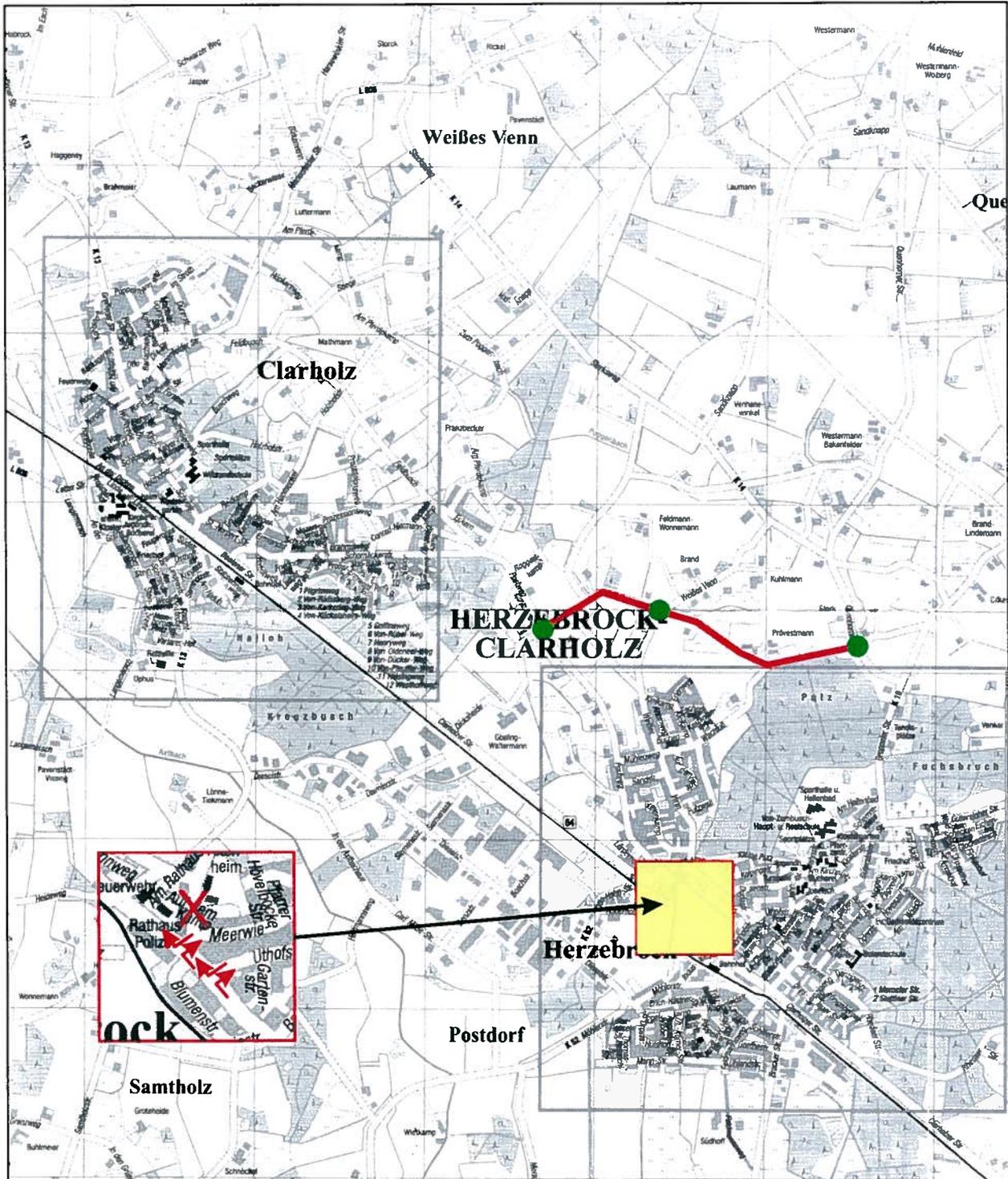
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 3.1 (P3.1) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

Planfall 3.2 (P3.2)





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

Planfall 3.2 (P3.2) 2010
Herzebrock-Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV [100]

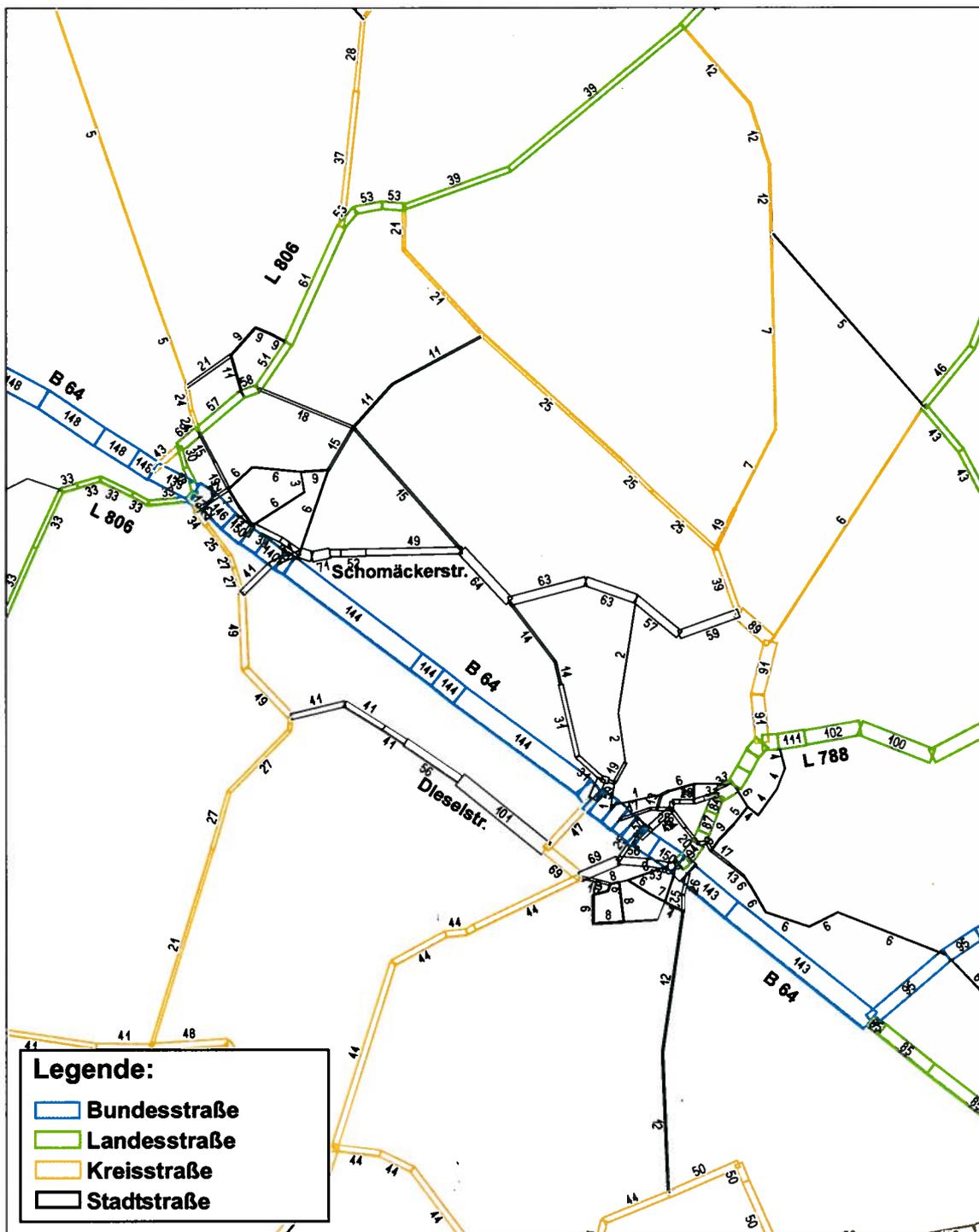
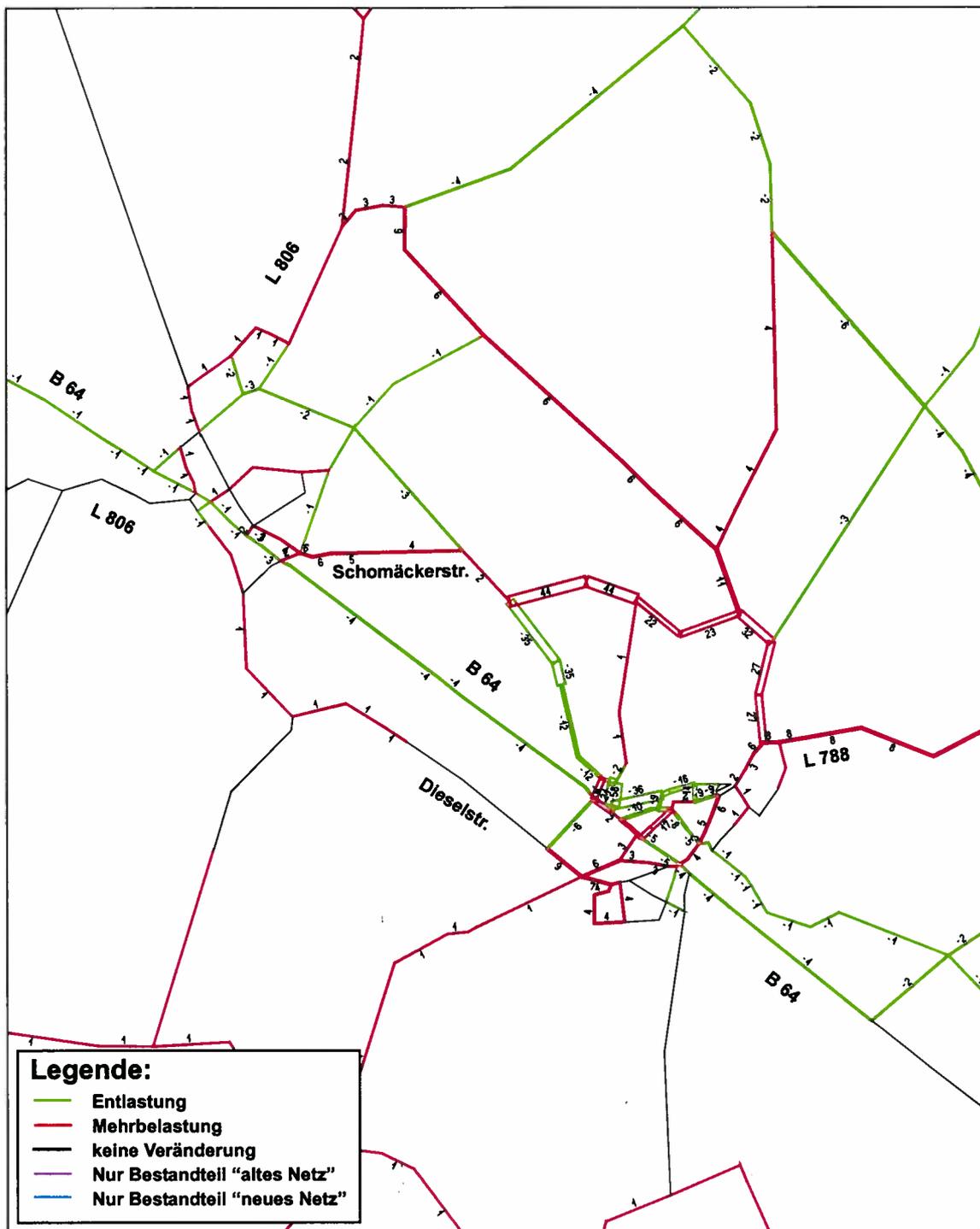


Bild 24



Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

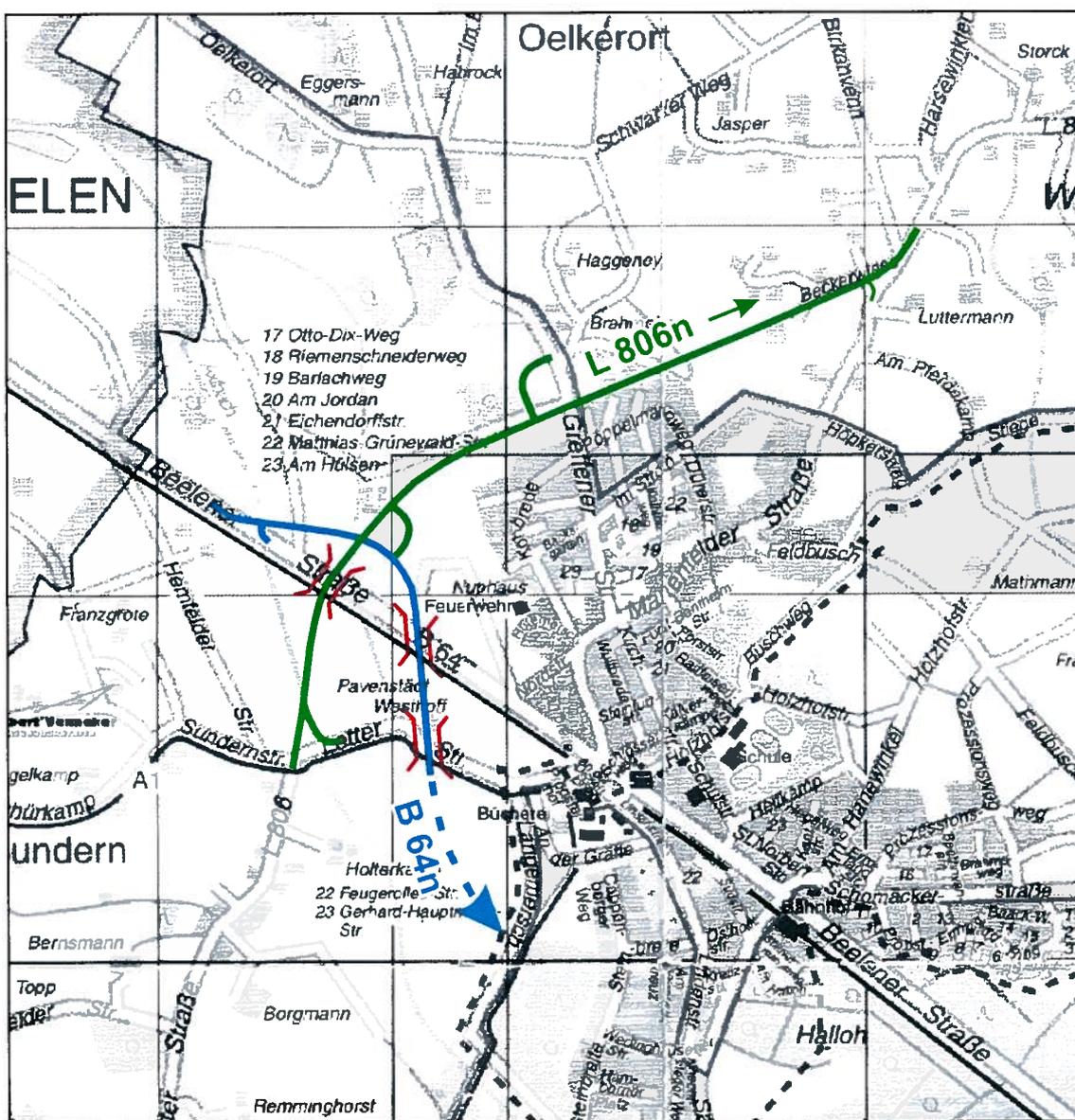
Differenzen der Verkehrsstärken zwischen dem
Planfall 3.2 (P3.2) und dem Prognose-Null-Fall
in Kfz - Fahrten DTV [100]





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

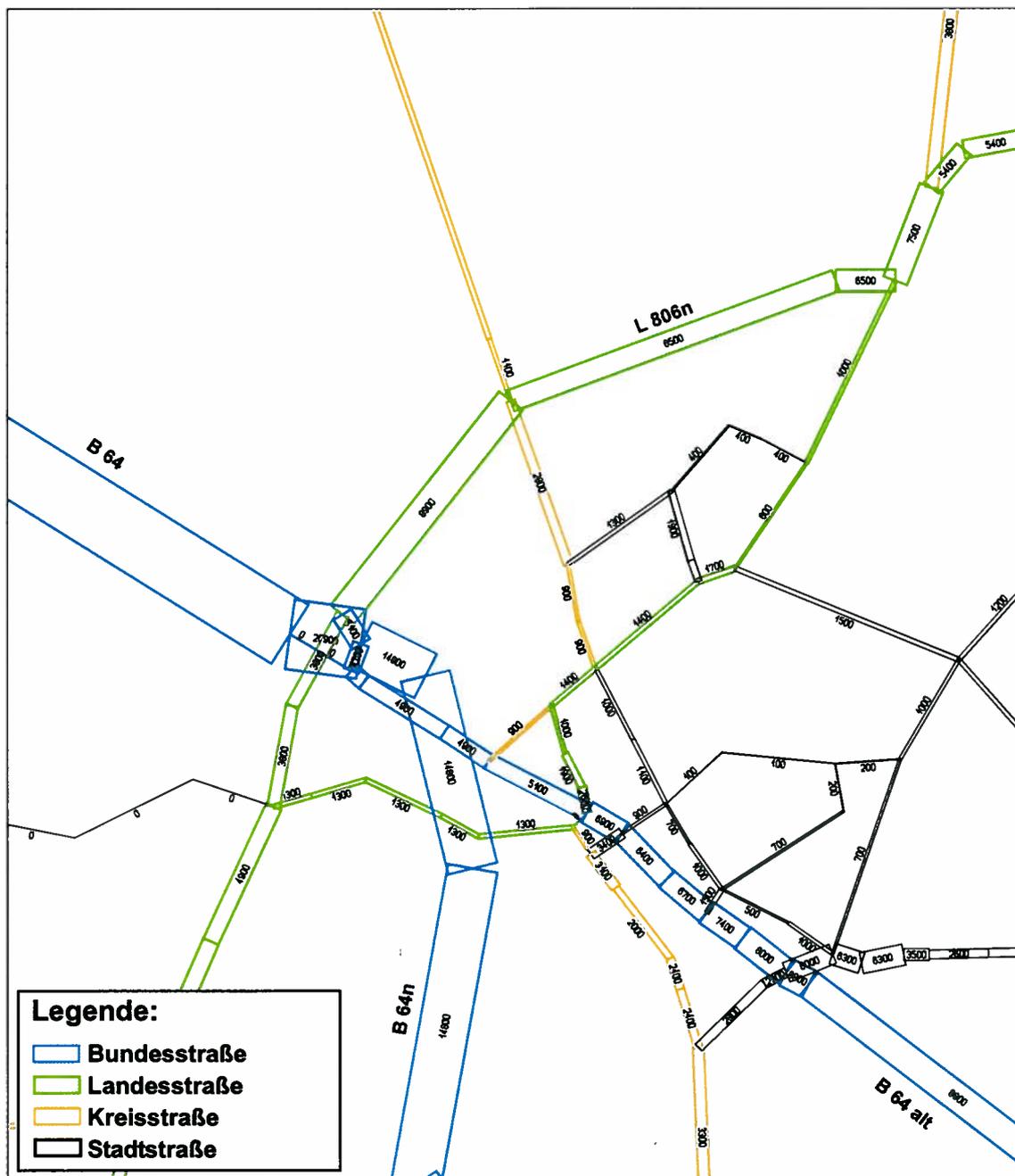
Übersicht Planfall L 806n Clarholz





Verkehrsuntersuchung Gemeinde Herzebrock - Clarholz

Verkehrsstärken im Planfall L 806n
Clarholz
in Kfz - Fahrten DTV





Ingenieurgruppe für
Verkehrswesen und
Verfahrensentwicklung

Oppenhoffallee 171 52066 Aachen
Tel: +49(241) 94 69 1-0 Fax: +49(241) 53 16 22
www.IVV-Aachen.de Scw@IVV-Aachen.de

Kontakt: Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz