

Planungsbüro Reinold  
Frau Dubbert  
Seetorstraße 1 a

31737 Rinteln

**Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover**  
**Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3**  
eMail: [post@zacharias-verkehrsplanungen.de](mailto:post@zacharias-verkehrsplanungen.de)  
Internet: [www.zacharias-verkehrsplanungen.de](http://www.zacharias-verkehrsplanungen.de)

09.03.2021

### **Stadt Bad Nenndorf, WG Harrenhorst - Verkehrsuntersuchung Beantwortung Einwendung**

Sehr geehrte Frau Dubbert,

im Rahmen des Planverfahrens zur geplanten Wohnbebauung im Bereich Harrenhorst ergaben sind Hinweise/ Einwendungen bezüglich unserer Verkehrsuntersuchung vom Dezember 2019. Diese möchte ich wie folgt beantworten:

1. Eine Erhöhung der Anzahl der Wohneinheiten von 30 (wie in der Verkehrsuntersuchung angenommen) auf 36 ist verkehrsplanerisch nicht relevant. Bei einer linearen Erhöhung ergäben sich statt 170 Kfz-Fahrten/ Werktag ca. 204 Fahrten/ Werktag. Auch diese Verkehrsmengen können vom umgebenden Straßennetz problemlos aufgenommen werden.

Zudem wurde bei der Abschätzung der Verkehrsmengen ein Ansatz auf der eher sicheren Seite gewählt. So dürften pro Wohneinheit aufgrund der Anlage von Mehrfamilienhäusern eher 2,5 als 3,0 Personen realistisch sein. Auch die Anzahl der Fahrten pro Einwohner könnte aufgrund der sozialen und demographischen Zusammensetzung der Bewohner geringer ausfallen.

Sofern alleine die Anzahl der Einwohner pro Wohneinheit von 3,0 auf 2,5 reduziert wird, ändert sich am berechneten Verkehrsaufkommen vom Dezember 2019 nichts

30 WE \* 3,0 Ew. pro WE \* 4,0 Wege pro Ew. \* 0,7 Anteil Pkw / 1,5 Pers. pro Pkw = 168 Kfz  
36 WE \* 2,5 Ew. pro WE \* 4,0 Wege pro Ew. \* 0,7 Anteil Pkw / 1,5 Pers. pro Pkw = 168 Kfz



2. Die von der Rodenberger Allee abzweigenden Nebenstraßen sind derzeit nicht als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Allerdings wird aufgrund der Straßenfunktion und des Ausbauszustandes im Verkehrskonzept 2017 der Stadt Bad Nenn Dorf die Ausweisung als eine solche Zone empfohlen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht sollten die Verkehrsmengen in Tempo-30-Zonen selbstverständlich niedriger liegen als auf „normalen“ Erschließungsstraßen. Die Darstellung der Straßen als Tempo-30-Zonen bedeutet damit eine zusätzliche Restriktion. Damit ist natürlich auch ein möglicher Verkehrszuwachs in einer Tempo-30-Zone deutlich kritischer zu bewerten als auf einer sonstigen Straße in einem Wohngebiet.

An der Anbindung der Nebenstraßen an die Rodenberger Allee ergeben sich in Abhängigkeit von einer Tempo-30-Zone keine Änderungen der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität.

Eine Überarbeitung oder Ergänzung der Verkehrsuntersuchung ist deshalb aus unserer Sicht nicht erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias