

Verkehrskonzept Schönberg - Entwurf Endfassung

<i>Organisationseinheit:</i> Fachbereich III	<i>Datum</i> 01.11.2022
<i>Bearbeitung:</i> Anja Surkamp	

Beratungsfolge

<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zuständigkeit</i>
08.11.2022	Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Umwelt und Ordnung der Stadt Schönberg	Information OHNE Beratung

Sachverhalt

Das mit dem Verkehrskonzept beauftragte Ingenieur- und Planungsbüro LOGOS hat am 28.10.2022 den anliegenden Entwurf des Verkehrskonzeptes übersandt.

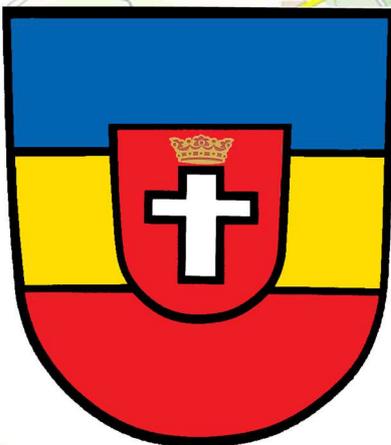
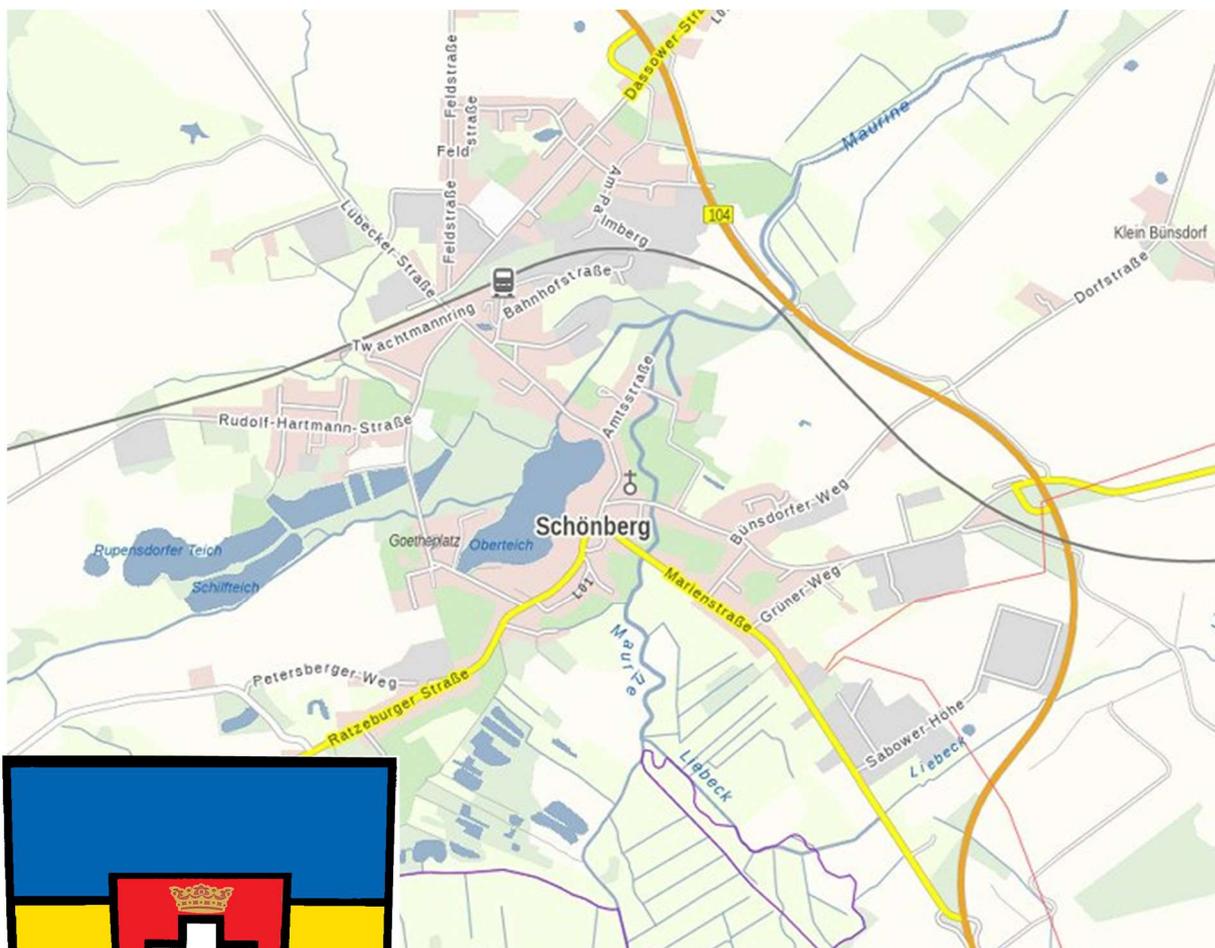
Ebenfalls wurde die Straßenverkehrsbehörde (LK NWM) mit der Bitte um Vorabstimmung und Prüfung der Maßnahmen beteiligt.

Anlage/n

1	2022-10-28_Entwurf Endfassung_VK Schönberg (öffentlich)
2	Anlage 1_Schwachstellen (öffentlich)
3	Anlage 2_Maßnahmenkatalog (öffentlich)
4	Anlage 3_Unfallstatistik (öffentlich)

Bericht
 Endfassung
 Datum: 28.10.2022
 Projektnummer: IV189120

Verkehrskonzept für die Stadt Schönberg



Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG	3
1.1	Historie.....	3
1.2	Aufgabenstellung	3
1.3	Untersuchungsgebiet.....	4
1.4	Methodik.....	5
2	GRUNDLAGEN	6
2.1	Allgemeines.....	6
2.2	Verkehrsdaten	6
2.2.1	Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung	6
2.2.2	Verkehrsentwicklung	7
2.3	Unfallgeschehen	8
3	DEFIZITANALYSE.....	9
3.1	Vorgehensweise.....	9
3.2	Ortsbesichtigungen und Arbeitsgruppensitzungen.....	10
3.3	Beschreibung des bestehenden Verkehrssituation in der Stadt Schönberg.....	11
3.4	Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge	13
3.5	Zusammenfassung und Fazit	18
4	MAßNAHMENKONZEPT	19
4.1	Zielsetzung	19
4.2	Lösungsansätze	20
4.3	Maßnahmenentwicklung.....	21
4.3.1	Ortseinfahrstraßen	21
4.3.2	Verbindungs- und Durchgangsstraßen	34
4.3.3	Anliegerstraßen	48
5	FAZIT / EMPFEHLUNGEN	53
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	55
	TABELLENVERZEICHNIS.....	56
	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS.....	56
	ANLAGENVERZEICHNIS	56
	QUELLENVERZEICHNIS.....	57

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

1.1 Historie

Die Stadt Schönberg ist eine Stadt im Landkreis Nordwestmecklenburg in Mecklenburg-Vorpommern und liegt etwa 15 km östlich der Stadt Lübeck. Im Jahr 1912 erstmalig urkundlich erwähnt, weist Schönberg eine bewegte Geschichte als einstige Bischofsresidenz und Hauptstadt des Fürstentums Ratzeburg vor. Derzeit beheimatet Schönberg mit seinen acht Ortsteilen etwa 4.600 Einwohner (Stand 2021) und wird mit einer grundzentralen Funktion als Kleinstadt definiert. Durch die zentrale und verkehrsgünstige Lage von Schönberg an der Autobahn A20, der Bundesstraße B104 und der Landstraße L01 erfüllt die Stadt darüber hinaus Funktionen eines Mittelzentrums für die nähere Umgebung.

Durch die zentrale Lage haben sich Einrichtungen wie Amt- und Gemeindeverwaltungen, Sportanlagen, Kindertagesstätten, Grund- und weiterführende Schulen, sowie verschiedene Geschäfte des täglichen Bedarfs in der Stadt angesiedelt. Der historische Marktplatz, das Rathaus und der im Zentrum gelegene Oberteich bieten Einwohnern wie Tagestouristen zudem einen Ort der Naherholung.

Die Gesamtheit an Einwohnern, Ein- und Auspendlern als auch Touristen erzeugt täglich Verkehre, die sich innerhalb des bestehenden klassifizierten öffentlichen Straßennetzes der Stadt Schönberg verteilen.

1.2 Aufgabenstellung

Um den Bedürfnissen der verschiedenen Interessengruppen, vor allem denen der Anwohner und der öffentlichen Einrichtungen, aus verkehrlicher Sicht gerecht zu werden, plant die Stadt Schönberg den Ausbau und die Entwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Zu diesem Zweck wurde ein Verkehrskonzept erstellt, welches den vielfältigen Anforderungen von Verkehrsteilnehmern und Anliegern entsprechen soll. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Auswirkung des Verkehrs für Bewohner und Touristen gelegt, um die Sicherheit und Aufenthaltsqualität in der Ortschaft zu erhöhen.

Für die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes wird sich zunächst auf die Analyse von vorhandenen verkehrlichen Schwachstellen im Untersuchungsgebiet konzentriert. Vor der eigentlichen Entwicklung von Maßnahmen und Lösungsansätzen, wird eine übergeordnete Zielsetzung für die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Schönberg erarbeitet, welche als Leitfaden bei weiteren Entwicklungen von Infrastruktur, Gewerbe- und Wohngebieten befolgt werden sollte.

Auf dieser Grundlage werden Einzelmaßnahmen zur Behandlung der identifizierten Schwachstellen entwickelt, sowie deren Umsetzbarkeit einschließlich Wechselwirkungen zwischen den Einzelmaßnahmen geprüft und bewertet.

1.3 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Schönberg ist eine zentrale Stadt im Westen Mecklenburgs und liegt zwischen den Hansestädten Wismar und Lübeck. Schönberg besteht aus den Ortsteilen Groß Bünsdorf, Klein Bünsdorf, Kleinfeld, Lockwisch, Malzow, Retelsdorf, Rupensdorf und Sabow.

Das Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzeptes begrenzt sich auf die Ortschaft Schönberg und die nahen Siedlungsgebiete. Die Randbereiche werden im Rahmen der Bearbeitung betrachtet, jedoch liegt der Fokus auf dem Stadtgebiet Schönberg.

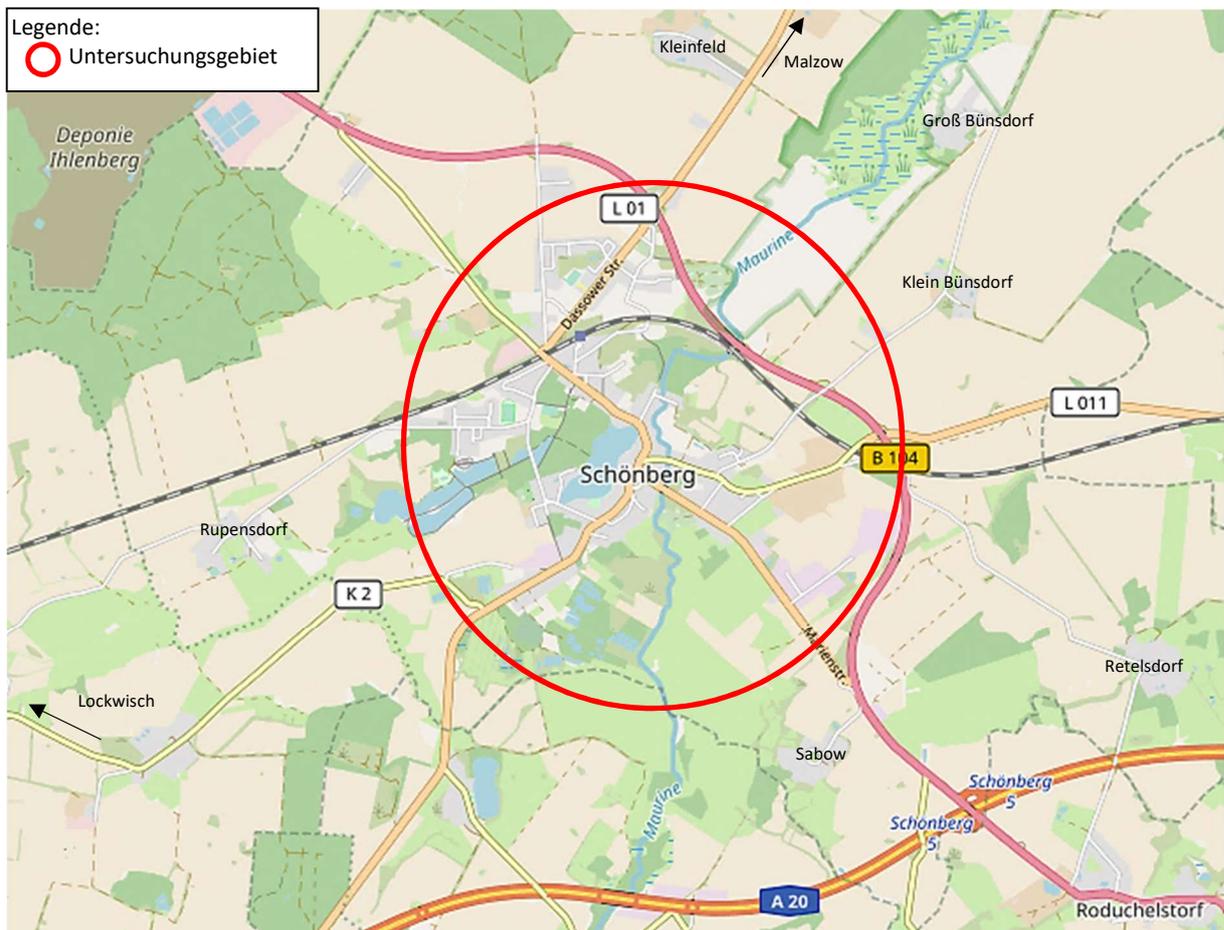


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzeptes (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [7])

1.4 Methodik

Die Methodik zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wird in untenstehender Abbildung 2 grafisch veranschaulicht. Die Arbeitsschritte werden in den nachfolgenden Abschnitten detailliert beschrieben.

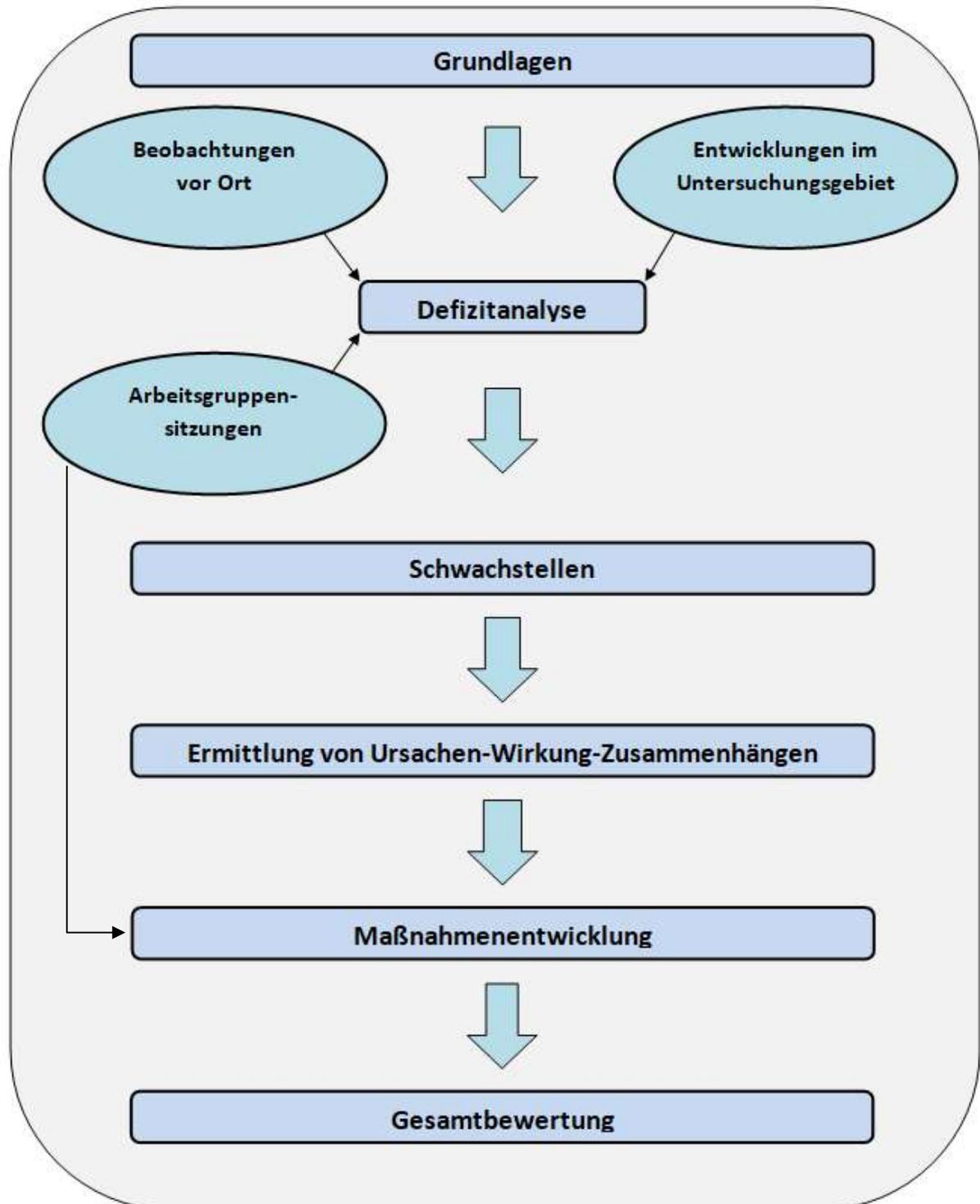


Abbildung 2: Methodik zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes

2 Grundlagen

2.1 Allgemeines

Als Grundlage für die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes wurde die aktuelle verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet allumfassend analysiert. Hierzu wurden alle verfügbaren Verkehrsdaten sowie das aktuelle Unfallgeschehen genauer betrachtet und ausgewertet.

2.2 Verkehrsdaten

2.2.1 Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung

Zur Analyse und Bewertung der verkehrlichen Defizite im Untersuchungsgebiet ist die Kenntnis über die aktuelle Verkehrsbelastung von Bedeutung.

Dafür wurden der fließende Kfz-Verkehr an einem repräsentativen Normalwerktag (Dienstag, 01.09.2020) über einen Zeitraum von 24 Stunden an Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet aufgenommen (Abbildung 3). Die Zählung wurde dabei über Videokameras aufgezeichnet und die Daten wurden anschließend in 15 Minuten Intervallen ausgegeben.

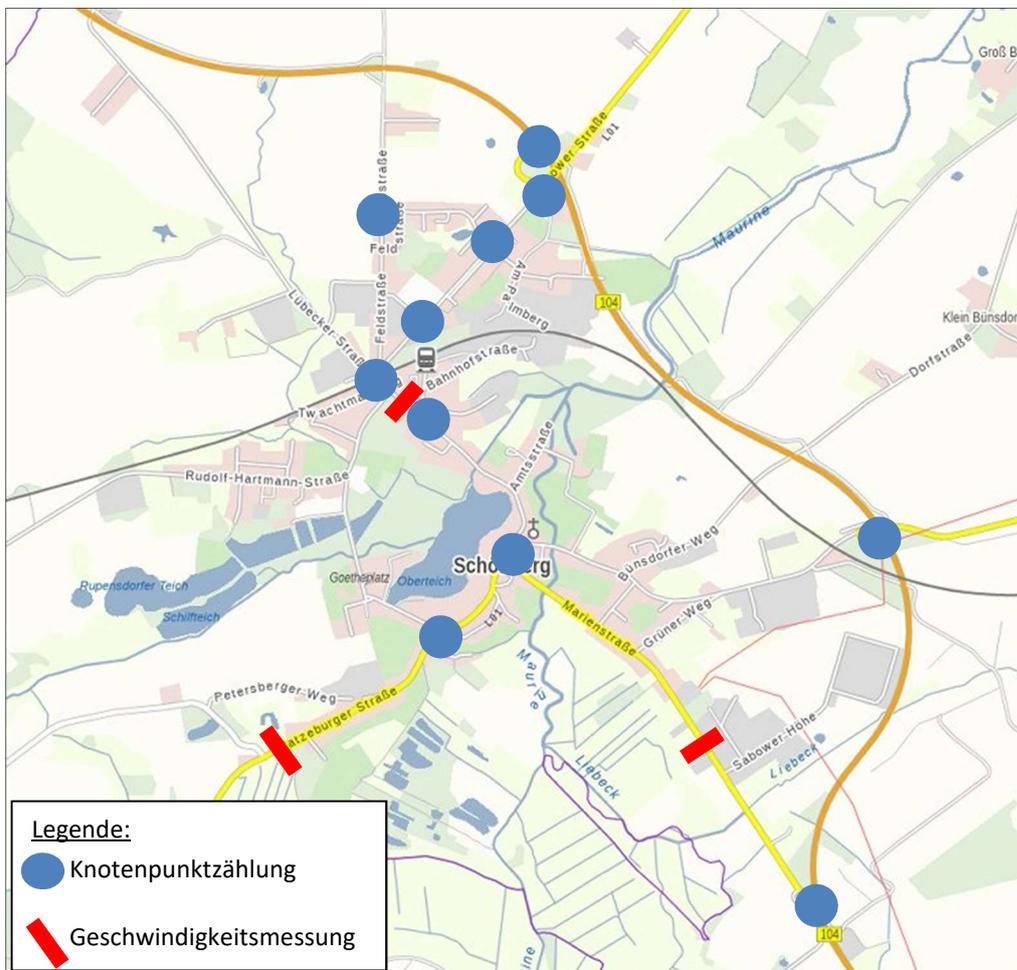


Abbildung 3: Knotenpunktzählungen im Untersuchungsgebiet (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [7])

Zusätzlich zu der Verkehrszählung wurden an drei Querschnitten entlang von Hauptzuwegungsstraßen separate Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Ziel der Messungen war es vor allem an den Ortseingängen einen genauen Überblick über das bestehende Geschwindigkeitsniveau und der Befolgungsrate der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu erhalten. Zusätzlich lässt sich aus den aufgenommenen Daten der Geschwindigkeitsmessungen die Anzahl

der Fahrzeuge ablesen, was Rückschlüsse auf das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) zulässt.

In der weiteren Bearbeitung werden die ermittelten Verkehrsmengen sowie Geschwindigkeitsniveaus auf einzelnen Streckenzügen/Routen für die Beurteilung der aktuellen Verkehrssituationen sowie der Abschätzung einer potentiellen Verkehrsverlagerung bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen genutzt.

Eine detaillierte Auswertung der Verkehrszählung sowie der Geschwindigkeitsmessung findet sich im Statusbericht – Verkehrszählung Stadt Schönberg (Stand 2020, IB LOGOS [13]).

2.2.2 Verkehrsentwicklung

Damit die Stadt Schönberg nicht nur auf die aktuellen verkehrlichen Anforderungen reagiert, ist es wichtig auch potentielle Entwicklungen (u.a. Neubau bzw. Erweiterungen von Wohngebieten oder Neuansiedlungen bzw. Erweiterungen im Handel und Gewerbe) im Untersuchungsgebiet und im näheren Umfeld zu betrachten. So wird ein Verkehrskonzept erarbeitet, welches nicht nur auf aktuelle, sondern auch auf zukünftige verkehrliche Aufgaben eingehen kann.

Im Einzugsgebiet und im näheren Umfeld der Stadt Schönberg sind einige Entwicklungsgebiete zu erkennen. In den nächsten Jahren ist vor allem mit Entwicklungen in der Wohnbebauung (unter anderem im Rahmen des B-Plan 23 an der Feldstraße) zu rechnen. Zusätzlich sind Entwicklungen in verschiedenen Segmenten geplant (u.a. Errichtung eines Jugendclubs in der Amtsstraße), welche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Verkehr im Untersuchungsgebiet haben werden.

Aufgrund allgemeiner Verkehrsentwicklungen in der gesamten Region um das Untersuchungsgebiet kann es zu einer positiven oder negativen Verkehrstendenz in den nächsten Jahren kommen. Gemäß HBS 2015 [5] wird die zukünftige Verkehrsbelastung für das Prognosejahr 2035 ermittelt. Hierzu wurde auf Grundlage der DTV-Werte der letzten Jahre (von 2010 bis 2019) der Dauerzählstelle B104/Schönberg eine Trendprognose berechnet.

In der folgenden Abbildung 4 sind die Verkehrsentwicklung der Jahre 2010 bis 2019 und die lineare Trendprognose bis zum Jahr 2035 grafisch dargestellt.

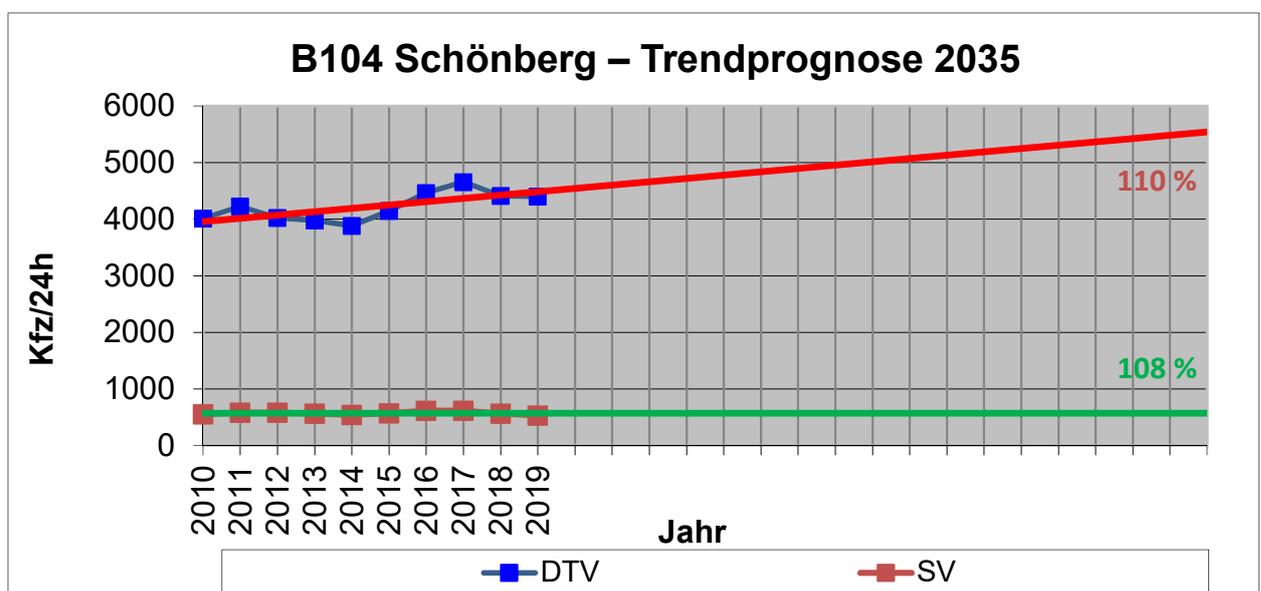


Abbildung 4: Trendprognose 2035

Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet wird von einer Steigerung von maximal 10 % für den Kfz-Verkehr und 8 % speziell für den Schwerverkehr ausgegangen.

2.3 Unfallgeschehen

Von der Polizeiinspektion Wismar wurde die Unfallstatistik für die Jahre 2017 bis 2019 zur Verfügung gestellt, um die verkehrliche Situation in der Stadt Schönberg bewerten zu können. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum im gesamten Untersuchungsgebiet 258 Verkehrsunfälle dokumentiert [8].

In der folgenden Tabelle 2 ist eine Übersicht des Unfallgeschehens dargestellt (Ausführliche Aufschlüsselung in Anlage 3). Dabei wurde sich auf Verkehrsbereiche beschränkt, die vom Fern- und Anwohnerverkehr stark genutzt werden.

Bereiche	Anzahl Unfälle	Unfallkategorie		Unfalltyp					
		Unfälle mit Personenschaden	Unfälle mit Sachschaden	Typ 1 (Fahrerunfall)	Typ 2 (Abbiegen)	Typ 3 (Einbiegen/Kreuzen)	Typ 5 (ruhender Verkehr)	Typ 6 (Längsverkehr)	Typ 7 (Sonstige)
August-Bebel-Straße	7	1	6	1	2	1	2	1	0
Marienstraße	23	2	21	5	3	5	1	3	6
Rottendorfer Straße	5	2	3	1	1	1	0	0	2
Dassower Straße	56	12	44	5	12	7	3	3	26
Lübecker Straße	40	8	32	3	7	6	5	6	13
Amtsstraße	3	1	2	1	0	0	0	0	2
Ekengreenstraße	5	2	3	0	0	1	1	0	3
Rudolf-Hartmann-Straße	10	3	7	4	0	1	0	2	3
Markt	43	1	42	6	3	9	3	2	20
Summen	192	32	160	26	28	31	15	17	75

Tabelle 1: Übersicht Unfallgeschehen 2017 bis 2019 im Untersuchungsgebiet [8]

Der Großteil der Unfälle im Untersuchungsgebiet beschränkt sich auf Sachschäden. Die Unfälle mit Personenschäden sind vor allem mit leicht Verletzten. In Folge eines Unfalls (im Jahr 2020) am Knotenpunkt B104/L01 mit Getöteten wurde der Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgerüstet, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

In Bezug auf den Unfalltyp können keine auffälligen Häufungen einzelner Typen festgestellt werden. Es ist zu beachten, dass dem Unfalltyp 7 (Sonstige) auch Unfälle im Parkraum zugeordnet werden können, die z.B. aufgrund von Unachtsamkeit (nicht angezogene Handbremse o.ä.) entstanden sind.

Gemäß dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen [6] bestehen in der Stadt Schönberg keine Unfallhäufungsstellen.

3 Defizitanalyse

3.1 Vorgehensweise

Bei der Ermittlung von Defiziten wird im Rahmen der Konzeption eine pragmatische und praxisorientierte Vorgehensweise gewählt. Hierbei wird bewusst von den konventionellen „richtlinienhaften“ Methoden abgewichen. Auf die Durchführung von Berechnungen und Nachweisen für Knotenpunkte, wie sie durch das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015 [5]) vorgegeben sind, wird verzichtet. Zum einen sind die statischen Berechnungsvorgänge nicht für innerstädtische Netze mit ihren starken, verkehrlichen Interaktionen zwischen den Knoten anwendbar. Zum anderen sind die Berechnungsverfahren angesichts des erzielbaren Nutzens unangemessen aufwändig und schränken den praxisorientierten Betrachtungsfokus von vornherein stark ein.

Die praxisorientierte Analyse umfasst vor allem Ortsbesichtigungen zur Ermittlung auftretender Defizite. Die Ursache-Wirkung-Zusammenhänge verkehrlicher Defizite werden dabei vor Ort erfasst und genau analysiert. Dabei sollen Erfahrungen und Ideen einer Arbeitsgruppe aus sachkundigen Einwohnern in die Analyse einfließen. Die dadurch ermittelten Zusammenhänge geben unter Einbeziehung langjähriger Projekterfahrungen deutliche Hinweise auf geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation.

In der Defizitanalyse wird schrittweise wie folgt vorgegangen:

- **Auswertung der Verkehrsdaten**, um anhand der Verkehrszahlen und Statistiken erste Problemstellen ausfindig zu machen.
- **Ortsbesichtigungen und Arbeitsgruppensitzungen** sollen die gefundenen Problemstellen bestätigen. Durch Beobachtungen vor Ort sowie Erfahrungen ortskundiger Bürger werden weitere Schwachstellen identifiziert.
- Für erkannte Schwachstellen werden **Ursache-Wirkung-Zusammenhänge** analysiert, um Gründe für die Probleme zu ermitteln.

3.2 Ortsbesichtigungen und Arbeitsgruppensitzungen

Zur Festigung der bereits gefundenen Defizite und zur Analyse weiterer Problemstellen, wurden an folgenden Tagen Arbeitsgruppensitzungen und Ortsbesichtigungen durchgeführt:

Arbeitsgruppensitzung	Ortsbesichtigung
01.09.2020	04.08.2020
30.09.2021	27.08.2020
15.06.2022	14.09.2021

Tabelle 2: Termine zur Arbeitsgruppensitzung und Ortsbesichtigung

Als Ergebnis konnten durch die Zusammenarbeit und den Austausch mit der Arbeitsgruppe und der Stadt Schönberg im Untersuchungsgebiet folgende verkehrliche Schwachstellen analysiert werden:

Schwachstellen	Probleme
Ortseinfahrtsstraßen	
Dassower Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ortseingang - Hoher Schwerverkehrsanteil - Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr im Straßenverlauf
Marienstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ortseingang - Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr
Ratzeburger Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ortseingang - Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr - Ungeordnete Führung und Querung des Fußverkehrs
Verbindungs- und Durchgangsstraßen	
Ekengreenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen - Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr
Fritz-Reuter-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr
Heinrich-Behrens-Weg/ Rudolf-Hartmann-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen - Unübersichtliche Verkehrsführung
Lübecker Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Lokal erhöhtes Geschwindigkeitsniveau - Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr - Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr
Ludwig-Bicker-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen - Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr
Markt	<ul style="list-style-type: none"> - Unübersichtlicher Straßenraum - Unübersichtliche Situation mit ruhendem Verkehr - Verkehrslärm - Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr - Konflikt der Verkehrsteilnehmer (Kfz, Fuß, Rad)
Anliegerstraßen	
Amtsstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung - Unübersichtliche Verkehrssituationen
Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung - Konflikt der Verkehrsteilnehmer (Kfz, Fuß, Rad) im Bereich der Bahnunterführung
Ernst-Barlach-Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Schwerverkehrsanteil

Tabelle 3: Übersicht identifizierter Schwachstellen

3.3 Beschreibung des bestehenden Verkehrssituation in der Stadt Schönberg

Die Stadt Schönberg ist für den Kfz-Verkehr über sechs Zuwegungsstrecken erreichbar. Die Dassower Straße sowie die Marienstraße schließen direkt an die B104 an und sind Hauptzuwegungsstrecken der Stadt für alle Verkehr aus Richtung Norden, Osten und Süden. Die Rottensdorfer Straße ist die Hauptzuwegungsstrecke für die Verkehre aus Richtung Westen.

An der Marienstraße sowie der Rottensdorfer Straße wurden im Rahmen der Verkehrszählungen 2020 Geschwindigkeitsmessung durchgeführt [13].

Die Marienstraße zeigt ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 53 km/h. Dabei ist der Geschwindigkeitsindex V85¹ am Ortseingang der Marienstraße um 12 km/h höher als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Insoweit ist von einer erhöhten Gefahr in dem Bereich auszugehen. Laut den aufgenommenen Daten ist ein Anteil von ca. 60 bis 70 % der Kfz schneller als die erlaubten 50 km/h. Ein geringer Prozentsatz von 1,3 bis 1,7 % der Verkehrsteilnehmer fährt dabei mehr als 75 km/h.

Die Messungen an der Rottensdorfer Straße zeigen eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 48 km/h. Der Geschwindigkeitsindex V85 am Ortseingang der Rottensdorfer Straße liegt jedoch bei 55 km/h. Insoweit ist in diesem Bereich von einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau auszugehen mit besonderem Augenmerk auf die Verkehrssicherheit. Laut den aufgenommenen Daten ist ein Anteil von ca. 15 bis 30 % der Kfz schneller als die erlaubten 50 km/h. Ein kleiner Prozentsatz von 0,1 bis 0,4 % der Verkehrsteilnehmer fährt dabei mehr als 70 km/h.

Im weiteren Streckenverlauf der Rottensdorfer Straße können Fahrzeuge am Fahrbahnrand geparkt werden. Dieser ruhende Verkehr bündelt sich auf der Fahrbahnseite stadteinwärts und behindert einen durchgängigen Verkehrsfluss. Vor allem zu Hauptverkehrszeiten mit erhöhten Verkehrsaufkommen in beiden Fahrtrichtungen stellt der ruhende Verkehr eine merkliche Beeinträchtigung dar, welche zu vermehrten Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen des fließenden Kfz-Verkehrs führt.

An der Dassower Straße wurde keine Geschwindigkeitsmessung vorgenommen. Innerhalb der Verkehrsbeobachtungen an dieser Ortszufahrt wurde dennoch ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau empfunden. Auffällig war in diesem Bereich ein erhöhter Schwerverkehrsanteil vom Ortseingang in Richtung der Ernst-Barlach-Straße. Auf dieser Route (Ernst-Barlach-Straße zur B104) wird der gesamte Schwerverkehr des Palmberg-Werkes abgewickelt.

Verkehre, die die Stadt Schönberg durchqueren, fahren auf der Lübecker Straße. Dieser Straßenzug ist eine bedeutende Verbindungsstraße, auf der sich die Verkehre aus/in allen Richtungen sammeln. Zur Verkehrszählung 2020 wurde hier ein tägliches Verkehrsaufkommen von 6.200 Kfz/24 h ermittelt. An der Lübecker Straße zwischen Bahnhofstraße und Rudolf-Hartmann-Straße fand ebenfalls eine Geschwindigkeitsmessung statt. Die Messung an der Lübecker Straße wies eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 44 km/h auf. Der Geschwindigkeitsindex V85 an der Lübecker Straße in Richtung Dassower Straße liegt jedoch bei 53 km/h. Insofern ist in diesem Bereich von einem erhöhten Geschwindigkeitsniveau mit besonderer

¹ Der Geschwindigkeitsindikator V85 ist das 85. Perzentil aller aufgenommenen Geschwindigkeiten, also die Geschwindigkeit die von 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird. Der Vergleich der Geschwindigkeit zum V85 mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ein Indikator für das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrssicherheit. Ist der Wert V85 geringer als die zulässige Höchstgeschwindigkeit, gilt das Sicherheitsniveau der Straße als „verträglich“. Überschreitet die V85 die zulässige Höchstgeschwindigkeit um bis zu 5 km/h, dann bedeutet dies „Achtung“. Überschreitungen um mehr als 5 km/h bedeuten „Gefahr“.

Beachtung der Verkehrssicherheit auszugehen. Laut den aufgenommenen Daten fährt ein Anteil von ca. 20 % der Kfz schneller als die zulässigen 50 km/h.

Im weiteren Streckenverlauf der Lübecker Straße können Fahrzeuge am Fahrbahnrand geparkt werden. Dieser ruhende Verkehr behindert einen durchgängigen Verkehrsfluss in beide Richtungen. Vor allem zu Hauptverkehrszeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen in beide Fahrtrichtungen stellt der ruhende Verkehr eine merkliche Beeinträchtigung dar und führt dadurch zu vermehrten Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen des fließenden Kfz-Verkehrs.

Mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten tritt – trotz der Ortsumgehung der B104 in der Nord-Süd-Relation – innerhalb von Schönberg ein durchquerender Schwerverkehr auf. Dieser Schwerverkehr ist vorwiegend regionaler (Quelle und Ziel im Nahbereich von Schönberg) und auch saisonaler (Landwirtschaft) Verkehr.

Der Markt in Schönberg ist ein verkehrlicher Verknüpfungspunkt mit vier zulaufenden Hauptverkehrsstraßen. Zusätzlich befindet sich in der Mitte des Marktes eine Zufahrt zu den auf dem Marktplatz angelegten Stellplätzen für den ruhenden Kfz-Verkehr. Die entstehenden Verkehrsverflechtungen sind komplex und teilweise undurchsichtig. So kommt es in diesem Bereich immer wieder zu Konflikten zwischen den Kfz-Verkehren sowie hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen. Die baulichen Begrenzungen des Marktplatzes weisen deutliche Schäden auf, welche die Folge von Verkehrsunfällen sind.

In diesen Verkehrsraum des Marktes fügt sich auch der Fuß- und Radverkehr mit ein. Der Radverkehr ist als Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn vorgesehen. Das hohe Verkehrsaufkommen, die unüberschaubaren Verkehrsflüsse und die fahrradunfreundliche Fahrbahnoberfläche (grobes Kopfsteinpflaster) führen dazu, dass der Radverkehr vermehrt den Gehbereich nutzt. Für den Fußverkehr ist an allen Seiten des Marktes ein separater Gehbereich vorgesehen. Aufgrund der unübersichtlichen Verkehrssituationen treten hier Konflikte bei der Querung der Fahrbahn auf. Separate Querungsbereiche für den Fußverkehr gibt es nicht.

Eine besondere Nutzergruppe des Verkehrsnetzes stellt der Schülerverkehr dar. An der Regionalen Schule an der Dassower Straße sind keine verkehrlichen Auffälligkeiten erkannt worden. Die bestehende Fußgängerschutzanlage wird vom Schülerverkehr zur Querung der Fahrbahn genutzt. Jedoch quert ein Teil des Fußverkehrs (darunter auch Schüler) im Streckenverlauf der Dassower Straße und auch der Lübecker Straße die Fahrbahn außerhalb der bestehenden LSA.

In der Amtsstraße mit der ansässigen Kita, Grundschule und privaten Schule wurden zur Ortsbesichtigung verkehrliche Spannungen erkannt. Die Hol- und Bringverkehre der verschiedenen Einrichtungen bündeln sich vor allem morgens. Dabei kommt es vor, dass die Fahrbahn der Amtsstraße durch Fahrzeuge blockiert wird, um Kinder/Schüler zu bringen. Mitunter werden auch Fahrzeuge am Fahrbahnrand geparkt. Das stört den Verkehrsfluss in der Amtsstraße erheblich. Teilweise wird der Vorplatz der freiwilligen Feuerwehr zum Halten, Parken oder Wenden von Kfz genutzt. Im Bereich des derzeitigen Parkplatzes, neben dem Gelände der freiwilligen Feuerwehr, besteht zudem ein erhöhtes Querungsaufkommen von Schülern zwischen Parkplatz und Schule. Die Überschneidung ungeordneter Verkehrssituationen stellt ein Verkehrssicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem für Kinder/Schüler dar. Darüber hinaus wird die Einsatzbereitschaft der Freiwilligen Feuerwehr zu den Stoßzeiten massiv eingeschränkt.

Im Allgemeinen stehen dem Fußverkehr im gesamten Straßennetz der Stadt Schönberg Gehbereiche im Seitenraum zur Verfügung. An den Zufahrtsstraßen sind die Gehbereiche nur einseitig vorhanden. In den weiteren Streckenverläufen in Richtung Zentrum sind Gehwege an beiden Fahrbahnseiten vorgesehen. Die Gehbereiche sind überwiegend mit Breiten im Mindestmaß [10] von 2,0 m angelegt.

Dem Radverkehr stehen in der Stadt Schönberg keine separaten Verkehrsführungen zur Verfügung. Es gibt einzelne Bereiche, in denen ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt ist (bspw. Ekengreenstraße/Heinrich-Behrens-Weg). Der Radverkehr ist jedoch vorwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn vorgesehen.

Vor allem an den Hauptverkehrsstraßen wird dem Radverkehr zusätzlich das Benutzungsrecht über die Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“ eingeräumt [14]. Dabei handelt es sich nur um ein zusätzliches Mobilitätsangebot für den Radverkehr den Seitenraum zu nutzen. Der Radverkehr ist dabei dem Fußverkehr untergeordnet und hat ggf. Schrittgeschwindigkeit zu fahren. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die bestehenden Breiten der Seitenräume für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend (Mindestmaß 2,50 m).



3.4 Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge

Zur späteren Erarbeitung von passenden Maßnahmenpaketen für die einzelnen Schwachstellen, müssen die Ursachen analysiert werden, die zu den identifizierten Problemen geführt haben. Dafür wurden die Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge an den Schwachstellen identifiziert (Tabelle 4) und mit allen Beteiligten abgestimmt.

Gleichzeitig wurden die einzelnen Schwachstellen gemäß ihrer Priorität eingestuft, um die Probleme nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Tabelle 4 sind die Einstufungen farblich markiert. Zusätzlich sind die Schwachstellen in einer Übersichtskarte in Anlage 1 aufgetragen.

- **Rote Markierung:** Hauptschwachstelle
- **Orange Markierung:** Schwachstelle, die während der Bearbeitung zu berücksichtigen ist, jedoch keine Hauptschwachstelle darstellt
- **Blaue Markierung:** Schwachstelle ist zur Information aufgenommen, aber mit geringer Priorität, bzw. sind bereits Maßnahmen zur Lösung der Problemstelle beauftragt

Bereich	Problem	Ursache und Rahmenbedingungen	Prio.
Ortseinfahrstraßen			
Dassower Straße	• Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ortseingang	• Geradliniger Straßenverlauf mit weiter Sicht	1a
	• Hoher Schwerverkehrsanteil	• Hohe Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraßen • Zufahrt zur Firma Palmberg über Ernst-Barlach-Straße • Schwerverkehr als Linksabbieger auf Dassower Straße	1a
	• Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr im Straßenverlauf	• Hohe Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraße • Fuß- und Radverkehr einseitig im Seitenbereich • Erhöhter Querungsbedarf des Fuß- und Radverkehrs im Bereich der Schule und Einzelhandelseinrichtungen • Querung auch abseits der Querungshilfen und Fußgängerschutzampeln	1b
Marienstraße	• Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ortseingang	• Geschwindigkeitsüberschreitungen im Bereich der Ortstafel • Geradliniger Straßenverlauf mit weiter Sicht	2a
	• Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr	• Erhöhte Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraße • Umleitungsstrecke für die A20 • Straßenquerschnitt 6,5 m • Nutzung der Fahrbahn als Parkfläche (stadteinwärts) im Nahbereich des Marktes • Bergauffahrt in Richtung Markt am ruhenden Verkehr vorbei • Radverkehr auf der Fahrbahn (keine Benutzungspflicht im Seitenraum) • Einseitig durchgehende Gehwege mit 1,5 bis 2,0 m Breite	2b
Ratzeburger Straße	• Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ortseingang	• Geschwindigkeitsüberschreitungen im Bereich der Ortstafel • Geradliniger Straßenverlauf mit weiter Sicht	3a
	• Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr	• Erhöhte Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraßen • Umleitungsstrecke für die A20 • Straßenquerschnitt 6,0 m • Nutzung der Fahrbahn als Parkfläche (stadteinwärts) • Radverkehr auf der Fahrbahn (keine Benutzungspflicht im Seitenraum) • Einseitiger/Beidseitiger Gehweg mit 1,5 m Breite	3b
	• Ungeordnete Führung und Querung des Fußverkehrs	• Erhöhtes Fußverkehrsaufkommen auf der Fahrbahn sowie erhöhter Querungsbedarf ohne Querungsmöglichkeit im Bereich der Ortstafel • Erhöhter Querungsbedarf ohne gesonderte Querungsmöglichkeit im Bereich des alten Friedhofs	3a 3b

Bereich	Problem	Ursache und Rahmenbedingungen	Prio.
Verbindungsstraßen			
Ekengreenstraße	• Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhter Hol- und Bringverkehr aufgrund von Schule • Temporär viel Fuß- und Radverkehr (Schülerverkehr) im Seitenbereich • Verdeckte/ungünstige Sichtdreiecke vom Goetheplatz zur Ekengreenstraße 	4
	• Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenzug als Umfahrung der Innenstadt zwischen Ratzeburger Straße und Lübecker Straße genutzt • Straßenquerschnitt 6,5 m • Nutzung der Fahrbahn als Parkfläche (Richtung Ratzeburger Straße) • Radverkehr auf der Fahrbahn (keine Benutzungspflicht im Seitenraum) 	
Fritz-Reuter-Straße	• Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraßen • Straßenquerschnitt 6,0 m • Nutzung der Fahrbahn als Parkfläche (stadteinwärts) • Radverkehr auf der Fahrbahn (keine Benutzungspflicht im Seitenraum) 	5
Heinrich-Behrends-Weg/ Rudolf-Hartmann-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen • Unübersichtliche Verkehrsführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenzug als Umfahrung der Innenstadt zwischen Ratzeburger Straße und Lübecker Straße genutzt • Straßenquerschnitt 6,5 m • erhöhter Hol- und Bringverkehr aufgrund von Schule • Temporär viel Fuß- und Radverkehr (Schülerverkehr) im Seitenbereich • Radverkehr auf der Fahrbahn (keine Benutzungspflicht im Seitenraum) 	6
Lübecker Straße	• Lokal erhöhtes Geschwindigkeitsniveau	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehr zwischen Bahnhofstraße bis Dassower Straße • Geradliniger und weit einsehbarer Streckenverlauf und weite Sicht auf Ampelanlage Lübecker Straße/Dassower Straße 	7
	• Unerlaubtes Queren der Fahrbahn im Bereich der LSA Lübecker Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraßen • Im Bereich der LSA Lübecker Straße/Dassower Straße tritt unerlaubtes Queren der Fahrbahn abseits der Fußgängerquerungen auf 	

<i>Bereich</i>	<i>Problem</i>	<i>Ursache und Rahmenbedingungen</i>	<i>Prio.</i>
Ludwig-Bicker-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen 	<ul style="list-style-type: none"> • erhöhter Hol- und Bringverkehr aufgrund von Schule • Temporär viel Fuß- und Radverkehr (Schülerverkehr) im Seitenbereich und über die Fahrbahn (Bushaltestellen) 	8
	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Straßenzug als Umfahrung der Innenstadt zwischen Ratzeburger Straße und Lübecker Straße genutzt • Straßenquerschnitt 6,0 m • Nutzung der Fahrbahn als Parkfläche (Richtung Ratzeburger Straße) • Radverkehr auf der Fahrbahn (keine Benutzungspflicht im Seitenraum) 	8
Markt	<ul style="list-style-type: none"> • Unübersichtlicher Straßenraum • Unübersichtliche Situation mit ruhendem Verkehr • Verkehrslärm • Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr • Konflikt der Verkehrsteilnehmer (Kfz, Fuß, Rad) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung (PKW und SV) auf Durchgangsstraßen • Vier Zufahrtsstraßen und eine Zufahrt zu den Parkflächen in einem Bereich • Kopfsteinpflaster als Fahrbahnoberfläche mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h • Vermischung der Verkehrsbeziehungen aufgrund geringer Knotenpunktabstände • Konflikte vor allem im Bereich der Parkplatzzufahrt in der Marktmitte • Erhöhter Querungsbedarf des Fußverkehrs ohne gesonderte Querungsmöglichkeiten • Radverkehr auf der Fahrbahn 	9

Bereich	Problem	Ursache und Rahmenbedingungen	Prio.
Anliegerstraßen			
Amtsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung • Unübersichtliche Verkehrssituationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Straße in Tempo-30-Zone • Standort der freiwilligen Feuerwehr Schönberg • Erhöhter Hol- und Bringverkehr aufgrund von Schule und Kita (Fahrzeuge halten teilweise auf Gegenfahrbahn) • Verkehre nutzen vor allem bestehenden Parkplatz aber auch Teile der Fahrbahn zum Ein- und Aussteigen • Wende-/Haltvorgänge mitunter auf dem Vorplatz der Feuerwehr • Temporär viel Fuß- und Radverkehr (Schülerverkehr) im Seitenbereich und über die Fahrbahn • Am Knotenpunkt Lübecker Straße/Amtsstraße/Am Kalten Damm gibt es ein hohes Fuß- und Radverkehrsaufkommen entlang der Lübecker Straße • Es besteht ein Konflikt mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr in Richtung Amtsstraße 	10
Bahnhofstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung • Konflikt der Verkehrsteilnehmer (Kfz, Fuß, Rad) im Bereich der Bahnunterführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung (v.a. PKW) während des Schichtwechsels bei der Firma Palmberg • Mitarbeiterparkplätze am Ende der Bahnhofstraße verfügbar • Fußverkehr in/aus Richtung Palmberg gemeinsam mit Kfz-Verkehr durch eine Bahnunterführung geführt (Breite von 5,0 m) 	11
Ernst-Barlach-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Schwerverkehrsanteil 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung (v.a. SV) auf Wohnstraße in Richtung Firma Palmberg • Fahrbahnbreiten von ca. 5,0 m • Radverkehr auf der Fahrbahn • Schmale Seitenbereiche als Gehbereich für den Fußverkehr (1,2 m) 	12

Tabelle 4: Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge der Schwachstellen

3.5 Zusammenfassung und Fazit

Die Ergebnisse der Defizitanalyse lassen sich wie folgt im Hinblick auf das Maßnahmenkonzept zusammenfassen:

- Ausbau der Hauptverkehrsstraßen ist weitestgehend in Ordnung
- Vorhandene Verkehrswege sind überwiegend in einem guten Zustand
- An den Ortseinfahrten herrscht ein **erhöhtes Geschwindigkeitsniveau**
- **Ruhender Verkehr** schränkt den Verkehrsfluss ein
- **Lokal hohe (Schwer-) Verkehrsbelastung**
- Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern aufgrund **unklarer bzw. uneindeutiger Verkehrsführung**

Nachfolgend wird aus den ermittelten Schwachstellen (bzw. den Ursachen-Wirkung-Zusammenhängen) das Maßnahmenkonzept zur Beseitigung bzw. Minderung der Defizite abgeleitet.

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Zielsetzung

In der Verkehrsplanung werden im Allgemeinen verschiedene Leitbilder verfolgt, welche auf dem Prinzip des menschengerechten/stadtverträglichen Verkehrs basieren. Dabei wird mit allen verkehrlichen Maßnahmen eine optimale Gestaltung der Verkehrssysteme unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer angestrebt. Hierbei stehen qualitative und quantitative Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit und Sicherheit von Verkehrsprozessen für jetzige und kommende Generationen im Fokus. Daher ist es von Bedeutung, unter Beachtung der Bedürfnisse aller Interessengruppen (u.a. Anwohner, Verkehrsteilnehmer, Politik und Wirtschaft), die Wirkungen von verkehrlichen Maßnahmen in allen Aspekten (u.a. politisch, wirtschaftlich, öffentlich und sozial) zu prüfen, um im Idealfall mittel- bis langfristig eine Verbesserung zu erreichen.

Diese Prinzipien und Grundsätze wurden bei der Entwicklung eines Maßnahmenkonzeptes für die Stadt Schönberg angewendet. Das erklärte Ziel ist es, durch verkehrliche Maßnahmen die Erschließungs- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Schönberg zu erhöhen. Gleichermaßen soll die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer verbessert bzw. im bestehenden Zustand aufrecht erhalten bleiben. Dabei wurde ein besonderer Fokus auf die Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs gelegt.

Um im Ergebnis ein zielorientiertes Maßnahmenkonzept zu entwickeln, in dem die Bedürfnisse der Bewohner, Verkehrsteilnehmer und öffentlichen Stellen integriert sind, wurden die konzipierten Maßnahmen und ihre Wirkung auf die Stadt Schönberg sowie ihre Bewohner umfangreich dargestellt und mit den sachkundigen Bürgern der Arbeitsgruppe, Vertretern der Stadt sowie dem Amt Schönberger Land besprochen.

4.2 Lösungsansätze

In der Verkehrsplanung gibt es im Allgemeinen zwei Lösungsansätze, die angewendet werden können, um die angestrebte Verbesserung der verkehrlichen Situation zu erreichen:

- **Verkehrstechnische bzw. -betriebliche Maßnahmen:** Hierzu gehören Maßnahmen in der Lichtsignalsteuerung sowie der Markierung bzw. Beschilderung (kleinräumige Verkehrsführung). Insbesondere aufgrund meist geringerer Kostenstrukturen ist eine kurzfristige Umsetzung und somit eine zeitnahe Entfaltung der erwarteten Wirkungen erzielbar.
- **Bauliche Maßnahmen:** Diese werden im Rahmen eines Maßnahmenkonzeptes für gewöhnlich erst in einer zweiten Stufe betrachtet. Sie können insbesondere dann erforderlich werden, wenn die erwarteten Wirkungen verkehrstechnischer Maßnahmen nicht das gewünschte Maß erfüllen. Bauliche Maßnahmen sind weitgehend mit deutlich höheren Investitionskosten verbunden, wodurch die zeitliche Realisierbarkeit – auch unter Berücksichtigung der Genehmigungsvorgänge – meist in einem mittel- oder langfristigen Rahmen zu sehen ist. Auch das Maß der durch bauliche Maßnahmen erzielbaren Wirkungen ist stets sorgfältig abzuwägen, da die Wirksamkeit nicht pauschal höher als bei einfacheren Maßnahmen anzusehen ist.

Das Maßnahmenkonzept wird ebenfalls zweistufig aufgebaut, je nachdem in welchem Zeitraum die Maßnahmenpakete realisiert werden können:

- **Kurzfristige Maßnahmen:** Das sind vor allem verkehrstechnische/-betriebliche Maßnahmen mit ggf. begleitenden baulichen Folgehandlungen, welche innerhalb kurzer Planungs- und Realisierungszeit sowie mit relativ geringem Kosteneinsatz realisiert werden können.
- **Mittel- und langfristige Maßnahmen:** Hierzu gehören grundlegende Veränderungen der Verkehrsanlagen bzw. der großräumigen Verkehrsführung mit baulichen Maßnahmen an der Strecke bzw. an den Knotenpunkten. Diese Maßnahmen gehen oft mit einem erhöhten Planungs- und Kostenaufwand einher.

4.3 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend auf die analysierten Schwachstellen wurden Maßnahmen in das Verkehrskonzept aufgenommen, mit denen die jeweiligen Probleme beseitigt bzw. vermindert werden können. Die einzelnen Maßnahmen wurden innerhalb der Arbeitsgruppe mit Bürgern, Stadtvertretern und dem Amt Schönberger Land besprochen und abgestimmt. Dabei wurden Vorschläge und Anmerkungen der Beteiligten geprüft und ggf. in das Konzept integriert.

Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen für die einzelnen Schwachstellen (Tabelle 4) getrennt nach kurzfristiger bzw. mittel- und langfristiger Realisierbarkeit näher erläutert.

4.3.1 Ortseinfahrstraßen

4.3.1.1 Dassower Straße

4.3.1.1.1 Bereich der Ortstafel

Probleme

- Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau
- Hoher Schwerverkehrsanteil

Kurzfristige Maßnahmen

 Aufstellen von Schräggattern im Straßenseitenraum im Bereich der Ortstafel (Abbildung 5)

- Erwartete Geschwindigkeitsreduktion durch optische Einengung des Straßenraums
- Zusätzlich Reduktion der Lärm- und Schadstoffemissionen

 *Bei Aufstellung der Schräggatter ist darauf zu achten, dass die Sicht aus den bzw. auf die anliegenden Straßen nicht beeinträchtigt wird.*

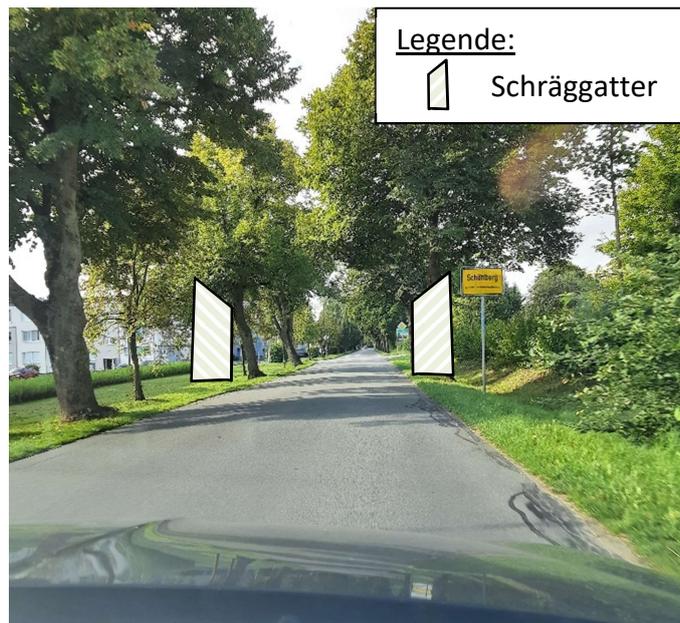


Abbildung 5: Schräggatter Ortstafel Dassower Straße

 *Bei der Maßnahme mit Schräggattern kann es bei Verkehrsteilnehmern, welche die Strecke häufig befahren zu einem Gewöhnungseffekt kommen, sodass die Wirkung der Geschwindigkeitsreduzierung nachlässt. In dem Fall sind weiterführende Maßnahmen wie z.B. eine Rüttelmarkierung oder eine optische Flimmerbremse empfehlenswert.*

Schräggatter:

- Optisches Mittel zur Fahrbahnverengung
- Weiß lackiertes Gatter im 90° Winkel zur Straße
- Zwischen 1,60 m und 2,50 m hoch
- Durch optische Fahrbahnverengung soll ein „Fuß-vom-Gas-Reflex“ ausgelöst werden
- Verbessert zusätzlich zum Ortsschild die Erkennbarkeit von Ortseinfahrten
- In vielen Gemeinden Deutschlands (Bsp. in Pogeez, Herzogtum Lauenburg, Thandorf) und im europäischen Ausland verwendet
- Wirkung der Schräggatter noch umstritten



 Schaffung eines befestigten Straßenbanketts außerorts als Aufstellbereich für den querenden Radverkehr (Abbildung 6)

① *Der Radverkehr auf der Dassower Straße wird zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Radverkehr stadtauswärts muss im Außerortsbereich die Fahrbahn queren, um den benutzungspflichtigen Radweg zu erreichen.*

- Gesonderte Befestigung des Straßenbanketts bietet dem querenden Radverkehr einen gewissen Aufstellbereich/Wartebereich außerhalb der Fahrbahn
 - Konflikt zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr wird reduziert

 *Durch die Herrichtung des Straßenbanketts wird kein separater Verkehrsbe- reich geschaffen. Durch den befestig- ten Aufstellbereich wird dem Radver- kehr jedoch mehr Raum angeboten, um sich an bzw. neben der Fahrbahn aufzustellen. Das Bankett ist Teil des Straßenquerschnitts von Außerorts- straßen. Für die Herstellung eines regelkonformen Aufstellbereiches fehlen die nötigen Freiflächen aufgrund von Flurstückgrenzen und Baumbestand.*

Legende:

Befestigung Straßenbankett



Abbildung 6: Aufstellbereich Radverkehr Dassower Straße

Mittel- und langfristige Maßnahmen

 *Im Zuge der Erschließung des Bebauungsplans Nr. 23 zur Wohngebietserweiterung wird die Herstellung eines zusätzlichen Verkehrsknotenpunktes erwartet.*

- Versetzung der Ortstafel empfohlen (Abbildung 7)

 *Eine Ortstafel ist laut VwV-STVO (§42 - „Zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel“, Abs. 1 [14]) dort anzubringen, wo geschlossene Bebauung entlang der Straße beginnt.*

- Bereich der Verzögerungsvorgänge des Kfz-Verkehrs (Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h) wird weiter in Richtung Nordost verlagert

- 🚗 Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Bereich der bestehenden Wohnbebauung am Knotenpunkt Dassower Straße/Ernst-Barlach-Straße
 - Zusätzlich Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

👉 Eine Versetzung der Ortstafel liegt in der Verantwortung des zuständigen Straßenverkehrsamtes und ist mit diesem abzustimmen.

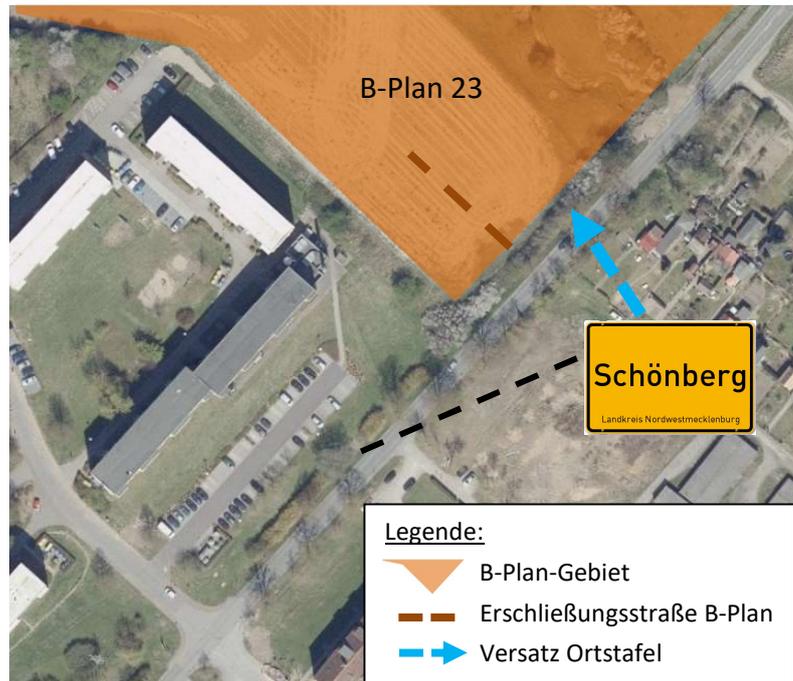


Abbildung 7: Versatz der Ortstafel Dassower Straße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)

4.3.1.1.2 Streckenverlauf Innerorts

Probleme

- Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr

Kurzfristige Maßnahmen:

- 🚲 Schaffung einer Überführung für den Radverkehr von der Fahrbahn in den Seitenbereich im Bereich der bestehenden Fußgängerschutzanlage (Höhe Realschule)
 - ① *Der Radverkehr stadteinwärts wird ab der Ortstafel zusammen mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn der Dassower Straße geführt. Im Bereich der Fußgängerschutzanlage muss der Radverkehr die Fahrbahn queren, um den weiterführenden benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radweg zu erreichen.*
 - Ausbildung der Überführung durch eine Rampe von der Fahrbahn in den Seitenraum sowie entsprechender Beschilderung und ggf. Visualisierung mit Piktogrammen
 - Dem Radverkehr wird eine eindeutige Führung angeboten
 - Konflikt zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr wird reduziert

Mittel- und langfristige Maßnahmen

 Anlage einer Fahrbahnquerung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich des Einzelhandels
 ➤ Schaffung einer überschaubaren und sicheren Quermöglichkeit im Bereich der Dassower Straße mit erhöhtem Querungsbedarf (Einzelhandelsstandorte, Amt Schönberger Land, Schule im Nahbereich)

- Mindestanforderung: Absenkung der gegenüberliegenden Bordsteine
- Vorzugsweise: Querungshilfe in Form einer Mittelinsel gemäß RAS 06 [10] (Abbildung 8)
 - Versatz der Fahrbahn durch Nutzung freier Flächen im Straßenseitenraum stadteinwärts
 - Anschluss an weiterführenden Gehweg in Richtung Einzelhandel, Apotheke und Regionalschule gegeben

 *Privatgrundstücke sowie Parkplatzzufahrt zum Einzelhandel sind zu berücksichtigen*

 Fahrbahnversatz wirkt zusätzlich geschwindigkeitsreduzierend auf den Verkehr stadteinwärts



Abbildung 8: Maßnahmenskizze Mittelinsel als Querungshilfe Dassower Straße
(Karte auf Grundlage von Gaia-MV)

Farbgebung dient nur zur Visualisierung

4.3.1.2 Marienstraße

4.3.1.2.1 Bereich der Ortstafel

Probleme

- Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau

Mittel- und langfristige Maßnahmen

 Herrichtung einer Mittelinsel im Bereich der Ortstafel Marienstraße (Abbildung 9)

- Durch einen Versatz der Fahrbahn wird die Geradlinigkeit der Straße unterbrochen
 - Geschwindigkeitssenkende Wirkung
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Fahrbahnversatz um mindestens 1,25 m (gemäß RAS 06 [10])
- Beidseitiger Versatz der Fahrbahn vorgesehen, um die Verkehre in beide Fahrtrichtungen gleichermaßen zu entschleunigen
- Positionierung der Mittelinsel aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeit (Baumbestand) nur im Außerortsbereich möglich



Abbildung 9: Mittelinsel im Bereich der Ortstafel Marienstraße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

☞ Durch ein Gewöhnungseffekt der Verkehrsteilnehmer kann sich das erhöhte Geschwindigkeitsniveau nach dem Passieren der Mittelinsel wiedereinstellen.

- Positionierung einer digitalen Geschwindigkeitsanzeige im Streckenverlauf denkbar
- Versatz der Fahrbahn möglich
 - Fahrbahnversatz im Bereich des Knotenpunkts Grüner Weg möglich
 - Fahrbahnversatz mit baulich ausgebildeter Mittelinsel
- Positionierung von Fahrbahnverengungen denkbar (Abbildung 10)
 - **Pro:** Geschwindigkeitsdämpfung durch Unterbrechung des geradlinigen Fahrbahnverlaufs. Bei Bedarf können die Bereiche auch als Flächen für den ruhenden Verkehr genutzt werden
 - **Contra:** Minderung der Verkehrssicherheit aufgrund von Hindernissen auf der Fahrbahn. Steigerung der Lärm- und Schadstoffemissionen durch vermehrte Anfahrt- und Bremsvorgänge.



Abbildung 10: Beispielbild: Fahrbahnverengung an Ortszufahrt von Wetten []

4.3.1.2.2 Streckenverlauf Innerorts

Probleme

- Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen

P Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Marienstraße im Bereich des Marktes (Abbildung 11)

- Zunächst Ermittlung des Parkraumbedarfs (Bewohner, Kunden, Tourismus) im öffentlichen Raum der Marienstraße notwendig [1]
- Ggf. Einrichtung mehrerer Parkbereiche mit ausreichenden Ausweichstellen
 - Unterstützung des Verkehrsflusses für den Verkehr stadteinwärts
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund ausreichender Ausweichstellen im Bereich des ruhenden Verkehrs
- Parkbereiche mit 2 – 3 Stellplätzen vorgesehen
 - Anzahl der Parkbereiche an Parkraumbedarf anpassen
 - Ausweisung der Parkbereiche durch Markierung auf der Fahrbahn und Beschilderung (Halteverbot mit „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“) [14]
- Ausweichbereich bietet Raum für zwei PKW
- Parkbereiche auf beiden Fahrbahnseiten denkbar
 - Vorzugsweise an der nördlichen Fahrbahnseite
 - Bei der Ausprägung der Parkbereiche ist darauf zu achten, dass genügend Raum bleibt, um dem Kfz-Verkehr eine angemessene Reaktionszeit in Bezug auf den Verflechtungsbereich am Markt zu geben
 - Gleichermaßen ist ein möglicherweise hohes Verkehrsaufkommen aufgrund der Autobahnumfahrstrecke zu berücksichtigen





Abbildung 11: Mittelinsel im Bereich der Ortstafel Marienstraße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Ausbaumöglichkeit: Radschutzstreifen

① Im Bestand wird der Radverkehr entlang des gesamten Streckenverlaufs der Marienstraße auf der Fahrbahn geführt

- Gemäß ERA 2010 [2] ist der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr vorzusehen
 - Kfz-Verkehrsaufkommen 2020: ca. 700 Kfz/h in der Spitzenstunde
 - Anteil des Schwerverkehrs: 2,5 %



Anlage eines Radschutzstreifens auf einer Fahrbahnseite möglich (Abbildung 12)

- Bietet dem Radverkehr eine separate Führung entlang der Fahrbahn und visualisiert dem Kfz-Verkehr, dass auf Radverkehr zu achten ist.
 - Regelbreite = 1,50 m [2]
 - Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr = 5,00 m
 - Vorzugsweise auf der Fahrbahnseite stadteinwärts, aufgrund direkten Anschlusses an überregionalen Radweg



Für die Anlage beidseitiger Radschutzstreifen ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m erforderlich (bestehende Fahrbahnbreite der Marienstraße 6,50 m)

- Radschutzstreifen ist mit ruhendem Verkehr auf der Fahrbahn in denselben Bereichen unverträglich
 - Ausweisung eines Halteverbots auf der Fahrbahnseite



Abbildung 12: Radschutzstreifen Marienstraße
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Verworfenne Maßnahmen

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen
 - Aufpflasterung, Bodenschwellen etc. aufgrund von erhöhtem Schwerverkehr, ÖPNV-Linienverkehr und Bedarfsumleitungsstrecke der A20 nicht zu empfehlen

4.3.1.3 Ratzeburger Straße

4.3.1.3.1 Bereich der Ortstafel

Probleme

- Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau
- Ungeordnete Führung und Querung des Fußverkehrs

Kurzfristige Maßnahmen

 Aufbringen von Quermarkierungen auf die Fahrbahn stadteinwärts zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr (Abbildung 13)

- Variante 1: Markierung als Flimmerbremse
 - Flache und glatte Markierung mit kleiner werdenden Abständen
 - Optisches Signal für den überfahrenden Kfz-Verkehr bewirkt einen „Fuß-vom-Gas-Reflex“
- Variante 2: Markierung als Rüttelmarkierung
 - Markierung mit Erhebungen vom Fahrbahnniveau mit kleiner werdenden Abständen
 - Optisches, haptisches und akustisches Signal für den überfahrenden Kfz-Verkehr bewirkt einen „Fuß-vom-Gas-Reflex“
 - Umsetzung unter Beachtung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf der Fahrbahn
 - Ggf. geringere Erhebung der Markierung am rechten Fahrbahnrand



Herrichtung des Straßenbanketts zu einer befestigten Sandfläche

- Schaffung eines Mobilitätsangebots für den Fußverkehr entlang der Fahrbahn zwischen dem Feldweg zum Friedhof und der Ortstafel
 - Ziel: Fußverkehr nutzt das Bankett für diese Verbindung
 - Konflikt zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr wird reduziert

- Ggf. Aufstellung Verkehrszeichen VZ 133 (Hinweisschild auf Fußverkehr) [14]



VZ 133



Durch die Herrichtung des Straßenbanketts wird kein separater Fußverkehrsbereich geschaffen. Durch die befestigte Sandfläche wird dem Fußverkehr jedoch mehr Raum angeboten, um sich an bzw. neben der Fahrbahn zu bewegen. Das Bankett ist Teil des Straßenquerschnitts von Außerortsstraßen.

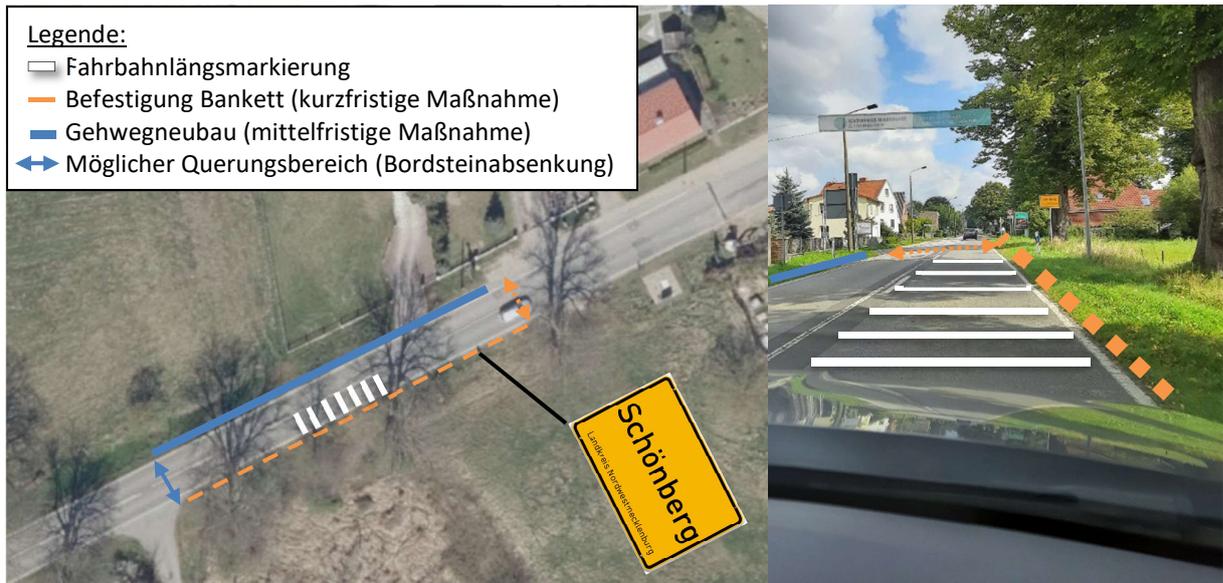


Abbildung 13: Maßnahmenvorschläge Ratzeburger Straße Ortseingang (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Mittel- und langfristige Maßnahmen

- Erweiterung des Fußverkehrsbereichs parallel zur Fahrbahn stadtauswärts (Abbildung 13)
 - Schaffung eines separaten Mobilitätsangebots für den Fußverkehr entlang der Fahrbahn zwischen dem Feldweg zum Friedhof und der Ortstafel
 - Konflikt zwischen Fußverkehr und Kfz-Verkehr wird reduziert
 - Im Bereich des Feldweges zum Friedhof ist mit einem erhöhten Querungsbedarf zu rechnen. Ggf. Aufstellung VZ 133 (Hinweisschild auf Fußverkehr) [14]

Verworfenne Maßnahmen:

- Schräggatter
 - Einschränkung der Sichtverhältnisse für die angrenzenden Grundstückszufahrten im Bereich der Ortstafel der Ratzeburger Straße
- Mittellinseln oder Versatz der Fahrbahn
 - Geringe Platzverfügbarkeit für einen Versatz der Fahrbahn im Bereich der Ortstafel aufgrund angrenzender Grundstücke sowie Baumbestand
 - Versatz der Fahrbahn ist ein erheblicher baulicher Eingriff in diesem Bereich, wofür das Maß der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht ausreicht

4.3.1.3.2 Straßenverlauf Innerorts

Probleme

- Verkehrsbehinderungen durch ruhenden Verkehr
- Ungeordnete Führung und Querung des Fußverkehrs

Kurzfristige Maßnahmen

P Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf

- 🚗 • Ermittlung des Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum der Ratzeburger Straße notwendig [1]

Variante 1: Parkverbot

- Ausweisung eines Parkverbots entlang des Streckenverlaufs
 - Parkverbotsbereich entlang der Ratzeburger Straße stadteinwärts ab Hausnummer 68
 - *Voraussetzung:* Kein Parkraumbedarf im öffentlichen Raum vorhanden. Ruhender Verkehr der Anwohner, Anlieger und Kunden kann über Stellplätze/Stellflächen auf privaten Grundstücken oder Freiflächen im Seitenraum aufgenommen werden.
- 👉 *Freie/ungenutzte Seitenräume sollten weiterhin dem ruhenden Verkehr zur Verfügung stehen, um gewissen Parkraumbedarf abzudecken*
 - Im Bereich zwischen der Ortstafel und der Ratzeburger Straße Hausnummer 68 sowie entlang des „Alten Friedhofs“ bestehen Straßenseitenräume (Fahrtrichtung stadteinwärts) ohne weitere Nutzung
 - Bereich wird vom ruhenden Verkehr genutzt, ohne Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs
 - Durchgängiger Fußweg verläuft in der Ratzeburger Straße einseitig auf der Straßenseite stadtauswärts

Hinweis: Parken im Seitenraum/auf dem Seitenstreifen

- Das Parken ist auf dem Seitenstreifen erlaubt, wenn dieser ausreichend befestigt ist (STVO §12 Abs. 4) []
 - Es ist nicht beschrieben wann ein Seitenraum als ausreichend befestigt gilt
 - Absprache mit örtlicher Polizei und Ordnungsamt sinnvoll
- Fuß- und Radverkehrsbereiche dürfen durch den ruhenden Verkehr nicht behindert/eingeengt werden
- Bereiche, in denen auf dem Seitenstreifen geparkt werden darf, können durch Beschilderungen gekennzeichnet werden



Ausbaumöglichkeit in Variante 1: Radschutzstreifen

① *Im Bestand wird der Radverkehr entlang des gesamten Streckenverlaufs der Ratzeburger Straße auf der Fahrbahn geführt*

- Gemäß ERA 2010 [2] ist der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr vorzusehen
 - Kfz-Verkehrsaufkommen 2020: ca. 500 Kfz/h in der Spitzenstunde
 - Anteil des Schwerverkehrs: 4 %



Anlage eines Radschutzstreifens auf einer Fahrbahnseite möglich (Abbildung 15)

- Regelbreite = 1,50 m [2]
- Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr = 5,00 m



Für die Anlage beidseitiger Radschutzstreifen ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m erforderlich (Bestehende Fahrbahnbreite der Ratzeburger Straße 6,50 m)

- Ausweisung eines Halteverbots auf der Fahrbahn
 - Radschutzstreifen ist mit ruhendem Verkehr auf der Fahrbahn in denselben Bereichen unverträglich



Abbildung 14: Radschutzstreifen Ratzeburger Straße
Farbegebung dient nur zur Visualisierung

Variante 2: Ausweisung von Bereichen für den ruhenden Verkehr

- **Ziel:** Bedarfsgerechte Anordnung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn und Reduzierung des Verkehrseingriffs
- Wechselseitige Anordnung der Parkbereiche empfohlen (Abbildung 16)
 - Gleichmäßiger Einfluss auf den Verkehrsfluss für den Verkehr stadteinwärts und stadtauswärts
 - **Pro:** Ruhender Verkehr auf der Fahrbahn wirkt verkehrsberuhigend
 - **Contra:** Vermehrte Abbremsvorgänge führen zu erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen
 - Beachtung der ausreichenden Ausweichbereiche zwischen den Parkbereichen
- Uhrzeitabhängige Parkregelung denkbar
 - Am Tag Parkdauerbegrenzung auf bspw. 2 h denkbar
 - Starke Regulation des ruhenden Verkehrs
 - Gibt Parkraum für Kunden/Gäste ansässiger Geschäfte/Einzelhandel frei
 - Zeitliche Begrenzung auch nur für Teilbereiche möglich
 - Einführung eines Bewohnerparkausweises denkbar
 - Berechtigung der Anwohner/Parkausweisinhaber zu jeder Uhrzeit das Fahrzeug in den Parkbereichen abzustellen
 - *Ein Bewohnerparkausweis gibt keine Garantie eines freien Stellplatzes*
 - Weitere Nutzergruppen sind an zulässige Uhrzeit und Dauer des Parkvorgangs gebunden



Abbildung 15: Beispiel: Wechelseitiges Parken Ratzeburger Straße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Mittel- und langfristige Maßnahmen

 Sanierung der Fahrbahnoberfläche (v.a. der Fahrbahnkanten) zu einer ebenen und gleich-

 mäßigen Fahrbahn

- Reduzierung der Lärmemissionen des Kfz-Verkehrs
- Unterstützung der Radverkehrsmobilität auf der Fahrbahn

 Anlage einer Fahrbahnquerung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich des

 „Alten Friedhofs“

- Schaffung einer überschaubaren und sicheren Querungsmöglichkeit im Bereich der Ratzeburger Straße mit erhöhtem Querungsbedarf

- Querungsbereich durch vorgezogene Seitenräume gemäß RAS 06 [10] möglich (Abbildung 14)

- Einziehung des Aufstell-/Wartebereichs des Fußverkehrs in die Fahrbahn hinein
 - Verbleibende Restfahrbahnbreite vorzugsweise 7,00 m (mindestens 6,50 m)
 - Verengung der Fahrbahn hat eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung
- Herrichtung eines befestigten (gepflasterten) Aufstellbereichs für den Fußverkehr mit Bordsteinabsenkung
 - Visualisierung für den querenden Fußverkehr sowie für den Kfz-Verkehr wo die Querung vorgesehen ist
- Absenkung der gegenüberliegenden Bordsteine
- Positionierung des Querungsbereichs in Abhängigkeit vom ruhenden Verkehr im Seitenbereich

 *Im Querungsbereich kann kein ruhender Verkehr den Seitenbereich nutzen*



Abbildung 16: Vorgezogene Seitenräume als Querungsbereich in der Ratzeburger Straße
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

4.3.2 Verbindungs- und Durchgangsstraßen

4.3.2.1 Ekengreenstraße

Probleme

- Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr
- Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen

Kurzfristige Maßnahmen

- ① *Bestehender Parkbereich hat eine ausgedehnte Länge ohne Ausweichmöglichkeiten*
 - *Vor allem in den Verkehrsspitzenzeiten (Hol- und Bringverkehr der benachbarten Schule) findet der wartepflichtige Verkehr auf der Ekengreenstraße aus Richtung Norden kommend wenige Zeitlücken und Ausweichmöglichkeiten, um an dem ruhenden Verkehr vorbei zu fahren*
 - *Es kommt zu Verkehrssituationen bei denen der wartende Verkehr schon geringe Zeitlücken nutzt, um den ruhenden Verkehr zu passieren (meist mit einem hohen Geschwindigkeitsniveau – Verkehrsbeobachtung)*



Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Ekengreenstraße nördlich des Goetheplatzes

- Ruhender Verkehr auf der Fahrbahn weiterhin erlaubt (wie Bestand)
- Begrenzung des Parkbereiches, um freien Verkehrsraum im Bereich des Goetheplatzes zu schaffen
 - Versatz des bestehenden zeitabhängigen Halteverbots nach Norden (Abbildung 17)
 - Parkraumbedarf wird in diesem Bereich als gering eingeschätzt

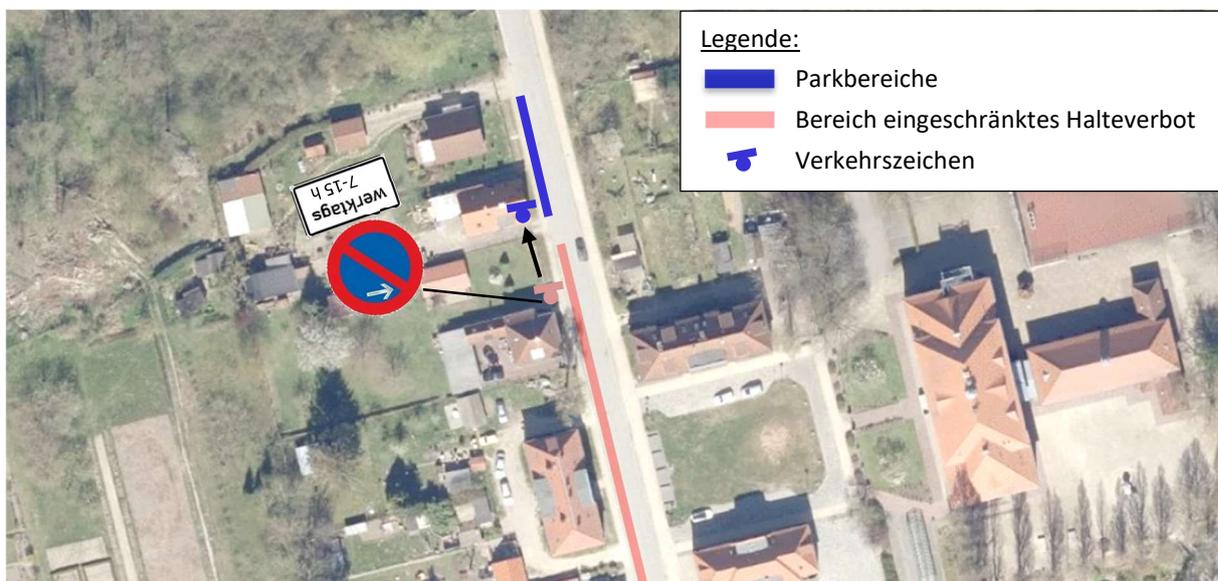


Abbildung 17: Wechselseitiges Parken Ratzeburger Straße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
Farbgebung dient nur zur Visualisierung



In Abhängigkeit des Verkehrsflusses im Straßenverlauf sowie der Bedeutung der Ekengreenstraße als Umfahrung der August-Bebel-Straße, des Marktes und des Kalten Damms (siehe Maßnahmen Markt – Kapitel 4.3.2.6) ist der ruhende Verkehr auf der Fahrbahn der Ekengreenstraße ggf. weiter zu regulieren

- *Schaffung von Parkbereichen mit ausreichenden Ausweichstellen zur Unterstützung des Verkehrsflusses in beide Richtungen (ähnlich Marienstraße – Kapitel 4.3.1.2.2)*

4.3.2.2 Fritz-Reuter-Straße

Probleme

- Verkehrsbehinderungen durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen



Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf

- Ermittlung des Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum der Fritz-Reuter-Straße notwendig [1]

Variante 1: Parkverbot

- Ausweisung eines Parkverbots entlang des Streckenverlaufs
 - Parkverbotsbereich entlang der Fritz-Reuter-Straße stadteinwärts ab Bünsdorfer Weg
 - *Voraussetzung:* Kein Parkraumbedarf im öffentlichen Raum vorhanden. Ruhender Verkehr der Anwohner, Anlieger und Kunden kann über Stellplätze/Stellflächen auf privaten Grundstücken oder Freiflächen im Seitenraum aufgenommen werden

Ausbaumöglichkeit in Variante 1: Radschutzstreifen



Im Bestand wird der Radverkehr entlang des gesamten Streckenverlaufs der Fritz-Reuter-Straße auf der Fahrbahn geführt

- Gemäß ERA 2010 [2] ist der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr vorzusehen
 - Kfz-Verkehrsaufkommen 2020: ca. 280 Kfz/h in der Spitzenstunde
 - Anteil des Schwerverkehrs: 2,5 %



Anlage eines Radschutzstreifens auf Fahrbahnseite stadteinwärts möglich (Abbildung 18)

- Regelbreite = 1,50 m [2]
- Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr = 4,50 m



Für die Anlage beidseitiger Radschutzstreifen ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m erforderlich (bestehende Fahrbahnbreite der Rottensdorfer Straße 6,00 m)

- Ausweisung eines Halteverbots auf der Fahrbahn
 - Radschutzstreifen ist mit ruhendem Verkehr auf der Fahrbahn in denselben Bereichen unverträglich



Abbildung 18: Radschutzstreifen Fritz-Reuter-Straße
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

 Ausweisung des bestehenden Gehweges auf der Fahrbahnseite stadtauswärts als gemeinsamen Geh- und Radweg

- Mindestbreite 2,50 m [2] (im Bestand gegeben)
- Herstellung eines Übergangsbereichs für den Radverkehr vom Seitenraum auf die Fahrbahn im Bereich des Knotenpunktes Fritz-Reuter-Straße/Rottensdorfer Straße/Schlauentrift (Abbildung 19)
 - Radverkehrsführung im weiteren Verlauf der Rottensdorfer Straße nur auf der Fahrbahn möglich (Seitenraumbreite zu gering)
- Ggf. Aufbringung von Piktogrammen auf die Fahrbahn zur weiteren Visualisierung für Rad- und Kfz-Verkehr, dass Radverkehr die Fahrbahn nutzt



Abbildung 19: Übergangsbereich für den Radverkehr
 Fritz-Reuter-Straße/Schlauentrift
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Variante 2: Ausweisung von Bereichen für den ruhenden Verkehr

- Ziel: Bedarfsgerechte Anordnung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn und Reduzierung des Verkehrseingriffs
- Wechselseitige Anordnung der Parkbereiche empfohlen (Abbildung 20)
 - Gleichmäßiger Einfluss auf den Verkehrsfluss für den Verkehr stadteinwärts und stadtauswärts
 - **Pro:** Ruhender Verkehr auf der Fahrbahn wirkt verkehrsberuhigend
 - **Contra:** Vermehrte Abbremsvorgänge führen zu erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen
 - Beachtung der ausreichenden Ausweichbereiche zwischen den Parkbereichen
- Uhrzeitabhängige Parkregelung denkbar
 - Am Tag Parkdauerbegrenzung auf bspw. 2 h denkbar
 - Starke Regulation des ruhenden Verkehrs
 - Zeitliche Begrenzung auch nur für Teilbereiche möglich
 - Einführung eines Bewohnerparkausweises denkbar
 - Zur Berechtigung der Anwohner/Parkausweisinhaber zu jeder Uhrzeit das Fahrzeug in den Parkbereichen abzustellen
 - ☞ *Ein Bewohnerparkausweis gibt keine Garantie eines freien Stellplatzes*
 - Weitere Nutzergruppen sind an zulässige Uhrzeit und Dauer des Parkvorgangs gebunden



Abbildung 20: Beispiel: Wechselseitiges Parken Fritz-Reuter-Straße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

4.3.2.3 Heinrich-Behrens-Weg/Rudolf-Hartmann-Straße

Probleme

- Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen
- Unübersichtliche Verkehrsführung

Kurzfristige Maßnahmen

-  Änderung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Rudolf-Hartmann-Straße/Heinrich-Behrens-Weg (Abbildung 21)

 *Bestehende Vorfahrtsregelung: Abknickende Vorfahrtsstraße von der Rudolf-Hartmann-Straße (aus Norden kommend) in den Heinrich-Behrens-Weg als weiterführende Hauptrichtung*

- Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links durch VZ 102 [14]
 - Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz-Verkehr in Hauptrichtung (Geradeausrichtung)
 - Die Verkehre aus der Rudolf-Hartmann-Straße (aus Norden kommend) müssen mit angemessener Geschwindigkeit an den Knotenpunkt heranfahren, um die Verkehrssituation aufzunehmen und ggf. dem Verkehr von rechts Vorfahrt zu gewähren
- Anpassung der Fahrbahnmarkierung
 - Entfernen der gestrichelten Längsmarkierung am Fahrbahnrand



 *In Abhängigkeit der Bedeutung der Rudolf-Hartmann-Straße und des Heinrich-Behrens-Weges als Umfahrung der August-Bebel-Straße, des Marktes und des Kalten Damms (siehe Maßnahmen Markt – Kapitel 4.3.2.6) ist die Änderung der Vorfahrtsregelung genau zu prüfen*

- *Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links behindert einerseits den durchgängigen Verkehrsfluss, begrenzt andererseits das Geschwindigkeitsniveau*



Abbildung 21: Vorfahrtsregelung Knotenpunkt Rudolf-Hartmann-Straße/Heinrich-Behrens-Weg



Ausweisung des Seitenbereichs des Heinrich-Behrens-Weg zum gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Abbildung 22)

- Führung des Radverkehrs unabhängig vom Kfz-Verkehrsaufkommen
- Gemeinsame Nutzung des Seitenbereichs durch Fuß- und Radverkehr wird als verträglich angesehen
 - Fußverkehrsaufkommen nur periodisch (Schülerverkehr) erhöht
- Beginn des gemeinsamen Geh- und Radweges im Bereich des Knotenpunktes Rudolf-Hartmann-Straße/Heinrich-Behrens-Weg
 - Für den Radverkehr in Richtung Heinrich-Behrens-Weg ist ein Überführungs- und Querungsbereich im Bereich des Knotenpunktes vorzusehen
 - Im Bereich des Fußgängerüberweges (FGÜ) besteht kein Raum für Anlage einer Überführung des Radverkehrs von der Fahrbahn zum Seitenbereich
 - ① *Gemäß STVO ermöglicht ein FGÜ nicht dem Radverkehr die bevorzugte Querung der Fahrbahn. Der Radverkehr hat dementsprechend abzusteigen*
- Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges ist im Bereich des Knotenpunktes Eken-greenstraße/Ludwig-Bicker-Straße zu beschildern

① *Im Bestand wird der Radverkehr entlang des Streckenverlaufs der Rudolf-Hartmann-Straße von Lübecker Straße in Richtung Heinrich-Behrens-Weg auf der Fahrbahn geführt*

- *Gemäß ERA 2010 [2] ist der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr vorzusehen*
 - *Kfz-Verkehrsaufkommen 2020: ca. 250 Kfz/h in der Spitzenstunde*
 - *Anteil des Schwerverkehrs: 2,8 %*

① *Der Radverkehr in Richtung Lübecker Straße hat eine bestehenden Benutzungspflicht auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg*



Anlage eines Radschutzstreifens auf der Rudolf-Hartmann-Straße von der Lübecker Straße in Richtung Heinrich-Behrens-Weg (Abbildung 22)

- Bietet dem Radverkehr eine separate Führung entlang der Fahrbahn und visualisiert dem Kfz-Verkehr, dass auf Radverkehr zu achten ist.
- Mindestbreite = 1,25 m [2]
 - Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr = 4,75 m
- Herstellung eines Übergangsbereichs (Rampe mit Piktogramm) für den Radverkehr von der Fahrbahn auf den Seitenraum
- Herstellung eines Querungsbereichs für den Radverkehr über die Fahrbahn
 - Bietet eine sichere und direkte Querungsmöglichkeit, um den weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg zu erreichen



Legende:

- Radschutzstreifen
- ↪ Überführungs- und Querungsbereich
- 🚲 Beschilderung

Abbildung 22: Radverkehrsführung Rudolf-Hartmann-Straße/Heinrich-Behrens-Weg Umgebung dient nur zur Visualisierung

4.3.2.4 Lübecker Straße

4.3.2.4.1 Knotenpunkt Lübecker Straße/Dassower Straße

Probleme

- Ungeordnete Querung der Fahrbahn von Fuß- und Radverkehr

Kurzfristige Maßnahmen

- Aufstellen eines Absperrgitters im Seitenbereich entlang des Straßenverlaufs (Abbildung 23)
 - Unterbinden der ungeordneten Fahrbahnquerung außerhalb der Querungsbereiche der LSA
 - Absperrgitter von der LSA bis zur ersten Grundstückszufahrt/Knotenpunkt an der Lübecker Straße
 - Aufstellung auf beiden Fahrbahnseiten denkbar
 - Absperrgitter kann auf Fahrbahnseite stadtauswärts länger gezogen werden



Abbildung 23: Absperrgitter Lübecker Straße

- Anpassung der LSA-Steuerung
 - Verschiedene Möglichkeiten für Erhöhung der Fußgängerpriorität
 - Fußgängerfreigabe ohne Anforderung
 - Ggf. Rundum-Grün an allen Fußgängerfurten gleichzeitig, um dem Fußverkehr das diagonale Queren des Knotenpunktes ohne Wartezeit zu ermöglichen
 - Zeitabhängige Steuerung (in Zeiten mit hohem Fußverkehrsaufkommen)
 - Jedoch meist auch die Hauptverkehrszeit des Kfz-Verkehrs
 - Pro:** Förderung/Beschleunigung des Fußverkehrs im Bereich der LSA

Contra: Beeinträchtigung/Minderung des Verkehrsflusses im Kfz-Verkehr
 - Probeweise Maßnahmenumsetzung für den Zeitraum eines Quartals oder Halbjahres möglich

4.3.2.4.2 Lübecker Straße Höhe Bahnhofstraße

Probleme

- Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau

Mittel- und Langfristige Maßnahmen

 Umgestaltung/Begrünung der bestehenden Mittelinsel (Abbildung 24)

- Pflanzen weiterer Büsche und Bäume
 - Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung durch Bruch der Sichtlinie im weiteren Streckenverlauf der Lübecker Straße
 - Jedoch Gewährleistung der Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr und dem querenden Fuß-/Radverkehr auf der Mittelinsel von hoher Bedeutung

 Herstellung eines Fahrbahnversatz für den Kfz-Verkehr stadtauswärts (Abbildung 23)

- Durch einen Versatz der Fahrbahn wird die Geradlinigkeit der Straße unterbrochen
 - Geschwindigkeitssenkende Wirkung
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität
 - Fahrbahnversatz um 1,25 m empfehlenswert [10] (in Abhängigkeit der Flächenverfügbarkeit)
- Positionierung des Versatzes in Abhängigkeit von Grundstückszufahrten
- Gleichzeitiger Versatz des Seitenbereichs (Gehweg) notwendig



Abbildung 24: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Lübecker Straße Höhe Bahnhofstraße

4.3.2.4.3 Streckenverlauf Lübecker Straße

Probleme

- Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen

- ① *Entlang der Lübecker Straße bestehen eine Reihe an Regelungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (ausgewiesene Parkbereiche sowie eingeschränkte und absolute Halteverbote).*
 - *Stadteinwärts besteht nur ein kurzer Abschnitt auf Höhe der Bahnhofstraße an dem ein Halten/Parken am Fahrbahnrand erlaubt ist*
 - *Stadtauswärts bestehen keine Halteverbote*



Ggf. Neuordnung des ruhenden Verkehrs an der Fahrbahn

- Ermittlung des Parkraumbedarfs im öffentlichen Raum der Ratzeburger Straße notwendig [1]

Variante 1: Halteverbot

- Ausweisung eines eingeschränkten/absoluten Halteverbots entlang der gesamten Lübecker Straße
 - Reduzierung der bestehenden Beschilderung zur Regelung des ruhenden Verkehrs
 - Förderung des stetigen Verkehrsflusses auf der Durchgangsstraße

Ausbaumöglichkeit in Variante 1: Radschutzstreifen

① *Im Bestand wird der Radverkehr entlang des gesamten Streckenverlaufs der Lübecker Straße auf der Fahrbahn geführt (mit zusätzlichem Benutzungsrecht des Seitenraums durch die Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“)*

- *Gemäß ERA 2010 [2] ist der Radverkehr im Mischverkehr mit Kfz-Verkehr vorzusehen*
 - *Kfz-Verkehrsaufkommen 2020: ca. 600 Kfz/h in der Spitzenstunde*
 - *Anteil des Schwerverkehrs: 1,8 %*



Anlage von Radschutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten möglich (Abbildung 25)

- Nur in Mindestbreite = 1,25 m [2]
- Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr = 4,50 m



Es ist zu beachten, dass zu schmale Radschutz- und Radfahrstreifen (Mindestmaße, ohne Sicherheitsabstand) eine zusätzliche Gefahr für den Radverkehr sein können, da der Kfz-Verkehr dazu tendiert bis an die markierte Linie heranzufahren, obwohl beim Überholen immer ein Mindestabstand von 1,50 m gefordert ist. Erfahrungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr einen größeren Abstand zum Radverkehr einhält, wenn keine Radfahrspuren auf der Fahrbahn markiert sind.

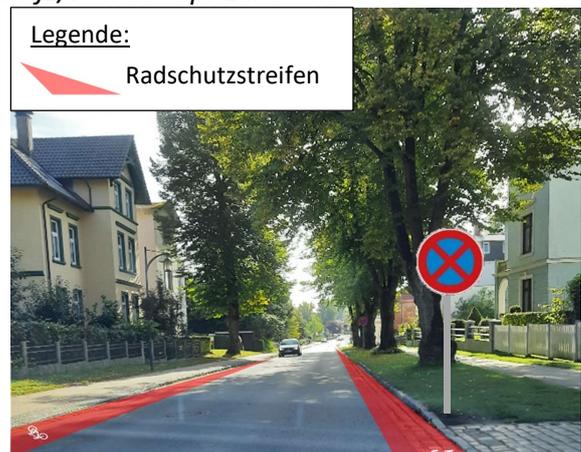


Abbildung 25: Radschutzstreifen Lübecker Straße
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

- Ausweisung eines Halteverbots auf der Fahrbahn
 - Radschutzstreifen sind mit ruhendem Verkehr in denselben Bereichen der Fahrbahn unverträglich

Variante 2: Ausgewiesene Parkbereiche

- Bedarfsgerechte Ausweisung von Parkbereichen auf der Fahrbahn der Lübecker Straße
 - Geordnetes Stellplatzangebot für Anlieger, Bewohner oder Kunden
 - Ruhender Verkehr auf der Fahrbahn hat eine verkehrsberuhigende Wirkung
 - Durch die Nutzung der Gegenfahrbahn im Bereich der Parkbereiche muss auf eine Zeitlücke im Gegenverkehr geachtet werden
 - Erhöhung der Lärm- und Schadstoffemissionen durch vermehrte Anfahr- und Bremsvorgänge
- Ggf. Parkordnung mit Eingrenzung der Uhrzeiten (bspw. Parken nur außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten erlaubt)

4.3.2.5 Ludwig-Bicker-Straße

Probleme

- Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen
- Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen

- ① *Es ist eine Umgestaltung der Bushaltestelle an der Ludwig-Bicker-Straße mit dem dahinter liegenden Garagenkomplex vorgesehen. Die Bushaltestelle wird mit ausreichend überdachten Wartebereichen attraktiver gestaltet. Im hinteren Bereich ist eine große Parkfläche mit bis zu 107 Kfz-Stellplätzen vorgesehen.*
 - *Situation für die ÖPNV-Nutzer (vor allem Schülerverkehr) wird deutlich verbessert und komfortabler gestaltet*
 - *Keine Änderung für den Verkehrsfluss, da Halt des Busses weiterhin auf der Straße vorgesehen ist*
 - *Schaffung eines großen Stellplatzangebots für den gesamten Bereich*



Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn (Abbildung 26)

- Ermittlung des Parkraumbedarfs in der Ludwig-Bicker-Straße und Prüfung, ob Parkraumbedarf über neues Stellplatzangebot abgedeckt werden kann [1]
- Ausweisung eines eingeschränkten Halteverbots für beide Fahrrichtungen [14]
- Ggf. Einrichtung eines Parkbereichs im Nahbereich des Knotenpunktes zur August-Bebel-Straße

VZ 283



ZZ 1053-30



Abbildung 26: Fußgängerüberweg und Parkregelung Ludwig-Bicker-Straße
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Mittel- und langfristige Maßnahmen

- 🚶 Einrichtung eines Fußgängerüberweges („Zebrastrifen“) (Abbildung 26)
 - Bietet dem Fußverkehr (vor allem Schülerverkehr) einen sicheren und direkten Quersungsbereich
 - Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Kfz-Verkehr
 - FGÜ sind mit VZ 350-10 [14] in beiden Richtungen zu beschildern
 - Bereich ist mit einer ausreichenden Beleuchtung auszustatten
- 

VZ 350-10
- ☝ Für den Einsatz von FGÜ gibt es hohe Anforderungen an gleichzeitig auftretende Kfz- und Fußverkehrsaufkommen (RASt 06 [10]). Aufgrund des hohen Aufkommens an Schülerverkehr vom Gymnasium zur Bushaltestelle besteht in diesem Bereich jedoch eine besondere Verkehrssicherungspflicht.
 - Planung eines FGÜ ist in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen

4.3.2.6 Markt

Probleme

- Unübersichtlicher Straßenraum
- Konflikt der Verkehrsteilnehmer
- Verkehrslärm

Kurzfristige Maßnahmen

- 🚗 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
 - Minderung der Lärm- und Schadstoffemission
 - Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität
- ☝ Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen

- P** Erweiterung/Ausbau der Beschilderung des bestehenden Parkraumangebots (Parkpalette östlich des Marktes sowie auf dem Marktplatz)
- Hinweis auf das Parkraumangebot auf der Parkpalette für Verkehr aus allen Richtungen
 - Ggf. zeitliche Begrenzung der erlaubten Parkdauer auf den Stellplätzen am Markt
 - Ggf. Erhebung von Parkgebühren auf den Stellplätzen am Markt, auch Kurzzeitparken

Mittel- und langfristige Maßnahmen: Umgestaltung der Verkehrsführung/des Verkehrsraums

- ① Großes Parkraumangebot besteht auf der Parkpalette im östlichen Bereich des Marktes
- Für den Fußverkehr ist ein direkter Zugang zum Markt über ein Wegerecht ermöglicht (ca. 40 m lang)

Variante 1: Reduzierung des Parkraums

- P** Reduzierung der bestehenden Stellplätze auf dem Markt (Abbildung 27)
- Reduzierung der Verkehrsverflechtung an der Zufahrt zum Parkplatz
- Stellplatzanzahl deutlich reduzieren, ggf. nur Behindertenparkplätze auf dem Markt ausweisen
 - Bereiche des Marktes können umgenutzt werden (Begrünung, Stadtmobiliar, Außen-gastronomie etc.)

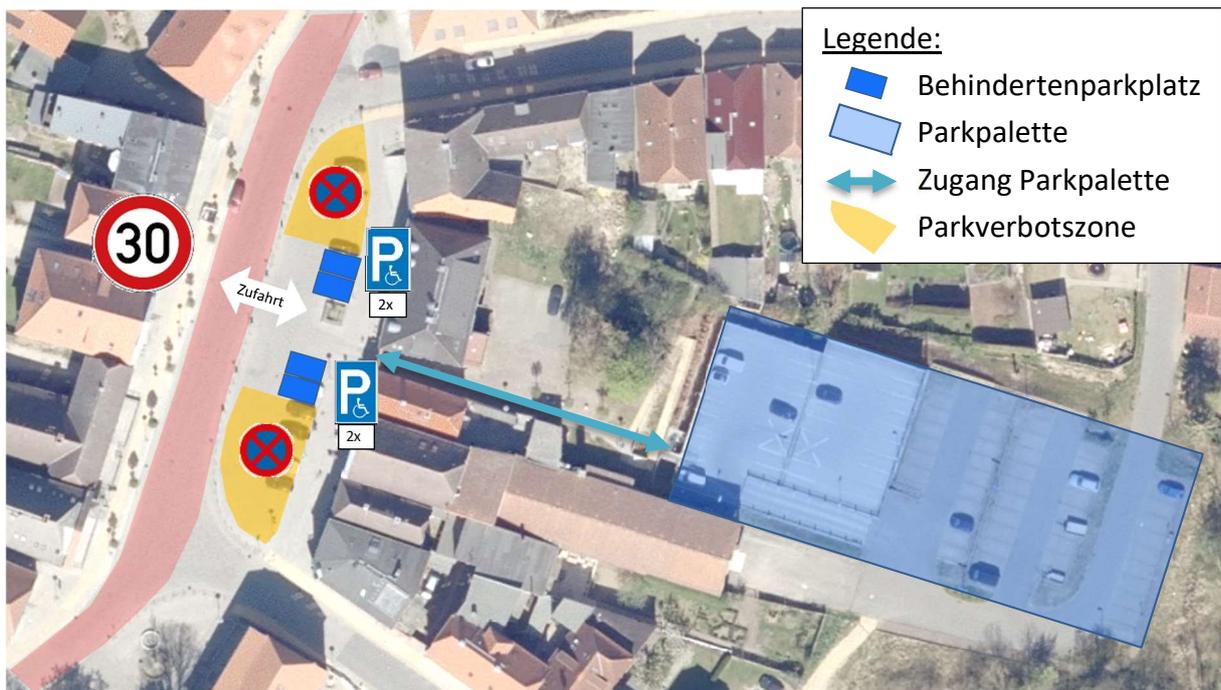


Abbildung 27: Markt Maßnahmenvariante 1: Reduzierung des Parkraums (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Variante 2: Versatz des Verkehrsraums

 Versatz der durchgehenden Fahrbahn zur Unterbrechung des geradlinigen Straßenverlaufs (Abbildung 28)

- Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung
- Städtebaulich attraktive Verkehrsführung für den Markt
- Starker baulicher Eingriff in den Verkehrsraum
 - Bestehende Markfläche geht verloren
- Flächen im Seitenraum können für den ruhenden Verkehr genutzt werden
 - Ein Bereich sollte für Behindertenparkplätze vorbehalten sein
 - Weiteren Bereich als Fläche für einen Wochenmarkt nutzbar lassen



Abbildung 28: Markt Maßnahmenvariante 2: Versatz der Fahrbahn (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Variante 3: Durchfahrtsverbot Sperrung des Marktes für den Kfz-Verkehr

-  Ausweisung einer Fußgängerzone möglich (Abbildung 29)
 - Nutzung der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr untersagt [14]
 - Durchfahrt des Linienverkehrs durch Zusatzbeschilderung erlaubt
- Bauliche Anpassung des Markplatzes notwendig [14]
 - Rückbau aller Bordsteinkanten zur Schaffung einer einheitlichen Verkehrsfläche über den gesamten Markt
 - Unmissverständliche Gestaltung der Zufahrten der Fußgängerzone mit Einengungen der Fahrbereiche (Nutzung nur vom ÖPNV)

VZ 242.1-40



ZZ 1026-35

 Ausweisung einer Fahrradstraße möglich

- Nutzung der Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr untersagt [2]
- Durchfahrt des Linienverkehrs durch Zusatzbeschilderung erlaubt
- Bauliche Anpassungen der Fahrbahnoberflächen angestrebt
 - Herstellung eines Bereichs mit einer durchgängig ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche, um die Attraktivität für den Radverkehr zu erhöhen

VZ 244



ZZ 1026-35

- Unabhängig von der Flächennutzung sollten Flächen für Behindertenparkplätze im Marktbereich vorgesehen werden
- Im südlichen Bereich des Marktes können Flächen für den allgemeinen ruhenden Verkehr vorgehalten werden
 - Durch das Durchfahrtsverbot des Marktes kann der Kfz-Verkehr auf der Marienstraße sowie der August-Bebel-Straße die Parkpalette im östlichen Bereich des Marktes nur über Umwege erreichen
 - Ggf. Stellplätze vornehmlich für Kurzzeitparker



Abbildung 29: Markt Maßnahmenvariante 3: Durchfahrtsverbot am Markt (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
 Farbgebung dient nur zur Visualisierung

- Durchfahrtsverbot führt zu einer erheblichen Verkehrsverlagerung der Durchgangsverkehre auf der Achse Lübecker Straße/Fritz-Reuter-Straße und Marienstraße/August-Bebel-Straße
 - Umfahrung über die Rudolf-Hartmann-Straße/Heinrich-Behrens-Weg/Ludwig-Bicker-Straße, Ortsumgehung B104 und Schlauentritt
 - Abschaffung der Verkehrsverlagerung in Abbildung 30

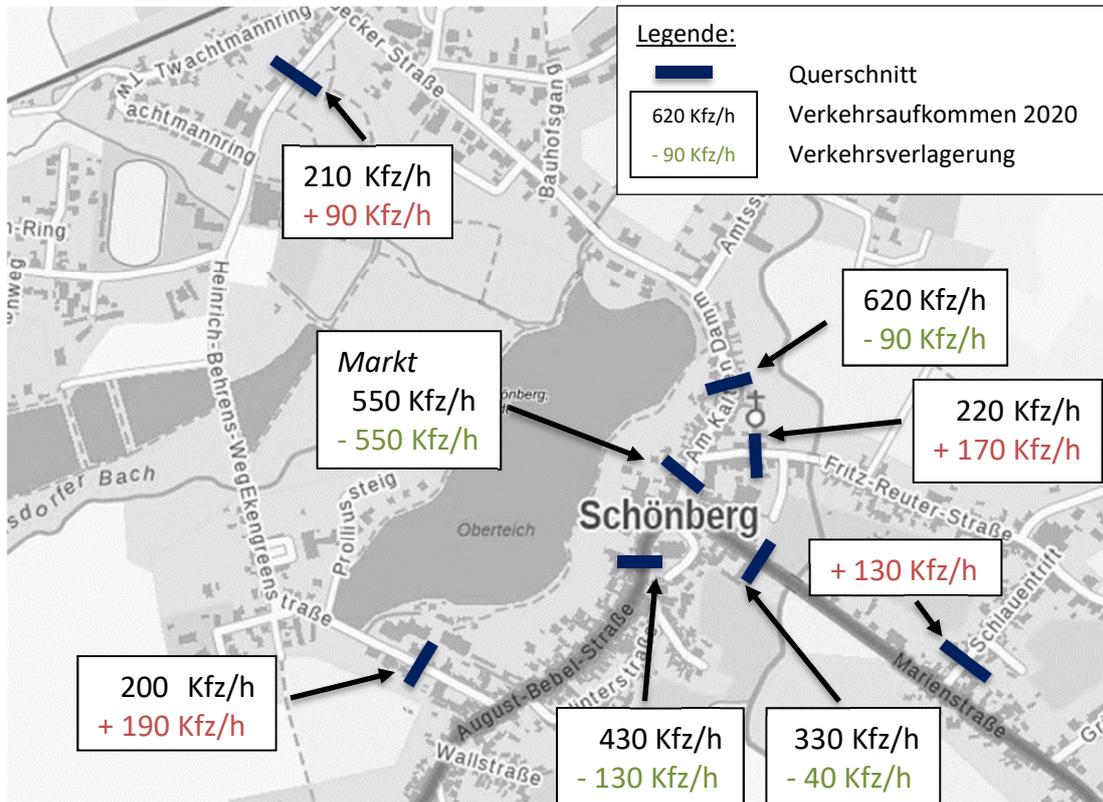


Abbildung 30: Abschätzung der Verkehrsverlagerung durch das Durchfahrtsverbot am Markt (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)

Verworfenne Maßnahmen

- Fußgängerüberweg
 - Für den Einsatz eines FGÜ gibt es hohe Anforderungen an gleichzeitig auftretende Kfz- und Fußverkehrsaufkommen (RASt 06 [10])
 - Fußgängeraufkommen wird Anforderungen eines FGÜ vermeintlich nicht erfüllen

4.3.3 Anliegerstraßen

4.3.3.1 Amtsstraße

4.3.3.1.1 Knotenpunkt Amtsstraße/Am Kalten Damm/Lübecker Straße

Probleme

- Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Unübersichtliche Verkehrssituation

Kurzfristige Maßnahmen

 Herrichtung eines neuen Querungsbereichs für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt (Abbildung 31)

- Querungsbereich rückt weiter in den Knotenpunktbereich
 - Querender Fuß- und Radverkehr über die Amtsstraße rückt damit in das direkte Sichtfeld des Kfz-Verkehrs auf Am Kalten Damm/Lübecker Straße

 *Bestehender Querungsbereich weiter in die Amtsstraße abgesetzt, wodurch beim einbiegenden Kfz-Verkehr auf der Hauptstraße Am Kalten Damm/Lübecker Straße der Eindruck entsteht, dass der Fuß- und (Rad)verkehr in die Amtsstraße einbiegen möchte, obwohl dieser den abgesenkten Bordstein nutzt, um die Fahrbahn zu queren.*

- Hochfrequentierte Fuß- und Radverkehrsverbindung entlang Am Kalten Damm/Lübecker Straße
 - Seitenbereich bietet dem Schülerverkehr zu Fuß bzw. auf dem Rad einen sicheren Mobilitätsbereich
 - Kindern bis 10 Jahren per Gesetz erlaubt mit dem Fahrrad im Seitenbereich zu fahren [12]
- Querungsbereich durch Bordsteinabsenkungen und möglichst geradlinig herstellen
- Anpassung der bestehenden Haltelinie in der Amtsstraße
- Visualisierung durch eine farbliche Markierung, ggf. ergänzt durch ein Piktogramm des VZ 136-10 („Achtung Fußverkehr“) [14]



Abbildung 31: Querungsmöglichkeit Knotenpunkt Amtsstraße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

4.3.3.1.2 Parkplatz Amtsstraße

Probleme

- Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Unübersichtliche Verkehrssituation

Mittel- und langfristige Maßnahmen



Umgestaltung der bestehenden Parkfläche (Abbildung 32)

- Förderung des Verkehrsflusses auf der Amtsstraße durch geregelte Verkehrsbeziehungen und Verkehrswege auf der Parkfläche
- Ausweisung von Stellplätzen zum Parken
 - Durch eine Ausweisung von Stellplätzen (Markierung o.ä.) werden Flächen effizienter genutzt und der Parkraumverlust geringgehalten
 - Stellplätze für den Bring- und Holverkehr, welcher die Kinder/Schüler bis zur Einrichtung begleitet (Kindergarten, Grundschule, usw.)
 - Stellplätze für Beschäftigte der Einrichtungen
 - Bei Bedarf kann Parkbereich nach Nordwesten erweitert werden
- Ausweisung von Kurzzeitstellplätzen (Park+Ride)
 - Verlagerung der Kurzzeitparker vom Fahrbahnbereich in den Seitenraum
 - Bereich für einen kurzen Halt zum Bringen/Abholen und zügiges Weiterfahren (weiterführende Schule usw.)
- Zufahrt/Ausfahrt zu der Parkfläche über eine Einbahnstraßenregelung zur Förderung des Verkehrsflusses

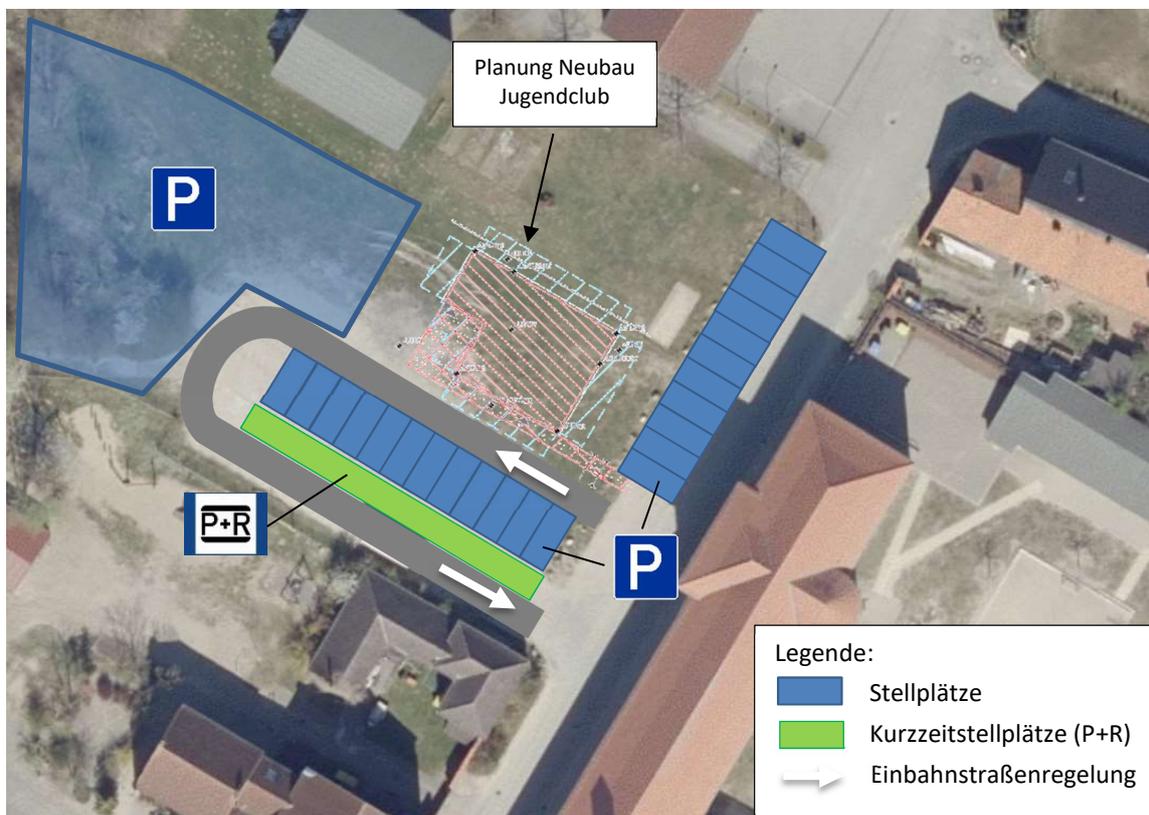


Abbildung 32: Umgestaltung der bestehenden Parkfläche Amtsstraße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

Verworfenne Maßnahmen

- Aufpflasterung
 - Bauliche Aufpflasterung der Fahrbahn mit einer deutlich geschwindigkeitssenkenden Wirkung
 - Aufgrund der anliegenden Freiwilligen Feuerwehr sind diese geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen nicht empfohlen, da es ein schnelles Ausrücken der Feuerwehr bei jedem Einsatz behindert
- Fußgängerüberweg
 - Für den Einsatz von FGÜ gibt es hohe Anforderungen an gleichzeitig auftretende Kfz- und Fußverkehrsaufkommen (RASt 06 [10])
 - Im Tempo-30-Zonen sind FGÜ entbehrlich (HAV STVO)

4.3.3.2 Bahnhofstraße

Probleme

- Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern im Bereich der Bahnunterführung

Kurzfristige Maßnahmen



Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Bahnunterführung

- Gewährleistung eines durchgängigen Verkehrsflusses im Bereich der Unterführung ohne aufstauenden Verkehr an den Zufahrten



Die beiden Zufahrten der Unterführung sind gegenseitig nicht gut einsehbar, weshalb die Befahrung der Engstelle im Zweirichtungsverkehr nicht empfohlen wird

- Reduzierung des Raumbedarfs des Kfz-Verkehrs, da kein Gegenverkehr zu erwarten ist, dadurch steigende Raumverfügbarkeit für den Fußverkehr

- Einbahnstraße in beide Richtungen denkbar
 - Verkehrsbelastungen an beiden Zufahrtsstraßen (Bahnhofstraße und Ernst-Barlach-Straße) zur Spitzenverkehrszeit ähnlich hoch (ca. 100 Kfz/h)
 - Vorzugsvariante (Abbildung 33):
 - Einbahnstraße von Ernst-Barlach-Straße in Richtung Bahnhofstraße
 - Verkehr aus Richtung Norden (Dassower Straße/B104) fährt über Ernst-Barlach-Straße zu den bestehenden Parkplätzen am Palmberg-Werk
 - Ist der Parkplatz am Werk ausgelastet, kann der Verkehr durch die Bahnunterführung direkt zu den weiteren Parkplätzen an der Bahnhofstraße fahren
 - Die Verkehre der Parkplätze an der Bahnhofstraße haben damit nur die Möglichkeit das Gebiet über die Bahnhofstraße und Lübecker Straße zu verlassen
 - Lokal/periodisch kann es dadurch zu einem leicht erhöhten Verkehrsaufkommen auf der Lübecker Straße kommen
 - Es wird von keinen negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss ausgegangen
 - Verkehrliche Entlastung der Ernst-Barlach-Straße



Abbildung 33: Einbahnstraßenregelung Unterführung Bahnhofstraße (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)

 Einrichtung eines separaten Fußverkehrsbereichs durch die Bahnunterführung (Abbildung 34)

- Schaffung eines Bereichs zum sicheren Passieren der Bahnunterführung für den Fußverkehr
 - Bevorzugte Gehbreite = 2,00 m [10]
 - Verbleibende Fahrbahnbreite = 2,80 m
 - Ggf. sind die Randbereiche der Fahrbahn und des Gehbereichs in der Unterführung weiter zu befestigen
 - Visualisierung des Gehbereichs durch Beschilderung VZ 239 [14]
 - Zusätzliche Markierung und Piktogramme zur Verdeutlichung der Verkehrsbereiche empfohlen
 - Optional: Abtrennung des Gehbereichs von Fahrbahn durch Sichtzeichen SZRG („Bischofsmützen“)
 - Ausstattung der Unterführung mit ausreichender Beleuchtung

 *Es ist geplant die Eisenbahnbrücke im Auftrag der Deutschen Bahn AG zu sanieren. Im Falle einer Verbreiterung der Unterführung ist es denkbar, dass ausreichend Raum für eine separate Fußverkehrsführung neben einer Kfz-Verkehrsführung im Zweirichtungsverkehr zur Verfügung steht.*



Abbildung 34: Fußgängerbereich Unterführung Bahnhofstraße

Farbbegebung dient zur Visualisierung

4.3.3.3 Ernst-Barlach-Straße

Probleme

- Verminderte Wohnqualität durch hohen Schwerverkehrsanteil

Mittel- und langfristige Maßnahmen



Anlage einer separaten Zufahrt von der B104 zum Werksgelände der Firma Palmberg (Abbildung 35)

- Verkehrsverlagerung der Zulieferverkehrs (überwiegend Schwerverkehr) von der Ernst-Barlach-Straße auf die separate Zufahrt
- Erhebliche Verkehrsberuhigung und Minderung des Schwerlastanteils auf der Ernst-Barlach-Straße
 - Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemission

- ① *Auf einer Bundesstraße ist ein durchgängiger Verkehrsfluss zu gewährleisten*
 - *B104 ist gemäß RIN 2008 [11] eine Landstraße der Kategorie LS II mit einer überregionalen Verbindungsfunktion*
 - *Knotenpunkte reduzieren den Verkehrsfluss aufgrund der auftretenden Verkehrsverflechtung, gemäß RAL [9] werden für Landstraßen der LS II Knotenpunktabstände von mehr als 2 km angestrebt, um die Verbindungsqualität und Fahrtgeschwindigkeit auf den Streckenzügen möglichst groß zu halten.*
 - *Die benachbarten Knotenpunkte sind ca. 700 m (B104/Dassower Straße) und 1.700 m (B104/Rottensdorfer Straße) von einer neuen Zufahrt zum Palmberg-Werk entfernt*



*Die B104 steht unter der direkten Verwaltung des Straßenbauamtes Schwerin als Bau-
lastträger. Ein neuer Anschlussknoten an die B104 ist in enger Zusammenarbeit mit
dem Straßenbauamt abzustimmen.*



Abbildung 35: Separate Zufahrt zum Palmberg-Werk an der B104 (Karte auf Grundlage von Gaia-MV)
Farbgebung dient nur zur Visualisierung

5 Fazit / Empfehlungen

Aus der Bearbeitung des Verkehrskonzepts der Stadt Schönberg resultiert ein Maßnahmenkatalog, welcher ein zentrales Planungsinstrument für die verkehrliche Entwicklung der städtischen Infrastruktur darstellt. Die Maßnahmen sind in Anlage 2 zu einer Übersicht zusammengestellt.

Bei der Entwicklung des städtischen Verkehrsnetzes der Stadt Schönberg geht es zunächst um die Minderung von bestehenden verkehrlichen Schwachstellen (Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern), um die Verkehrssicherheit für alle Nutzergruppen (vor allem für den Fuß- und Radverkehr) zu erhöhen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Schülerverkehre zu legen, welche einfache und vor allem sichere Verkehrswege/-führungen für eine eigenständige Mobilität benötigen.

Zusätzlich werden im Verkehrskonzept Ausbaumöglichkeiten/-varianten betrachtet, durch welche einzelne Streckenzüge umgestaltet werden können. Dazu zählen kleinere Maßnahmen, die – bspw. durch Änderung/Anpassung von Beschilderungen oder Markierungen – eine verkehrslenkende bzw. -regelnde Wirkung auf den Verkehr haben. Gleichmaßen werden bauliche Maßnahmen erläutert, aus denen eine komplette umfangreiche Umgestaltung des Verkehrsraums resultiert. Aufgrund der Planung in einem bestehenden Netz und der meist begrenzten Flächenverfügbarkeit müssen Abwägungen zwischen den Führungsformen der einzelnen Nutzergruppen (Kfz, Rad, Fuß) mit den individuellen Bedürfnissen und Anforderungen vorgenommen werden.

Im Verkehrskonzept der Stadt Schönberg werden zusammenfassend folgende Maßnahmen beschrieben:

Verkehrslenkende und -regelnde Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Kfz-Verkehr (u.a. Längsmarkierungen, Schräggatter)
- Regelungen für den ruhenden Verkehr (u.a. Ausweisung von Parkbereichen durch Beschilderung und Markierungen)
- Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung
- Anlage von Radschutzstreifen
- Ausweisung von benutzungspflichtigen gem. Geh- und Radwegen
- Anpassung von LSA-Steuerungen zur Fußverkehrsförderung

Bauliche Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (u.a. Fahrbahnversatz, Fahrbahnverengung)
- Umgestaltung von Parkflächen für den ruhenden Verkehr
- Herstellung von Gehwegen/Gehbereichen
- Anlage von Aufstellflächen und Querungsbereichen für den Fuß- und Radverkehr
- Einrichtung von Fußgängerüberwegen
- Anlage einer neuen Zufahrtsstraße an Ortsumgehung
- Sanierung der Fahrbahnoberfläche

Im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sowie Regulierungen des ruhenden Verkehrs wird empfohlen in den Bereichen vermehrt Kontrollen durchzuführen.

Generell wird aufgrund der besonderen Komplexität der verkehrlichen Zusammenhänge und Wechselwirkungen eine sorgfältige Detailplanung der einzelnen Maßnahmen empfohlen. Dazu zählt auch die planerische Verfeinerung vorgeschlagener Maßnahmen für die Genehmigung und anschließende Umsetzung.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzeptes	4
Abbildung 2: Methodik zur Erarbeitung des Verkehrskonzeptes	5
Abbildung 3: Knotenpunktzählungen im Untersuchungsgebiet	6
Abbildung 4: Trendprognose 2035	7
Abbildung 5: Schräggatter Ortstafel Dassower Straße.....	21
Abbildung 5: Aufstellbereich Radverkehr Dassower Straße	22
Abbildung 7: Versatz der Ortstafel Dassower Straße.....	23
Abbildung 8: Maßnahmenskizze Mittelinsel als Querungshilfe Dassower Straße.....	24
Abbildung 9: Mittelinsel im Bereich der Ortstafel Marienstraße.....	25
Abbildung 10: Beispielbild: Fahrbahnverengung an Ortszufahrt von Wetten.....	26
Abbildung 11: Mittelinsel im Bereich der Ortstafel Marienstraße.....	27
Abbildung 12: Radschutzstreifen Marienstraße.....	27
Abbildung 13: Maßnahmenvorschläge Ratzeburger Straße Ortseingang.....	29
Abbildung 14: Vorgezogene Seitenräume als Querungsbereich an der Ratzeburger Straße..	33
Abbildung 15: Radschutzstreifen Ratzeburger Straße	31
Abbildung 16: Beispiel: Wechselseitiges Parken Ratzeburger Straße.....	32
Abbildung 17: Wechselseitiges Parken Ratzeburger Straße	34
Abbildung 18: Radschutzstreifen Fritz-Reuter-Straße.....	35
Abbildung 19: Übergangsbereich für den Radverkehr Fritz-Reuter-Straße/Schlauentrift	36
Abbildung 20: Beispiel: Wechselseitiges Parken Fritz-Reuter-Straße	37
Abbildung 21: Vorfahrtsregelung Knotenpunkt Rudolf-Hartmann-Straße/ Heinrich-Behrens-Weg.....	37
Abbildung 22: Radverkehrsführung Rudolf-Hartmann-Straße/ Heinrich-Behrens-Weg Farbgebung dient nur zur Visualisierung	38
Abbildung 23: Absperrgitter Lübecker Straße.....	39
Abbildung 24: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung Lübecker Straße Höhe Bahnhofstraße	40
Abbildung 25: Radschutzstreifen Lübecker Straße	41
Abbildung 26: Fußgängerüberweg und Parkregelung Ludwig-Bicker-Straße	43
Abbildung 27: Markt Maßnahmenvariante 1: Reduzierung des Parkraums.....	44
Abbildung 28: Markt Maßnahmenvariante 2: Versatz der Fahrbahn.....	45
Abbildung 29: Markt Maßnahmenvariante 3: Durchfahrtsverbot am Markt.....	46
Abbildung 30: Markt Maßnahmenvariante 3: Abschätzung der Verkehrsverlagerung durch das Durchfahrtsverbot am Markt.....	47
Abbildung 31: Querungsmöglichkeit Knotenpunkt Amtsstraße	48
Abbildung 32: Umgestaltung der bestehenden Parkfläche Amtsstraße.....	49
Abbildung 33: Einbahnstraßenregelung Unterführung Bahnhofstraße.....	51
Abbildung 34: Fußgängerbereich Unterführung Bahnhofstraße Farbgebung dient zur Visualisierung.....	51
Abbildung 35: Separate Zufahrt zum Palmberg-Werk an der B104.....	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Unfallgeschehen 2017 bis 2019 im Untersuchungsgebiet.....	8
Tabelle 2: Termine zur Arbeitsgruppensitzung und Ortsbesichtigung.....	10
Tabelle 3: Übersicht identifizierter Schwachstellen.....	10
Tabelle 4: Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge der Schwachstellen.....	17

Abkürzungsverzeichnis

FGÜ	-	Fußgängerüberweg
LSA	-	Lichtsignalanlage
VZ	-	Verkehrszeichen
ZZ	-	Zusatzzeichen

Anlagenverzeichnis

ANLAGE 1	ÜBERSICHTSPLAN DER SCHWACHSTELLEN
ANLAGE 2	MAßNAHMENKATALOG
ANLAGE 3	UNFALLSTATISTIK FÜR DIE STADT SCHÖNBERG

Quellenverzeichnis

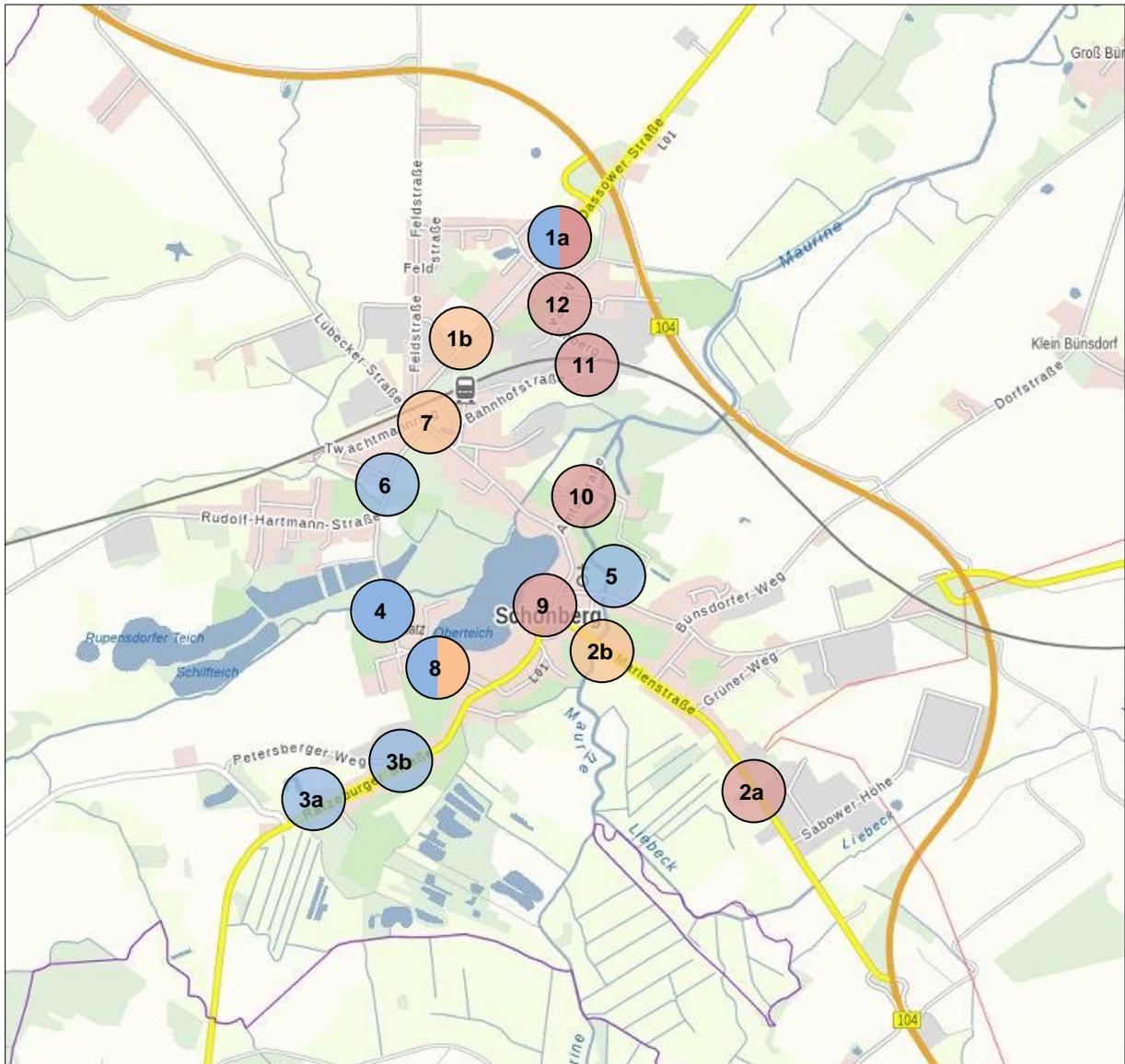
- [1] **EAR**, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe: 2005, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2005
- [2] **ERA**, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe: 2010, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010
- [3] GeoPortal.MV, Onlinezugriff auf Karten und Luftbildern, Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin, 2017
- [4] **HAV**, Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, 12. Auflage, August 2003, Herausgeber: Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn, 2003
- [5] **HBS 2015**, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2005
- [6] **MUko**, Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2012
- [7] OpenStreetMap.de, Onlinezugriff auf Karten nach Lizenz CC-BY-SA 3.0 zur Nutzung und Modifikation
- [8] Polizeiinspektion Wismar: Detailinfos zu Verkehrsunfällen – Unfälle in Gemeinde Schönberg vom 01.01.2017 – 31.12.2019, Wismar, 2017
- [9] **RAL**, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012
- [10] **RASt 06**, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- [11] **RIN**, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008
- [12] **StVO**, Straßenverkehrs – Ordnung, Ausgabe: 2013, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013
- [13] Statusbericht - Verkehrszählung Stadt Schönberg, Ersteller: Logos GmbH, Rostock, 2020
- [14] **VwV-StVO**, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, von 2001 Fassung: 2015, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2015

Anlage 3 – Unfallstatistik für die Stadt Schönberg

Bereiche	Knotenpunkt/ Straße	Anzahl Unfälle	Unfallkategorie				Unfalltyp						Unfallbeteiligte	
			Unfälle mit Schwerverletzten	Unfälle mit Leichtverletzten	Unfälle mit schwerem Sachschaden	Unfälle mit leichtem Sachschaden	Typ 1 (Fahrerfall)	Typ 2 (Abbiegeunfall)	Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen)	Typ 5 (ruhender Verkehr)	Typ 6 (Längsverkehr)	Typ 7 (Sonstige)	Radverkehr	Fußverkehr
August-Bebel-Straße	August-Bebel-Straße/ Ludwig-Bicker-Straße	3		1		2		2	1					
	An der Kirche	4			1	3	1			2	1			
Marienstraße	B104/L01	7	2			5		3	2		1			
	Marienstraße	16				16	5		3	1	2	5	2	
Rottendorfer Straße	B104/L011	5		2	1	2	1	1	1			2		
Dassower Straße	B104/Rampe Dassower Straße	4	2	1		1		4						
	Rampe B104/ Dassower Straße	9		3	2	4	2	6			1		1	
	Dassower Straße	43	1	5	2	35	3	2	7	3	2	26	2	1
Lübecker Straße	Lübecker Straße/ Dassower Straße	4		1		3		1			1	2		
	Lübecker Straße/ Rudolf-Hartmann- Straße	4		1		3	1	1	1		1		1	2
	Lübecker Straße/ Bahnhofstraße	1				1			1					
	Lübecker Straße	27		6		21	2	5	4	3	4	9	2	
	Am Kalten Damm	4				4				2		2		
Amtsstraße		3	1			2	1					2		1
Ekengreenstraße		5		2		3			1	1		3	1	
Rudolf-Hartmann-Straße		10		3		7	4		1		2	3	2	1
Markt	Am Klaten Damm/ Fritz-Reuter-Straße	5				5		1	2	2				
	Am Markt	30		1		29	2	1	6	1	1	19		
	An der Kirche/ Marienstraße	8				8	4	1	1		1	1	2	
Am Palmberg		2			2					2				
Bahnhofstraße		2			2					2				

Auszug aus der Unfallstatistik vom 01.01.2017 bis 31.12.2019 für die Stadt Schönberg

Anlage 1 – Übersicht der Schwachstellen

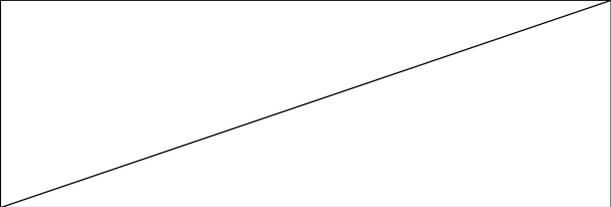


Übersichtskarte Schwachstellen in der Stadt Schönberg (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [7])

Anlage 2 – Maßnahmenkatalog des Verkehrskonzepts der Stadt Schönberg

Nr.	Straße	Problemstellung	Maßnahmen	
			kurzfristig	mittel- und langfristig
1a	Dassower Straße (Ortseinfahrt)	Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Hoher Schwerverkehrsanteil	<ul style="list-style-type: none"> Aufstellung Schräggatter  Herstellung eines Aufstellbereichs der Radverkehrsführung  	<ul style="list-style-type: none"> Versetzung der Ortstafel 
1b	Dassower Straße (Einzelhandel)	Ungeordnete Querung von Fuß- und Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Schaffung einer Überführung für den Radverkehr von Fahrbahn zum Seitenbereich  	<ul style="list-style-type: none"> Anlage einer Fahrbahnquerung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich des Einzelhandels  
2a	Marienstraße (Ortseinfahrt)	Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau		<ul style="list-style-type: none"> Herstellung eines Fahrbahnversatzes für beide Fahrtrichtungen 
2b	Marienstraße (Streckenverlauf)	Verkehrsbehinderungen durch ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Ordnung des ruhenden Verkehrs im Bereich am Markt   Ggf. Anlage eines Radschutzstreifens  	Ggf. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen <ul style="list-style-type: none"> Positionierung einer Geschwindigkeitsanzeige Herstellung eines Fahrbahnversatzes Positionierung von Fahrbahnverengungen 
3a	Ratzeburger Straße (Ortseinfahrt)	Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau Ungeordnete Führung und Querung des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Aufbringung von Quermarkierungen auf der Fahrbahn  Befestigung des Straßenbanketts als Angebot für den Fußverkehr  	<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung des Gehwegs bis zum Zugang "Neuer Friedhof" (außerorts) 
3b	Ratzeburger Straße (Streckenverlauf)	Verkehrsbehinderungen durch ruhenden Verkehr Ungeordnete Führung und Querung des Fußverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Ordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf   Ggf. Anlage eines Radschutzstreifens  	<ul style="list-style-type: none"> Anlage einer Fahrbahnquerung für den Fußverkehr auf Höhe des "Alten Friedhofs"  Sanierung der Fahrbahnoberfläche  

4	Ekengreenstraße	Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Parkbereichs für den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn  • Ausweisung des gem. Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr  	/
5	Fritz-Reuter-Straße	Verkehrsbehinderungen durch ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf  • Ggf. Anlage eines Radschutzstreifens  • Ausweisung des Gehwegs zum gem. Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Stadtauswärts  	
6	Heinrich-Behrends-Weg/ Rudolf-Hartmann-Straße	Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen Unübersichtliche Verkehrsführung	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt Rudolf-Hartmann-Straße/ Heinrich-Behrends-Weg  • Ausweisung des gem. Geh- und Radwegs zum Zweirichtungsverkehr  	<ul style="list-style-type: none"> • Anlage eines Radschutzstreifens auf der Rudolf-Hartmann-Straße in Richtung Heinrich-Behrends-Weg  • Anlage eines Übergangs- und Querungsbereichs für den Radverkehr am Knotenpunkt Rudolf-Hartmann-Straße/ Heinrich-Behrends-Weg
7	Lübecker Straße (KP Dassower Straße)	Ungeordnete Querung der Fahrbahn von Fuß- und Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der LSA-Steuerung am Knotenpunkt Lübecker Straße/ Dassower Straße  	<ul style="list-style-type: none"> • Aufstellen eines Absperrgitters zur Führung des Fußverkehrs 
	Lübecker Straße (Höhe Bahnhofstraße)	Erhöhtes Geschwindigkeitsniveau	/	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der bestehenden Mittelinsel • Herstellung eines Fahrbahnversatzes in Fahrtrichtung stadtauswärts 

7	Lübecker Straße(Streckenverlauf)	Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf  • Ggf. Anlage von Radschutzstreifen  	
8	Ludwig-Bicker-Straße	Periodisch erhöhtes Verkehrsaufkommen Verkehrsbehinderung durch ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ordnung des ruhenden Verkehrs im Streckenverlauf  	
9	Markt	Unübersichtlicher Straßenraum Konflikt der Verkehrsteilnehmer Verkehrslärm	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h  • Ausbau der wegweisenden Beschilderung zur bestehenden Parkpalette östlich des Marktes • Ggf. Änderung der bestehenden Parkregelung am Markt (u.a. Parkdauer, Parkgebühr)  	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung des Marktes <ul style="list-style-type: none"> --> Variante 1: Reduzierung des Parkraums  --> Variante 2: Fahrbahnversatz  --> Variante 3: Durchfahrtsverbot für Kfz  
10	Amtsstraße	Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung Unübersichtliche Verkehrssituation	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau/Herrichtung eines Querungsbereichs für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Amtsstraße/Lübecker Straße   	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung der bestehenden Parkfläche in der Amtsstraße  
11	Bahnhofstraße	Lokal und periodisch hohe Verkehrsbelastung Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Bahnunterführung  	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines separaten Gehbereiches durch die Bahnunterführung 

12	Ernst-Barlach-Straße	Verminderte Wohnqualität durch hohen Schwerverkehrsanteil		• Anlage einer separaten Zufahrt von der B104 zum Werksgelände der Firma Palmberg 
-----------	----------------------	---	--	---

Anlage 3 – Unfallstatistik für die Stadt Schönberg

Bereiche	Knotenpunkt/ Straße	Anzahl Unfälle	Unfallkategorie				Unfalltyp						Unfallbeteiligte	
			Unfälle mit Schwerverletzten	Unfälle mit Leichtverletzten	Unfälle mit schwerem Sachschaden	Unfälle mit leichtem Sachschaden	Typ 1 (Fahrerunfall)	Typ 2 (Abbiegeunfall)	Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen)	Typ 5 (ruhender Verkehr)	Typ 6 (Längsverkehr)	Typ 7 (Sonstige)	Radverkehr	Fußverkehr
August-Bebel-Straße	August-Bebel-Straße/ Ludwig-Bicker-Straße	3		1		2		2	1					
	An der Kirche	4			1	3	1			2	1			
Marienstraße	B104/L01	7	2			5		3	2		1			
	Marienstraße	16				16	5		3	1	2	5	2	
Rottensdorfer Straße	B104/L011	5		2	1	2	1	1	1				2	
Dassower Straße	B104/Rampe Dassower Straße	4	2	1		1		4						
	Rampe B104/ Dassower Straße	9		3	2	4	2	6			1		1	
	Dassower Straße	43	1	5	2	35	3	2	7	3	2	26	2	1
Lübecker Straße	Lübecker Straße/ Dassower Straße	4		1		3		1			1	2		
	Lübecker Straße/ Rudolf-Hartmann- Straße	4		1		3	1	1	1		1		1	2
	Lübecker Straße/ Bahnhofstraße	1				1			1					
	Lübecker Straße	27		6		21	2	5	4	3	4	9	2	
	Am Kalten Damm	4				4				2		2		
Amtsstraße		3	1			2	1					2		1
Ekengreenstraße		5		2		3			1	1		3	1	
Rudolf-Hartmann-Straße		10		3		7	4		1		2	3	2	1
Markt	Am Klaten Damm/ Fritz-Reuter-Straße	5				5		1	2	2				
	Am Markt	30		1		29	2	1	6	1	1	19		
	An der Kirche/ Marienstraße	8				8	4	1	1		1	1	2	
Am Palmberg		2			2					2				
Bahnhofstraße		2			2					2				

Auszug aus der Unfallstatistik vom 01.01.2017 bis 31.12.2019 für die Stadt Schönberg