



# MOBILITÄTSKONZEPT WESTERLAND

## Begegnungszonen Evaluation

Oktober 2022

Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3584-450  
Telefax 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

# Lage im Stadtgebiet

## Verkehrsversuch Begegnungszonen



- Provisorische Einrichtung von drei Begegnungszonen in Westerland
- Laufzeit des Verkehrsversuch: 06.12.2021 – 31.10.2022

# Umsetzung des Verkehrsversuchs

## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße



# Umsetzung des Verkehrsversuchs

## Friedrichstraße/Maybachstraße



# Umsetzung des Verkehrsversuchs

## Strandstraße/Maybachstraße



# Einsatzgrenzen für Begegnungszonen

Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf –  
Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens (FGSV)

Komplexitäts- stufe	Kfz [Kfz/h]	Lkw/ÖV [Lkw/h]	Über- querungen [F + R/h auf 100m]	Verhältnis quer-/ längs (F + R)	Geschwin- digkeit [km/h]	Länge [m]
K 1, K 2	< 1.800 	< 80 	> 200	> 0,5	20 – 30	< 500
K 3	< 1.200	< 50				

Orientierungswerte für Einsatzgrenzen des „Shared Space“-Gedankens  
(Quelle: FGSV, H SBÜ 2014, Tab. 1)

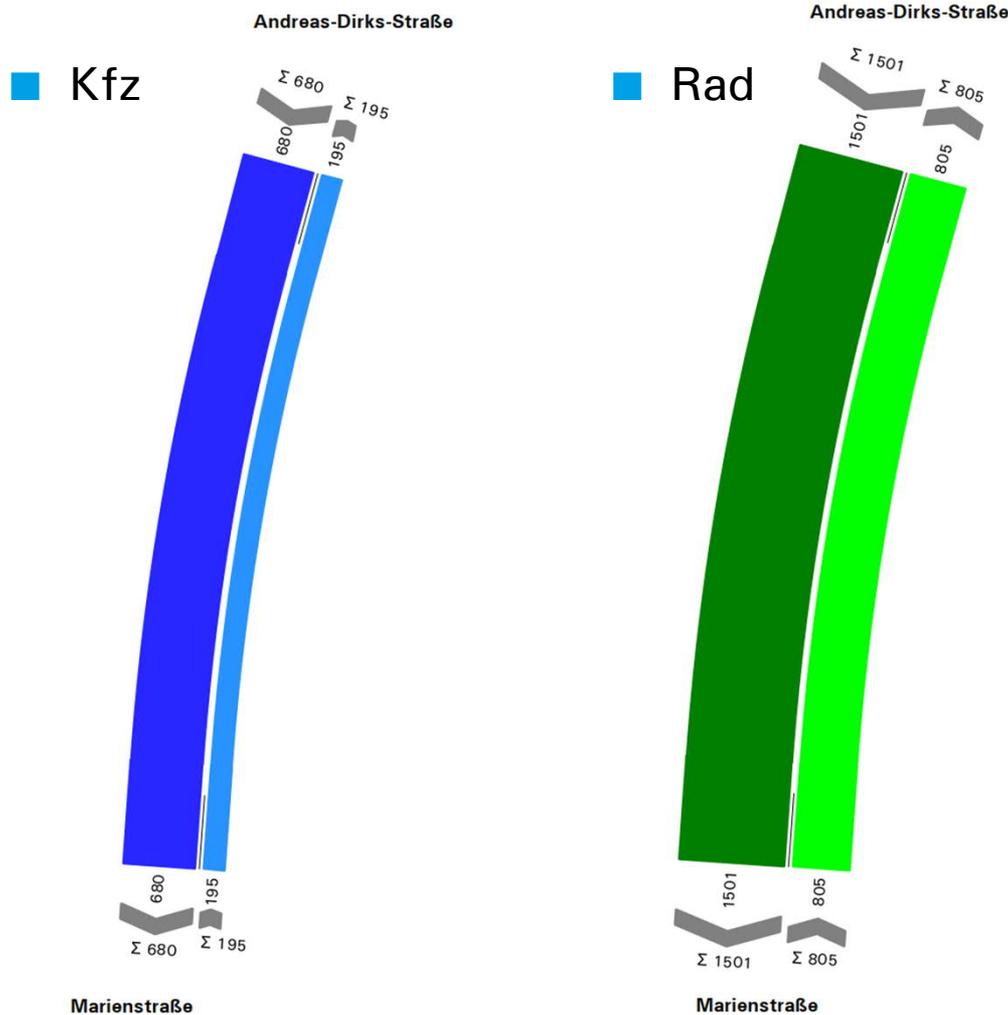
# Evaluation

- Verkehrserhebungen
- Geschwindigkeitsmessungen
- Konfliktbeobachtungen
- Passantenbefragung (nicht repräsentativ!)

# VERKEHRSERHEBUNGEN

# Verkehrserhebung

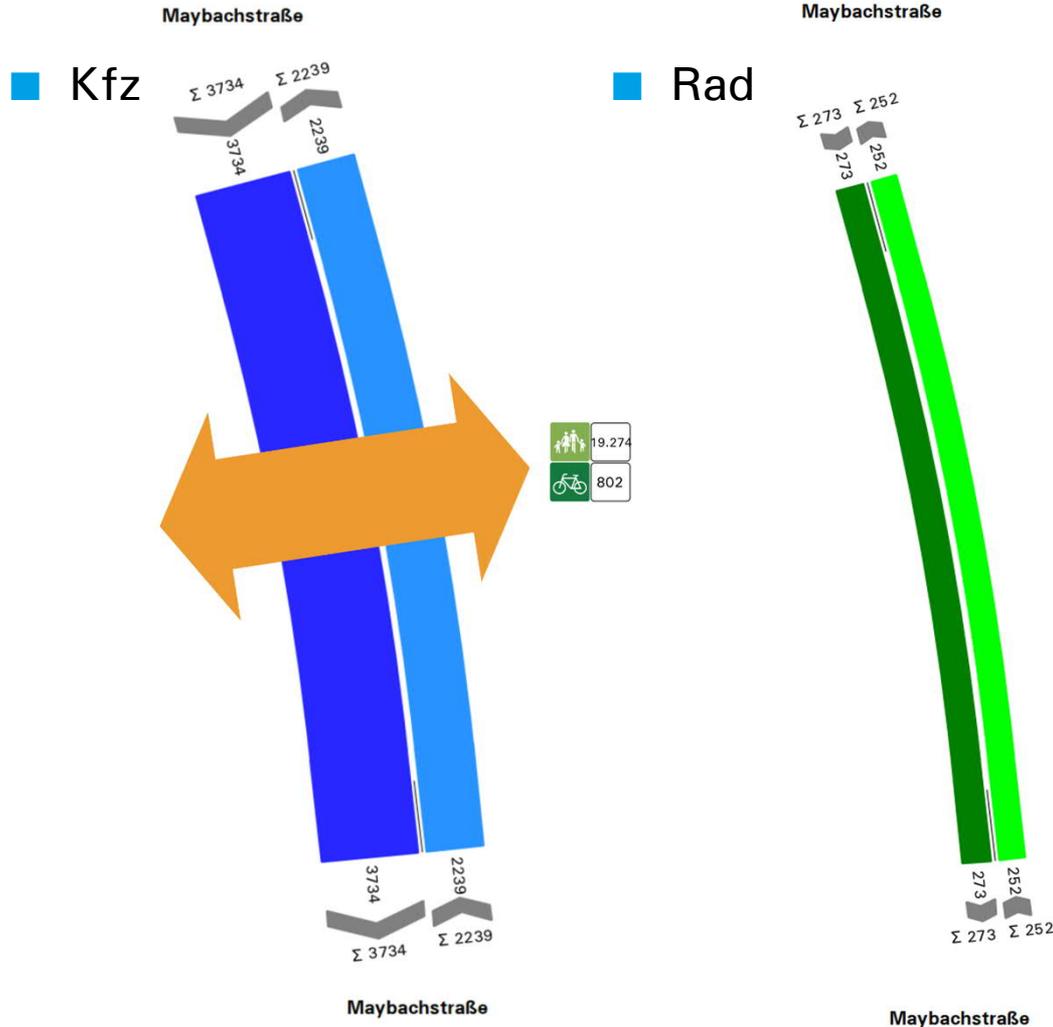
## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße



- Erhebungszeitraum  
25.08.2022, 24 h
- 875 Kfz im Zuge Andreas-Dirks-Straße/Marienstraße
- 2.306 Radfahrende im Zuge Andreas-Dirks-Straße/Marienstraße
- Hauptrichtung Nord-Süd
- Zu Fuß Gehende nicht erfassbar, da diese flächenhaft auftreten

# Verkehrserhebung

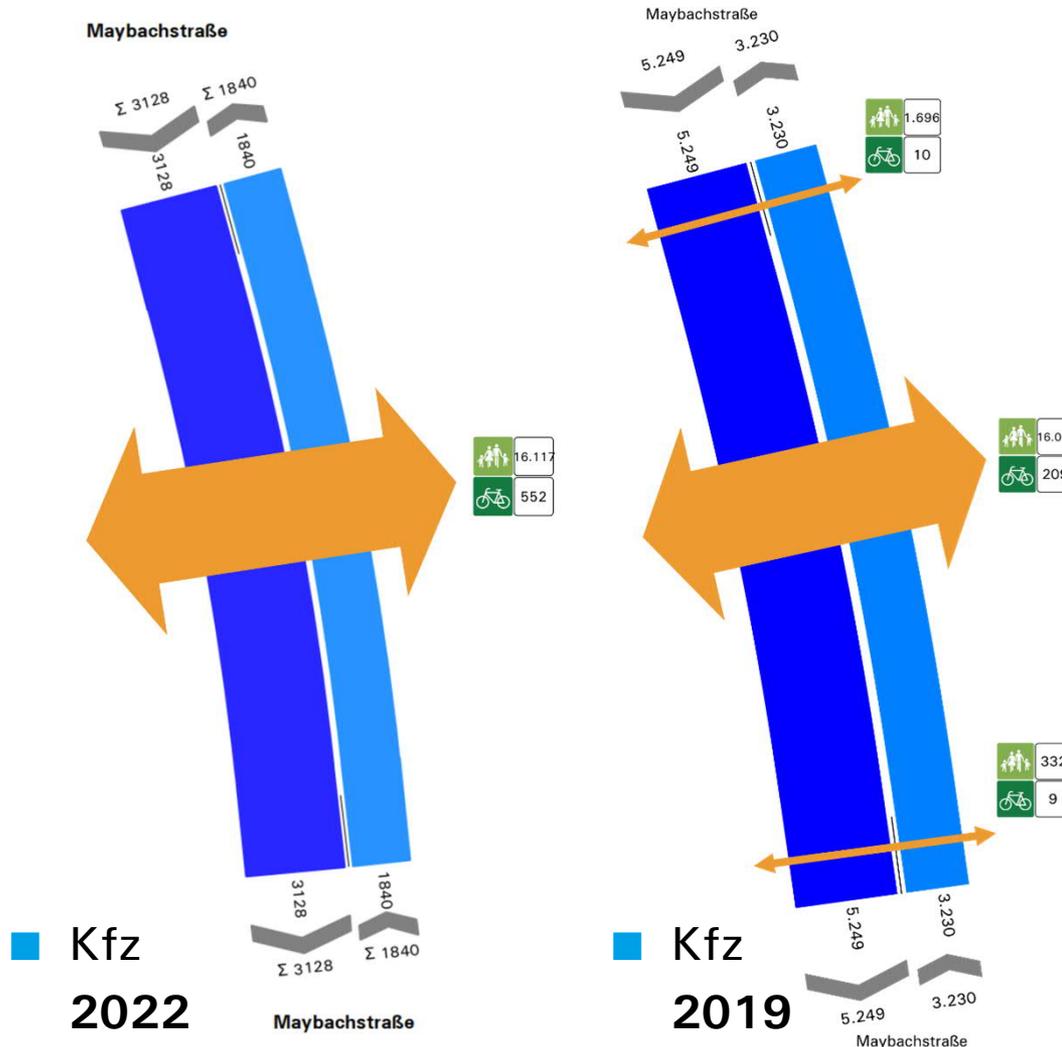
## Friedrichstraße/Maybachstraße



- Erhebungszeitraum 25.08.2022, 24 h
- 5.973 Kfz im Zuge Maybachstraße
- 525 Radfahrende im Zuge Maybachstraße
- Hauptrichtung im Kfz-Verkehr Nord-Süd
- 19.274 querende Fußgänger und 802 querende Radfahrende

# Verkehrserhebung

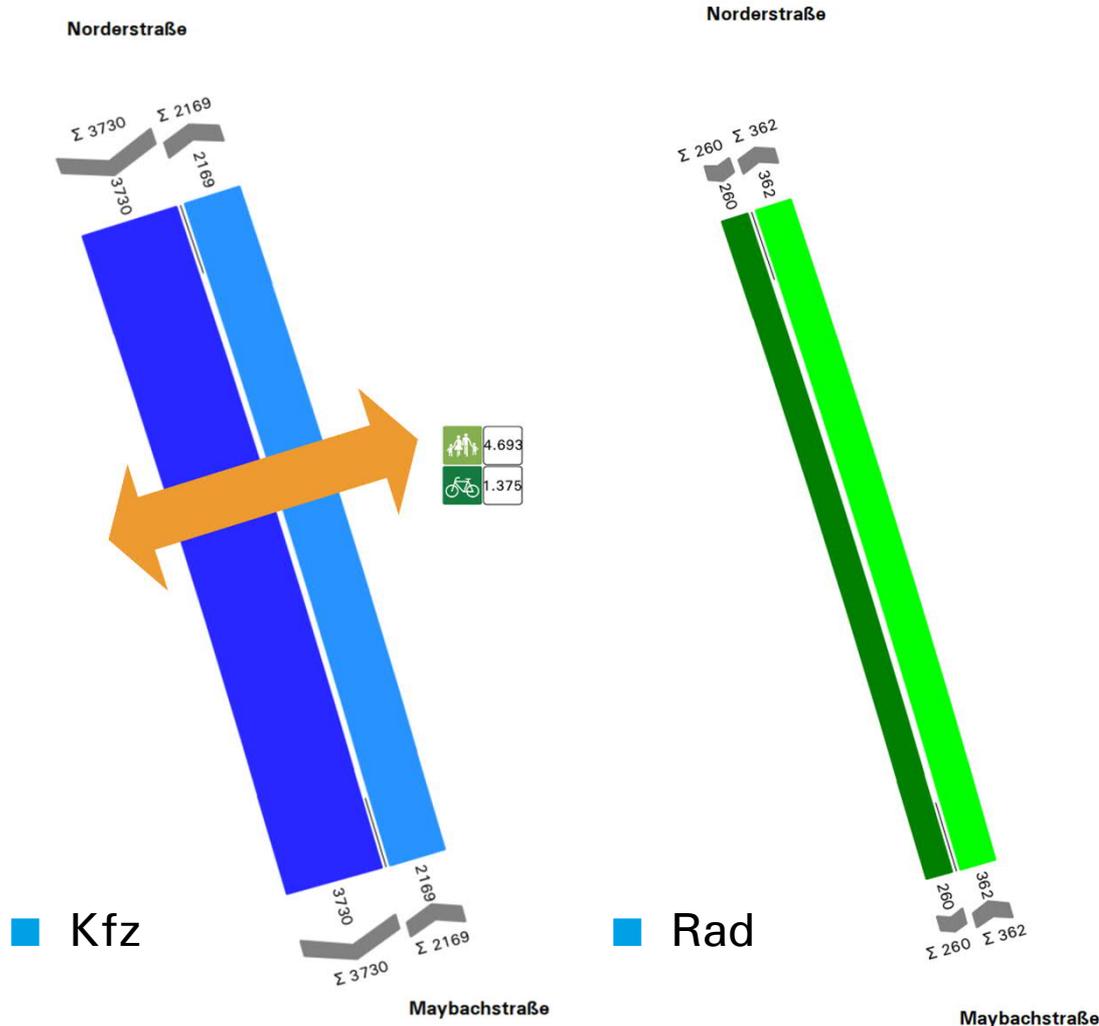
## Friedrichstraße/Maybachstraße – Gegenüberstellung Zählungen 2019 und 2022



- Erhebungszeitraum  
25.08.2022 (links) und  
15.08.2029 (rechts),  
6.00-20.00 Uhr (14 h)
- Abnahme des Kfz-Verkehrs  
um ca. 40%
- Gleichbleibende Anzahl  
querender Fuß-  
gänger\*innen
- Zunahme der querenden  
Radfahrenden um ca.  
164%

# Verkehrserhebung

## Strandstraße/Maybachstraße



- Erhebungszeitraum 25.08.2022, 24 h
- 5.899 Kfz im Zuge Maybachstraße/Norderstraße
- 622 Radfahrende im Zuge Maybachstraße/Norderstraße
- Hauptrichtung im Kfz-Verkehr Nord-Süd
- 4.693 querende Fußgänger und 1.375 querende Radfahrende

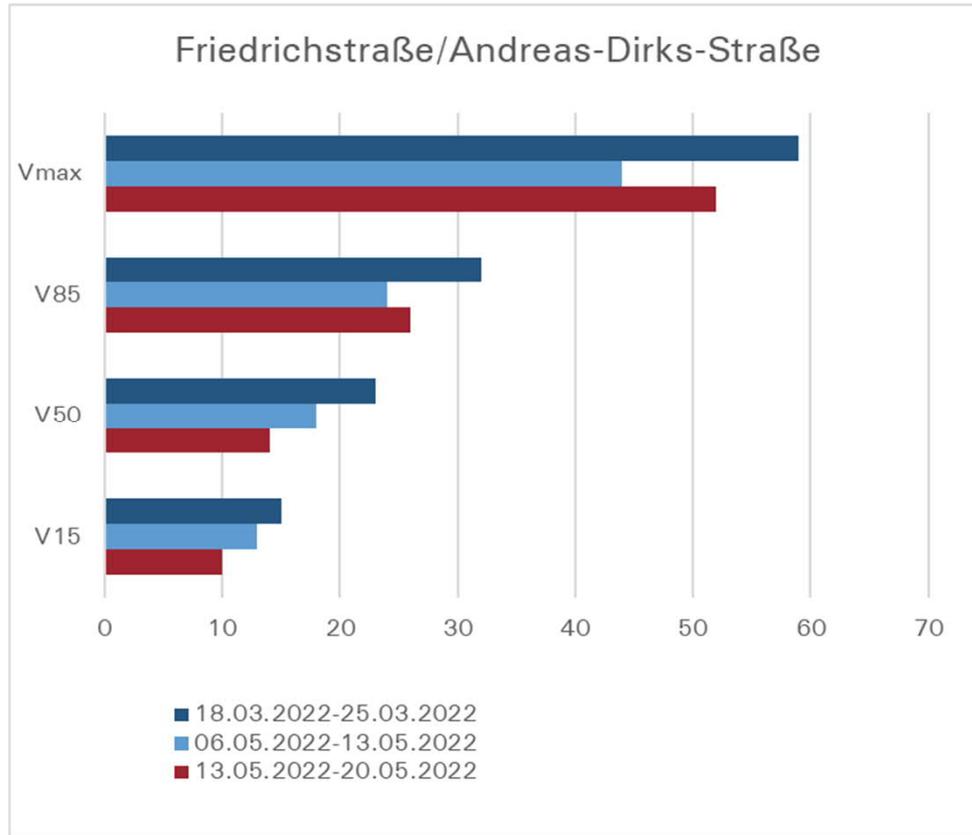
# GESCHWINDIGKEITS- MESSUNGEN

# Geschwindigkeitsmessungen

- Erhebung der Fahrgeschwindigkeit an allen Begegnungszonen
- Erhebungszeitraum zwischen Januar und Juni 2022 an wechselnden Standorten
- Länge der jeweiligen Erhebungen: 7 bis 10 Tage, jeweils über 24 Stunden

# Geschwindigkeitsmessungen

## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße

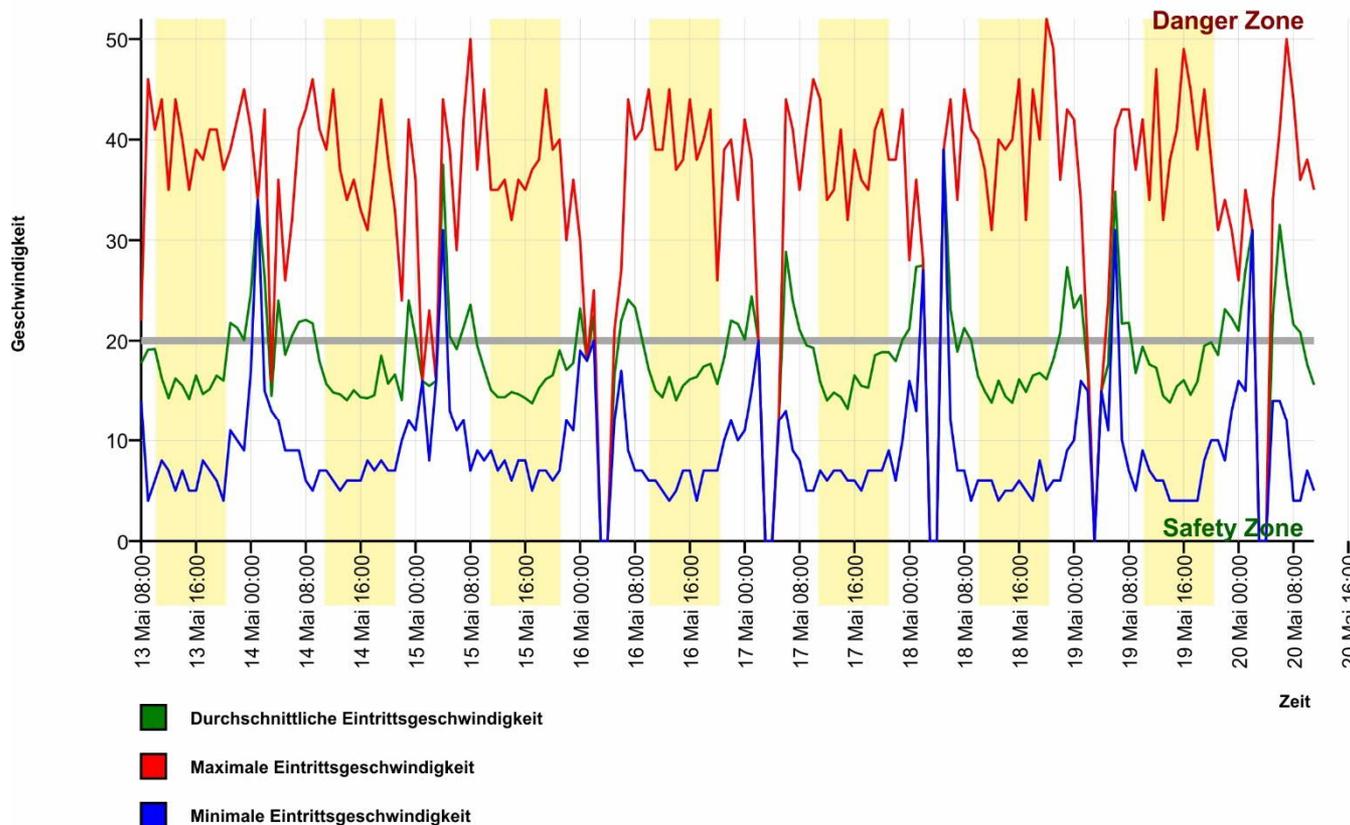


- Drei Erhebungszeiträume (März und Mai 2022)
- Die  $V_{85}$  liegt zwischen 32 km/h (März) und 24 km/h (Mai)
- Insgesamt ist die Fahrgeschwindigkeit höher, wenn das Fußverkehrsaufkommen (saisonal) geringer ist
- Nachtzeiträume, wenn sehr wenig Fußverkehr unterwegs ist, sind hier mit eingerechnet

# Geschwindigkeitsmessungen

## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße

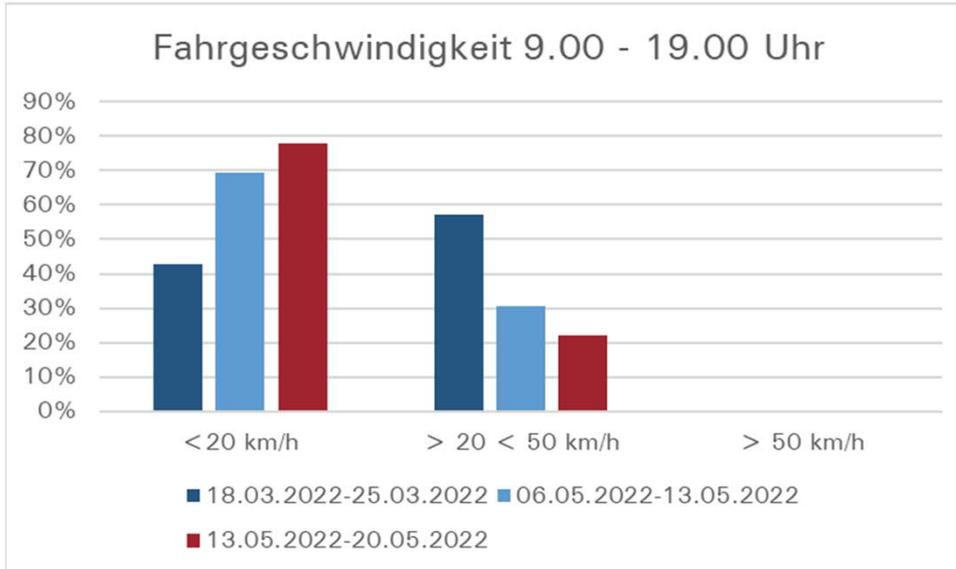
Geschwindigkeits-Diagramm



- Das Geschwindigkeitsdiagramm zeigt, dass die Fahrgeschwindigkeit zu den Hauptverkehrszeiten geringer ist/ im Durchschnitt unterhalb der zulässigen 20 km/h liegt

# Geschwindigkeitsmessungen

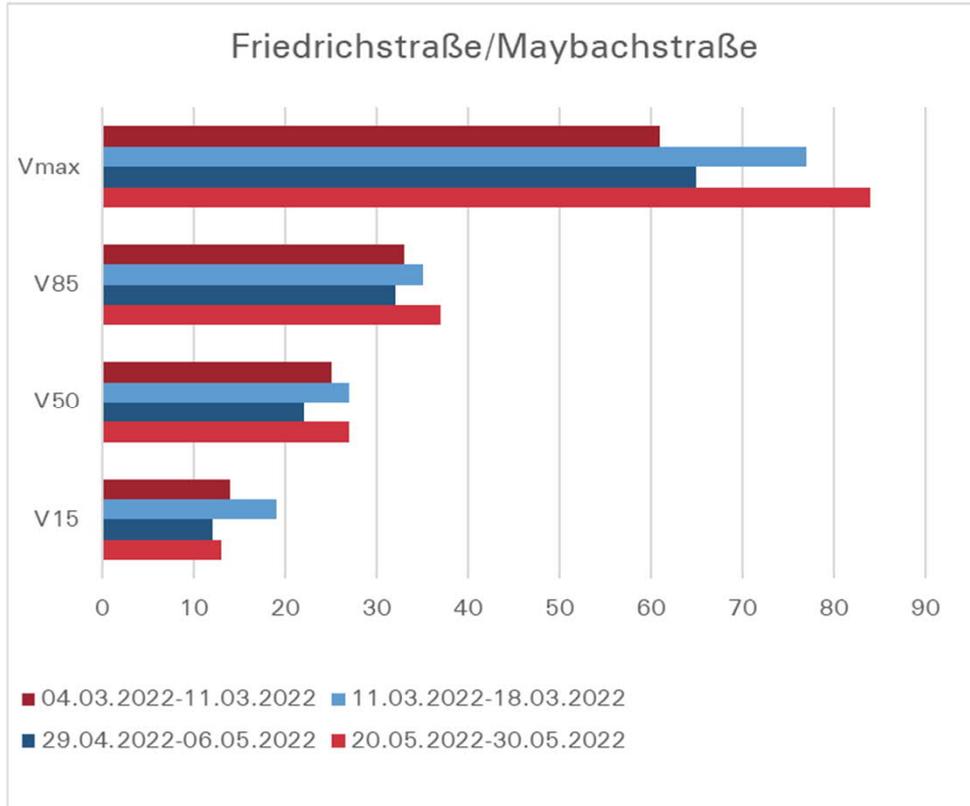
## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße



- Bei Betrachtung des Zeitraumes zwischen 9.00 und 19.00 Uhr halten bis zu 80% (Mai) die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h ein
- Je mehr Fußverkehr unterwegs ist (saisonal und tageszeitlich), desto langsamer wird gefahren

# Geschwindigkeitsmessungen

## Friedrichstraße/Maybachstraße

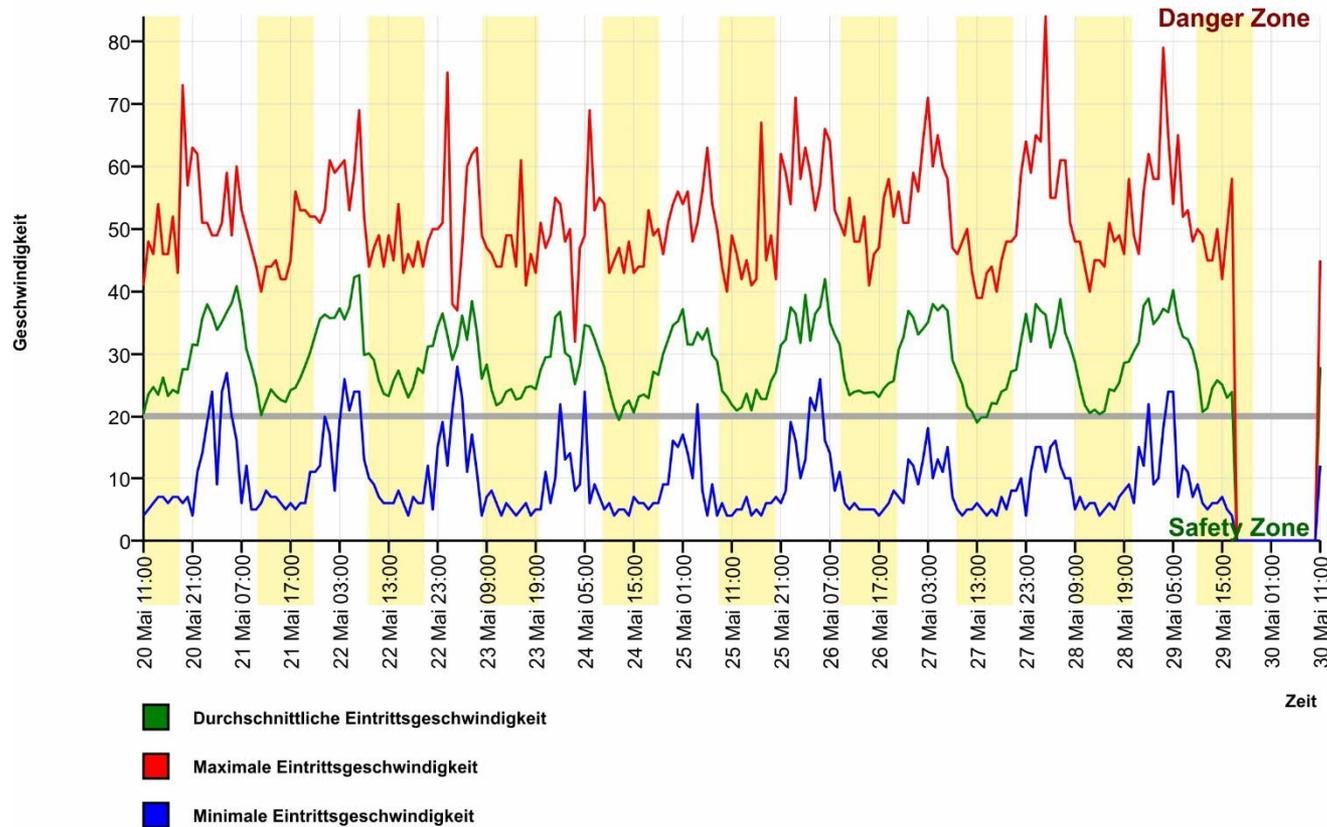


- Vier Erhebungszeiträume (März, April und Mai 2022)
- Die  $V_{85}$  liegt zwischen 32 km/h (April) und 37 km/h (Mai)
- Das saisonal schwankende Fußverkehrsaufkommen scheint an dieser Stelle eine geringere Rolle zu spielen
- Nachtzeiträume, wenn sehr wenig Fußverkehr unterwegs ist, sind hier mit eingerechnet

# Geschwindigkeitsmessungen

## Friedrichstraße/Maybachstraße

Geschwindigkeits-Diagramm

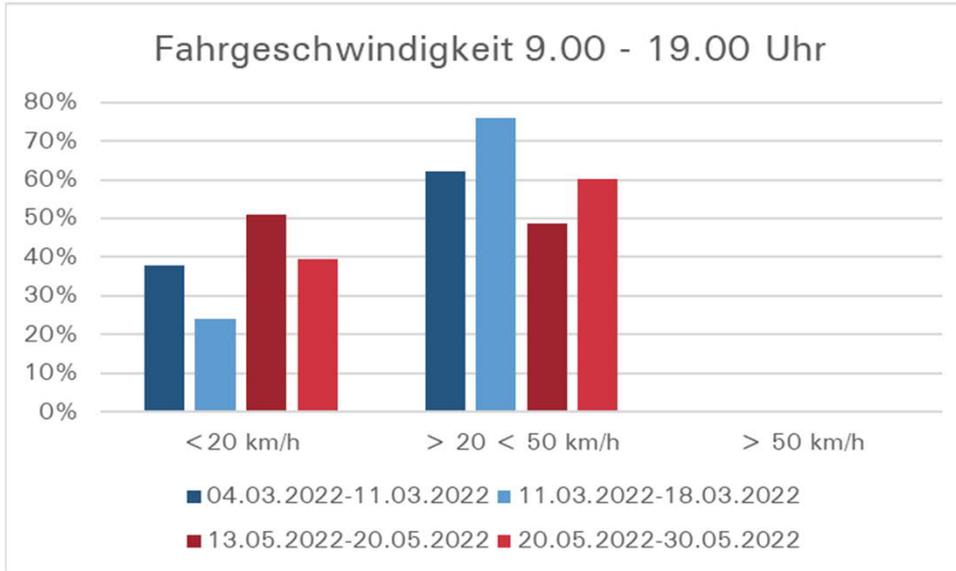


- Das Geschwindigkeitsdiagramm zeigt, dass die Fahrgeschwindigkeit zu den Hauptverkehrszeiten zwar geringer ist, jedoch auch im Durchschnitt oberhalb der zulässigen 20 km/h liegt

[www.datacollect.com](http://www.datacollect.com)

# Geschwindigkeitsmessungen

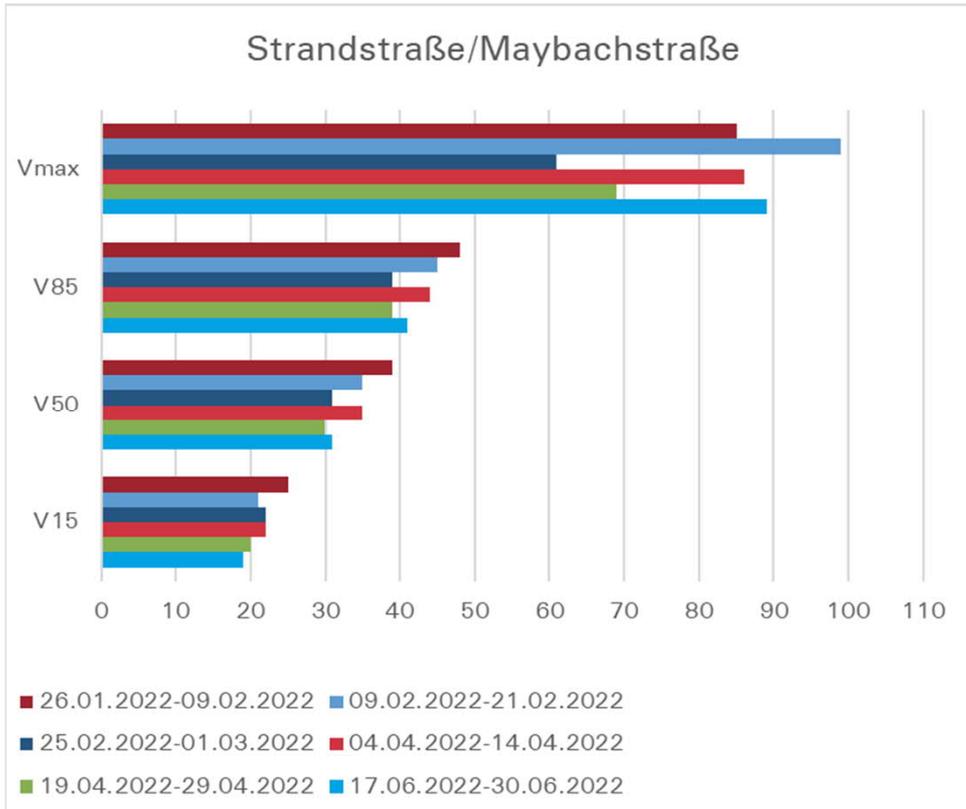
## Friedrichstraße/Maybachstraße



- Bei Betrachtung des Zeitraumes zwischen 9.00 und 19.00 Uhr halten bis zu 50% (Mai) die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h ein
- Ein wesentlicher Anteil fährt jedoch deutlich zu schnell
- Je mehr Fußverkehr unterwegs ist (saisonal und tageszeitlich), desto langsamer wird gefahren

# Geschwindigkeitsmessungen

## Strandstraße/Maybachstraße

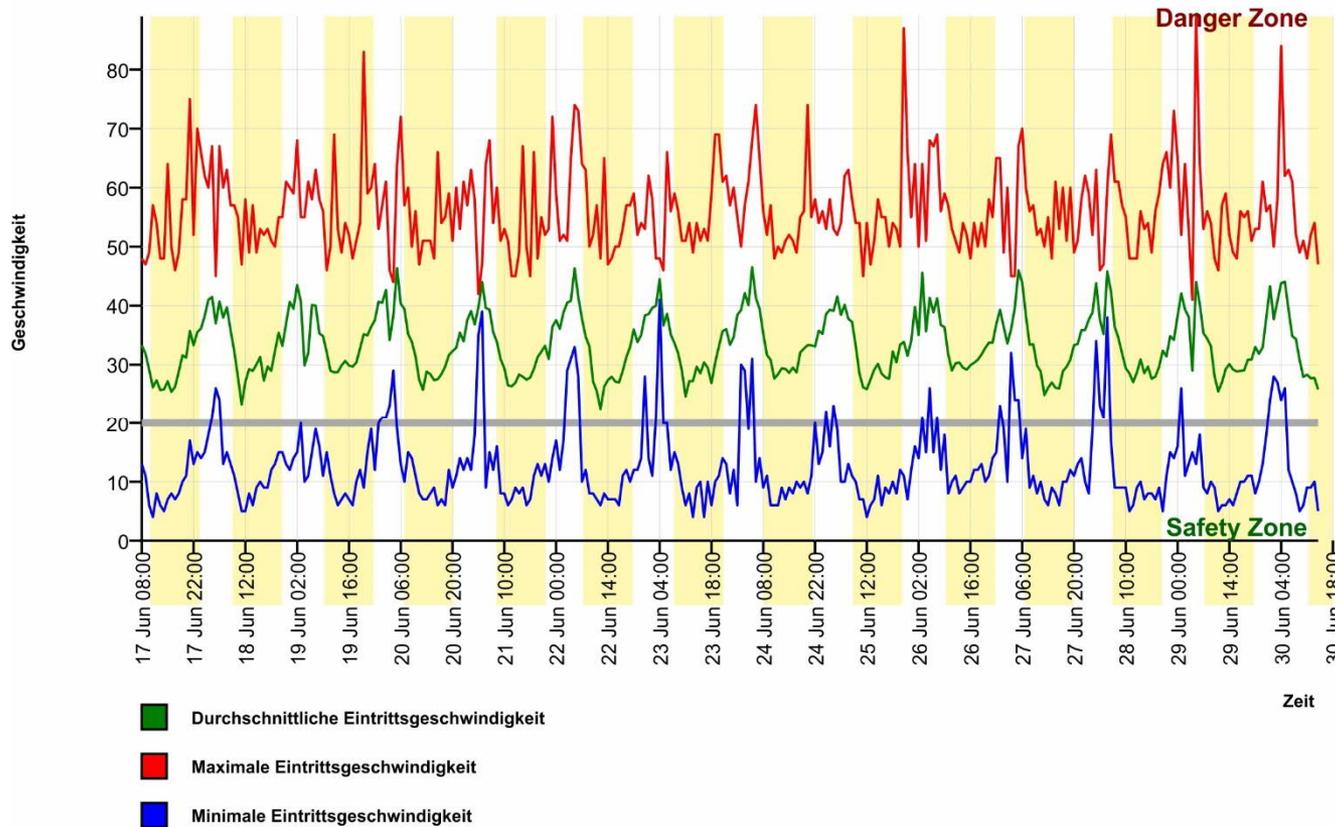


- Sechs Erhebungszeiträume (Januar, Februar, April und Juni 2022)
- Die  $V_{85}$  liegt zwischen 48 km/h (Januar) und 39 km/h (April)
- Insgesamt ist die Fahrgeschwindigkeit höher, wenn das Fußverkehrsaufkommen (saisonal) geringer ist
- Nachtzeiträume, wenn sehr wenig Fußverkehr unterwegs ist, sind hier mit eingerechnet

# Geschwindigkeitsmessungen

## Strandstraße/Maybachstraße

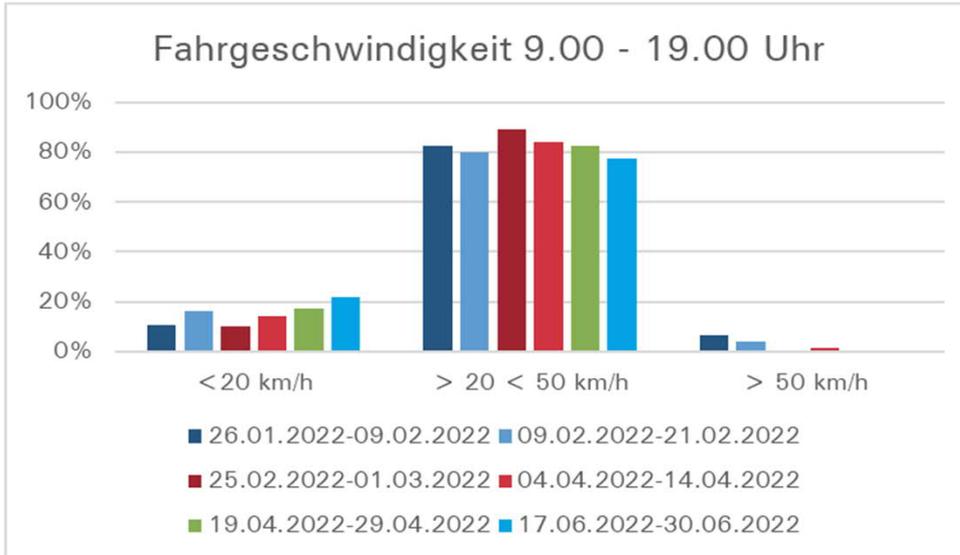
Geschwindigkeits-Diagramm



- Das Geschwindigkeitsdiagramm zeigt, dass die Fahrgeschwindigkeit zu den Hauptverkehrszeiten zwar geringer ist, jedoch auch im Durchschnitt deutlich oberhalb der zulässigen 20 km/h liegt

# Geschwindigkeitsmessungen

## Strandstraße/ Maybachstraße



- Bei Betrachtung des Zeitraumes zwischen 9.00 und 19.00 Uhr halten bis zu 22% (Juni) die zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h ein
- Der überwiegende Anteil fährt deutlich zu schnell
- Saisonale Auswirkungen sind kaum zu erkennen

# Fazit Geschwindigkeitsmessungen

- Das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr liegt in allen drei Begegnungszonen oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit.
- In der Begegnungszone Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße hält ein Großteil des Kfz-Verkehrs zu zulässige Geschwindigkeit von 20 km/h ein – ein möglicher Grund ist die einheitliche, flächige Pflasterung.
- Am höchsten ist das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau in der Begegnungszone Strandstraße/Maybachstraße – ein möglicher Grund ist das deutlich geringere Fußverkehrsaufkommen (ca. 4.700 F/24h) im Querverkehr gegenüber der Begegnungszone Friedrichstraße/Maybachstraße (ca. 19.000 F/24h)
- Für keinen der Bereiche gibt es Kenntnis über das Geschwindigkeitsniveau vor dem Verkehrsversuch, so dass kein Vergleich möglich ist.

# KONFLIKTBEOBACHTUNGEN

# Konfliktbeobachtungen

## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße



# Konfliktbeobachtungen

## Friedrichstraße/Andreas-Dirks-Straße

- Kfz-Verkehr tastet sich bei der Einfahrt in die Begegnungszone in der Regel langsam vor und bleibt stehen, wenn Fußverkehr quert
- Zu Fuß Gehende wirken überwiegend selbstbewusst und nehmen sich Vorrang
- Hält sich kein Fußverkehr in der Begegnungszone auf, wird deutlich schneller hindurch gefahren
- Radfahrende arrangieren sich meist problemlos mit zu Fuß Gehenden

# Konfliktbeobachtungen

## Friedrichstraße/Maybachstraße



# Konfliktbeobachtungen

## Friedrichstraße/Maybachstraße

- Insgesamt ist ein flüssiger Verkehrsablauf zu beobachten, der Mittelstreifen trägt wesentlich dazu bei, da ein etappenweises Queren möglich ist
- Der Kfz-Verkehr gewährt häufig Vorrang
- Unsicher wirkende Personen warten etwas abseits des Fahrbahnrandes bis kein Auto kommt

# Konfliktbeobachtungen

## Strandstraße/Maybachstraße



# Konfliktbeobachtungen

## Strandstraße/Maybachstraße

- Insgesamt ist ein flüssiger Verkehrsablauf zu beobachten, der Mittelstreifen trägt wesentlich dazu bei, da ein etappenweises Queren möglich ist
- Der Kfz-Verkehr gewährt häufig Vorrang
- Unsicher wirkende Personen warten etwas abseits des Fahrbahnrandes bis kein Auto kommt

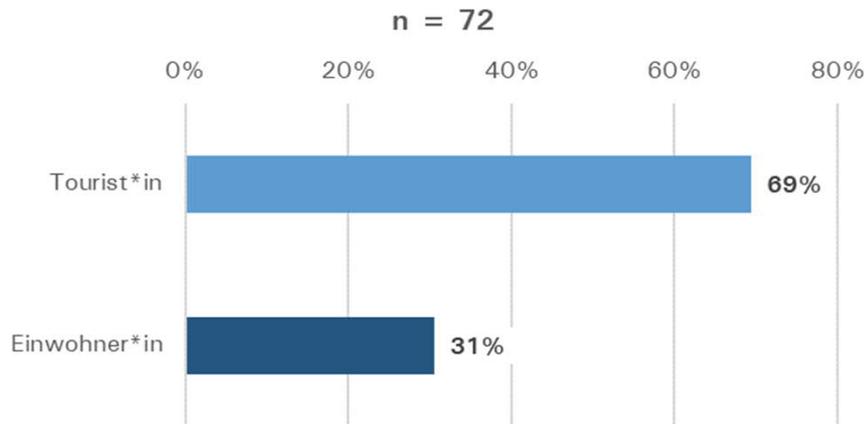
# PASSANTENBEFRAGUNG

# Befragung vor Ort

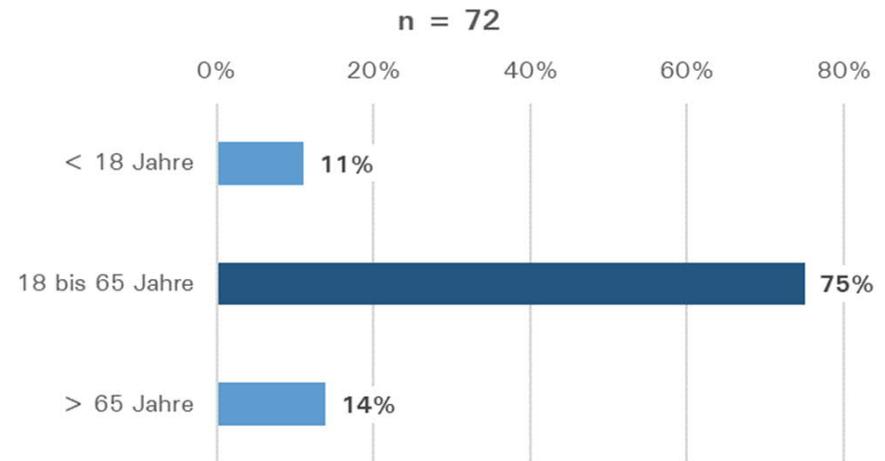
## Stichprobe: 72 Passantinnen und Passanten

- Sehr kleine Stichprobe, nicht repräsentativ  
(entspricht 0,4% der Menschen, die am Befragungstag die Maybachstraße auf Höhe Friedrichstraße gequert haben)

### ■ Tourist\*in oder Einwohner\*in



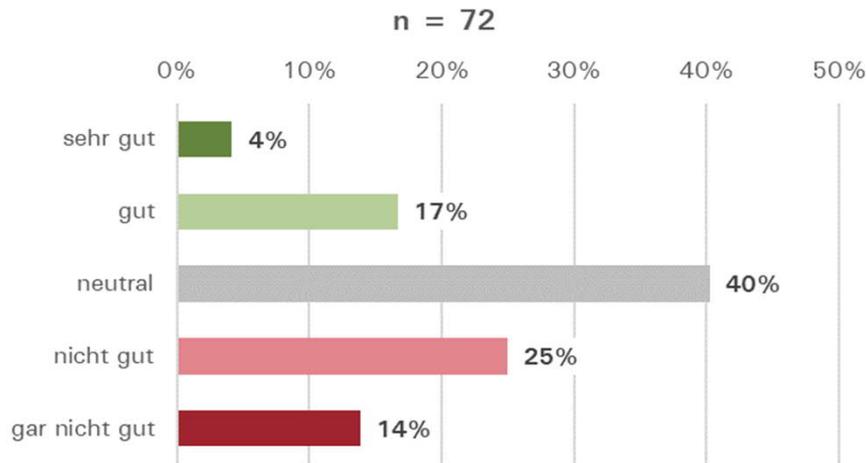
### ■ Alter



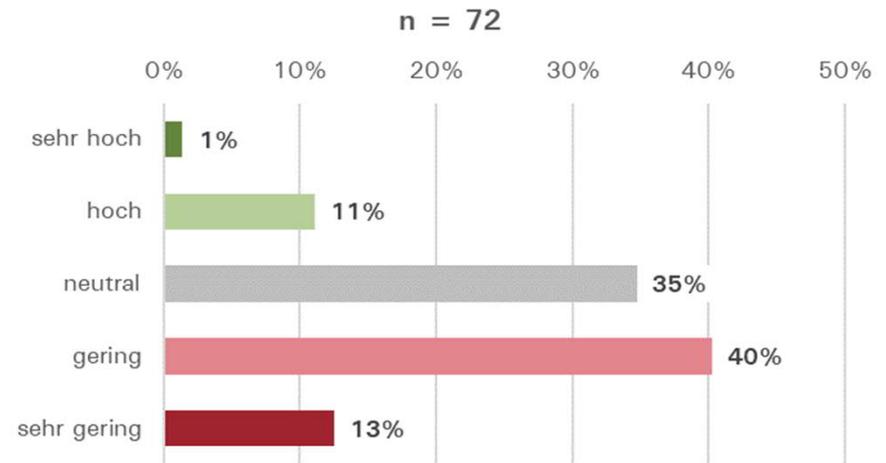
# Befragung vor Ort

Stichprobe: 72 Passantinnen und Passanten

■ Wie gefällt Ihnen die Begegnungszone?



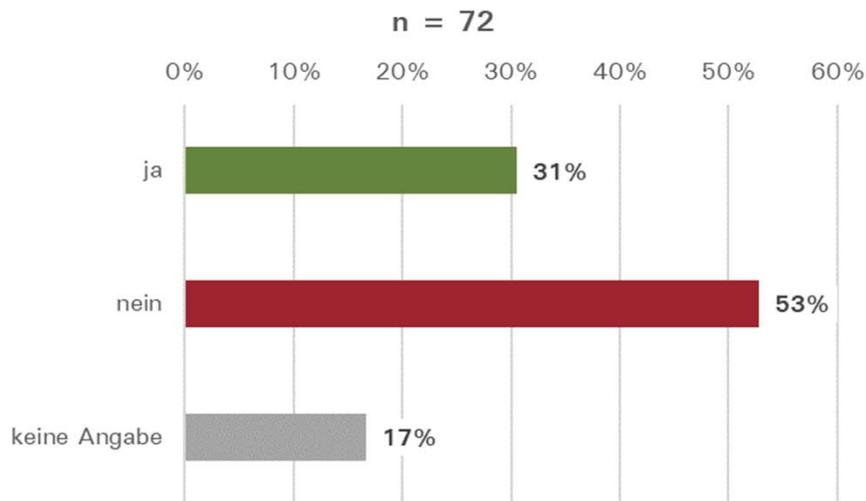
■ Wie hoch ist Ihr Sicherheitsgefühl in der Begegnungszone?



# Befragung vor Ort

Stichprobe: 72 Passantinnen und Passanten

- Wünschen Sie sich einen dauerhaften Umbau zur Begegnungszone?



**Erfahrungsgemäß ist Widerstand im Fußverkehr während eines solchen Verkehrsversuchs zunächst vorhanden, die verhaltene Reaktion entsteht in der Regel aufgrund des Provisoriums. Die Akzeptanz der neuen Verkehrsführung beweist jedoch das Gegenteil. Mit Umgestaltung wächst die Zustimmung.**

# Befragung vor Ort

## Stimmungsbild

Klare Regeln besser  
Es wird mehr Rücksicht genommen  
Radfahrende passen nicht auf  
**Guter Versuch**  
Unklar, wer Vorrang hat  
Abstimmung teilweise schwierig  
**Regelung unbekannt**  
Autos fahren zu schnell  
Keine Wartezeiten  
Fußgänger laufen los, ohne zu gucken  
Zu viel Verkehr  
Auffälligere Gestaltung  
Ampel besser

# FAZIT

# Fazit Verkehrsversuch Begegnungszonen

- Der Verkehrsversuch ist grundsätzlich positiv verlaufen
- Es gab keine Unfälle, wesentliche Konflikte konnten nicht beobachtet werden.
- Die Videobeobachtungen zeigen einen insgesamt flüssigen Verkehrsablauf, an den Querungsbereichen Friedrichstraße und Strandstraße trägt der Mittelstreifen maßgeblich dazu bei
- Das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr liegt insbesondere im Zuge Maybachstraße/Norderstraße deutlich oberhalb der zulässigen 20 km/h – durch eine flächige Umgestaltung kann die Dominanz der Fahrbahn zurückgenommen werden, was erfahrungsgemäß zu einer verträglicheren Verkehrsabwicklung führen kann
- Das Verkehrsaufkommen im Zuge der Maybachstraße/Norderstraße hat deutlich abgenommen, möglicherweise ein Verlagerungseffekt aufgrund der Begegnungszonen