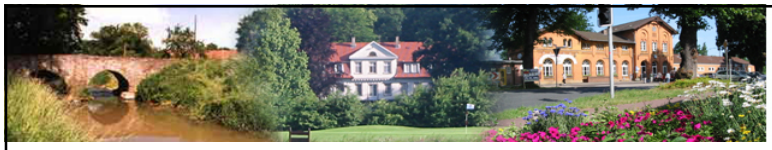
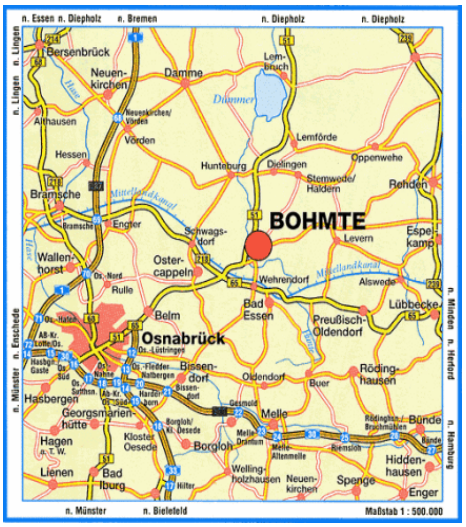
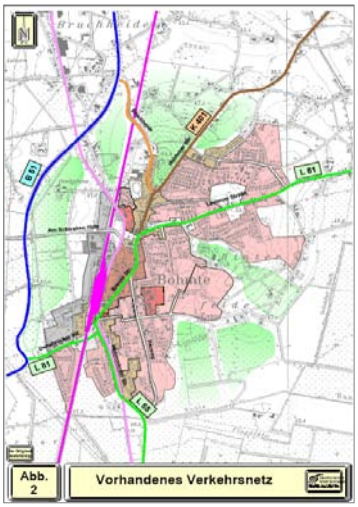


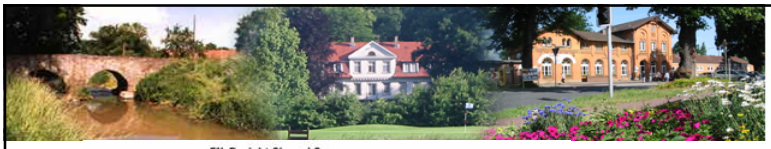
Erfahrungen aus der Modellgemeinde Bohmte

Bürgermeister Klaus Goedejohann









Bohmte

mit den Ortschaften Bohmte Herringhausen-Stirpe-Oelingen Hunteburg

EU-Projekt Shared Space

Ortskern Bohmte **Gemeinde Bohmte**



- **Bürgerbeteiligung und Planung 2004 – 2007**
- **Realisierung 2007/2008**
- **Freigabe 19. Mai 2008**

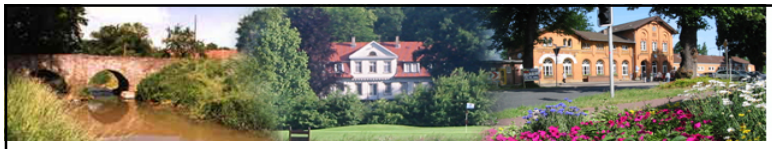
Shared Space

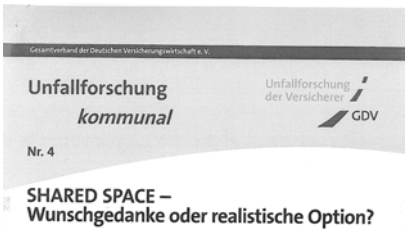




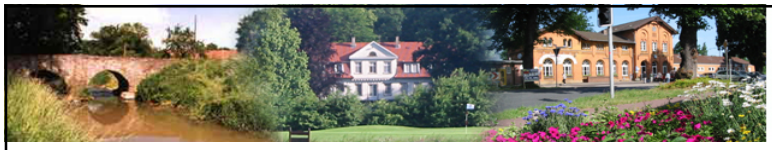








„...In Bohmte, dem einzigen EU-Modellprojekt zu Shared Space in Deutschland, zeigt sich einige Monate nach Fertigstellung der Umgestaltung ein bislang unbefriedigendes Ergebnis hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Die Unfallstatistik weist alleine in den ersten vier Monaten nach dem Umbau genau so viele Unfälle (6) und Unfälle mit Verletzten (2) auf wie sonst im gesamten Jahr. Die Zahlen sind zwar insgesamt klein, sollte sich der Trend jedoch fortsetzen, müsste Shared Space in Bohmte als gescheitert angesehen werden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der vermeintlich positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Abgesehen davon ist Bohmte nach Ansicht der UDV kein Vorbild für Shared Space, da der Kraftfahrzeugverkehr die bei weitem dominierende Verkehrsart und nicht „der Gast“ im Straßenraum ist....“

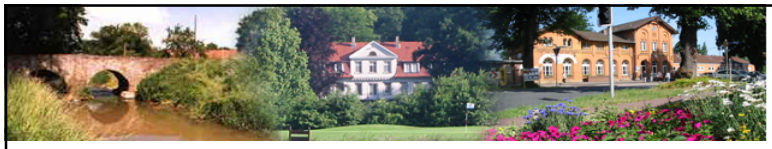


Wittlager Kreisblatt vom 24. März 2009



„...Auf die Situation im Shared-Space-Bereich ging Peter Hilbricht ein. Dort läuft der Verkehr seit dem 19. Mai 2008. Bis zum Jahresende gab es dort 13 Unfallaufnahmen. Allein siebenmal waren Laternen angefahren worden. Bei den beiden Unfällen mit (leichtem) Personenschaden waren einmal zwei Radfahrer gegeneinander gestoßen, das andere mal ein Radfahrer und ein Pkw-Fahrer nach missverständlicher Kontaktaufnahme gleichzeitig gestartet.

Deutlich wird, dass das von Hans Monderman initiierte Prinzip des geteilten Raumes (das heißt Shared Space übersetzt) funktioniert. Das gilt doppelt. Denn die gesteigerte Aufmerksamkeit aus dem Bereich Leverner Straße/Bremer Straße nehmen die Kraftfahrer mit. Folge: Auch im Umfeld ist die Zahl der Unfälle gesunken....“



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

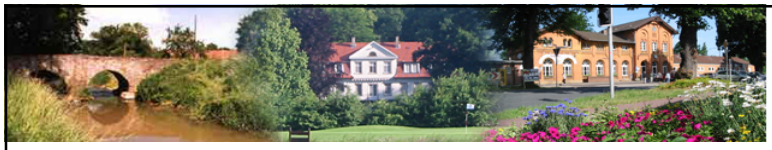
Projektleitung:
Prof. Dipl.-Ing. Wolfgang Bode

Projektbearbeitung:
Dipl.-Geogr. Simon Deutler
Florian Weßling
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

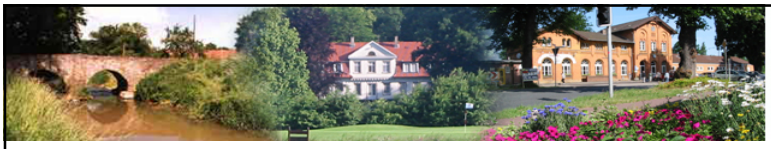
1. Einführung

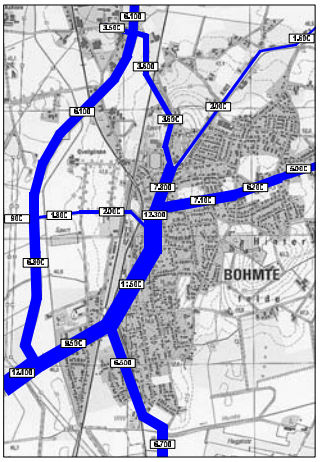
2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

   3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Verkehrsteilnehmer
   3.2. Verkehrsverhalten
   3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick





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 Leverner 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.

à 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 B 51 und der Shared Space Umgestaltung des Ortskerns erhalten geblieben.



Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

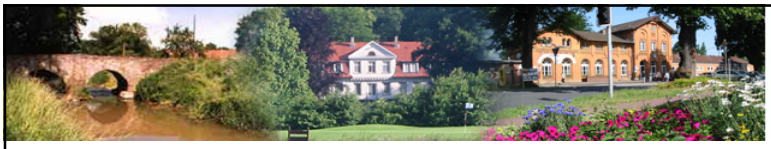
3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten

3.2. Verkehrsverhalten

3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

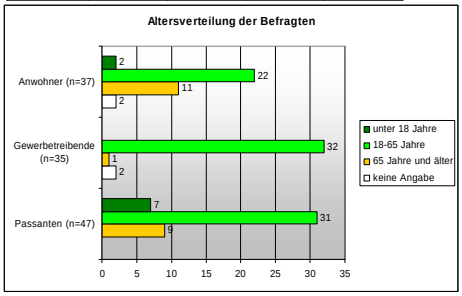


Strukturkennzahlen der Befragten

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

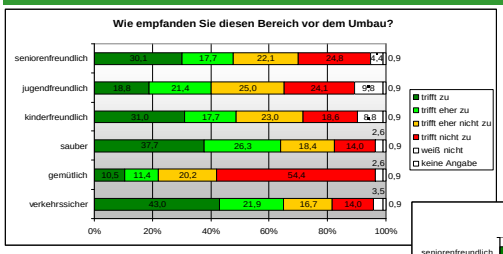
	Anzahl Frauen	Anzahl Männer	Keine Angabe	Anzahl Gesamt
Anwohner	22	15	0	37
Gewerbe	14	18	3	35
Passanten	24	22	1	47

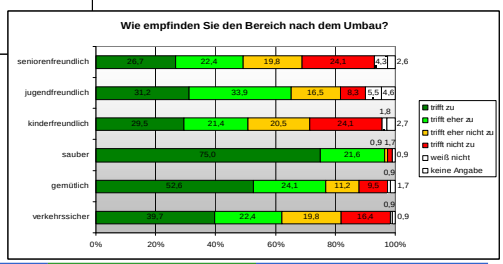
Bezogen auf die Alterstruktur der Befragten dominiert die Gruppe der 18 - 65 jährigen:

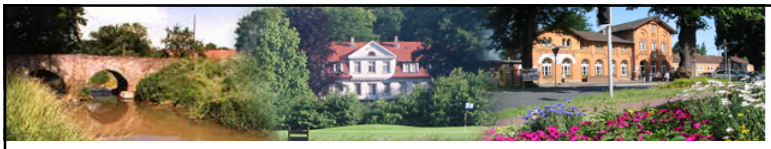




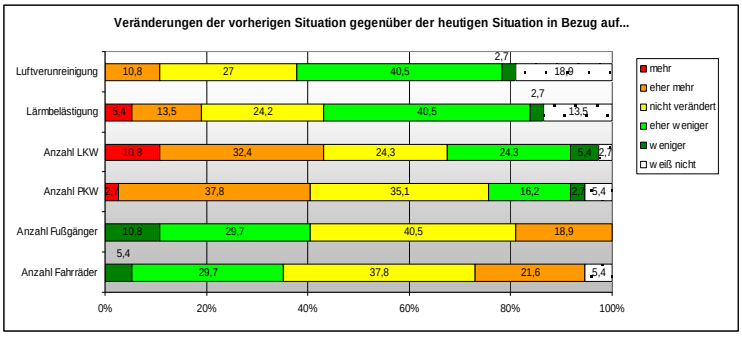
Bewertung des Shared Space Bereichs vor und nach dem Umbau





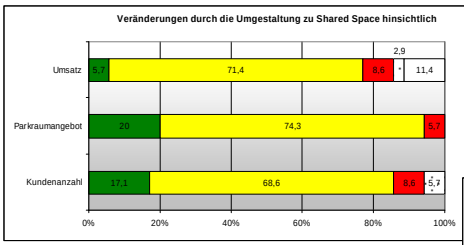


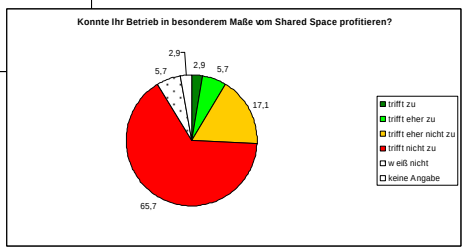
Auswirkungen von Shared Space aus Sicht der Anwohner

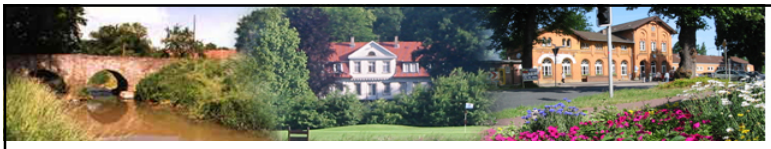




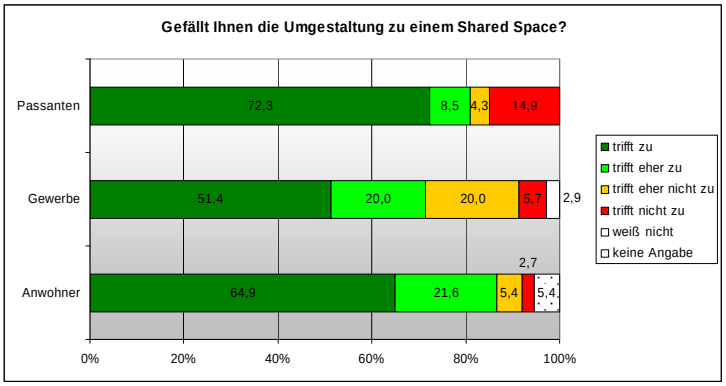
Auswirkungen von Shared Space auf das Gewerbe





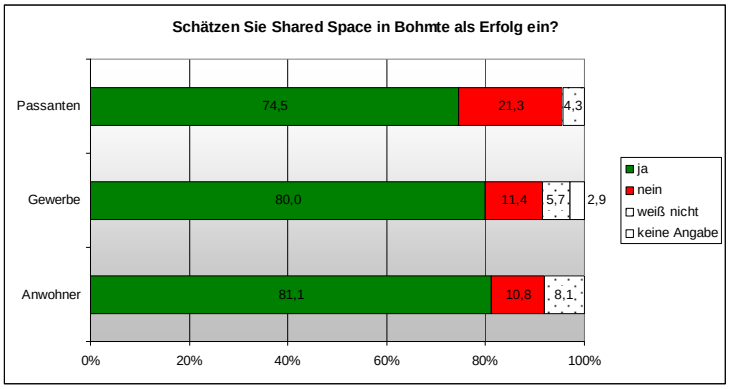


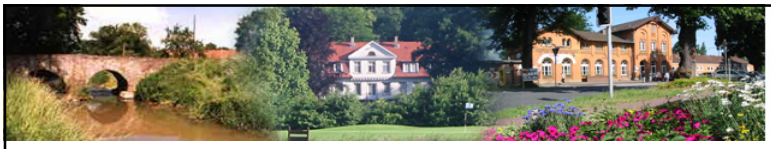
Persönliche Einstellung zu Shared Space





Genereller Erfolg von Shared Space





Gliederung

1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

   3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten

   3.2. Verkehrsverhalten

   3.3. Verkehrssicherheit

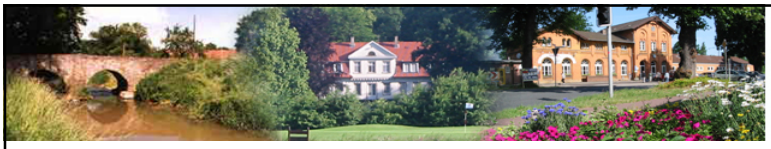
4. Zusammenfassung und Ausblick



Aufteilung des Verkehrsraums







Autos nutzen Blindenleitsystem als Parkstreifen



Am Schwaken Hofe: Linksabbieger mit Schwierigkeiten

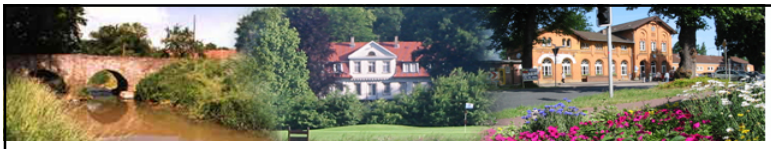




Shared Space Kreisel: Nutzung des direkten Weges







Stocken des Verkehrsflusses im Shared Space Kreisel



Fußgänger überqueren die Straße





Gliederung

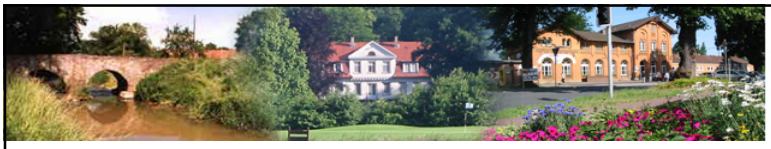
1. Einführung

2. Quantitative Verkehrsanalyse

3. Evaluation Shared Space

3.1. Zufriedenheitsanalyse Anwohner, Gewerbe und Passanten
3.2. Verkehrsverhalten
3.3. Verkehrssicherheit

4. Zusammenfassung und Ausblick

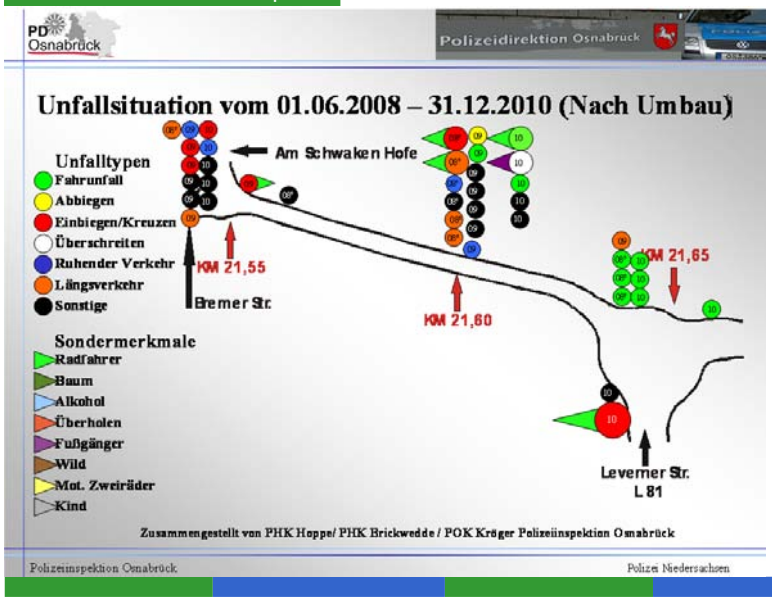


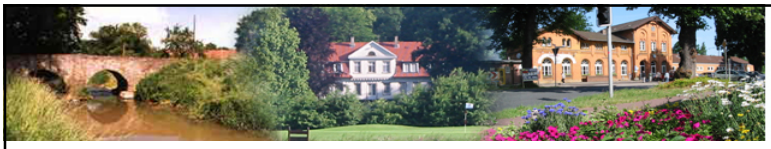
Unfallstatistik Polizeiinspektion Osnabrück

Konfliktpunkt Nr. 101									
UHS-Kategorie									
		2004	2005	2006	2007	2008[2]	2008[3]	2009	2010
Gesamt		5	7	11	8	2	11	12	16
davon mit	**Toten**								
davon mit	**SV**			1					1
davon mit	**LV**	2	1	2	1		2		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	k.A.
Unfalltypen									
Fahrunfall	**Typ 1**						3	1	6
Abbiegeunfall	**Typ 2**		6	8	2			1	
Einbiegen/Kreuzen	**Typ 3**	1			2	1	1	1	2
Überschreiten	**Typ 4**								1
Ruhender Verkehr	**Typ 5**				1		1	1	1
Längsverkehr	**Typ 6**	3	1	3	3		4	2	
Sonstiger Unfall	**Typ 7**	1				1	2	6	6

Bohmte, i.g.O., L. 81, km 21,55 - 21,65

Unfallsituation Shared Space





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



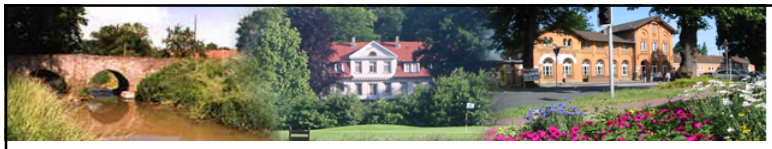
Schlussfolgerungen und Ausblick

- 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 Verstetigung 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.





Foto: Herbert Trentmann, Bohmte



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!