

„Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches“

Projektleitung:

Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Bode

Projektbearbeitung:

Dipl.-Geogr. Simon Deutler

Florian Weißling

Kathrin Fennhoff

Christian Grottendieck

Bohmte, den 11.09.2009

Auftraggeber:

Gemeinde Bohmte

Bremer Straße 4

49163 Bohmte

Auftragnehmer:

LOGIS.NET RIS-Kompetenzzentrum für

Verkehr und Logistik der Weser-Ems Region

Caprivistr. 30a

49076 Osnabrück



Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Verkehrsteilnehmer

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

1. Einführung



Ausgangssituation

- Die Gemeinde Bohmte, mit ca. 13.600 Einwohnern im Nordosten des Landkreises Osnabrück gelegen, weist im Ortskern auf der in nord-südlicher Richtung verlaufenden Bremer Straße (L81) Verkehrsdichten von bis zu 12.000 Kfz/Tag mit einem LKW-Anteil von über 8% auf.
- Dies geht unter anderem auf eine hohe Anzahl an Durchgangsverkehren zurück, welche Bohmte auf dem Weg zwischen dem angrenzenden Kreis Minden-Lübecke (NRW) und dem nächstgelegenen Oberzentrum Osnabrück durchqueren müssen.
- Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs einzudämmen und den Anwohnern und Passanten mehr Raum im Ortskern zurückzugeben, wurde ein Teilstück der Bremer Straße nach den Prinzipien des Shared Space Ansatzes umgestaltet.
- Dieser Ansatz, der auf den niederländischen Verkehrsplaner Hans Monderman zurückgeht, zwingt durch einen radikalen Verzicht auf Verkehrszeichen alle Verkehrsteilnehmer zur Verantwortungsübernahme für sich und die anderen Verkehrsteilnehmer.
- Mit der Umsetzung eines Shared Space Projektes bei einer solch hohen Verkehrsstärke wie sie die Bremer Straße in diesem Bereich aufweist, ist Bohmte zu einem Referenzprojekt geworden, das seitdem europaweite Aufmerksamkeit durch Medien und Besuchergruppen erfährt.

1. Einführung



Aufgabenstellung

- Da es sich bei dem Shared Space Projekt in Bohmte um ein bundesweit einmaliges Projekt handelt, waren die Wirkungen auf Verkehrsteilnehmer, die Anlieger und die Passanten des Bereiches im Vorfeld unklar.
- Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollten daher durch eine quantitative Verkehrsuntersuchung die Auswirkungen auf die Verkehrsströme und Verkehrsstärken gemessen und mit der Situation vor dem Umbau verglichen werden.
- Zum anderen wurden im Rahmen von Zufriedenheitsanalysen der Anwohner, dem anliegenden Gewerbe und den Verkehrsteilnehmern die Einstellungen dieser Gruppen zum Shared Space Bereich untersucht.
- Zusätzlich werden mit Hilfe von Videoanalysen Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer im Shared Space Bereich aufgezeigt und mit Hilfe von Unfallstatistiken Einschätzungen zur objektiven Sicherheit gegeben.

1. Einführung



Ziele der Shared Space Umsetzung

In der Abschlussdokumentation des „Städtebaulichen Planungsverfahrens Ortskern Bohmte im Rahmen des EU-Projektes Shared Space“ wurden folgende Ziele für den Bereich der Bremer Straße definiert (S. 31):

- Es soll mehr sozialer Raum für die Menschen entstehen, indem die Aufenthaltsqualität verbessert wird.
- Es soll eine sicherere Situation für Fahrradfahrer und Fußgänger entstehen.
- Der Kfz-Verkehr soll durch die Umgestaltung in seinen Verhaltensweisen so beeinflusst werden, dass sich eine langsamere, aber reibungslose Verkehrsabwicklung einstellt.
- Eine Reduzierung des LKW-Durchgangsverkehrs ist wünschenswert.



Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Verkehrsteilnehmer

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

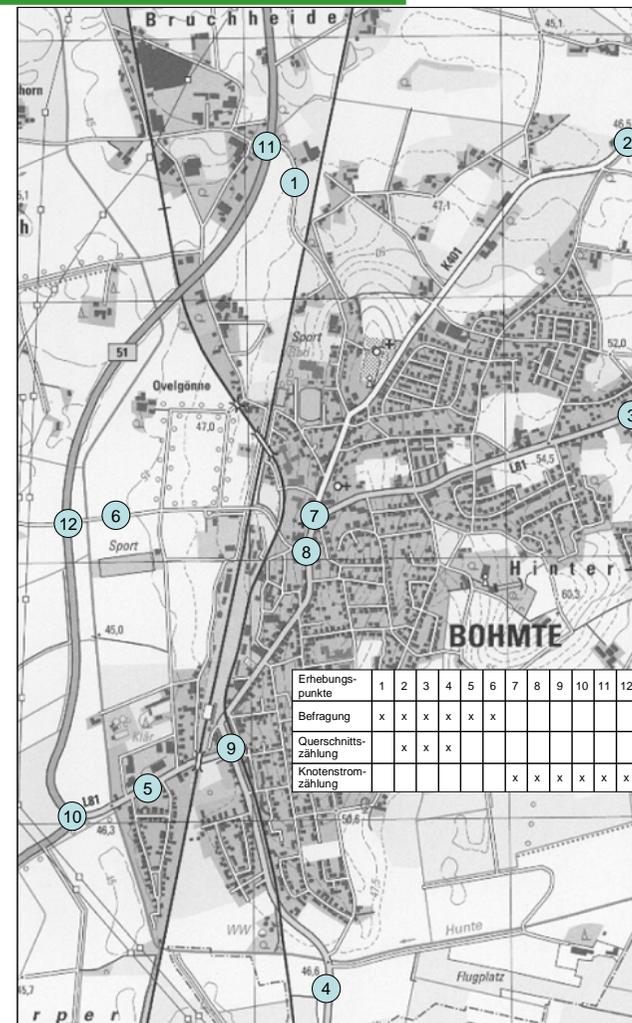
4. Zusammenfassung und Ausblick

2. Quantitative Verkehrsanalyse



Datenerhebung

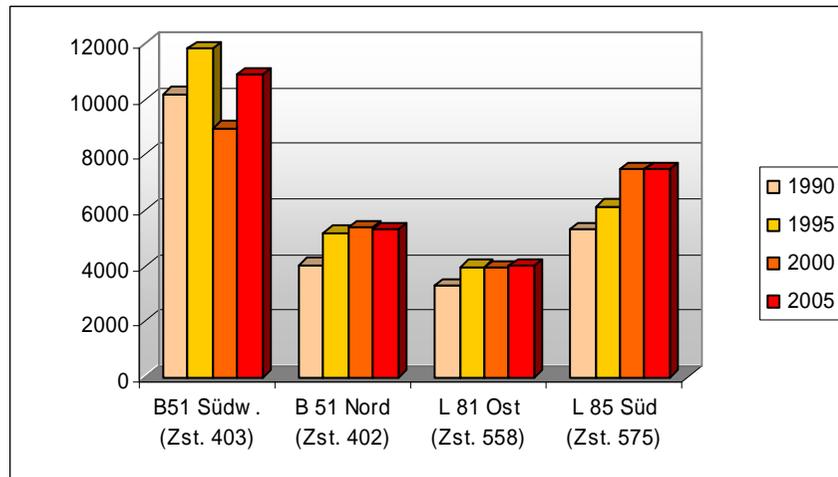
- Querschnittszählungen am 05.05.09 in der Zeit von 6:00 - 19:00 Uhr an den Erhebungspunkten 2,3,4 und 6.
- Knotenstromzählungen am 05.05.09 in der Zeit von 6:00 - 19:00 Uhr an den Erhebungspunkten 7 - 12.
- Verkehrsbefragungen am 05.05.09 in der Zeit von 7:00 - 11:00 Uhr und 14:00 - 18:00 Uhr des ortseinwärts fahrenden Verkehrs an den Erhebungspunkten 1 - 6.
- Die in den angegebenen Zeiträumen erhobenen Daten wurden auf der Grundlage vergleichbarer 24-Stunden-Zählungen auf Tageswerte hochgerechnet.
- Des Weiteren wurde auf Daten und Ergebnisse der beiden Verkehrsuntersuchungen aus den Jahren 2000 und 2006 (vgl. Friedrich/ Ulfert (2000) sowie Friedrich (2006)), sowie auf DTV-Zählungen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für die klassifizierte Straßen in der Umgebung Bohmtes zurückgegriffen.



2. Quantitative Verkehrsanalyse



Verkehrsentwicklung auf den klassifizierten Straßen



Quelle: NLStBV

	B51 Südwest (Nr. 403)	B 51 Nord (Nr. 402)	L 81 Ost (Nr. 558)	L 85 Süd (Nr. 575)
DTV-SV 2000	918 10,2%	892 15,9%	502 12,7%	665 8,9%
DTV-SV 2005	1.300 11,9%	1.000 18,9%	400 10,0%	600 8,0%

Quelle: NLStBV

- Die Entwicklung der durch die NLStBV erhobenen Verkehrsmengen auf den klassifizierten Straßen zeigt zwischen 1990 und 2005 einen moderaten Anstieg.
 - B 51 Nord, L 81 Ost: durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) seit 1995 stabil
 - L 85 Süd: Entwicklung nach einem starken Anstieg zwischen 1990 und 2000 stabil geblieben
 - B 51 Südwest: zu den Zeitpunkten der Zählungen sehr unterschiedliche DTV-Werte (8.900 – ca. 12.000)
- Während der Schwerlastverkehr 2000 – 2005 auf der B 51 deutlich zugenommen hat, ist er auf der L 81 Ost und der L 85 Süd leicht zurückgegangen. Der Anstieg auf der B 51 ist im Wesentlichen auf Mautausweichverkehre zurückzuführen.

2. Quantitative Verkehrsanalyse



Ein- und ausfahrender Verkehr

Erhebungspunkt	PKW (2009)	Lfw (2009)	Lkw (2009)	LKW-Anteil (2009)	Kfz (2009)	Kfz (2006)	LKW-Anteil (2006)	Kfz (2000)
2 K 401 Nord (Haldemer Str.)	1.241	91	77	5,50%	1.409	2.061	5,50%	1.090
3 L 81 Ost (Leverner Str.)	3.428	281	539	12,70%	4.248	4.873	14,30%	3.880
4 L 85 Süd (Wehrendorfer Str.)	5.831	495	375	5,60%	6.702	6.509	6,80%	6.530
10 L 81 West (Osnabrücker Str.)	7.866	460	731	8,10%	9.058	8.966	8,70%	6.830
11 Bremer Straße Nord	3.035	215	310	8,70%	3.560	3.233	11,40%	6.550
12 Am Schwaken Hofe	1.581	92	140	7,70%	1.812	1.085	5,30%	860
Summe	20.982	1.634	2.172	8,10%	26.789	26.727	9,20%	25.770

- Die Gesamtanzahl der nach Bohmte ein- und ausfahrenden Fahrzeuge ist seit 2006 konstant geblieben. Weniger Kfz wurden an der Haldemer Straße und der L81 Ost gezählt, mehr Kfz an den Zählpunkten Am Schwaken Hofe, der Wehrendorfer Straße und der Bremer Straße Nord.
- Der LKW-Anteil am Gesamtverkehr ist von 9,2% auf etwa 8,1% des Gesamtverkehrs abgesunken. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 260 nach Bohmte ein- bzw. ausfahrende LKW am Tag. Eine gewichtige Ursache hierfür ist wahrscheinlich die zum Zeitpunkt der Erhebung herrschende Konjunkturschwäche.

2. Quantitative Verkehrsanalyse



Verkehrsverflechtungen Durchgangs- bzw. Zielverkehr

- Durch die Befragung des nach Bohmte einfahrenden Verkehrs wurden die Anteile des Ziel- und des Durchgangsverkehrs ermittelt.
- Im Vergleich zu den vorangegangenen Untersuchungen haben sich hier keine wesentlichen Änderungen ergeben.

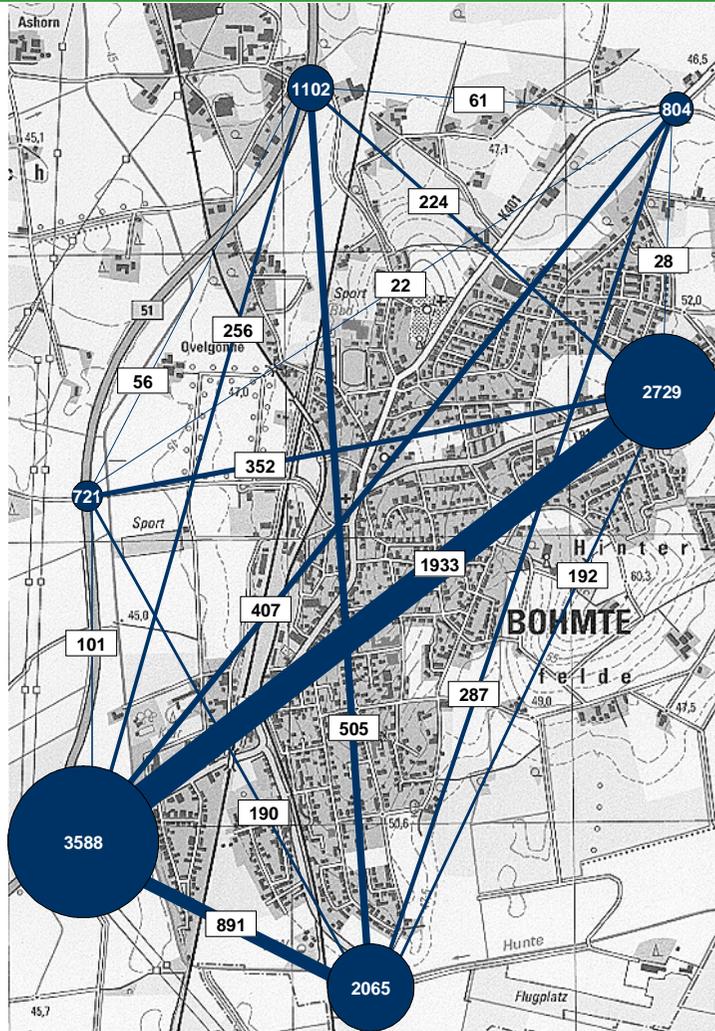
	Erhebungspunkt	Zielverkehr			Durchgangsverkehr			Summe
		PKW	Lfw	Lkw	PKW	Lfw	Lkw	Kfz
1	Bremer Straße Nord	1.075	53	0	393	23	131	1.674
2	K 401 Nord (Haldemer Str.)	279	28	10	320	36	39	712
3	L 81 Ost (Leverner Str.)	729	41	28	999	99	251	2.147
4	L 85 Süd (Wehrendorfer Str.)	2.173	173	103	807	47	92	3.395
5	L 81 West (Osnabrücker Str.)	2.430	131	82	1.477	157	272	4.549
6	Am Schwaken Hofe	487	18	26	293	22	45	891
	Summe	7.171	443	249	4.291	384	830	13.368
		7.864 (59%)			5.504 (41%)			

Jahr 2006	7.462 (56%)	5.941 (44%)	13.403
Jahr 2000	7.615 (59%)	5.270 (41%)	12.885

2. Quantitative Verkehrsanalyse



Durchgangsverkehr

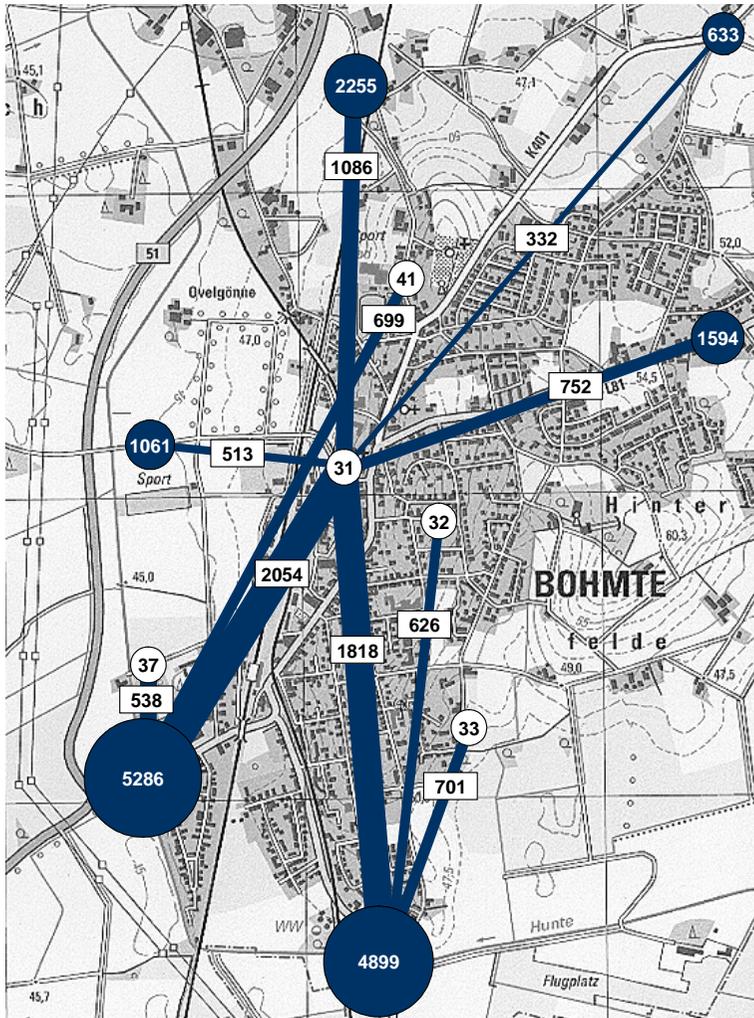


- Die Verbindung zwischen Osnabrücker Straße und Leverner Straße weist mit über 1.933 Kfz/24h von allen Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs die größte Verkehrsstärke auf.
- Durch den Bau der Mittelanbindung konnte nur ein sehr geringer Teil dieser Durchgangsverkehre auf die Straße „Am Schwaken Hofe“ gelenkt werden. Die erhoffte Entlastung der Bremer Straße Süd ist ausgeblieben.
- Die stark angestiegenen Durchgangsverkehre zwischen Wehrendorfer Straße und B 51 Süd deutet auf verstärkte Umfahrungen der Bohmter Innenstadt von Verkehren zwischen der nördlichen B 51 und der Wehrendorfer Straße über die B 51 und Osnabrücker Straße hin.

2. Quantitative Verkehrsanalyse



Ziel- und Quellverkehr

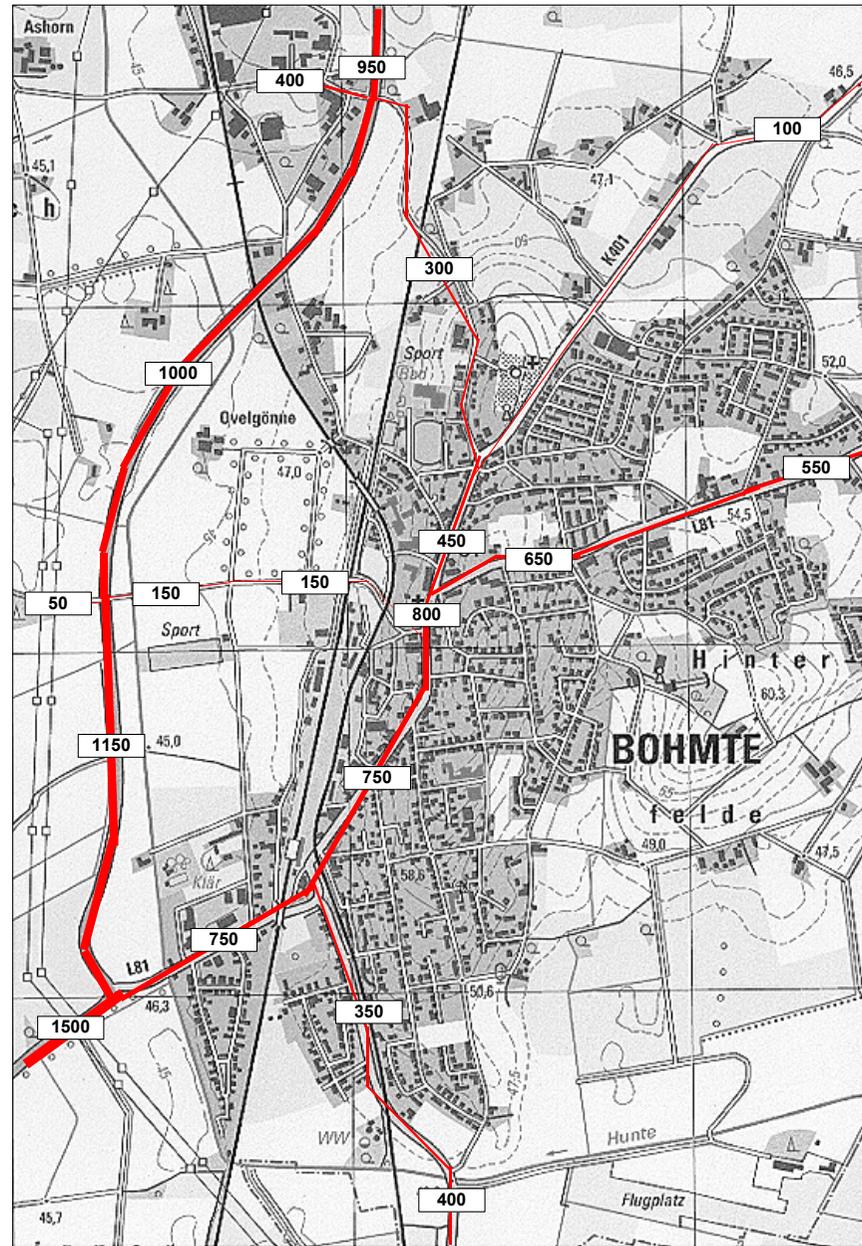


- Die Ausrichtung und Stärke der Zielverkehre hat sich gegenüber 2006 kaum verändert.
- Das Zentrum von Bohmte (Verkehrszelle 31) ist nach wie vor der mit Abstand wichtigste Bereich von Quell- und Zielverkehren. Dies gilt für alle Erhebungspunkte. Je nach Erhebungspunkt machen die Fahrten Richtung Zentrum 35% bis über 50% aller Zielverkehre aus.
- Die Mittelanbindung der B 51 weist einen deutlich höheren Anteil von Ziel- und Quellverkehren, als von Durchgangsverkehren auf.

2. Quantitative Verkehrsanalyse

Verkehrsbelastungen Bohmte (LKW)

- Auf der Bremer Straße ist der LKW-Verkehr im Vergleich zu 2006 deutlich um bis zu 200 LKW/ 24 h zurückgegangen. Ursachen:
 - allgemeine Konjunkturschwäche
 - ein gewisser Verlagerungseffekt auf die B 51 und die Osnabrücker Straße
 - geringer Entlastungseffekt durch die Mittelanbindung
- Die B 51 weist mit ca. 1.500 LKW/ 24 h im Bereich südlich von Bohmte und ca. 1.000 LKW/ 24 h im Bereich nördlich von Bohmte eine etwas höhere Verkehrsstärke auf als im Jahr 2006.



2. Quantitative Verkehrsanalyse



FAZIT Quantitative Verkehrsanalyse

- Die Umgestaltung eines Teils der Bremer Straße zum Shared Space Bereich in Verbindung mit dem Bau der Mittelanbindung der B 51 hat nur einen geringen Einfluss auf den Verkehr gehabt. Die Verkehrsstärke auf der Bremer Straße ist leicht zurückgegangen. Ein prozentual etwas stärkerer Rückgang erfolgte bei den LKW-Verkehren, wobei die Hauptursache in der konjunkturellen Lage vermutet wird.
 - Der Bau der Mittelanbindung der B 51 hat nur einen geringen entlastenden Effekt für den südlichen Abschnitt der Bremer Straße gehabt. Insbesondere vom Durchgangsverkehr Richtung Levernener Straße wurde die Mittelanbindung bisher nur in geringem Maße angenommen.
 - Ein weitaus größerer entlastender Effekt für die Bremer Straße resultiert aus einer veränderten Routenwahl des Durchgangsverkehrs zwischen der B 51 im Norden von Bohmte und der Wehrendorfer Straße, welcher verstärkt die B 51 und die Osnabrücker Straße zur Umfahrung der Bohmter Innenstadt nutzt.
- Im wesentlichen bestätigen die Ergebnisse der quantitativen Verkehrsanalyse die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Untersuchungen. Die Strukturen sind auch nach dem Bau der Mittelanbindung an die B51 und der Shared Space Umgestaltung des Ortskerns erhalten geblieben.

Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Befragungen: Einleitung

- Die Zufriedenheitsanalyse erfolgte mittels standardisierten Interviews mit Anwohnern des Shared Space Bereiches (und daran angrenzende Bereiche), Gewerbetreibenden im Shared Space Bereich und der Bremer Straße und mit Passanten im Shared Space Bereich.
- Die Interviews wurden am Freitag, den 29.05.09 und am Mittwoch, den 03.06.09 in Bohmte durchgeführt.
- Abgefragt wurden u.a. folgende Aspekte:
 - Allgemeine Meinung zu Bohmte
 - Zufriedenheit mit dem Versorgungsangebot von Bohmte
 - Veränderungen durch Shared Space anhand eines Vorher- Nachher Vergleichs
 - Die Auswirkungen der Shared Space Realisierung auf die Wohnqualität
 - Auswirkungen von Shared Space auf das anliegende Gewerbe
 - Aspekte des Verkehrsflusses und des Verkehrsverhaltens im Shared Space Bereich
 - Die eigene Einstellung zu Shared Space und dessen positive und negative Effekte
 - Einschätzung bezüglich des generellen Erfolgs von Shared Space in Bohmte

3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space

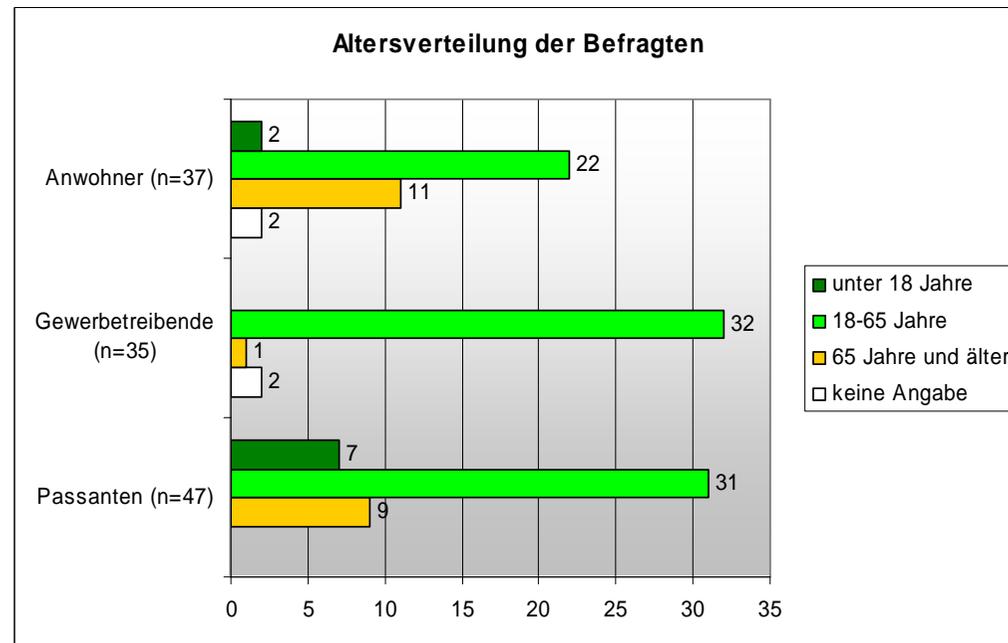


Strukturkennzahlen der Befragten

Insgesamt wurden 119 Personen befragt, welche sich auf die drei Zielgruppen wie folgt verteilen:

	Anzahl Frauen	Anzahl Männer	Keine Angabe	Anzahl Gesamt
Anwohner	22	15	0	37
Gewerbe	14	18	3	35
Passanten	24	22	1	47

Bezogen auf die Alterstruktur der Befragten dominiert die Gruppe der 18 - 65 jährigen:

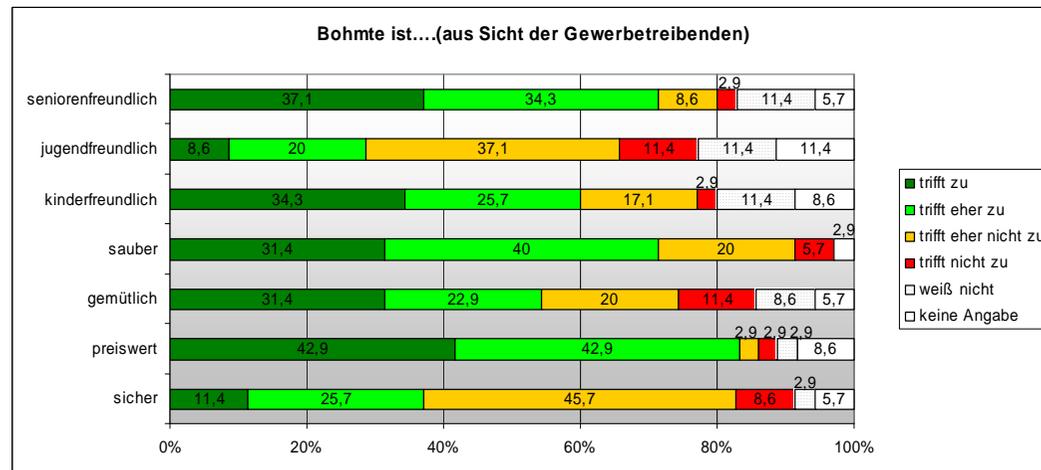
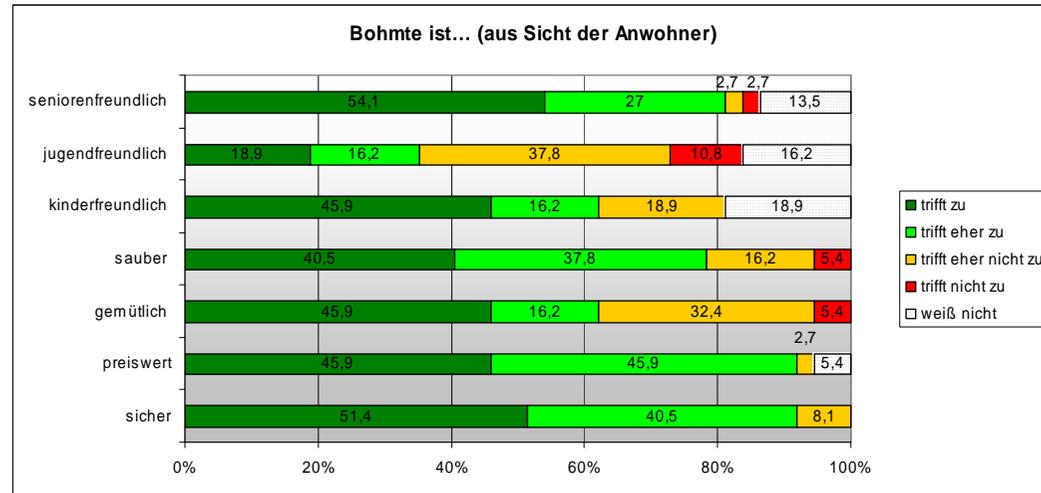


3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Bohnte aus Sicht der Befragten I

- Insgesamt wird Bohnte sowohl von den Anwohnern, als auch von den Gewerbetreibenden recht positiv bewertet, wobei die Anwohner ein noch positiveres Bild von Bohnte haben als die Gewerbetreibenden.
- Eher negativ wird von beiden Gruppen die Jugendfreundlichkeit von Bohnte gesehen.
- Im Gegensatz zur Meinung der Anwohner fallen die Bewertungen der Gewerbetreibenden zur Sicherheit von Bohnte eher negativ aus. Hier zeigt sich die deutlichste Diskrepanz zwischen beiden Befragtengruppen.

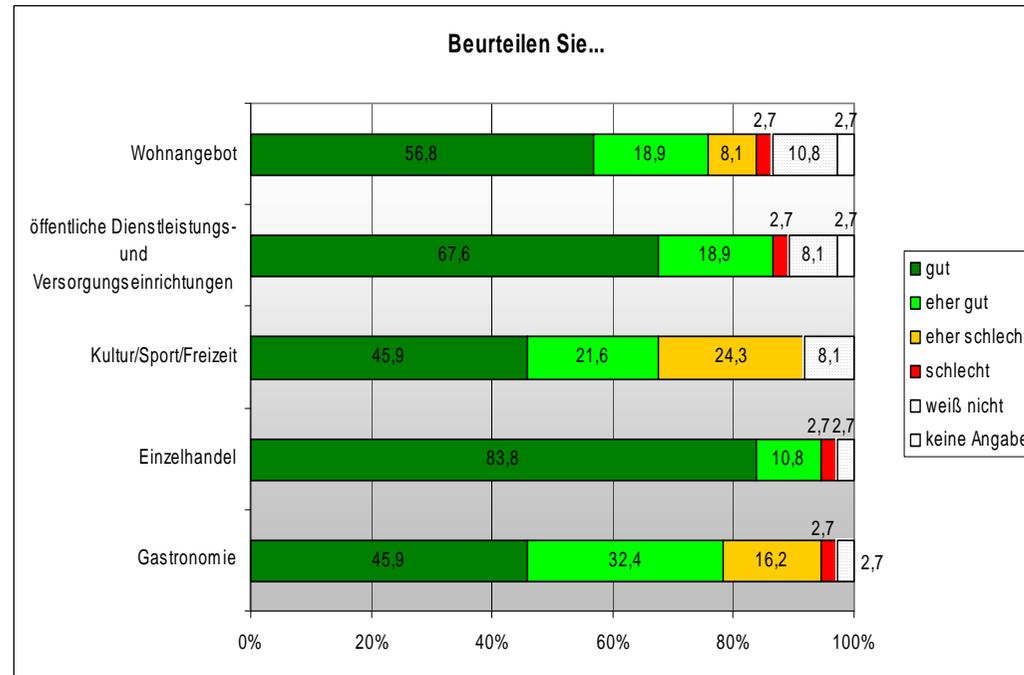


3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Das Versorgungsangebot von Bohmte aus Sicht der Anwohner

- Die Anwohner sehen das Versorgungsangebot in Bohmte sehr positiv, alle sechs abgefragten Aspekte werden von mehr als 65% der Befragten mit „gut“ oder „eher gut“ beurteilt.
- Die meisten negativen Nennungen gibt es bei den Kategorien „Kultur/Sport/ Freizeit“ und „Gastronomie“.
- Dieses Ergebnis wird durch die offene Frage „Was fehlt Ihnen in Bohmte“ untermauert: 14 Nennungen beziehen sich hier auf Angebote im Bereich „Kultur/ Sport/ Freizeit“ vor allem für Jugendliche (z.B. „Kino“, „Treffpunkte“, „Discotheken“ oder „ein breiteres Sportangebot“), 7 Nennungen lassen sich unter die Kategorie „Städtebauliche Veränderungen in Bohmte“ fassen (u.a. „Park“, „Parkplätze“, „ruhige Verkehrszonen“, „Ortsumgehung“) und jeweils 4 Nennungen fallen unter die Kategorien Gastronomie („Café“) und Einzelhandel.

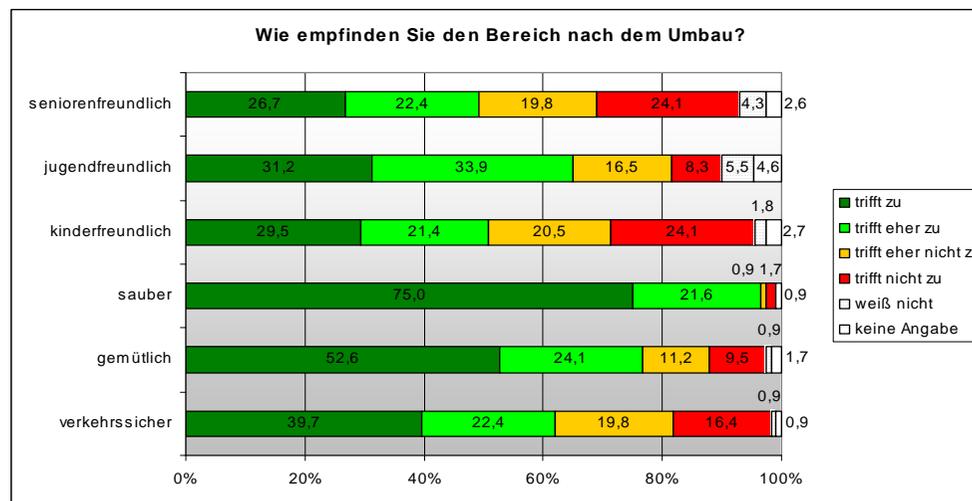
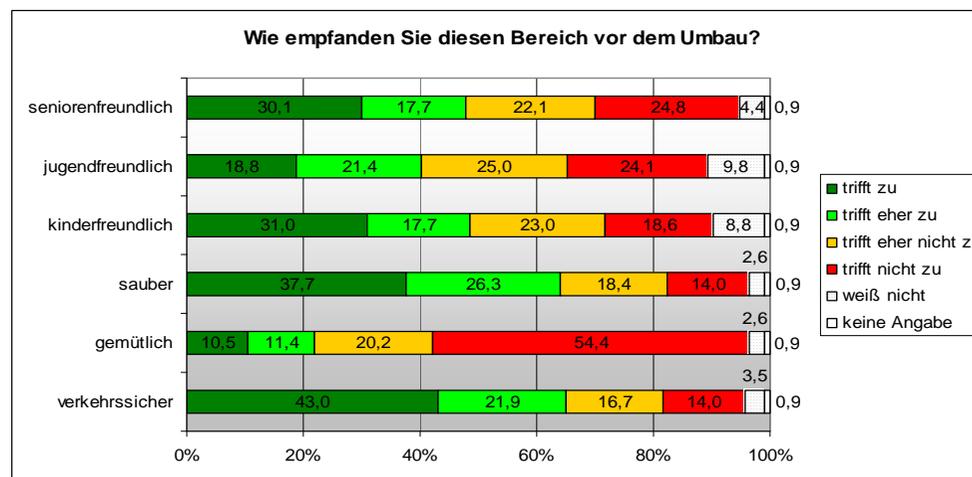


3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Bewertung des Shared Space Bereichs vor und nach dem Umbau

- Die Auswertung basiert auf den Antworten aller Befragten (Anwohner, Gewerbe, Passanten).
- Die deutlichste Veränderung besteht in den Kategorien „Sauberkeit“ und „Gemütlichkeit“. Diese werden nach dem Umbau deutlich positiver bewertet als vorher. Auch wird Shared Space als „jugendfreundlicher“ angesehen als die Ampelkreuzung. Insgesamt nehmen die Befragten von Shared Space vor allem eine erhöhte Aufenthaltsqualität wahr.
- Bei der „Verkehrssicherheit“ erhielt die Situation vor dem Umbau dagegen etwas mehr positive Nennungen als bei der Einschätzung der Situation nach dem Umbau. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Shared Space kann aus den Antworten der Befragten nicht abgeleitet werden.

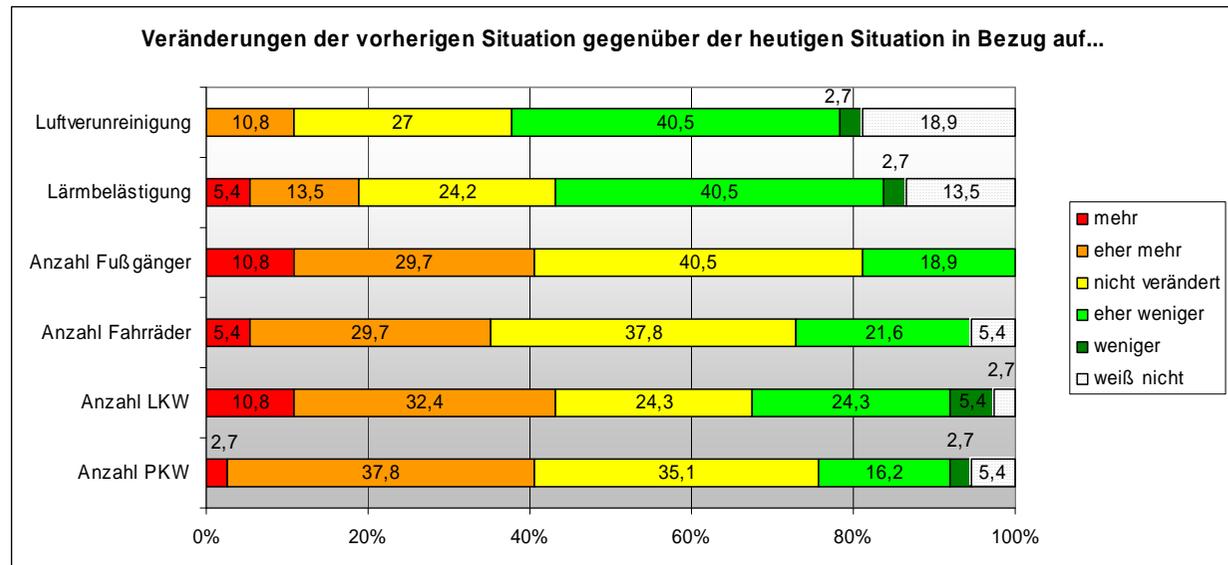


3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Auswirkungen von Shared Space aus Sicht der Anwohner

- Die Veränderungen durch die Umgestaltung zu Shared Space werden von den Anwohnern sehr differenziert bewertet.
- Über 40% nehmen einen leichten Rückgang der verkehrsbedingten Luftverunreinigung und Lärmbelästigung wahr. Die Wohnqualität hat sich für eine Mehrheit der Befragten verbessert.
- Gleichzeitig registrieren über 40% der Befragten „mehr“ oder „eher mehr“ PKW- und LKW- Verkehr, jeweils über 30% der Befragten aber auch „mehr“ oder „eher mehr“ Fußgänger und Fahrradfahrer.
- Vermutlich ist der wahrgenommene Rückgang von Luftverunreinigung und Lärmbelästigung auf den besseren Verkehrsfluss durch den Shared Space - Kreislauf im Gegensatz zur Verkehrsregelung per Ampel - zurückzuführen.

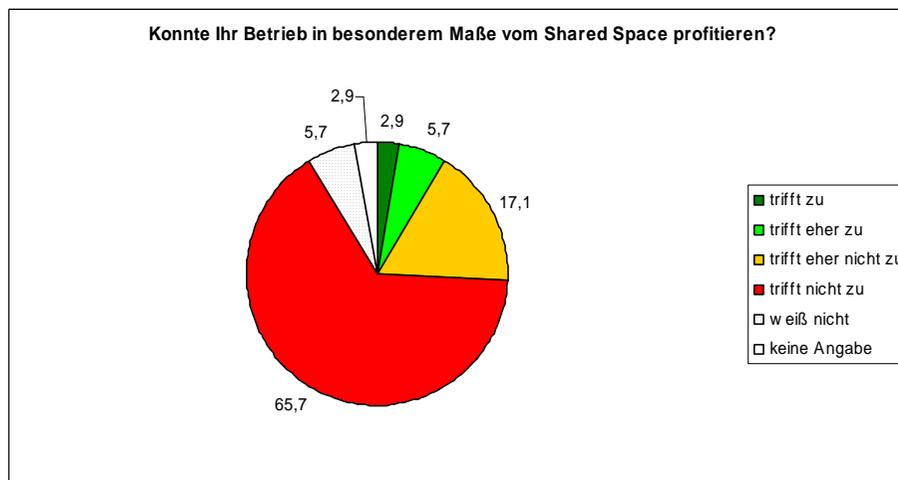
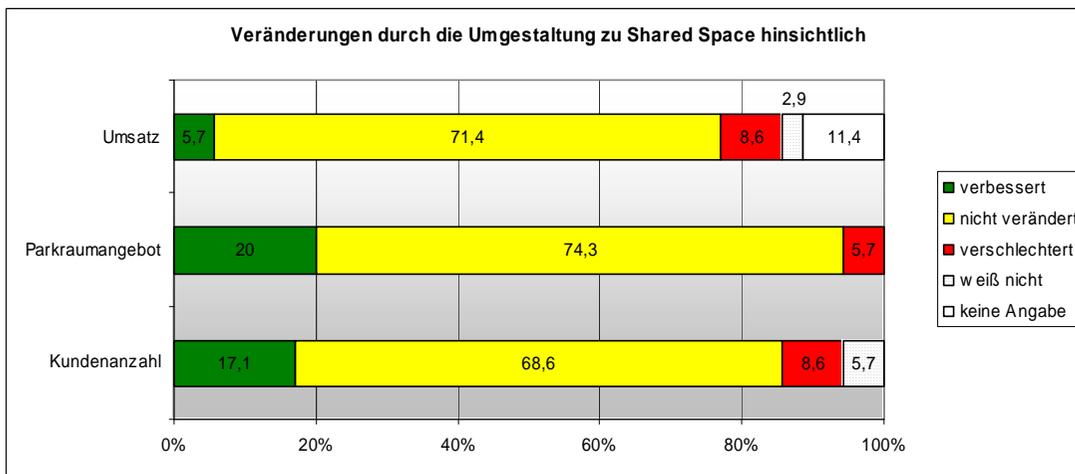


3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Auswirkungen von Shared Space auf das Gewerbe

- Die allermeisten Gewerbebetriebe können nach der Realisierung von Shared Space keine Veränderungen hinsichtlich Umsatz, Kundenanzahl und Parkraumangebot feststellen. Aber immerhin 17% nehmen eine gestiegene Kundenanzahl wahr.
- Trotzdem gibt nur ein geringer Prozentsatz der Betriebe an (ca. 8,5%) von Shared Space besonders zu profitieren.
- Nur wenige befragte Betriebe sehen durch Shared Space ausgelöste negative Veränderungen. So geben jeweils 8,6% der Befragten an, dass ihre Kundenanzahl und ihr Umsatz zurückgegangen sei.

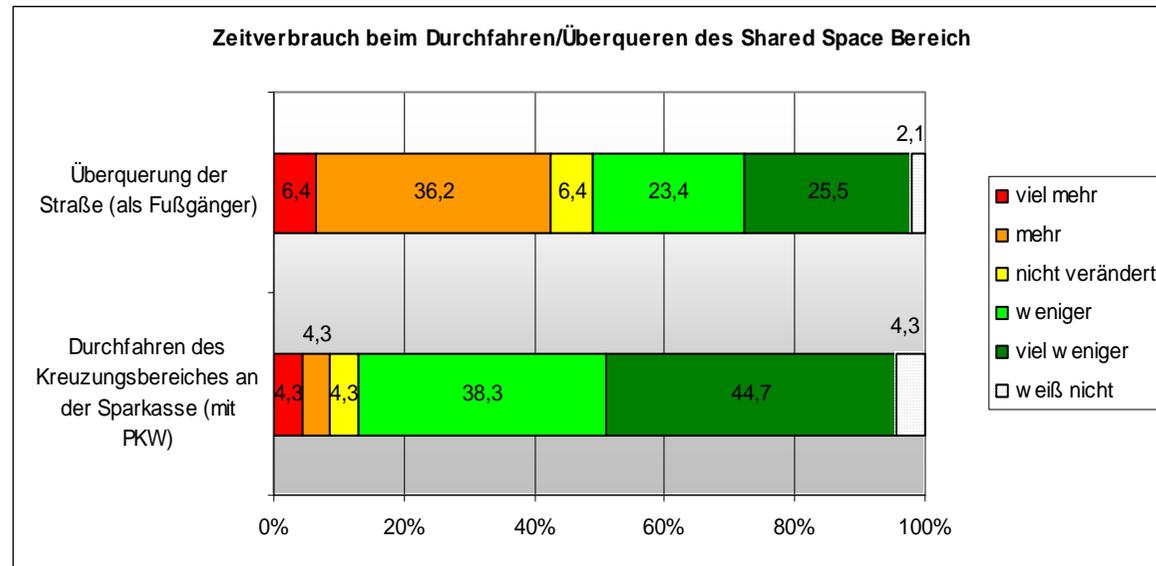


3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Verkehrsfluss und Überqueren der Straße aus Passantensicht

- Eine deutliche Mehrheit der Passanten nimmt eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch das Ersetzen der Ampel mit dem Shared Space - Kreisel wahr.

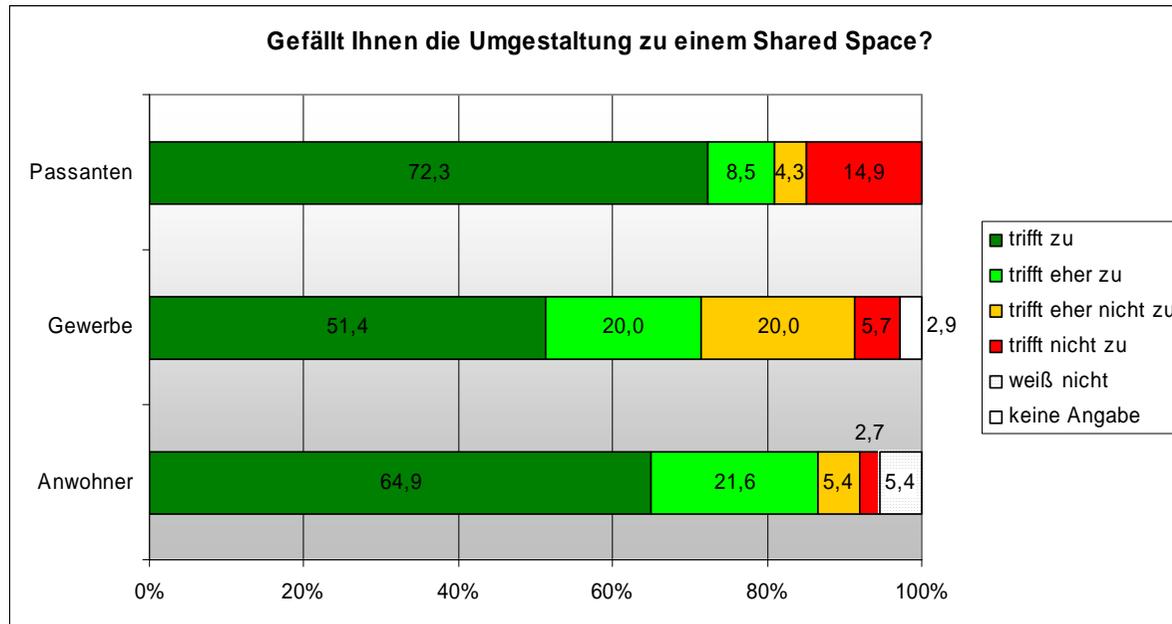


- Sehr geteilt ist die Wahrnehmung dagegen bei der Zeit zur Überquerung der Straße. Zwar geben fast 50% der Befragten an, „weniger“ oder sogar „viel weniger“ Zeit zu benötigen, über 40% geben aber an das Überqueren der Straße würde „mehr“ oder „viel mehr“ Zeit in Anspruch nehmen.
→ These: Das individuelle Selbstbewusstsein des Verkehrsteilnehmers spielt für die Zeitdauer, welche zum Überqueren der Straße im Shared Space Bereich aufgewendet werden muss eine wichtige Rolle.

3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Persönliche Einstellung zu Shared Space



- Den meisten Befragten gefällt die Umgestaltung zum Shared Space Bereich. Vor allem bei den Anwohnern und Passanten gibt es eine breite Zustimmung, welche bei über 85% bzw. 80% liegt. Allerdings gefällt auch fast 15% der Passanten der Umbau zum Shared Space Bereich überhaupt nicht.
- Bei den Gewerbetreibenden ist die Zustimmung mit etwas über 70% am niedrigsten. 25% der Befragten gefällt die Umgestaltung „eher nicht“ oder „nicht“.

3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Bewertung der einzelnen Aspekte der Shared Space Umgestaltung

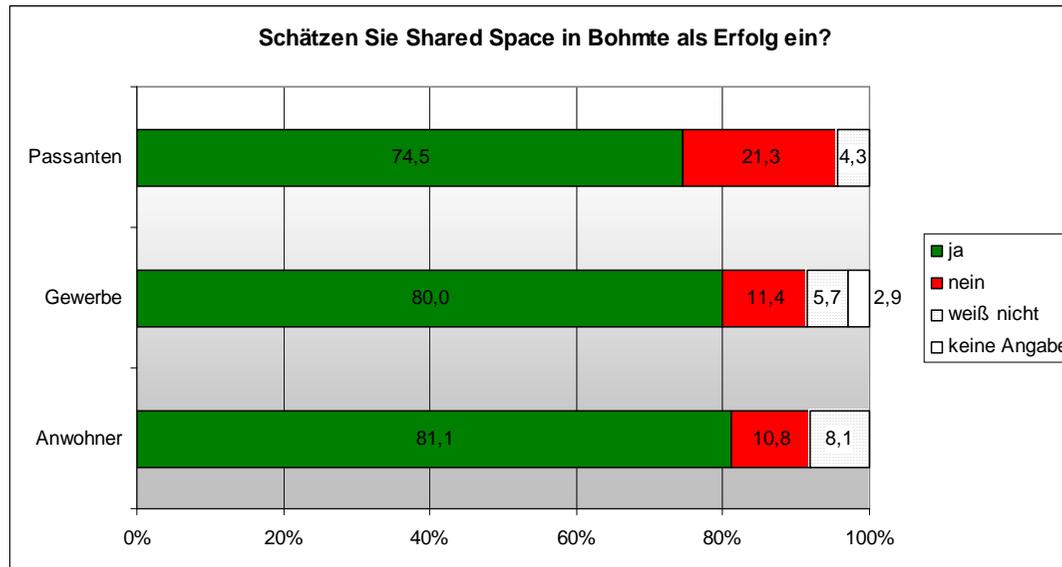
Mit Hilfe zweier offener Fragen wurden die für die Befragten positiven und negativen Aspekte von Shared Space abgefragt. Hierbei gab es insgesamt 145 positive und 102 negative Nennungen (Mehrfachnennungen waren jeweils möglich):

- Besonders gut gefällt den meisten Befragten die Gestaltung/ Optik bzw. Aspekte der Gestaltung (91 Nennungen), aber auch der verbesserte Verkehrsfluss (24 Nennungen), die erhöhte Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer (15 Nennungen), eine verbesserte Verkehrssicherheit und der Abbau der Verkehrsschilder (je 7 Nennungen) wurden genannt.
 - Besonders schlecht gefällt den meisten Befragten vor allem die fehlende Verkehrsordnung (28 Nennungen), die nicht vorhandene Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer (23 Nennungen), die mangelnde Verkehrssicherheit (18 Nennungen); Aspekte der Gestaltung/Optik (18 Nennungen). Einige Nennungen entfallen auch auf das kaputte Pflaster/zu hohe Kosten (9 Nennungen) und die immer noch zu vielen LKW (5 Nennungen).
- Auch wenn den meisten Befragten die Umgestaltung zum Shared Space Bereich persönlich gut gefällt, werden die einzelnen Aspekte sehr differenziert betrachtet. Besonders positiv wird vor allem die Gestaltung/ Optik und der Verkehrsfluss bewertet. Kritische Äußerungen betreffen vor allem die vermeintlich fehlende Verkehrsordnung, mangelnde Rücksichtnahme und die Verkehrssicherheit. Andere Befragte wiederum bewerten genau diese Aspekte als besonders positiv. Hier scheint vor allem die individuelle Wahrnehmung ausschlaggebend für die Bewertung zu sein.

3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



Genereller Erfolg von Shared Space



Die überwiegende Mehrheit der Befragten, schätzt die Umgestaltung zum Shared Space Bereich generell als Erfolg ein.

In einer offenen Frage wurden die Gründe für die jeweilige Einschätzung abgefragt:

- Bei positiven Antworten wird hier vor allem die Optik/Gestaltung und der verbesserte Verkehrsfluss, aber auch die überregionale Aufmerksamkeit die Bohmte durch die Shared Space Umsetzung erfahren hat genannt.
- Bei negativen Antworten, werden als Begründung meist die mangelnde Rücksichtnahme, fehlende Verkehrsordnung und die mangelnde Verkehrssicherheit angeführt

3.1. Zufriedenheitsanalyse Shared Space



FAZIT

- Die Befragten äußern sich überwiegend positiv über den Shared Space Umbau in Bohmte.
 - Besonders zufrieden sind die meisten mit der im Zuge des Shared Space Umbaus veränderten Gestaltung/ Optik und der dadurch gestiegenen Aufenthaltsqualität.
 - Dazu trägt auch der durch das Ersetzen der Ampel durch den „Shared Space Kreisel“ verbesserte Verkehrsfluss bei, der aus Sicht der Anwohner zu einer niedrigeren Lärm- und Luftbelastung durch den Verkehr führt.
 - Die radikale Reduzierung der Verkehrsregeln, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer und die daraus resultierende Verkehrssicherheit im Shared Space Bereich wird von den Befragten kontrovers beurteilt. Während sich einige positiv darüber äußern, sieht ein Teil der Befragten diese Aspekte äußerst kritisch und nennt sie als Grund für Ihre kritische Einstellung zu Shared Space.
- These: Das Agieren der Verkehrsteilnehmer und ihr Sicherheitsempfinden im Shared Space Bereich, insb. der Fußgänger und Radfahrer, hängt stark von dem jeweiligen Individuum und seinem Selbstbewusstsein ab, dies macht auch die sehr unterschiedliche Einschätzung zur Zeitdauer für das Überqueren der Straße deutlich.

Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

3.2. Verkehrsverhalten im Shared Space Bereich



Aufteilung des Verkehrsraums

Während die Fußgänger sich weitestgehend hinter dem taktilen Leitsystem aufhalten und die Autofahrer den Bereich zwischen den Straßenlaternen eindeutig dominieren, fällt es vielen Fahrradfahrern schwer, ihren Platz im Shared Space Bereich zu finden. Viele Radfahrer benutzen dabei eher den „Fußgänger-“ als den „Auto“-Bereich.



In der Befragung klagten Radfahrer zudem über die Rutschgefahr bei Nässe im Bereich der taktilen Streifen.

3.2. Verkehrsverhalten im Shared Space Bereich



Autos nutzen Blindenleitsystem als Parkstreifen



Durch am Blindenleitsystem parkende Autos wird der Straßenraum zusätzlich eingeengt. Als Folge kann es zu Stockungen, z.B. bei der Begegnung zweier LKW in diesem Bereich kommen. Zudem wird dadurch das Blindenleitsystem unterbrochen.

3.2. Verkehrsverhalten im Shared Space Bereich



Am Schwaken Hofe: Linksabbieger mit Schwierigkeiten



Links-Abbieger, welche aus der Einmündung „Am Schwaken Hofe“ auf die Bremer Straße Richtung Norden fahren wollen, müssen bei dichtem Verkehrsaufkommen lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

3.2. Verkehrsverhalten im Shared Space Bereich



Shared Space Kreisel: Nutzung des direkten Weges

Ein Teil der Kfz, welche von der Bremer Straße Süd kommend in Richtung Bremer Straße Nord geradeaus weiterfahren, fahren links und nicht rechts am Kreisel vorbei.



→ Bei geringem Verkehrsaufkommen ist dieses Verhalten relativ unproblematisch.

3.2. Verkehrsverhalten im Shared Space Bereich



Stocken des Verkehrsflusses im Shared Space Kreisel

- Bei hohem Verkehrsaufkommen und insbesondere bei mehreren LKW und/oder Bussen im Kreisel kommt es aufgrund der rechts-vor-links Regel zu einem Stocken des Verkehrs. Andere Gründe für Stockungen liegen in einer zu zögerlichen Fahrweise oder in zu ungeduldigem Überholen.
- Einige Verkehrsteilnehmer meinen, entsprechend den Regelungen bei einem Kreisverkehr, im Kreisel Vorfahrt zu haben. Allerdings nehmen sich auch nur sehr wenige Verkehrsteilnehmer ihr Recht auf Vorfahrt ohne Rücksicht.



3.2. Verkehrsverhalten im Shared Space Bereich



Fußgänger überqueren die Straße



Das Überqueren der Straße durch Fußgänger klappt sogar bei relativ starkem Verkehrsaufkommen meist sehr gut und ist nur mit einer geringen Wartezeit verbunden. Diese hängt allerdings vor allem von dem individuellen Selbstbewusstsein des betroffenen Fußgängers und der Rücksichtnahme der Autofahrer ab.

Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

3.3. Verkehrssicherheit



Unfallstatistik Polizeiinspektion Osnabrück

Konfliktpunkt Nr. 101
UHS-Kategorie

* = bis einschließlich 31.08.2009
2008² = Bauphase Oktober 2007 bis einschl. Mai 2008
2008³ = ab Juni 2008

	2004	2005	2006	2007	2008 ²	2008 ³	2009 *
Gesamt	5	7	11	8	2	11	12
davon mit Toten							
davon mit SV			1				
davon mit LV	2	1	2	1		2	
davon mit SS	1						
davon mit LS	2	6	8	7	2	9	12
Jährliche Unfallkosten	44,5	51,5	237	58	13	83,5	78
Unfalltypen							
Fahrerunfall Typ 1						3	1
Abbiegeunfall Typ 2		6	8	2			1
Einbiegen/Kreuzen Typ 3	1			2	1	1	1
Überschreiten Typ 4							
Ruhender Verkehr Typ 5				1		1	1
Längsverkehr Typ 6	3	1	3	3		4	2
Sonstiger Unfall Typ 7	1				1	2	6

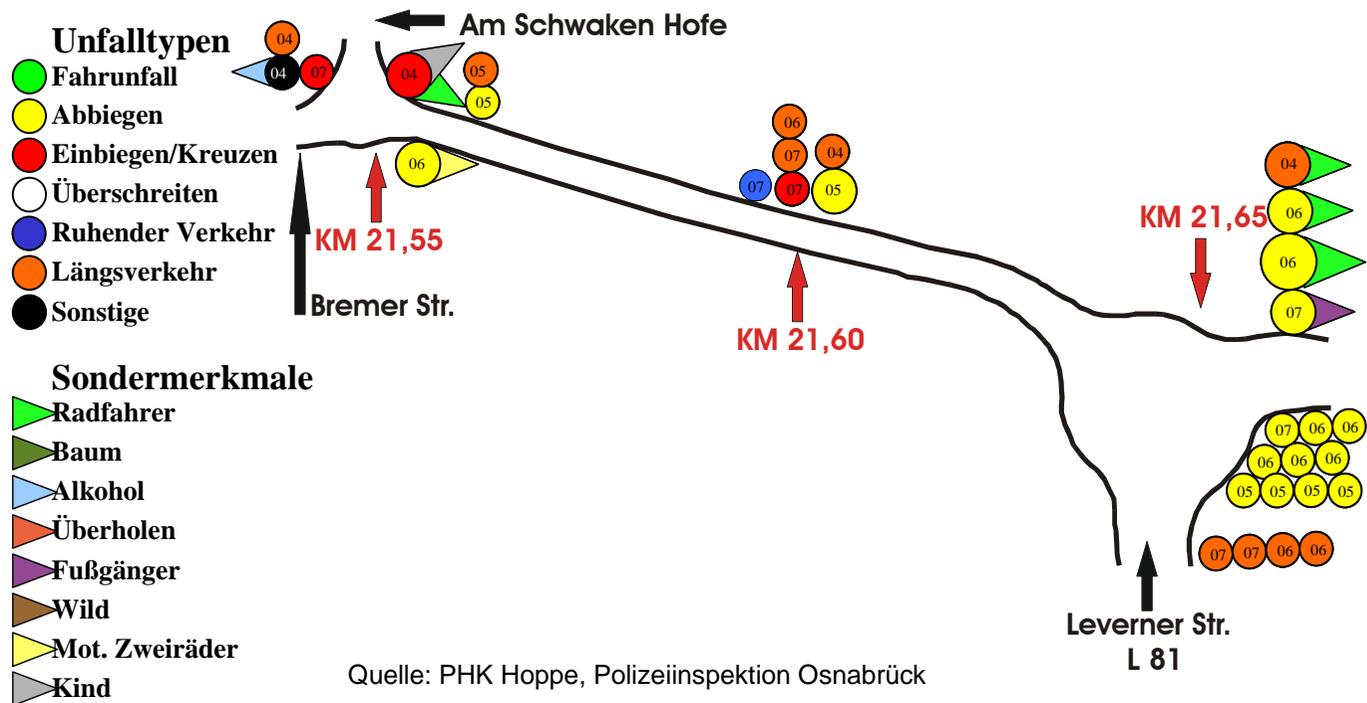
Bohmte, i.g.O., L 81, km 21,55 - 21,65 Quelle: PHK Hoppe, Polizeiinspektion Osnabrück

- Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden ist mit ca. 16% (Gesamtzeitraum) auf der betrachteten Strecke äußerst gering. Vergleichswert: ca. 27% aller Unfälle im Landkreis Osnabrück ereignen sich mit Personenschaden.
- Nach der Shared Space Realisierung hat der Anteil der Unfälle mit Personenschaden weiter abgenommen und beträgt nun ca. 8,7%.
- Deutlich angestiegen sind seit der Shared Space Realisierung Unfälle mit leichtem Sachschaden.

3.3. Verkehrssicherheit



Unfallsituation vor Shared Space Umbau (01.01.2004 – 31.10.2007)

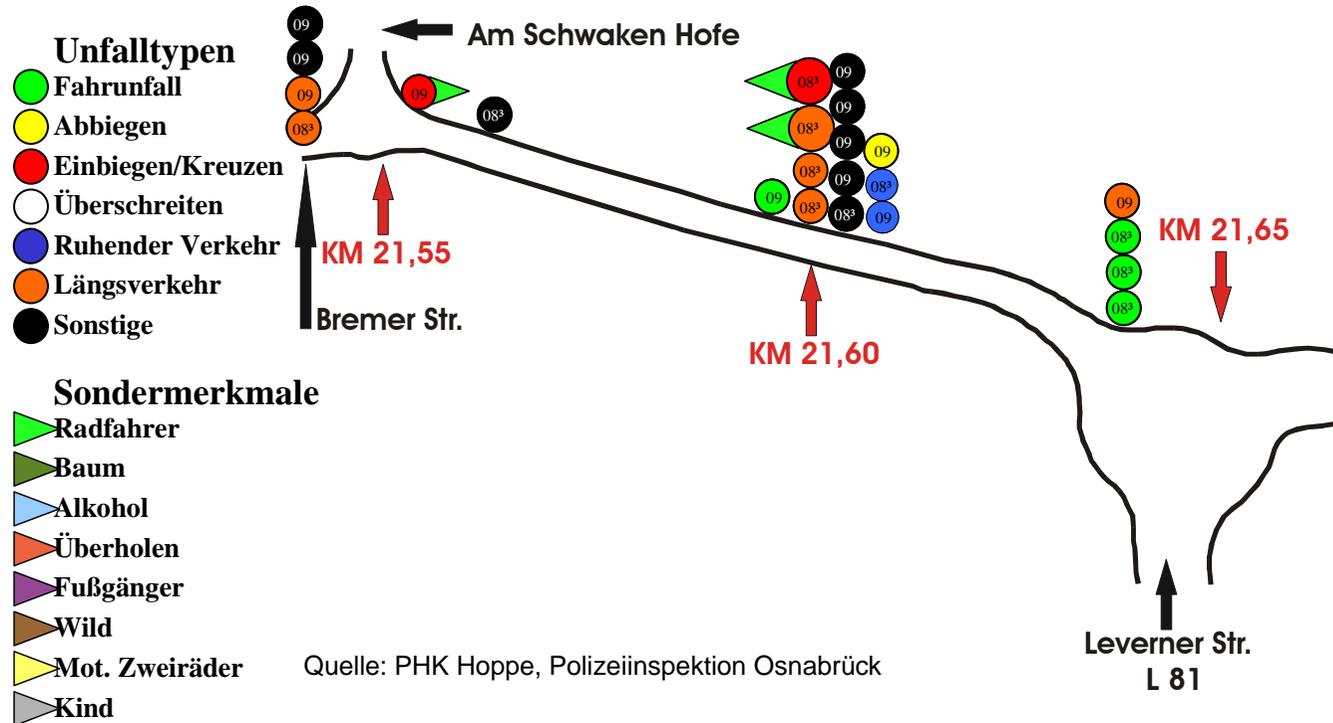


- Mehrzahl der Unfälle vor dem Umbau ereignete sich an der Einmündung Leverner Straße (Ampelkreuzung). Meist handelt es sich um Abbiege-Unfälle, teilweise mit Personenschaden.
- An insgesamt sieben Unfällen mit Personenschaden im betrachteten Streckenbereich sind viermal Radfahrer beteiligt. Einer davon mit schwerem Personenschaden.

3.3. Verkehrssicherheit



Unfallsituation nach Shared Space Umbau (01.06.2008 – 17.08.2009)



- Die Mehrzahl der Unfälle ereignete sich auf Höhe der Gaststätte Gisecke-Asshorn, meist verbunden mit Ein- oder Ausparkvorgängen. Häufig war eine dort aufgestellte und mittlerweile entfernte Straßenlaterne am Unfallgeschehen beteiligt.
- Drei Unfälle ereigneten sich unter Beteiligung von Radfahrern, zwei davon mit Leichtverletzten.
- Fußgänger waren im Shared Space Bereich bisher nicht an Unfällen beteiligt.

3.3. Verkehrssicherheit



FAZIT Verkehrssicherheit

- Auch wenn aus der amtlichen Statistik ein Ansteigen des Unfallgeschehens im Shared Space Bereich hervorgeht, entstand bei den allermeisten Unfällen lediglich leichter Sachschaden. Viele dieser Unfälle waren mit dem Ein- und Ausparken im Bereich der Gaststätte Gieseke-Asshorn verbunden.
- Unfälle mit Personenschaden sind im Vergleich zum Zeitraum vor der Shared Space Realisierung absolut nicht angestiegen und prozentual stark abgesunken.
- Fußgänger waren seit dem Shared Space Umbau nicht an Unfällen beteiligt.
- In drei Unfälle waren Fahrradfahrer verwickelt, bei zweien dieser Unfälle gab es Leichtverletzte. Dieses Unfallgeschehen ist aufgrund der Unfallentstehung nicht ursächlich mit Shared Space in Verbindung zu bringen. Dennoch scheinen Fahrradfahrer nach wie vor die gefährdetsten Verkehrsteilnehmer zu sein.
- Der Zeitraum seit der Verkehrsfreigabe des Shared Space Bereiches ist für eine abschließende Aussage zur Verkehrssicherheit noch zu kurz. Ein drastischer Rückgang der Unfallzahlen kann aufgrund vieler Unfälle mit leichten Sachschäden nicht beobachtet werden. Insbesondere die niedrige Rate an Unfällen mit Personenschaden, deutet aber darauf hin, dass sich die Verkehrssicherheit auch nicht verschlechtert hat.

Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

4. Zusammenfassung und Ausblick



Ziele der Shared Space Umsetzung

In der Abschlussdokumentation des „Städtebaulichen Planungsverfahrens Ortskern Bohmte im Rahmen des EU-Projektes Shared Space“ wurden folgende Ziele für den Bereich der Bremer Straße definiert (S. 31):

- Es soll mehr sozialer Raum für die Menschen entstehen, indem die Aufenthaltsqualität verbessert wird.
- Es soll eine sicherere Situation für Fahrradfahrer und Fußgänger entstehen.
- Der Kfz-Verkehr soll durch die Umgestaltung in seinen Verhaltensweisen so beeinflusst werden, dass sich eine langsamere, aber reibungslose Verkehrsabwicklung einstellt.
- Eine Reduzierung des LKW-Durchgangsverkehrs ist wünschenswert.

4. Zusammenfassung und Ausblick



Konnten die Ziele erreicht werden? (I)

- Die quantitative Verkehrsanalyse ergab im Hinblick auf die in Bohmte gemessenen Verkehrsstärken nur geringe Veränderungen gegenüber der Situation in 2006. Die gemessene Verkehrsstärke auf der Bremer Straße lag leicht unter den in 2006 gemessenen Werten. Die LKW-Verkehre sind deutlicher zurückgegangen. Eine Ursache hierfür könnte der konjunkturbedingte Rückgang des Straßengüterverkehrs sein. Durch den Bau der Mittelanbindung wurde nur ein geringer Teil der Kfz - Verkehre von der Bremer Straße Süd abgezogen.
 - Die Verkehrsstärken auf der Bremer Straße sind nur leicht zurückgegangen. Die Nachhaltigkeit der erfreulichen Reduktion der LKW-Verkehre ist dagegen nicht gesichert.
- Die meisten Befragten, auch ein hoher Anteil derer, die Shared Space generell eher skeptisch gegenüberstehen, loben die Gestaltung/ Optik des umgebauten Bereiches. Er wird im Vergleich mit der vorherigen Situation als deutlich sauberer und gemütlicher bewertet. Die Befragten messen dem neu gestalteten Raum eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität bei als vor dem Umbau.
 - Das Ziel die Aufenthaltsqualität des umgebauten Bereiches zu erhöhen wurde trotz der nach wie vor hohen Verkehrsstärken erreicht.

4. Zusammenfassung und Ausblick



Konnten die Ziele erreicht werden? (II)

- Zur verbesserten Aufenthaltsqualität trägt insbesondere auch die Verbesserung des Verkehrsflusses bei. Der durch die Ampel ausgelöste Rückstau und die Anfahrvorgänge konnten reduziert werden. Die Mehrheit der Anwohner konnten einen Rückgang des verkehrsbedingten Lärms und der Luftverunreinigung feststellen.
 - Das Ziel der Verbesserung durch Verstetigung des Verkehrsflusses wurde erreicht.
- Die objektiven Unfallzahlen lassen aufgrund des noch sehr kurzen Zeitraums nach der Realisierung noch keine sicheren Rückschlüsse auf die Veränderungen der Verkehrssicherheit zu. Der Anstieg des Unfallgeschehens ist auf die Zunahme von Unfällen mit leichtem Sachschaden zurückzuführen und kann nicht als Indiz für eine Abnahme der Verkehrssicherheit herangezogen werden, zumal der Anteil der Unfälle mit Personenschaden deutlich abgenommen hat.
 - Für eine abschließende Aussage bezüglich der Verkehrssicherheit ist es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch zu früh.
 - Abgesehen von der objektiven Statistik, ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der in der Zufriedenheitsanalyse befragten Verkehrsteilnehmer sich in der neuen Situation unsicher fühlt und die aus ihrer Sicht fehlende Verkehrsregelung und mangelnde Rücksichtnahme kritisiert.

4. Zusammenfassung und Ausblick



Schlussfolgerungen und Ausblick

- Durch die Umgestaltung eines Teils der Bremer Straße nach den Prinzipien des Shared Space Ansatzes konnten die meisten der selbst gesetzten Ziele erreicht werden. Ohne die Verkehrsflüsse wesentlich zu verändern und damit das Gewerbe negativ zu beeinflussen, konnte durch eine Verstärkung des Verkehrsflusses und die von den allermeisten Befragten positiv bewerteten Gestaltung eine deutlich höhere Aufenthalts- und Lebensqualität erzielt werden.
- Die überwiegende Mehrheit der befragten Anwohner, Gewerbetreibenden und Verkehrsteilnehmer ist gegenüber der Shared Space Realisierung positiv eingestellt und sieht sie als Erfolg an. Trotzdem steht ein Teil der Befragten dem Projekt nach wie vor skeptisch gegenüber. Hauptgrund hierfür ist die subjektive Unsicherheit im Verkehrsraum.
- Hier muss im Zuge einer Erweiterung des Shared Space Bereiches auf den südlichen Teil der Bremer Straße sicherlich ein Hauptaugenmerk liegen: Wie ermöglicht man auch den „schwachen“ und „verwundbaren“ Verkehrsteilnehmern ein sicheres Gefühl im Verkehrsraum ohne die gewollte Verunsicherung aufgeben zu müssen? Insbesondere auch der Fahrradverkehr sollte dabei besonders berücksichtigt werden.

4. Zusammenfassung und Ausblick



Literaturverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) et. al. (2009): Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut.- Deutscher Bundestag 16. Wahlperiode. Drucksache 16/13739

Friedrich, H.-Jochen/ Hinz, Ulfert (2000): Verkehrsuntersuchung Bohmte.- Langenhagen

Friedrich, H.-Jochen (2006): Verkehrsuntersuchung Bohmte.- Langenhagen

Gemeinde Bohmte (Hrsg.)(2006): Städtebauliches Planungsverfahren Ortskern Bohmte im Rahmen des EU-Projektes Shared Space. Abschlussdokumentation

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (2007): Verkehrsmengenkarte Niedersachsen 2005.- Hannover



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**