

Klaus Mensing
29. Juni 2015

Neugestaltung der südlichen Bremer Straße in Bohmte Ergebnisse der 2. Ortsteilwerkstatt am 18. Juni 2015

1. Worum geht es? Die Ziele

Ziel der Ortsteilwerkstätten ist die Einbeziehung der Anregungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürger in ein Planungskonzept zur Neugestaltung der südlichen Bremer Straße zwischen dem Shared Space-Bereich und der Wehrendorfer Straße. Dieser Moderationsprozess wird fachlich begleitet durch das Büro SHP Ingenieure aus Hannover. Die Moderation erfolgt durch das Büro CONVENT Mensing aus Hamburg.

Eine Realisierung der Planungen ist erst möglich, wenn entsprechende Fördergelder zur Verfügung stehen und das Land Niedersachsen als Straßenbaulastträger den Maßnahmen zustimmt. (Im Übrigen ist die Fahrbahndecke der Bremer Straße erst vor einiger Zeit erneuert worden.) Frühzeitige Überlegungen zur Neugestaltung sind gleichwohl sinnvoll: Falls sich insbesondere Möglichkeiten einer Finanzierung ergeben, hätte die Gemeinde Bohmte ein fertiges Konzept.

Der Moderator Klaus Mensing begrüßte die rund 45 Teilnehmenden und skizzierte zunächst die **Ziele der heutigen zweiten Werkstatt**. Auf Basis der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auf der ersten Ortsteilwerkstatt am 20. April 2015 sollen heute die verschiedenen Varianten für die Neugestaltung der Bremer Straße vorgestellt und diskutiert werden, die Frau Stieger und Herr Janssen vom Büro SHP erarbeitet haben.

Die **Planungen umfassen sowohl funktionale und verkehrstechnische als auch gestalterische Aspekte**. Dabei sind folgende **Rahmenbedingungen** zu beachten:

- Die auch zukünftige Widmung als Landesstraße **bedeutet begrenzte Gestaltungsmöglichkeiten seitens der Gemeinde Bohmte** und eine intensive Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV).
- Es ist auch zukünftig von einem **Durchgangsverkehr mit Schwerlastverkehr** auszugehen.

→ **Weitere Informationen zum Planungsprozess** finden sich auf der Homepage der Gemeinde Bohmte www.bohmte.de.

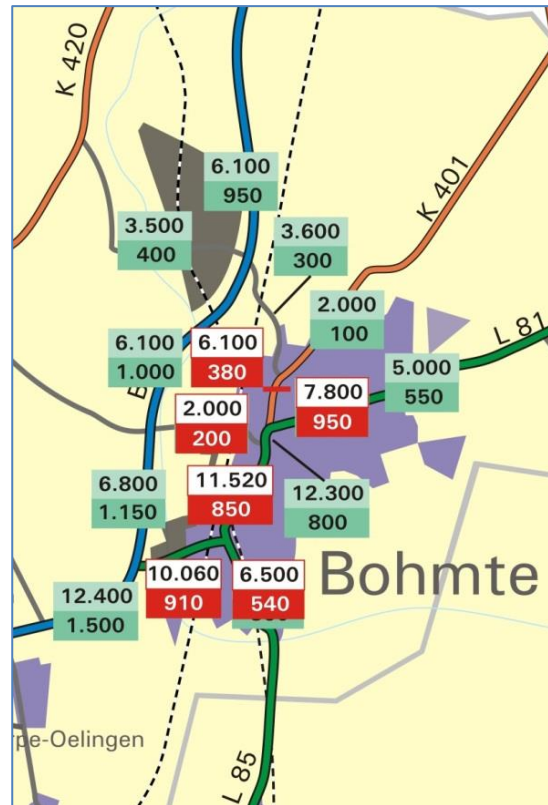


2. Das Thema Schwerlastverkehr

(→ Vgl. ausführlich die Präsentations-Charts von SHP.)

Der extrem hohe Lkw-Anteil auf der Bremer Straße bedeutet eine erhebliche **Belastung der Nutzungsqualität** der Bohmter Einkaufsmeile sowie der Aufenthaltsqualität in der Ortslage – neben Sicherheitsgefährdungen im Längs- und Querverkehr auch sehr hohe Lärmbelastungen. In 2012 wurden 11.520 Kfz in 24 Stunden gezählt (ein für einen attraktiven Ort durchaus gängiger Wert), darunter 850 Lkw (ein deutlich überdurchschnittlicher Wert).

Es hat sich daher eine Interessengemeinschaft gebildet, die sich zum Ziel gesetzt hat, den Schwerlastverkehr aus dem Ort nach Möglichkeit herauszubekommen oder zumindest zu verringern, um so die Situation in der Ortschaft zu verbessern. Als ein Punkt wird dabei die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie mit eingebracht. D. h. der Lärm entlang der Bremer Straße soll untersucht werden und dann sollen – sofern die entsprechenden Werte überschritten sind und es genügend Betroffene gibt – in einem Lärmaktionsplan Lärminderungsmaßnahmen untersucht und festgeschrieben werden. (Die zweite Stufe der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie greift ab 8.200 Kfz/24 h.)



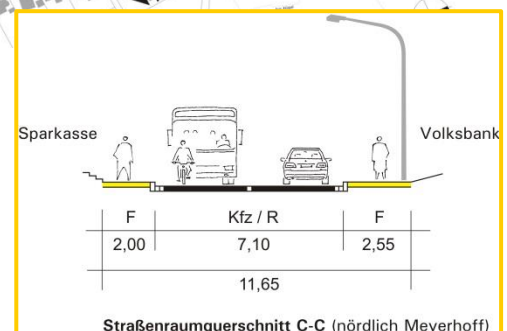
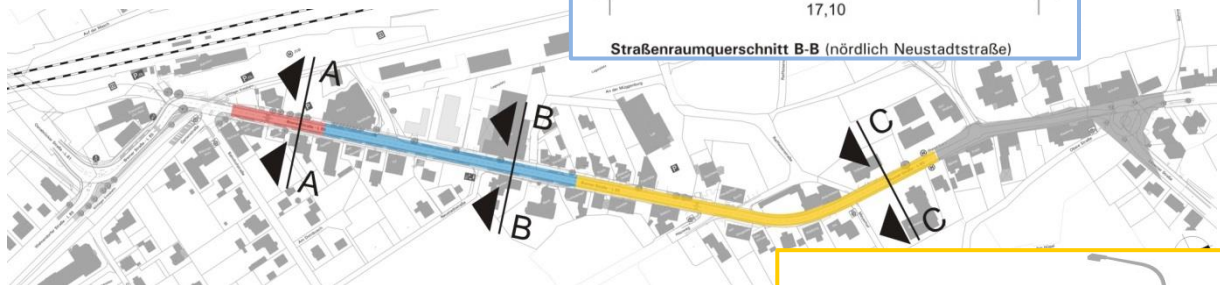
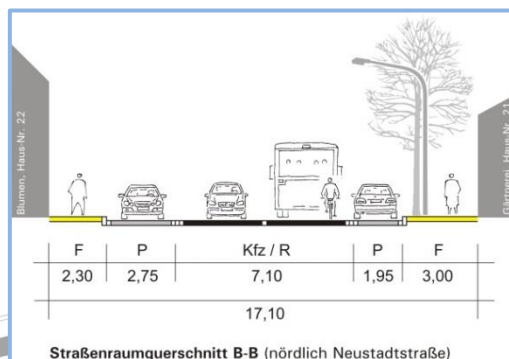
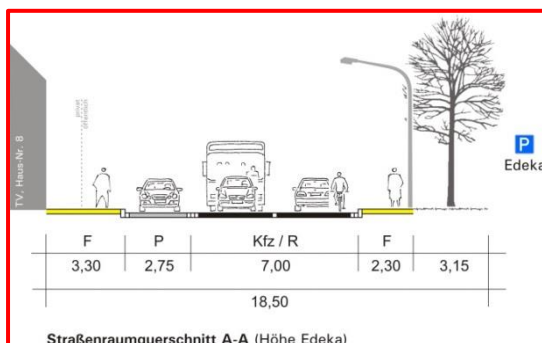
Wie Bürgermeister Goedejohann erläuterte, wird die Gemeinde Bohmte im Hinblick auf die bis 2017 vorgesehene Lärmkartierung u.a. an Landesstraßen als innerörtliche Hauptverkehrsstraßen im Herbst 2015 **detaillierte Verkehrszählungen** (eine erneute Befragung wurde auf der Werkstatt als nicht notwendig erachtet und wäre zudem deutlich teurer) durchführen lassen. Aufgrund der Lärmkartierung ist dann die Frage, ob ggfls. in welchem Umfang ein **Lärmaktionsplan** aufzustellen ist, zu entscheiden. Darin kann über die Entwicklung von Lenkungs- und Vermeidungsstrategien nachgedacht werden. Insofern können die zeitlichen Abfolgen zur Umsetzung der Richtlinie und zur Planung zur Neugestaltung der südlichen Bremer Straße nicht parallel laufen. Die Planungen sollten gleichwohl Elemente berücksichtigen, die zu einer Lärmverringerung führen können.

3. Die Varianten für die Neugestaltung der südlichen Bremer Straße

(→ Vgl. ausführlich die Präsentations-Charts von SHP.)

3.1 Straßenraumquerschnitte

Die vorgestellten Varianten nehmen die unterschiedlichen Straßenquerschnitte der Bremer Straße – und die entsprechend unterschiedlichen Gestaltungsoptionen – auf. Bei durchgängiger Zweistreifigkeit und einer Fahrbahnbreite von etwa sieben Metern sind – je nach Straßenabschnitt – Parkstreifen sowie unterschiedlich breite Gehwege vorhanden – jedoch keine separaten Radwege. (→ Vgl. die folgende Abbildung von SHP.) Aufgrund der Verkehrsbelastung ist eine Fahrbahnführung ggf. mit zusätzlichem Angebot (z. B. Schutzstreifen) vorgegeben.



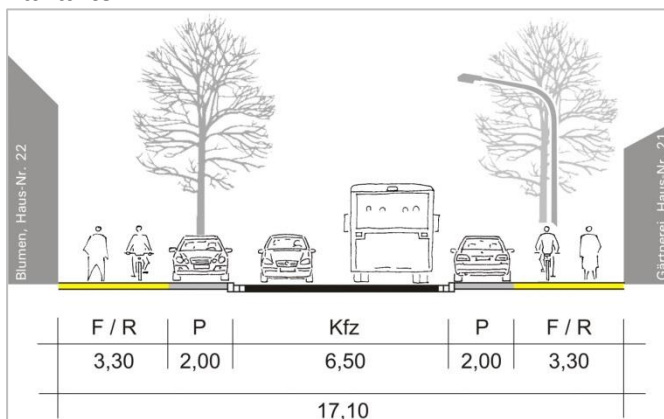
Die Varianten unterscheiden sich in allen drei Bereichen grundsätzlich in der (auf der ersten Werkstatt breit diskutierten) Führung des Radverkehrs:

- **Variante 1:** Gemeinsame Geh- und Radwege (mit Benutzungspflicht), wobei diese Variante im nördlichen Bereich (Schnitt C – C) wegen Unterschreitung der Mindestmaße für benutzungspflichtige Geh- und Radwege nicht empfohlen wird. Optional: keine Mittelmarkierung.
- **Variante 2:** Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn und ergänzend eine richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume (= Radfahren auch auf dem Gehweg erlaubt).
- **Variante 3:** Auf der Fahrbahn abmarkierte Schutzstreifen für den Radverkehr und optional (!) ergänzend eine richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume. Hier haben die Radfahrer somit wie bei Variante 2 die Wahl.

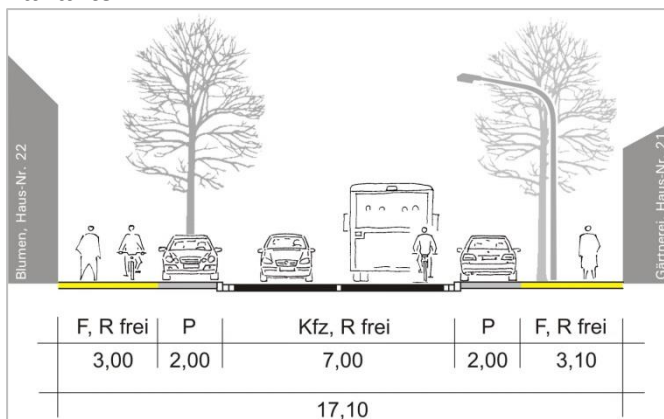
Im Übrigen weisen alle drei Varianten folgende gemeinsame Merkmale auf:

- Rundborde (Ansichtskante 3 cm)
- Taktils Leitsystem
- Parken niveaugleich im Seitenraum (A – A und B – B)
- Gliederung des Parkstreifens (sofern vorhanden) durch Bäume (A – A und B – B)

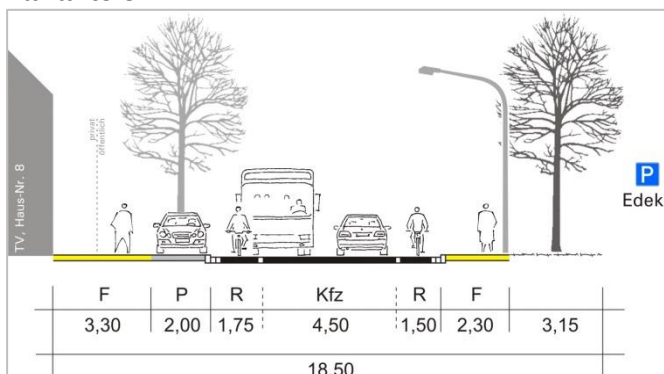
Variante 1



Variante 2



Variante 3



3.2 Knotenpunkt- und Platzgestaltung

Zur Verlangsamung des Verkehrs **an vier „Plätzen“** bei der Volksbank / der Sparkasse, an der Einmündung Hauweg, bei den Gärtnereien Fortmann und Düvel und vor dem Rathaus / Bahnhof sowie am Knotenpunkt Bremer Straße / Osnabrücker Straße / Wehrendorfer Straße wurden auf der ersten Werkstatt unterschiedliche Möglichkeiten diskutiert, die vom Büro SHP in zeichnerischen Lösungsvarianten vorgestellt wurden.

- Eine **ausschließlich farbliche Betonung** würde sich an der Shared-Space-Optik orientieren: Eine entsprechende Gestaltung des Bahnhofsplatzes könnte so als Auftakt der Bremer Straße das Pendant zum oberen Shared-Space-Kreisel darstellen. Die Schutzstreifen gemäß Variante 3 werden unterbrochen.

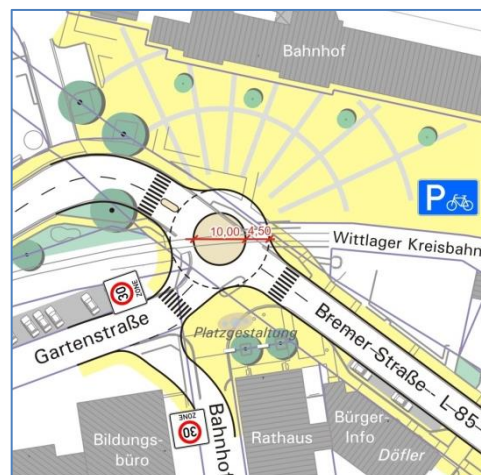


- **Überquerungshilfen** dienen der Verbesserung der Überquerbarkeit und der Betonung besonderer Überquerungsbereiche. In den Seitenbereichen ist hierfür eine Reduzierung der Stellplätze erforderlich. Nebenstehende Abbildung zeigt eine mögliche **Lösung für die Einmündung Hauweg als Variante 3** mit Schutzstreifen, die im Bereich der Querungshilfen entfallen.



(**Fahrbahneinengungen** sind keine geeignete Lösung, da eine zusätzliche Lärmentwicklung durch das Abbremsen und Wiederauffahren entsteht.)

- **Minikreisverkehre** haben ebenfalls eine abbremssende Wirkung und bei etwa gleicher Verkehrsbelastung aller Zufahrten in der Regel eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität (und üblicherweise in jeder Zufahrt einen Fußgängerüberweg). Minikreisel können zudem einen Ort betonen und so die Orientierbarkeit verbessern, dienen jedoch nicht der Platzgestaltung auf freier Strecke. **Minikreisel wären insbesondere für den Bereich Rathaus / Bahnhofplatz und den Knoten Bremer Straße / Osnabrücker Straße / Wehrendorfer Straße geeignet, wären jedoch grundsätzlich auch für die anderen Bereiche an der Bremer Straße zu prüfen.**



4. Ergebnisse der Diskussion

Ausgangspunkt ist das auf der ersten Werkstatt abgestimmte **übergeordnete Planungsziel** „**Neugestaltung in „Shared-Space-Optik“**“, jedoch zunächst ohne das eigentliche Shared-Space-Konzept mit Rechts-vor-Links-Regelung als barrierefreier bzw. niveaugleicher Straßenraum ohne Hochbord (= „Shared Space light“).

Grundsätzliches

- Das **Thema „Schwerlastverkehr“** wird immer mitgedacht (vgl. Kap. 2): die Planungen berücksichtigen Elemente, die zu einer Lärmverringerung führen können.
- **Berücksichtigung der Einfahrbereiche:** zum Beispiel vor den Kreditinstituten oder den Nahversorgern.
- **Beibehalten der Kundenparkplätze:** wo je nach Variante aus Platzgründen möglich, auf den (zukünftigen) Parkstreifen, sowie vor einzelnen Geschäften (z. B. beim Modegeschäft Kottmann).
- **Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Gestaltung:** durch Grün, Anpflanzung von Bäumen, Bänke zum Ausruhen vor allem für ältere Menschen oder Gestaltungskakente durch einzelne Geschäfte (wie z. B. die Fahrradständer vor dem Geschäft Kruckemeyer). Hier können auch die derzeit im Rahmen des Zukunftsfonds Ortskernentwicklung geplanten Maßnahmen wie Sonnenschirme und Beflaggung mit einbezogen werden.



Varianten Straßenraumquerschnitte

Als Ergebnis der engagierten und kreativen Diskussion wird die **Variante 3** (auf der Fahrbahn abmarkierte Schutzstreifen für den Radverkehr und optional ergänzend eine richtungsbezogene Freigabe der Seitenräume) mehrheitlich befürwortet – zumal diese Führung in allen drei Abschnitten / Querschnitten realisierbar ist und somit ein Gestaltungskonzept „aus einem Guss“ ermöglicht. (→ vgl. die Punktwertung auf Seite 7)

Diese Variante würde gegenüber dem Shared-Space-Bereichs eine abgewandelte Verkehrsführung bedeuten.

Wie bereits auf der ersten Werkstatt gab es erneut **unterschiedliche engagierte Positionen** – insbesondere zur Frage, ob das Radfahren auf der Fahrbahn zu einer höheren Sichtbarkeit und einer (wünschenswerten) Verlangsamung des PKW- und LKW-Verkehrs beiträgt oder das Radfahren auf dem Gehweg sicherer ist. Angemerkt wurde zudem eine mögliche Behinderung der Kunden, die aus den Geschäften treten, durch auf dem Gehweg fahrende Radler.

Knotenpunkt- und Platzgestaltung

Zur optischen oder auch baulichen Verlangsamung wünscht sich die große Mehrheit Minikreisel. (→ vgl. die Punktwertung) Bei der weiteren Planung sind als Kriterien – neben den Kosten und der Realisierbarkeit angesichts der Widmung der Bremer Straße als Landesstraße und der begrenzten Breite der Straße – insbesondere die verkehrsverlangsamende Wirkung und die Verbindung mit einer möglichen Platzgestaltung zu berücksichtigen.



- Entlang der Bremer Straße sollen insbesondere die Bereiche Volksbank / Sparkasse, an der Einmündung Hauweg (Problem der „spitzen“ Einmündung), bei den Gärtnereien Fortmann und Düvel sowie vor dem Rathaus / Bahnhof geprüft werden.
- Für die Einmündung der südlichen Bremer Straße mit der Wehrendorfer Straße** wird ebenfalls ein Kreisell gewünscht. Ergänzend könnte hier eine geänderte Vorfahrtsregelung den Durchgangsverkehr von der Bremer Straße „ablenken“. Dem Fahrradverkehr ist hier besondere Aufmerksamkeit zu widmen.
- Auch der **Bahnhofsvorplatz** bietet mit einem Minikreisell Möglichkeiten einer Neugestaltung (unter Berücksichtigung der weiteren Planungen für das Bahnhofsgebäude). Bei einer Neugestaltung dieses Bereichs ist voraussichtlich eine neue Bahnschranke für die Wittlager Kreisbahn notwendig. (Diese wäre aufgrund der geringen Frequenz der Bahn kein Problem für den Verkehrsfluss, würde jedoch zusätzliche Kosten verursachen.)

Die Bewertung der Varianten mit Punkten ¹⁾



- ¹⁾ Jede/r Teilnehmende konnte am Ende der Diskussion vier Punkte kleben.



4. Weiteres Vorgehen

Wie geht es weiter? Das Büro SHP wird die von den Werkstattteilnehmenden präferierten Varianten und Anregungen nunmehr weiter detaillieren und auf einer **dritten Ortsteilwerkstatt nach den Sommerferien** erneut zur Diskussion stellen. Dabei sind, wie Bürgermeister Goedejohann betonte, Machbarkeiten bezüglich der Realisierung zu berücksichtigen – wir sollten jedoch bei den weiteren Planungen „keine Schere im Kopf haben“.

Da die Realisierung der Planungen – wie bereits oben erwähnt – eher mittel- bis langfristig erfolgen wird (in Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Finanzmitteln), stellt sich die Frage: **Was lässt sich kurzfristig verbessern?** Hier bestehen insbesondere Möglichkeiten der Gestaltung: durch Grünmaßnahmen, Bäume und Bänke, Außengestaltung und Warenpräsentation der Geschäfte sowie die beantragten Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsfonds Ortskernentwicklung. Alle diese Maßnahmen können – durch Gemeinde, Gewerbetreibende und Eigentümer – kurzfristig realisiert werden – unabhängig von einer funktionalen / baulichen Neugestaltung des Straßenraumes.

Die Ergebnisse der Diskussion

