



## Verkehrsuntersuchung zum geplanten Baugebiet „Hintere Hohefeld“ in der Stadt Bad Nenndorf

### Aufgabenstellung

In der Stadt Bad Nenndorf ist die Ausweisung eines Baugebietes Hintere Hohefeld geplant. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung sind die Auswirkungen auf das vorhandene Hauptstraßennetz zu prüfen.

Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten und Prognosewerte wird das zukünftige Verkehrsaufkommen für die geplanten Nutzungen abgeschätzt (Verkehrsmengen, Lkw-Anteil, Herkunfts-/ Zielrichtungen, wöchentliche und tageszeitliche Verteilung).

Die Ergebnisse der Untersuchung können als Grundlage für ggf. erforderliche weitergehende Untersuchungen (z.B. schalltechnische Gutachten, Entwurfsplanung) genutzt werden.

### Derzeitige Situation/ Nullfall 2015

Die aktuellen Verkehrsmengen und Verkehrsbeziehungen auf der neuen Entlastungsstraße sowie an den 3 Anbindungen des Baugebietes Vordere Hohefeld wurden durch Verkehrszählungen an einem Normalwerktag Ende April 2015 gezählt.

- An den Anbindungen des Wohngebietes Vordere Hohefeld und am Kreisverkehrplatz Horster Straße/ Horster Feld/ Entlastungsstraße in der Zeit von 15.00 bis 18.00 Uhr in 15-minütigen Zeitintervallen, getrennt nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart (Pkw, Lfw, Lkw/ Lz, Bus).
- Auf der Entlastungsstraße mit Hilfe eines automatischen Seitenmessgeräts über 24 Stunden eines Normalwerktages in 15-minütigen Zeitintervallen, getrennt nach Fahrtrichtung und Fahrzeugart (Pkw, Lfw, Lkw/ Lz, Bus).

Die Verkehrswerte können mit Hilfe charakteristischer Ganglinien sowie der 24-stündigen Zählung auf der Entlastungsstraße auf die Belastungen eines Normalwerktages hochgerechnet werden (**ABBILDUNG 1**).

Die Verteilung des Verkehrs auf die Tag- und Nachtzeit kann mit 97% zu 3% für alle Verkehrsarten angenommen werden. Der Anteile der lärmtechnischen relevanten Lfw, Lkw, Lz und Busse über 2,8 t liegt auf dem Hauptstraßennetz bei < 5%, auf den Nebenstraßen und den Wohnstraßen bei < 2%. Diese Annahmen gelten sowohl für den Nullfall 2015, als auch für den Prognosenufall 2030 und Planfall 2030.



### **Künftige Situation/ Prognosenufall 2030**

Bis zum Zeitraum 2030 wird davon ausgegangen, dass das Baugebiet Vordere Hohefeld vollständig bebaut sein wird. Derzeit sind bereits rund 90% bebaut. Lediglich im Nordteil (2. Bauabschnitt) finden sich noch freie Grundstücke.

Es wird davon ausgegangen, dass sich die derzeit ca. 810 Kfz-Fahrten mit Bezug zum WG Vordere Hohefeld um 10% auf 890 Fahrten bei vollständiger Bebauung erhöhen.

Vereinfacht werden die sich zusätzlich ergebenden 80 Fahrten alle an der nördlichen Anbindung an der Entlastungsstraße addiert. Selbst wenn sich einige Fahrten auf die südliche Anbindung an der Entlastungsstraße oder die Anbindung an der Horster Straße verteilen, ergeben sich nur marginale Änderungen der Verkehrsmengen.

Zudem werden die Fahrten ohne Bezug zum WG Vordere Hohefeld pauschal um 5% erhöht. Damit sind allgemeine Verkehrszuwächse wie auch weitere Baulandentwicklungen im Umfeld pauschaliert in dieser Prognose enthalten.

Die sich dann im Zeitraum 2030 ergebenden Prognosebelastungen noch ohne das Baugebiet Hintere Hohefeld sind in der **ABBILDUNG 2** dargestellt.

### **Künftige Situation/ Planfall 2030**

Bei zusätzlicher Bebauung des Gebietes Hintere Hohefeld mit rund 120 Grundstücken ergeben sich analog zum Baugebiet Vordere Hohefeld 800 Kfz-Fahrten (Summe Zu- und Abfahrten).

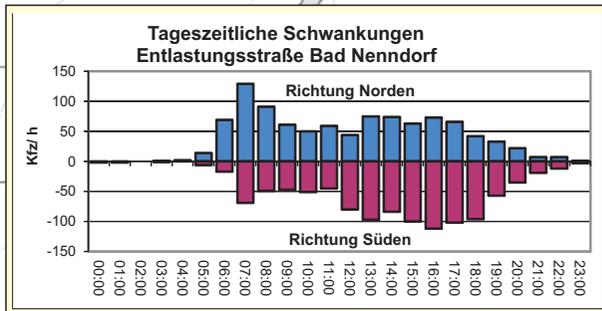
Diese werden entsprechend der derzeitigen Aufteilung der Zu- und Abfahrten an den Anbindungen Vordere Hohefeld an den 3 geplanten Anbindungen (2 x an die Entlastungsstraße, 1x an das Baugebiet Vordere Hohefeld) des neuen Baugebiets verteilt.

Die sich dann im Zeitraum 2030 ergebenden Prognosebelastungen mit dem vollständig bebauten Wohngebiet Hintere Hohefeld sind in der **ABBILDUNG 3** dargestellt.

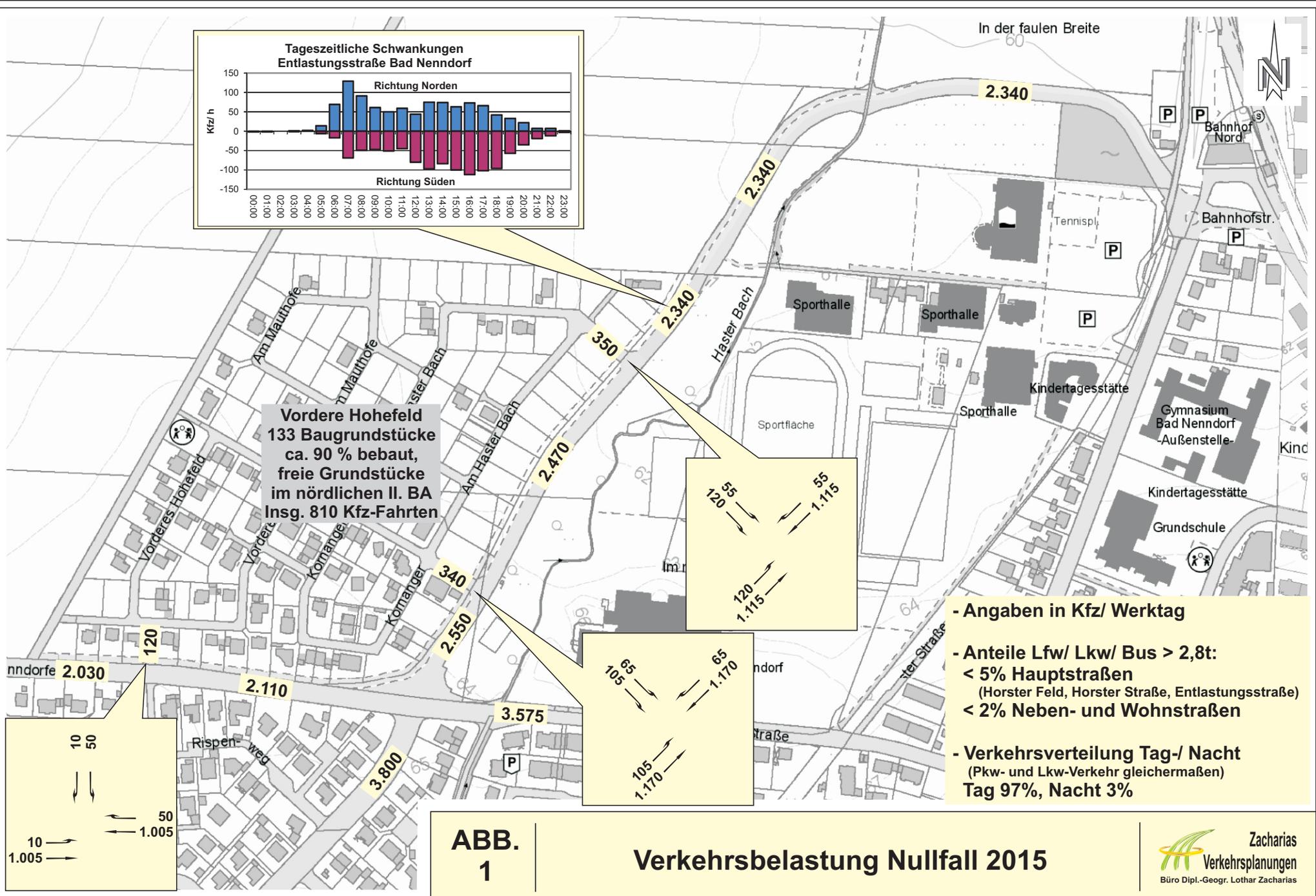
Probleme oder Mängel bezüglich des Verkehrsablaufes an den Anbindungen der Wohngebiete an das Hauptstraßennetz oder an den Knotenpunkten im Umfeld (Kreisverkehrsplätze am Beginn oder Ende der Entlastungsstraße) ergeben sich ebenso wie auf dem Hauptstraßennetz selbst nicht. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Anlage des Wohngebietes möglich. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof lassen sich durch die günstige Lage zum ÖPNV sogar Kfz-Fahrten vermeiden.

Hannover, 07.05.2015

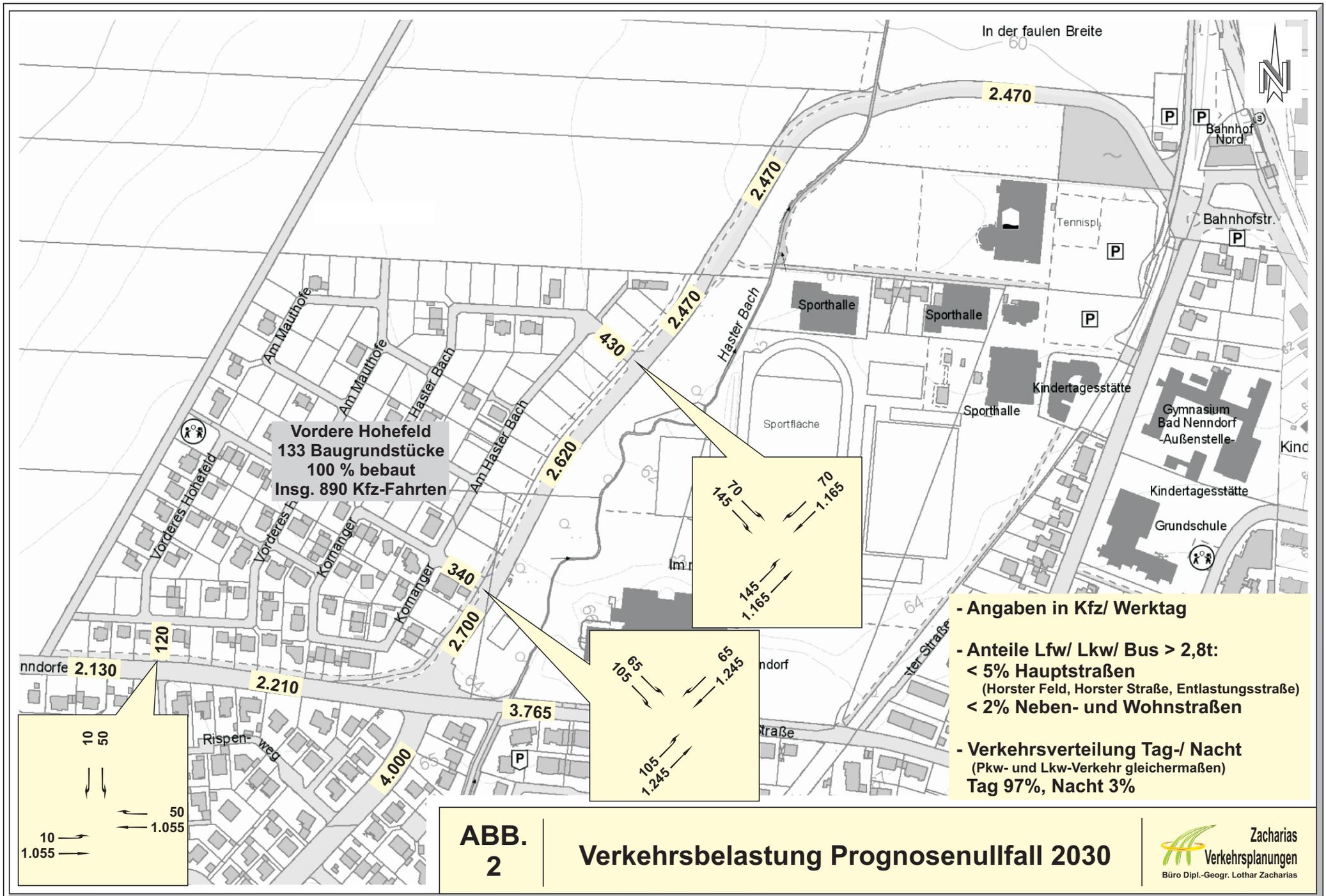
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias



**Vordere Hohefeld**  
133 Baugrundstücke  
ca. 90 % bebaut,  
freie Grundstücke  
im nördlichen II. BA  
Insg. 810 Kfz-Fahrten

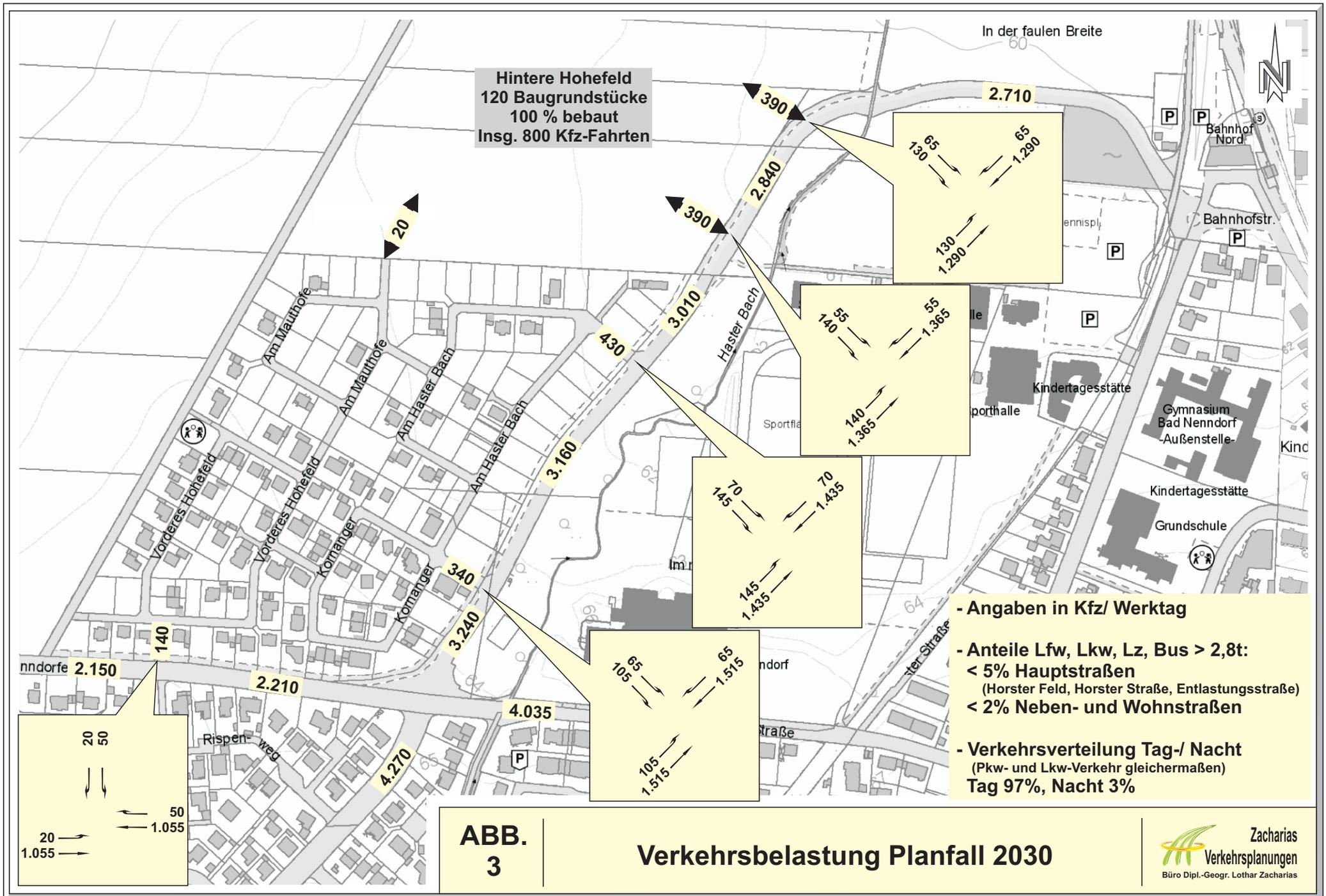


- Angaben in Kfz/ Werktag
- Anteile Lfw/ Lkw/ Bus > 2,8t:  
< 5% Hauptstraßen  
(Horster Feld, Horster Straße, Entlastungsstraße)  
< 2% Neben- und Wohnstraßen
- Verkehrsverteilung Tag-/ Nacht  
(Pkw- und Lkw-Verkehr gleichermaßen)  
Tag 97%, Nacht 3%



**ABB.**  
**2**

**Verkehrsbelastung Prognosenufall 2030**



**ABB.**  
**3**

**Verkehrsbelastung Planfall 2030**