



## **Ergänzung zur verkehrsplanerischen Stellungnahme zur Erweiterung des Sportparks Ost**

(1) Zur geplanten Erweiterung des Sportparks Ost liegt eine verkehrsplanerische Stellungnahme vor (Zacharias Verkehrsplanungen, 14.09.2021). Demnach ist die Erweiterung des Sportparks aus verkehrsplanerischer Sicht möglich.

(2) Die Lage des Sportparks innerhalb des Wohnquartiers im südwestlichen Stadtbereich ist für den Verkehrsablauf insofern sehr günstig, da die Sportanlage von vielen Bewohnern zu Fuß oder mit dem Fahrrad aufgesucht werden kann. Aber auch die zu erwartenden Zu- und Abfahrten mit dem Kfz sind unter Berücksichtigung verkehrsplanerischer Richt- und Grenzwerte verträglich.

(3) Dem steht auch nicht die geplante Ausweisung von ca. 10 Grundstücken direkt westlich des Sportparks entgegen. Der zu erwartende Mehrverkehr durch diese Wohnbebauung ist ebenfalls als gering einzustufen. Näherungsweise kann bei 10 Grundstücken von ca. 10 bis 15 Wohneinheiten ausgegangen werden. Die Einwohnerzahl kann mit 3,5 Personen pro Wohneinheit angenommen werden. Jeder Einwohner erledigt pro Werktag im Durchschnitt 4,0 Wege. Der MIV-Anteil (Anteil der Pkw-Nutzung an den Wegen je Einwohner) wird mit 80 % angenommen, der Besetzungsgrad liegt bei ca. 1,5 Personen/ Pkw (Annahmen gemäß Bosserhoff, Programm Ver\_Bau). Insgesamt ergeben sich dadurch ca.  $(10 \times 3,5 \times 4,0 \times 0,8 / 1,5) =$  ca. 112 Kfz-Fahrten/ Werktag.

(4) Ein Teil der angesetzten 4,0 Wege pro Person und Tag erfolgt außerhalb des Wohnquartiers (z.B. wird bei einer Wegekette Wohnung – Kita – Arbeit – Einkauf – Kita – Wohnung bei 5 Wegen das Wohnquartier nur 2mal befahren). Der Anteil der außerhalb des Wohnquartiers durchgeführten Fahrten kann mit ca. 20 % angenommen werden. Zugleich sind aber noch Verkehre durch Besucher, Handwerker etc. zu addieren. Die Effekte gleichen sich in etwa aus.

(5) Zudem ist zu berücksichtigen, dass Müllfahrzeuge und Paketdienste das Wohngebiet ohnehin befahren. Auch diesbezüglich ergeben sich keine nennenswerten Mehrverkehre.

(6) Die ca. 112 Kfz-Fahrten/ Werktag verteilen sich je nach Ziel und Quelle auf die Straßen des Wohnquartiers, so dass hierdurch keine wesentlichen Änderungen des Verkehrsaufkommens zu erwarten sind.

(7) Die Ausweisung zusätzlicher Wohnbauflächen und die Erweiterung des Sportparks sind aus verkehrsplanerischer Sicht auch in der Kombination möglich und schließen sich keinesfalls gegenseitig aus.



**Auszug Planzeichnung B-Plan Nr. 21, Stadt Soltau**

(8) Gemäß B-Plan Nr. 21 der Stadt Soltau ist im Bereich des Weidedamms auf einer Teilfläche zwischen den Bahnstrecken und dem Weidedamm die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen möglich.

(9) Die Zu- und Abfahrt des Kfz-Verkehrs kann dabei nur über die Straßen Trift oder An der Weide – und damit durch das vorhandene Wohngebiet – erfolgen. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist hier demnach unabhängig von der Erweiterung des Sportparks nur die Ansiedlung von nicht störendem Gewerbe mit geringem Verkehrsaufkommen sinnvoll (wenige Kfz-Fahrten bei insbesondere geringem Schwerverkehrsaufkommen).

(10) Insofern ist aus verkehrsplanerischer Sicht die Ansiedlung von gewerblicher Nutzung und die Erweiterung des Sportparks auch in der Kombination möglich und schließen sich keinesfalls gegenseitig aus. Allerdings sollte unabhängig von der Erweiterung des Sportparks diskutiert werden, ob die Gewerbeflächen an dieser Stelle direkt innerhalb des Wohnquartiers tatsächlich genutzt werden sollten.

Hannover, 06.12.2021  
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

*Lothar Zacharias*