

Sitzung des Ortsbeirates Ockershausen am 03.04.2025

Bebauungsplan „Hasenkopf“

Vorstellung des Vorentwurfs zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

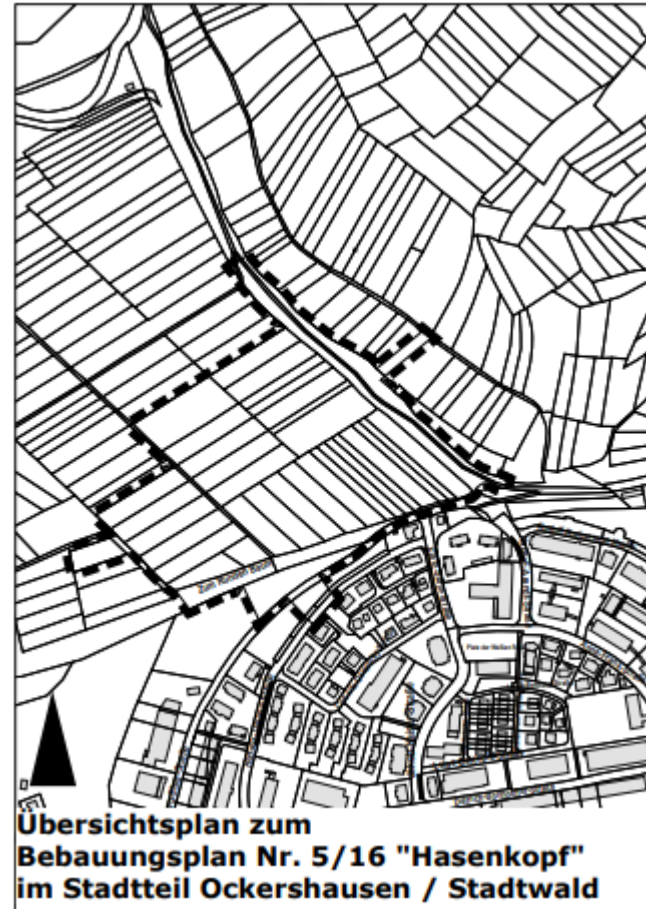
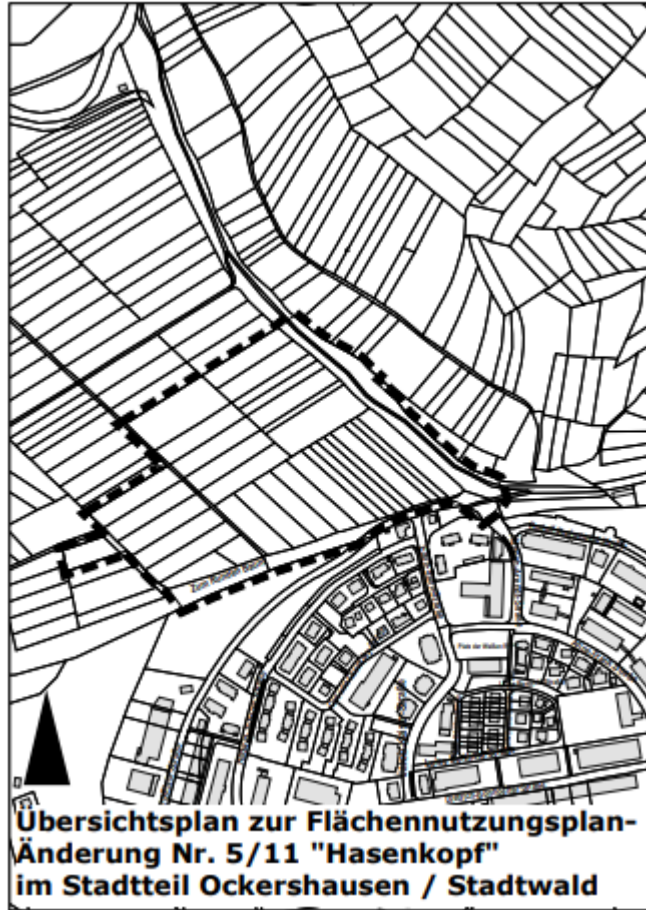
FD 61 Stadtplanung und Denkmalschutz



MARBURG

Die Universitätsstadt

Plangebiet: rd. 9 ha. Davon für Bebauung vorgesehen: < 6 ha



Drohnenbild Hasenkopf © Evermania

**Fläche für die Landwirtschaft >>
Wohnbaufläche und Flächen für
Maßnahmen.. Natur und Landschaft**

**>> Wohnraum für ca. 900
Einwohner*innen**

**>> rd. 330 Wohnungen, davon 30 %
geförderter Wohnungsbau**

Zielsetzung



Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.02.2022:

„Das neue Wohnquartier am Hasenkopf soll als Vorzeigequartier für ein zukunftsfähiges, klimagerechtes und sozial durchmischtes Wohnen mit alternativen Mobilitätsangeboten entwickelt werden.“

Der aus dem städtebaulichen Wettbewerb zur Wohnquartiersentwicklung Hasenkopf hervorgegangene Siegerentwurf des Büros Lohrer.Hochrein aus München bildet die Grundlage für die weiteren Planungsschritte zur Umsetzung des zukunftsweisenden Wohnquartiers.

Der Magistrat wird beauftragt, geeignete Wege aufzuzeigen und umzusetzen, um die Begrenzung der zu bebauenden Fläche auf die vom Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs benötigte Fläche dauerhaft abzusichern.

In den weiteren Planungsschritten wird zudem – im Rahmen von Move 35 – begleitend ein Konzept zur Verkehrsanbindung des zukünftigen Wohnquartiers am Hasenkopf unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrslage im Stadtteil Ockershausen entwickelt. Die Zielvorgabe ist hierbei, dass durch das zu realisierende Wohnquartier netto kein weiterer motorisierter Individualverkehr entstehen soll.“

23.06.2023:

Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan Nr. 5/16
und FNP-Änderung Nr. 5/11 „Hasenkopf“



Bebauungsplan-Vorentwurf



- Allgemeine Wohngebiete (WA)
- Sondergebiet Quartiersgarage
- Verkehrsflächen:
- Haupterschließung für Busanbindung und Quartiersgarage
- Verkehrsberuhigte Wohnstraßen
- Fuß- und Radwege
- Öffentliche Grünflächen
- Flächen für Regenwasserrückhaltung
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Städtebaulicher Entwurf

>>

Bebauungsplan-Vorentwurf



Grünflächen:
Freiraum / Spielplätze /
Aneignungsflächen



Endbericht Marburg Hasenkopf

Ökologische Bausteine:
Kaltluftbahnen,
Versickerungsflächen, grüne
Retentionsdächer, Solarenergie,
Fassadenbegrünung



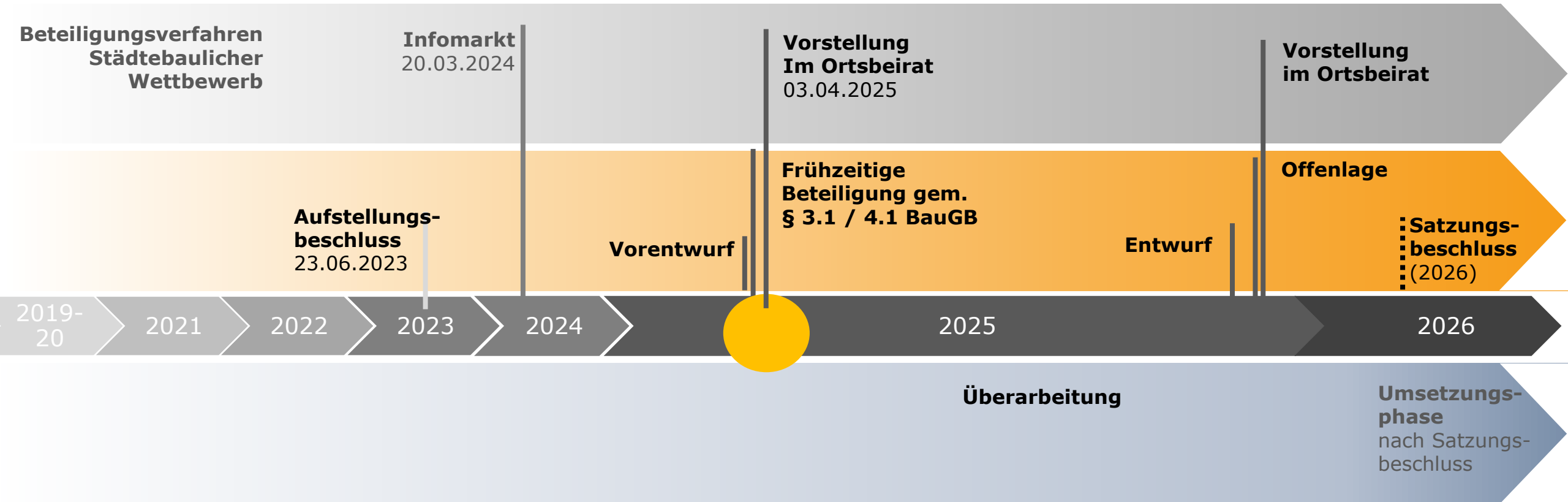
Bebauungsplan-Vorentwurf

- Festsetzung von

- Baulinien und Baugrenzen
- Zahl der Vollgeschosse
- Mehrfamilienhäuser, mind. 30 % geförderter Wohnungsbau
- Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
- Nicht überbaubare Grundstücksflächen mit Pflanzbindung
- KiTa-Standort
- Der Versorgung des Quartiers dienende Läden/ nicht störende Betriebe sind zulässig
- Quartiersgarage mit ergänzenden Nutzungen
- 0,5 Stellplätze je Wohneinheit (WE)



Zeitlicher Ablauf



An aerial, grayscale map of a city, likely Berlin, showing a dense network of streets and buildings. A prominent river, the Spree, flows through the city from the top right towards the bottom right. The map is centered on a large, open area, possibly a park or a large square. The text "Haben Sie Fragen?" is overlaid in the center of the map.

Haben Sie Fragen?



Inhaltsverzeichnis

- Lage und Anbindung des Plangebiets
- Verkehr im Bestand: Leistungsfähigkeit an wesentlichen Kreuzungen
- Verkehrserzeugung Plangebiet
- Verkehrsverteilung
 - zeitlich
 - räumlich
- Modellberechnungen
 - Analyse-Fall
 - Prognose-Null-Fall (ohne Neuverkehr Hasenkopf)
 - Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)
 - Prognose-Mit-Fall (mit Neuverkehr Hasenkopf)

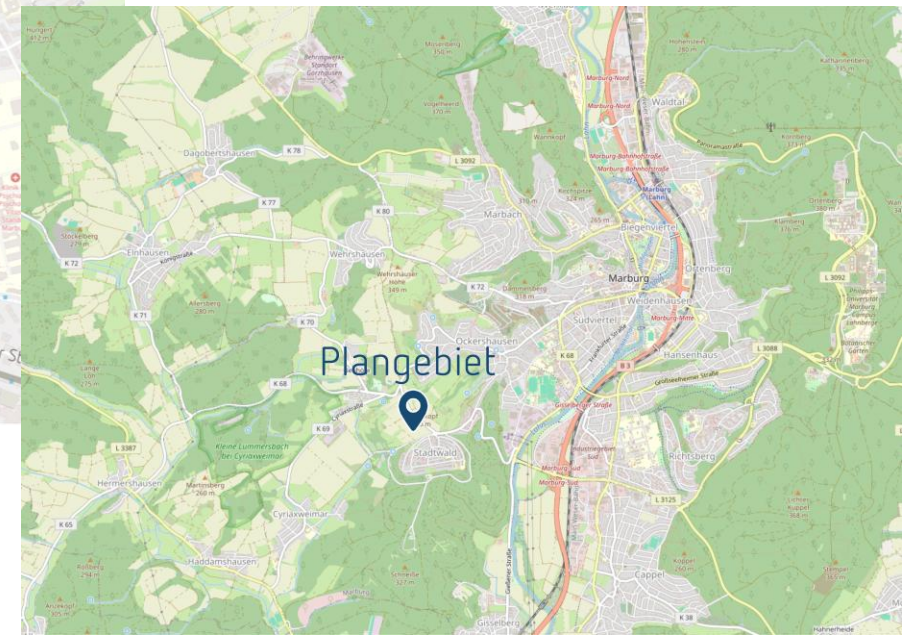
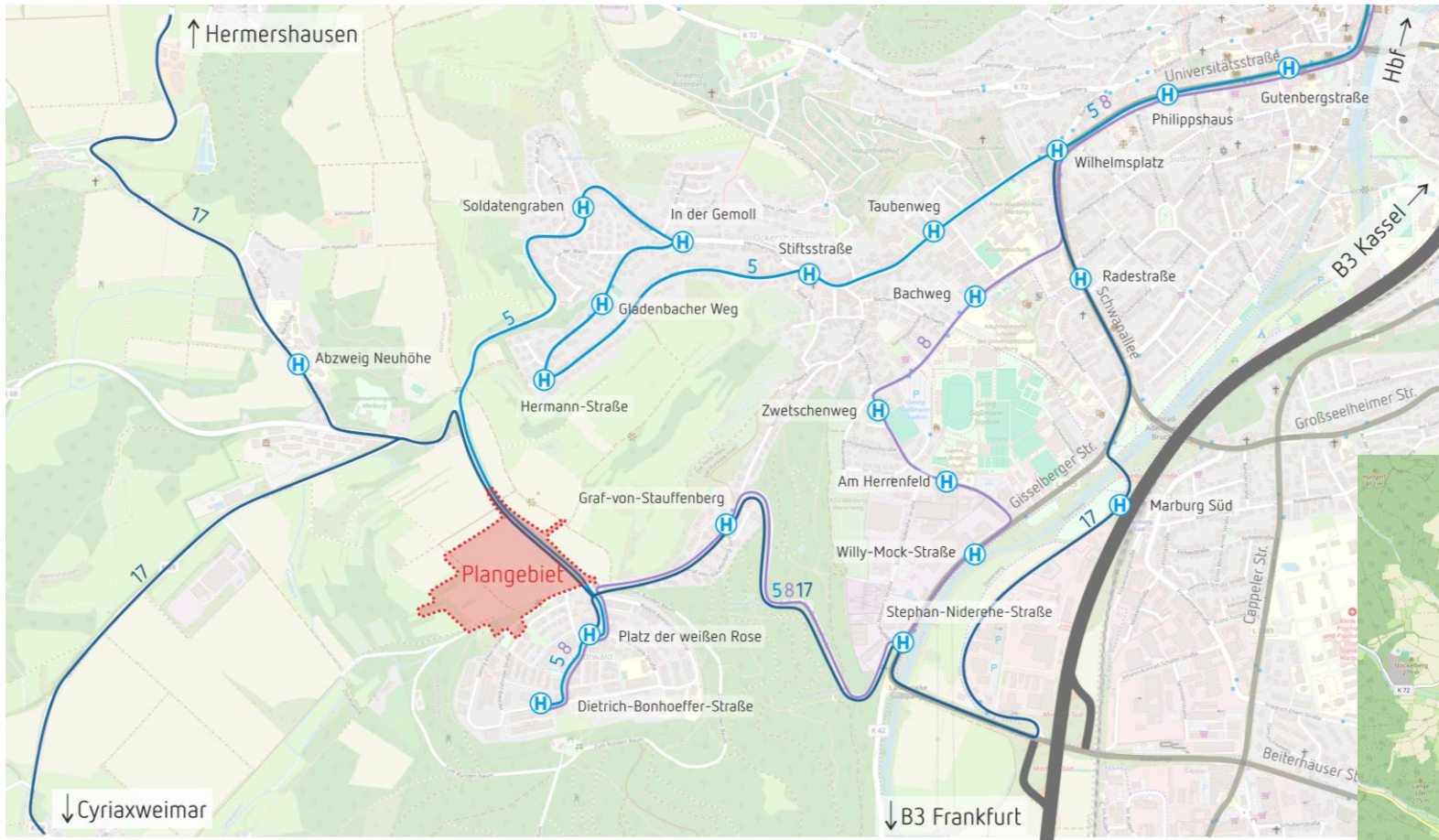


Inhaltsverzeichnis

- **Lage und Anbindung des Plangebiets**
- **Verkehr im Bestand: Leistungsfähigkeit an wesentlichen Kreuzungen**
- **Verkehrserzeugung Plangebiet**
- **Verkehrsverteilung**
 - zeitlich
 - räumlich
- **Modellberechnungen**
 - Analyse-Fall
 - Prognose-Null-Fall (ohne Neuverkehr Hasenkopf)
 - Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)
 - Prognose-Mit-Fall (mit Neuverkehr Hasenkopf)



Verkehrliche Ausgangssituation



Inhaltsverzeichnis

- Lage und Anbindung des Plangebiets
- **Verkehr im Bestand: Leistungsfähigkeit an wesentlichen Kreuzungen**
- Verkehrserzeugung Plangebiet
- Verkehrsverteilung
 - zeitlich
 - räumlich
- Modellberechnungen
 - Analyse-Fall
 - Prognose-Null-Fall (ohne Neuverkehr Hasenkopf)
 - Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)
 - Prognose-Mit-Fall (mit Neuverkehr Hasenkopf)



Leistungsfähigkeiten im Bestand

- Berechnung gemäß Verfahren nach HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)
- Berechnung jeweils der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde; diese weicht von Knoten zu Knoten leicht ab
- Eingangsdaten: erhobene Verkehrsmengen vom Dienstag, 12. November 2024
- Angestrebte Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV): D
- Gemäß E Klima 2022 der FGSV ist auch QSV E hinnehmbar, wenn sich Verbesserungen für den ÖPNV, Fuß- und/oder Radverkehr ergeben
- Maßgeblich für die Gesamtbewertung ist der am schlechtesten abschneidende Verkehrsstrom des Knotens

Tabelle: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

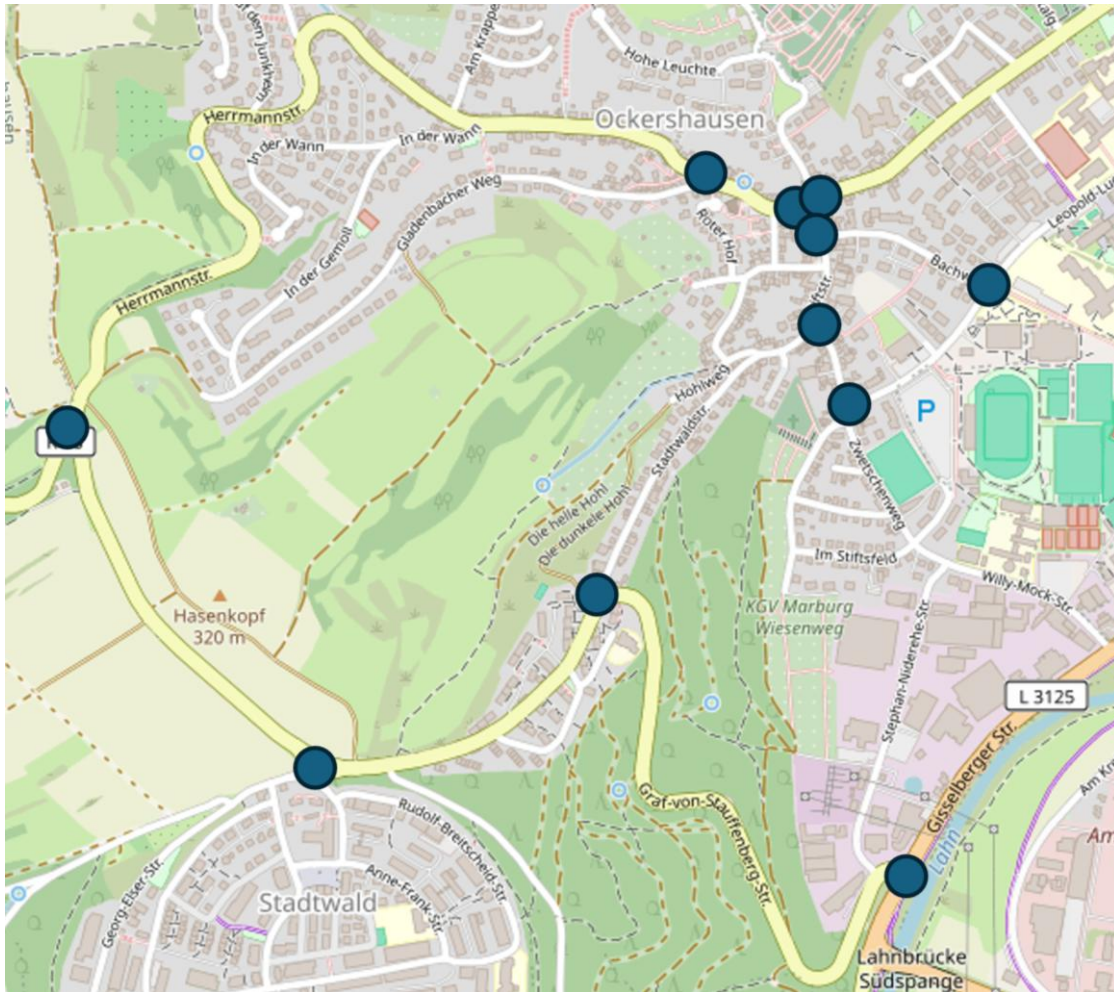
Stufe A	Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.
Stufe B	Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur geringe Beeinträchtigungen des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.
Stufe C	Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.
Stufe D	Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Stufe E	Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht.
Stufe F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Tabelle: Grenzwerte der mittleren Wartezeit zum Erreichen der Qualitätsstufen

Stufe	Mittlere Wartezeit [s]			
	Regelung durch Lichtsignalanlage	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung	Regelung „rechts vor links“	
			Kreuzung	Einmündung
A	≤ 20 s	≤ 10 s	≤ 10 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 20 s	≤ 10 s	≤ 10 s
C	≤ 50 s	≤ 30 s	≤ 15 s	≤ 15 s
D	≤ 70 s	≤ 45 s	≤ 20 s	≤ 15 s
E	> 70 s	> 45 s	≥ 25 s	≥ 20 s
F	Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$)		> 25 s*	> 20 s

Zählstellen

- An den in der Karte abgebildeten Knotenpunkten wurde am 12. November 2024 der Verkehr gezählt, um eine Datenbasis für weitere Berechnungen zu erhalten.



Straßenquerschnitt	Verkehrsbelastung im Bestand (werktags)
K68 nördlich Plangebiet	4.411
Hermannstraße (südwestlich K68, Richtung Neuhöfe)	5.045
Hermannstraße (nordöstlich K68, Richtung Ockershausen)	1.445
Hermannstraße (Höhe Gladenbacher Weg)	3.472
Stiftstraße (östlich Borgasse)	4.192
Ockershäuser Straße (östlich Hohe Leuchte)	3.051
Hohe Leuchte (nördlich Ockershäuser Straße)	4.278
Graf-von-Stauffenberg-Straße (Höhe Stadtwaldstraße)	7.494
Gisselberger Straße (nord, Richtung Innenstadt)	12.452
Gisselberger Straße/L3125 (süd, Richtung Südspange/B3)	20.092
Zwetschenweg (südlich Leopold-Lucas-Straße)	8.926
Leopold-Lucas-Straße (östlich Zwetschenweg)	6.615

Leistungsfähigkeiten im Bestand (Analysefall)

Analysefall: Berechnung anhand von derzeit vorhandenen Verkehrsmengen (gezählt am 12. November 2024)

Knotenpunkt	Leistungsfähigkeit Spitzenstunde vormittags		Leistungsfähigkeit Spitzenstunde nachmittags	
	QSV	Längste mittlere Wartezeit	QSV	Längste mittlere Wartezeit
Kreisverkehr K68/Graf-von Stauffenberg-Straße/Hannah-Arendt-Straße/Georg-Elser-Straße	A	4,9 sek	A	4,2 sek
K68/Hermannstraße	A	6,8 sek	A	6,0 sek
Hermannstraße / Gladenbacher Weg / Stiftstraße	A	5,2 sek	A	5,1 sek
Stiftstraße / Ockershäuser Straße	A	9,8 sek	B	11,5 sek
Ockershäuser Straße / Hohe Leuchte	A	6,6 sek	A	6,7 sek
Stiftstraße/Bachweg	C-D	10,5 sek	C-D	10,9 sek
Zwetschenweg/Leopold-Lucas-Straße	A	7,5 sek	A	6,7 sek
Leopold-Lucas-Straße/Bachweg	A	4,5 sek	A	4,8 sek
Stadtwaldstraße/Zwetschenweg/Stiftstraße	A-B	8,7 sek	A-B	8,2 sek
Graf-von-Stauffenberg-Straße/Stadtwaldstraße	A	9,7 sek	A	7,7 sek
Graf-von-Stauffenberg-Straße / Gisselberger Straße / L3125*	F (Fuß/Rad: F)	170,7 sek	D (Fuß/Rad: F)	56,8 sek

*Betrifft den Linksabbieger L3125 > G-v-Stauffenberg-Straße. Die Verkehrsqualität auf den Aufnahmevideos erscheint besser als berechnet; die Berechnung wird noch einmal überprüft

Inhaltsverzeichnis

- Lage und Anbindung des Plangebiets
- Verkehr im Bestand: Leistungsfähigkeit an wesentlichen Kreuzungen
- **Verkehrserzeugung Plangebiet**
- Verkehrsverteilung
 - zeitlich
 - räumlich
- Modellberechnungen
 - Analyse-Fall
 - Prognose-Null-Fall (ohne Neuverkehr Hasenkopf)
 - Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)
 - Prognose-Mit-Fall (mit Neuverkehr Hasenkopf)



Verkehrsaufkommensberechnung Plangebiet Hasenkopf

- Arbeitsgrundlagen: Programm Ver_Bau: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Version 2023 sowie eigene gutachterliche Erfahrungen, Mobilitätsdaten für Marburg aus SrV 2018 („System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ der TU Dresden)
- Durch Rundungen können sich bei Summen-/Produktbildungen Abweichungen von +/- 1-2 ergeben

Verkehrsaufkommensberechnung Plangebiet Hasenkopf

Neuverkehr gesamt

Nutzung	Wert	
Wohnnutzung	795	davon jeweils 397-398 im Quellverkehr und im Zielverkehr
Kita	44	davon jeweils 22 im Quellverkehr und im Zielverkehr
Gewerbe	48	davon jeweils 24 im Quellverkehr und im Zielverkehr
NEUVERKEHR GESAMT	887	davon jeweils 443-444 im Quellverkehr und im Zielverkehr
davon Wirtschaftsverkehr gesamt	44	davon jeweils 22 im Quellverkehr und im Zielverkehr

Durch das Plangebiet Hasenkopf werden täglich insgesamt 887 Kfz-Fahrten erzeugt, davon erfolgen jeweils 443-444 Fahrten im Quellverkehr (also in das Gebiet bzw. überwiegend in die Quartiersgarage hinein) und im Zielverkehr (also aus dem Gebiet bzw. überwiegend aus der Quartiersgarage hinaus).

Der Verkehr verteilt sich zeitlich jeweils auf den Tag und räumlich auf das umliegende Verkehrsnetz (siehe folgende Seiten).

Inhaltsverzeichnis

- Lage und Anbindung des Plangebiets
- Verkehr im Bestand: Leistungsfähigkeit an wesentlichen Kreuzungen
- Verkehrserzeugung Plangebiet
- **Verkehrsverteilung**
 - zeitlich
 - räumlich
- **Modellberechnungen**
 - Analyse-Fall
 - Prognose-Null-Fall (ohne Neuverkehr Hasenkopf)
 - Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)
 - Prognose-Mit-Fall (mit Neuverkehr Hasenkopf)



Zeitliche Verteilung des Neuverkehrs

Neuverkehr gesamt

Neuverkehr gesamt

	Quell-V.	Ziel-V.	
Stunde	absolut	absolut	Summe
00 - 01	1	1	2
01 - 02	1	1	2
02 - 03	1	0	1
03 - 04	1	0	1
04 - 05	3	0	3
05 - 06	14	1	15
06 - 07	25	5	30
07 - 08	53	20	73
08 - 09	44	26	71
09 - 10	29	14	44
10 - 11	21	17	38
11 - 12	21	20	42
12 - 13	22	31	53
13 - 14	25	23	49
14 - 15	30	35	66
15 - 16	24	32	56
16 - 17	32	41	74
17 - 18	26	47	73
18- 19	27	49	76
19 - 20	19	27	47
20 - 21	10	24	34
21 - 22	6	11	17
22 - 23	5	10	15
23 - 24	1	6	7
Summe	444	444	887

davon Wirtschaftsverkehr

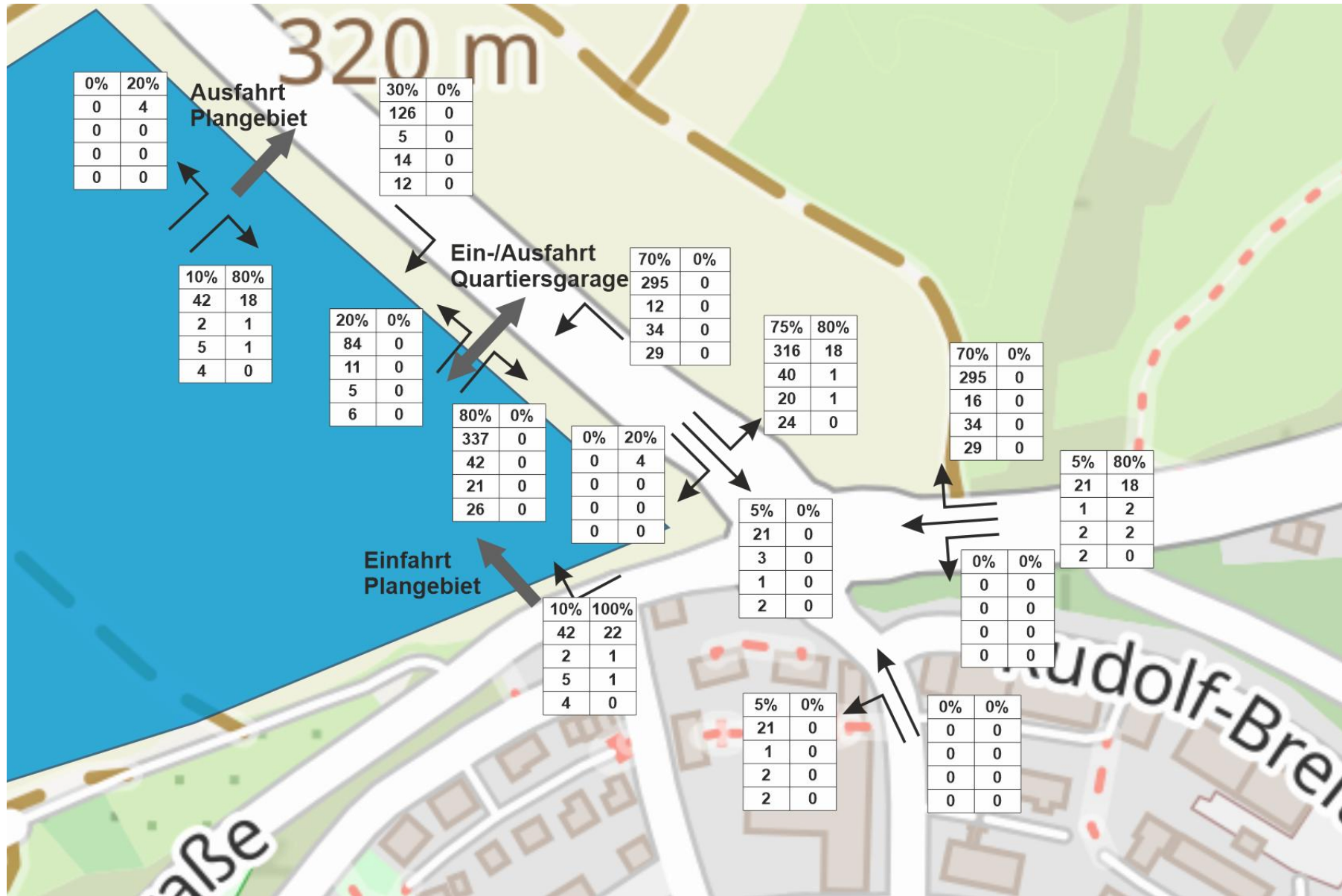
	Quell-V.	Ziel-V.	
Stunde	absolut	absolut	Summe
00 - 01	0	0	0
01 - 02	0	0	0
02 - 03	0	0	0
03 - 04	0	0	0
04 - 05	0	0	0
05 - 06	0	0	0
06 - 07	0	0	0
07 - 08	0	2	2
08 - 09	4	4	8
09 - 10	1	1	2
10 - 11	1	1	2
11 - 12	0	1	1
12 - 13	4	6	10
13 - 14	4	1	5
14 - 15	4	3	7
15 - 16	2	1	3
16 - 17	0	0	0
17 - 18	0	1	1
18- 19	1	1	1
19 - 20	1	1	3
20 - 21	0	0	0
21 - 22	0	0	0
22 - 23	0	0	0
23 - 24	0	0	0
Summe	22	22	44

- Die **verkehrliche Spitzenstunde des Neuverkehrs liegt zwischen 18 und 19 Uhr** mit **insgesamt 76 Kfz-Fahrten**, davon 49 Fahrten als Zielverkehr in Richtung Plangebiet (bzw. überwiegend in die Quartiersgarage) und 27 Fahrten als Quellverkehr vom Plangebiet weg. Auch die Stundengruppen 7-8 Uhr, 16-17 Uhr und 17-18 Uhr liegen mit 73 bzw. 74 Kfz-Fahrten nur leicht geringer als die Spitzenstunde 18-19 Uhr.

Räumliche Verteilung des Neuverkehrs

- Die Neuverkehre werden auf das Straßennetz umgelegt und anhand der Straßenverbindungen und Zielorte auf das Netz verteilt. Dabei spielt z.B. eine Rolle, wie die Marburger Innenstadt, die B3 als nächste Fernstraße, umliegende Gemeinden oder wichtige Arbeitsplatzstandorte (z.B. Uniklinik, Behringwerke) erreicht werden können. Für die Verteilung werden folgende Annahmen getroffen:
- Annahme 1: Der **Kfz-Verkehr kann nur von Süden** (über die Georg-Elser-Straße) **in das Plangebiet einfahren** und **verlässt das Plangebiet nur über die nordöstliche Zufahrt** (über die K68) wieder (Einbahnstraßenprinzip). Ausgenommen sein können später Linienbusse, die hier noch nicht berücksichtigt werden.
- Annahme 2: Die **Ein- und Ausfahrt der Quartiersgarage erfolgt zur K68**. Der Großteil der Kfz-Verkehre kommt also mit den Straßen des Plangebiets nicht in Berührung. Ausgenommen werden 10% der Bewohner-/Besucher-/Beschäftigten-/Kunden-Verkehre, für die angenommen wird, dass sie bspw. für Ladevorgänge oder das Ein- und Aussteigen in das Quartier bis vor die Wohnung/das Geschäft fahren und danach erst in die Quartiersgarage fahren. Daher fahren 10% des Bewohner-/Besucher-/Beschäftigten-/Kunden-Verkehrs sowie 100% des Wirtschaftsverkehrs über die Georg-Elser-Straße in das Plangebiet und über die K68 wieder hinaus.
- Für die großräumigere Verteilung wird angenommen, dass **20% der Verkehre über die K68 in Richtung Norden** (Ri. Hermannstraße) fließen. Dort biegen 10% dann links auf die Hermannstraße ab (z.B. Richtung Lahntal, Dautphetal oder auch Görzhausen) und 10% rechts ab in Richtung Ockershausen über die Hermannstraße und Stiftstraße. Dort fahren 5% weiter über die Straße Hohe Leuchte und 5% weiter über die Ockershäuser Allee.
- **80% des Neuverkehrs fließen über die K68 in Richtung Süden** (Kreisverkehr). Von dort verkehren **75% weiter über die Graf-Stauffenberg-Straße** in Richtung Innenstadt und B3 sowie **5% über die Hannah-Arendt-Straße** in Richtung des bestehenden Wohngebiets. Am Knoten Graf-Stauffenberg-Straße/Gisselberger Straße/L3125 verkehren 35% in Richtung L3125 (süd; B3, Weimar, Gladenbach, evtl. Lahnberge) und 35% in Richtung Gisselberger Straße (nord; Innenstadt, ggf. Lahnberge). 5% fließen zuvor über die Stephan-Niderehe-Straße in Richtung Zwetschenweg und Leopold-Lucas-Straße.
- Der Wirtschaftsverkehr verteilt sich grundsätzlich genauso aufs Netz, mit minimaler Abweichung an zwei Stellen.
- An der **Stiftstraße (südlich Ockershäuser Straße), Stadtwaldstraße und Bachweg kommt** aufgrund verschiedener Verkehrsregelungen und -führungen (Durchfahrt verboten, Sackgassen, Einbahnstraßen) bzw. nicht sinnvoller Verbindungen **kein Neuverkehr an**.

Räumliche Verteilung des Neuverkehrs



Leichtverkehr	Wirtschaftsverkehr (≅ Schwerverkehr)
↓	↓
Verteilung prozentual	Verteilung prozentual
Tagesverkehr gesamt	Tagesverkehr gesamt
Stunde 7-8 Uhr	Stunde 7-8 Uhr
Spitzenstunde 18-19 Uhr	Spitzenstunde 18-19 Uhr
Stunde 16-17 Uhr	Stunde 16-17 Uhr

Räumliche Verteilung des Neuverkehrs

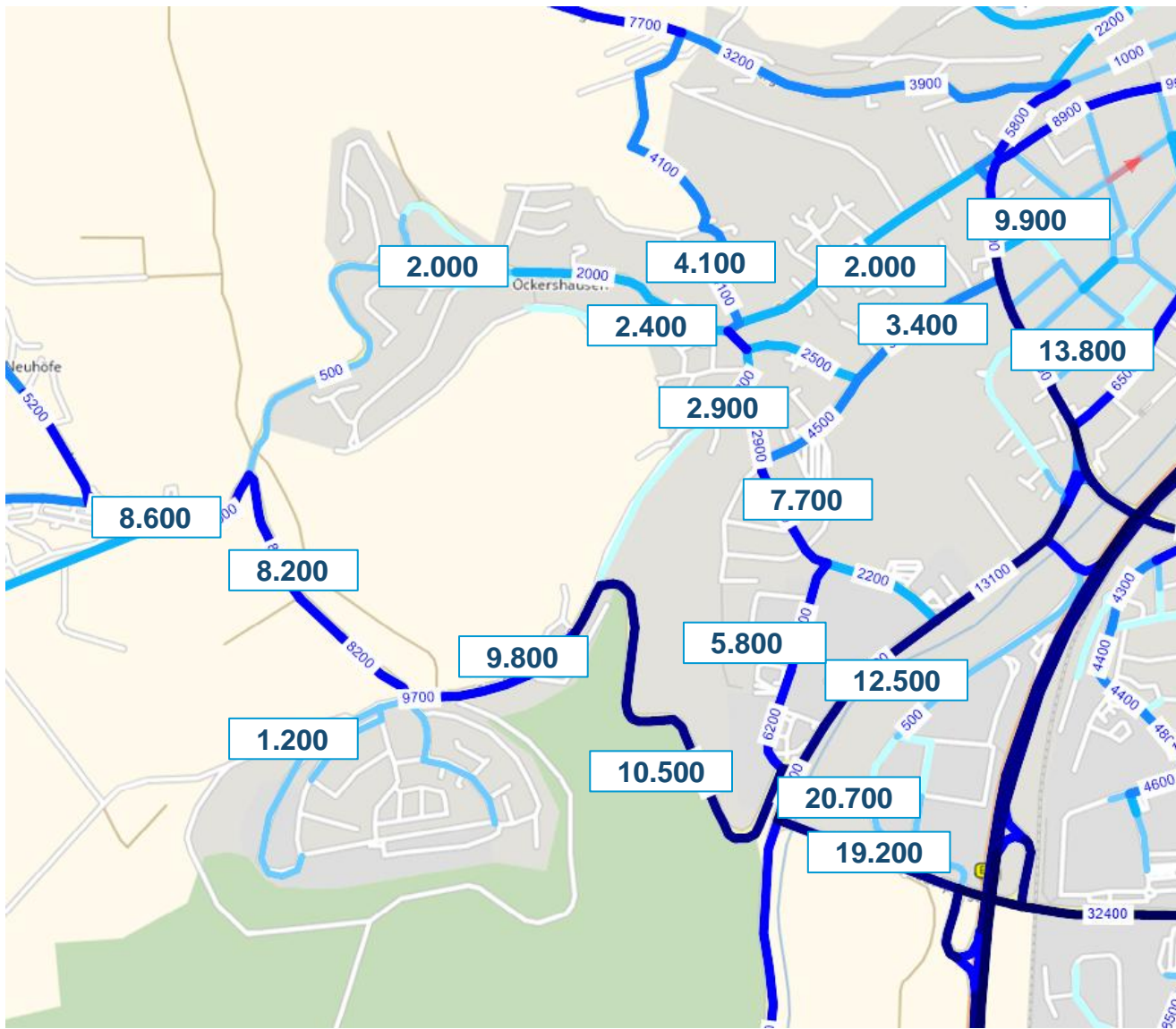
Straßenquerschnitt	Verkehrsbelastung im Bestand (werktags)	Neuverkehr	Verkehrsbelastung Bestand + Neuverkehr	Veränderung in %
K68 nördlich Plangebiet	4.411	177	4.588	+ 4,0%
Hermannstraße (südwestlich K68, Richtung Neuhöfe)	5.045	89	5.134	+ 1,8%
Hermannstraße (nordöstlich K68, Richtung Ockershausen)	1.445	89	1.534	+ 6,2%
Hermannstraße (Höhe Gladenbacher Weg)	3.472	89	3.561	+ 2,6%
Stiftstraße (östlich Borngasse)	4.192	89	4.281	+ 2,1%
Ockershäuser Straße (östlich Hohe Leuchte)	3.051	47	3.098	+ 1,5%
Hohe Leuchte (nördlich Ockershäuser Straße)	4.278	42	4.320	+ 1,0%
Graf-von-Stauffenberg-Straße (Höhe Stadtwaldstraße)	7.494	668	8.162	+ 8,9%
Gisselberger Straße (nord, Richtung Innenstadt)	12.452	308	12.760	+ 2,5%
Gisselberger Straße/L3125 (süd, Richtung Südspange/B3)	20.092	359	20.451	+ 1,8%
Zwetschenweg (südlich Leopold-Lucas-Straße)	8.926	89	9.015	+ 1,0%
Leopold-Lucas-Straße (östlich Zwetschenweg)	6.615	89	6.704	+ 1,3%

Inhaltsverzeichnis

- Lage und Anbindung des Plangebiets
- Verkehr im Bestand: Leistungsfähigkeit an wesentlichen Kreuzungen
- Verkehrserzeugung Plangebiet
- Verkehrsverteilung
 - zeitlich
 - räumlich
- **Modellberechnungen**
 - Analyse-Fall
 - Prognose-Null-Fall (ohne Neuverkehr Hasenkopf)
 - Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)
 - Prognose-Mit-Fall (mit Neuverkehr Hasenkopf)

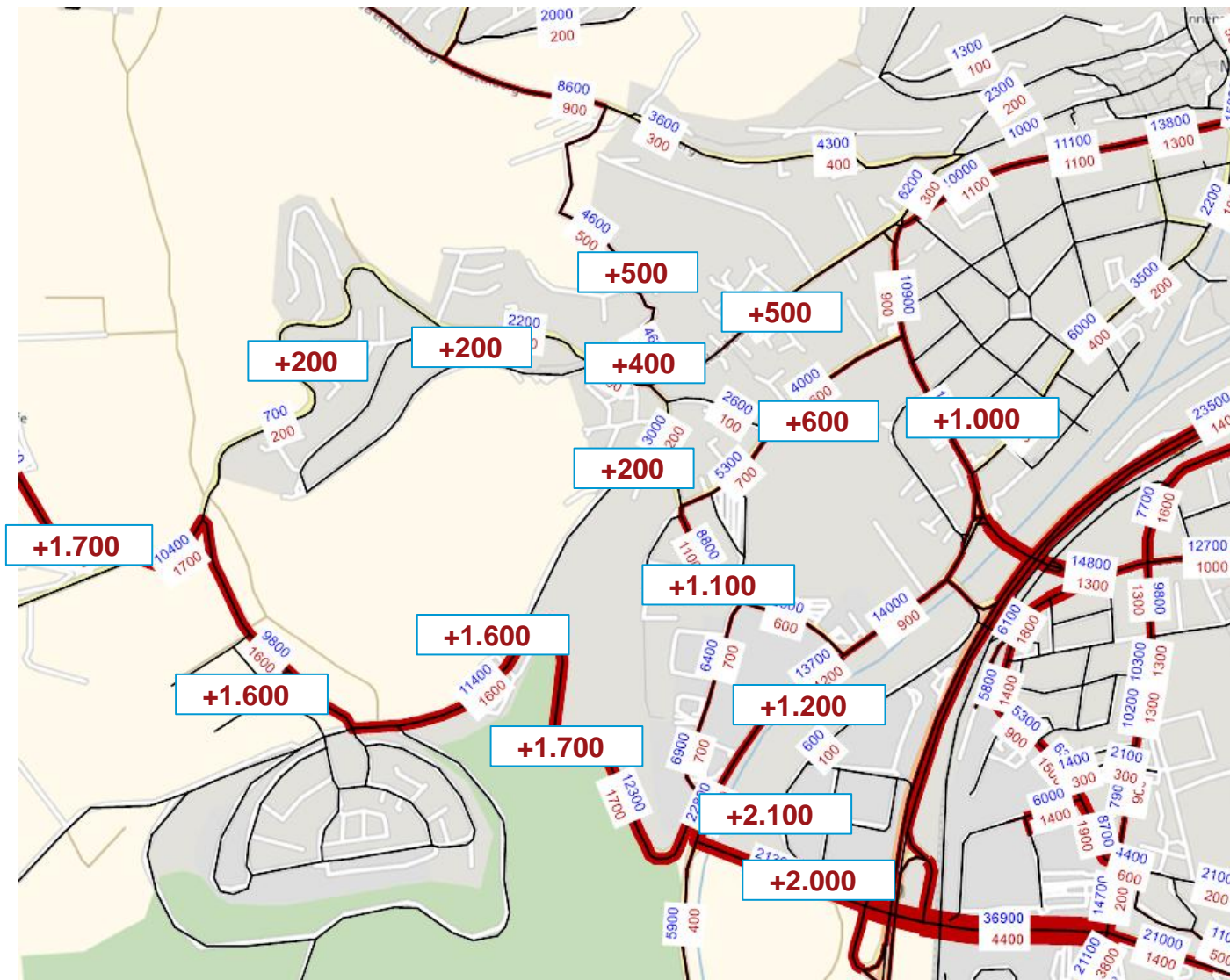


Modellberechnung: Analyse-Fall



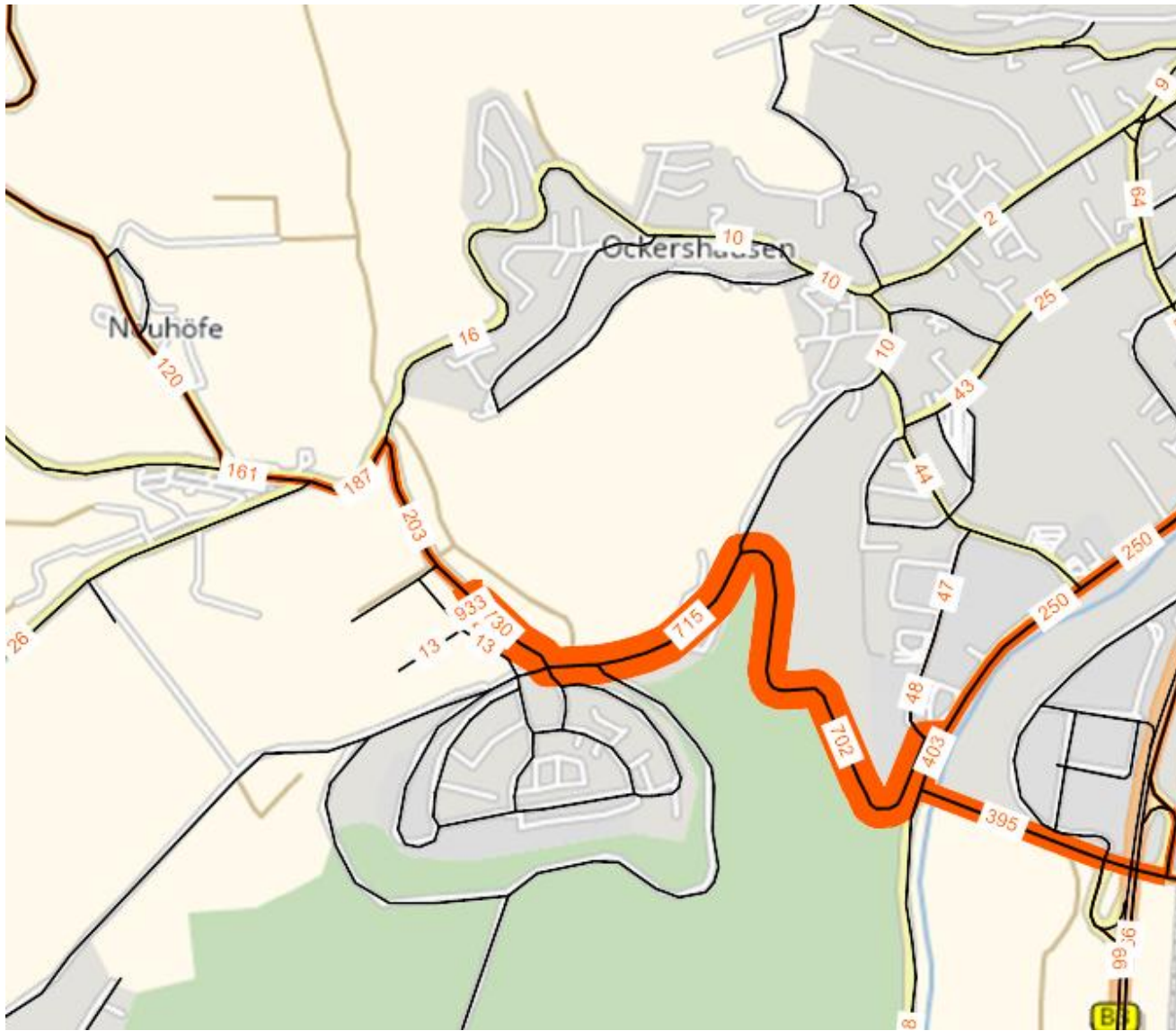
- Dargestellt ist der vom Modell berechnete Kfz-Verkehr in Marburg für das Analysejahr 2023 (an einigen Stellen mit Updates), ohne den Neuverkehr vom Plangebiet Hasenkopf.
- Die vom Modell berechneten Verkehrsmengen können von realen Zähldaten leicht abweichen.

Modellberechnung: Prognose-Null-Fall



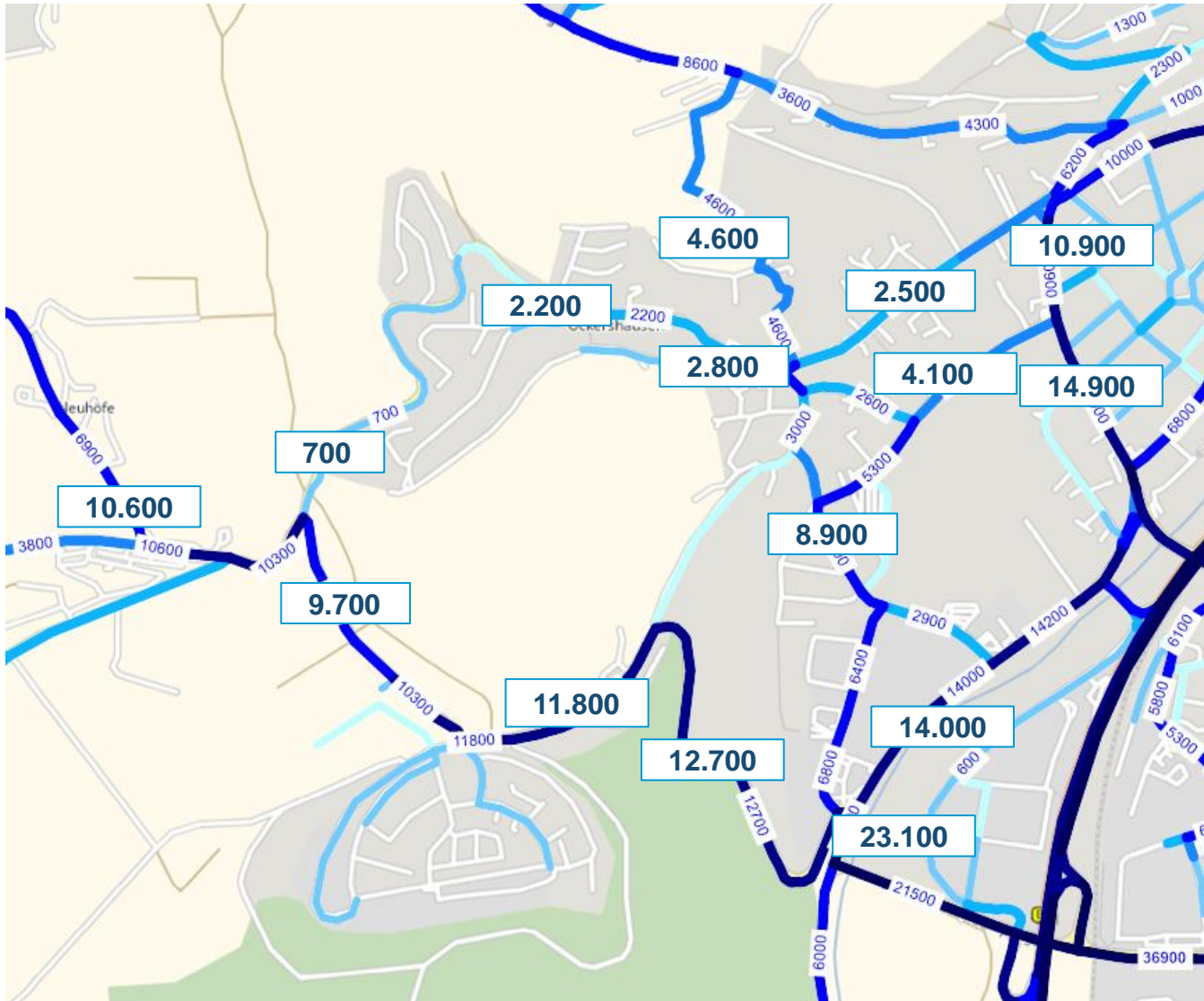
- Der Prognose-Null-Fall enthält den Prognoseverkehr für das Jahr 2035 ohne den Neuverkehr vom Plangebiet Hasenkopf.
- Dargestellt ist der vom Modell berechnete Gesamtverkehr (blau) 2035 und der Unterschied (rot) zwischen dem Analyse-Fall 2023 und dem prognostizierten Verkehr 2035.
- Die Zahlen werden beeinflusst vom Bevölkerungswachstum, neuen Arbeitsplätzen, stärkeren Pendlerströmen und vielen weiteren Daten für das Jahr 2035.
- Da Marburg insgesamt eine wachsende Stadt ist, ergeben sich an vielen Stellen Zunahmen im Kfz-Verkehr, sofern keine alternativen Maßnahmen ergriffen werden.

Modellberechnung: Neuverkehr Hasenkopf (Modellrechnung)



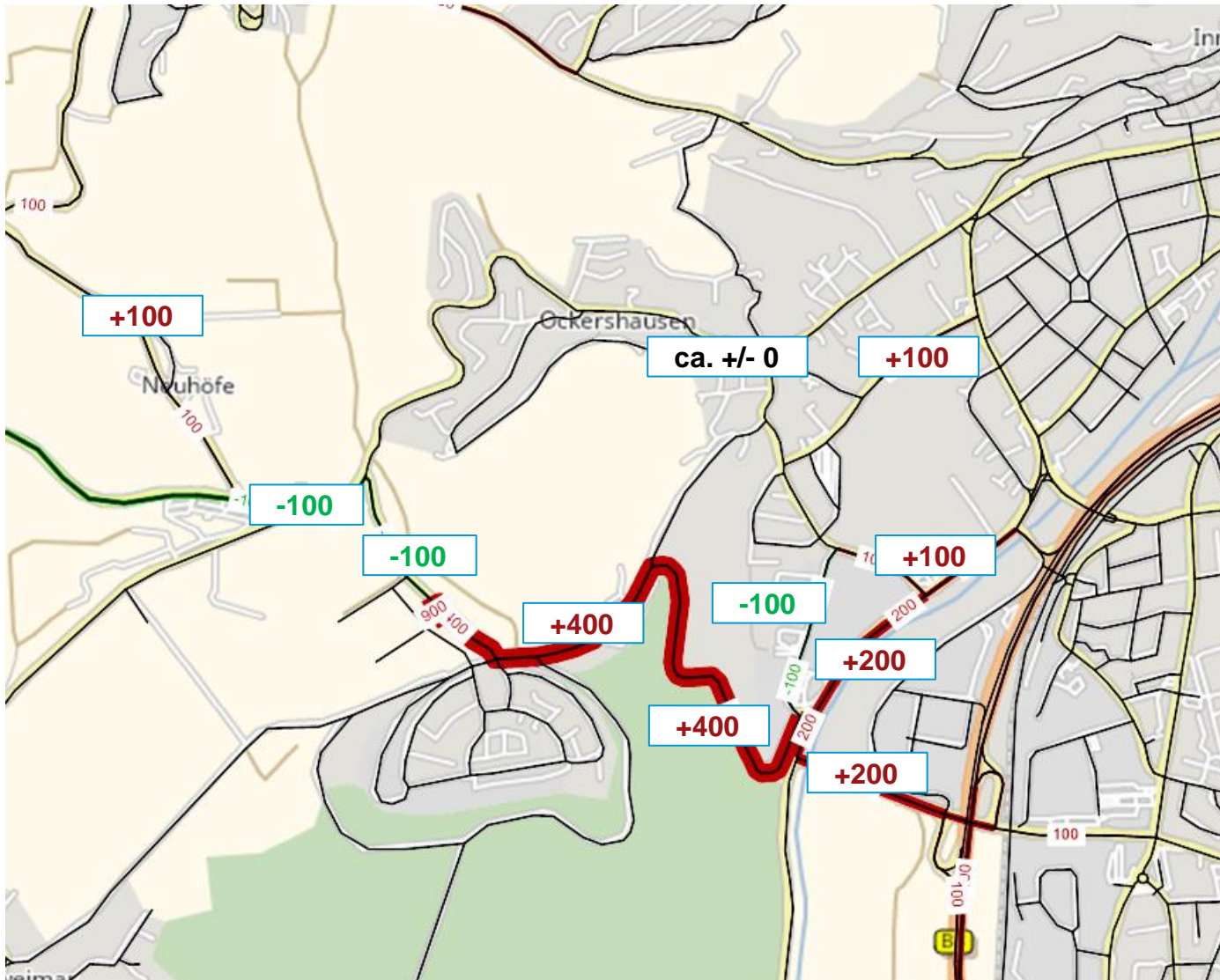
- Dargestellt ist der vom Modell berechnete und auf das Straßennetz verteilte Neuverkehr durch das Plangebiet Hasenkopf.
- Die vom Modell berechneten Verkehrsmengen und Verteilungen decken sich sehr gut mit den eigenen Annahmen und weichen nur an wenigen Stellen ab. Im Bereich Ockershausen berechnet das Modell weniger Neuverkehr (ca. +10), in den eigenen Annahmen wird dort etwas mehr Neuverkehr angesetzt (+89).

Modellberechnung: Prognose-Mit-Fall



- Der Prognose-Mit-Fall enthält den vom Modell berechneten Prognoseverkehr für das Jahr 2035 (aus dem Prognose-Null-Fall) inklusive des Neuverkehrs durch das Plangebiet Hasenkopf.

Modellberechnung: Differenz Prognose-Mit-Fall / Prognose-Null-Fall



- Dargestellt ist der vom Modell berechnete Unterschied zwischen dem Verkehr aus dem Prognose-Null-Fall und dem Prognose-Mit-Fall.
- Laut Modell nimmt der Verkehr insgesamt nur in geringerem Maße zu, als Neuverkehr verursacht wird. An einigen Stellen wird sogar ein leichter Rückgang berechnet.
- Dies hängt damit zusammen, dass aufgrund der Mehrbelastung durch den Neuverkehr einige Bestandsverkehre großräumig andere Wege wählen. Im Ergebnis fällt die Zunahme nicht ganz so stark aus.
- Die Zunahme allein durch den Neuverkehr ist als moderat zu bewerten.

Ausblick: Die nächsten Arbeitsschritte

- Erneute Berechnung der Leistungsfähigkeit unter Einbezug des Neuverkehrs
- Bei eingeschränkter Leistungsfähigkeit an einer Kreuzung: Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten
- Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten zur Reduzierung des Neuverkehrs im Bereich Ockershausen
- Ergänzende Modellberechnungen: Erstellung Prognose-Mit-Fall mit Anpassungen/Maßnahmen
- Zusammenfassender Gutachten-Bericht

An aerial, grayscale map of a city, likely Berlin, showing a dense network of streets and buildings. A prominent river, the Spree, flows through the city from the top right towards the bottom right. The map is centered on the city's core.

**Haben Sie Fragen?
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

