

SHP Ingenieure



Wittlager Land

Perspektiven der regionalen Verkehrsentwicklung

Perspektiven der regionalen Verkehrsentwicklung

– Bericht zum Projekt Nr. 1229 –

Auftraggeber:

Gemeinde Bohmte

- stellvertretend für die Region Wittlager Land -

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure

Plaza de Rosalia 1

30449 Hannover

Tel.: 0511.3584-450

Fax: 0511.3584-477

info@shp-ingenieure.de

www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. René Strahl

Hannover, Januar 2013

Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Untersuchungsanlass und Zielsetzung	2
2.1	Untersuchungsumfang	2
2.2	Leitbild	3
3	Gemeindeübergreifende Betrachtung	5
3.1	Allgemeines	5
3.2	Klassifiziertes Straßennetz und Verkehrsmengen	6
3.3	Flächenentwicklungen und verkehrliche Auswirkungen	16
3.4	Prognose – Allgemein und lokal	19
3.5	Rad- und Fußverkehr	22
3.6	ÖPNV	25
3.7	Unfallanalyse	27
3.8	Problemlagen, Strategien und Aufgaben	29
3.9	Visionen zu den Hauptverkehrsachsen	32
4	Gemeindespezifische Betrachtungen	35
4.1	Gemeinde Bad Essen	35
4.2	Gemeinde Bohmte	37
4.3	Gemeinde Ostercappeln	39
5	Beteiligungsverfahren	41
6	Fazit	42
7	Anlagen	44

1 Problemstellung und Zielsetzung

Für die Region Wittlager Land, vertreten durch die drei Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln wurde 2008 ein integriertes ländliches Entwicklungskonzept (ILEK) erarbeitet. Es hat sich dazu eine Lenkungsgruppe etabliert, um die Interessen der drei Gemeinden, die ehemals den Landkreis Wittlage bildeten, zu betrachten und zu koordinieren. Gemeindeübergreifend werden Themen zur Entwicklung von Wohnen und Gewerbe, Fremdenverkehr, Abwasser sowie Natur und Landschaft erfasst, besprochen und abgestimmt. Gemeinsame Strategien und Konzepte sind aber auch auf der Ebene der Verkehrsentwicklung und –planung notwendig. Verkehrliche Wechselwirkungen sind zu analysieren und zu bewerten. Dialoge und Absprachen untereinander führen zu abgestimmten Maßnahmen mit oft beträchtlichen Synergieeffekten.

Auf Grundlage des ILEK sollen nun eine gemeinsame Verkehrsplanung abgestimmt und Strategien für eine ressourcenschonende Mobilität aufgestellt werden. Die Strategien zur Verkehrsentwicklung sollen den verkehrspolitischen Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre darstellen. Hierfür sind einerseits die Anforderungen an eine langfristig leistungsfähige Infrastruktur, andererseits Anforderungen aus den Bereichen Stadtgestaltung, Umwelt und Klimaschutz zu berücksichtigen.

Die vorliegende Untersuchung zur Verkehrsentwicklung ordnet sich auf der Ebene der Flächennutzungsplanung ein und ist vor allem programmatisch und strategisch ausgerichtet. Sie stellt somit ein auf längere Sicht angelegtes Strategiepapier dar. Dazu ist eine flächendeckende Zustandsanalyse notwendig, die die aktuelle Verkehrssituation mit den bestehenden Erfordernissen transparent aufarbeitet. Nur so kann ein „übergemeindlicher“ Konsens und ein Verständnis für die Probleme des Nachbarn erreicht werden. Ziel ist es zum einen, dabei den kommunalen Handlungsspielraum auszuloten und auszunutzen. Zum anderen wird eine Basis geschaffen, mit den Baulastträgern der klassifizierten Straßen „auf Augenhöhe“ einen konstruktiven Dialog zu führen.

2 Untersuchungsanlass und Zielsetzung

Aufgrund der vielfältigen, wirtschaftlichen und verkehrlichen Verknüpfungen sowie möglicher Synergieeffekte, die unter anderem sowohl in der räumlichen Nähe zueinander als auch in der gemeinsamen Geschichte begründet liegen, ergeben sich funktionale bzw. verkehrliche Verflechtungen zwischen den drei Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln. Ziele der drei Gemeinden des Wittlager Landes sind Grundlagen für eine hohe Lebensqualität und eine starke regionale Wirtschaft zu schaffen. Ferner sind zukünftige Entwicklungen im Wittlager Land mit gemeindeübergreifenden verkehrlichen Auswirkungen verbunden. Diese gilt es zu analysieren und zu bewerten. Mit der vorliegenden Untersuchung soll im Rahmen des ILEK-Prozesses das Thema Verkehr und dessen Auswirkungen beschrieben werden, wobei folgende Ziele und Aufgaben zu Grunde gelegt werden:

- Erhaltung und Weiterentwicklung des ländlichen Raumes als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturraum.
- Entwicklung und Ausbau funktionaler und wirtschaftlicher Verflechtungen mit lokaler und überregionaler Verkehrsbedeutung.
- Förderung einer gemeinsamen und ressourcenschonenden Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung.
- Aufzeigen von Defiziten, Quantitäten und Qualitäten im Verkehr.
- Entwicklung eines Leitbildes Verkehr für die Region unter Einbeziehung der Vorgaben aus dem „Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept“.

2.1 Untersuchungsumfang

Der Untersuchungsumfang beinhaltet eine Bestandsanalyse für den Untersuchungsraum und die daraus ableitbaren Strategien. Konkrete Planungs- und Maßnahmenkonzepte werden im Rahmen dieser Untersuchung noch nicht erarbeitet, sondern sind mögliches Ergebnis eines folgenden Dialogs mit Bezug zu den erarbeiteten Strategien. Dabei werden Themen oder konkrete Maßnahmen über die Gemeindegrenzen hinausgehen. Diese Untersuchung stellt eine fundierte Aufarbeitung und Zusammenfassung der heutigen Verkehrssituation dar und soll erste Handlungsansätze zum zukünftigen Umgang mit der Abwicklung des Verkehrsaufkommens bzw. der Verkehrsinfrastruktur geben.

In die Untersuchung sind sowohl aktuelle Analyseergebnisse als auch Vorgaben, wie die aus dem bisherigen ILEK-Prozess, kommunale Planungen und überregionale Einflüsse eingebunden. Ferner findet eine Beteiligung der Öffentlichkeit, der Politik und der Träger öffentlicher Belange (i. a. der Baulastträger des klassifizierten Straßennetzes) statt. Teilkonzepte mit der konkreten Ausrichtung auf gezielte Maßnahmen werden vorerst nicht bearbeitet. Die kann zu einem späteren Zeitpunkt the-

menspezifisch ergänzt werden. Der Untersuchungsablauf ist in der Abb. 1 dargestellt.



Abb. 1 Ablauf der Untersuchung und Beteiligung

2.2 Leitbild

Die Entwicklung eines Leitbildes (vgl. Abb. 2) für die zukünftige verkehrliche Entwicklung des Wittlager Landes stellt die Grundlage für alle weiterführenden Planungsprozesse dar. Die Definition von Ober- und Handlungszielen stellt wie in allen Planungsprozessen die Grundlage der Mängelbewertung und der Maßnahmenentwicklung dar. Das Leitbild legt den Grundstein für die zukünftige Verkehrsentwicklung im Wittlager Land und soll die zukünftigen Planungen begleiten. Im Leitbild werden als Oberziele folgende Themenschwerpunkte gesetzt:

- Gleichberechtigte Mobilitätschancen für Alle
- Bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Straßennetz
- Verträgliche Flächenentwicklung

Auf der Ebene der Handlungsziele werden die übergeordneten Oberziele in planerische Zielvorstellungen umgesetzt (vgl. Abb. 2).

Gleichberechtigte Mobilitätschancen für Alle

- Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖV, Radverkehr, Fußverkehr).
- Erhöhung der Verkehrssicherheit - insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.
- Förderung von innovativen Systemen und Techniken.
- Schaffung gemeindeübergreifender Angebote und Nutzung von Synergieeffekten.

Bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Straßennetz

- Bündelung des Verkehrs auf einem klar definierten Hauptverkehrsstraßennetz.
- Führung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs auf einem geeigneten Straßennetz.
- Punktueller Neu- und Ausbau zum Schutz der Bürger
- Punktueller Neu- und Ausbau zur Verbesserung der Erschließungsqualität.

Verträgliche Flächenentwicklung

- Entwicklung verkehrlich möglichst unproblematischer Standorte.
- Rechtzeitige Berücksichtigung von Mobilitätskonzepten.
- Nutzung vorhandener Potenziale und Strukturen.

Abb. 2 Leitbild mit Ober- und Handlungszielen

3 Gemeindeübergreifende Betrachtung

3.1 Allgemeines

Die drei Gemeinden des Wittlager Landes Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln gehörten ehemals dem Landkreis Wittlage mit Sitz der Kreisverwaltung in Wittlage an. Nach der Gebietsreform 1972 gehören die drei Gemeinden heute zum Landkreis Osnabrück.

In der Gemeinde Bad Essen mit insgesamt 17 Ortsteilen leben heute etwa 15.700 Menschen auf einer Fläche von 103 km² (vgl. Tab. 1). Damit stellt Bad Essen den größten Bevölkerungsanteil im Wittlager Land, in dem heute etwa 38.500 Einwohner leben und arbeiten. In der Gemeinde Bohmte (drei Ortsteile) leben heute etwa 13.200 Einwohner und in der Gemeinde Ostercappeln (drei Ortsteile) etwa 9.500 Einwohner.

Gemeinde	Fläche km ²	Ortsteile	Einwohner Ortsteile	Einwohner gesamt	Einwohner- dichte
Bad Essen	103	Bad Essen	3002	15.663	152
		Barkhausen	395		
		Brockhausen	346		
		Büscherheide	183		
		Dahlinghausen	500		
		Eielstädt	1118		
		Harpenfeld	638		
		Heithöfen	213		
		Hördinghausen	370		
		Hüsedde	724		
		Linne	444		
		Lintorf	1885		
		Lockhausen	768		
		Rabber	959		
		Wehrendorf	1533		
		Wimmer	1189		
		Wittlage	1396		
Bohmte	111	Bohmte	7.185	13.215	119
		Herringhausen-Stirpe-Oelingen	2.124		
		Hunteburg	3.906		
Ostercappeln	100	Ostercappeln	4.459	9.475	95
		Schwagstorf	1.973		
		Venne	3.043		
Wittlager Land	314	-	-	38.353	122
LK Osnabrück	2.120	-	-	358.850	169

Tab. 1 Strukturdaten der drei Gemeinden des Wittlager Landes

Die Bevölkerungsprognose¹ zeigt, dass es zukünftig zu einer Abnahme der Bevölkerung im Wittlager Land kommen wird (vgl. Abb. 3). Die Abnahme resultiert aus dem demografischen Wandel – und dies mit Auswirkungen auf die heutigen Verkehrsverhältnisse. Dass Veränderungen bzw. eine Stagnation des Verkehrsaufkommens bereits eingetreten sind, zeigen die im Kapitel 3.2 dargestellten und erläuterten Ergebnisse.

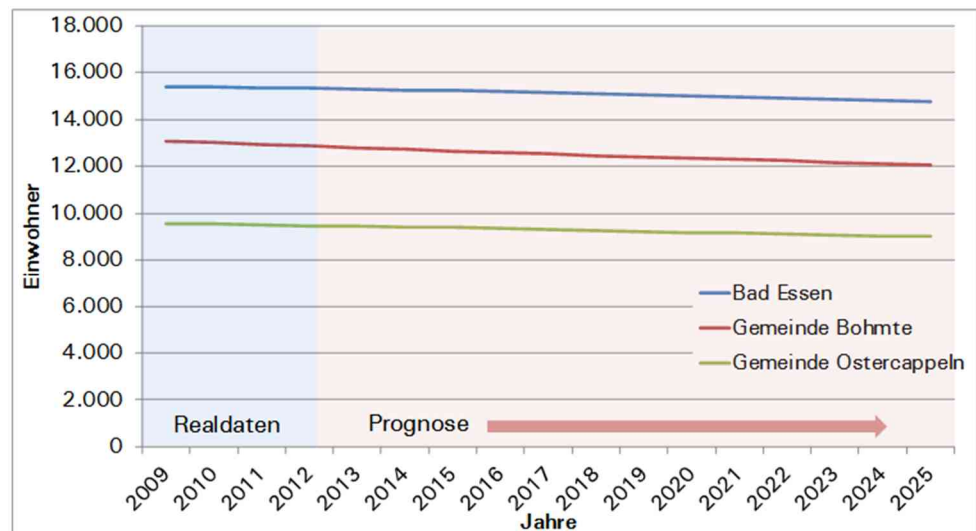


Abb. 3 Prognose zur Bevölkerungsentwicklung im Wittlager Land

3.2 Klassifiziertes Straßennetz und Verkehrsmengen

Die drei Gemeinden des Wittlager Landes sind hervorragend an das übergeordnete Straßennetz und an das Oberzentrum Osnabrück angebunden (vgl. Abb. 4). Die unmittelbare Nähe zur A1 und A30 bieten ein hohes wirtschaftliches Potenzial, dass in den vergangenen Jahren erkannt und genutzt wurde. Zur Stärkung der Wirtschaftskraft und aus der verkehrlichen Notwendigkeit heraus wurden Planungen seitens des Bundes und des Landes zum Ausbau des Straßennetzes vorangetrieben, die sich unmittelbar auf den betrachteten Untersuchungsraum – also auf die drei Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln – auswirken werden. Zum einen besteht ein Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der vierstreifigen Ortsumgehung Belm und zum anderen werden die Planungen zum Netzlückenschluss der A33 mit der A1 weiter vorangetrieben. Ein Teilstück der B51/65 ist derzeit zwischen Ostercappeln und der geplanten Ortsumgehung Belm zweistreifig ausgebaut. Um die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen abwickeln zu können, soll der Teilabschnitt ebenfalls vierstreifig ausgebaut werden. Ferner soll die B65 als Parallelstrecke zur A2 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit ertüchtigt werden. Im Nach-

¹ Anwendungsorientiertes Analysieren und Visualisieren von Bevölkerungsstrukturen und Ergebnissen kleinräumiger Prognosen
dmbT-Analyseprogramm 'Prog-Support' (ProgS)
Ekaterina Rascu, Björn-Uwe Tovote
Seelze, 2009

barbundesland Nordrhein-Westfalen wurden bereits erste Maßnahmen zum Ausbau erarbeitet. Konkrete Maßnahmenvorschläge zur Ertüchtigung der B65 im Wittlager Land wurden seitens der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr noch nicht entwickelt, allerdings wurde die B65 und die damit einhergehende Ortsdurchfahrt Wehrendorf (Gemeinde Bad Essen) in die vorläufige Liste zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegplans aufgenommen.

Die geplanten Straßenbaumaßnahmen führen insgesamt zu einer verbesserten Anbindung des gesamten Wittlager Landes an das übergeordnete Straßennetz und an das Oberzentrum Osnabrück. Ferner trägt der Ausbau des Straßennetzes zur Stärkung des Wittlager Landes als Wirtschaftsstandort bei. Allerdings sind die Ausbaumaßnahmen auch mit verkehrlichen Auswirkungen auf das ohnehin zum Teil bereits hoch belastete Straßennetz verbunden.

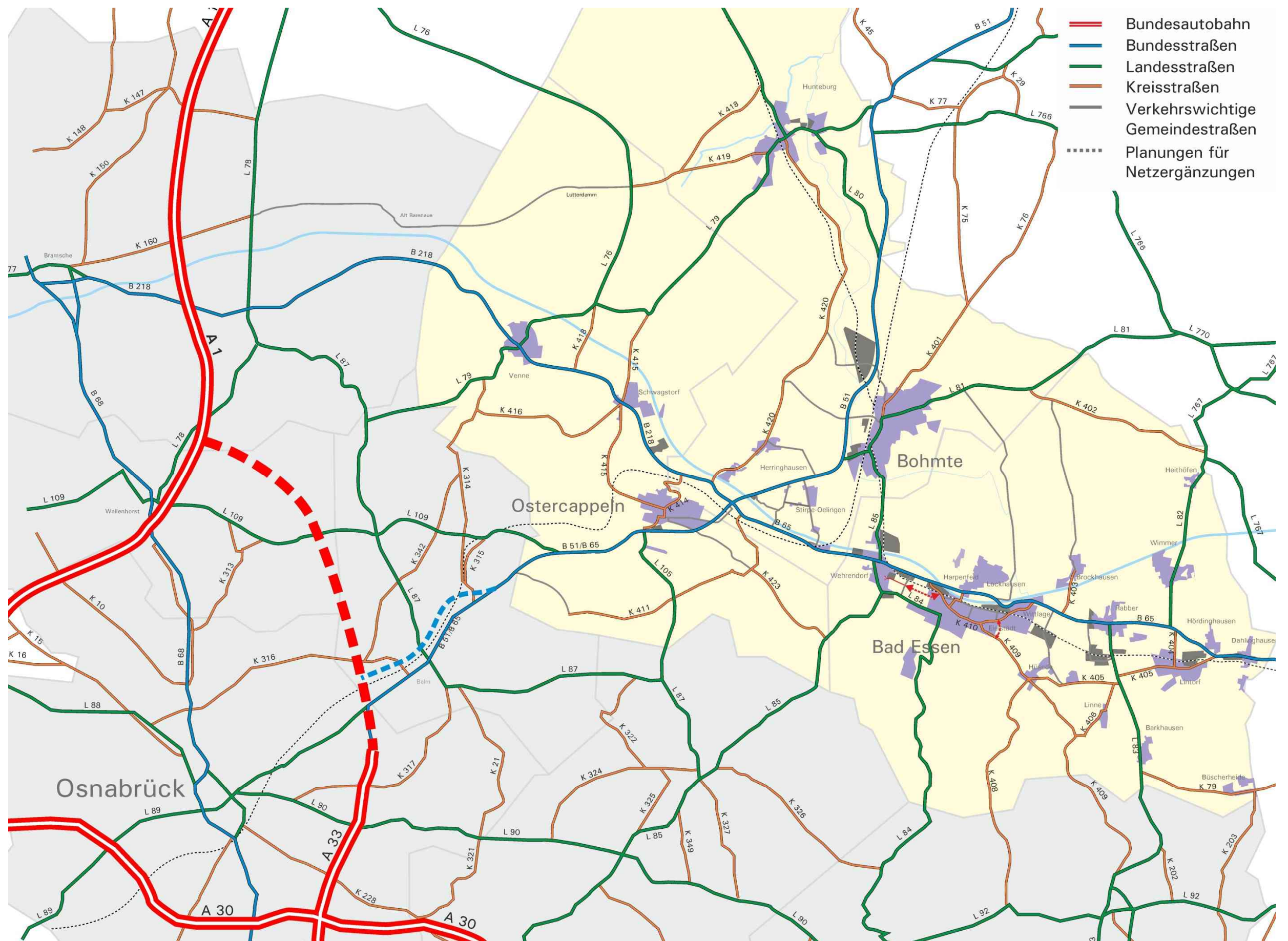


Abb. 4 Klassifizierung des Straßennetzes
Wittlager Land – Regionale Verkehrsentwicklung

Die wirtschaftliche Lagegunst und das dichte Straßennetz aus Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind mit deutlichen verkehrlichen Auswirkungen, insbesondere im Schwerlastverkehr, verbunden. Es ist vor allem das Bundes- und Landesstraßennetz vom Durchgangsverkehr geprägt. Dies betrifft insbesondere die B65 und die L81 bzw. L770, da diese leistungsfähige Alternativrouten zum Autobahnnetz (A2 und A30) darstellen.



B65 im Bereich Rabber



L81 im Ortseingangsbereich von Bohmte

Im Rahmen der Analyse wurden die erhobenen Verkehrsstärken der vergangenen Jahre ausgewertet, die zum Teil bis ins Jahr 2000 zurückgehen. Die analysierten Verkehrsstärken setzen sich aus den Ergebnissen der Straßenverkehrszählungen (beauftragt von der „Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“ – NLStBV) aus den Jahren 2000, 2005 und 2010 sowie aus folgenden vorangegangenen gemeindespezifischen Verkehrsuntersuchungen zusammen.

- Ergänzungen des Verkehrsentwicklungsplanes 1993 Landkreis Osnabrück (2003)
- Verkehrsuntersuchung „Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen“ (Gemeinde Bad Essen, 2005)
- „Verkehrsuntersuchung in der Gemeinde Bohmte unter besonderer Berücksichtigung der Wirkungen des Shared Space Bereiches Bremer Straße“ (Gemeinde Bohmte, 2009)

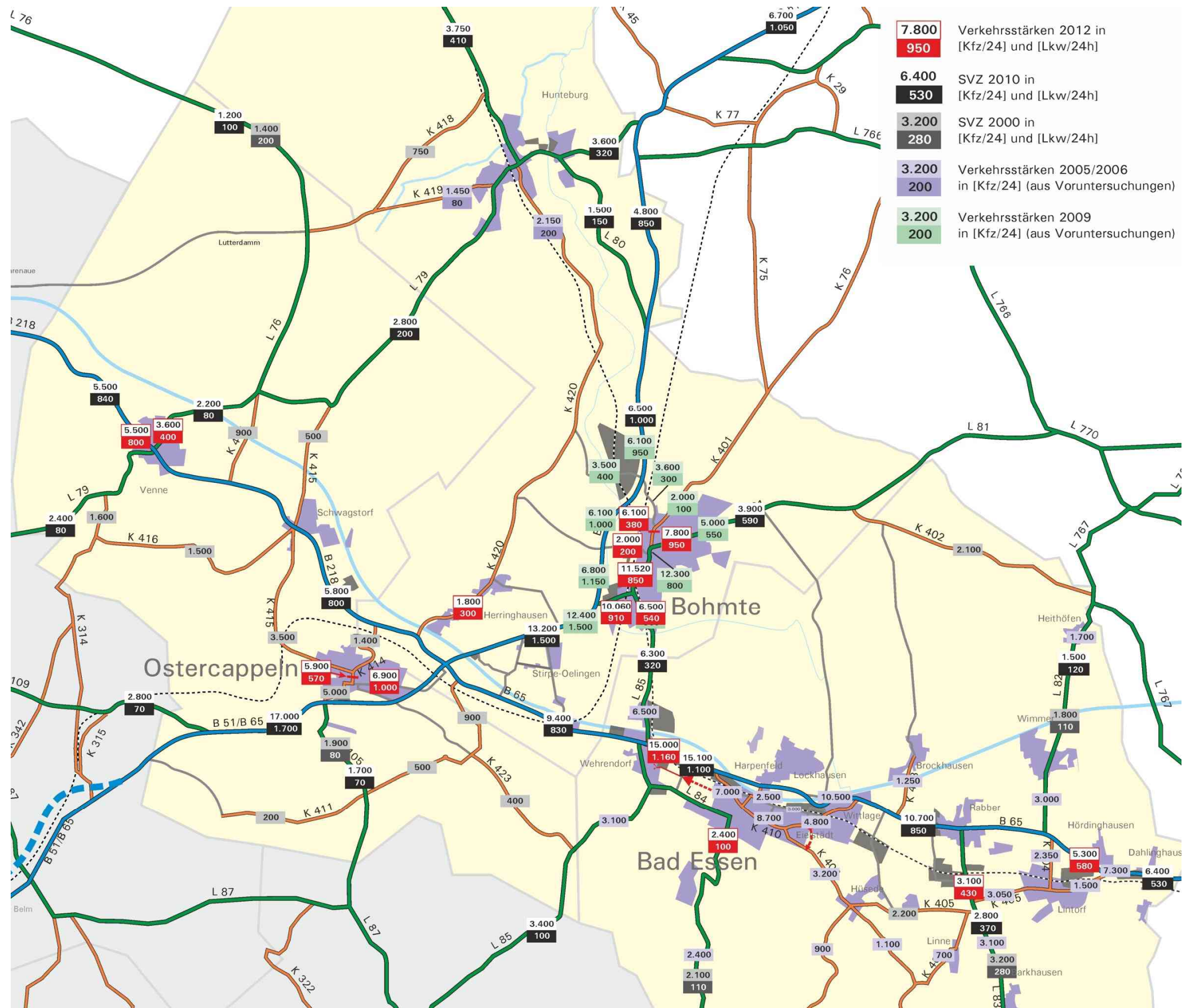
Ferner wurden im Zuge dieser Untersuchung auf Anregung der Öffentlichkeit einzelne ausgewählte Straßenquerschnitte durch das Büro SHP Ingenieure im Zeitraum vom 09. Juli bis 13. Juli 2012 nacherhoben (24h-Erfassungen), um die vorhandenen Verkehrszahlen problematischer Abschnitte zu überprüfen bzw. zu ergänzen (vgl. Tab. 2).

Gemeinde	Ortsteil	Querschnitt/Knotenpunkt (KP)	
		Straße	Erhebungsstelle
Ostercappeln	Venne	B218	Hauptstraße 18
	Venne	L79	Hunteburger Straße 14
	Ostercappeln	K415	Große Straße 11
	Ostercappeln		Bremer Straße 16
Bad Essen	Wehrendorf	B65	B65 (Osnabrücker Str.) Haus Nr. 302
	Hördinghausen	B65	B65 auf Höhe Einmündung Friedhofsweg
	Bad Essen	L84	Bergstraße 31
	Bad Essen	L83	Buersche Straße 34
Bohmte	Bohmte	Bremer Str.	Höhe Haldemer Str.
	Bohmte	L81	Leverner Straße, auf Höhe der Polizei zwischen Eschstr. und Bremer Str.
	Bohmte	Mittel-anbindung	Am Schwaken Hofe zwischen dem GE-Gebiet und Raiffeisenstr.
	Herringhausen	K420	Hunteburger Straße, zwischen Feldkampstraße und Dübberortstraße
	Bohmte	KP L81/L85	Knotenpunkt Bremer Straße (L81)/ Osnabrücker Straße (L81)/ Wehrendorfer Straße (L85)

Tab. 2 Nacherhobene Straßenquerschnitte im Zuge der Analyse für die jeweiligen Gemeinden (24h-Erhebungen)

Die Ergebnisse der zusätzlich durchgeführten Querschnittserhebungen, die im Wesentlichen die Verkehrszahlen der 2010 durchgeführten Straßenverkehrszählung bestätigen, sind für jede Gemeinde dem Untersuchungsbericht als Anlagenbände (Anlagenband A bis C) angehängt. Mit Hilfe des umfangreichen Datenmaterials können die verkehrlichen Entwicklungen im Pkw-Verkehr und Lkw-Verkehr in den letzten Jahren analysiert und bewertet werden. Es muss darauf hingewiesen werden, dass es sich bei den vorliegenden Angaben zu den Verkehrsstärken sowohl um Tagesverkehrsstärken an einem repräsentativen Werktag als auch um DTVw-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr eines Jahres an einem Werktag) handelt. Abweichungen begründen sich daher sowohl in den Tageschwankungen als auch im angewandten Hochrechnungsverfahren. Die unterschiedlichen Erhebungs- und Hochrechnungsmethoden haben Eingang in die Bewertung der verkehrlichen Situation anhand des Datenmaterials gefunden.

Aus dem Vergleich der verschiedenen Verkehrsstärken lässt sich bis auf wenige Ausnahmen eine Stagnation des Gesamtverkehrsaufkommens in den letzten Jahren ableiten. Aufgrund des demografischen Wandels hat die Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr in der Vergangenheit abgenommen. Im Gegenteil dazu haben sich die Verkehrsstärken im Lkw-Verkehr erheblich erhöht. Hintergrund sind sowohl die bundesweiten (globalen) und lokalen (mit punktuellen Auswirkungen) wirtschaftlichen Entwicklungen als auch die Autobahnmaut für den Lkw-Verkehr. Die detaillierten Verkehrsstärken sind in der folgenden Abb. 5 dargestellt.



B65 – Ortsdurchfahrt Rabber (Gemeinde Bad Essen)



B51 – Bereich Herringhausen (Gemeinde Bohmte)



B218 – Ortsdurchfahrt Schwagstorf (Gemeinde Ostercappeln)



L81 – Ortseingangsbereich Bohmte

Abb. 5 Zusammenfassende und vergleichende Darstellung der Tagesverkehrsstärken aus verschiedenen Erhebungsjahren

Zur besseren Veranschaulichung der verkehrlichen Situation wurden die Verkehrsstärken in Belastungsstufen untergliedert und übersichtlich in der Abb. 6 dargestellt.

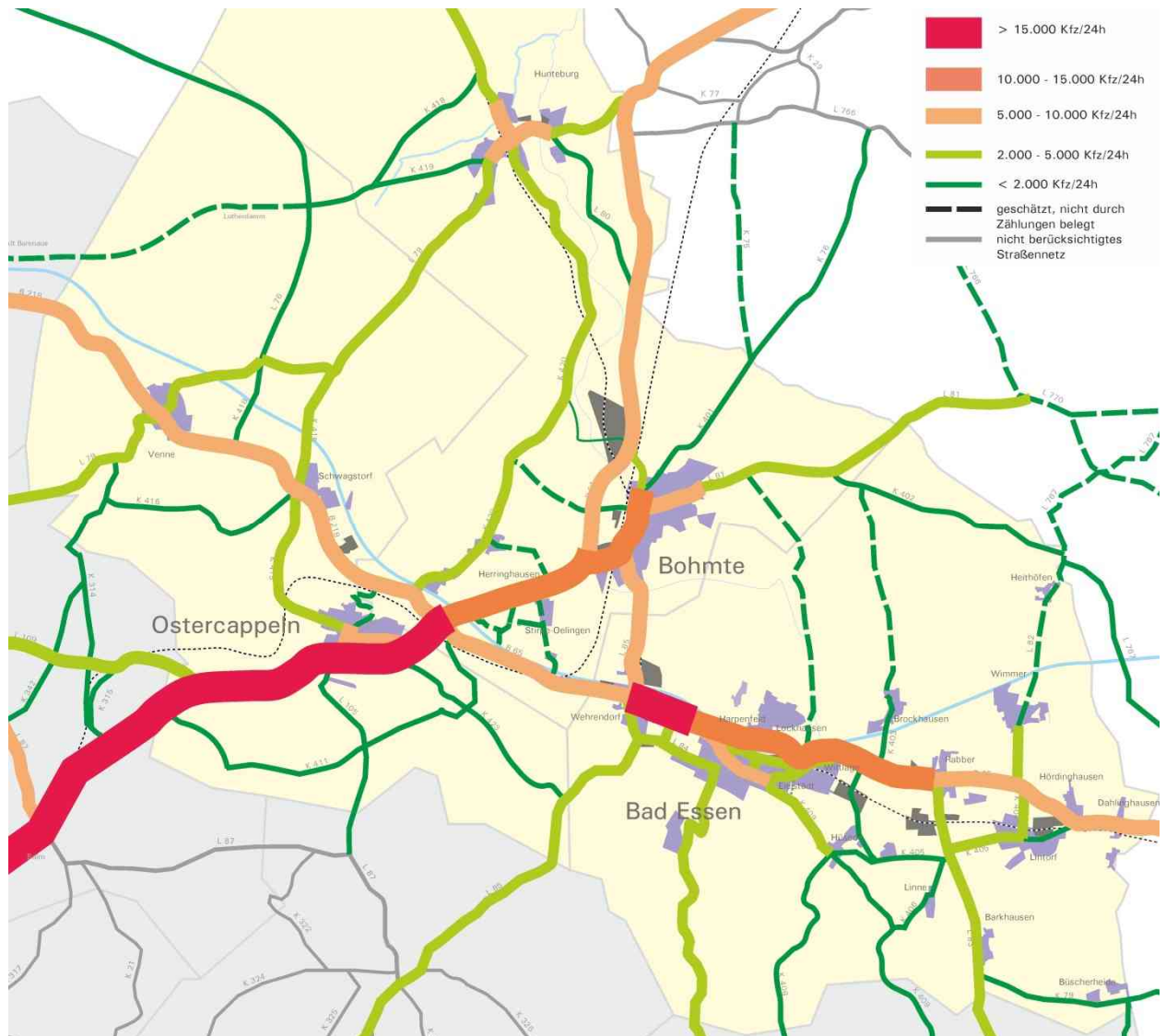


Abb. 6 Schematische Darstellung der Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr [Kfz/24h]

Die Spitzenbelastungen im Straßennetz – also Verkehrsstärken über 15.000 Kfz/24 – treten vor allem auf der B51/65 zwischen Ostercappeln und dem Oberzentrum Osnabrück (Berufs- und Freizeitverkehre; Anbindung an das Autobahnnetz) sowie im Ortsteil Wehrendorf (Gemeinde Bad Essen) auf. Die kritische Verkehrssituation in Wehrendorf wurde auch seitens des Baulastträgers erkannt. Diesbezüglich laufen Untersuchungen durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zur Verbesserung der verkehrlichen Situation – die Ergebnisse sind abzuwarten.

Signifikant hohe Verkehrsbelastungen – also Verkehrsstärken zwischen 10.000 Kfz/24h und 15.000 Kfz/24h – bestehen entlang der Bremer

Straße in der Gemeinde Bohmte (Ortsteil Bohmte), der B51 zwischen Bohmte und Leckermühle sowie entlang der B65 zwischen Rabber und Wehrendorf. Die Bremer Straße in Bohmte weist somit Verkehrsstärken auf Bundesstraßenniveau auf. Die verkehrliche Situation steht damit im deutlichen Widerspruch zu den Zielen des ILEK-Prozesses – z. B. einer hohen Wohn- und Lebensqualität.



Ortsdurchfahrt Wehrendorf (B65)



Ortsdurchfahrt Bohmte (Bremer Straße)

Die Verkehrsstärken im Lkw-Verkehr wurden ebenfalls in Belastungsstufen untergliedert und analysiert. Die Bundes- und Landesstraßen im Wittlager Land sind vom Wirtschafts- und Güterverkehr sowie vom landwirtschaftlichen Verkehr geprägt. Die Betrachtung der prozentualen Lkw-Anteile zeigt in einzelnen Abschnitten durchaus erhöhte Lkw-Anteile, die deutlich über 10 % liegen. Allerdings sind diese, gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen, nur bedingt aussagekräftig. Ferner haben vor allem die Bundes- und Landesstraßen die Funktion den Lkw-Verkehr aufzunehmen und abzuwickeln. Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr spricht erst ab einen Anteil von über 20 % von einem überhöhten Lkw-Anteil. Angesichts dessen wurden die Schwerverkehrsstärken in absoluten Zahlen aufbereitet und ebenfalls in Belastungsstufen untergliedert (vgl. Abb. 7).

Die Lkw-Verkehrsstärken in der Bremer Straße im Ortsteil Bohmte sind mit den Verkehrsstärken einer Bundesstraße (z. B. den der B218 und in Abschnitten den der B65) vergleichbar. Dies ist insofern als problematisch zu bewerten, da die Bremer Straße durch sensible Siedlungsbereiche, geprägt von Wohnen und Einzelhandel mit hohem Überquerungsbedarf, führt. Täglich passieren etwa 800 Lkw/24h die Bremer Straße. Eine direkte Verbindung vom Landestraßennetz (kommend von der L770 über die L81) zum Bundesstraßennetz ist derzeit nicht gegeben. Begründet durch die heutige Klassifizierung des Straßennetzes und dem fehlenden Netzlückenschluss zwischen der L81 und der B51 wird sowohl der Pkw-Verkehr als auch der Lkw-Verkehr durch den sensiblen Ortskern geführt.

Für die Ortsteile Hunteburg (Gemeinde Bohmte) und Venne (Gemeinde Ostercappeln), die neben weiteren Brennpunkten durch den Lkw-Verkehr stark belastet sind, wurden im Rahmen von vorangegangenen Untersuchungen^{2,3} bereits Maßnahmenkonzepte zur Verbesserung der Wohn-, Aufenthalts- und Überquerungsqualität erarbeitet. Eine Reduzierung des Lkw-Verkehrsaufkommens geht mit den vorgeschlagenen Maßnahmenkonzepten nicht einher und ist angesichts der Funktion des Landes- und Bundesstraßennetzes nicht ohne weiteres zu erreichen. Allerdings sollten im Rahmen einer Fortschreibung dieser Untersuchung Konzepte zur Verkehrslenkung und -führung überprüft werden.



Hunteburg – Dammer Straße (L80)



Venne – Hauptstraße (B218)

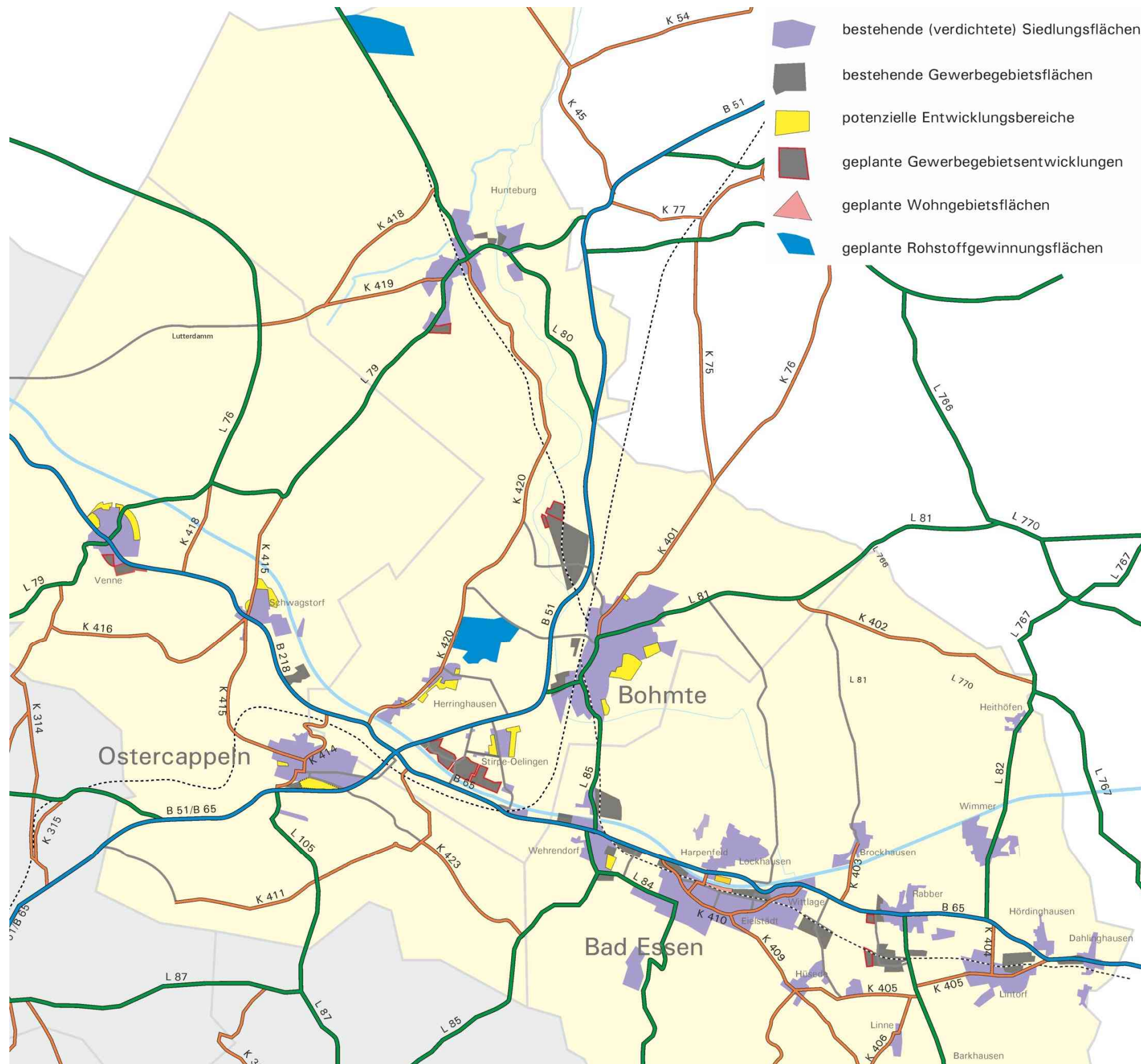
Zusammenfassend ist das Straßennetz im Wittlager Land vom Lkw-Verkehr und in Teilen auch vom Pkw-Verkehr geprägt. Unter Heranziehung der aktuellen Trends und lokalen Entwicklungen wird sich die Situation weiterhin verschärfen. Sensible Siedlungsbereiche sollten, sofern dies strategisch möglich erscheint, entlastet werden. Dabei müssen nicht nur punktuelle bzw. gemeindespezifische, sondern vielmehr interkommunale Strategien entwickelt werden, die zu einer Gesamtlösung für alle drei Gemeinden führen.

² Gestaltungskonzept Hauptstraße und Dammer Straße in Hunteburg
SHP Ingenieure
Hannover, Oktober 2011

³ Konzept zur Umgestaltung der OD Venne im Zuge der B218
SHP Ingenieure
Hannover, Mai 2010

3.3 Flächenentwicklungen und verkehrliche Auswirkungen

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden die geplanten Entwicklungsflächen und möglichen Flächenpotenziale anhand der Flächennutzungspläne und aktueller Bebauungspläne ausgewertet (vgl. Abb. 8). Dies wird insofern als notwendig erachtet, als dass die Entwicklungsflächen mit Neuverkehren im direkten Zusammenhang stehen und diese über das in Teilen bereits stark belastete Straßennetz abgewickelt werden müssen. Es ist darauf hinzuweisen, dass die in der Abb. 8 dargestellten Flächenentwicklungen zum Teil aus alten Flächennutzungsplänen hervorgehen und sich z. B. in der Gemeinde Ostercappeln in Zusammenarbeit mit den Bewohnern in der Überarbeitung befinden. Im Gegensatz zu den potenziellen Wohnenerweiterungsflächen sind die Gewerbeflächen und die geplanten Rohstoffgewinnungsflächen (Kiesabbaugebiete) bereits konkretisiert worden.



Gewerbenutzung Hafen Bohmte



Industriegebiet Bohmte



Gewerbenutzung Venne (Waffelfabrik)



Gewerbenutzung Bad Essen

Abb. 8 Geplante Entwicklungsflächen und mögliche Flächenpotenziale im Wittlager Land

Nördlich von Hunteburg an der L80 (Bereich „Schweger Moor“) und nördlich von Herringhausen an der K420 (Bereich „Feldkamp“) werden neue Rohstoffgewinnungsflächen (Kiesabbau) entstehen. Diesbezüglich wurden bereits Verkehrsuntersuchungen^{4,5} zur Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und hinsichtlich der Abwicklung des Neuverkehrs durchgeführt. Das Kiesabbaugebiet im Bereich Herringhausen „Feldkamp“ erzeugt werktäglich bis zu etwa 300 Lkw/24h im Quell- und Zielverkehr. Für das nördlich von Hunteburg geplante Kiesabbaugebiet „Schweger Moor“ an der L80 wurden etwa 280 Lkw/24h im Quell- und Zielverkehr ermittelt. Der Ortsteil Hunteburg wird direkt vom zusätzlichen Lkw-Verkehrsaufkommen betroffen sein. In Herringhausen sieht das Erschließungskonzept die Abwicklung des zusätzlichen Lkw-Verkehrs über die Schäferstraße mit Anbindung an die B51 (Mittelanbindung Bohmte) vor. Die Realisierung der Kiesabbaugebiete ist mit gemeindeübergreifenden Auswirkungen verbunden und verursacht nicht ausschließlich punktuelle Problemlagen. Allerdings muss auch davon ausgegangen werden, dass der zusätzliche Lkw-Verkehr durch die neuen Abbaugebiete heutige Lkw-Verkehre (Kieslaster) aus anderen umliegenden Abbaugebieten zum Teil kompensiert.

Zukünftige und bestehende Gewerbegebietsflächen, die in der Vergangenheit auf kommunaler Ebene geplant wurden und häufig periphere Lagen aufweisen, sind zwangsläufig mit zusätzlichem Verkehr im Raum des Wittlager Landes verbunden. Die erstmals interkommunal geplanten Gewerbegebietsflächen sollen im Bereich des Hafens in Bohmte unmittelbar am Mittellandkanal südlich des Ortsteils Stirpe-Oelingen (Gemeinde Bohmte) realisiert werden. Die Gesamtfläche umfasst etwa 45 ha. Die Lagegunst ermöglicht es, vorhandene Potenziale aus Wasser und Schiene zu nutzen und ggf. miteinander zu verknüpfen. Ferner können die geplanten Flächen direkt über das Bundesstraßennetz (B65, B51 und B218) erschlossen werden. Verkehrliche Aspekte der Erschließung, z. B. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen der Erschließungsknotenpunkte sind mit fortschreitendem Planungsstand zu untersuchen.

Konkretisierte Wohngebietsflächen sollen im Ortsteil Bohmte nördlich der L81 und im Ortsteil Bad Essen südlich des Mittellandkanals im Bereich des alten Speichers entstehen. Wohngebietsflächen sind zwar mit Neuverkehren verbunden, diese wirken sich aber häufig nur punktuell aus. Das von Wohnflächen in Abhängigkeit des Flächenumfangs ausgehende geringe zusätzliche Verkehrsaufkommen zieht kaum gemeindeübergreifende Probleme nach sich.

⁴ Verkehrsgutachten zum geplanten Kieswerk mit Torfverwertung an der L80 südlich der Stadt Damme
Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Hannover, Juni 2008

⁵ Lärm- und Verkehrsgutachten Feld FELDKAMP (Gemeinde Bohmte, Gemarkung Herringhausen)
Ingenieurbüro Dr.-Ing. V. Patzold und Institut für Umweltstudien Weisser & Ness GmbH
Heidelberg, Januar 2000

3.4 Prognose – Allgemein und lokal

Demografische Entwicklung in Deutschland

Die demographische Entwicklung in Deutschland, deren wesentliche Merkmale heute und zukünftig eine generelle Abnahme der Bevölkerung und eine Veränderung der Zusammensetzung der Altersstruktur der Gesellschaft beinhalten, werden unter dem Begriff "demographischer Wandel" zusammengefasst.

In Deutschland geht die Bevölkerungszahl seit dem Jahr 2003 zurück. Es wird erwartet, dass sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch deutlich verstärken wird.

Die Veränderung in der Altersstruktur der Bevölkerung hat generelle Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen:

- Der Anteil der Bevölkerung mit Führerschein und Kfz-Verfügbarkeit steigt, da mehr ältere Menschen als heute ein Kraftfahrzeug besitzen und nutzen.
- Die Anteile des Berufs- und Geschäftsverkehrs sinken, der Freizeitverkehr nimmt zu, Verkehrsspitzen werden abgebaut.
- Der Anteil der nicht wahlfreien Nutzer des ÖPNV (Schüler, Ältere ohne Kfz) sinkt.
- Im Radverkehr ergibt sich – im Rahmen der lokalen Gegebenheiten – aus einem Zuwachs an zudem länger radfahrenden Älteren und einem Rückgang der Jüngeren ein konstantes Verkehrsaufkommen.

Auch die Siedlungsstrukturen sind von dieser Entwicklung betroffen. Kommt es zu rückläufigen Einwohnerzahlen in ländlichen Bereichen, dann lassen sich daraus verkehrliche Konsequenzen ableiten:

- Die Versorgung (Einkaufen, Ärzte) und die Ausstattung mit Schulen und Behörden werden schlechter, die Wege werden weiter.
- Der ÖPNV ist teilweise nicht mehr als Linienbetrieb finanzierbar.
- Das Erfordernis des Pkw-Besitzes nimmt weiter zu.

Diese Aussichten machen das Wohnen in größeren Siedlungseinheiten unter verkehrlichen Aspekten attraktiver als bisher. Insbesondere ältere Menschen könnten im Zuge einer ohnehin gewünschten Verkleinerung der Wohnfläche in die Städte bzw. in zentralere Bereiche von Gemeinden zurückziehen.

Prognoseszenario – Allgemein

Die Auswirkungen des demografischen Wandels sind bereits bundesweit zu spüren und schlagen sich auch auf das Wittlager Land nieder. Die Ergebnisse aus Verkehrszählungen der vergangenen fünf bis zehn Jahren weisen auf eine Stagnation des Gesamtverkehrsaufkommens hin. Die Begründung liegt in den geringen und zum Teil kaum vorhandenen Veränderungen der Gesamtverkehrsstärken im Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetzes in den letzten Jahren.

Die erbrachte Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr bezogen auf den Binnen-, Quell- und Zielverkehr kann demnach als konstant, wenn nicht sogar in Teilen als abnehmend bezeichnet werden. Im Kontrast dazu haben sich die Verkehrsstärken im Lkw-Verkehr spürbar erhöht und gleichen die Abnahmen im Pkw-Verkehr aus (Stagnation des Gesamtverkehrsaufkommens).

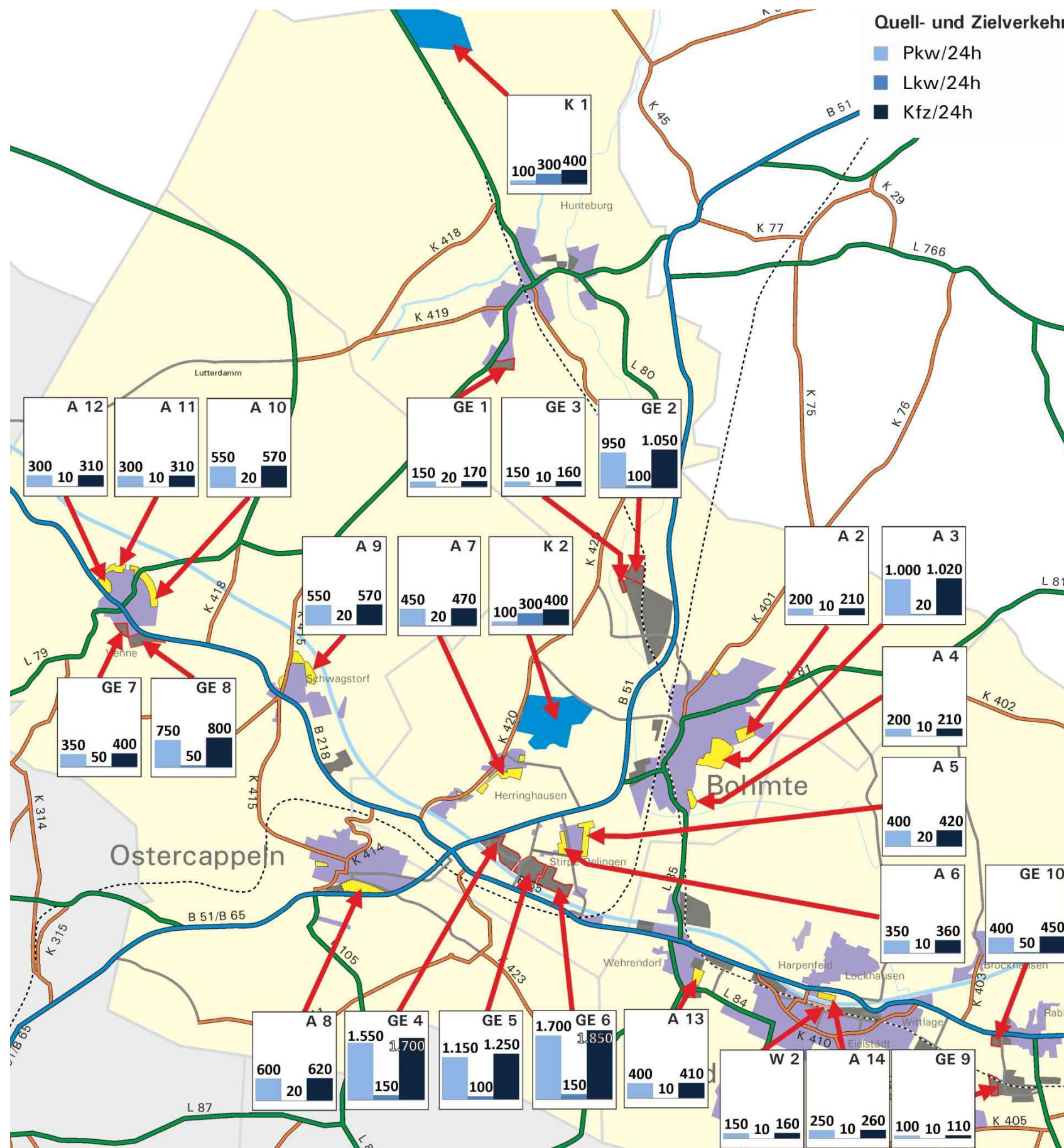
Im Hinblick auf die weitere verkehrliche Entwicklung im Wittlager Land besteht derzeit kein Anlass zur Annahme einer allgemeinen Verkehrszunahme. Wohngebietserweiterungen sind zwar mit zusätzlichen Pkw-Verkehren verbunden, treten aber nur punktuell auf und werden das Gesamtbelastungsbild im Wittlager Land nicht beeinflussen. Unbeeinflusst bleibt aber der Pkw-Durchgangsverkehr, der durch die zunehmende Flexibilität von Arbeitnehmern an Bedeutung gewinnen kann. Insgesamt ist im Pkw-Verkehr aber von keiner weiteren Zunahme auszugehen.

Die globalen Entwicklungen im Lkw-Verkehr stellen sich weitaus kritischer für das Wittlager Land dar. Die Verflechtungsprognose des Bundes und die aktuelle Shell-Prognose gehen aufgrund des zunehmenden Transit-Verkehrs und der bisher guten wirtschaftlichen Entwicklung von einer weiteren Zunahme aus. Die Höhe der Zunahmen im Straßennetz richtet sich nach der verkehrlichen Bedeutung sowie den relevanten Verkehrsbeziehungen und beträgt durchschnittlich etwa ein Prozent pro Jahr. Die Zunahme bezieht sich allerdings auf das übergeordnete Straßennetz – also vor allem Autobahnen und Bundesstraßen. Hinzu kommen lokale Entwicklungen, die für das Wittlager Land einen ausschlaggebenderen Faktor darstellen. Im Rahmen der wirtschaftlichen Entwicklungen in den vergangenen und auch in den zukünftigen Jahren wird der Lkw-Verkehr deutlich zunehmen. Dies sind sowohl Wirtschafts- und Güterverkehre, die aus Gewerbegebietsentwicklungen resultieren, als auch landwirtschaftlicher Verkehr, der z. B. mit neuen Biogasanlagen in Verbindung steht.

Prognoseszenario – Lokal

Zur Verdeutlichung der verkehrlichen Auswirkungen wurde mit Hilfe eines anerkannten Verfahrens nach Bosserhoff⁶ das zusätzliche Verkehrsaufkommen der möglichen Flächenentwicklungen ermittelt. Als Grundlage werden sowohl die Bebauungsflächen und insbesondere die gewerbespezifischen Nutzungen benötigt, die der aktuelle Planungsstand jedoch noch nicht hergibt. Aus diesem Grund finden vorerst allgemein gültige Faktoren Eingang in das Berechnungsverfahren. Die Ergebnisse sind daher mit einer Unschärfe verbunden. Im Rahmen der fortschreitenden Planungen sollten die Ergebnisse vor allem in Bezug auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Lkw-Verkehr angepasst werden. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen der betrachteten und potenziellen Flächenentwicklungen ist in der Abb. 9 dargestellt.

⁶ Programmsystem Ver_Bau 2011
Bosserhoff, D.
Wiesbaden, 2011



Bad Essen – Wohngebietsentwicklungen am Mittellandkanal



Herringhausen – Kiesabbaugebiet „Feldkamp“



Stirpe-Oelingen – Gewerbegebietsentwicklungen Hafen Bohmte



Venne – Entwicklungspotenzial

Abb. 9 Überschlägige Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens für die geplanten Flächenentwicklungen im Quell- und Zielverkehr in [Kfz/24]

Zusammenfassend ist unter der theoretischen Annahme, dass alle Flächen entwickelt und vollständig ausgelastet sind, von einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen im Wittlager Land von etwa 14.000 Kfz/24 im Quell- und Zielverkehr auszugehen. Dabei handelt es nach ersten Einschätzungen um etwa 13.000 Pkw/24h und etwa 1.500 Lkw/24h. Die Ermittlung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens muss zukünftig auf Grundlage konkreter bzw. nutzungsspezifischer Parameter erfolgen. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden vorerst allgemeingültige und pauschale Faktoren zur Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in Ansatz gebracht, da die spezifischen Nutzungen noch nicht konkretisiert worden sind. Änderungen des bisher ermittelten Lkw-Verkehrsaufkommens sind möglich.

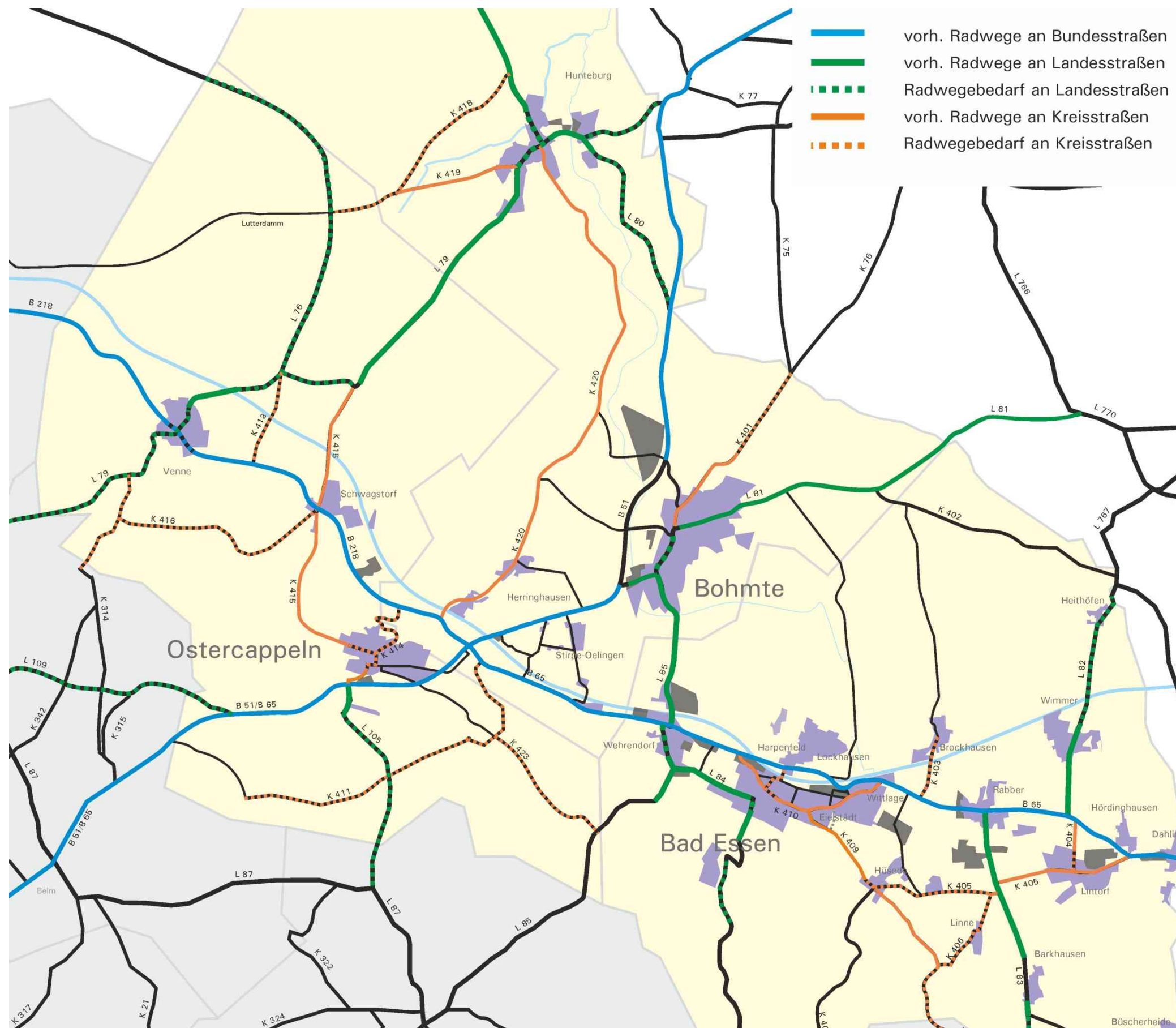
Die zukünftig geplanten Rohstoffgewinnungsflächen, Gewerbegebietsentwicklungen und potenziellen Wohngebietsentwicklungen stellen einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Gemeinden dar, führen aber zu zusätzlichen Belastungen im gesamten Straßennetz. Die Situation im Lkw-Verkehr, insbesondere im Schwerlastverkehr, wird sich daher weiter verschärfen. Flächenentwicklungen (vor allem Gewerbe) sollen daher nicht allein unter städtebaulichen, sondern auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten erfolgen. Ferner müssen Strategien zum Umgang mit dem Lkw-Verkehr in sensiblen Straßenabschnitten unter Berücksichtigung der Straßennetzfunktion entwickelt werden.

3.5 Rad- und Fußverkehr

Im Rahmen dieser Untersuchung findet keine detaillierte und gemeindeübergreifende Betrachtung des bestehenden Radwegenetzes statt. Die Defizite und Potenziale werden anhand von vorangegangenen Untersuchungen aufgegriffen.

Voruntersuchungen weisen auf diverse Netzlücken im Radwegenetz hin. In der Abb. 10 werden die bestehenden Radverkehrsanlagen und die vorhandenen Netzlücken aufgezeigt. Grundlage hierzu sind die Prioritätenliste für Radwegeneubaumaßnahmen an Landesstraßen (Neuaufstellung 2012) und der Bedarf und die Dringlichkeit von Radwegen an Kreisstraßen im Zuge der Untersuchung „Ergänzung des Verkehrsentwicklungsplanes 1993 Landkreis Osnabrück“⁷ (September 2003).

⁷ Ergänzung des Verkehrsentwicklungsplanes 1993 Landkreis Osnabrück
Teilbereiche: Strukturierung des Kreisstraßennetzes, Radwegebedarfsplan
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz; Zukunftsorientierte Verkehrsplanung
Langenhagen, September 2003



Radwegweisung im Bereich Leckermühle



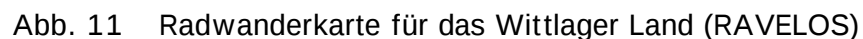
Radfahrstreifen entlang der B65 im Bereich Dahlinghausen



Beginn des Shared Space Bereichs in Bohmte

Abb. 10 Vorhandene Radwege und Radwegebedarfe an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

Ein erstes wegweisendes Gemeinschaftsprojekt der drei Gemeinden im Wittlager Landes stellt das Radverkehrsleitsystem Osnabrücker Land (RAVELOS) dar (vgl. Abb. 11). Dieses wurde zwischen 2001 und 2003 ins Leben gerufen und sorgt für eine sichere, ansprechende und reizvolle Radverkehrsführung durch das Wittlager Land. Es ist sowohl für den Radtourismus (Themenrouten) als auch für den Alltagsverkehr gedacht, da es den Radverkehr durch eine landschaftlich reizvolle Umgebung führt und die drei Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln miteinander verknüpft.



3.6 ÖPNV

Der ÖPNV weist im ländlich geprägten Raum heute noch eine relativ hohe Akzeptanz auf. Angesichts des demografischen Wandels und der daraus resultierenden Schwierigkeiten der Finanzierung, ist es langfristig das Ziel, den ÖPNV bedarfsgerechter und finanzierbar zu gestalten bzw. die Fahrgastzahlen auf konstantem Niveau zu halten. Zur stetigen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wurde im Rahmen einer Kunden- und Bürgerbefragung⁸ das bestehende Fahrplanangebot von der Bevölkerung des Wittlager Landes bewertet bzw. beurteilt.

Verbesserungen zum Fahrplanangebot bzw. zur Netzkonzeption werden kontinuierlich in Gemeinschaft der drei Gemeinden des Wittlager Landes, der PlanOS und der VOS NordOst erarbeitet. Die gute Zusammenarbeit und die bereits erarbeiteten Vorschläge und umgesetzten Maßnahmen werden im Rahmen dieser Untersuchung aufgegriffen, aber nicht vertieft betrachtet. Die Erarbeitung von Strategien und Vorschlägen zur Verbesserung des ÖPNV stehen nicht im Vordergrund dieser Untersuchung, werden aber der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Die Ergebnisse der Kunden- und Bürgerbefragung zeigen, dass das Linienangebot in das Oberzentrum Osnabrück am stärksten in Anspruch genommen wird (vgl. Abb. 12). Hauptfahrtzwecke sind Einkauf, Arztbesuch, Freizeit und Privatbesuch. Als weiteres meist genanntes Ziel wird die Gemeinde Bad Essen angegeben, was mit der Gemeinde als Arbeits- und Schulstandort im Zusammenhang steht. Die weiteren Verbindungen zwischen den drei Gemeinden sind zwar nachgefragt, aber von geringerer Bedeutung. Ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt im ÖPNV stellt der Rendezvouspunkt „Leckermühle“ unmittelbar am Knotenpunkt B65/B51/B218 gelegen, dar.



Ostercappeln - Rendezvouspunkt Leckermühle



Bohmte - Bahnhof

⁸ Kunden-/Bürgerbefragung ÖPNV im Wittlager Land
Ergebnisse der ÖPNV-Befragung im Wittlager Land von PlanOS und Regionalmanagement Wittlager Land
Projektbüro pro-t-in GmbH
Lingen, Dezember 2010

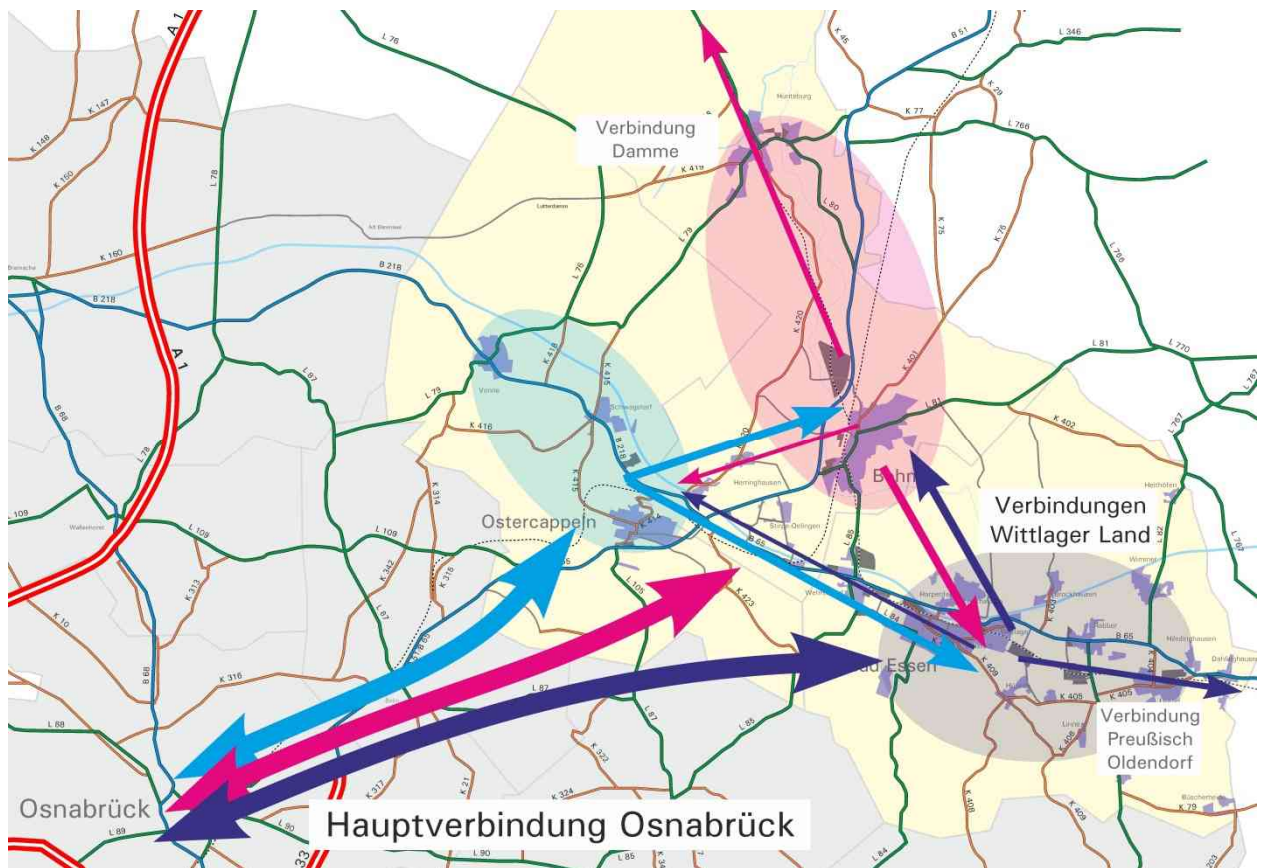


Abb. 12 Gemeindeübergreifende und zwischengemeindliche Nachfrageintensitäten im ÖPNV

Der Bedarf einer Verknüpfung mit dem Angebot der Deutschen Bahn (Bahnhof Bohmte) ist derzeit eher gering. Aus der fehlenden zeitlichen Verknüpfung des Umweltverbunds resultiert eine heute noch geringe Nachfrage. Zukünftig sollte eine Abstimmung der Fahrplanangebote zwischen Bus und Bahn erfolgen. Im Gegensatz dazu wird das P&R-Angebot verstärkt nachgefragt. Als Defizit stellt sich für den Bahnhof in Bohmte die heute fehlende Barrierefreiheit dar. Die Bedeutung der Barrierefreiheit wird sich aufgrund der immer älter werdenden Bevölkerung erhöhen. Die Mobilität bleibt im Alter erhalten.

Die Meinungen und Wünsche der Bevölkerung variieren je nach Ortslage. In der Gemeinde Bad Essen wurde beispielsweise der Wunsch nach einer besseren Anbindung kleinere Ortsteile, wie z. B. Lockhausen, Harpenfeld, Wimmer, Barkhausen, Linne und Hüsedede, geäußert. Die Möglichkeiten der Anbindung kleinere Ortsteile durch eine Ortsbuslinie werden derzeit geprüft.

Weiteres Ergebnis der Kunden- und Bürgerbefragung ist, dass das Fahrplanangebot für die Gemeinde Ostercappeln (von und nach Ostercappeln) speziell an Sonn- und Feiertagen bisher als nicht ausreichend empfunden wurde. Das Krankenhaus in Ostercappeln wird in erster Linie an Sonn- und Feiertagen besucht, weshalb sich die Situation bisher als unbefriedigend darstellte. Zur Förderung des Umweltverbundes und zur Sicherung der Mobilität wurde das Fahrplanangebot an Sonn- und Feiertagen verbessert.

Seit Mitte September 2012 sind Venne und Schwagstorf im 2-Stunden-Takt an Ostercappeln angebunden. Ferner wurde eine Taktverdichtung zwischen Bad Essen und Ostercappeln umgesetzt.

In der Gemeinde Bohmte wurde das Nachtbusangebot als unbefriedigend beurteilt. Dem Bedarf nach einer Ausweitung des Nachtbusangebotes wird seit April 2011 nachgekommen.

Die zukünftige Bedeutung des ÖPNV als Daseinsvorsorge und zur Sicherung der Mobilität wurde von den drei Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln erkannt und mit Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrplanangebotes oder der Netzkonzeption gefördert und unterstützt.

3.7 Unfallanalyse

Für die Analyse und Bewertung der Unfallsituation Wittlager Land sind die polizeilich erfassten Unfälle der letzten drei Jahre für die drei Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln ausgewertet worden.

Kriterien für die Beurteilung der Verkehrssicherheit sind die Unfallhäufigkeit, der Unfalltyp und die Unfallschwere. Für die Beurteilung der Verkehrssicherheit sind aber nicht nur die tatsächlich erfolgten Unfälle relevant, sondern auch die potenziellen Konfliktpunkte – also gefährliche Situationen noch ohne Unfallfolge. Diese potenziellen Konfliktpunkte entstehen durch Mängel, die z. B. durch die schlechte Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Unübersichtlichkeit und Befahrbarkeit verursacht werden. Unfallhäufungsstellen werden wie folgt definiert. Ein Knotenpunkt oder Straßenabschnitt gilt als Unfallhäufungsstelle, wenn:

- innerhalb eines Jahres fünf oder mehr Verkehrsunfälle gleichen Typs oder
- innerhalb von drei Jahren fünf oder mehr Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder drei oder mehr Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden

polizeilich aufgenommen wurden. Unfallhäufungsstellen konnten nach Auswertung der von der Polizei zur Verfügung gestellten Unterlagen für die letzten drei Jahre (2009, 2010 und 2011) lediglich in der Gemeinde Bohmte ermittelt werden. Am Knotenpunkt Wehrendorfer Straße/Hauweg ist es in den letzten drei Jahren zu insgesamt sieben Unfällen des Typs 3 (Einbiegen/Kreuzen) mit leichtem Personenschaden gekommen.

Das allgemeine Unfallgeschehen kann für alle drei Gemeinden als relativ konstant bezeichnet werden (vgl. Abb. 13). Im Jahr 2010 haben sich in den Gemeinden Bad Essen und Bohmte gegenüber dem Vorjahr 2009 und dem Folgejahr 2011 mehr Unfälle ereignet. In der Gemeinde Ostercappeln ist das Unfallgeschehen 2010 leicht gesunken, erreichte aber im Jahr 2011 wieder das Niveau von 2009. Zusammenfassend gab es in den letzten drei Jahren im Wittlager Land 6 Unfälle mit getöteten Personen, 95 Unfälle mit schwerem Personenschaden und 509 Unfälle mit leichtem Per-

sonenschaden. Im Zeitraum zwischen 2009 und 2011 geschahen insgesamt 2.478 Unfälle (inklusive der Sachschäden ohne Personenschaden).

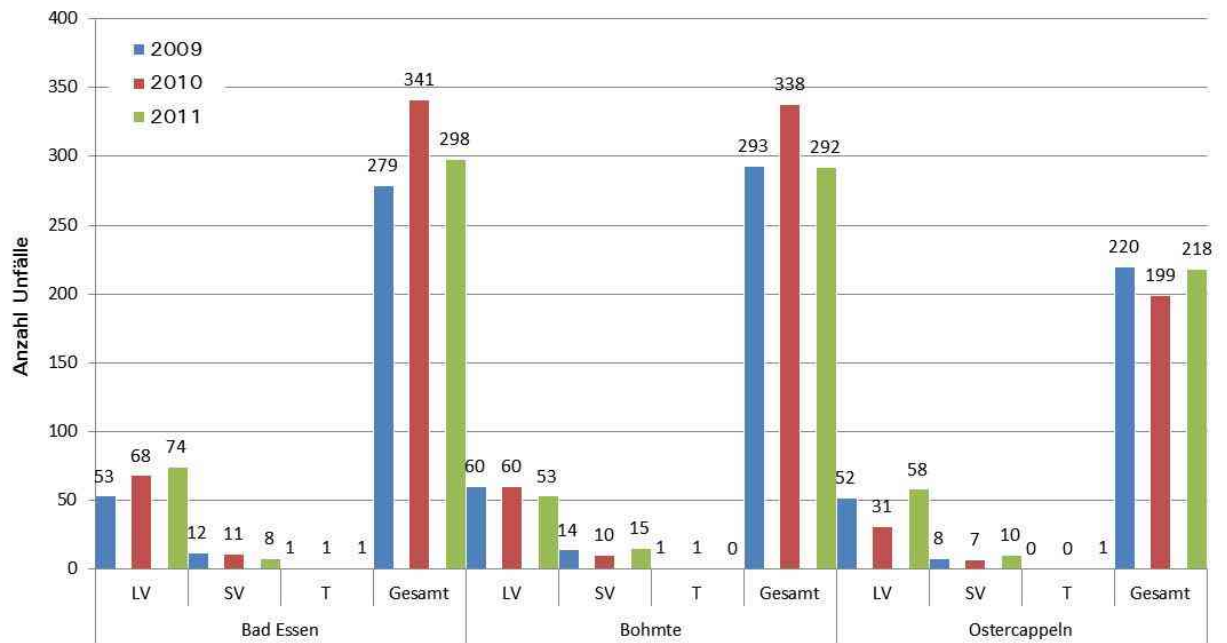


Abb. 13 Unfallauswertung mit Anzahl an Leichtverletzten (LV), Schwerverletzten (SV) und Getöteten (T) je Gemeinde

3.8 Problemlagen, Strategien und Aufgaben

Die vielschichtigen Problemlagen werden im Rahmen dieser Untersuchung nach Themen tabellarisch aufgearbeitet (vgl. Tab. 3). Dabei werden sowohl die Defizite als auch die Potenziale, die mit einer wirtschaftlichen oder verkehrlichen Thematik in Verbindung stehen, benannt. Ferner werden erste Strategien und Aufgaben angesprochen, mit denen den Problemlagen begegnet werden kann. Wie bereits erläutert, werden noch keine detaillierten Maßnahmenkonzepte entwickelt und vorgeschlagen. Vielmehr wird auf erste Ansätze zur Verbesserung der heutigen und zukünftig zu erwartenden verkehrlichen Situation hingewiesen.

Zur besseren Veranschaulichung der Problemlagen wurden die angesprochenen Themen in den Tab. 3 in der darauffolgenden Abb. 14 kartografisch aufgearbeitet.

Region "Wittlager Land"			
Thematik	Potenziale	Defizite	Strategien und Aufgaben
• Anbindung an den Mittellandkanal (Hafen "Wittlager Land")	• Reduzierung des straßengebundenen Güterverkehrs • Verknüpfung mit dem schienen- und wassergebundenen Güterverkehr	• Attraktivität des Hafens könnte zusätzliche Güterverkehre in die Region ziehen	• Ansiedlung von Gewerbe mit überregionaler Bedeutung zur Verknüpfung mit Schiene und Wasser • Verkehrsuntersuchung zur leistungsfähigen und verkehrssicheren Anbindung der Entwicklungsflächen an das Straßennetz
• Leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz	• leistungsfähiger Wirtschaftsstandort	• Höhere Attraktivität für überregionale Verkehre • leistungsfähige Anbindung an Osnabrück und das übergeordnete Straßennetz	• Umfeldverträgliche und nachhaltige Abwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf einem leistungsfähigen Straßennetz • Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes mittels bedarfsgerecht gestalteter Knotenpunkte und leistungsfähiger Streckenabschnitte
• Ausbau der A33 und Realisierung der OU Belm	• Verbesserung der Verkehrsanbindung des "Wittlager Landes" an das Autobahnnetz und an das Oberzentrum Osnabrück	• Attraktivitätssteigerung des regionalen Bundes-, Landes- und Kreisstraßennetzes in der Region	• Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeitssteigerung und Verflüssigung des Verkehrs an erschließungs- und streckenrelevanten Knotenpunkten im Zuge von Flächenentwicklungen
• Gute überregionale Verkehrsanbindung	• Gewerbliche Entwicklungspotenziale • Erweiterung von Wohngebieten (Verdichtung und Erweiterung)	• Zusätzlicher Güter- und Personenverkehr	• Einrichtung einer Lkw-Wegweisung und -lenkung im Wittlager Land unter Einbeziehung des regionalen, überregionalen und landwirtschaftlichen Verkehrs
• Touristische Entwicklung	• Stärkung der Naherholung, des Tourismus und der Kaufkraft (z. B. Kronensee)	• Eventuell ergänzende Infrastruktur erforderlich	• Verkehrsuntersuchung zum Ausbau von einzelnen Streckenabschnitten
• hoher landwirtschaftlicher Nutzungsgrad und zunehmende Bedeutung von Biogasanlagen	• Bedeutender Wirtschaftsfaktor	• ausgeprägter landwirtschaftlicher Verkehr mit gemeindeübergreifenden Auswirkungen	• Vierstreifiger Ausbau der B51 zwischen Ostercappeln und der OU Belm (vordringlicher Bedarf im BVWP 2015)
• Rohstofflagerstätten (Kiesabbaugebiete Hunteburg, Herringhausen-Feldkamp)		• Zunahme des Schwerverkehrs in der gesamten Region	
• Landesstraßennetz als Abkürzung/Umfahrung zwischen dem Großraum Hannover/Bad Oeynhausen (A2/A30) und den Großräumen Osnabrück sowie Cloppenburg/Vechta/Oldenburg (A1/A29)		• Hoher Durchgangsverkehr im Schwerverkehr in den Ortsteilen der Gemeinden im Wittlager Land	
• Bahnhof Bohmte	• Verlagerungen im Güterverkehr (Gewerbeentwicklungen) • Stärkung des Mobilitätsverbundes im Personenverkehr	• Verknüpfung des Mobilitätsverbundes • Barrierefreiheit	• Stärkung des P + R sowie des Umweltverbundes • Sensibilisierung der Bewohner des "Wittlager Landes" für das eigene Mobilitätsverhalten • Attraktivitätssteigerung des Bahnhofs Bohmte (z. B. Barrierefreiheit)
• Radverkehr	• Gemeindeübergreifende Radverkehrsplanung im Freizeitverkehr läuft	• Netzlücken an Landes- und Kreisstraßen (Bedarf vorhanden) • Mobilisierung des Alltagsverkehrs	• Schließung der Netzlücken • Förderung des Alltagsverkehrs durch Sensibilisierung der Bewohner • Interkommunale Prioritätenliste für den Radwegebedarf an Kreis- und Gemeindestraßen (vgl. Prioritätenliste an Landesstraßen)
• Kommunale Gewerbegebietsentwicklungen	• Bedeutender Wirtschaftsfaktor • Interkommunale Entwicklung	• Disperse Strukturen von Gewerbegebieten • punktuelle zusätzliche Verkehrsbelastungen (in sensiblen Siedlungsbereichen) • Zubringerverkehre innerhalb der Region Wittlager Land (Großunternehmen)	• Gewerbegebietsentwicklungen an leistungsfähigen und wenig sensiblen Streckenabschnitten • Interkommunaler Gewerbegebiete unter Ausnutzung von Schiene und Wasser • Ggf. Machbarkeitsstudie zur Analyse von gewerblichen Entwicklungspotenzialen
• Nahversorgung in ländlichen Siedlungsbereichen	• "Kurze Wege" bei Nutzungsmischung	• Wirtschaftlichkeit kleinräumiger Angebotsstrukturen	• Grundversorgung in den Ortskernen sicherstellen (Umsetzung zentraler Versorgungsbereiche läuft) • Strategien gemäß Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP)



Erhaltung eines leistungsfähigen Straßennetzes (B65)



Vierstreifiger Ausbau der B51/65 zwischen Ostercappeln und der OU Belm



Förderung des Radverkehrs durch Sensibilisierung der Bewohner



Stärkung des Umweltverbundes (Bahnhof Bohmte)

Tab. 3 Gemeindeübergreifende Problemlagen, Strategien und Aufgaben (Teil I)
Wittlager Land – Regionale Verkehrsentwicklung



Bad Essen - Problematische Knotenpunkte im Zuge der B65 (KP B65/K410)



Ostercappeln - Leistungsfähigkeitsprobleme am KP Große Straße/Bremer Straße



Verträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehr (Bremer Straße in Bohmte)



Wehrendorf - Leistungsfähigkeitsprobleme am KP B65/L85

Abb. 14 Darstellung der gemeindeübergreifenden Problemlagen (Auszüge)

Zusammenfassend liegt der verkehrliche Schwerpunkt auf dem Lkw-Verkehr. Die anvisierten und geplanten wirtschaftlichen Entwicklungen stehen vordergründig mit der verträglichen Abwicklung des Schwerverkehrs im Zusammenhang. Daher müssen zukunftsfähige Maßnahmen zum Umgang mit dem Lkw-Verkehr entwickelt werden. Die Möglichkeit für eine Verkehrslenkung und -führung im Lkw-Verkehr sollte daher bei weiterführenden und vertiefenden Betrachtungen überprüft werden.

3.9 Visionen zu den Hauptverkehrsachsen

Die vorliegende Untersuchung ist als Bearbeitungsgrundlage für weitergehende Detailuntersuchungen mit einem regionalen bzw. überregionalen Planungsansatz anzusehen. Infolge dessen ist es von besonderer Bedeutung, die Hauptverkehrsachsen des Kraftfahrzeugverkehrs noch einmal gesondert zu betrachten. Es sollen mögliche Straßennetzergänzungen im Zuge der weiteren Verkehrsentwicklung skizziert werden, die zu möglichen Verkehrsverlagerungen und Entlastungen von problematischen Straßenabschnitten beitragen könnten. Dabei werden sowohl alte Trassenüberlegungen wiederbelebt als auch neue Ideen hinzugefügt. Hierbei handelt es sich zunächst um Visionen, die sich im Rahmen der erarbeiteten Verkehrsuntersuchung aufdrängen. Die verkehrlichen Wirkungen der dargestellten Straßennetzergänzungen wurden nicht näher untersucht bzw. sind daher unabhängig von den

- Realisierungschancen (Investitionskosten, Umwelt, Grundbesitz, etc.),
- politischen Beschlüssen und
- zu beteiligenden Straßenbaulastträgern aufgezeigt.

Die abgebildeten Verkehrskorridore (vgl. Abb. 15), bestehend aus vorhandenen Hauptverkehrsachsen und möglichen Straßennetzergänzungen, können eine Diskussionsgrundlage im Kontext der weiteren Verkehrsentwicklung im Wittlager Land darstellen. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung ist es notwendig, Alternativrouten oder Netzerergänzungen frühzeitig in den Planungsprozess einzubringen und zu diskutieren.

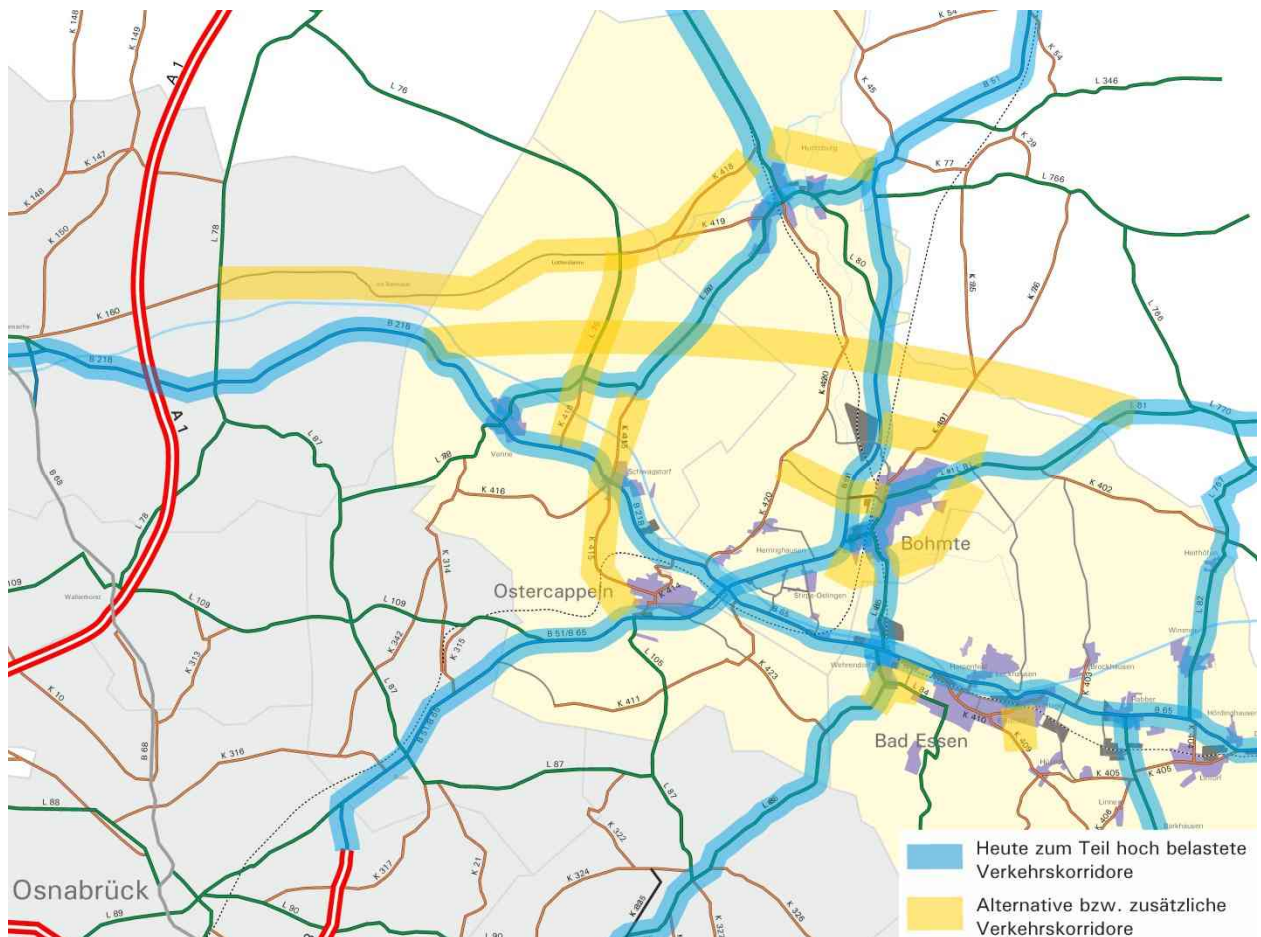


Abb. 15 Heutige Hauptverkehrsachsen und denkbare Straßennetzergänzungen unabhängig der Realisierungschancen

Im Rahmen der weiteren Verkehrsentwicklung sind die Bedeutung und die verkehrlichen Auswirkungen der in Abb. 15 aufgeführten alternativen bzw. zusätzlichen Verkehrskorridore, die im Folgenden kurz erläutert sind, zu überprüfen.

- Die Bedeutung des Lutterdamms im Hinblick auf die Abwicklung des zusätzlich zu erwartenden Lkw-Verkehrs aufgrund der Realisierung des Kiesabbaugebietes nördlich von Hunteburg.
- Die Ertüchtigung von Kreisstraßen zur Abwicklung des Lkw-Verkehrs (z. B. die K418 –Venner Straße).
- Die Möglichkeit der Umfahrung der Ortsteile Bohmte und Ostercappeln für den aus Norden kommenden Verkehr über die K415 in Verlängerung der L79 mit direkter Anbindung an die B51/65.
- Die nördliche Umfahrung der Ortschaft Hunteburg. (Dies wurde bereits verkehrlich überprüft und ist verkehrlich nur dann wirksam, wenn weitere Ausbaumaßnahmen, wie die Ertüchtigung der K418, erfolgen.)
- Die Entlastung der Ortsdurchfahrt Bohmte mittels einer nördlichen oder südlichen Entlastungsstrecke. (Ggf. sollte auch die Stärkung der Mittelanelnbindung überprüft werden. Im letzteren Fall kann der Verkehr al-

lerdings dennoch nicht aus dem sensiblen Kernbereich herausgehalten werden. Dies gelänge nur, wenn die L81 mit der B51 verknüpft werden könnte.)

- Die Umfahrung und Entlastung des Ortsteils Eielstedt durch eine Verknüpfung der K410 mit der K409. (Die weiteren Planungen obliegen der Bauleitplanung.)
- Die Entlastung der L85 (Wehrendorfer Straße) in der Ortschaft Wehrendorf durch eine Umwidmung der Straße Im Felde zur Landesstraße.
- Die Verknüpfung der L81 mit der B218 wie sie bereits in den siebziger Jahren geplant war, jedoch verworfen wurde. (Die weiträumige Umfahrung nördlich von Bohmte könnte durchaus zu einer gesamtverkehrlichen Entlastung im Wittlager Land und nicht ausschließlich für die Gemeinde Bohmte beitragen.)

4 Gemeindespezifische Betrachtungen

Wesentlicher Ausgangspunkt dieser Untersuchung ist die Betrachtung der gemeindeübergreifenden Problemlagen. Zur Ergänzung der gemeindeübergreifenden verkehrlichen Zusammenhänge sollen auch die gemeindespezifischen Defizite bzw. die lokale verkehrliche Situation analysiert werden. Die Aufbereitung der Analyseergebnisse sowie die sich daraus ergebenden Handlungsstrategien werden ebenfalls in tabellarischer Form für die Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln zusammengefasst. Die Auflistung ist in:

- Mängel und Probleme,
- Planungen bzw. Strategien sowie
- Aufgaben

untergliedert. Im Rahmen der Mängel und Probleme werden die wesentlichen Themenschwerpunkte zur verkehrlichen Situation innerhalb einer Gemeinde gesetzt. Die Planungen und Strategien gehen auf bereits bestehende Vorplanungen oder Voruntersuchungen ein und sollen den zukünftigen Umgang mit den ermittelten Problemen aufzeigen. In der Spalte Aufgaben werden die Maßnahmen – also z. B. die notwendigen Detailuntersuchungen – zur Umsetzung der beschriebenen Planungen und Strategien aufgezeigt. Mit dieser Betrachtung soll noch einmal das Verständnis untereinander für die Probleme der einzelnen Gemeinden erreicht werden.

4.1 Gemeinde Bad Essen

Problempunkte in der Gemeinde Bad Essen stellen die Knotenpunkte an der B65 dar. Die zum Teil hoch belasteten und in Abschnitten unübersichtlichen Knotenpunkte führen derzeit zu konflikträchtigen Situationen im Verkehrsablauf (hohe Geschwindigkeiten, Unübersichtlichkeiten, etc.), auch wenn sie derzeit keine Unfallhäufungsstellen darstellen. Die Einbieger aus den untergeordneten Knotenpunktzufahrten müssen in Spitzenzeiten längere Wartezeiten in Kauf nehmen, wodurch häufig kleinere Zeitlücken genutzt werden. In Verbindung mit einem relativ hohen Geschwindigkeitsniveau ergeben sich dadurch kritische Einfahrtsituationen.

Die Ortsdurchfahrt Wehrendorf ist aufgrund ihrer Klassifizierung, Lage und der verkehrlichen Zusammenhänge zwangsläufig von einem hohen Durchgangsverkehr betroffen. Ferner bestehen am bedeutsamen Verkehrsknotenpunkt B65 (Osnabrücker Straße)/L85 (Bohmter Straße) zu Spitzenzeiten Leistungsfähigkeitsprobleme für die Linksein- und abbieger. Die derzeitige problematische Verkehrssituation im Ortsteil Wehrendorf wird durch die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hinsichtlich einer möglichen Verbesserung der Situation geprüft. Die Ergebnisse sind abzuwarten.

In der folgenden Tab. 4 sind die vorrangigen Problemlagen in der Gemeinde Bad Essen aufgelistet. Ferner werden erste Handlungsstrategien zum weiteren Umgang mit problematischen Verkehrssituationen gegeben.

Gemeinde Bad Essen			
Ortsteil	Mängel und Probleme	Planungen bzw. Strategien	Aufgaben
Bad Essen	Konfliktbehafteter Knotenpunkt K 410/B 65	- Umgestaltung zu einem Kreisverkehr oder signalisierten Knotenpunkt - Geschwindigkeitsbeschränkungen	Verkehrsuntersuchung mit Varianten- und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen
	Ergänzende Erschließung im Bereich Fritz-Reuter-Straße/Aßbruchweg	Gemeinde: Ausbau des Aßbruchwegs (zwischen Fritz-Reuter-Straße und der Straße Im Felde)	- Vorteile: - ergänzende zentrale Erschließung von Bad Essen - direkte Verbindung zwischen Wehrendorf und Bad Essen - Nachteile: - zusätzliches Verkehrsaufkommen im sensiblen Wohnquartier - voraussichtl. geringe Verlagerungseffekte - Investitionskosten (Gemeindestraße) - Umstufung der Straße "Im Felde" zur Landesstraße fraglich - Verkehrliche Bewertung unter Berücksichtigung von Entlastungswirkungen
Wehrendorf	Hohe Verkehrsbelastungen in der OD B65	- Lärmaktionsplanung (2. Stufe) zum Schutz der Bewohner - Überprüfung der Ortsdurchfahrt durch das NLStBV GB Osnabrück in Bearbeitung	Ergebnisse der NLStBV GB Osnabrück sind abzuwarten
Harpenfeld	Konfliktbehafteter Knotenpunkt K 424/ B 65	- Umgestaltung zu einem Kreisverkehr oder signalisierten Knotenpunkt - Geschwindigkeitsbeschränkungen	Verkehrsuntersuchung mit Varianten- und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen
Eielstädt	Verkehrsbelastungen aufgrund von Durchgangsverkehr	Gemeinde: Überlegungen zur Umfahrung des Ortsteil Eielstädt (Querverbindung zwischen der K410 und der K409 schaffen)	- Durchführung der Bauleitplanung - Ausarbeitung einer Vorzugsvariante
Wittlage	Konfliktbehaftete Knotenpunkte Kuhweg/B 65 und K 410/B 65	Gemeinde: Umgestaltung des Einmündungsbereiches Kuhweg/B 65 und Kreisverkehr Burgstraße (K410/B65)	Verkehrsuntersuchung mit Varianten- und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen
Rabber	- Konfliktbehaftete Knotenpunkte mit der B65 (mit Landes- und Erschließungsstraßen) - Verkehrsbelastungen in der OD (B 65)	- Gemeinde: Wunsch nach besserer bzw. sicherer Anbindung an die B65, z. B. durch einen Kreisverkehr (L83 und Erschließungsstraßen) - Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehren (überregionale Lkw-Wegweisung) - Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch Stärkung des schienen- und wassergebundenen Güterverkehrs	- Verkehrsuntersuchung mit Varianten zur Knotenpunktgestaltung und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen - Lkw-Lenkungskonzept für das Wittlager Land unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes
Dahlinghausen			
Hördinghausen	Verkehrsbelastungen (B 65)	- Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehren (überregionale Lkw-Wegweisung) - Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch Stärkung des schienen- und wassergebundenen Güterverkehrs	Lkw-Lenkungskonzept für das Wittlager Land unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes
Lintorf/Wimmer	Konfliktbehaftete Knotenpunkte K 404/B 65 und L 82/B 65	Gemeinde: Zusammenlegung der beiden Knotenpunkte zu einem Knotenpunkt	Verkehrsuntersuchung mit Varianten- und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen

Tab. 4 Gemeinde Bad Essen: Probleme, Strategien und Aufgabe

4.2 Gemeinde Bohmte

Die heutige Situation mit der überregionalen Bedeutung des Landesstraßennetzes geht für die Bohmter Ortsdurchfahrt mit hohen Verkehrsbelastungen einher. Das Landesstraßennetz wird häufig als Umfahrung bzw. Abkürzung zwischen dem Großraum Hannover/Bad Oeynhausen (A2/A30) und den Großräumen Osnabrück sowie Cloppenburg/Vechta/Oldenburg (A1/A29) genutzt. Auch wenn das Landesstraßennetz die Funktion der Verbindung erfüllt, so ist die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt als problematisch zu bewerten. Das Verkehrsaufkommen von bis zu 12.000 Kfz/24h mit einem absoluten Lkw-Anteil von etwa 800 Lkw/24h ist in der sensiblen Ortsdurchfahrt unverträglich und beeinträchtigt die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Überquerungsqualität. Ortsbegehungen und –befahrungen lassen auf einen sehr hohen Durchgangsverkehr (kein Ziel in Bohmte) schließen.

Nördlich von Hunteburg an der L80 (Bereich „Schweger Moor“) und nördlich von Herringhausen an der K420 (Bereich „Feldkamp“) sollen neue Kiesabbaugebiete realisiert werden. In Herringhausen soll der zusätzliche Lkw-Verkehr über die Mittelanbindung Bohmte auf das Bundesstraßennetz geführt werden, zusätzliche Belastungen in der Ortsdurchfahrt Herringhausen sollen somit beschränkt werden. Die Abwicklung des zusätzlichen Lkw-Verkehrs in Hunteburg stellt sich dagegen problematischer dar, da es keine leistungsfähigen und ausgebauten Alternativstrecken zur Umfahrung von Hunteburg gibt. Die Belastungen durch den Lkw-Verkehr in Hunteburg sind bereits heute schon erheblich. Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation (Aufenthalt- und Überquerungsqualität) wurde ein Gestaltungskonzept⁹ für die Hauptstraße und Dammer Straße erarbeitet. Dieses soll 2013 umgesetzt werden.

Zusätzlicher Verkehr wird auch durch die geplanten Gewerbegebiete auf einer Gesamtfläche von etwa 45 ha am Hafen Bohmte hervorgerufen. Im Zuge der Konkretisierung der Planungen sollte das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen im Lkw- und Pkw-Verkehr ermittelt werden. Die Erschließungsknotenpunkte müssen ferner auf ihre Leistungsfähigkeit hin überprüft werden.

In der folgenden Tab. 5 sind die vorrangigen Problemlagen in der Gemeinde Bohmte aufgelistet. Ferner werden erste Handlungsstrategien zum weiteren Umgang mit problematischen Verkehrssituationen gegeben.

⁹ Gestaltungskonzept Hauptstraße und Dammer Straße
SHP Ingenieure
Hannover, Oktober 2011

Gemeinde Bohmte			
Ortsteil	Mängel und Probleme	Planungen bzw. Strategien	Aufgaben
Bohmte	• Hohe Kfz-Belastungen auf der Bremer Straße • Spürbarer Lkw-Anteil auf der Bremer Straße • Hohes Geschwindigkeitsniveau	• Entlastung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr • Gemeinde: Ausweitung des "Shared Space" Prinzips	• Verkehrsuntersuchung für einen Straßenraumentwurf, ggf. unter Berücksichtigung alternativer Entwurfsprinzipien (z. B. weiche Separation) • Ggf. stärkere Integration der Mittelanbindung • Ggf. Ergänzung des Straßennetzes
Hunteburg	• Hoher Schwerverkehrsanteil entlang der Ortsdurchfahrt • Landwirtschaftlicher Verkehr	• Verkehrs- und Gestaltungskonzept Hunteburg • Entlastung des Ortskerns	• Lkw-Lenkungskonzept für das Wittlager Land unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes
	• Mangelnde Straßenraumqualität	• Gestaltungskonzept Hauptstraße/ Dammer Straße (in Bearbeitung)	• Umsetzung in 2013
	• Kiesabbaugebiet nördlich von Hunteburg	• Leistungsfähige und verträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Lkw-Verkehr • Ggf. Reaktivierung der Bahntrasse • Entlastung des Ortskerns	• Ggf. Ergänzung bzw. Ausbau des Straßennetzes
Herringhausen-Stirpe-Oelingen	• Entwicklung Hafenstandort (Containerumschlag)	• Leistungsfähige und verträgliche Abwicklung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Lkw-Verkehr	• Verkehrsuntersuchung zur Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete an das regionale und überregionale Straßennetz
	• Ungeordneter landwirtschaftlicher Verkehr (z. B. Biogasanlagen)		• Lkw-Lenkungskonzept für das Wittlager Land unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes
	• Kiesabbaugebiet Herringhausen-Feldkamp		

Tab. 5 Gemeinde Bohmte: Probleme, Strategien und Aufgaben

4.3 Gemeinde Ostercappeln

Die Probleme im Ortsteil Ostercappeln liegen u. a. in der Fehlnutzung der Stellplätze des Klinikums. Der Bedarf an zentrumsnahen Stellplätzen für Beschäftigte ist relativ hoch. Die für Besucher und für Beschäftigte des Krankenhauses vorgesehenen Stellplätze sind häufig durch anderweitig Beschäftigte der Innenstadt belegt. Ferner wirkt sich der Parksuchverkehr negativ auf die Abwicklung des Rettungsverkehrs aus. Hierzu sollte ein Parkraumkonzept zum Umgang mit den Beschäftigtenverkehren erarbeitet werden.

Der Knotenpunkt Große Straße (K415) und Bremer Straße weist zu Spitzenzeiten Leistungsfähigkeitsprobleme auf. Sowohl die Rechts- als auch die Linkseinbieger müssen zum Teil hohe Verlustzeiten in Kauf nehmen. In diesem Zusammenhang sollte mit Hilfe einer Verkehrsuntersuchung untersucht werden, ob z. B. ein Kreisverkehr leistungsfähig ist und zu Verbesserungen im Verkehrsablauf beitragen kann.

Die Straßenraumqualität der Bremer Straße stellt sich im Hinblick auf das unmittelbar anliegende Krankenhaus und die Umfeldnutzungen als mangelhaft dar. Konkret betrifft dies sowohl die Wohn- und Aufenthaltsqualität als auch die Anlagen für den Rad- und Fußverkehr. Ein Gestaltungskonzept zur städtebaulichen und funktionalen Umgestaltung des Straßenraums sollte hierzu erarbeitet werden.

Im Ortsteil Venne stellt sich die Situation im Straßenraum der Ortsdurchfahrt vergleichbar dar. Unbefriedigende oder nicht ausreichende Verkehrsanlagen im Seitenraum und fehlende Überquerungsmöglichkeiten sind festzustellen. Zur Verbesserung der Situation wurde ein Gestaltungskonzept¹⁰ zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erarbeitet. Dieses gilt es umzusetzen.

Den Wirtschafts- und Güterverkehr betreffend sind die Ortsdurchfahrten (B218) in den Ortsteilen Venne und Schwagstorf hoch belastet. Eine Vermeidung des Lkw-Verkehrs ist aufgrund der Netzfunktion der B218 nicht möglich. Allerdings kann überprüft werden inwieweit eine weiträumige Verkehrslenkung- und -führung und die Organisation des landwirtschaftlichen Verkehrs zu einer Reduzierung beitragen kann.

In der folgenden Tab. 6 sind die vorrangigen Problemlagen in der Gemeinde Ostercappeln aufgelistet. Ferner werden erste Handlungsstrategien zum weiteren Umgang mit problematischen Verkehrssituationen gegeben.

¹⁰ Konzept zur Umgestaltung der OD Venne im Zuge der B218
SHP Ingenieure
Hannover, Juni 2010

Gemeinde Ostercappeln			
Ortsteil	Mängel und Probleme	Planungen bzw. Strategien	Aufgaben
Ostercappeln	• Fehlnutzungen der Stellplätze auf den Flächen des Klinikums • Alternative öffentl. Stellplätze in unmittelbare Nähe sind nur im begrenzten Maße vorhanden	• Neuordnung und Bewirtschaftung der öffentlichen und ggf. privaten Stellplätze	• Parkraumangebot und Parkraumnachfrage • Parkraumkonzept unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Beschäftigtenverkehr (Klinikum/ Kernbereich)
	• Belastung der OD K414 und K415 durch Lkw-Verkehr (insbesondere in der Nacht)	• Reduzierung des Lkw-Verkehrs ggf. möglich	• Verstärkte Kontrolle des bestehenden Lkw-Fahrverbots
	• B51 erreicht bereits heute zu Spitzenzeiten die Leistungsfähigkeitsgrenze	• Verbesserung der Leistungsfähigkeit	• Vierstreifiger Ausbau der B51 zwischen Ostercappeln und der OU Belm (vordringlicher Bedarf im BVWP 2015)
	• Knotenpunkt K415/K414 (Bremer Str./Große Str.) mit Leistungsfähigkeitsproblemen zu Spitzenzeiten	• Umgestaltung zu einem Kreisverkehr oder einem signalisierten Knotenpunkt	• Verkehrsuntersuchung mit Varianten- und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen
	• Mangelnde Straßenraumqualität in der Ortsdurchfahrt (K415) und Bremer Straße	• Aufwertung der Straßenraums zur Förderung der Aufenthalts- und Wohnqualität	• Gestaltungskonzept zur städtebaulichen und funktionalen Umgestaltung des Straßenraums mit Querschnittsdiskussionen
Venne	• Hoher Schwerverkehrsanteil entlang der OD	• Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehren mittels überregionaler Lkw-Wegweisung und einem Lkw-Lenkungskonzept • Reduzierung des Lkw-Verkehrs durch Stärkung des schienen- und wassergebundenen Güterverkehrs	• Lkw-Lenkungskonzept für das Wittlager Land unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes
	• Engstellenbereich in der OD L79 für Lkw		
	• Ortsdurchfahrt (B218): mangelnde Straßenraumqualität • Fehlender Überquerungshilfen in der OD	• Gestaltungskonzept zur Aufwertung des Straßenraums in der Ortsdurchfahrt	• Umsetzung des Gestaltungskonzeptes
	• Konfliktbehafteter Knotenpunkt L 76/K 418/L 79	• Entschärfung durch optische, bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen	• Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Knotenpunktes
Schwagstorf	• Lutterdamm: hohe und überregionale Verkehrsbelastung (Gemeindestraße)	• Ggf. potenzielle Entlastungsstrecke für den Kfz-Verkehr	• Verkehrsuntersuchung zur verkehrlichen Bedeutung des Lutterdamms im regionalen Straßennetz
	• Hoher Schwerverkehrsanteil im Bereich des KVP	• Reduzierung des Schwerverkehrs	• Lkw-Lenkungskonzeptes für das Wittlager Land unter Einbeziehung des gesamten Straßennetzes

Tab. 6 Gemeinde Ostercappeln: Probleme, Strategien und Aufgaben

5 Beteiligungungsverfahren

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurde ein umfangreiches Beteiligungungsverfahren durchgeführt. Was sonst eher bei konkreten Planungs- bzw. Baumaßnahmen üblich ist, wurde hier auch für die eher strategisch-programmatisch angelegte Diskussion für sinnvoll erachtet. Beteiligt wurden daher die

- ILEK-Arbeitsgruppe,
- politische Gremien,
- Bürger,
- Straßenbaulastträger sowie
- weitere Meinungsträger (z. B. Polizei, Nahverkehr, etc.)

Hervorzuheben ist die Bürgerbeteiligung. Ziel der etwa zweistündigen Bürgerbeteiligung, die am 6. Juni 2012 in Leckermühle stattfand, war es nicht nur die Analyseergebnisse zu präsentieren, sondern vielmehr mit den Bürgern als „Insider“ eine Diskussion über die bestehenden Probleme im derzeitigen Verkehrsgeschehen zu führen. Dabei sollten die Bewohner die bisher noch nicht erkannten Probleme erläutern, um sie in die aktuelle Untersuchung einfließen lassen zu können. Die genannten Problempunkte bzw. Sorgen der Bewohner konnten nicht nur gegenüber dem Planungsbüro, sondern auch gegenüber den Vertretern der Gemeinde zur Sprache gebracht werden.

Die in der vorliegenden Untersuchung dargestellten Strategien und Aufgaben wurden den Bewohnern des Wittlager Landes in einer zweiten Bürgerbeteiligung am 8. Oktober 2012 in Rabber näher gebracht. Trotz der recht geringen Resonanz war das Diskussionsinteresse an Lösungsansätzen für einzelne Problemlagen groß.

6 Fazit

- Mit der vorliegenden Untersuchung wird der ILEK-Planungsprozess um eine detaillierte Betrachtung der verkehrlichen Situation in der Region Wittlager Land ergänzt. Die Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln haben sich zusammengeschlossen, um Ziele, Kräfte und Projekte zu bündeln.
- Der Untersuchungsumfang beinhaltet eine Bestandsanalyse sowie die Ableitung von Aufgaben und Strategien zur Weiterentwicklung der verkehrlichen Rahmenbedingungen. Konkrete Konzepte und Maßnahmen werden hier nicht bearbeitet.
- Ober- und Handlungsziele werden formuliert und als Grundlage für das weitere Handeln definiert. Sie lauten:
 - o Mobilitätschancen für Alle
 - o Bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Straßennetz
 - o Verträgliche Flächenentwicklung
- Im Mittelpunkt der Untersuchung steht der Kraftfahrzeugverkehr und hier insbesondere der Schwerverkehr. Entwicklungen im ÖPNV werden nachrichtlich übernommen. Im Radverkehr wird insbesondere auf Netzlücken im Bereich des klassifizierten Straßennetzes eingegangen. Ansonsten ist für den Rad- und Fußverkehr auf kleinteilige Planungen auf Gemeindeebene zu verweisen.
- Der Pkw-Verkehr führt nur in Ausnahmefällen zu Problemlagen. Betroffen sind zum Beispiel einzelne Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit. Ein großes Problem stellt für die ganze Region aber der Schwerverkehr dar. Eine Verschärfung der Situation ist hier mit der Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungen zu erwarten. Folgende Aufgaben sind hier beispielhaft zu nennen:
 - o Verkehrsuntersuchung zur leistungsfähigen und verkehrssicheren Anbindung der Entwicklungsflächen an das Straßennetz.
 - o Vierstreifiger Ausbau der B51/65 zwischen Ostercappeln und der OU Belm (vordringlicher Bedarf im BVWP 2015).
 - o Überprüfung einer Lkw-Wegweisung und -lenkung im Wittlager Land unter Einbeziehung des regionalen, überregionalen und landwirtschaftlichen Verkehrs.
- Zusätzlich zur regionalen Betrachtung ist eine gemeindespezifische Betrachtung erfolgt. Folgende bevorstehende Aufgaben sind hier beispielhaft zu nennen:
 - o Für die Gemeinde Bad Essen
 - Verkehrsuntersuchung mit Varianten zur Knotenpunktgestaltung und Leistungsfähigkeitsbetrachtungen.
 - Verkehrsuntersuchung zur ergänzenden Erschließung im Bereich Fritz-Reuter-Straße/Aßbruchweg

- Ausarbeitung einer Vorzugsvariante für die Ortsumfahrung Eielstätt (Durchführung der Bauleitplanung)
 - o Für die Gemeinde Bohmte
 - Verkehrsuntersuchung zum weiteren Umgang mit der hoch belasteten Ortsdurchfahrt in Bohmte (Bremer Straße).
 - Umsetzung des Verkehrs- und Gestaltungskonzeptes Hauptstraße/Dammer Straße in Hunteburg.
 - Verkehrsuntersuchung zur Ergänzung und Ausbau des Straßennetzes im Zuge der geplanten Kiesabbaugebiete.
 - o Für die Gemeinde Ostercappeln
 - Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Beschäftigtenverkehr (Klinikum/Kernbereich)
 - Umsetzung des Gestaltungskonzeptes für den Ortsteil Venne im Zuge der B218.
 - Verkehr- und Gestaltungskonzept zur städtebaulichen und funktionalen Umgestaltung von Knotenpunkten und Straßenräumen (Bremer Straße – Große Straße).
- Ein umfangreiches Beteiligungsverfahren hat die Untersuchung begleitet. Präsentiert und diskutiert wurde im Rahmen der ILEK-Arbeitsgruppe, der politischen Gremien, von Öffentlichkeitsveranstaltungen, mit Straßenbaulastträgern sowie weiteren Meinungsbildnern.

7 Anlagen

In der Anlage (Anlagebände) befinden sich die Dokumentationsberichte zu den ergänzenden Querschnittserhebungen. Die Anlagenbände sind wie folgt untergliedert:

- Anlage A: Dokumentation der Verkehrserhebung in Bad Essen
- Anlage B: Dokumentation der Verkehrserhebungen in Bohmte
- Anlage C: Dokumentation der Verkehrserhebungen in Ostercappeln
- Anlage D: Stellungnahme der „Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“

Gemeinde Bad Essen

Dokumentation der Verkehrserhebungen

Anlage A

Inhalt

Seite

1	Allgemeines	1
2	Ortsteil Wehrendorf – B65 (Osnabrücker Straße)	3
3	B65 – Höhe Hördinghausen (Mindener Straße)	5
4	Ortsteil Bad Essen – L84 (Bergstraße)	7
5	Ortsteil Rabber – L83 (Buersche Straße)	9

1 Allgemeines

In der Gemeinde Bohmte wurden Verkehrserhebungen in der 28. KW an den folgenden von der Gemeinde ausgewählten Querschnitten durchgeführt (vgl. Abb. A1):

- Wehrendorf – B65 (Osnabrücker Straße)
 - Dienstag (10.07.2012)
- B65 – Höhe Hördinghausen (Mindener Straße)
 - Mittwoch (11.07.2012)
- Bad Essen – L84 (Bergstraße)
 - Dienstag (10.07.2012)
- Rabber – L83 (Buersche Straße)
 - Mittwoch (11.07.2012)

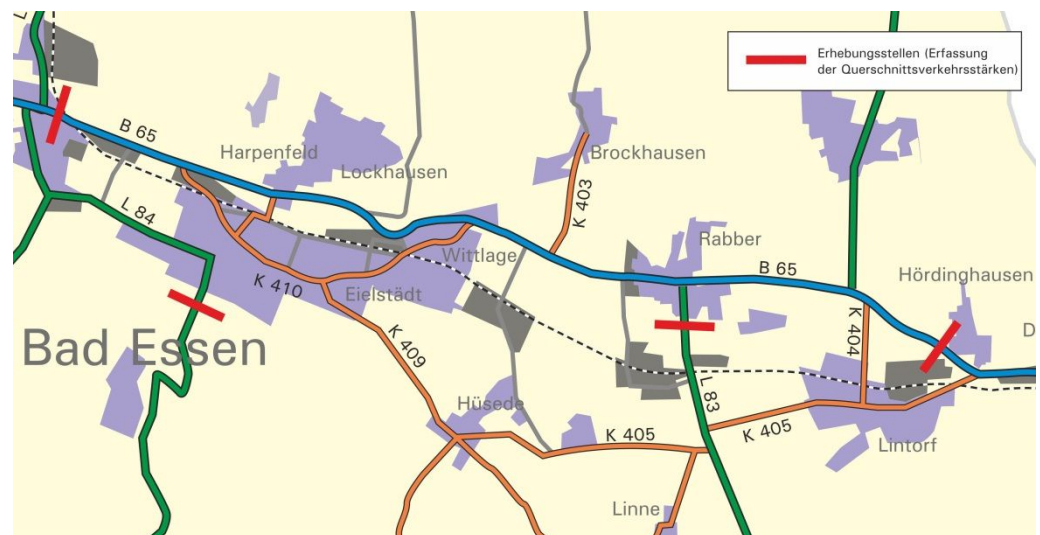


Abb. A1 Lage der Erhebungsstellen

Der Verkehr wurde mit Radardetektoren über einen Zeitraum von 24 Stunden erhoben. Die erhobenen Kraftfahrzeuge wurden differenziert nach drei Fahrzeugklassen ausgewertet:

- Pkw (Personenkraftwagen und Lieferwagen < 3,5 t)
- Lfz (Lieferfahrzeuge $\geq 3,5$ t und < 7,5 t)
- Lkw (Lieferfahrzeuge $\leq 7,5$ t, Lkw und Sattelzüge)

Anschließend wurden die Tagesverkehre nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2009) auf den DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres) bzw. DTV_w (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen) hochge-

rechnet. Bei der Berechnung der werktäglichen Verkehrsstärke im DTV_w sind die Werte tendenziell höher als die Werte des DTV. Hintergrund ist, dass der geringe Sonntagsverkehr in die Berechnung des DTV Eingang findet, jedoch nicht beim DTV_w. Die Fahrzeugklassen Lfz (Lieferfahrzeuge) und Lkw werden bei der Ermittlung des DTV und DTV_w zusammengefasst, da keine differenzierten Hochrechnungsfaktoren vorgesehen sind. Die Hochrechnung der erhobenen Tagesverkehrsstärken auf die DTV-Werte bzw. DTV_w-Werte wurde zur Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der „Straßenverkehrszählung 2010“ (beauftragt von der „Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“) durchgeführt. Ferner wurden die Verkehrsstärken und gefahrenen Geschwindigkeiten je Querschnitt in den schalltechnisch relevanten Zeiten von 6 bis 22 Uhr (Tagbereich) und 22 bis 6 Uhr (Nachtbereich) ausgewertet.

Die Auswertung der Geschwindigkeiten kann in Bezug auf die minimal und maximal gefahrene Geschwindigkeit Messfehler enthalten, die zu unplausiblen Ergebnissen führen kann. Dabei handelt es sich im Vergleich zum Stichprobenumfang über 24 Stunden um einzelne wenige „Ausreißer“. Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus sind die Angaben zu den Geschwindigkeiten V_{50} und V_{85} ausschlaggebend. Ferner ist der Standort der Erhebung entscheidend. Im Ortseingangsbereich wird häufiger schneller gefahren als im sensiblen Ortskernbereich. Die Geschwindigkeiten V_{50} und V_{85} sind wie folgt definiert:

- Die Geschwindigkeit V_{50} wird von 50 % der erhobenen Fahrzeuge nicht überschritten. Oder 50 % der erhobenen Fahrzeuge fahren langsamer als die Geschwindigkeit V_{50} .
- Die Geschwindigkeit V_{85} wird von 85 % der erhobenen Fahrzeuge nicht überschritten. Oder 85 % der erhobenen Fahrzeuge fahren langsamer als die Geschwindigkeit V_{85} .

2 Ortsteil Wehrendorf – B65 (Osnabrücker Straße)

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	13.630	675	630	14.935
Anteil	91%	5%	4%	

Tab. A1 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	13.630	1.305	14.935	9%
Wochenmittel	12.390	966	13.355	7%
DTV	12.402	945	13.347	7%
DTVw	13.853	1.162	15.015	8%

Tab. A2 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV



Abb. A2 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	14.935	13.964	971
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	8	V min	9
V mittel	68	V mittel	67
V max	138	V max	138
V 50	67	V 50	67
V 85	77	V 85	77

Pkw	13.630	12.735	895
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	8	V min	9
V mittel	68	V mittel	68
V max	138	V max	138
V 50	68	V 50	67
V 85	78	V 85	77

Lfz, Lkw	1.305	1.229	76
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	19	V min	19
V mittel	65	V mittel	64
V max	107	V max	107
V 50	64	V 50	64
V 85	73	V 85	73

Tab. A3 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

3 B65 – Höhe Hördinghausen (Mindener Straße)

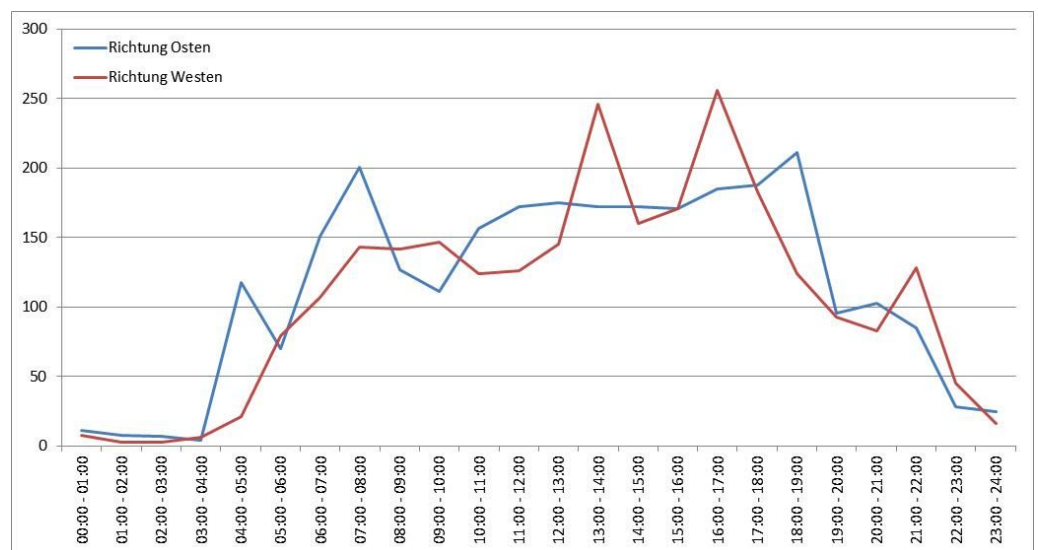
Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	4.653	287	367	5.307
Anteil	88%	5%	7%	

Tab. A4 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	4.653	654	5.307	12%
Wochenmittel	4.220	484	4.704	10%
DTV	4.224	474	4.698	10%
DTVw	4.719	582	5.301	11%

Tab. A5 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV



Tab. A6 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	5.307	4.855	452
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	71	V mittel	71
V max	141	V max	141
V 50	71	V 50	71
V 85	88	V 85	88

Pkw	4.653	4.256	397
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	73	V mittel	73
V max	141	V max	141
V 50	73	V 50	73
V 85	89	V 85	89

Lfz, Lkw	654	599	55
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	55	V mittel	54
V max	98	V max	98
V 50	60	V 50	60
V 85	73	V 85	72

Tab. A7 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

4 Ortsteil Bad Essen – L84 (Bergstraße)

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	2.282	57	54	2.393
Anteil	95%	2%	2%	

Tab. A8 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	2.282	111	2.393	5%
Wochenmittel	2.074	82	2.156	4%
DTV	2.076	80	2.157	4%
DTVw	2.319	99	2.418	4%

Tab. A9 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

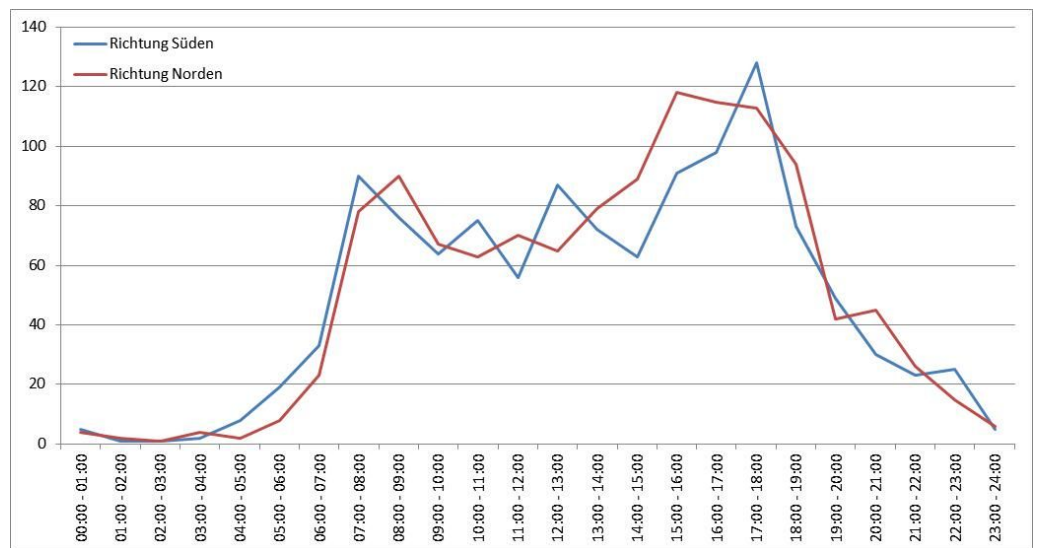


Abb. A3 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	2.393	2.285	108		
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)		
V min	11	V min	11	V min	20
V mittel	49	V mittel	49	V mittel	50
V max	104	V max	104	V max	73
V 50	48	V 50	48	V 50	50
V 85	59	V 85	59	V 85	64

Pkw	2.282	2.181	101		
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)		
V min	11	V min	11	V min	20
V mittel	49	V mittel	49	V mittel	51
V max	104	V max	104	V max	73
V 50	48	V 50	48	V 50	50
V 85	59	V 85	59	V 85	64

Lfz, Lkw	111	104	7		
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)		
V min	21	V min	21	V min	37
V mittel	47	V mittel	47	V mittel	49
V max	77	V max	77	V max	63
V 50	47	V 50	47	V 50	50
V 85	57	V 85	57	V 85	54

Abb. A4 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

5 Ortsteil Rabber – L83 (Buersche Straße)

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	2.595	299	189	3.083
Anteil	84%	10%	6%	

Tab. A10 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	2.595	488	3.083	16%
Wochenmittel	2.354	361	2.715	13%
DTV	2.356	353	2.709	13%
DTVw	2.632	435	3.066	14%

Tab. A11 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

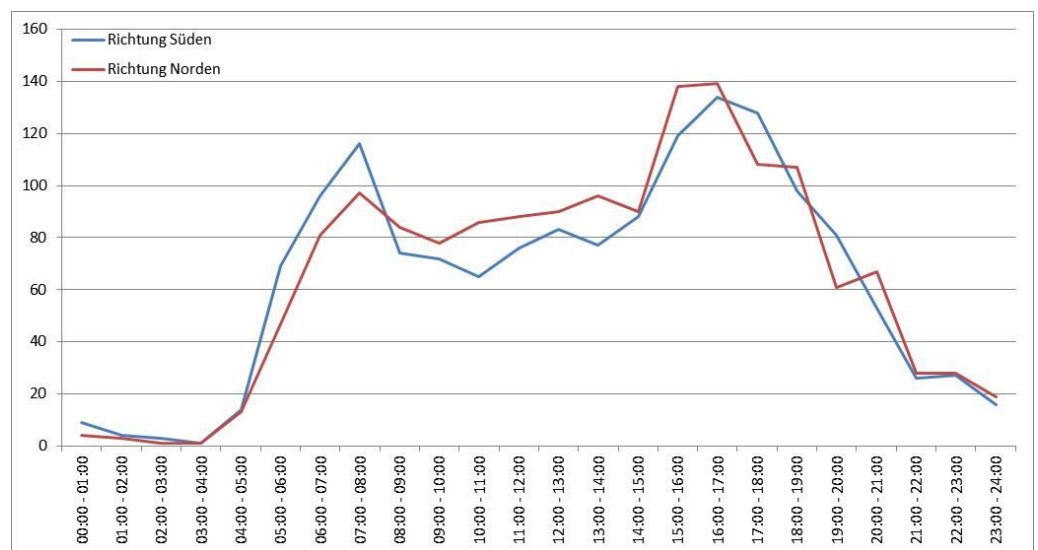


Abb. A5 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	3.083	2.824	259
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	65	V mittel	71
V max	136	V max	119
V 50	65	V 50	72
V 85	79	V 85	84

Pkw	2.595	2.362	233
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	67	V mittel	72
V max	136	V max	119
V 50	67	V 50	73
V 85	80	V 85	84

Lfz, Lkw	488	462	26
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	25	V min	25
V mittel	58	V mittel	62
V max	104	V max	87
V 50	58	V 50	61
V 85	68	V 85	73

Abb. A6 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

Gemeinde Bohmte

Dokumentation der Verkehrserhebungen

Anlage B

Gemeinde Bohmte

– Dokumentation der Verkehrserhebungen –

Auftraggeber:
Gemeinde Bohmte

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. René Strahl

Hannover, August 2012

Inhalt

		Seite
1	Allgemeines	1
2	Ortsteil Bohmte – K410 (Bremer Straße)	3
3	Ortsteil Bohmte – L81 (Leverner Straße)	5
4	Bohmte – Am Schwaken Hofe	7
5	Herringhausen-Stirpe-Oelingen – K420 (Hunteburger Straße)	9
6	Knotenpunkt L85/L81	11

1 Allgemeines

In der Gemeinde Bohmte wurden Verkehrserhebungen in der 28. KW an den folgenden von der Gemeinde ausgewählten Querschnitten durchgeführt (vgl. Abb. B1):

- Bohmte – K401 (Bremer Straße)
 - Montag (09.07.2012)
- Bohmte – L81 (Leverner Straße)
 - Montag (09.07.2012)
- Bohmte – Am Schwaken Hofe
 - Mittwoch (11.07.2012)
- Herringhausen-Stirpe-Oelingen – K420 (Hunteburger Straße)
 - Mittwoch (11.07.2012)
- Knotenpunkt L85/L81
(Wehrendorfer Str./Osnabrücker Str./Bremer Str.)
 - Donnerstag (12.07.2012)

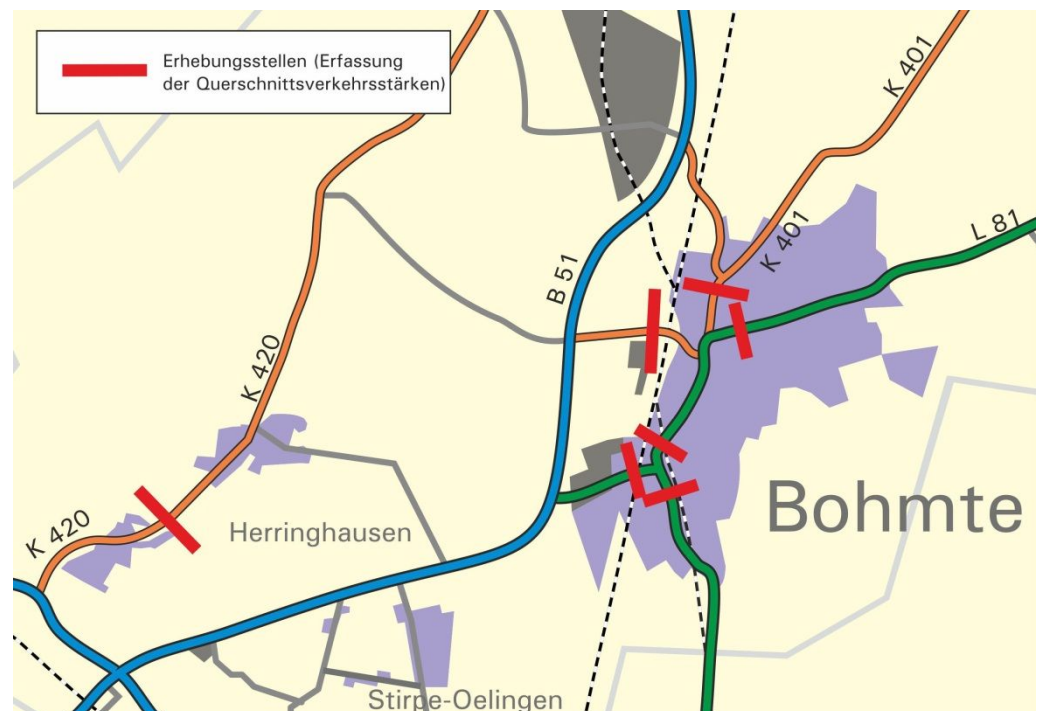


Abb. B1 Lage der Erhebungsstellen

Der Verkehr wurde sowohl mit Radardetektoren als auch unter Einsatz von Videotechnik – insbesondere am Knotenpunkt L85/L81 (Wehrendorfer Straße/Osnabrücker Straße) über einen Zeitraum von 24 Stunden erhoben. Die erhobenen Kraftfahrzeuge wurden differenziert nach drei Fahrzeugklassen ausgewertet:

- Pkw (Personenkraftwagen und Lieferwagen $< 3,5$ t)
- Lfz (Lieferfahrzeuge $\geq 3,5$ t und $< 7,5$ t)
- Lkw (Lieferfahrzeuge $\leq 7,5$ t, Lkw und Sattelzüge)

Anschließend wurden die Tagesverkehre nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2009) auf den DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres) bzw. DTV_w (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen) hochgerechnet. Bei der Berechnung der werktäglichen Verkehrsstärke im DTV_w sind die Werte tendenziell höher als die Werte des DTV. Hintergrund ist, dass der geringe Sonntagsverkehr in die Berechnung des DTV Eingang findet, jedoch nicht beim DTV_w. Die Fahrzeugklassen Lfz (Lieferfahrzeuge) und Lkw werden bei der Ermittlung des DTV und DTV_w zusammengefasst, da keine differenzierten Hochrechnungsfaktoren vorgesehen sind. Die Hochrechnung der erhobenen Tagesverkehrsstärken auf die DTV-Werte bzw. DTV_w-Werte wurde zur Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 (beauftragt von der „Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“) durchgeführt. Ferner wurden die Verkehrsstärken und gefahrenen Geschwindigkeiten je Querschnitt in den schalltechnisch relevanten Zeiten von 6 bis 22 Uhr (Tagbereich) und 22 bis 6 Uhr (Nachtbereich) ausgewertet.

Die Auswertung der Geschwindigkeiten kann in Bezug auf die minimal und maximal gefahrene Geschwindigkeit Messfehler enthalten, die zu unplausiblen Ergebnissen führen kann. Dabei handelt es sich im Vergleich zum Stichprobenumfang über 24 Stunden um einzelne wenige „Ausreißer“. Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus sind die Angaben zu den Geschwindigkeiten V_{50} und V_{85} ausschlaggebend. Ferner ist der Standort der Erhebung entscheidend. Im Ortseingangsbereich wird häufiger schneller gefahren als im sensiblen Ortskernbereich. Die Geschwindigkeiten V_{50} und V_{85} sind wie folgt definiert:

- Die Geschwindigkeit V_{50} wird von 50 % der erhobenen Fahrzeuge nicht überschritten. Oder 50 % der erhobenen Fahrzeuge fahren langsamer als die Geschwindigkeit V_{50} .
- Die Geschwindigkeit V_{85} wird von 85 % der erhobenen Fahrzeuge nicht überschritten. Oder 85 % der erhobenen Fahrzeuge fahren langsamer als die Geschwindigkeit V_{85} .

2 Ortsteil Bohmte – K410 (Bremer Straße)

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	5.637	221	206	6.064
Anteil	93%	4%	3%	

Tab. B1 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	5.637	427	6.064	7%
Wochenmittel	5.124	316	5.440	6%
DTV	5.129	309	5.438	6%
DTVw	5.729	380	6.110	6%

Tab. B2 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

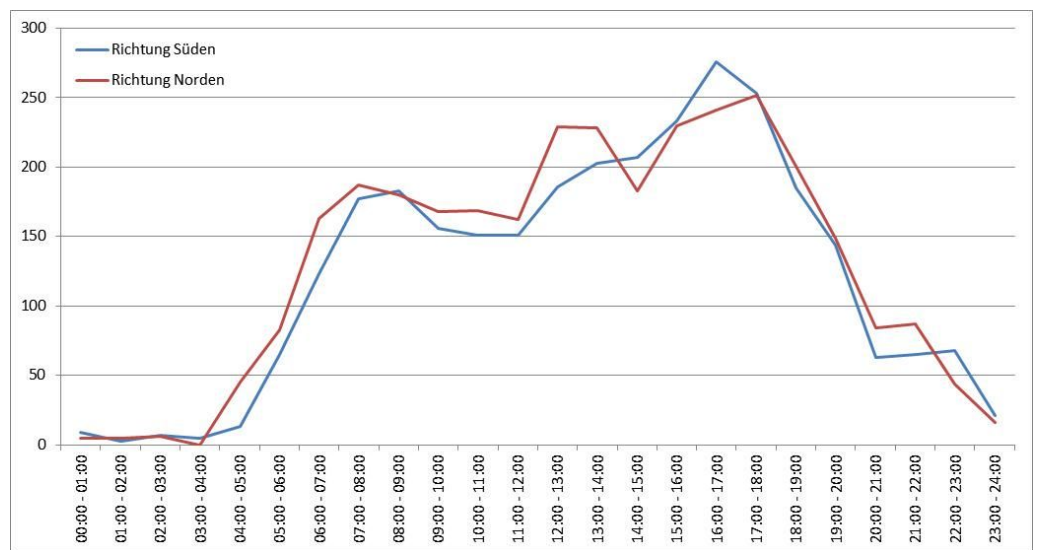


Abb. B2 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	6.064	5.669	395
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	4	V min	4
V mittel	50	V mittel	49
V max	116	V max	116
V 50	49	V 50	49
V 85	61	V 85	60

Pkw	5.637	5.267	370
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	4	V min	4
V mittel	50	V mittel	50
V max	116	V max	116
V 50	49	V 50	49
V 85	61	V 85	61

Lfz, Lkw	427	402	25
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	15	V min	15
V mittel	45	V mittel	44
V max	76	V max	76
V 50	45	V 50	44
V 85	54	V 85	53

Tab. B3 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

3 Ortsteil Bohmte – L81 (Leverner Straße)

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	6.758	494	576	7.828
Anteil	86%	6%	8%	

Tab. B4 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	6.758	1.070	7.828	14%
Wochenmittel	6.143	792	6.935	11%
DTV	6.149	775	6.924	11%
DTVw	6.869	953	7.822	12%

Tab. B5 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

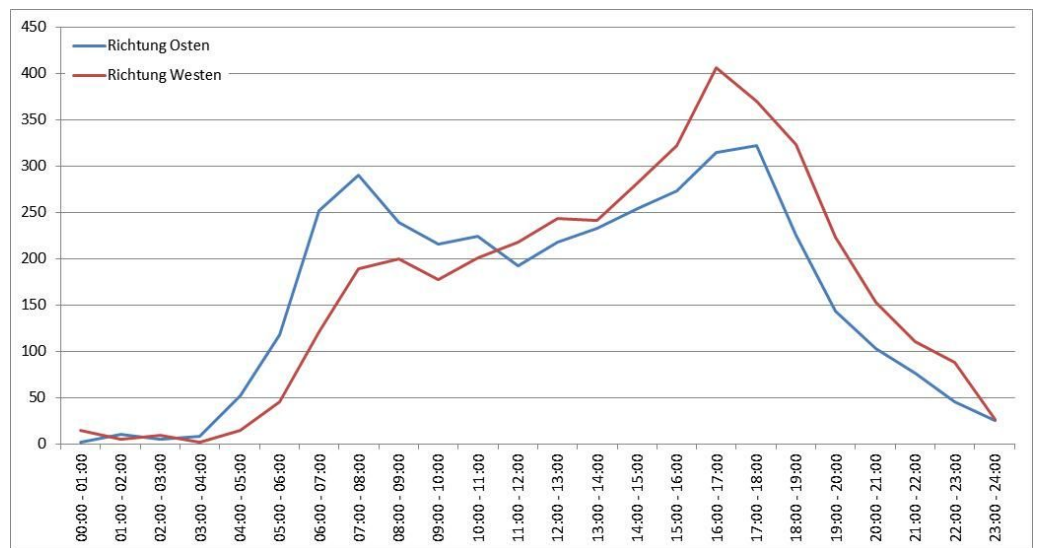


Abb. B3 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	7.828	7.356	472
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	8	V min	8
V mittel	46	V mittel	46
V max	85	V max	83
V 50	46	V 50	46
V 85	53	V 85	53

Pkw	6.758	6.368	390
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	8	V min	8
V mittel	46	V mittel	46
V max	85	V max	83
V 50	46	V 50	46
V 85	54	V 85	54

Lfz, Lkw	1.070	988	82
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	42	V mittel	42
V max	68	V max	65
V 50	42	V 50	42
V 85	49	V 85	49

Tab. B6 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

4 Bohmte – Am Schwaken Hofe

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	1.762	106	117	1.985
Anteil	89%	5%	6%	

Tab. B7 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	1.762	223	1.985	11%
Wochenmittel	1.598	165	1.763	9%
DTV	1.600	161	1.761	9%
DTVw	1.787	199	1.986	10%

Tab. B8 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

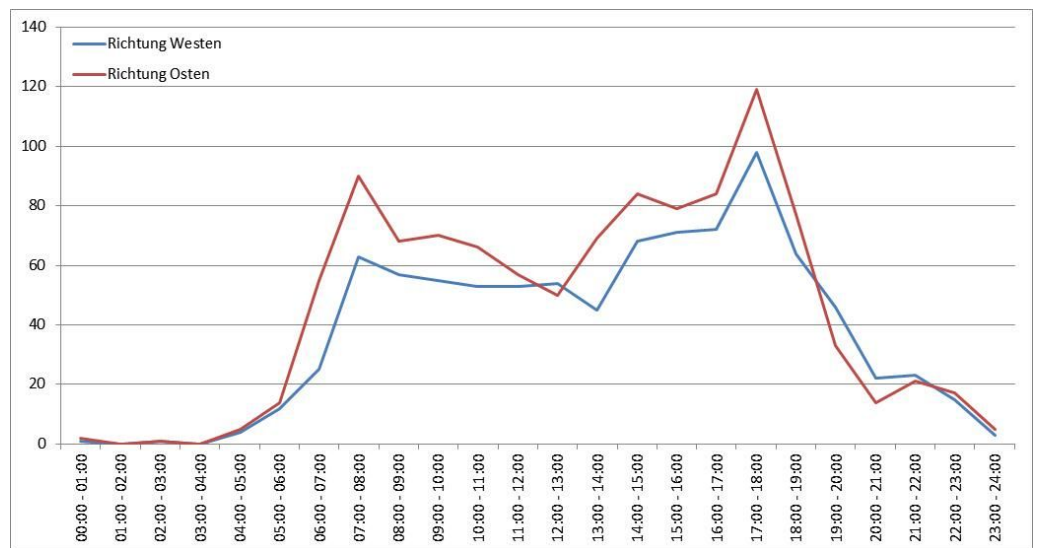


Abb. B4 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	1.985	1.905	80
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	6	V min	6
V mittel	54	V mittel	53
V max	112	V max	112
V 50	55	V 50	54
V 85	70	V 85	70

Pkw	1.762	1.688	74
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	55	V mittel	54
V max	112	V max	112
V 50	56	V 50	55
V 85	71	V 85	71

Lfz, Lkw	223	217	6
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	6	V min	6
V mittel	45	V mittel	44
V max	89	V max	88
V 50	45	V 50	45
V 85	59	V 85	59

Tab. B9 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

5 Herringhausen-Stirpe-Oeling – K420 (Hunteburger Straße)

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	1.513	203	122	1.838
Anteil	82%	11%	7%	

Tab. B10 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	1.513	325	1.838	18%
Wochenmittel	1.372	241	1.613	15%
DTV	1.374	235	1.609	15%
DTVw	1.534	289	1.824	16%

Tab. B11 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

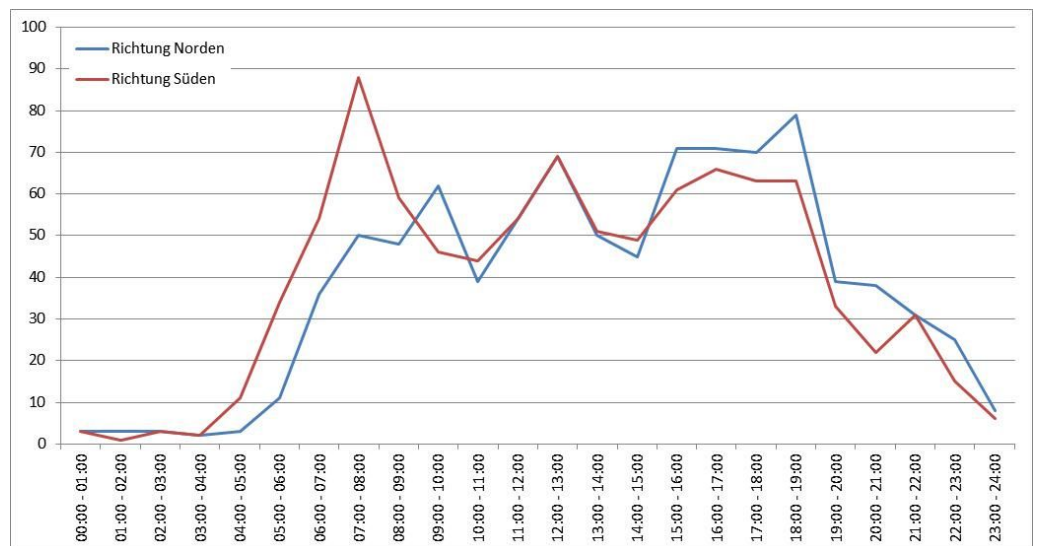


Abb. B5 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	1.838	1.705	133
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	75	V mittel	75
V max	168	V max	140
V 50	75	V 50	75
V 85	91	V 85	90

Pkw	1.513	1.401	112
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	76	V mittel	76
V max	168	V max	140
V 50	76	V 50	76
V 85	92	V 85	91

Lfz, Lkw	325	304	21
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	17	V min	17
V mittel	69	V mittel	69
V max	115	V max	115
V 50	71	V 50	71
V 85	86	V 85	85

Tab. B12 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

6 Knotenpunkt L85/L81

Knotenstrombelastungen

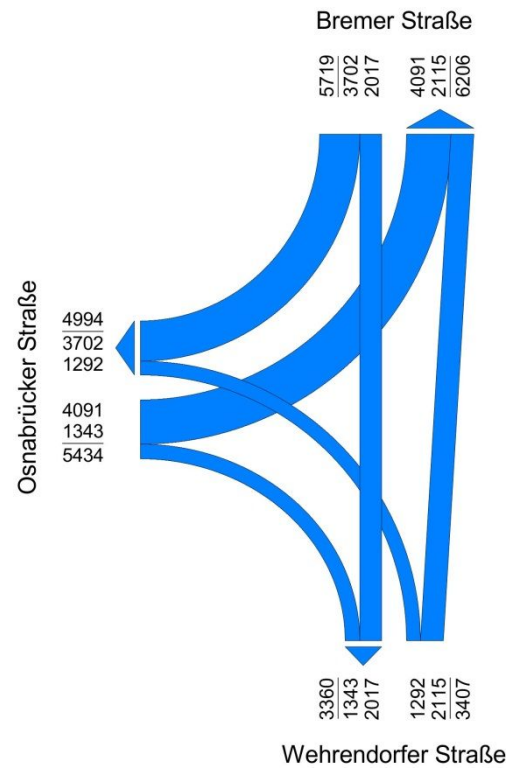


Abb. B6 Strombelastungen am Knotenpunkt L85/L81 in [Kfz/24h]

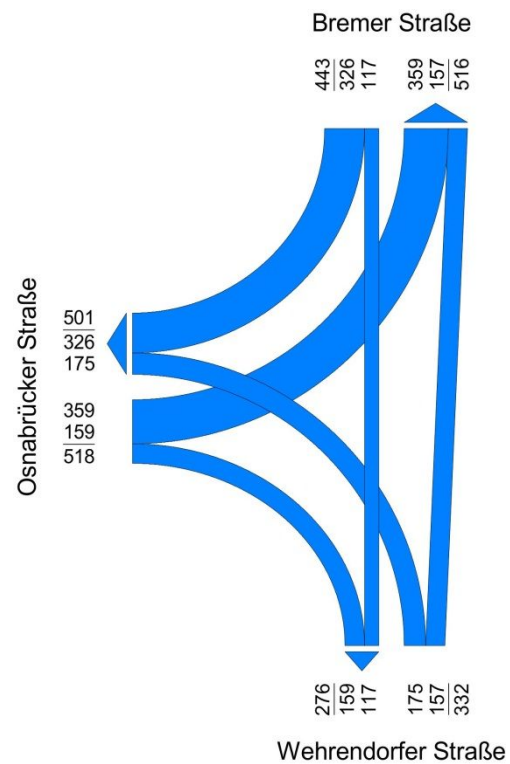


Abb. B7 Strombelastungen am Knotenpunkt L85/L81 in [Lkw/24h]

Verkehrsstärken L81 – Osnabrücker Straße

Die Verkehrsstärken am Knotenpunkt L85/L81 wurden mittels Videotechnik erhoben. Aus diesem Grund können keine Aussagen über das Geschwindigkeitsniveau wie bei den zuvor dargestellten Erhebungsquerschnitten getroffen werden.

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	9.409	246	773	10.428
Anteil	90%	2%	7%	

Tab. B13 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	9.409	1.019	10.428	10%
Wochenmittel	8.186	754	8.940	8%
DTV	8.194	738	8.932	8%
DTVw	9.153	908	10.060	9%

Tab. B14 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

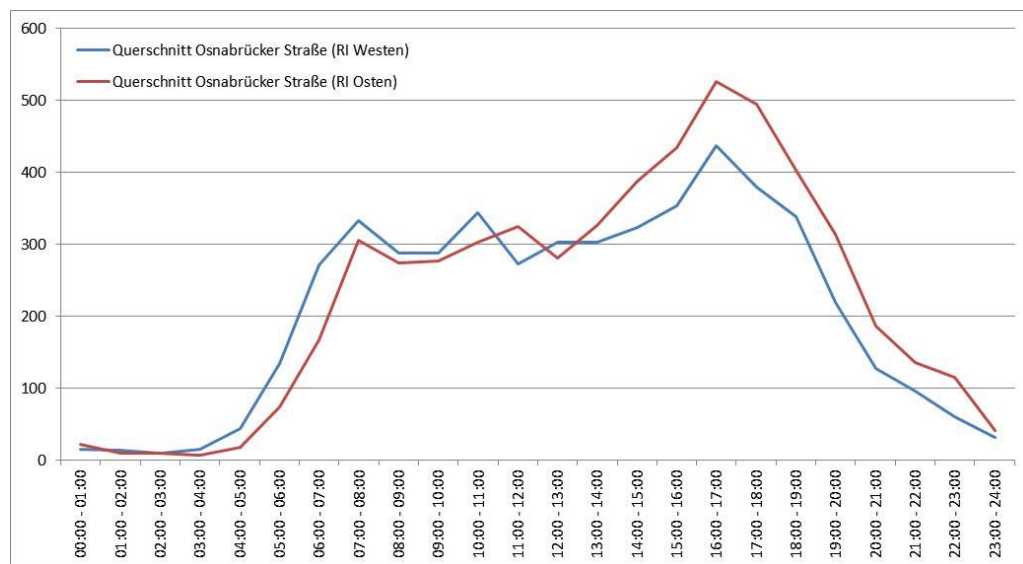


Abb. B8 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Verkehrsstärken L81 – Bremer Straße

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	10.966	274	685	11.925
Anteil	92%	2%	6%	

Tab. B15 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	10.966	959	11.925	8%
Wochenmittel	9.540	710	10.250	7%
DTV	9.550	694	10.244	7%
DTVw	10.667	854	11.521	7%

Tab. B16 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

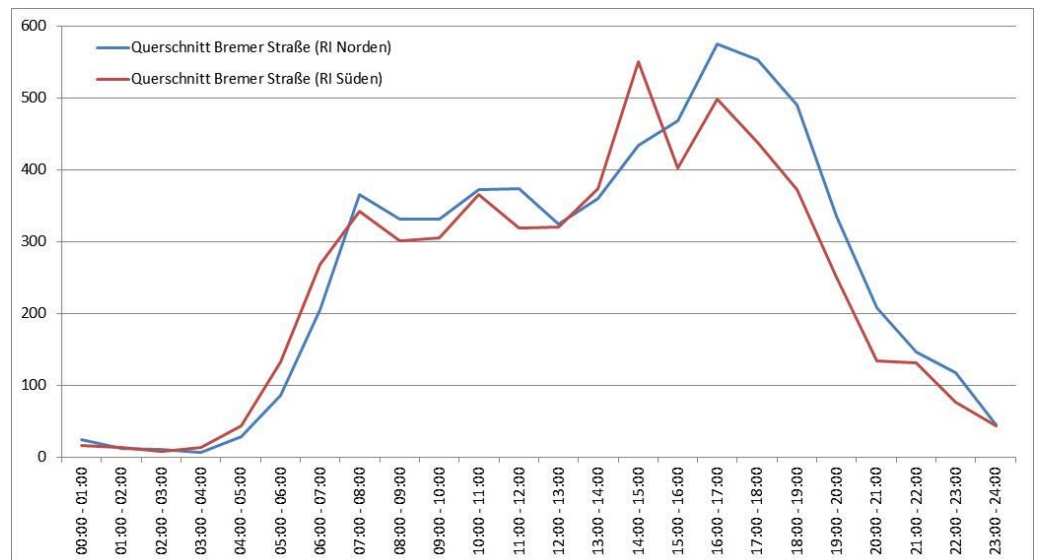


Abb. B9 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Verkehrsstärken L85 – Wehrendorfer Straße

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	6.159	208	400	6.767
Anteil	91%	3%	6%	

Tab. B17 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	6.159	608	6.767	9%
Wochenmittel	5.358	450	5.808	8%
DTV	5.364	440	5.804	8%
DTVw	5.991	541	6.533	8%

Tab. B18 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

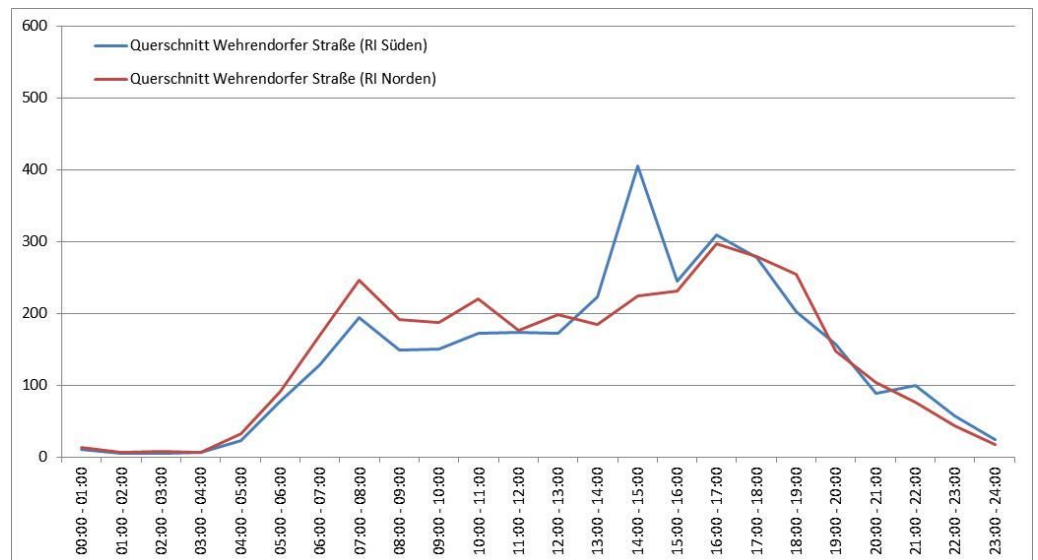


Abb. B10 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Gemeinde Ostercappeln

Dokumentation der Verkehrserhebungen

Anlage C

Gemeinde Ostercappeln

– Dokumentation der Verkehrserhebungen –

Auftraggeber:
Gemeinde Ostercappeln

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. René Strahl

Hannover, August 2012

Inhalt

Seite

1	Allgemeines	1
2	Ortsteil Venne – L79	3
3	Ortsteil Venne – B218	7
4	Ortsteil Ostercappeln – Große Straße	11
5	Ortsteil Ostercappeln – Bremer Straße	15

1 Allgemeines

In der Gemeinde Ostercappeln wurden Verkehrserhebungen in der 28. KW an den folgenden von der Gemeinde ausgewählten Querschnitten durchgeführt (vgl. Abb. C1):

- Venne – L79
 - Donnerstag.(12.07.2012) und
 - Freitag (13.07.2012),
- Venne – B218
 - Donnerstag (12.07.2012) und
 - Freitag (13.07.2012)
- Ostercappeln – Große Straße
 - Montag (09.07.2012) und
 - Dienstag.(10.07.2012)
- Ostercappeln – Bremer Straße
 - Donnerstag (12.07.2012) und
 - Freitag (13.07.2012).



Abb. C1 Lage der Erhebungsstellen

Der Verkehr wurde mit Radardetektoren über einen Zeitraum von 24 bzw. 48 Stunden erhoben. Die erhobenen Kraftfahrzeuge wurden differenziert nach drei Fahrzeugklassen ausgewertet:

- Pkw (Personenkraftwagen und Lieferwagen < 3,5 t)
- Lfz (Lieferfahrzeuge $\geq 3,5$ t und < 7,5 t)
- Lkw (Lieferfahrzeuge $\geq 7,5$ t, Lkw und Sattelzüge)

Anschließend wurden die Tagesverkehre nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (Ausgabe 2009) auf den DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres) bzw. DTV_w (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen) hochgerechnet. Bei der Berechnung der werktäglichen Verkehrsstärke im DTV_w sind die Werte tendenziell höher als die Werte des DTV. Hintergrund ist, dass der geringe Sonntagsverkehr in die Berechnung des DTV Eingang findet, jedoch nicht beim DTV_w. Die Fahrzeugklassen Lfz (Lieferfahrzeuge) und Lkw werden bei der Ermittlung des DTV und DTV_w zusammengefasst, da keine differenzierten Hochrechnungsfaktoren vorgesehen sind. Die Hochrechnung der erhobenen Tagesverkehrsstärken auf die DTV-Werte bzw. DTV_w-Werte wurde zur Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung 2010 (beauftragt von der „Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr“) durchgeführt. Ferner wurden die Verkehrsstärken und gefahrenen Geschwindigkeiten je Querschnitt in den schalltechnisch relevanten Zeiten von 6 bis 22 Uhr (Tagbereich) und 22 bis 6 Uhr (Nachtbereich) ausgewertet.

Die Auswertung der Geschwindigkeiten kann in Bezug auf die minimal und maximal gefahrene Geschwindigkeit Messfehler enthalten, die zu unplausiblen Ergebnissen führen kann. Dabei handelt es sich im Vergleich zum Stichprobenumfang über 24 Stunden um einzelne wenige „Ausreißer“. Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus sind die Angaben zu den Geschwindigkeiten V_{50} und V_{85} ausschlaggebend. Ferner ist der Standort der Erhebung entscheidend. Im Ortseingangsbereich wird häufiger schneller gefahren als im sensiblen Ortskernbereich. Die Geschwindigkeiten V_{50} und V_{85} sind wie folgt definiert:

- Die Geschwindigkeit V_{50} wird von 50 % der erhobenen Fahrzeuge nicht überschritten. Oder 50 % der erhobenen Fahrzeuge fahren langsamer als die Geschwindigkeit V_{50} .
- Die Geschwindigkeit V_{85} wird von 85 % der erhobenen Fahrzeuge nicht überschritten. Oder 85 % der erhobenen Fahrzeuge fahren langsamer als die Geschwindigkeit V_{85} .

2 Ortsteil Venne – L79

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Donnerstag, 12.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	2.861	367	171	3.399
Anteil	84%	11%	5%	

Tab. C1 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	2.861	538	3.399	16%
Wochenmittel	2.489	398	2.887	14%
DTV	2.492	390	2.881	14%
DTVw	2.783	479	3.262	15%

Tab. C2 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

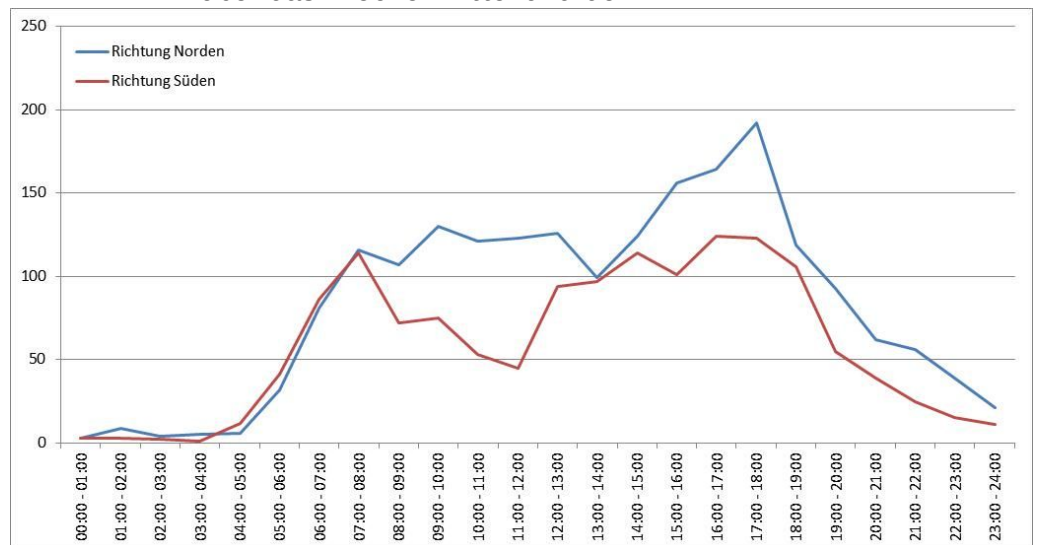


Abb. C2 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	3.399	3.192	207
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	12	V min	12
V mittel	52	V mittel	52
V max	127	V max	122
V 50	48	V 50	48
V 85	74	V 85	73

Pkw	2.861	2.680	181
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	12	V min	12
V mittel	53	V mittel	53
V max	127	V max	122
V 50	49	V 50	49
V 85	75	V 85	74

Lfz, Lkw	538	512	26
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	16	V min	16
V mittel	47	V mittel	46
V max	104	V max	101
V 50	43	V 50	42
V 85	65	V 85	65

Tab. C3 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Freitag, 13.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	3.258	259	186	3.703
Anteil	88%	7%	5%	

Abb. C3 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	3.258	445	3.703	12%
Wochenmittel	2.834	329	3.164	10%
DTV	2.837	322	3.160	10%
DTVw	3.169	396	3.566	11%

Abb. C4 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

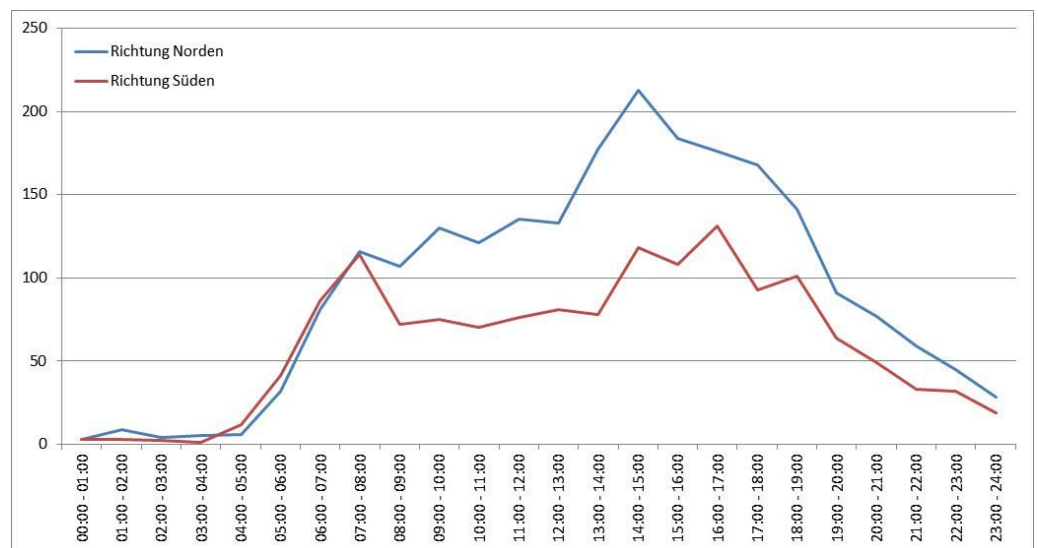


Abb. C5 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	3.703	3.458	245
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	12	V min	12
V mittel	55	V mittel	54
V max	142	V max	142
V 50	50	V 50	50
V 85	76	V 85	76

Pkw	3.258	3.039	219
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	12	V min	12
V mittel	55	V mittel	55
V max	142	V max	142
V 50	51	V 50	51
V 85	77	V 85	76

Lfz, Lkw	445	419	26
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	16	V min	16
V mittel	49	V mittel	49
V max	104	V max	101
V 50	43	V 50	43
V 85	70	V 85	70

Tab. C4 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

3 Ortsteil Venne – B218

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Donnerstag, 12.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	4.404	273	624	5.301
Anteil	83%	5%	12%	

Tab. C5 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	4.404	897	5.301	17%
Wochenmittel	3.831	664	4.495	15%
DTV	3.835	649	4.485	14%
DTVw	4.284	799	5.083	16%

Tab. C6 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

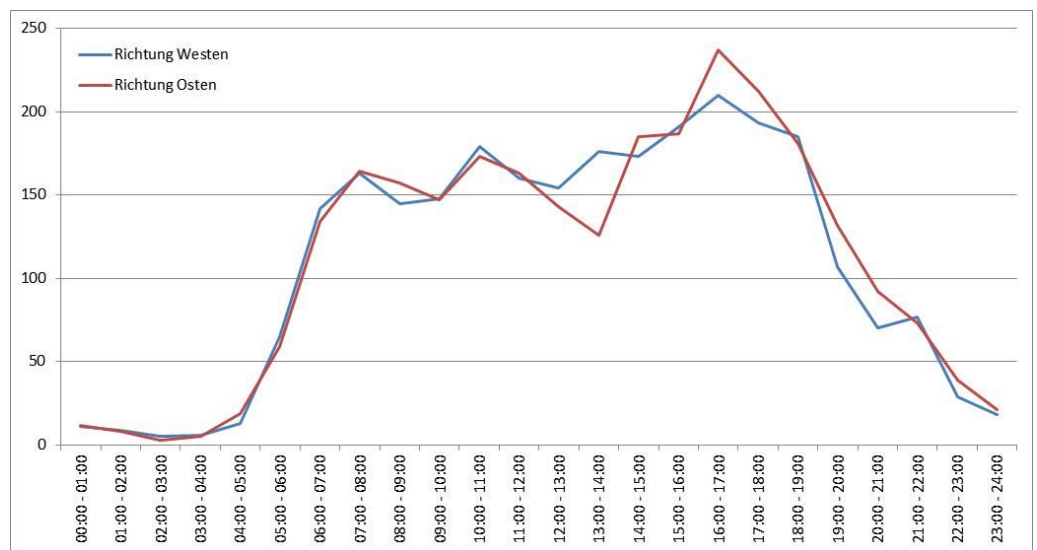


Abb. C6 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	5.301	4.979	322
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	9	V min	9
V mittel	63	V mittel	63
V max	147	V max	131
V 50	62	V 50	61
V 85	82	V 85	81
			90

Pkw	4.404	4.140	264
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	9	V min	9
V mittel	64	V mittel	64
V max	147	V max	131
V 50	63	V 50	62
V 85	83	V 85	82
			91

Lfz, Lkw	897	839	58
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	21	V min	21
V mittel	58	V mittel	57
V max	106	V max	101
V 50	54	V 50	53
V 85	75	V 85	74
			82

Tab. C7 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Freitag, 13.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	4.796	284	620	5.700
Anteil	84%	5%	11%	

Tab. C8 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	4.796	904	5.700	16%
Wochenmittel	4.173	669	4.841	14%
DTV	4.177	655	4.831	14%
DTVw	4.665	805	5.470	15%

Tab. C9 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

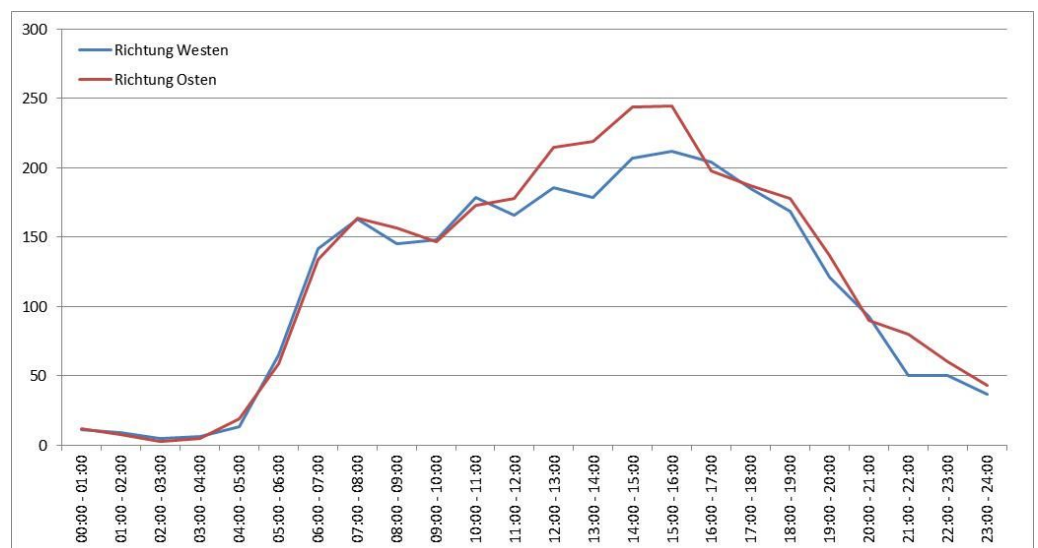


Abb. C7 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	5.700	5.295	405
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	5	V min	5
V mittel	67	V mittel	66
V max	180	V max	180
V 50	66	V 50	66
V 85	84	V 85	83

Pkw	4.796	4.458	338
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	5	V min	5
V mittel	68	V mittel	67
V max	138	V max	136
V 50	67	V 50	66
V 85	85	V 85	85

Lfz, Lkw	904	837	67
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	17	V min	17
V mittel	61	V mittel	61
V max	180	V max	180
V 50	59	V 50	59
V 85	78	V 85	77

Tab. C10 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

4 Ortsteil Ostercappeln – Große Straße

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Montag, 09.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	5.276	519	121	5.916
Anteil	89%	9%	2%	

Tab. C11 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	5.276	640	5.916	11%
Wochenmittel	4.796	474	5.269	9%
DTV	4.801	463	5.264	9%
DTVw	5.362	570	5.932	10%

Tab. C12 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

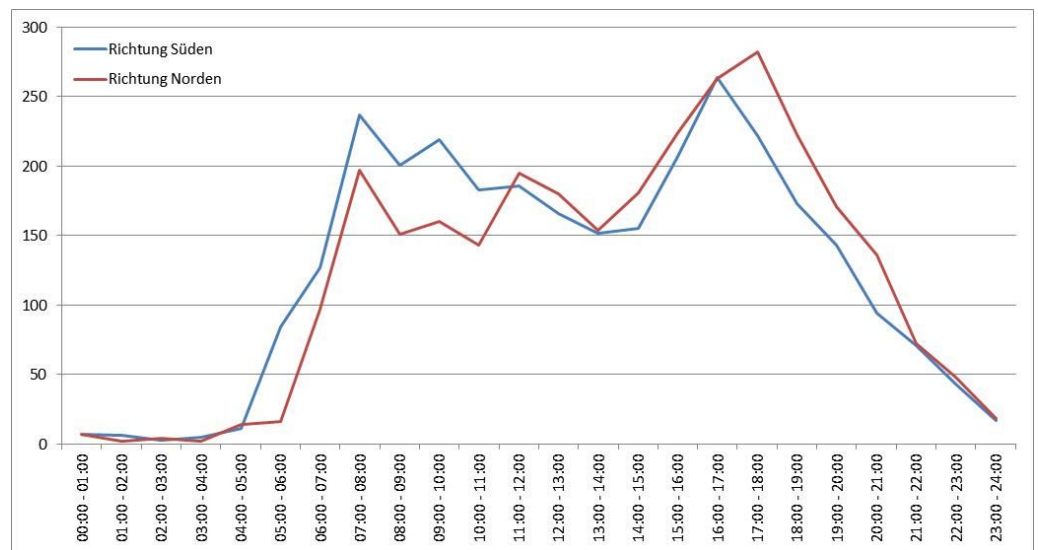


Abb. C8 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	5.916	5.629	287
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	34	V mittel	34
V max	75	V max	75
V 50	34	V 50	34
V 85	43	V 85	42

Pkw	5.276	5.021	255
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	35	V mittel	34
V max	75	V max	75
V 50	34	V 50	34
V 85	43	V 85	42

Lfz, Lkw	640	608	32
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	34	V mittel	34
V max	67	V max	67
V 50	33	V 50	33
V 85	43	V 85	42

Tab. C13 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Dienstag, 10.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	5.252	481	92	5.825
Anteil	90%	8%	2%	

Tab. C14 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	5.252	573	5.825	10%
Wochenmittel	4.774	424	5.198	8%
DTV	4.779	415	5.194	8%
DTVw	5.338	510	5.848	9%

Tab. C15 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

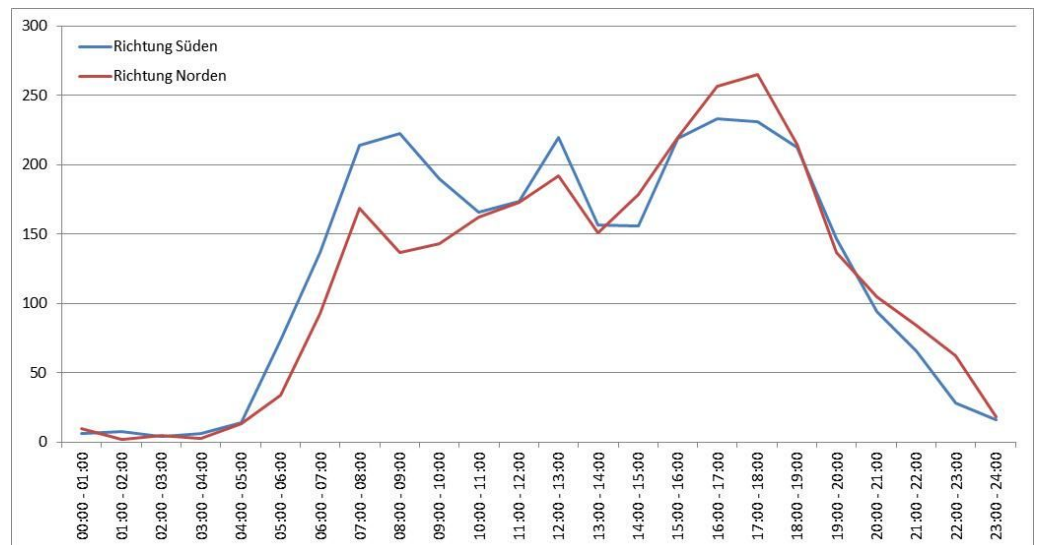


Abb. C9 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	5.825	5.522	303
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	34	V mittel	34
V max	73	V max	73
V 50	34	V 50	34
V 85	43	V 85	42
			51

Pkw	5.252	4.975	277
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	11	V min	11
V mittel	34	V mittel	34
V max	73	V max	73
V 50	34	V 50	34
V 85	43	V 85	43
			51

Lfz, Lkw	573	547	26
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	16	V min	16
V mittel	33	V mittel	32
V max	66	V max	65
V 50	32	V 50	32
V 85	40	V 85	40
			48

Tab. C16 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

5 Ortsteil Ostercappeln – Bremer Straße

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Donnerstag, 12.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	6.025	869	262	7.156
Anteil	84%	12%	4%	

Tab. C17 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	6.025	1.131	7.156	16%
Wochenmittel	5.242	837	6.079	14%
DTV	5.247	819	6.066	14%
DTVw	5.861	1.007	6.868	15%

Tab. C18 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

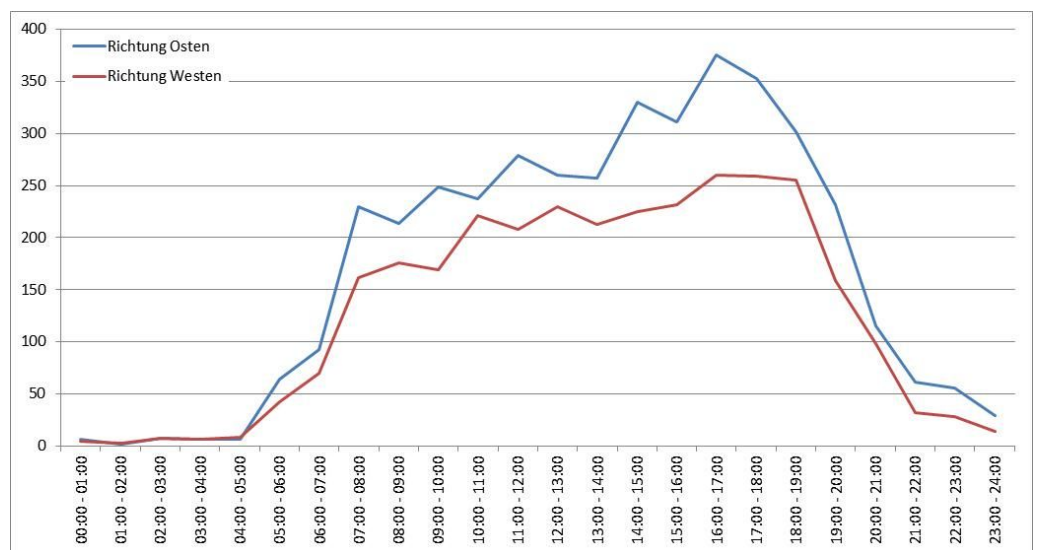


Abb. C10 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	7.156	6.867	289
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	47	V mittel	47
V max	109	V max	108
V 50	49	V 50	49
V 85	59	V 85	58

Pkw	6.025	5.823	202
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	47	V mittel	47
V max	108	V max	108
V 50	49	V 50	49
V 85	59	V 85	58

Lfz, Lkw	1.131	1.044	87
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	47	V mittel	46
V max	109	V max	83
V 50	49	V 50	48
V 85	60	V 85	59

Tab. C19 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten (Freitag, 13.07.2012)

in [Fzg./24h]	Pkw	Lfz	Lkw	Kfz
Tagesverkehr	6.057	800	245	7.102
Anteil	85%	11%	4%	

Tab. C20 Erhobene Tagesverkehrsstärken

in [Fzg./24h]	Pkw	Lkw + Lfz	Kfz	SV-Anteil
Tagesverkehr	6.057	1.045	7.102	15%
Wochenmittel	5.270	773	6.043	13%
DTV	5.275	757	6.032	13%
DTVw	5.892	931	6.823	14%

Tab. C21 Hochrechnung der Tagesverkehrsstärken auf den DTVw über das Wochenmittel und den DTV

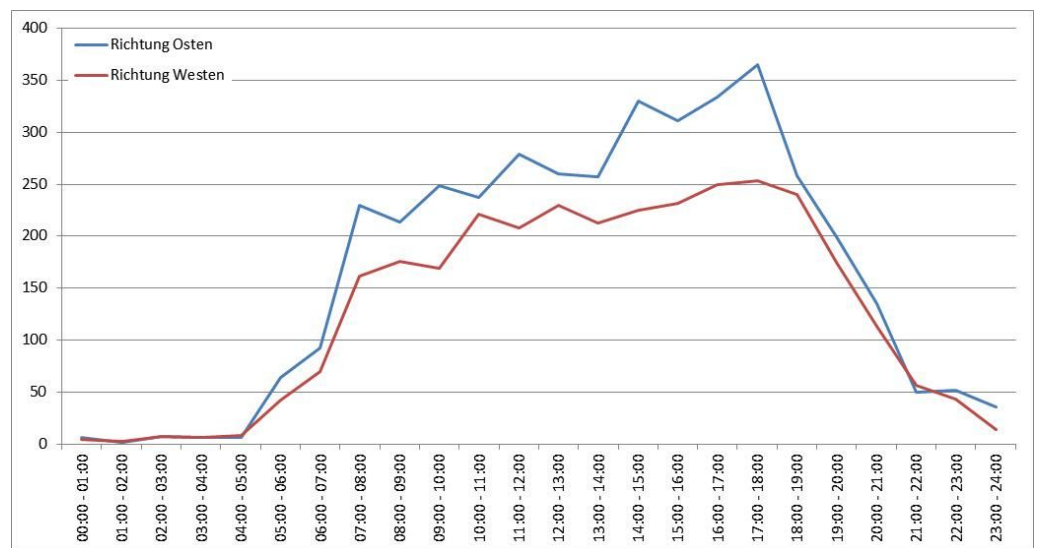


Abb. C11 Tagesganglinien für den Erhebungstag, differenziert nach Fahrtrichtungen

Bei der nachfolgenden Auswertung der Geschwindigkeiten können aufgrund von Rückstaus oder Abbiegevorgängen die minimalen Geschwindigkeiten sehr niedrige Werte aufweisen.

Kfz	7.102	6.795	307
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	47	V mittel	47
V max	96	V max	93
V 50	49	V 50	49
V 85	59	V 85	59

Pkw	6.057	5.819	238
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	48	V mittel	47
V max	96	V max	93
V 50	49	V 50	49
V 85	59	V 85	58

Lfz, Lkw	1.045	976	69
Ganztags (24h)		Tagezeitraum (6 bis 22 Uhr)	Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr)
V min	10	V min	10
V mittel	47	V mittel	47
V max	91	V max	83
V 50	49	V 50	49
V 85	60	V 85	59

Tab. C22 Tagesverkehre in den schallrelevanten Zeiträumen und Verteilung der Geschwindigkeiten

Stellungnahme der Niedersächsischen
Landesbehörde für Straßenbau und Ver-
kehr

Anlage D

Stellungnahme der Niedersächsischen
Landesbehörde für Straßenbau und Ver-
kehr

Anlage D



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**
Geschäftsbereich Osnabrück

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Osnabrück, Mercatorstraße 11, 49080 Osnabrück

SHP-Ingenieure
Plaza de Rosalia 1

30449 Hannover

Bearbeitet von Manuel Inclán

E-Mail Manuel.Inclan@nlstbv-os.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
2-21/31300

Durchwahl (05 41) 5 03-786

Osnabrück
26.09.2012

Verkehrsentwicklung Wittlager Land

hier: Präsentation vom 11.09.2012 in der Gemeinde Bad Essen

Anlage: Planausschnitt Ost-Nordumgehung Bohmte

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geschäftsbereich Osnabrück ist zuständig für den Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen auf dem Gebiet des Landkreises Osnabrück. Zu der von Ihnen im Auftrage des Wittlager Landes (Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln) erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplanung nehme ich wie folgt Stellung:

Zu den Folien 10 und 11 – Schwerverkehrsanteile

Auf Folie 10 werden die prozentualen Schwerverkehrsanteile des klassifizierten Straßennetzes (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) innerhalb des Untersuchungsgebietes dargestellt.

Es erfolgt eine Bewertung der prozentualen Belastung unter „normal“, „erhöhtem“ und „überhöhtem“ SV-Anteil.

Ein überhöhter SV-Anteil soll demnach schon vorliegen, wenn der Anteil des Schwerlastverkehrs > 10 % ist.

Diese Einstufung ist aus hiesiger Sicht als wenig differenziert und somit irreführend einzustufen. Zum einen werden hier Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in einem Zuge verglichen und eingestuft, andererseits ist es völlig normal, dass bei einer geringen Verkehrsbelastung der Schwerverkehrsanteil größer ist.

Aus hiesiger Sicht – und die Zahlen der Straßenverkehrszählung belegen es auch – sind Schwerverkehrsanteile von 10 % – 15 % auf Bundesstraßen völlig normal. Insbesondere dann, wenn die Verkehrsbelastung unter 15.000 Kfz liegt.

In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass im Streckenabschnitt der von hier betreuten Bundesstraße 214 Schwerverkehrsanteile von mind. 15 % bis maximal 24 % zu verzeichnen sind.

Gem. Verkehrszählung 2010 beträgt der höchste prozentuale Anteil auf einer Bundesstraße auf dem Gebiet des Wittlager Landes 13,3 % westlich von Venne. Der DTV wurde hier mit knapp über 5.000 Kfz/24 h ermittelt. Bei so einer relativ geringen Verkehrsbelastung auf einer Bundesstraße ist der Schwerverkehrsanteil von 13 % daher als normal zu bezeichnen. Andere Bundesstraßen mit vergleichbarer geringer Verkehrsbelastung weisen Schwerverkehrsanteile von 20 % und mehr auf.

Die Folie 11 zeigt, wie schwierig diese vorgenannte Einstufung zu interpretieren ist. Straßenzüge, wie z. B. die Landesstraße 83 (südlich der B 65), die auf Folie 10 einen überhöhten SV-Anteil aufwiesen, sind hier farblich in Hellgrün oder Dunkelgrün hinterlegt, d. h. die Anzahl der hier tatsächlich fahrenden Schwerverkehre ist verhältnismäßig gering.

Aus hiesiger Sicht sollte daher die Folie 10 überarbeitet werden, wobei kein direkter Vergleich zwischen den Bundes-, Landes- bzw. Kreisstraßen erfolgen sollte. Sollte dieses nicht machbar bzw. darstellbar sein, so ist auf jeden Fall eine andere Gewichtung bzw. Unterteilung der prozentualen Anteile vorzunehmen. Ein überhöhter SV-Anteil liegt – aus der Sicht des Geschäftsbereiches Osnabrück – erst ab einer Prozentzahl > 20 % vor. Zwischen 10 % und 15 % ist auf Bundesstraßen, wie vorab gesagt, von einem normalen SV-Anteil zu sprechen.

Zu der Folie 15 – Zusätzliches Verkehrsaufkommen durch Flächenentwicklungen

Im Hafen Bohmte sollen mehrere große Logistikbetriebe angesiedelt werden, die u. a. das neu errichtete Zentrallager von Adidas im Niedersachsenpark an der Bundesautobahn 1 beliefern sollen. Hier ist naturgemäß die größte zukünftige Verkehrserzeugung durch die Flächenentwicklung auf Folie 15 dargestellt.

Nicht nachvollziehbar ist jedoch, dass hier fast ausschließlich mit Pkw-Fahrten gerechnet wird und die Zunahme durch Lkw-Verkehre sehr gering dargestellt ist.

Es wird bezweifelt, dass die zusätzlichen Lkw-Fahrten aus dem Hafengebiet geringer sein sollen als die Lkw-Fahrten im Bereich des Kiesabbaues an der Landesstraße 80 in Hunteburg.

Zu der Folie 17 – Gemeindeübergreifende Probleme und Aufgaben

Zu 1.) Anbindung an den Mittellandkanal – Hafen Wittlager Land

Unter „Defizite“ wird aufgeführt, dass die Attraktivität des Hafens zusätzliche Güterverkehre in die Region ziehen „könnte“. Dieses wird unstrittig der Fall sein. Die Zunahme des Schwerverkehrs wird unweigerlich stattfinden, die Frage ist, wie hoch sie sein wird und ob das vorhandene Straßennetz diese zusätzlichen Verkehre bewältigen kann oder nicht.

Insofern ist aus hiesiger Sicht unbedingt erforderlich, die Leistungsfähigkeit der jetzigen Anbindung an die Bundesstraße 51umgehend zu untersuchen. Hier sind Um- und Ausbaumaßnahmen unumgänglich.

Zu 2.) Leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz

Die vorgenannten Verkehre aus dem Hafen werden über die Bundesstraße 51 Richtung Osnabrück und dann über die Bundesautobahnen 33/30/1 Richtung Süden fahren und vor allem Richtung Westen über die Bundesstraße 218 zur Bundesautobahn 1 gelangen wollen.

Insofern sollte schon jetzt über den Bau einer Ortsumgehung Venne konkret nachgedacht werden. Es wird empfohlen, dass die Gemeinde Ostercappeln entsprechende Vorschläge und Anträge zur Aufnahme einer Ortsumgehung Venne in dem neu aufzustellenden Bundesverkehrswegeplan stellt. Zusätzlich sollte die Ortsumgehung im Flächennutzungsplan der Gemeinde übernommen werden.

Zu 7.) Rohstoff-Lagerstätten (Kiesabbaugebiete Hunteburg und Herringhausen)

Unter „Defizite“ wird hier ausgeführt, dass es zu einer Zunahme des Schwerverkehrs in der gesamten Region kommen wird.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Landkreis Osnabrück in seinem Planfeststellungsbeschluss zum wasserbehördlichen Planfeststellungsverfahren für den Bodenabbau in Hunteburg feststellt, „dass durch den geplanten Kiesabbau ein hoher Anteil der heutigen Transportbewegungen im Raum Bohmte und Hunteburg abgelöst wird. Die Einrichtung der neuen Gewinnungsstätte im Schweger Moor würde aufgrund ihres deutlichen Entfernungsvorteils zu den Absatzorten in Damme und Vechta die bisherigen Transportbewegungen aus dem Raum Porta Westfalica unterbinden. Es dürften südlich von Hunteburg und somit im Gebiet des Wittlager Landes keine höheren Belastungen als heute auftreten“.

Zu 8.) Landesstraßennetz/Umfahrung von Großräumen

Im Zuge einer Landesstraße ist insbesondere die Ortschaft Bohmte vom Durchgangsverkehr vergleichbar höher betroffen. Zur Verbesserung der Situation ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Bohmte deshalb eine Ortskernentlastungsstraße als sog. „Ostumgehung“ dargestellt.

Sowohl die Realisierbarkeit/Finanzierung dieser Ostumgehung wie auch der Entlastungseffekt wird von hier aus bezweifelt. Eine nördliche Umgehung mit Anbindung der Landesstraße 81 an die Bundesstraße 51 wäre nicht nur wesentlich effektiver, sondern würde auch wesentlich kostengünstiger sein. Des Weiteren wäre diese Trasse - da sie nicht an einer Landesstraße beginnt und an einer Landesstraße endet, sondern Gemeindestraßen bzw. die Kreisstraße 401 mit der Landesstraße 81 verbinden würde - höchstwahrscheinlich aus GVFG-Mitteln zu finanzieren sein. Dieses weist auch die Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Hinz, welche im Auftrag der Gemeinde Bohmte im Dezember 2006 gefertigt wurde, eindeutig aus.

Aus hiesiger Sicht wird deshalb empfohlen, dass die Gemeinde Bohmte die Nordtangente in ihrem Flächennutzungsplan darstellt und aufnimmt. Den möglichen Verlauf dieser Nordumgehung habe ich in dem beigefügten Lageplanausschnitt dargestellt.

Zu den Folien 18 – 21 – Probleme – Aufgaben, Gemeinde Bad Essen

Auf diesen Folien ist vermehrt die Bezeichnung von konfliktbehafteten Knotenpunkten zu finden, ohne dass spezifiziert wird, worin die Konflikte bestehen. Als Allgemeinmittel scheint hier die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Kreisverkehren die Lösung zu sein.

Echte Konflikte liegen aus der Sicht des Geschäftsbereiches Osnabrück dann vor, wenn eine vermehrte Anzahl von Unfällen zu verzeichnen ist (Unfallhäufungsstelle oder knapp darunter). Ferner wäre ein Konflikt festzustellen, wenn beim Ein- und Abbiegen längere bis unzumutbare Wartezeiten zu verzeichnen wären oder wenn in der Geometrie des Knotenpunktes eindeutige Defizite festgestellt werden könnten.

Dass auf den hier aufgelisteten Knotenpunkten die vorab genannten Defizite überall zu verzeichnen wären, geht aus der Präsentation nicht hervor.

Der Geschäftsbereich Osnabrück kann eine Zustimmung zum Umbau von Knotenpunkten zu einem Kreisverkehr, die im Zuge von Bundesstraßen und außerhalb von Ortsdurchfahrten liegen, generell nicht erteilen, vor allem, wenn die vorab genannten Defizite nicht einwandfrei feststellbar sind und die einmündenden Straßen eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen.

Insofern wird gebeten, die hier aufgezeigten Lösungsansätze zu überdenken.

Hinsichtlich einer möglichen überregionalen Lkw-Wegweisung sei nochmals darauf hingewiesen, dass es Aufgabe einer Bundesfernstraße ist, die Fernverkehre zu bündeln, und hierzu gehören insbesondere die Lkw-Verkehre. Da geeignete, gut ausgebaute Parallelstraßen des untergeordneten Netzes zur Bundesstraße 65 nicht vorhanden sind, ist aus hiesiger Sicht nicht ersichtlich, wie ein solches Lkw-Lenkungskonzept aussehen könnte.

Probleme und Aufgaben - Gemeinde Bohmte

Hinsichtlich der hohen Verkehrsbelastung auf der Bremer Straße (L 81) wird nochmals auf die von mir vorab getroffenen Aussagen hingewiesen sowie auf die Verkehrsuntersuchung der Gemeinde Bohmte aus dem Jahre 2006. Eine Entlastung der Landesstraße 81 ist aus hiesiger Sicht nur durch die Verwirklichung einer Nordtangente gegeben.

Eine Ausweitung des Shared Space Prinzipes über die gesamte Ortsdurchfahrt der Landesstraße 81 kann aus der Sicht des Geschäftsbereiches Osnabrück nicht mitgetragen werden. Hier müssen andere Arten der Verkehrsberuhigung untersucht werden.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf die „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf“, herausgegeben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Diese Hinweise sind beim Umgestaltungskonzept in der OD Bohmte anzuwenden. Hier sei insbesondere auf Tabelle 1 verwiesen.

Zu den Maßnahmen in den Ortsteilen Hunteburg und Herringhausen beziehe ich mich auf meine vorab genannten Empfehlungen.

Probleme und Aufgaben – Gemeinde Ostercappeln

Hinsichtlich der Mängel und Probleme im OT Venne verweise ich auf meine vorgenannten Ausführungen. Aus der Sicht des Geschäftsbereiches Osnabrück wäre hier der Bau einer Umgehungsstraße im Zuge der Bundesstraße 218 erforderlich, um vor allem die zusätzlich aus dem Hafengebiet zu erwartenden Verkehre sicher und leistungsfähig abwickeln zu können.

Zu der Folie 23 – Verkehrskorridore – Diskussionsgrundlage

Hinsichtlich der Einstufung in hochbelastete Verkehrskorridore verweise ich auf meine vorgenannten Ausführungen. Diese Einstufung ist – wie vorab genannt – nur „relativ“ richtig.

Die Alternativen bzw. zusätzlich aufgezeigten Verkehrskorridore erscheinen aus hiesiger Sicht folgerichtig zu sein.

Da jedoch die Realisierung einer weiträumigen Umgehungsstraße zwischen der Bundesstraße 218 und der Landesstraße 81 nördlich von Bohmte aus hiesiger Sicht kaum Chancen auf Erfolg hat, sollte – wie vorab bereits mehrfach erwähnt – zeitnah eine Nordtangente von Bohmte zwischen der Landesstraße 81 und der Bundesstraße 51 umgesetzt werden.

Die Gemeinden Bohmte, Bad Essen und Ostercappeln sowie der Landkreis Osnabrück erhalten eine Durchschrift meiner Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrage

(Dr.-Ing. Engelmann)