

Stadt Klütz

| | | | | |
|---|---|----|------|------------|
| Beschlussvorlage Federführend: Bauwesen | Vorlage-Nr: SV Klütz/17/12037 Status: öffentlich Datum: 14.11.2017 Verfasser: Maria Schultz | | | |
| Verkehrskonzept der Stadt Klütz hier: Beschluss zum erarbeiteten Verkehrskonzept | | | | |
| Beratungsfolge: | | | | |
| Gremium | Teilnehmer | Ja | Nein | Enthaltung |
| Stadtvertretung Klütz Bauausschuss der Stadt Klütz Hauptausschuss der Stadt Klütz | | | | |

Sachverhalt:

Die Stadt Klütz hat ein Verkehrskonzept beauftragt. Inhalt des Verkehrskonzeptes ist die Optimierung des innerörtlichen Verkehrs mit den Schwerpunkten Schloßstraße als Verbindungsachse zwischen Stadt und Schloß Bothmer, das Quartier Straße des Friedens/ An der Bamberg mit der Problematik Schule, Sporthalle, KITA unter Einbeziehung der beabsichtigten Kreiselneuanbindung auf der Landesstraße und Aufhebung Anbindung Schloßstraße, Quartier Lindenring Seniorenwohnanlage sowie der große Komplex Weiterführung der Umgehungsstraße mit Entlastung für die Breitscheidstr./ Lübeckerstr..

Die Unterlagen wurden vom beauftragten Büro gemeinsam mit der Arbeitsgruppe der Stadt Klütz erarbeitet.

Beschlussvorschlag:

Die Stadtvertretung der Stadt Klütz beschließt das Verkehrskonzept für die Stadt Klütz vorgelegt vom Büro LOGOS.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten trägt die Stadt Klütz, Bestandteil Haushalt 2017

Anlagen:

Verkehrskonzept

Bericht
Abstimmungsfassung
Datum: 19.10.2017
Projektnummer: IV121513

Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Klütz



Änderungshistorie

| Version | Datum | Beschreibung |
|---------|------------|--------------------|
| V 1.0 | 19.10.2017 | Abstimmungsfassung |

Bearbeitung

| Firma | Name | Kontakt |
|-------|-------------------|-------------------------------|
| Logos | Peggy Dollas | peggy.dollas@logos-ib.de |
| Logos | Klemens Schiffner | klemens.schiffner@logos-ib.de |

Verteiler

| Firma/ Dienststelle | Name |
|---------------------|----------------|
| Amt Klützer Winkel | Frau Schultz |
| Amt Klützer Winkel | Herr Longerich |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG | 5 |
| 1.1 | Historie | 5 |
| 1.2 | Aufgabenstellung | 6 |
| 1.3 | Untersuchungsgebiet | 7 |
| 1.4 | Methodik | 8 |
| 2 | GRUNDLAGEN | 9 |
| 2.1 | Allgemeines | 9 |
| 2.2 | Verkehrsdaten | 9 |
| 2.2.1 | Manuelle Verkehrszählung | 9 |
| 2.2.2 | Daten der Dauerzählstelle Klütz | 10 |
| 2.2.3 | Verkehrsprognose | 11 |
| 2.3 | Unfallgeschehen | 12 |
| 3 | DEFIZITANALYSE | 13 |
| 3.1 | Vorgehensweise | 13 |
| 3.2 | Auswertung Verkehrsdaten | 14 |
| 3.3 | Ortsbesichtigungen und Arbeitsgruppensitzungen | 15 |
| 3.4 | Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge | 16 |
| 3.5 | Zusammenfassung und Fazit | 19 |
| 4 | MAßNAHMENKONZEPT | 20 |
| 4.1 | Zielsetzung | 20 |
| 4.2 | Lösungsansätze | 21 |
| 4.3 | Maßnahmenentwicklung | 22 |
| 4.3.1 | L01 - Schwachstelle 1 | 22 |
| 4.3.2 | Am Markt – Schwachstelle 2 | 26 |
| 4.3.3 | Schloßstraße - Schwachstelle 3 | 29 |
| 4.3.4 | Straße des Friedens – Schwachstelle 4 | 34 |
| 4.3.5 | An der Bamburg – Schwachstelle 5 | 40 |
| 4.3.6 | Einbahnstraßenregelung im Wohngebiet Str. des Friedens/ An der Bamburg/ Güldenhorn/ St. Jürgen-Ring – Schwachstellen 4 und 5 | 40 |
| 4.3.7 | Lindenring – Schwachstelle 6 | 47 |
| 4.3.8 | Im Kaiser – Schwachstelle 7 | 51 |
| 4.3.9 | Gesamtes Gebiet – Schwachstelle 8 | 52 |
| 4.4 | Verworfenne Maßnahmen | 53 |
| 4.4.1 | Einbahnstraße Schloßstraße | 53 |
| 4.4.2 | Straßenausbau Alte Kita | 53 |
| 4.4.3 | Einbahnstraße Lindenring | 53 |

| | | |
|----------|------------------------------------|-----------|
| 5 | FAZIT / EMPFEHLUNGEN | 55 |
| | ABBILDUNGSVERZEICHNIS | 56 |
| | TABELLENVERZEICHNIS | 56 |
| | ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 57 |
| | ANLAGENVERZEICHNIS | 58 |
| | QUELLENVERZEICHNIS..... | 59 |

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

1.1 Historie

Die Stadt Klütz hat eine lange Geschichte, die bis ins frühe 13. Jahrhundert zurück reicht. Bis heute lassen sich um den Markt im Zentrum der Ortschaft der geschichtliche Stadtkern und die Entwicklung der Stadt erkennen. Diese historischen Werte wurden auch bei weiteren Stadtentwicklungen bewahrt, was durch die Kopfsteinpflasterstraßen, die enge Wohnbebauung und die verwinkelte Straßenführung erkennbar bleibt.

Durch die zentrale und verkehrsgünstige Lage von Klütz an der L01 und L03, erfüllt die Stadt heute die Funktion eines Grundzentrums für die nähere Umgebung. Dadurch haben sich Einrichtungen wie Amt- und Gemeindeverwaltungen, Sportanlagen, eine Kindertagesstätte, eine Grund- und Regionalschule, sowie verschiedene Geschäfte des täglichen Bedarfs in der Ortschaft angesiedelt. Darüber hinaus gehört die Stadt seit 2012 zur Metropolregion Hamburg. Aktuell leben im gesamten Stadtgebiet über 3.000 Menschen.

Die Stadt Klütz ist ein Teil des Klützer Winkels und ist ein beliebtes Urlaubsziel für Übernachtungs- und Tagestouristen. Der historische Stadtkern sowie das Schloss Bothmer sind bekannte Sehenswürdigkeiten und hoch frequentierte Reiseziele der Region. Das erzeugt Verkehre, die sich innerhalb des bestehenden klassifizierten öffentlichen Straßennetzes verteilen. Dieser Einfluss wird bei der Betrachtung von Jahresganglinien, welche von Dauerzählstellen in der näheren Umgebung von Klütz aufgenommen wurden, deutlich, da die höchsten Verkehrsaufkommen an Ferientagen, Feiertagen und Wochenenden auftreten. Im Frühling und Herbst wird ein höherer Schwerverkehrsanteil detektiert, der, aufgrund des landwirtschaftlich geprägten Umfelds der Stadt, auf eine höhere Nutzung des öffentlichen Straßennetzes durch landwirtschaftliche Fahrzeuge schließen lässt.

Die aufgezeigten Entwicklungen und Rahmenbedingungen in der Stadt Klütz führen zu einer saisonbedingt hohen Verkehrsbelastung in der Ortschaft. Dabei treten immer wieder Defizite in der Verkehrsqualität im bestehenden Infrastrukturnetzwerk auf und zeigen in der heutigen Situation vor allem Beeinträchtigungen in der Mobilität des nicht-motorisierten <Individualverkehrs (NMIV). Darüber hinaus folgen aus der höheren Verkehrsbelastung auch Einbußen im Bereich Umwelt und Lebensqualität.

1.2 Aufgabenstellung

Um den Bedürfnissen der verschiedenen Interessengruppen (vor allem der Anwohnern und der öffentliche Einrichtungen) aus verkehrlicher Sicht gerecht zu werden, plant die Stadt Klütz den Ausbau und die Entwicklung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Zu diesem Zweck wurde ein Verkehrskonzept erstellt, welches den vielfältigen Anforderungen von Verkehrsteilnehmern und Anliegern Rechnung tragen 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 Klütz 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

Klütz ist die zentrale Stadt der Region Klützer Winkel im Westen Mecklenburgs und liegt zwischen den Hansestädten Wismar und Lübeck. Die Stadt Klütz besteht aus den Ortsteilen Klütz, Christinenfeld, Goldbeck, Grundshagen, Hofzumfelde, Oberhof, Steinbeck, Wohlenberg, Arpshagen, Niederklütz, Kühlenstein und Tarnewitzerhagen (Abbildung 1).

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

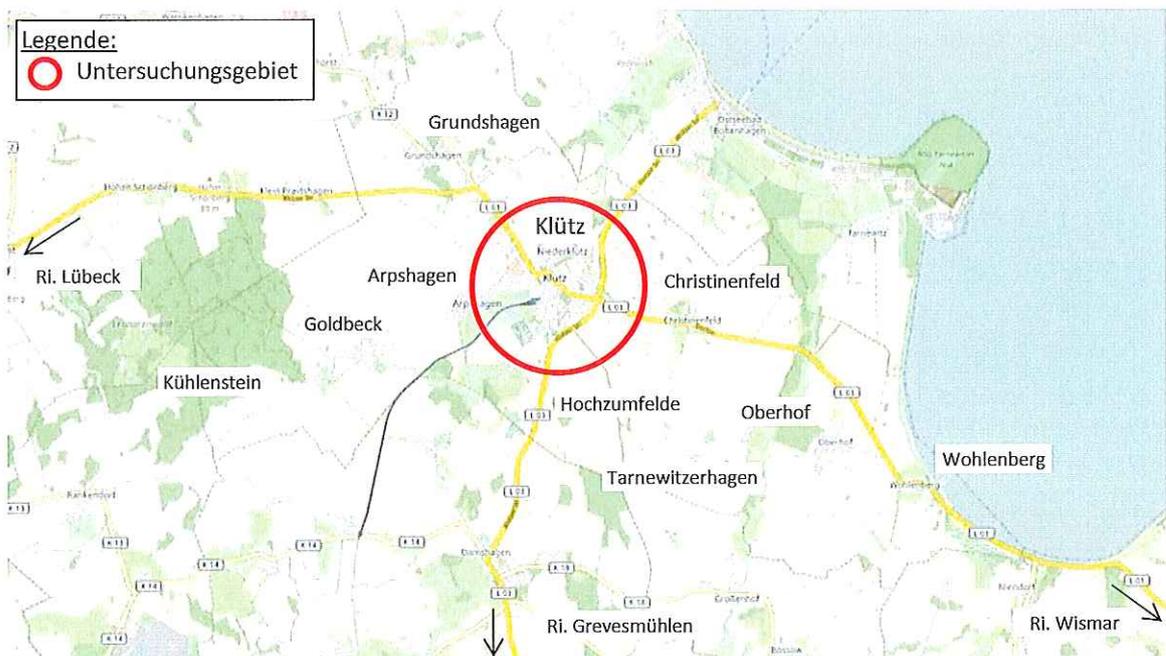


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzepts (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

1.4 Methodik

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

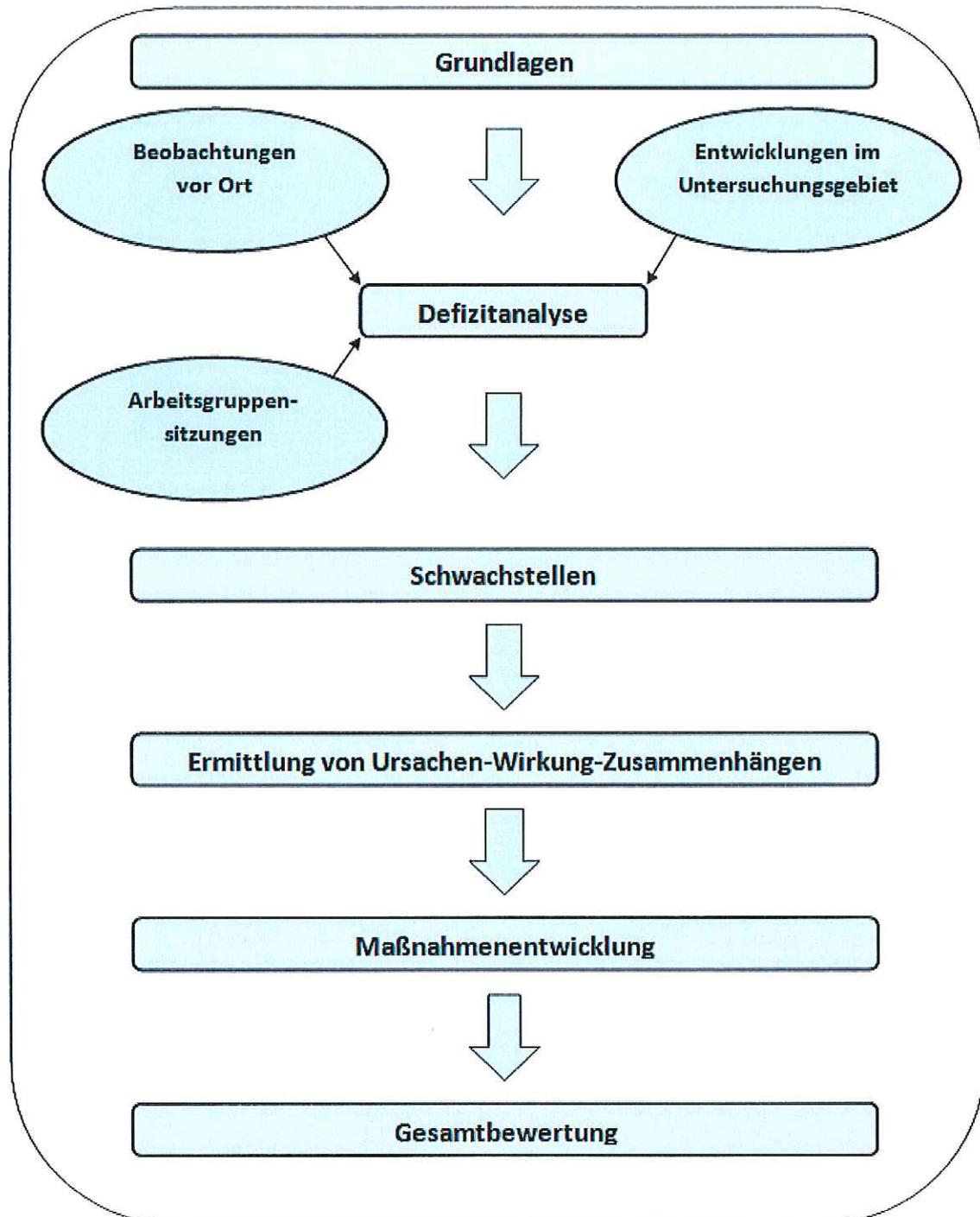


Abbildung 2: Methodik zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts

2 Grundlagen

2.1 Allgemeines

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

2.2 Verkehrsdaten

2.2.1 Manuelle Verkehrszählung

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

Dafür wurden in Zusammenarbeit mit Schulklassen aus Klütz und Grevesmühlen am 28.08.2014 von 6:00 - 09:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr umfangreiche Verkehrszählungen an Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet durchgeführt (Abbildung 3 und 4).

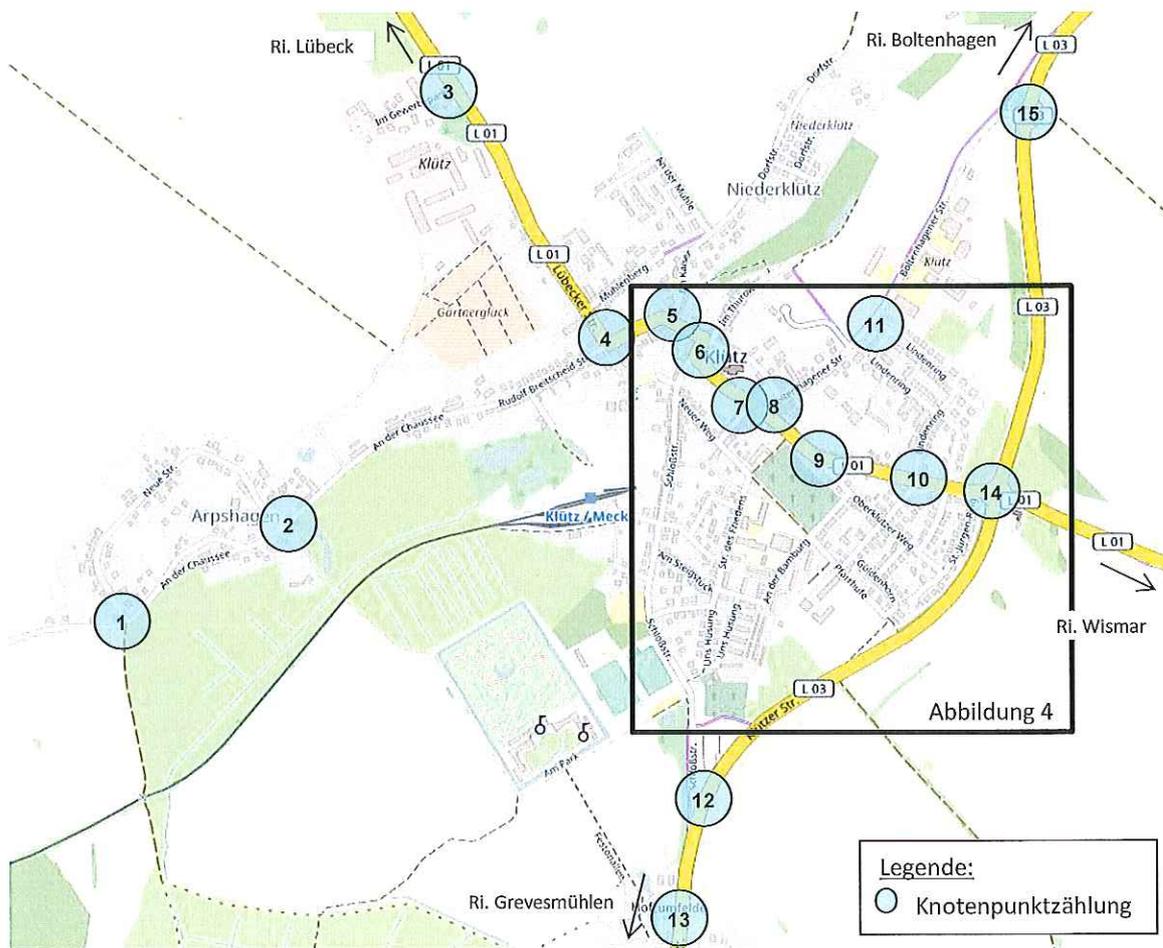


Abbildung 3: Knotenpunktzählungen im Untersuchungsgebiet (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

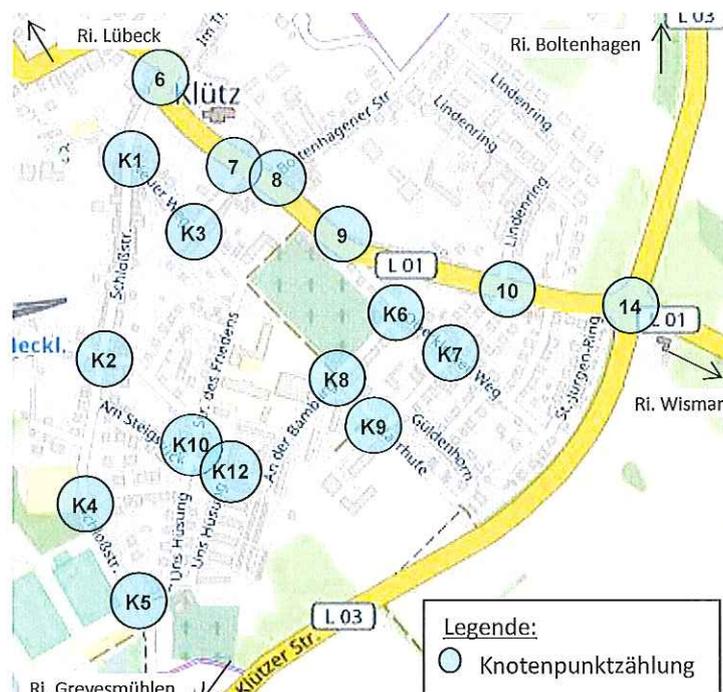


Abbildung 4: Knotenpunktzählungen im Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St.-Jürgen-Ring“
(Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

Aus den Zählwerten der manuellen Verkehrserhebung wurde eine gemeinsame Spitzenstunde ermittelt. Zu den folgenden Zeiten zeichnet sich innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes die höchste Verkehrsbelastung ab:

- Frühschpitze (Normalwerktag) 07.30 bis 08.30 Uhr
- Spätschpitze (Normalwerktag) 16.30 bis 17.30 Uhr

Des Weiteren erfolgten am Samstag, den 09.08.2014, an den Knoten 6, 12 und 14 Videozählungen, um den Ferienverkehr und insbesondere den landwirtschaftlichen Verkehr zu erfassen. Die Auswertung ergab, dass die Verkehrsbelastungen auf den Landesstraßen in der Spitzenstunde etwa um die Hälfte höher lagen, als an einem Normalwerktag. Die Anzahl an landwirtschaftlichen Fahrzeugen war an beiden Zähltagen etwa gleich hoch.

2.2.2 Daten der Dauerzählstelle Klütz

Zur Einordnung der manuellen Zählung in den Jahresgang des Verkehrsaufkommens und zur Ableitung der Verkehrscharakteristik in dieser Region wurden Langzeitzählungen der Dauerzählstelle Klütz (an der L01 bei Oberhof), aus dem Zeitraum 01.07.2016 bis 31.08.2017 als Stundenwerte ausgewertet (Abbildung 5). Bei der Ermittlung der ersten 50 Spitzenstunden konnten saison- bzw. ferienbedingte Besonderheiten der Verkehrsstärken erkannt werden.

- Die ersten 50 Spitzenstunden wurden überwiegend in den Ferien ermittelt
 - 35 an Wochenenden in den Sommerferien MV
 - 12 an Wochenenden im Juli bis September (außerhalb der Ferien)
 - 2 am Pfingstmontag (gesetzlicher Feiertag)
 - 1 an Christi Himmelfahrt (gesetzlicher Feiertag)



Abbildung 5: Lage der Dauerzählstelle Klütz (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

Anhand dieser Auswertung wird deutlich, dass die Verkehrsströme in der Region stark durch den Tourismus geprägt sind. Somit kann die vorherrschende Verkehrscharakteristik als Freizeitverkehr ausgemacht werden.

2.2.3 Verkehrsprognose

Damit die Stadt Klütz 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 kann ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, welches nicht nur auf aktuelle, sondern auch auf zukünftige verkehrliche Aufgaben eingehen kann.

Im Einzugsgebiet und im näheren Umfeld der Ortschaft Klütz sind einige Entwicklungsgebiete zu erkennen. In den nächsten Jahren ist vor allem mit Entwicklungen in der Wohnbebauung (unter anderem im Rahmen des B-Plan 31.1 und 31.2 „Güldenhorn“ und des B-Plan 28 „Lindenrings“) und im touristischen Segment zu rechnen, welche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Verkehr im Untersuchungsgebiet haben werden.

Darüber hinaus ist ein natürliches Wachstum der Verkehre zu beachten, das laut Richtlinie (HBS 2015 [5]) bis zum Jahr 2030 prognostiziert wird. Zur Ermittlung des Entwicklungsfaktors wurde die Verflechtungsprognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwendet [18]. Für den Landkreis Nordwestmecklenburg können somit folgende prozentuale Veränderungen im Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 angenommen werden.

Verflechtungsprognose 2030 (BMVI)

| | 2017 | | 2030 | | Veränderung | | Prognose bezogen auf Landkreis Nordwestmecklenburg und beim BMVI fachlich anerkannt |
|-----------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|------------------|-------------|---|
| | Fahrten pro Jahr | Anteil | Fahrten pro Jahr | Anteil | absolut | prozentual | |
| Personenverkehr | 182.090.447 | 99,6% | 183.696.878 | 99,6% | 1.606.431 | 0,9% | |
| Güterverkehr | 716.981 | 0,4% | 800.016 | 0,4% | 83.035 | 11,6% | |
| Gesamt | 182.807.428 | 100% | 184.496.894 | 100% | 1.689.466 | 0,9% | |

Tabelle 1: Zusammenfassung Verflechtungsprognose 2030 für den Landkreis Nordwestmecklenburg [18]

Durch alle potentiellen Entwicklungen im Gebiet rund um Klütz, kann bis zum Jahr 2030 im Untersuchungsgebiet eine Steigerung der Verkehre um etwa 35 %¹ erwartet werden.

2.3 Unfallgeschehen

Von der Polizeiinspektion Wismar wurde die Unfallstatistik für den Zeitraum vom Januar 2015 bis August 2017 zur Verfügung gestellt, um die verkehrlichen Situation in der Stadt Klütz bewerten zu können. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum im gesamten Untersuchungsgebiet 316 Verkehrsunfälle dokumentiert [10].

In der folgenden Tabelle 2 ist eine Übersicht des Unfallgeschehens dargestellt. Dabei wurde sich auf Verkehrsbereiche beschränkt, die vom Fern- und Anwohnerverkehr stark genutzt werden. Eine detaillierte Übersicht des Unfallgeschehens für separate Straßenzüge und Verkehrsknoten findet sich in Anlage 7.

| Bereiche | Anzahl Unfälle | Unfallkategorie | | Unfalltyp | | | | | |
|---|-------------------|--------------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------|
| | | Unfälle mit Personenschaden | Unfälle mit Sachschaden | Typ 1 (Fahrerfall) | Typ 2 (Abbiegen) | Typ 3 (Einbiegen/ Kreuzen) | Typ 5 (ruhender Verkehr) | Typ 6 (Längsverkehr) | Typ 7 (Sonstige) |
| Markt | 20 | | 20 | 1 | 1 | 3 | 1 | 3 | 11 |
| L01 Nord | 9 | 2 | 7 | | 2 | 2 | | 2 | 3 |
| Wismarsche Str. | 14 | 4 | 10 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 |
| Schloßstr. | 16 | 1 | 15 | 2 | | 1 | 8 | 1 | 4 |
| Wohngebiet (Str. des Friedens/ An der Bamberg/ Güldenhorn/ St.-Jürgen-Ring) | 15 | | 15 | | | 3 | 4 | 1 | 7 |
| Boltenhagener Str. | 8 | | 8 | | | | | 4 | 4 |
| Lindenring | 11 | | 11 | | | | 2 | | 9 |
| Summen | 93 | 7 | 86 | 6 | 4 | 12 | 16 | 14 | 40 |

Tabelle 2: Übersicht Unfallgeschehen 2015 bis 2017 im Untersuchungsgebiet [10]

Der Großteil der Unfälle im Untersuchungsgebiet beschränkt sich auf Sachschaden. Die Unfälle mit Personenschäden sind gering und vor allem mit leicht Verletzten (ein Unfall mit Schwerverletzten). In Bezug zum Unfalltyp können keine auffälligen Häufungen einzelner Typen festgestellt werden. Es ist zu beachten, dass unter 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 [8] bestehen in der Stadt Klütz keine Unfallhäufungsstellen.

¹ Die prozentuale Steigerung wurde auf Grundlage einer bereits 2016 abgeschlossenen verkehrstechnischen Untersuchung für den Anschluss des B-Plangebietes 31.1 und 31.2 in Verbindung mit dem allgemeinen verkehrlichen Wachstum aus der Verflechtungsanalyse ermittelt.

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 der auftretenden Defizite. Die Ursachen-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 meist 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 zu finden.
- **Ortsbesichtigungen und Arbeitsgruppensitzungen** sollen die gefundenen Problemstellen bestätigen. Durch Beobachtung vor Ort sowie Erfahrungen von ortskundigen Bürgern werden weitere Schwachstellen identifiziert.
- Für die gefundenen Schwachstellen werden **Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge** analysiert, um Gründe für die Probleme zu identifizieren.

3.2 Beschreibung der Verkehrssituation

Die zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten wurden miteinander in Verbindung gesetzt und umfassend analysiert, um einen Überblick über die aktuelle Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet zu erhalten. Dabei konnten erste potentielle Problemstellen ausgemacht werden, die innerhalb der Arbeitsgruppe diskutiert und in Ortsbesichtigungen näher betrachtet wurden.

Innerhalb der Wohngebiete „Str. des Friedens“, „An der Bamburg“, „Güldenhorn“ und „St.-Jürgen-Ring“ haben sich seit dem Zählzeitraum die Fahrrichtungen einiger Straßen geändert. Dieser Änderungen wurden bei der Auswertung der Verkehrszahlen mit berücksichtigt.

Die L01 und L03 sind die Hauptverbindungen der Stadt Klütz für den Fernverkehr. Diese Streckenzüge verzeichnen die höchsten Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet. Aus den aufgenommenen Verkehrszahlen lässt sich erkennen, dass die „Schloßstraße“ als eine Verbindungsstraße zwischen der L01 und L03 genutzt wird. Die Verkehrsbelastung im Durchgangsverkehr auf der „Schloßstraße“ ist deutlich höher als die Verkehre am Verbindungsknoten L01/ L03. Eine ähnliche Situation stellt sich auch an der Boltenhagener Straße ein. Der „Schloßstraße“ wird in der weiteren Bearbeitung besondere Aufmerksamkeit gegeben, da mit der Fertigstellung der Ortsumgehung L03 im Jahr 2011 die mit der Verbindungsfunktion der beiden Landesstraßen einhergehende Verkehrsbelastung von der „Schloßstraße“ auf die Ortsumgehung umgelagert werden sollte.

Das Wohngebiet „Lindenring“ verfügt insgesamt über zwei Zuflüsse. Die Verkehrsbelastung verteilt sich gleichermaßen auf den südlichen und westlichen Zufluss. Der Abfluss aus dem Wohngebiet ist nur über den südlichen Anschluss möglich.

Das kombinierte Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St.-Jürgen-Ring“ kann über zwei Anschlüsse (Einbahnstraßen) im Norden und Süden befahren werden, wobei der nördliche Zufluss mehrbelastet ist. Die Ausfahrt aus dem Wohngebiet ist nur über zwei Anschlüsse im Norden möglich. Auch hier sind beide Straßen Einbahnstraßen und sind nahezu gleich belastet. Das Wohngebiet „St.-Jürgen-Ring“ hat insgesamt zwei Anschlüsse im Norden an die L01. Dabei kann nur einer als Zufahrt genutzt werden, jedoch beide zur Ausfahrt aus dem Wohngebiet.

Das Wohngebiet „An der Bamburg“ erhält noch einen weiteren Anschluss an das klassifizierte öffentliche Straßennetz, wenn im Zuge des B-Plans 31.1 und 31.2 der Kreisverkehr an der L03/ „Schloßstraße“ angelegt wird.

Aus den zur Verfügung stehenden Unfalldaten konnte erkannt werden, dass im Bereich des Parkplatzes Am Markt, der Schloßstraße und des Lindenrings vermehrt Konfliktpunkte zwischen den Verkehren auftreten.

3.3 Ortsbesichtigungen und Arbeitsgruppensitzungen

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

| Arbeitsgruppensitzung | Ortsbesichtigung |
|-----------------------|------------------|
| 10.01.2017 | 02.02.2017 |
| 14.02.2017 | |
| 21.03.2017 | 18.04.2017 |
| 09.05.2017 | |

Tabelle 2: Termine zur Arbeitsgruppensitzung und Ortsbesichtigung

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

| Schwachstellen | Probleme |
|---------------------------------------|--|
| L01 (Ortmitte) | - Verkehrslärm - Ungeordnete Querung von Fußgängern |
| Am Markt | - Unübersichtlicher Straßenraum - Ungeordnete Querung von Fußgängern |
| Schloßstraße | - Verkehrslärm - Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr - Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer |
| Str. des Friedens (Schule) | - Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung - Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr |
| An der Bamberg | - Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung - Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr |
| Lindenring | - Benutzung der Fahrbahn durch Fußgänger - Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr |
| Im Kaiser (Mühle) | - Enge Straßen - Fehlende Parkflächen |
| Gesamtes Gebiet | - Verkehrszeichen verschlissen/ ohne Bedeutung |

Tabelle 3: Übersicht der identifizierten Schwachstellen

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 5) und mit allen Beteiligten abgestimmt.

Gleichzeitig wurde sich auf Prioritäten der einzelnen Schwachstellen geeinigt, um die Probleme nach Wichtigkeit zu ordnen. In der Tabelle 5 sind die Einstufungen farblich markiert.

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

Eine ausführliche Beschreibung der Schwachstellen findet sich in Anlage 1.

| Bereich | Problem | Ursache und Rahmenbedingungen | Nr. |
|---------------------------------------|---|--|----------|
| L01 (Ortsmitte) | <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsärm • Ungeordnete Querung von Fußgängern | <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrsbelastung (Pkw und SV) auf Durchgangsstraßen • Fahrbahn mit gepflasterter Oberfläche • Häuserbebauung dicht an der Straße • Enge Gehwegbreiten von 1 - 1,5 m | 1 |
| Am Markt | <ul style="list-style-type: none"> • Unübersichtlicher Straßenraum • Ungeordnete Querung von Fußgängern | <ul style="list-style-type: none"> • Parkflächen auf dem Markt • Markierungen des Parkplatzes kaum erkennbar • Keine Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und enge Gehwege • Abknickende Hauptstraße | 2 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsärm | <ul style="list-style-type: none"> • Schloßstraße als Verbindung zwischen L01 und L03 • Als Umfahrung der Innenstadt von Pkw und SV genutzt • Schloßstraße mit gepflasterter Oberfläche | 3 |
| Schloßstraße | <ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Straßenquerschnitt 5,5 m • Nutzung der Fahrbahn als Parkfläche • Einseitiges Park- oder Halteverbot (stadteinwärts) | 3 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer | <ul style="list-style-type: none"> • Kein Radweg vorhanden • Fußweg mit einer Breite von 1,9 - 3,5 m • Schloßstraße mit Kopfsteinpflaster → Fußwege werden von Radverkehr mit benutzt | 3 |
| Str. des Friedens (Schule) | <ul style="list-style-type: none"> • Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung • Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Zufahrtsstraßen mit Straßenquerschnitten von 5,5 m → Einbahnstraßen • Hol- und Bringverkehr wegen Schule im Wohngebiet (Fahrzeuge halten teilweise auf Gegenfahrbahn) • Parkflächen auf dem Schulgelände mit etwa 20 Stellplätzen ohne Markierung • Fahrbahn wird auch als Parkfläche genutzt | 4 |

| Bereich | Problem | Ursache und Rahmenbedingungen | Nr. |
|--------------------------|---|--|----------|
| An der Bamburg | <ul style="list-style-type: none"> • Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung • Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Zufahrtsstraßen mit Straßenquerschnitten von 5,5 m → Einbahnstraßen • Fahrbahn wird auch als Parkfläche genutzt | 5 |
| Lindenring | <ul style="list-style-type: none"> • Benutzung der Fahrbahn durch Fußgänger • Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Gehweg nicht durchgängig vorhanden • Gehwegbreite 1,2 - 1,3 m • Viele Senioren im Fußverkehr • Parkende Fahrzeuge auf Fahrbahn • Straßenbreite 5 - 5,5 m | 6 |
| Im Kaiser (Mühle) | <ul style="list-style-type: none"> • Enge Straßen • Fehlende Parkflächen | <ul style="list-style-type: none"> • Straßen „im Kaiser“ und „An der Mühle“ sind Zufahrtsstraße für die Mühle • „Im Kaiser“ mit geringer Straßenquerschnitte von 4,0 m • „An der Mühle“ mit Straßenquerschnitte von 5,5 m • Restaurant in der Mühle Klütz • Keine Parkplätze an der Mühle vorhanden | 7 |
| Gesamtes Gebiet | <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszeichen <ul style="list-style-type: none"> - Verschlissen - Ohne Bedeutung | <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrszeichen an verschiedenen Stellen verschlissen • Verkehrszeichen an verschiedenen Stellen mit falscher Bedeutung | 8 |

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:

- Vorhandene Verkehrswege sind überwiegend in einem guten Zustand
- Ausbau der Hauptverkehrsstraßen ist weitestgehend in Ordnung
- Es sind an den Erschließungs- und Wohnstraßen innerhalb der vorhandenen Wohngebiete Defizite aufgrund von **ingeschränkten Fahrbahnbreiten durch den ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand** aufgefallen
- Das verbreitete Kopfsteinpflaster in der Ortsmitte führt zu **erhöhtem Verkehrslärm**
- **Unübersichtlicher Straßenraum** am Markt im Ortszentrum
- **Fußgänger und Radfahrer benutzen die Fahrbahn**
 - Schloßstraße
 - Lindenring

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 Maßnahmenkonzepts für die Stadt Klütz angewendet. Das erklärte Ziel ist es, durch verkehrliche Maßnahmen die Erschließungs- und Aufenthaltsqualität in der Stadt Klütz zu erhöhen. Gleichmaßen 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 mit ihren Wirkungen auf die Stadt Klütz und ihre Bewohner umfangreich beleuchtet und mit den sachkundigen Bürgern der Arbeitsgruppe sowie dem Amt Klützer Winkel besprochen.

4.2 Lösungsansätze

In der Verkehrsplanung gibt es im Allgemeinen zwei Lösungsansätze die angewendet werden können, um die angestrebten Verbesserungen der verkehrlichen Situationen zu erreichen:

- **Verkehrstechnische bzw. -betriebliche Maßnahmen:** Hierzu gehören Maßnahmen in der Lichtsignalsteuerung sowie der Markierung bzw. Beschilderung (kleinräumige Verkehrsführung). Insbesondere ist aufgrund meist geringerer Kostenstrukturen in der Regel eine kurzfristige Umsetzung und somit eine zügige Entfaltung der erwarteten Wirkungen erzielbar.
- **Bauliche Maßnahmen:** Diese werden im Rahmen eines Maßnahmenkonzeptes meist erst in einer zweiten Stufe betrachtet. Dies kann insbesondere dann erforderlich werden, wenn die erzielbaren Wirkungen verkehrstechnischer Maßnahmen noch nicht das gewünschte Maß erfüllen. Bauliche Maßnahmen sind jedoch meist 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. Diesen Maßnahmen geht meist mit einem erhöhten Planungs- und Kostenaufwand einher.

4.3 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend auf den analysierten Schwachstellen wurden Maßnahmen in das Verkehrskonzept aufgenommen, mit dem die jeweiligen Probleme beseitigt bzw. vermindert werden können. Die einzelnen Maßnahmen wurden mit der Arbeitsgruppe und dem Amt Klützer Winkel 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 3) getrennt nach kurzfristigen bzw. mittel- und langfristigen Realisierbarkeit näher erläutert.

4.3.1 L01 - Schwachstelle 1

Probleme

- Verkehrslärm
- Ungeordnete Querung von Fußgängern

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Um den aufgezeigten Problemen an der Ortsdurchfahrt der L01 entgegen zu wirken, wird als eine mittelfristige Maßnahme empfohlen, die **zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h** zu beschränken (§45 StVO [16]). Durch die reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs verringern sich die Verkehrslärm- und Schadstoffbelastung im Zentrum von Klütz. Gleichzeitig steigt aufgrund der geringeren Geschwindigkeit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer [17].

Es ist zu beachten, dass mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer eine Minderung der Verkehrsqualität des Streckenzuges einhergeht. Auswirkungen auf den Verkehrsablauf werden jedoch nicht deutlich zu sehen sein, da bereits heute durch die mehrfach abknickenden Hauptstraßen im Stadtzentrum die Durchfahrtsgeschwindigkeit von sich aus reduziert ist.

Zur weiteren Minderung der aufgezeigten Probleme an der L01 ist eine Reduzierung der Verkehrsbelastung innerhalb des Stadtzentrums von Klütz notwendig, welche nur durch eine aktive Verkehrsverlagerung erreicht werden kann. Dafür ist als eine langfristige Maßnahme eine **Ortsumgehung** als Ausweichroute parallel zum heutigen Streckenverlauf der L01 denkbar.

Der Bau einer Ortsumgehung ist ein sehr umfangreiches Projekt. Daher sind vor der Planung und Umsetzung eines solchen Bauvorhabens die Vor- und Nachteile allumfassend zu beleuchten. In den folgenden Ausführungen soll dafür eine Hilfestellung gegeben werden, indem die Gründe für eine Ortsumgehung, die baulichen und verwaltungstechnischen Herausforderungen sowie die Folgen für die Stadt Klütz herausgearbeitet werden.

Gründe für eine Ortsumgehung

Die Gründe, die für den Bau einer Ortsumgehung sprechen, spiegeln sich in der aktuellen Situation auf der L01 durch Klütz wieder. Diese wurden in der Schwachstellenanalyse im Detail erläutert und findet sich in Anlage 1 wieder. In der nachstehenden Tabelle 5 (auf Seite 25) sind die Gründe kurz zusammengefasst.

Herausforderungen

Der mögliche Streckenverlauf der Ortsumgehung könnte, wie in Abbildung 6 zu erkennen, nördlich der Ortschaft verlaufen.



Abbildung 6: Übersichtskarte L01 – Ortsumgehung (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Innerhalb des Streckenverlaufs ist der Klützer Bach zu queren. Hier wäre die Anlage eines Brückenbauwerks notwendig. Dafür müssen die Anforderungen und Rahmenbedingungen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz im Vorfeld abgeklärt werden.

Die Ortsumgehung könnte im Westen auf Höhe des Knoten L01/ „Im Gewerbepark“ an die bestehende L01 angeschlossen werden. Dafür ist ein entsprechender Knotenausbau notwendig.

Als östlicher Anschluss der Ortsumgehung an das bestehende Straßennetz bietet sich der Kreisverkehr L03/ „Boltenhagener Straße“ an. Die bestehende Knotengeometrie des Kreisverkehrs macht es jedoch schwierig ohne umfangreichere Anpassungen einen weiteren Anschluss nordwestlich an den Kreisverkehr ran zu führen. Die Knotenarme der „L03-Nord“, der „OU L01“ und der „Boltenhagener Straße“ wären ohne bauliche Anpassungen zu dicht beieinander, wodurch auch die nötigen Ein- und Ausfahrtwinkel nicht eingehalten werden können. Daher wird ein umfangreicherer Umbau des Kreisverkehrs notwendig werden, damit die laut Richtlinie (RASt 06 [11]) geforderten Knotenarmabstände sowie Ein- und Ausfahrtwinkel eingehalten werden können.

Möglichkeiten und Folgen

Der Ortsumgehung wird gemäß RIN [20] die Straßenkategorie einer Landstraße zugeordnet, wodurch sich die Streckenführung der L01 von der Ortsdurchfahrt auf die neue Straße verlagern wird. Die bestehende Ortsdurchfahrt von Klütz wird in ihrer Kategorie heruntergestuft werden. Mit dieser Umwidmung ändert sich die Zuständigkeit zur Ver-

waltung und Wartung der Straße, wodurch die Gemeinde Klützer Winkel zum Baulastträger wird [15].

Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung, kann eine Teileinziehung der „Wismarschen Str.“, „Lübecker Str.“ und „Rudolf-Breitscheid-Str.“ durchgeführt werden, da sich die Bedeutung und Funktion aufgrund der Umwidmung der Straßen geändert haben [15]. Dadurch ist eine Durchfahrtsbeschränkung nach Tonnage möglich. Es ist zu beachten, dass vor allem Zuliefer- und Linienverkehre die Möglichkeit behalten in die Stadt einzufahren. Diese Fälle können mit Zusatzschildern „Anlieger frei“ (ZZ 1020-30), „Lieferverkehr frei“ (ZZ 1026-35) und „Linienverkehr frei“ (ZZ 1026-32) zum Vorschriftenzeichen der Tonnagebeschränkung hinzugefügt werden.

Der Vorteil einer Ortsumgehung L01 ist, dass dem Durchgangsverkehr auf der L01 eine attraktivere und schnellere Verkehrsführung geboten wird, als im Bestand. Das reduziert die Verkehrsbelastung im Zentrum von Klütz. Die zusätzliche Durchfahrtsbeschränkung für schwere Fahrzeuge auf der „Wismarschen Str.“, „Lübecker Str.“ und „Rudolf-Breitscheid-Str.“ verstärkt den Effekt. Dadurch sinkt die Verkehrsbelastung im Bereich der Kopfsteinpflasterstraßen in Klütz zusätzlich, was positive Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffemissionen hat. Darüber hinaus steigen die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit im Zentrum, da durch die geringere Verkehrsbelastung im Stadtzentrum das Überqueren der Straße vereinfacht wird.

Fazit:

Die L01 hat eine hohe touristische und wirtschaftliche Bedeutung für die Region, da es keine relevanten Alternativrouten gibt. Mit einer Ortsumgehung L01 wird ein Teil des Verkehrs das Ortszentrum umfahren. Der genaue Effekt der Verkehrsverlagerung kann nicht bestimmt werden.

Durch die Ortsumgehung wird sich zum einen die Verkehrsqualität auf der Strecke der L01 verbessern, da der Verkehr nicht mehr durch die Ortschaft Klütz fahren muss. Darüber hinaus verbessert sich die Aufenthaltsqualität im Zentrum, da weniger Verkehrsbelastung durch den Stadtkern fährt.

Es ist zu beachten, dass aufgrund der Änderung der Straßenkategorie der Ortsdurchfahrt die Gemeinde Klütz der Baulastträger des Straßenzugs werden wird. Dadurch wäre die Gemeinde zukünftig für die Verwaltung, den Unterhalt und die Wartung der Straße komplett verantwortlich.

Die Effekte für die Verkehrsqualität und die Lebensqualität im Stadtzentrum von Klütz sind mit den Folgen der Baurägerschaft der bestehenden Ortsdurchfahrt in Klütz abzuwägen und somit die Machbarkeit festzulegen.

Eine Beantragung zum Bau der Ortsumgehung kann mitunter schwer sein. Der Nutzen der neuen Straße ist dafür umfassend darzulegen. Die aktuellen Verkehrszahlen der Dauerzählstelle Klütz sind jedoch zu gering um als alleiniges Argument ausreichend zu sein. Daher sind weitere Faktoren, wie unter anderen eine touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Route sowie eine Steigerung von Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Stadtzentrum, mit heranzuziehen.

| | |
|--|--|
| <p>Gründe für eine Ortsumgehung</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Hohe Verkehrsbelastung im Durchgangsverkehr <ul style="list-style-type: none"> o Saisonbedingter touristischer Verkehr - Hoher Anteil Schwerverkehr <ul style="list-style-type: none"> o Erhöhter landwirtschaftlicher Verkehr im Sommer- und Herbst - Keine Ausweichrouten zur Ortsdurchfahrt L01 - Verwinkelter Straßenverlauf durch die Stadt <ul style="list-style-type: none"> o 4x abknickende Hauptstraße im Stadtkern - Lärmemissionen im Stadtkern <ul style="list-style-type: none"> o Kopfsteinpflaster als Fahrbahnoberfläche o Enge Wohnbebauung verstärkt Verkehrslärm - Situation für Fußgänger am Markt <ul style="list-style-type: none"> o Keine Querungsanlagen aufgrund abknickender Hauptstraßen o Schmale Gehwege mit < 1,5 m Breite - Verbesserung der Infrastruktur aufgrund erhöhter touristischer und wirtschaftlicher Bedeutung für die Region |
| <p>Herausforderungen</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Baulich: <ul style="list-style-type: none"> o Überquerung Klützer Bach <ul style="list-style-type: none"> ▪ Brückenbauwerk ▪ Rahmenbedingungen in Bezug auf Natur- und Landschaftsschutz berücksichtigen o Anschluss an Kreisverkehr L03/ „Boltenhagener Straße“ <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfangreicherer Umbau des Kreisverkehrs notwendig (gemäß RAST 06 [11]) - Verwaltung: <ul style="list-style-type: none"> o Verkehrsbelastung nicht ausreichend als alleinige Begründung o Verifizierung der anteiligen Verkehrsverlagerung |
| <p>Folgen einer Ortsumgehung</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Anteil des Durchgangsverkehrs verlagert sich auf Ortsumgehung - Änderung der Straßenkategorie der Ortsdurchfahrt (Herunterstufung) <ul style="list-style-type: none"> o Zuständigkeit für Verwaltung und Wartung der Straße ändert sich o Stadt Klütz wird Baulastträger - Teileinziehung der Ortsdurchfahrt möglich <ul style="list-style-type: none"> o Durchfahrtsbeschränkung für Schwerverkehr o Befahrbarkeit der Stadt von Liefer- und Linienverkehr gewährleisten - Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung im Zentrum von Klütz - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit im Stadtzentrum |

Tabelle 5: Zusammenfassung Ortsumgehung

4.3.2 Am Markt – Schwachstelle 2

Probleme

- Unübersichtlicher Straßenraum
- Ungeordnete Querung von Fußgängern

Kurzfristige Maßnahmen

Die Unübersichtlichkeit des Straßenraums um den Markt entsteht aufgrund der abknickenden Hauptstraßen und den an der Fahrbahn direkt anschließenden Parkplatz. Die Straßenführung ist durch den historisch gewachsenen Stadtkern entstanden. Es ist nicht möglich die Straßenführung zu ändern oder zu begradigen, ohne den Charakter des Stadtkerns zu ändern.

Um die Übersichtlichkeit des Straßenraums zu verbessern, wird als kurzfristige Maßnahme empfohlen den **Straßenraum für den fließenden Verkehr deutlicher vom Straßenraum des ruhenden Verkehrs abzugrenzen.**

Die Abstände der Poller an der süd-westlichen Seite des Parkplatzes betragen zurzeit etwa 5 m und sollten verkleinert werden, so dass keine Fahrzeuge mehr zwischen den Pollern ungeordnet von der Parkfläche in den fließenden Verkehr auf der Durchgangsstraße fahren können. Dabei bietet es sich an **Blumenkübel** zwischen die Poller zu stellen. Zum einen können diese als gestalterische Elemente zur optischen Aufwertung des Marktplatzes genutzt werden, zum anderen können durch ein senkrecht Aufstellen der Blumenkübel zur Fahrbahn einem Parken von Fahrzeugen entlang der Durchgangsstraße entgegen gewirkt werden (Abbildung 7). Es ist darauf zu achten, dass Straßeneinrichtungen wie Blumenkübel die im Straßenraum aufgestellt sind nicht zu potentiellen Gefahrenstellen für die Verkehrsteilnehmer werden. Daher wird empfohlen eher abgerundete Formen der Blumenkübel in diesem Bereich zu wählen.

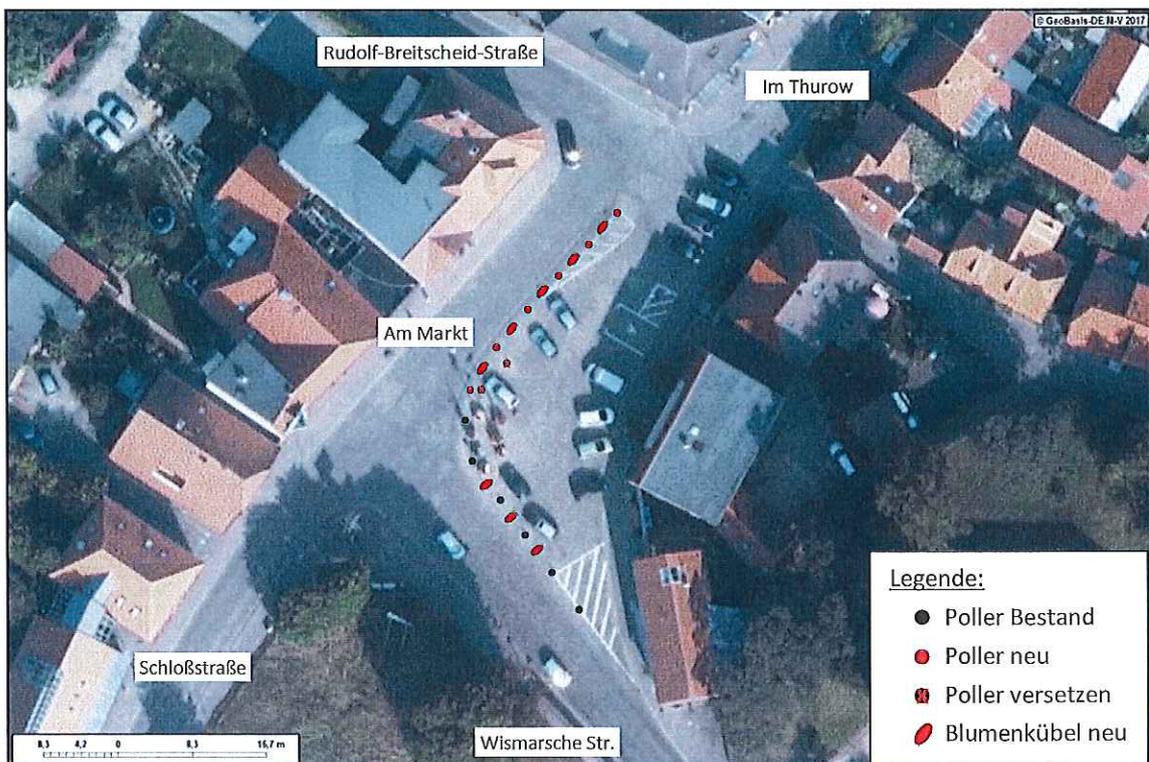


Abbildung 7: Übersichtskarte Am Markt – Abgrenzung Parkplatz (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Die Sperrfläche im süd-östlichen Bereich der Parkfläche sollte erhalten bleiben und regelmäßig erneuert werden. In diesem Bereich werden keine weiteren Poller oder Blumenkübel aufgestellt, um den Verkaufsmobilen für den Donnerstagsmarkt ein einfaches Befahren der Parkfläche zu ermöglichen.

An der nord-westlichen Seite des Parkplatzes ist zu empfehlen eine Reihe an **Pollern abwechselnd mit Blumenkübeln** aufzustellen, um eine klare Abgrenzung zwischen Parkfläche und Durchgangsstraße zu erhalten. Die Ausrichtung der Poller sollte dabei in der Verlängerung der bestehenden Sperrfläche vorgenommen werden. Dafür sind die beiden bestehenden Poller zu versetzen (Abbildung 7).

Ergänzend dazu wird empfohlen eine **Neuordnung der Stellplätze** auf der bestehenden Parkfläche vorzunehmen, um die zur Verfügung stehende Fläche optimal zu nutzen. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten der Stellplatzanordnung auf der Parkfläche. In Anlage 3 sind zwei Varianten der Stellplatzanordnung als Skizze dargestellt, bei denen bis zu 18 Stellplätze angelegt werden können. Es ist wichtig, die Stellplätze auf der Parkplatzoberfläche zu markieren, da andernfalls die Fahrzeuge erfahrungsgemäß nicht so abgestellt werden wie vorgesehen, wodurch Stellfläche verloren geht und ungenutzt bleibt.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Neben der bereits beschriebenen Poller-Reihe verfügt die Straße „Am Markt“ über eine schmale befahrbare Bordrinne aus Pflastersteinen, die längs zur Fahrbahn angeordnet sind. Diese fungieren als Fahrbahnbegrenzung und somit als Abgrenzung zum Parkplatz. Damit diese Abgrenzung für die Verkehrsteilnehmer deutlicher wahrgenommen wird, ist zu empfehlen die **Bordrinnen mittelfristig zu verbreitern**. Mit zwei bis drei Reihen an längs angeordneten Reihen Pflastersteinen wird die Bordrinne deutlicher hervorgehoben und die Fahrbahnbegrenzung klarer wahrnehmbar (Abbildung 8).



Abbildung 8: Übersichtskarte Am Markt – Abgrenzung Straßenräume (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Darüber hinaus sollten auch in den Zufahrten der „Schloßstraße“ und der Straße „Im Thurow“ längs zur Hauptrichtung angeordneten Pflastersteinen verlegt werden (Abbildung 8). Damit wird den Verkehren in Haupt- sowie Nebenrichtung die Vorfahrtsberechtigung in diesem Bereich nochmal hervorgehoben. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, ob dies abwassertechnisch umsetzbar ist.

Um die Aufenthaltsqualität des Klützer Marktes für die Bewohner und den Tourismus zu erhöhen, wäre langfristig vor allem auf **gestalterische Maßnahmen** zu setzen.

Es bietet sich an den Markt in das Gestaltungskonzept der Begegnungszone auf der „Schloßstraße“ (Schwachstelle 3) zu integrieren.

Es finden sich heute schon einige charakteristische Elemente einer Begegnungszone im Bereich des Marktes wieder. So besteht schon eine große niveaugleiche Verkehrsfläche und es sind harte (z.B. Poller) sowie weiche Trennelemente (z.B. Bordrinnen) zwischen den Verkehrsflächen verbaut [14].

Eine Erweiterung der Begegnungszone über den Markt hinweg wird jedoch nicht empfohlen. Die starken verkehrsrechtlichen Einschränkungen des Kfz-Verkehrs die mit einer Begegnungszone einhergehen (siehe Exkurs Begegnungszone unter Punkt 4.3.3), können aufgrund der Zusammensetzung des Durchgangsverkehrs (erhöhter SV-Anteil) nicht angewendet werden.

Dennoch kann der Markt als solches durch verschiedene städtebauliche Elemente optisch aufgewertet werden. Durch die gestalterische Integration in das Konzept der Begegnungszone „Schloßstraße“ wird der Bereich des Marktes optisch von dem Straßenraum der anschließenden Ortsdurchfahrtsstraße abgehoben. Diese Änderungen führen zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und erfahrungsgemäß auf zu einer langsameren Fahrweise des Durchgangsverkehrs, was positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hat.

4.3.3 Schloßstraße - Schwachstelle 3

Probleme

- Verkehrslärm
- Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr
- Benutzung des Gehwegs durch Radfahrer

Kurzfristige Maßnahmen

Zur Reduzierung des Verkehrslärms im Bereich der „Schloßstraße“ ist zu empfehlen, die Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu machen. Eine deutliche verkehrsberuhigende Wirkung wird erzielt, wenn dem Schwerverkehr die Nutzung der „Schloßstraße“ untersagt wird. Um eine Tonnagebeschränkung für eine Straße umzusetzen, ist eine **Teileinziehung der „Schloßstraße“** bei den zuständigen Behörden zu beantragen [19]. Dem Zulieferverkehr für das Schloss Bothmer sowie für den an der „Schloßstraße“ ansässigen Einzelhandel sollte das Befahren durch das Zusatzschild „Lieferverkehr frei“ (ZZ 1026-35) erlaubt werden. Aufgrund der Wichtigkeit dieser Maßnahme wurde die Teileinziehung der „Schloßstraße“ bereits während der Bearbeitung des Verkehrskonzepts bei den zuständigen Ämtern beantragt.

Zusätzlich kann die **zul. Höchstgeschwindigkeit auf der „Schloßstraße“ auf 30 km/h** begrenzt werden, da sich durch die niedrigere Geschwindigkeit auch die Fahrgeräusche auf der Kopfsteinpflasterstraße minimieren. Zudem wird mit der Begrenzung der zul. Geschwindigkeit die Reisezeit auf der „Schloßstraße“ erhöht. Dadurch ist der Zeitvorteil für die Verbindung zwischen der L01 und L03 über die „Schloßstraße“ nicht mehr vorhanden und ein Teil der Fahrzeuge nutzt die vorgesehenen Routen über den Knoten L01/L03.

Als eine weitere Maßnahme, um den Verkehrslärm in der „Schloßstraße“ zu minimieren, wird empfohlen, das **Parken von Fahrzeugen entlang der Fahrbahn stärker zu regulieren** (Abbildung 9). Sobald weniger Fahrzeuge am Straßenrand stehen, kann der fließende Verkehr ohne vermehrte Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge die Straße befahren, was zur Minimierung von Lärm- und Schadstoffemissionen führt. Darüber hinaus steht durch weniger parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand dem NMIV wieder die gesamte Gehwegbreite zur Verfügung, was die Konfliktpunkte zwischen dem Fuß- und Radverkehr minimiert.

Aus Beobachtungen wurde deutlich, dass neben Touristen und Besucher auch einige Anwohner der „Schloßstraße“ am Fahrbahnrand parken, obwohl vermeintlich genügend Fläche zum Abstellen eines Fahrzeugs auf den eigenen Grundstücken vorhanden ist. Um dieses zu regulieren, bietet es sich an **Bewohnerparkausweise für die Anwohner** auszugeben, die nachweisen können, dass auf dem eigenen Grundstück kein Stellplatz für ein Kfz zur Verfügung steht. Alle anderen Anwohner sind dann verpflichtet ihr Fahrzeug auf dem eigenen Grundstück abzustellen.

Ergänzend bietet sich an im Tagesverkehr ein **zeitweises Halteverbot** (z.B. 6-19 Uhr) auf der „Schloßstraße“ einzurichten, um einen ungestörten Verkehrsfluss zu garantieren. In gesondert abgegrenzten Bereichen sollte jedoch das Parken für Inhaber eines Bewohnerparkausweises erlaubt bleiben, da diesen sonst kaum eine Möglichkeit bleibt ihr Fahrzeug in der näheren Umgebung zum Wohnsitz abzustellen (Abbildung 9). Dafür sollten Bereiche mit 2-3 Stellplätzen angelegt werden. Über Nacht kann das Halteverbot aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung aufgehoben werden, da hier keine negati-

ven Auswirkungen aufgrund von parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand erwartet werden.

Es ist darauf zu achten, dass für die Einzelhandelsgeschäfte an der „Schloßstraße“ ebenfalls 2-3 Stellplätze in direkter Nähe über den gesamten Tag zur Verfügung gestellt werden (Abbildung 9). Dabei wird empfohlen das Parken auf speziell gekennzeichneten Flächen zu erlauben und die die Parkdauer über Schilder und Parkscheibe zu regulieren (ggf. max. Parkdauer: 1h).



Abbildung 9: Übersichtskarte Schloßstr. – Parken entlang der Fahrbahn (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Das Halteverbot, das Parken mit Bewohnerparkausweis sowie das zeitliche begrenzte Parken mit Parkscheibe sind regelmäßig zu kontrollieren, damit sich positive Effekte der Maßnahmen einstellen und langfristig halten.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Aufgrund der zentralen Lage und des historischen Wertes der „Schloßstraße“ bietet es sich an diese langfristig zu einer **Begegnungszone** auszubauen.

Eine Begegnungszone ist eine Form der Straßenraumgestaltung, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind und die gleiche Verkehrsfläche zur Mobilität nutzen. Sie wurde ursprünglich in der Schweiz eingeführt, findet inzwischen aber auch in anderen Ländern wie Belgien, Österreich und Frankreich Anwendung. In Deutschland sind Begegnungszonen als solche verkehrsrechtlich noch nicht verankert. Es lassen sich jedoch Parallelen zu verkehrsberuhigten Bereichen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen erkennen (siehe Exkurs - Begegnungszone ab Seite 36).

Eine Begegnungszone zielt auf eine Steigerung der Straßenraumattraktivität und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ab, indem die Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion stärker gewichtet und die Aufenthalts- und Verkehrsbedingungen für den NMIV verbessert werden.

Bei einer Begegnungszone wird der zur Verfügung stehende Verkehrsraum nach dem Mischprinzip der RAST 06 [11] zu einer gemeinsamen Verkehrsfläche umgebaut, bei dem die verschiedenen Verkehrsteilnehmer in Prinzip gleichrangig sind. Damit verbunden sind umfangreiche bauliche Anpassungen des vorhandenen Straßenraums (Abbildung 10). Die zul. Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr wird auf 10 oder 20 km/h gesenkt und die Beschilderungen innerhalb einer Begegnungszone auf das Minimum reduziert, da sich der Verkehr aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und durch Blickkontakte selbst regulieren soll. Es ist wichtig, dass innerhalb der Verkehrsfläche keine baulichen Höhenunterschiede in Form von hohen Kanten oder Bordsteinen vorhanden sind, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass es sich um eine gemeinsame Verkehrsfläche handelt. Dabei ist es möglich in der Mitte der Verkehrsfläche einen Bereich mit einer anderen Fahrbahnoberfläche auszustatten, die dem durchfahrenden Kfz-Verkehr den Fahrweg verdeutlicht. Jedoch sollte dieser Fahrweg nur eine geringe Breite (3 m bis 4,5 m [11]). Zur weiteren Geschwindigkeitsdämpfung und zur Verdeutlichung, dass der Kfz-Verkehr in diesem Bereich zweitrangig ist, sind geschwindigkeitsdämpfende Entwurfs-elemente (z.B. Teilaufpflasterungen) in dichter Folge im Fahrbereich denkbar [14].

Zur Umsetzung in der „Schloßstraße“ bietet sich an, in der Mitte der Verkehrsfläche das historische Kopfsteinpflaster bestehen zu lassen und mit einem Materialwechsel (Wasserablaufrippen oder ähnliches) davon ausgehend einen Höhenausgleich mit dem Gehweg anzulegen.

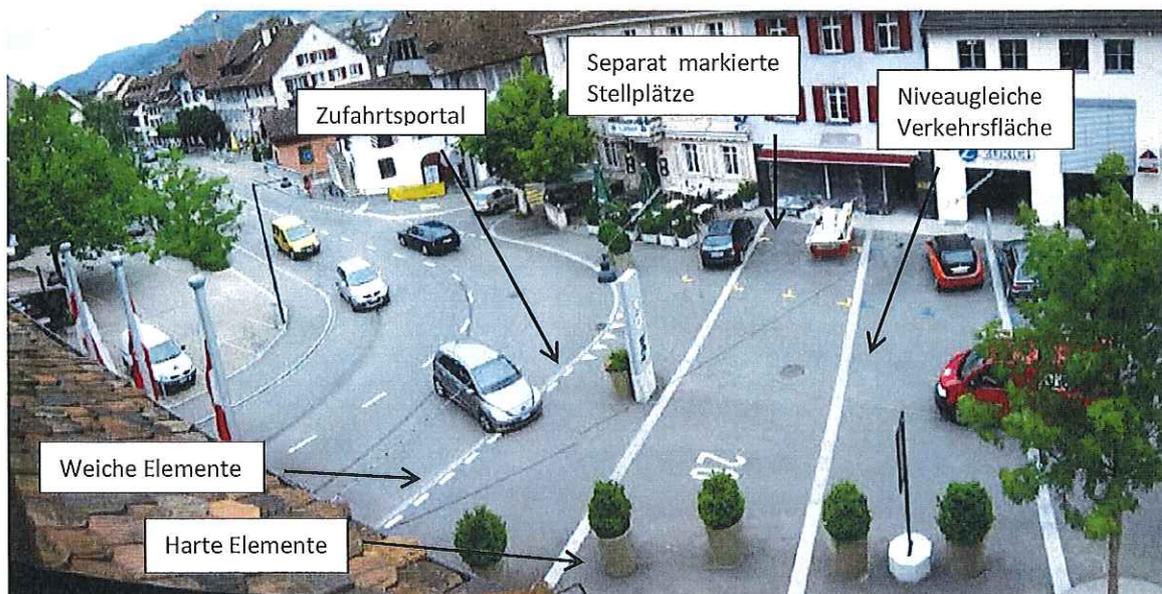


Abbildung 10: Beispiel Begegnungszone in Sissach, Schweiz [1]

Ergänzend ist es möglich harte städtebauliche Elemente wie Bänke oder bepflanzte Blumenkübel mit in die Verkehrsfläche zu integrieren, um die Aufenthaltsqualität in der Begegnungszone weiter zu steigern. Mit diesen Elementen ist es ebenfalls möglich Stellplätze für Kfz abzugrenzen, diese sollten in der Anzahl jedoch begrenzt sein, um eine grundlegend freie Verkehrsfläche zu garantieren.

Die Zugangsbereiche einer Begegnungszone können durch ein Tor verdeutlicht werden, um sicherzustellen, dass alle Verkehrsteilnehmer ihr Verkehrsverhalten auf die veränderte Situation einstellen. Dafür bieten sich eine deutliche Begrünung, andere feste bau-

liche Elemente und ein Hinweisschild an der Zufahrt zur Begegnungszone an. Es gibt kein vorgeschriebenes Verkehrszeichen, um den Beginn einer Begegnungszone zu markieren.

Alles in allem sollen die Kraftfahrer durch die bauliche Gestaltung der Zone und den weitgehenden Verzicht auf Verkehrszeichen und Markierungen zu einem sozialen Verkehrsverhalten motiviert werden, sich als „Gast“ im Straßenraum fühlen und rücksichtsvoll verhalten [14].

Der Vorteil der Begegnungszone ist einerseits die starke verkehrsberuhigende Wirkung, die sich positiv auf die Lärm- und Schadstoffemissionen in dem Bereich auswirkt. Dadurch wird der „Schloßstraße“ auch die Attraktivität als Durchgangsstraße genommen, da die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich geringer sind. Zum anderen fördert es den NMIV in diesem Bereich, wobei vor allem der Radverkehr deutlich profitiert, da in einer Begegnungszone ausreichend Verkehrsfläche vorhanden ist und der Fahrkomfort durch eine sanftere Fahrbahnoberfläche und minimierte Höhenunterschiede steigt.

Es wird empfohlen den Ausbau der „Schloßstraße“ zu einer Begegnungszone zweistufig vorzunehmen (Abbildung 11). In der ersten Stufe würde sich die Begegnungszone zwischen dem Knoten „Schloßstraße“/ „Bahnhofstraße“ und „Schloßstraße“/ „Neuer Weg“ erstrecken. Damit ist dem Zugangsverkehr zum „Neuer Weg“ noch eine schnelle Passage über die „Schloßstraße“ möglich und die Bevölkerung von Klütz kann sich an die neue Zone gewöhnen. Die zweite Stufe kann zeitlich flexibel begonnen werden, da keine weiteren Bedingungen eingehalten werden müssen.

Es bietet sich an den Markt in das Gestaltungskonzept der Begegnungszone auf der „Schloßstraße“ zu integrieren (siehe Schwachstelle 2). Dabei kann der Markt gestalterische Elemente der angrenzenden Begegnungszone aufnehmen, um ein einheitliches Stadtbild zu erhalten. Detaillierte Erläuterungen zum Markt finden sich unter Punkt 4.3.2.



Abbildung 11: Übersichtskarte Schloßstraße – Begegnungszone (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Exkurs - Begegnungszone

Im deutschen Richtlinienwerk, welches für die Anlage von Straßen und deren Verkehrsmanagement anzuwenden ist, ist die Begegnungszone als solches nicht fest integriert. Die StVO lässt bereits heute die Realisierung von Begegnungszonen zu, wobei v.a. die Instrumente des Verkehrsberuhigten Bereiches und des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches zu nennen sind.

Verkehrsberuhigte Bereiche (VB) kommen der Begegnungszone am nächsten, schließlich herrschen dort – vor allem durch den in der Regel niveaugleichen Ausbau – niedrige Fahrgeschwindigkeiten vor, Fußgänger und Kraftfahrer dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen, es besteht der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und auf Schilder innerhalb des Bereichs wird gänzlich verzichtet. Das Parken wird meist restriktiv gehandhabt und ist nur auf dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Allerdings sind VB nur dort gestattet, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt (reine Wohngebiete, zentrale Geschäftsbereiche) und über bauliche Maßnahmen eine Schrittgeschwindigkeit hergestellt werden kann.

Der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (VG) mit den Verkehrszeichen VZ 274.1 (Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit) und VZ 290 (Zone mit eingeschränktem Haltverbot) in Kombination ist ein Instrumentarium zur städtebaulichen Aufwertung, zur Verkehrsberuhigung und zur funktionalen Stärkung des Straßenraums. Nach StVO kommen dafür aber nur Straßen in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion in Frage. Niedrige Höchstgeschwindigkeiten (10 oder 20 km/h) und die zulässige weiche Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg (z.B. Pflasterlinien, -rinnen und Flachborde) lassen Parallelen zum sogenannten „Shared Space“ erkennen. Trotzdem gilt hier weiter das Trennungsprinzip, wonach die Fahrbahn für Kfz und Radfahrer optisch eindeutig vom Gehweg abgetrennt sein muss, Fußgänger die Straße nicht in ihrer ganzen Breite nutzen dürfen und auch die Ansprüche des ruhenden Verkehrs zeitlich und räumlich zu regeln sind.

Aus rechtlicher Sicht ergeben sich für Begegnungszonen diverse Fragen für den Fall, wenn es in dem völlig schilderfreien Raum zu einem Unfall kommt. Schließlich gilt im Amtshaftungsrecht die sogenannte Verkehrsregelungspflicht, wonach der Verkehr durch Verkehrszeichen möglichst gefahrlos zu lenken ist, sofern dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (§45 Absatz 9 StVO). Allerdings dürfte dies für Begegnungszonen nicht zutreffen, schließlich sind Gefahren dort aufgrund der „aufgeräumten“ Straßenräume leicht erkennbar und damit auch leicht abwendbar. Auf Nummer sicher gehen die Kommunen, wenn sie die jeweiligen Straßenabschnitte als VB (mit „Vorrang“ Fußgänger) oder VG (mit „Vorrang“ Kfz-Verkehr) ausweisen und damit zonenweit weitere Schilder zur Regelung der Vorfahrt, des Haltens und Parkens sowie der zulässigen Geschwindigkeit überflüssig machen. Unabhängig davon, müssen die Kommunen generell der Verkehrssicherungspflicht nachkommen und darauf achten, dass Einbauten wie Bänke oder Laternenmaste nicht auf der Fahrbahn, sondern im Seitenraum aufgestellt werden.

Auszug aus der Informationsbroschüre „Shared Space“ des ADAC [14]

| Faktoren | Begegnungszone |
|-----------------------|---|
| Ursprung | Schweiz |
| Beispielprojekt in D | Bohmte bei Osnabrück |
| Leitsatz | „Miteinander statt Nebeneinander“ |
| Ziele | <ul style="list-style-type: none"> • Straßenraum städtebaulich aufwerten • Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzergruppen (MIV, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Ver- und Entsorgungsdienste) • Steigerung der sozialen Interaktion (Aufenthalt, Kommunikation, Wohnen, Einkaufen) |
| Voraussetzungen | <ul style="list-style-type: none"> • nicht mehr als 400 Kfz/h • Tempolimit max. 30 km/h • Anlehnung an Verkehrsberuhigter Bereich „Spielstraße“ • Anlehnung an Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich |
| Regelungen | <ul style="list-style-type: none"> • Rechtsfahrgebot • Rechts-vor-Links • §1 gegenseitige Rücksichtnahme (StVO) • Mischungsprinzip nach Rast 06 |
| Vorteile | <ul style="list-style-type: none"> • leichtere Fortbewegung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen • Fußgänger und Radfahrer können sich den optimalen Verkehrsraum zur Fortbewegung aussuchen • Steigerung der Aufenthaltsqualität • Verkehrsberuhigung |
| Nachteile | <ul style="list-style-type: none"> • Einschränkung von Personen mit Seheinschränkungen (Keine klaren Kanten/ Grenzen im Verkehrsraum) • Parken in dem Gebiet stark eingeschränkt |
| Ideenentwicklung | <p><i>Demokratischer Prozess: Experten und Bürger planen „ihren“ Straßenraum</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • intensive Bürgerbeteiligung bei Gestaltung empfohlen <ul style="list-style-type: none"> ▶ bspw. ein Ideenwettbewerb von Schülern und Bürgern zur Umgestaltung ▶ impliziert bessere Akzeptanz bei den Bürgern |
| Planerische Umsetzung | <ul style="list-style-type: none"> • keine exakten Vorgaben für bauliche Umsetzung • minimale Beschilderung • Förderung des Fußverkehrs im Fokus • höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraums oder dichte Abfolge geschwindigkeitsdämpfender Entwurfselemente (Bsp. Teilaufpflasterungen) • Separation zum Kfz-Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ▶ <i>“weiche“</i> Elemente (u.a. Materialwechsel zwischen Fahrbahn und Seitenraum, Wasserablaufrippen, Tiefbordsteine, Möblierung) ▶ <i>“harte“</i> Elemente (u.a. Poller, Absperrgitter, Absperrketten) • gestalterische Elemente wie Bänke oder Bepflanzung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität |

Tabelle 6: Allgemeine Faktoren einer Begegnungszone

4.3.4 Straße des Friedens – Schwachstelle 4

Probleme

- Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem zu den verkehrlichen Stoßzeiten in den Hol- und Bringverkehren der Schulen, wird empfohlen **Fußgängerüberwege auf Höhe der Zugangsbereiche der Schulen** einzurichten (Abbildung 12). Dadurch wird den Schülern, ein sicherer Bereich zur Straßenquerung angeboten.

Diese Querungsmöglichkeiten wirken auch dem Befahren der „Str. des Friedens“ auf der falschen Fahrbahnseite entgegen, da es aufgrund der sicheren Querungsmöglichkeiten für die Schüler nicht mehr notwendig ist, dass die Eltern ihre Kinder an der Fahrbahnseite der Schule absetzen. Dabei wird auf die verkehrserzieherische Aufgabe der Eltern gebaut, dass den Kindern gezeigt wird, wie die angebotenen Verkehrsanlagen im Straßenraum richtig zu nutzen sind und dass diese auch wirklich genutzt werden. Dabei bietet es sich an nach Anlage der Verkehrssicherungsanlagen die **Eltern und Schüler über verschiedene Medien und Wege zu informieren** bzw. zu belehren, um die Nutzung der Anlagen zu gewährleisten.



Abbildung 12: Übersichtskarte „Str. des Friedens“ – Fußgängerüberwege (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Um den Verkehrsfluss auf der „Str. des Friedens“ zu verbessern, sollen die parkenden Fahrzeuge an der Fahrbahnkante der Straße minimiert werden. Im Bereich der Schule kann angenommen werden, dass diese Fahrzeuge zum Lehrpersonal gehören, die auf dem Parkplatz der Schule keine Stellfläche mehr gefunden haben. Daher wird empfohlen die **Markierung der Stellplätze auf dem Parkplatz** zu erneuern und zu erweitern.

Dabei wird die bestehende Anordnung der Stellplätze beibehalten und an verschiedenen Stellen erweitert. Es ist darauf zu achten, dass die Fläche vor dem Notausgang der Aula freigehalten wird. Das Parken kann hier mit einer Sperrflächenmarkierung unterbunden werden. Zur weiteren Verdeutlichung des Parkverbots bieten sich entsprechende Beschilderung mit „Notausgang freihalten“ an.

Entlang der Zufahrt des Parkplatzes besteht an der Aula zurzeit ein Gehweg der aufgrund eines fehlenden Durchgangs im Zaun nicht mehr genutzt wird. Durch den Rückbau des Gehwegs können diese Flächen auch für Stellplätze ausgewiesen werden.

Durch die baulichen und markierungstechnischen Arbeiten können bis zu 22 Stellplätze auf der vorhandenen Fläche eingerichtet werden. Eine detaillierte Planskizze findet sich in Anlage 4.

Als weiterführende Maßnahme ist denkbar ein eingeschränktes Halteverbot (VZ 286) auf der „Str. des Friedens“ entlang der Schule einzurichten, um das Parken von Fahrzeugen an der Fahrbahn entgegen zu wirken [5].

Zur Optimierung des Verkehrsflusses im kompletten Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St.-Jürgen-Ring“ wurde ein allumfassendes **Einbahnstraßenkonzept** entwickelt, welches die Probleme der Schwachstellen 4 und 5 gleichermaßen betrachtet. Das Konzept wird in Kapitel 4.3.6 im Detail erläutert.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Zur Entspannung der Parkplatzsituation in dem Bereich der „Str. des Friedens“ ist zu empfehlen **weitere Stellplätze zu schaffen**. Dafür bietet sich die Fläche an der Alten Kita an, welche seit 2014 leer steht (Abbildung 13).



Abbildung 13: Übersichtskarte Alte Kita/ Friedhof – Neue Parkplätze (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Auf der ausgewiesenen Fläche der Alten Kita können bis zu **9 Stellplätze** in schräger Aufstellung (45°) eingerichtet werden [2]. Zur Einfahrt auf den Parkplatz ist zu empfehlen den ersten Teil des bestehenden Fußweges entlang der alten Kita auszubauen. Zur Ausfahrt kann die bestehende Zufahrt der kleinen Parkfläche der Alten Kita genutzt werden [2].

Auf dem Friedhof, gegenüber der Alten Kita, steht ebenfalls eine ungenutzte Fläche für Stellplätze zur Verfügung. Hier können bis zu **20 Stellplätze** entstehen (Abbildung 13), die vor allem für die Besucher des Friedhofs vorgehalten werden sollten [2]. Die Zu- und Ausfahrt zu der Parkfläche wäre komplett über den ausgebauten Gehweg entlang der alten Kita möglich. Eine detaillierte Aufstellung der Parkflächen an der Alten Kita und auf dem Friedhof findet sich in Anlage 5 wieder.

Um die Verkehrsbelastung innerhalb des gesamten Wohngebiets zu minimieren, sollte der Verkehr direkt auf das klassifizierte öffentliche Straßennetz zurück geleitet werden. Durch die aktuelle Straßenführung ist es für die Verkehrsteilnehmer notwendig, die Straße „An der Bamburg“ zu nutzen, um das Gebiet zu verlassen, wodurch vermehrt Verkehre im Wohngebiet hervorgerufen werden.

Um den Weg für die Verkehrsteilnehmer zu minimieren wird empfohlen, den bestehenden Geh- und Radweg zwischen Friedhof und Schule zu einer **einspurigen Straße** auszubauen (Abbildung 14). Nachfolgend wurde die neue Straße als *Friedhofsweg* bezeichnet, welches jedoch noch keine offizielle Bezeichnung der Straße darstellt.

Der Friedhofsweg fungiert als Einbahnstraße, um eine direktere Verbindung zwischen der „Str. des Friedens“ und dem Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ zu schaffen. Es kann eine Fahrbahn mit einer durchgängigen Breite von 3 m [11] angelegt werden. Im Zuge der Erschließung im nord-westlichen Bereich entsteht ein Gehweg von 1,5 m Breite [11] direkt an der Fahrbahnkante und entlang der Schule. Der Zaun der Schule, die Laternen und die bestehenden Bäume können beibehalten werden.

Nahe dem Kreuzungsbereich zur „Str. des Friedens“ ist die zur Verfügung stehende Fläche aufgrund der bestehenden Feuerwehrezufahrt der Schule großräumig angelegt (Straßenbreite von etwa 6 m). In diesem Bereich bietet sich im Friedhofsweg an zwischen Fahrbahn und Gehweg eine Fläche mit bis zu 3 Kurzzeitparkplätze (Kiss&Ride) einzurichten. Durch diese gesondert markierten Flächen erhalten die Eltern im Hol- und Bringverkehr der Schule extra ausgewiesene Plätze, um das Kind sicher an der Schule abzusetzen. Diese Stellplätze sind nur zum Halten und nicht zum Parken gedacht, weshalb von einem hohen Durchlauf der Kfz ausgegangen wird. Bei der Anlage der Kiss&Ride Flächen ist darauf zu achten, dass die Feuerwehrezufahrt der Schule von Einsatzfahrzeugen problemlos befahren werden kann (es ist eine Schleppkurvenprüfung innerhalb der Planung notwendig). Zudem reduziert sich die Breite des neuen Gehwegs in dem Bereich der Kurzzeitparkplätze auf 1 m.

Für eine Kiss&Ride-Zone gibt es laut STVO und HAV kein amtliches Verkehrszeichen. Die Regelung wird in Deutschland oft durch VZ 286 (eingeschränktes Halteverbot) mit ZZ 1040-32 mit kurzer Zeitdauer kenntlich gemacht. Separate Hinweisschilder, wie sie an verschiedenen bestehenden Kiss&Ride-Zonen zu finden sind, können ergänzend aufgestellt werden. In Tabelle 7 (auf Seite 39) sind Beispiele für Beschilderung und Hinweisschilder zusammengefasst.

Es ist wichtig die Eltern gesondert zu informieren, um auf diese Flächen aufmerksam zu machen.

Im süd-östlichen Bereich des Friedhofswegs wird der Gehweg auf die andere Seite der Baumreihe verschwenkt, da der zur Verfügung stehende Platz für die Fahrbahn hier geringer wird. Damit trennt ein Grünstreifen mit Baumreihe und Laternen die Fahrbahn von dem Gehweg ab. In diesem Bereich fügt sich der Gehweg in das Konzept für den geplanten Spielplatz (auf der Fläche hinter der Sporthalle Klützer Winkel) ein.

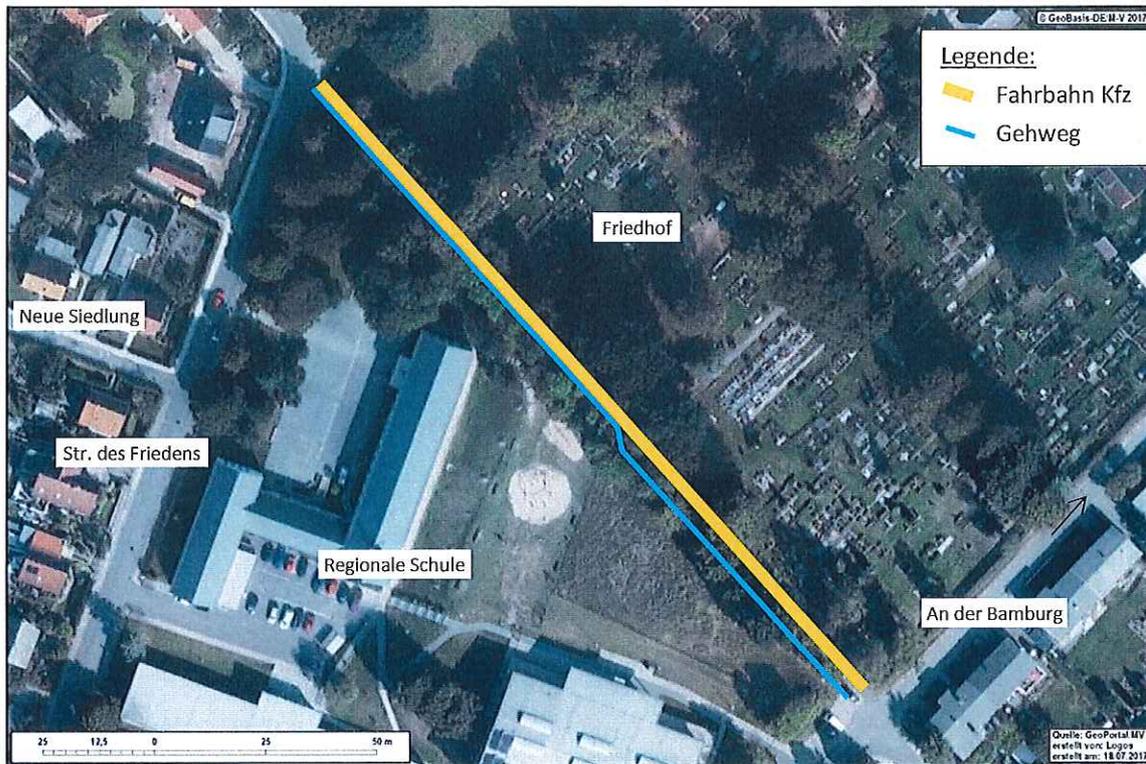


Abbildung 14: Übersichtskarte Friedhof/ Schule – Neue Straße (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Um im Knotenbereich „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ den Friedhofsweg an das Straßennetz anzuschließen, ist es notwendig die Laterne im Anschlussbereich zu versetzen und drei Kfz-Stellplatz zurück zu bauen, um die nötigen Abbiegeradien und Sichtbeziehungen in die Straße „An der Bamburg“ zu gewährleisten.

Der Friedhofsweg wäre für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben, um die Mobilitätsqualität für den NMIV beizubehalten.

Die Einbahnstraße am Friedhof wurde innerhalb des **Einbahnstraßenkonzepts** in Abschnitt 4.3.6 mit aufgenommen und die Fahrtrichtung innerhalb des Gesamtkonzepts festgelegt. Es ist hierbei zu beachten, dass der Ausbau des Straßenanschlusses an den Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ in Bezug auf Kurvenradien von der Einbahnstraßenrichtung abhängt. Darüber hinaus ist die Anlage der beschriebenen Kurzzeitparkplätze nur möglich, wenn die Fahrtrichtung des Friedhofsweg vom Knoten mit der „Str. des Friedens“ zum Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ führt. Hierbei können aufgrund des breiten Straßenquerschnittes zwischen der „Str. des Friedens“ und dem Schultor die nötigen Schleppkurven der Feuerwehr im Einrichtungsverkehr eingehalten werden. Wenn die Fahrtrichtung vom Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ zur „Str. des Friedens“ führt, ist der Teil zwischen dem Knoten mit der „Str. des Friedens“ und dem Schultor für die Rettungskräfte auch im Gegenverkehr befahrbar zu gestalten. Aufgrund der nötigen Zweispurigkeit und den Schleppkurven wäre in diesem Fall die Anlage von Kurzzeitparkplätzen nicht möglich.

Die Straße wurde in einer Lageplanskizze in Anlage 6 detaillierter dargestellt.



Tabelle 7: Beschilderung und Hinweisschilder Kiss&Ride Zone

4.3.5 An der Bamburg – Schwachstelle 5

Probleme

- Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen

Um den Verkehrsfluss im südlichen Bereich der Straße „An der Bamburg“ zu verbessern, wird empfohlen das **Parken von Fahrzeugen am Fahrbahnrand stärker zu regulieren**. Sobald weniger Fahrzeuge am Straßenrand stehen, kann der fließende Verkehr ohne vermehrte Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge die Straße befahren, was zum einen den ungestörten Verkehrsfluss deutlich unterstützt und zum anderen zur Minimierung von Lärm- und Schadstoffemissionen beiträgt.

Aus Beobachtungen wurde deutlich, dass einige Anwohner der „An der Bamburg“ am Fahrbahnrand parken, obwohl vermeintlich genügend Fläche zum Abstellen von Fahrzeugen auf den eigenen Grundstücken vorhanden ist. Um dieses zu regulieren, bietet es sich an **Bewohnerparkausweise für die Anwohner** auszugeben, die nachweisen können, dass auf dem eigenen Grundstück kein Stellplatz für ein Kfz zur Verfügung steht. Alle anderen Eigentümer sind dann verpflichtet Stellplätze auf den eigenen Grundstücken vorzuhalten und zu nutzen.

Ergänzend bietet sich an im Tagesverkehr ein **zeitweises Halteverbot** (z.B. 6 - 19 Uhr) auf der Straße „An der Bamburg“ einzurichten, um einen ungestörten Verkehrsfluss zu garantieren. In besonders abgegrenzten Bereichen sollte jedoch das Parken für Inhaber eines Bewohnerparkausweises erlaubt bleiben, da diesen sonst kaum Möglichkeit bleibt ihr Fahrzeug in der näheren Umgebung zum Wohnsitz abzustellen. Dafür sollten wenige Bereiche mit 2-3 Stellplätzen angelegt werden. Über Nacht kann das Halteverbot aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung aufgehoben werden, da hier keine negativen Auswirkungen aufgrund von parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand erwartet werden.

Zur Optimierung des Verkehrsflusses im kompletten Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St.-Jürgen-Ring“ wurde ein allumfassendes **Einbahnstraßenkonzept** entwickelt, welches die Probleme der Schwachstellen 4 und 5 gleichermaßen betrachtet. Das Konzept wird in Kapitel 4.3.6 im Detail erläutert.

4.3.6 Einbahnstraßenregelung im Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St. Jürgen-Ring“ – Schwachstellen 4 und 5

Probleme

- Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr

Zur Minderung der Problemstellen aus Schwachstelle 4 und 5 wird empfohlen, die bestehende Einbahnstraßenregelung im gesamten Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St.-Jürgen-Ring“ zu überarbeiten.

Dafür wurde in einem ersten Schritt eine Analyse der bestehenden Einbahnstraßenregelung durchgeführt, auf deren Grundlage ein neues Einbahnstraßenkonzept entwickelt wurde.

Bestandsanalyse:

Im Bestand können insgesamt drei Zuflüsse genutzt werden, um in die Teile der Wohngebiete zu fahren (Abbildung 15). Über „Neuer Weg“ und „Uns Hüsung“ ist eine Zufluss für die Verkehre aus Richtung Norden und Süden möglich. Aufgrund der Einbahnstraße „An der Bamberg“ kann über diese Zuflüsse auch das Wohngebiet „St.-Jürgen-Ring“ erreicht werden. Der Zufluss im „St.-Jürgen-Ring“ verbindet aufgrund der bestehenden Einbahnstraßenregelung nur das direkt anschließende Wohngebiet mit dem übergeordneten Straßennetz. Den Zufluss „Neuer Weg“ nutzen am Tag etwa 50 % aller Verkehre des Wohngebiets, womit diese Straße als Hauptzufluss anzusehen ist.

Im Bestand können insgesamt vier Abflüsse genutzt werden, um von dem Wohngebiet wieder auf das klassifizierte öffentliche Straßennetz zu gelangen (Abbildung 15). Nur der Abfluss über die „Neue Siedlung“ führt an die „Schloßstraße“ und wird vermutlich vermehrt vom Verkehr in Richtung Süden genutzt. Die anderen drei Abflüsse führen den Verkehr auf die „Wismarsche Straße“ (L01). Die größte Verkehrsbelastung kann auf den Abflüssen in Richtung „Wismarsche Straße“ verzeichnet werden, wobei sich die Verkehrsbelastung nahezu gleich auf die Abflüsse verteilt.

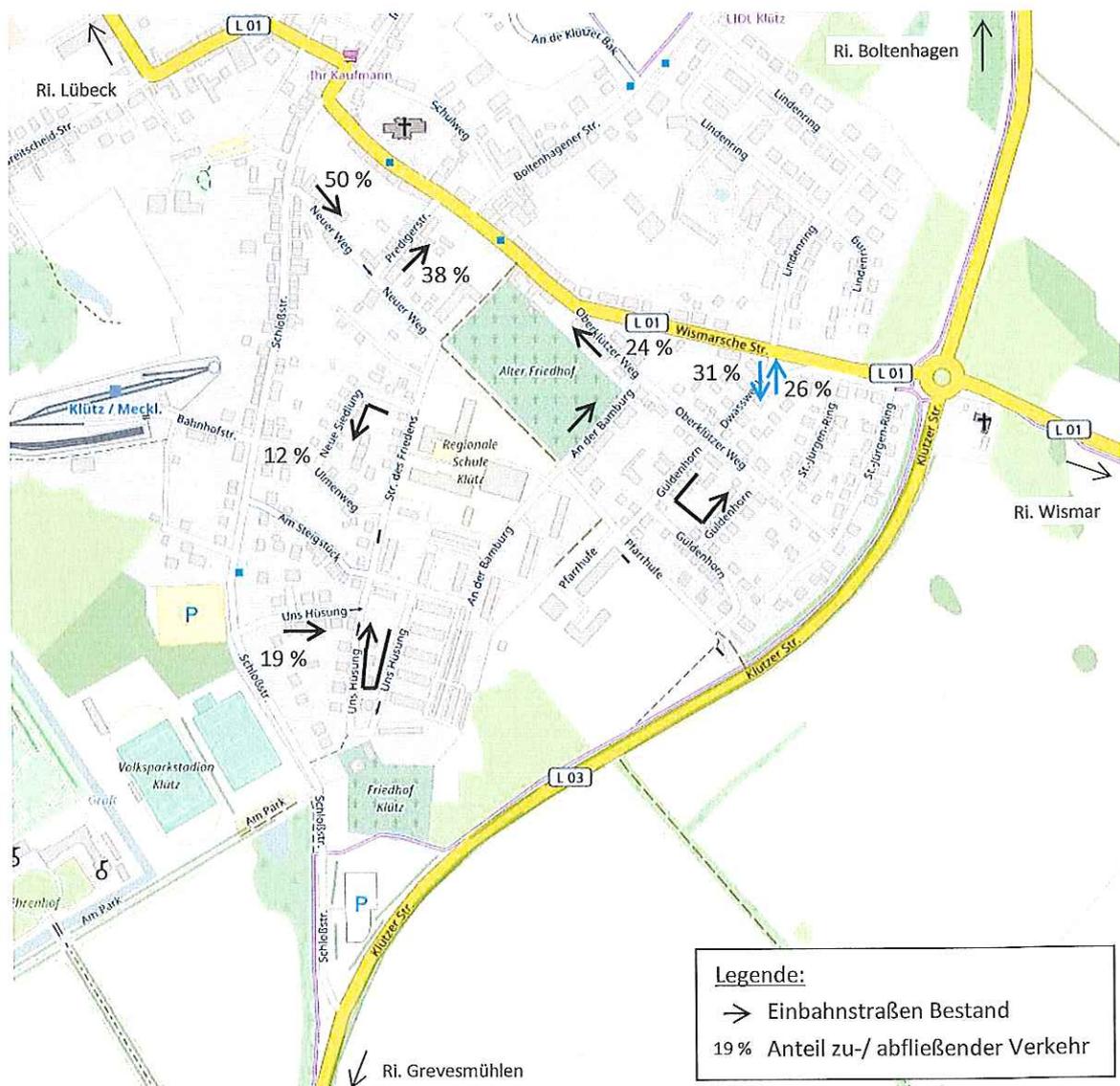


Abbildung 15: Übersichtskarte Wohngebiet – Einbahnstraßen Bestand (Auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

Einbahnstraßenkonzept:

Auf Grundlage der Erkenntnisse der Verkehrsverteilung bei der bestehenden Einbahnstraßenregelung wurden zwei Varianten eines Einbahnstraßenkonzepts entwickelt. In beiden Varianten wurden kurzfristige sowie mittel- und langfristige Entwicklungen der Einbahnstraßenregelung aufgenommen. Dabei wurden perspektivische Änderungen des Straßennetzes mit berücksichtigt.

Die beiden Varianten teilen sich in jeweils folgende drei Stufen, deren Umsetzung von bestimmten Bedingungen abhängen und daher zeitlich unabhängig voneinander ist.

1. Stufe - sofortige Umsetzung möglich
2. Stufe - Umsetzung nach Fertigstellung der Erschließungsstraße am Friedhof (Schwachstelle 4)
3. Stufe - Umsetzung nach Fertigstellung des neuen Anschlussknotens L03/ „Schloßstraße“ (Kreisverkehr)

Die beiden Varianten werden im Folgenden näher erläutert.

Variante 1

Die Einbahnstraßenrichtung in „Neuer Weg“ und „Predigerstraße“ sind vom Verkehrsablauf in diesem Gebiet und den Abbiegebeziehungen zur „Wismarschen Str.“ günstig und bleiben daher erhalten.

Im Wohngebiet „St.-Jürgen-Ring“ wird eine umfangreiche Einbahnstraßenregelung eingeführt (Abbildung 16). Diese hat zum Ziel die Verkehrsführung innerhalb der engen Straßen übersichtlicher und für die Anlieger sicherer zu machen, da der Verkehr nur aus einer Richtung in die Straßen einfahren kann. Vor allem für auf der Straße spielende Kinder, wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Durch die vorgegebene Fahrtrichtung im „Dwasswech“ wird der Verkehr, der von der Straße „An der Bamburg“ in Richtung L03 möchte, über den „Oberklützer Weg“ geleitet, da der Abfluss über den „St.-Jürgen-Ring“ aufgrund der Einbahnstraßen zu mehr Umweg führt. Dadurch wird eine leichte Verkehrsberuhigung für den „Dwasswech“ erzielt. Die geänderte Einbahnstraßenregelung für das Wohngebiet kann kurzfristig umgesetzt werden.

Mit dem Ausbau des Fuß- und Gehwegs entlang des Friedhofs zu einer Erschließungsstraße (*Friedhofsweg*) sollte diese Straße den Verkehr mit der „Str. des Friedens“ zum Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ führen. Dadurch wird dem Verkehr, welcher aus Richtung „Neuer Weg“ zur Schule oder Kita möchte, eine direkte Verbindung angeboten. Folglich fallen die für diese Verkehre üblichen Umwege über die Straße „An der Bamburg“ weg und die Verkehre können direkt über den Abfluss „Oberklützer Weg“ das klassifizierte öffentliche Straßennetz erreichen. Dadurch wird eine Verkehrsberuhigung im südlichen Wohngebiet erzielt.

Zusätzlich ist mit der Wahl der Fahrtrichtung auf dem Friedhofsweg, auch die Anlage von Kurzzeitstellplätzen am Knoten mit der „Str. des Friedens“ direkt an der Schule möglich (siehe Schwachstelle 4).

Mit dem geplanten neue Kreisverkehr an die L03 wird im südlichen Bereich des Wohngebiets ein neuer Anschluss entstehen, wodurch die Anbindungsqualität im Zu- und Abfluss deutlich steigt. Mit der Fertigstellung des Kreisverkehrs ist die bestehende Einbahnstraßenrichtung der Straße „Uns Hüsung“ in das Wohngebiet rein nicht mehr sinn-

voll, da der Hauptteil der Verkehre den neuen Anschluss für den Zufluss nutzen wird. Daher bietet sich hier eine Änderung der Fahrtrichtung an.

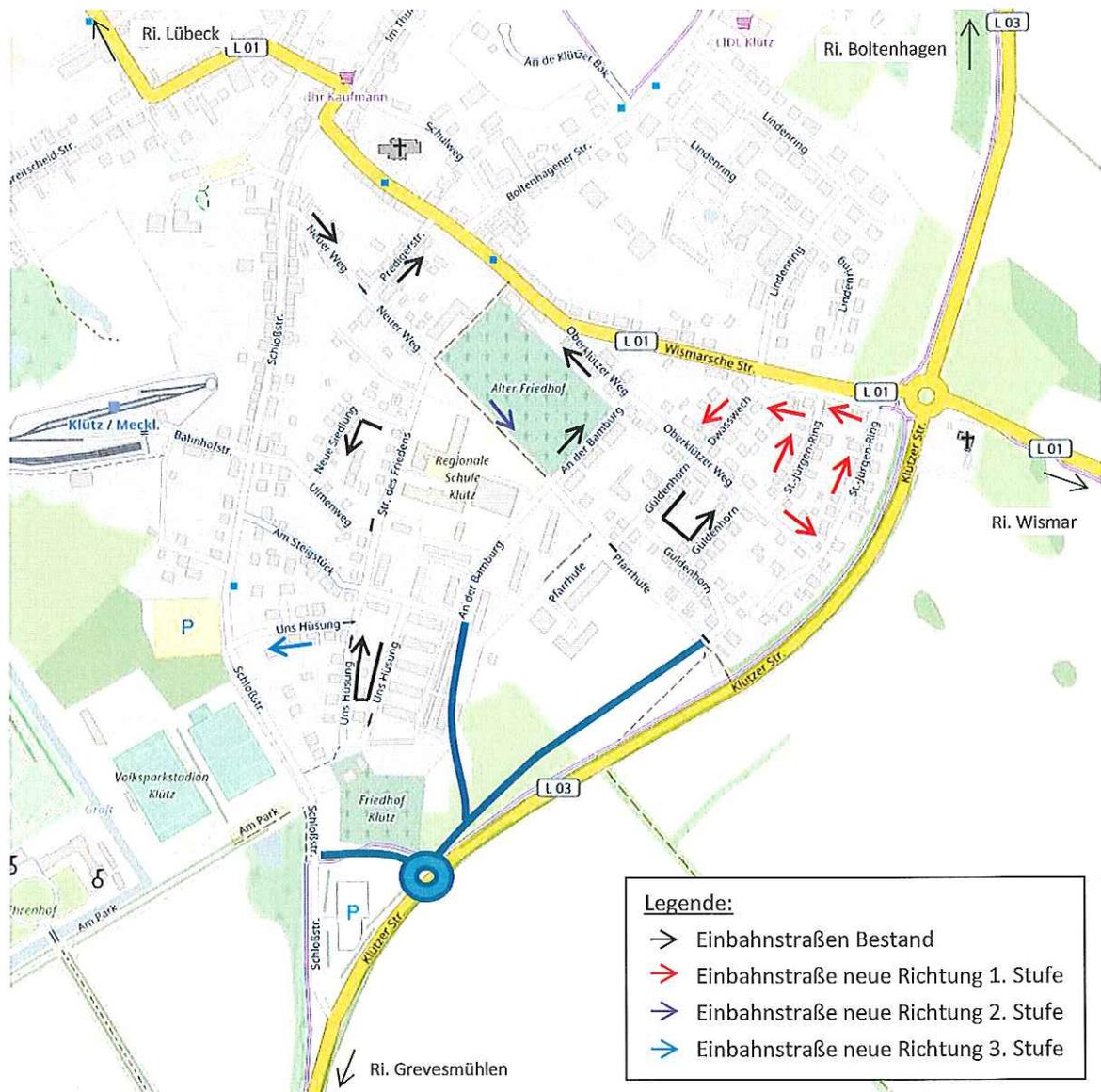


Abbildung 16: Übersichtskarte Wohngebiet – Einbahnstraßenregelung Variante 1
(Auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

Variante 2

Die Einbahnstraßenrichtung in „Neuer Weg“ und „Predigerstraße“ sind vom Verkehrsablauf in diesem Gebiet und den Abbiegebeziehungen zur „Wismarschen Str.“ günstig und bleiben daher erhalten.

Im Wohngebiet „St.-Jürgen-Ring“ wird ähnlich wie in der Variante 1 eine umfangreiche Einbahnstraßenregelung eingeführt (Abbildung 17). Diese hat zum Ziel die Verkehrsführung innerhalb der engen Straßen übersichtlicher zu gestalten und für die Anlieger die Verkehrssicherheit zu erhöhen, da der Verkehr nur aus einer Richtung in die Straßen einfahren kann.

Um den Verkehren aus dem nördlichen und östlichen Bereich von Klütz und Umgebung ein leichteres und schnelleres befahren des gesamten Wohngebiets zu bieten, kann die Fahrtrichtung der Straße „An der Bamburg“ geändert werden. Dadurch werden die Verkehre vom klassifizierten öffentlichen Straßennetz direkt auf den Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ geleitet, wodurch sich die Anbindungsqualität für die Verkehre zur Kita verbessert. Zudem wird ein Teil der Hol- und Bringverkehre für die Schule durch diese Maßnahme die Schule aus Richtung der Straße „An der Bamburg“ anfahren, wodurch der Verkehr auf der rechten Fahrbahnseite direkt an der Gehwegseite der Schule anhalten kann, ohne das die Kinder nochmal die Straße überqueren müssen. Bisher fährt der Hauptverkehr die Schule auf Richtung „Neuer Weg“ an, wodurch Verkehrsteilnehmer die entgegengesetzte Fahrbahnseite zum Aussteigen der Schüler genutzt haben, um für die Kinder das Überqueren der Straße zu vermeiden (siehe Schwachstelle 4).

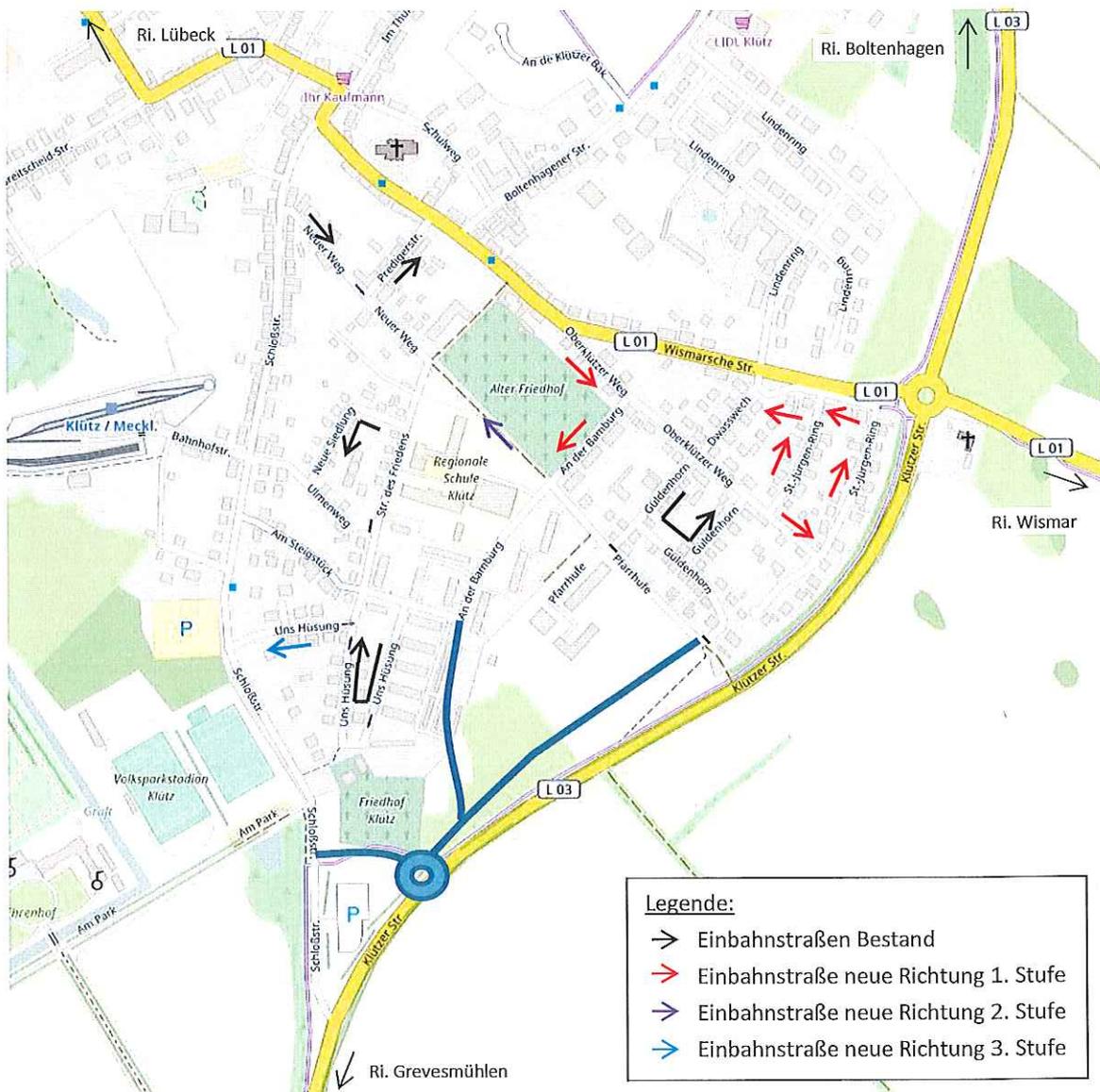


Abbildung 17: Übersichtskarte Wohngebiet – Einbahnstraßenregelung Variante 2
(Auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

Mit der Änderung der Fahrtrichtung der „An der Bamburg“, ist auch eine Fahrtrichtungsänderung des „Oberklützer Wegs“ ratsam. Dadurch wird dem zulaufenden Verkehr aufgrund der gut ausgebauten Straße des „Oberklützer Wegs“ eine komfortable Anbindung an das klassifizierte öffentliche Straßennetz geboten. Der „Dwasswech“ fungiert ebenfalls als Zufluss zum Wohngebiet, welcher jedoch aufgrund des geringen Straßenquerschnittes und der engen Häuserbebauung nicht als alleiniger Zufluss für die Verkehre aus Richtung der „Wismarsche Straße“ (L01) fungieren sollte. Da der Knoten L01/ „St.-Jürgen-Ring“ den einzigen Abfluss für das Wohngebiet „St.-Jürgen-Ring“ darstellt, wird die Straße „Dwasswech“ in dieser Variante nicht als Einbahnstraße genutzt, um zusätzliche Umwege für den ausfahrenden Verkehr zu minimieren.

Es ist zu beachten, dass durch die Richtungsänderung der „An der Bamburg“ für den Verkehr im Wohngebiet „Güldenhorn“/ „An der Bamburg“/ „Str. des Friedens“ nur noch die beiden Abflüsse „Predigerstraße“ und „Neue Siedlung“ zur Verfügung stehen und somit die Verkehre aus dem Wohngebiet raus in die „Schloßstraße“ bzw. auf die L01 in der Nähe des Marktes abfließen. Damit werden die Verkehre aus dem Wohngebiet auf die bereits belastete „Schloßstraße“ gelenkt. Das Konzentrieren der ausfahrenden Verkehre führt gerade zur Morgenspitze und zu Veranstaltungszeiten zur Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der „Schloßstraße“, welche es innerhalb der Schwachstelle 2 zu minimieren gilt.

Aufgrund der geänderten Fahrtrichtung in der „An der Bamburg“ bündelt sich der Verkehr am Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“. Daher sollte mit dem Ausbau des Fuß- und Gehwegs entlang des Friedhofs zu einer Erschließungsstraße, diese Straße den Verkehr vom Knoten „An der Bamburg“/ „Pfarrhufe“ zur „Str. des Friedens“ führen. Dadurch wird dem Verkehr, welcher in Richtung Schule bzw. von der Kita kommend aus dem Wohngebiet ausfahren möchte, eine direkte Verbindung angeboten. Die für diese Verkehre üblichen Umwege über die Straße „An der Bamburg“ fallen weg und die Verkehre können direkt über die Abflüsse „Predigerstraße“ und „Neue Siedlung“ das weiterführende Straßennetz erreichen, wodurch eine verkehrsberuhigende Wirkung im südlichen Wohngebiet erreicht wird. Es ist zu beachten, dass ein Teil der Verkehre mit dem Ziel der Kita trotz des neuen Zuflusses über den „Oberklützer Weg“, weiterhin die Zuflüsse über „Neuer Weg“ und „Uns Hüsung“ nutzen werden, um in das Wohngebiet einzufahren. Für diese Verkehre ändert sich der Fahrweg im Vergleich zur jetzigen Situation kaum.

Es ist zu beachten, dass aufgrund der Feuerwehrezufahrt für die Schule der Teil zwischen dem Knoten mit der „Str. des Friedens“ und dem Schultor für den Rettungsdienst im Gegenverkehr befahrbar sein muss. Es ist hier keine Anlage von Kurzzeitstellplätzen direkt an der Schule möglich (siehe Schwachstelle 4), da die Straßenbreite für die Sicherstellung der Schleppkurven benötigt wird.

Mit dem geplanten neuen Kreisverkehr an die L03 wird im südlichen Bereich des Wohngebiets ein neuer Anschluss entstehen, wodurch die Anbindungsqualität im Zu- und Abfluss deutlich steigt. Mit der Fertigstellung des Kreisverkehrs ist die bestehende Einbahnstraßenrichtung der Straße „Uns Hüsung“ in das Wohngebiet rein wie auch in der Variante 1 nicht mehr sinnvoll, da der Hauptteil der Verkehre den neuen Anschluss für den Zufluss nutzen wird. Daher bietet sich hier ebenfalls eine Änderung der Fahrtrichtung an.

Zusammenfassung

Der grundlegende Unterschied zwischen den beiden Varianten zeigt sich in der Entscheidung über die Fahrtrichtung der „An der Bamburg“. Durch die entsprechend gewählte Fahrtrichtung folgen viele weitere Maßnahmen innerhalb des Einbahnstraßenkonzepts.

Aus verkehrstechnischer Sicht wird die **Variante 1** empfohlen. Durch die Einbahnstraßenrichtung der „An der Bamburg“ im Bestand werden die Verkehre im Abfluss aus den Wohngebieten besser in die verschiedenen Richtungen verteilt, wodurch eine Ballung der Verkehre auf dem weiterführenden Straßennetz vermieden wird. Weiterhin ist durch die gewählte Richtung des Friedhofswegs von der „Str. des Friedens“ zum Knoten „An der Bamburg/ „Pfarrhufe“ die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen möglich.

Grundsätzlich hält sich die Anzahl der zu ändernden Fahrtrichtungen in Variante 1 geringer. Das erhöht zum einen die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer in Bezug auf die Einhaltung für Fahrtrichtung und zum anderen sind hierbei keine großen Umgewöhnungszeiträume für Fahrtrichtungsänderungen zu beachten. Dieses Variante richtet sich im Allgemeinen mehr an die im Bestand vorgefundenen Verkehrsbeziehungen und wirkt in diesem Zusammenhang unterstützend, um den analysierten Problemen entgegen zu wirken.

4.3.7 Lindenring – Schwachstelle 6

Probleme

- Benutzung der Fahrbahn durch Fußgänger
- Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr

Kurzfristige Maßnahmen

Um den Verkehrsfluss im südlichen Bereich des „Lindenrings“ zu verbessern, wird empfohlen das **Parken von Fahrzeugen am Fahrbahnrand stärker zu regulieren**. Sobald weniger Fahrzeuge am Straßenrand stehen, kann der fließende Verkehr ohne vermehrte Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge die Straße befahren, was zum einen den ungestörten Verkehrsfluss deutlich unterstützt und zum anderen zur Minimierung von Lärm- und Schadstoffemissionen beiträgt.

Aus Beobachtungen wurde deutlich, dass einige Anwohner des „Lindenrings“ am Fahrbahnrand parken, obwohl vermeintlich genügend Stellplatz für ein Kfz auf den eigenen Grundstücken vorhanden ist. Um dieses zu regulieren, bietet es sich an **Bewohnerparkausweise für die Anwohner** auszugeben, die nachweisen können, dass auf dem eigenen Grundstück kein Stellplatz für ein Kfz zur Verfügung steht. Alle anderen Eigentümer sind dann verpflichtet Stellplätze auf den eigenen Grundstücken vorzuhalten und zu nutzen.

Um die Parksituation jedoch etwas zu entschärfen kann ein **zeitweises Halteverbot** auf dem „Lindenring“ eingerichtet werden. Dabei bietet es sich an im Tagesverkehr das Halteverbot (z.B. 6-19 Uhr) auf der Straße anzuwenden, um einen ungestörten Verkehrsfluss zu garantieren. In besonders abgegrenzten Bereichen sollte jedoch das Parken für Inhaber eines Bewohnerparkausweises erlaubt bleiben, da diesen sonst kaum Möglichkeit bleibt ihr Fahrzeug in der näheren Umgebung zum Wohnsitz abzustellen. Dafür sollten wenige Bereiche mit 2-3 Stellplätzen angelegt werden. Über Nacht kann das Halteverbot aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung aufgehoben werden, da hier keine negativen Auswirkungen aufgrund von parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand erwartet werden.



Abbildung 18: Durchgang Lindenring - Boltenhagener Str. – Verbreiterung Gehweg
(Auf Grundlage von eigenem Foto vom 14.02.2017)

Weiterhin wird empfohlen eine Verbreiterung des **Durchgangs für Fußgänger**, der den „Lindenring“ mit der Boltenhagener Straße verbindet, vorzunehmen, um vor allem Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen zu ermöglichen, problemlos aneinander vorbei zu kommen. Dafür ist die Hecke an der nördlichen Seite des Durchgangs zu entfernen (Abbildung 18), um den Gehweg von den bestehenden 1,1 m auf bis zu 2 m zu verbreitern.

Durch die Minimierung des Heckenschnitts werden gleichzeitig die Sichtverhältnisse zwischen dem Fußverkehr im Durchgang und dem Kfz-Verkehr auf dem „Lindenring“ aus Richtung Norden kommend deutlich verbessert und die Konfliktpunkte minimiert (Abbildung 19).



Abbildung 19: Übersichtskarte Durchgang Lindenring - Boltenhagener Str. – Verbreiterung Gehweg
(Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Als eine langfristige Maßnahme zur Minimierung der Problemstellen am „Lindenring“ wird empfohlen den Bereich des südlichen „Lindenrings“ zu einem **verkehrsberuhigten Bereich** auszubauen (Abbildung 20). Das hat den Vorteil, dass alle Verkehrsteilnehmer die gleiche Verkehrsfläche zur Mobilität nutzen können [16]. Die **Gehbereiche können verbreitert und die Höhenunterschiede zwischen Gehweg und Fahrbahn minimiert** werden. Durch die gemeinsame Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer wird der Fußverkehr deutlich gefördert und erhält mehr Platz für die sichere Mobilität. Das verbessert die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich und erleichtert vor allem mobilitäts-eingeschränkten Menschen sowie Senioren die fußläufige Mobilität.



Abbildung 20: Übersichtskarte Lindenring – Verkehrsberuhigter Bereich
(Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Ein verkehrsberuhigter Bereich kann an Straßen eingerichtet werden, die überwiegend eine Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben [19]. Durchgangsverkehre sind in diesen Bereichen zu vermeiden, weswegen es notwendig wird den **südlichen „Lindenring“ als Stichstraße** auszubilden (Abbildung 21). Dafür können im Bereich des Durchgangs zur Boltenhagener Straße feste Poller, Blumenkübel oder ähnliches aufgestellt oder weitere bauliche Veränderungen der Straße durchgeführt werden, um eine Durchfahrt zu verhindern. Es ist wichtig in diesem Bereich einen **Wendehammer** nach RAST 06 [11] auszubilden, um Ver- und Entsorgungsfahrzeugen ein einfaches Befahren der Straße und Wenden zu gewährleisten (Abbildung 21).

In einem verkehrsberuhigten Bereich sind **Zonen für das Parken von Fahrzeugen** gesondert einzurichten (Abbildung 20) [5]. Diese sollten auch aufgrund der erhöhten Besucherverkehre der medizinischen Einrichtungen und Seniorenwohnanlage vorgehalten werden. Es bieten sich zwei Bereiche auf der Fahrbahn an, um Stellplätze einzurichten. Diese sind mit einer gesonderten Markierung und mit VZ 314-50 zu versehen. Zusätzlich können die Bereiche durch Blumenkübel oder ähnlichem an Anfang und Ende von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Durch wechselseitige Anordnung der Parkmöglichkeiten kommt es zu einer aktiven Geschwindigkeitsreduzierung im Kfz-Verkehr [5], da kein durchgängig geradliniger Fahrweg bis zum Ende der Straße möglich ist.

Zur weiteren Verdeutlichung des verkehrsberuhigten Bereichs kann, neben der entsprechenden **Beschilderung VZ 325** im Zufahrtsbereich des südlichen „Lindenrings“ [4], auch die Fahrbahnoberfläche an der Zufahrt farblich verändert werden (Abbildung 22). Indem die Zufahrt z.B. mit roten Pflastersteinen neu hergerichtet wird, entsteht ein **Portal für die Verkehrsteilnehmer**, welche in den „Lindenring“ einfahren. Das zeigt allen Verkehrs-

teilnehmern nochmal, dass in einen gesonderten Bereich gefahren wird und die Verhaltensweisen angepasst werden müssen.



Abbildung 21: Übersichtskarte Lindenring – Wendeanlage (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

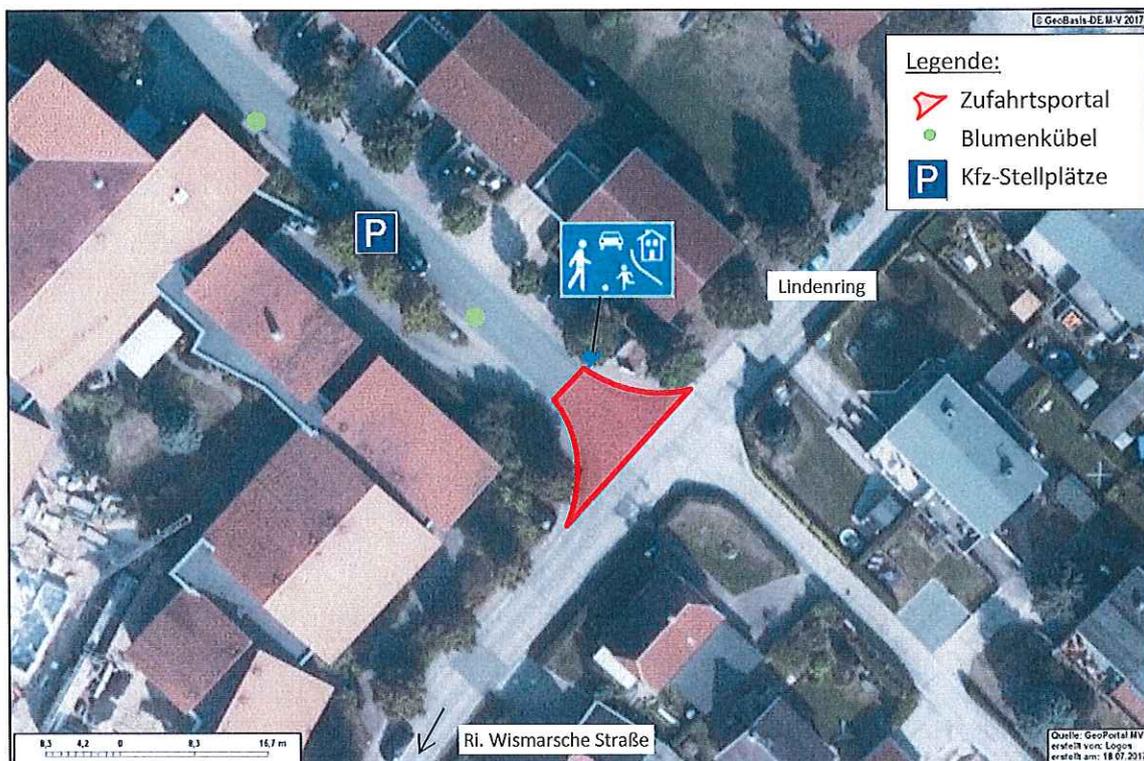


Abbildung 22: Übersichtskarte Lindenring – Zufahrt verkehrsberuhigter Bereich (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

4.3.8 Im Kaiser – Schwachstelle 7

Problem

- Enge Straßen
- Fehlende Parkplätze

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung auf den Straßen „Im Kaiser“ und „An der Mühle“ wird empfohlen eine neue Zugangsstraße zur Mühle anzulegen. Die neue Straße verbindet, wie in Abbildung 23, dargestellt die Straße „An der Mühle“ mit der L01.

Die Zielverkehre zur Mühle werden vornehmlich die neue Anschlussstraße nutzen, da dieser Weg einen höheren Fahrkomfort bietet. Damit wird der Großteil des Zielverkehrs zur Mühle aus den Straßenbereichen „Im Kaiser“ und „An der Mühle“ heraus gezogen, was zur allgemeinen Verkehrsberuhigung führt.

Im Allgemeinen ist zu wenig Parkfläche im Bereich der Klützer Mühle vorhanden. Der Parkplatzbedarf sollte anhand von aktuellen Daten (u.a. Anzahl der Gäste [6]) und in Anlehnung an die geltenden Richtlinienwerke bestimmt werden [1].



Abbildung 23: Übersichtskarte Im Kaiser (Mühle) – Neue Zufahrtsstraße (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

4.3.9 Gesamtes Gebiet – Schwachstelle 8

Problem

- Verkehrszeichen
 - Verschlissen
 - Ohne Bedeutung

Kurzfristige Maßnahmen

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine Reihe an Beschilderung die mit der Zeit durch Witterungseinflüsse schwer erkennbar geworden oder durch Vandalismus beschädigt worden sind. Diese Beschilderung sollte ausgetauscht werden, um die Erkennbarkeit und die Befolgung der Beschilderung zu gewährleisten [4].

Darüber hinaus gibt es einzelne Vorschriftenzeichen, welche aufgrund ihrer Ausrichtung fehlinterpretiert werden können. So ist z.B. ein Einbahnstraßenschild (Dorfstraße in Niederklütz) in die Richtung einer in zwei Richtungen befahrbaren Straße gerichtet (Abbildung 24). Die Ausrichtung des Schildes ist so zu ändern, dass die die Bedeutung eindeutig wird [4].



Abbildung 24: Dorfstraße Niederklütz – Veränderung der Ausrichtung des VZ
(Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Um die aktuellen Problemstellen in Bezug auf die Beschilderung zu erkennen bietet sich eine Ortsbegehung mit Vertretern der zuständigen Ämter, Behörden und weiterer Stellen an.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

Als langfristige Maßnahme wird empfohlen eine regelmäßige Verkehrsschau in der Stadt Klütz durchzuführen. Das ist eine Ortsbegehung an der Vertreter der zuständigen Ämter, Behörden und weiterer Stellen teilnehmen. Bei diesen Terminen können Problemstellen in der Stadt frühzeitig erkannt werden, um mit passenden Maßnahmen schnell reagieren zu können.

4.4 Verworfenne Maßnahmen

Innerhalb der Besprechungen mit der Arbeitsgruppe und dem Amt Klützer Winkel wurden neben den in Punkt 4.3 vorgestellten Maßnahmen noch weitere mögliche Maßnahmen entworfen, welche nicht im Maßnahmenkatalog aufgenommen wurden. Die betreffenden Maßnahmen wurden verkehrstechnisch geprüft, jedoch aus fachlicher Sicht nicht empfohlen bzw. sind auf Grundlage der relevanten Richtlinien nicht umsetzbar.

Im Folgenden sind die verworfenen Maßnahmen aufgezählt und im Detail beschrieben.

4.4.1 Einbahnstraße Schloßstraße

Zur Regulierung der Verkehrsbelastung innerhalb der „Schloßstraße“ wurde geprüft, ob eine Einbahnstraßenregelung für den Straßenzug in Frage kommen würde. Eine Einbahnstraße hat den Vorteil, dass der Verkehrsstrom in eine Richtung geführt wird und der Verkehr aus der Gegenrichtung diese Verbindungsstrecke umfahren muss. Dadurch würde sich die Verkehrsbelastung auf der „Schloßstraße“ minimieren. Weiterhin wäre es möglich das Parken entlang der Fahrbahn weiterhin uneingeschränkt auf einer Seite der „Schloßstraße“ zu erlauben, da dem fließenden Verkehr immer noch genügend Fahrbahnbreite zur Verfügung stehen würde [19].

Durch eine Einbahnstraße würde sich das Geschwindigkeitsniveau und damit auch der Verkehrslärm nicht spürbar senken, da dem Verkehr eine relativ freie Strecke durch die „Schloßstraße“ geboten wird, ohne dass mit Gegenverkehr gerechnet werden muss. Das kann den Verkehr zu schnellerem fahren verleiten.

Weiterhin wird durch den gerichteten Verkehr auch der Tourismusverkehr gezwungener Maßen diese Richtung fahren muss. Damit wird die Erreichbarkeit des Klützer Zentrums oder des Schloss Bothmer erschwert, welches von der Stadt Klütz nicht gewollt ist.

4.4.2 Straßenausbau Alte Kita

Zur Verbesserung der Anbindung der Regional- und Grundschule Klütz wurde geprüft, ob der bestehende Fußweg zwischen der Alten Kita und dem Friedhof zu einer Straße ausgebaut werden kann. Damit würde dem Wohngebiet „Str. des Friedens“ und „An der Bamburg“ ein neuer Anschluss an das klassifizierte öffentliche Straßennetz zur Verfügung stehen. Aufgrund der bestehenden Breite der Verbindung wäre nur eine Einbahnstraße möglich, welche entweder als Zufluss oder als Abfluss des Wohngebiets fungieren kann. Es wird jedoch nicht empfohlen diese Maßnahme durchzuführen, da aufgrund des dichten Baumbewuchses in diesem Bereich der Ausbau zu einer Fahrbahn sehr zeit- und kostenintensiv werden würde. Zudem befinden sich im Anschlussbereich zur Wismarschen Straße große Eichen, welche unter einem besonderen naturrechtlichen Schutz stehen und somit ein Straßenausbau stark erschweren.

Darüber hinaus wird dieser Gehweg im Morgen- und Nachmittagsverkehr vermehrt von Schülern als Verbindung zwischen den Haltestellen der Schulbusse und der Schule genutzt. Bei einem Ausbau des Gehwegs zu einer Straße würden neue Konflikte zwischen Kfz- und Fußverkehr entstehen, die es aufgrund des Schülerverkehrs in diesen Bereichen zu vermeiden gilt.

4.4.3 Einbahnstraße Lindenring

Zur Regulierung der Verkehrsbelastung innerhalb des „Lindenrings“ wurde geprüft, ob durch eine Einbahnstraßenregelung die aktuellen Problemstellen beseitigt werden können. Der „Lindenring“ wäre dabei komplett nur in einer Richtung befahrbar. Der dadurch überschüs-

sige Fahrbahnquerschnitt kann vor allem zum Ausbau und zur Verbreiterung des Gehwegs genutzt werden, um gerade im südlichen Teil des „Lindenrings“ die fußläufige Mobilität zu fördern. Darüber hinaus könnte dem ruhenden Verkehr entlang des „Lindenrings“ mehr Stellfläche auf der Fahrbahn zur Verfügung gestellt werden.

Durch die gerichtete Verkehrsführung würde sich die Verkehrssicherheit in „Lindenring“ erhöhen, da der über die Fahrbahn kreuzende Fußverkehr nur den Verkehr aus einer Richtung beachten muss. Jedoch hat diese Verkehrsführung negative Auswirkungen auf Verkehrslärm und Schadstoffemissionen, da im gesamten Gebiet der Kfz-Verkehr zum Befahren bzw. zum Verlassen des Gebietes immer den kompletten Weg um den „Lindenring“ fahren muss. Dadurch legt sich die Verkehrsbelastung im südlichen Teil des „Lindenrings“ auch auf den nördlichen Abschnitt, was in diesem Bereich zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsbelastung führt. Darüber hinaus kann es, aufgrund der durch eine Einbahnstraßenregelung induzierten Umwege, zu geringeren Akzeptanz der Einhaltung der Fahrtrichtung im Kfz-Verkehr geben.

Aus den genannten Gründen wird die Einrichtung einer Einbahnstraße auf dem „Lindenring“ nicht empfohlen.

5 Fazit / Empfehlungen

Die in diesem Verkehrskonzept empfohlenen Maßnahmen gliedern sich in kurzfristig umsetzbare sowie mittel- und langfristig realisierbare Maßnahmen. Die Maßnahmen in einem Maßnahmenkatalog in Anlage 2 zu einer Übersicht zusammengestellt.

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

Aus der Bearbeitung leiten sich folgende Ergebnisse zusammenfassend ab:

Kurzfristiges Maßnahmenkonzept:

- Halteverbote am Fahrbahnrand
- Aufbringen von Fahrbahn- und Parkplatzmarkierung
- Anpassung der Einbahnstraßenregelung

Mittel- und langfristiges Maßnahmenkonzept:

- Anpassung der Einbahnstraßenregelung
- Umgestaltung des Straßenraums
- Anlage neuer Straßen
- Schaffung von Parkplätzen

Im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Regulierung der Parksituation entlang der Fahrbahn, wird empfohlen in den Bereichen vermehrt Kontrollen durchzuführen.

Außerdem ist darauf zu achten, dass im Zuge von Gebietserweiterungen von Wohnbebauungen ausreichend Parkmöglichkeiten sowie sichere Fuß- und Radwege in der Planung zu berücksichtigen sind.

Das erstellte Verkehrskonzept soll auch künftig ein zentrales Planungsinstrument für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Klütz darstellen.

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzepts | 7 |
| Abbildung 2: Methodik zur Erarbeitung des Verkehrskonzepts | 8 |
| Abbildung 3: Knotenpunktzählungen im Untersuchungsgebiet | 9 |
| Abbildung 4: Knotenpunktzählungen im Wohngebiet „Str. des Friedens“/ „An der Bamburg“/ „Güldenhorn“/ „St.-Jürgen-Ring“ | 10 |
| Abbildung 5: Lage der Dauerzählstelle Klütz | 11 |
| Abbildung 6: Übersichtskarte L01 – Ortsumgehung | 23 |
| Abbildung 7: Übersichtskarte Am Markt – Abgrenzung Parkplatz..... | 26 |
| Abbildung 8: Übersichtskarte Am Markt – Abgrenzung Straßenräume | 27 |
| Abbildung 9: Übersichtskarte Schloßstr. – Parken entlang der Fahrbahn | 30 |
| Abbildung 10: Beispiel Begegnungszone in Sissach, Schweiz | 31 |
| Abbildung 11: Übersichtskarte Schloßstraße – Begegnungszone..... | 32 |
| Abbildung 12: Übersichtskarte „Str. des Friedens“ – Fußgängerüberwege | 35 |
| Abbildung 13: Übersichtskarte Alte Kita/ Friedhof – Neue Parkplätze | 36 |
| Abbildung 14: Übersichtskarte Friedhof/ Schule – Neue Straße | 38 |
| Abbildung 15: Übersichtskarte Wohngebiet – Einbahnstraßen Bestand | 41 |
| Abbildung 16: Übersichtskarte Wohngebiet – Einbahnstraßenregelung Variante 1..... | 43 |
| Abbildung 17: Übersichtskarte Wohngebiet – Einbahnstraßenregelung Variante 2 | 44 |
| Abbildung 18: Durchgang Lindenring - Boltenhagener Str. – Verbreiterung Gehweg..... | 47 |
| Abbildung 19: Übersichtskarte Durchgang Lindenring - Boltenhagener Str. – Verbreiterung Gehweg | 48 |
| Abbildung 20: Übersichtskarte Lindenring – Verkehrsberuhigter Bereich | 49 |
| Abbildung 21: Übersichtskarte Lindenring – Wendeanlage | 50 |
| Abbildung 22: Übersichtskarte Lindenring – Zufahrt verkehrsberuhigter Bereich..... | 50 |
| Abbildung 23: Übersichtskarte Im Kaiser (Mühle) – Neue Zufahrtsstraße | 51 |
| Abbildung 24: Dorfstraße Niederklütz – Veränderung der Ausrichtung des VZ | 52 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tabelle 1: Zusammenfassung Verflechtungsprognose 2030 für den Landkreis Nordwestmecklenburg | 12 |
| Tabelle 2: Termine zur Arbeitsgruppensitzung und Ortsbesichtigung..... | 15 |
| Tabelle 3: Übersicht der identifizierten Schwachstellen..... | 15 |
| Tabelle 4: Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge der Schwachstellen..... | 18 |
| Tabelle 5: Zusammenfassung Ortsumgehung | 25 |
| Tabelle 6: Allgemeine Faktoren einer Begegnungszone | 34 |
| Tabelle 7: Beschilderung und Hinweisschilder Kiss&Ride Zone | 39 |

Abkürzungsverzeichnis

| | | |
|------|---|---------------------------------------|
| Kfz | - | Kraftfahrzeug |
| LSA | - | Lichtsignalanlage |
| MIV | - | Motorisierter Individualverkehr |
| MSV | - | Maßgebende Spitzenstunde |
| NMIV | - | Nicht motorisierter Individualverkehr |
| VZ | - | Verkehrszeichen |

Anlagenverzeichnis

- ANLAGE 1 ÜBERSICHT DER SCHWACHSTELLEN**
- ANLAGE 2 MAßNAHMENKATALOG**
- ANLAGE 3 LAGEPLAN PARKPLATZ AM MARKT KLÜTZ**
- ANLAGE 4 LAGEPLAN PARKPLATZ SCHULE KLÜTZ**
- ANLAGE 5 LAGEPLAN PARKPLATZ ALTE KITA UND FRIEDHOF KLÜTZ**
- ANLAGE 6 LAGEPLAN NEUE STRAßE AM FRIEDHOF KLÜTZ**
- ANLAGE 7 UNFALLSTATISTIK FÜR DIE STADT KLÜTZ**

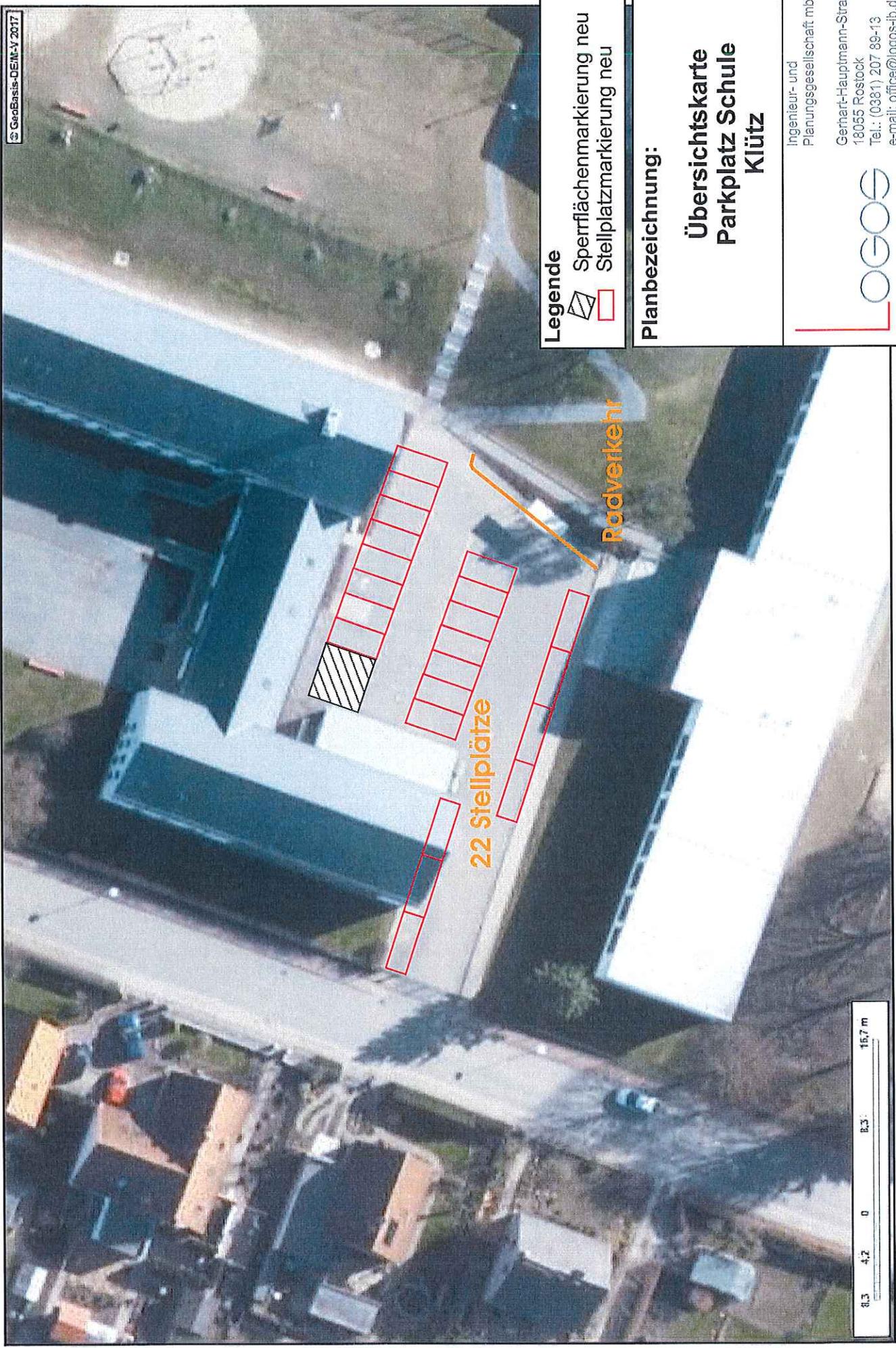
Quellenverzeichnis

- [1] Begegnungszone im Herzen der Stadt, Zeitungsartikel vom 19.06.2010, geschrieben von Marlies Jung-Knoblich, Herausgeber: Badische Zeitung, Schopfheim, 2010
- [2] **EAR**, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehr, Ausgabe: 2005, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2005
- [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] Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung Heft 42, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2005
- [7] Kommentar StVO, Kommentar zur Straßenverkehrs – Ordnung mit VwV-StVO, 15. Auflage, Herausgeber: Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn, 2014
- [8] **MUko**, Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2012
- [9] OpenStreetMap.de, Onlinezugriff auf Karten nach Lizenz CC-BY-SA 3.0 zur Nutzung und Modifikation
- [10] Polizeiinspektion Wismar: Detailinfos zu Verkehrsunfällen – Unfälle in Gemeinde Klütz vom 01.01.2015 – 29.08.2017, Wismar, 2017
- [11] **RASt 06**, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- [12] **RIN**, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008
- [13] **RMS**, Richtlinien für die Markierung von Straßen, Ausgabe 1980, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 1980
- [14] Shared Space, Herausgeber: ADAC, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., München, 2009
- [15] **StrWG – MV**, Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Stand 13.01.1993, Herausgeber: Ministerium für Inneres und Europa Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin 1992
- [16] **StVO**, Straßenverkehrs – Ordnung, Ausgabe: 2013, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013
- [17] Tempo 30 – Pro & Contra, Herausgeber: ADAC, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., München, 2015

- [18] Verflechtungsprognose 2030, Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin, 2014
- [19] **VwV-StVO**, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs – Ordnung, von 2001 Fassung: 2015, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2015

Anlage 7 – Unfallstatistik für die Stadt Klütz

| Bereiche | Knotenpunkt/ Straße | Anzahl Unfälle | Unfallkategorie | | | Unfälle mit leichtem Sachschaden | Unfalltyp | | | | | Typ 7 (Sonstige) | |
|---|--|-------------------|---------------------------------|---------------------------------|--|--|-------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-------------------------|---------------------|---|
| | | | Unfälle mit Schwerverletzten | Unfälle mit Leichtverletzten | Unfälle mit schwerem Sachschaden | | Typ 1 (Fahrspurfall) | Typ 2 (Abbiegeunfall) | Typ 3 (Einleigen/ Kreuzen) | Typ 5 (ruhender Verkehr) | Typ 6 (Längsverkehr) | | |
| Markt | Straße Am Markt | 1 | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | Am Markt/ Schloßstr./ | 7 | | | 2 | 5 | 1 | 3 | 1 | 2 | | | |
| | Wismarsche Str. | 4 | | | | 4 | | | | 1 | | | 3 |
| | R.-Breitscheid-Str./ Im Thurow/ Am Markt | 8 | | | | 8 | 1 | | | | | | 7 |
| LO1 Nord | Parkplatz | 4 | | | 1 | 3 | | 2 | | 1 | 1 | | 1 |
| | Mühlenberg/ Lübecker Str. | 2 | | 2 | | | | | | | | | |
| | R.-Breitscheid-Str./ Lübecker Str. | 3 | | | | 3 | | | | | | | 2 |
| | R.-Breitscheid-Str./ Im Kaiser | 5 | | 1 | 1 | 3 | 1 | | 1 | 3 | | | |
| Wismarsche Str. | Wismarsche Str./ Boltenhagener Str. | 3 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | | 1 |
| | Wismarsche Str./ Predigerstr. | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| | Wismarsche Str./ Oberklützer Weg | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | |
| | Wismarsche Str./ Lindenring/ St.-Jürgen-Ring | 3 | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | | | | |
| | Wismarsche Str./ LOS/ LO1 | 11 | | | | 11 | 1 | | 7 | 1 | 2 | | |
| | Schloßstr. | 1 | | | | 1 | | | | | | | |
| | Am Park/ Schloßstr. | 3 | | 1 | | 2 | | | 1 | 1 | | | 1 |
| | Bahnhofstr./ Limenweg/ Schloßstr. | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| | Schloßstr./ Neuer Weg | 5 | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| | Str. des Friedens | 6 | | | | 5 | | | 1 | 1 | | | 3 |
| Wohngebiet (Str. des Friedens/ An der Barmburg/ Güldenorn/ St.-Jürgen-Ring) | An der Barmburg | 1 | | | | 6 | | | | | | | 3 |
| | Oberklützer Weg/ An der Barmburg | 2 | | | | 1 | | 1 | | | | | |
| | Oberklützer Weg/ Dwasswech/ Uns Hüsung/ Str. des Friedens | 1 | | | | 2 | | | | | | | 1 |
| | Boltenhagener Str. | 8 | | | | 8 | | | | | | 4 | 4 |
| Lindenring | 11 | | | | 11 | | | | 2 | | | 9 | |
| Summen | 93 | 1 | 6 | 7 | 79 | 4 | 13 | 15 | 14 | 40 | | | |

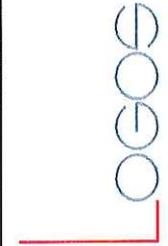


Legende

-  Sperrflächenmarkierung neu
-  Stellplatzmarkierung neu

Planbezeichnung:

**Übersichtskarte
Parkplatz Schule
Klütz**

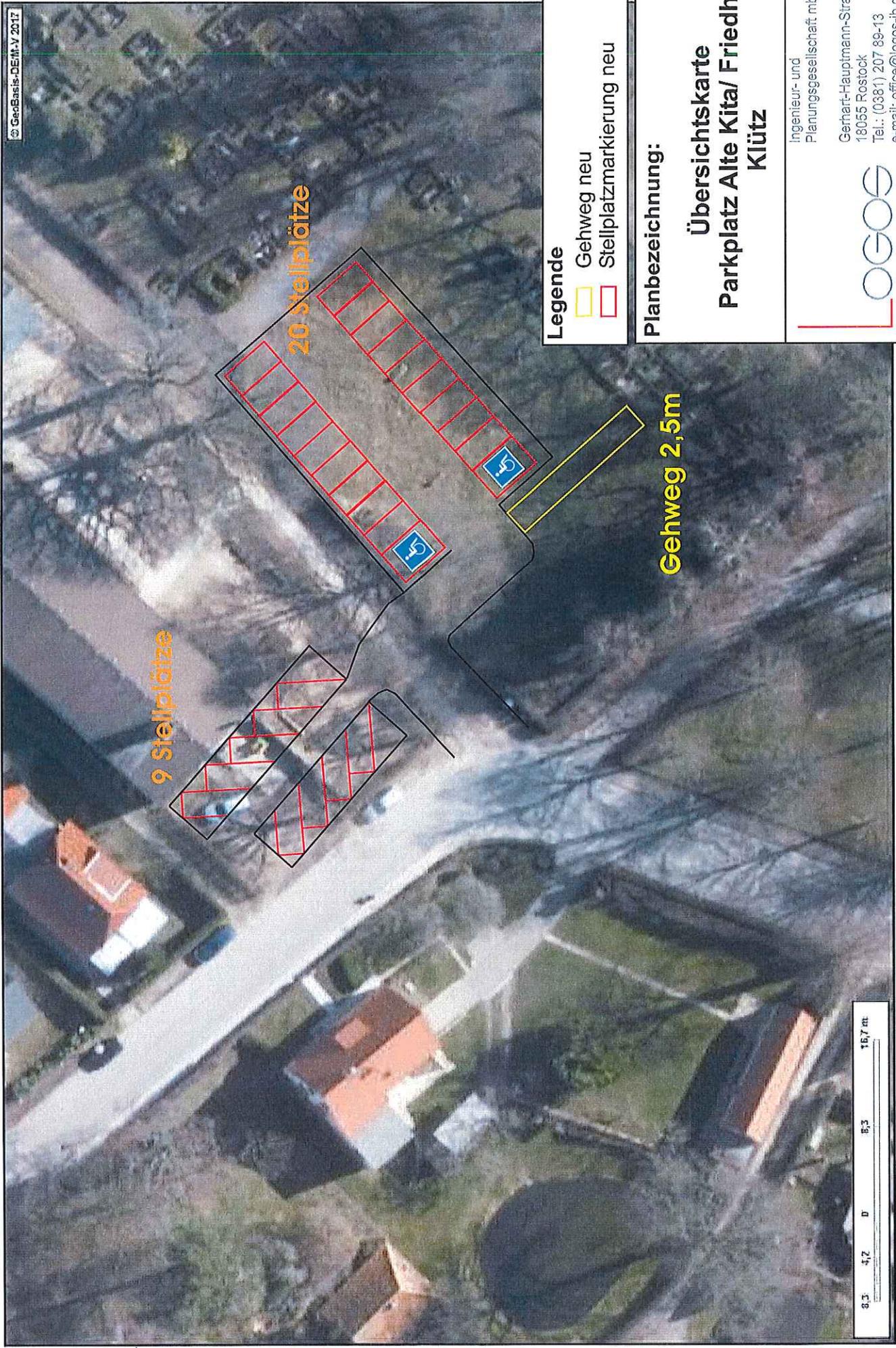


Ingenieur- und
Planungsgesellschaft mbH
Gerhart-Hauptmann-Strasse 23,
18055 Rostock
Tel.: (0381) 207 89-13
e-mail: office@logos-lb.de

Stand:
26.07.2017

Anlage 4



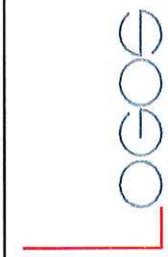


Legende

- Gehweg neu
- Stellplatzmarkierung neu

Planbezeichnung:

**Übersichtskarte
Parkplatz Alte Kita/ Friedhof
Klütz**

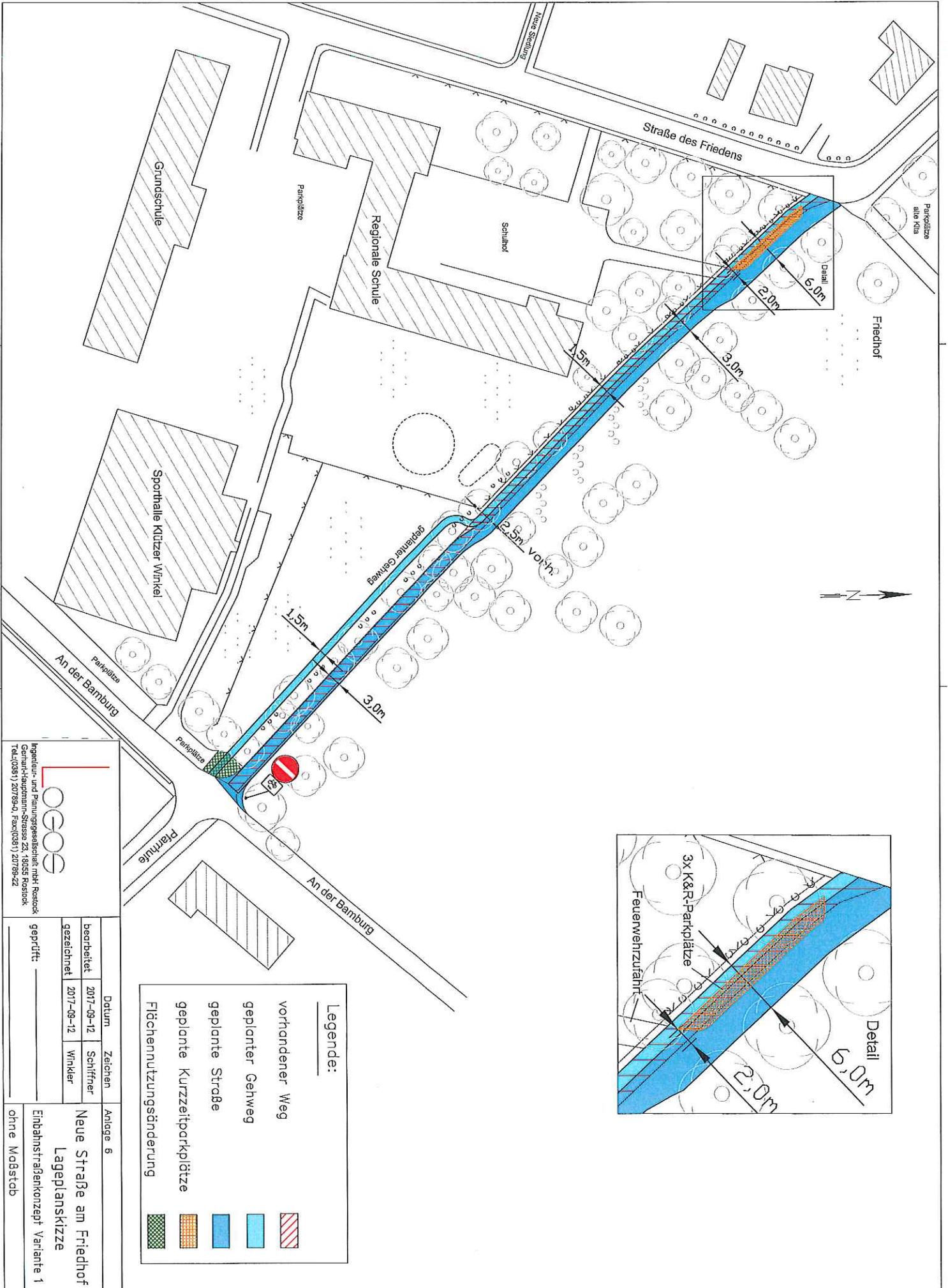


Ingenieur- und
Planungsgesellschaft mbH
Gerhart-Hauptmann-Straße 23,
18055 Rostock
Tel.: (0381) 207 89-13
e-mail: office@logos-ib.de

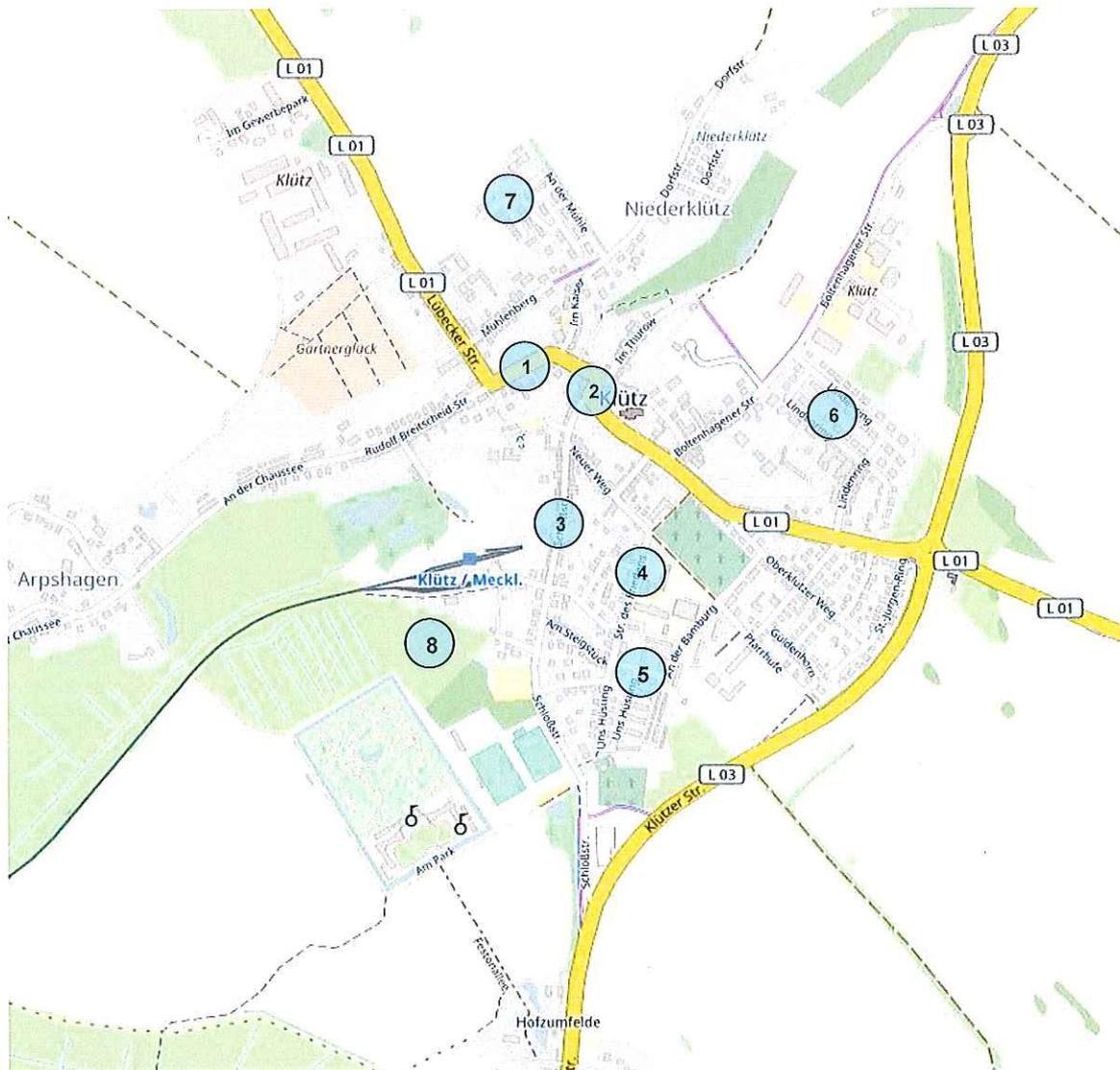
Stand:
26.07.2017

Anlage 5





Anlage 1 – Übersicht der Schwachstellen



Übersichtskarte Schwachstellen in der Stadt Klütz (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap [9])

1. L01 – Ortsdurchfahrt Klütz

Problem:

- Verkehrslärm
- Ungeordnete Querung von Fußgängern

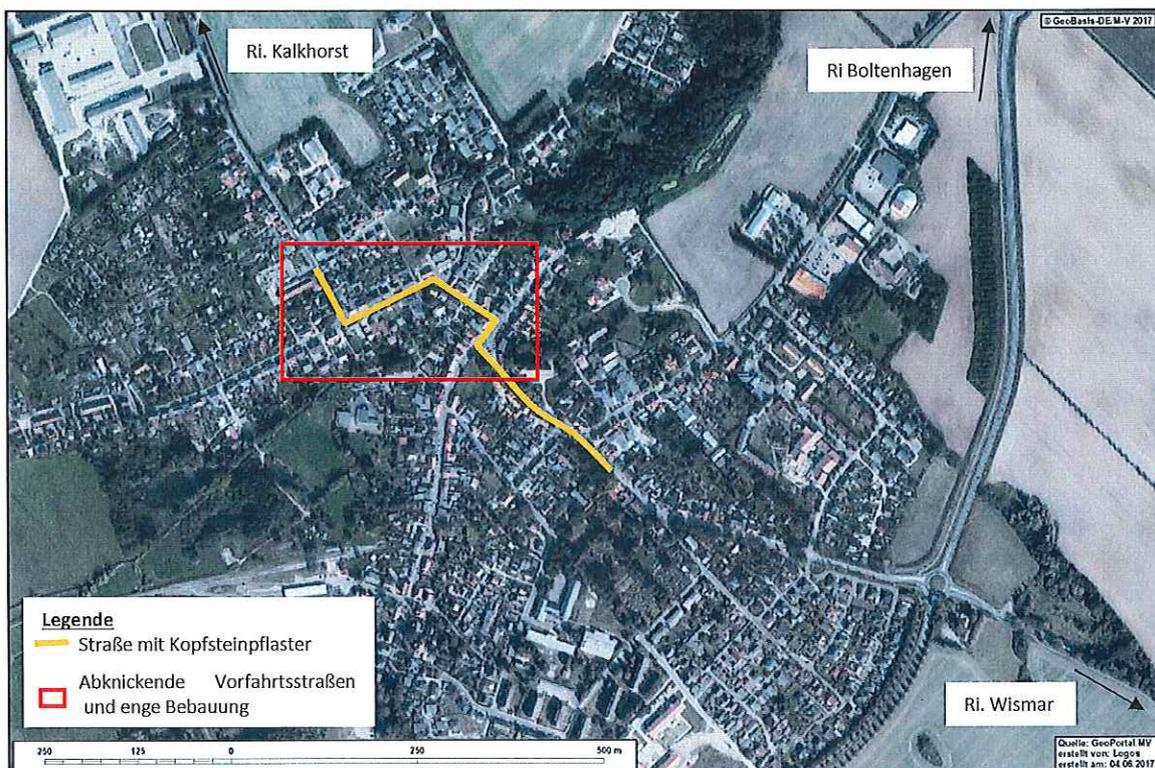
Die L01 führt direkt durch das Zentrum der Stadt Klütz und bildet die Hauptverbindung in östlicher und westlicher Richtung. Es gibt keine wesentlichen Ausweichstrecken.

Vor allem im Sommer zeigt sich aufgrund des erhöhten Tourismusverkehrs eine hohe Verkehrsbelastung auf dieser Strecke. Diese Situation verstärkt sich durch den erhöhten Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil), der durch das landwirtschaftlich geprägte Umfeld vor allem in den Sommer- und Herbstmonaten ansteigt. In der nachstehenden Tabelle sind die durchschnittlichen Tagesverkehre (DTV) für den Kfz-Verkehr (alle Fahrzeugarten) und den Schwerverkehr an der Dauerzählstelle Klütz (an der L01 bei Oberhof) dargestellt.

| | DTV Kfz-Verkehr | | | | DTV Schwerverkehr | | | |
|---------------------------|-----------------|-------|-------|-------|-------------------|------|------|------|
| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Sommer (Mai – Oktober) | 4.841 | 5.293 | 5.607 | 5.519 | 165 | 180 | 191 | 189 |
| Winter (November – April) | 3.130 | 3.244 | 3.396 | 3.481 | 116 | 126 | 132 | 128 |

DTV nach Jahren für Kfz und SV von Dauerzählstelle Klütz

Aufgrund der historisch geprägten Stadtentwicklung sind Teile der Durchgangsstraßen im Zentrum der Ortschaft mit Kopfsteinpflaster angelegt (orangene Linie in Übersichtskarte). Durch das höhere Verkehrsaufkommen und vor allem durch den SV entsteht in diesem Bereich eine hohe Lärmbelastung. Diese wird durch die enge Häuserbebauung entlang der L01 verstärkt.



Übersichtskarte L01 (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Darüber hinaus entstehen Konflikte zwischen dem Fuß- bzw. Radverkehr und dem hoch belasteten Kfz-Verkehr. Die Straßenführung der L01 durch Klütz ist im westlichen Teil sehr kurvig und es gibt vermehrt abknickende Vorfahrtsregelungen (roten Kasten in Übersichtskarte). Es sind aufgrund der abknickenden Hauptstraße keine sicheren Quermöglichkeiten für den Fußverkehr vorhanden. Die dichte Häuserbebauung schränkt die Übersichtlichkeit für die Fahrzeugführer vor allem in den Kurvenbereichen ein, um möglicherweise querende Fußgänger oder Radfahrer frühzeitig zu erkennen. Durch die schmalen Gehwege (1 bis 1,5m) und den hoch belasteten Straßenverkehr ist die Aufenthaltsqualität in einigen Bereichen an der L01 durch Klütz stark vermindert.



L01 – Rudolf-Breitscheid-Straße (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

2. Am Markt

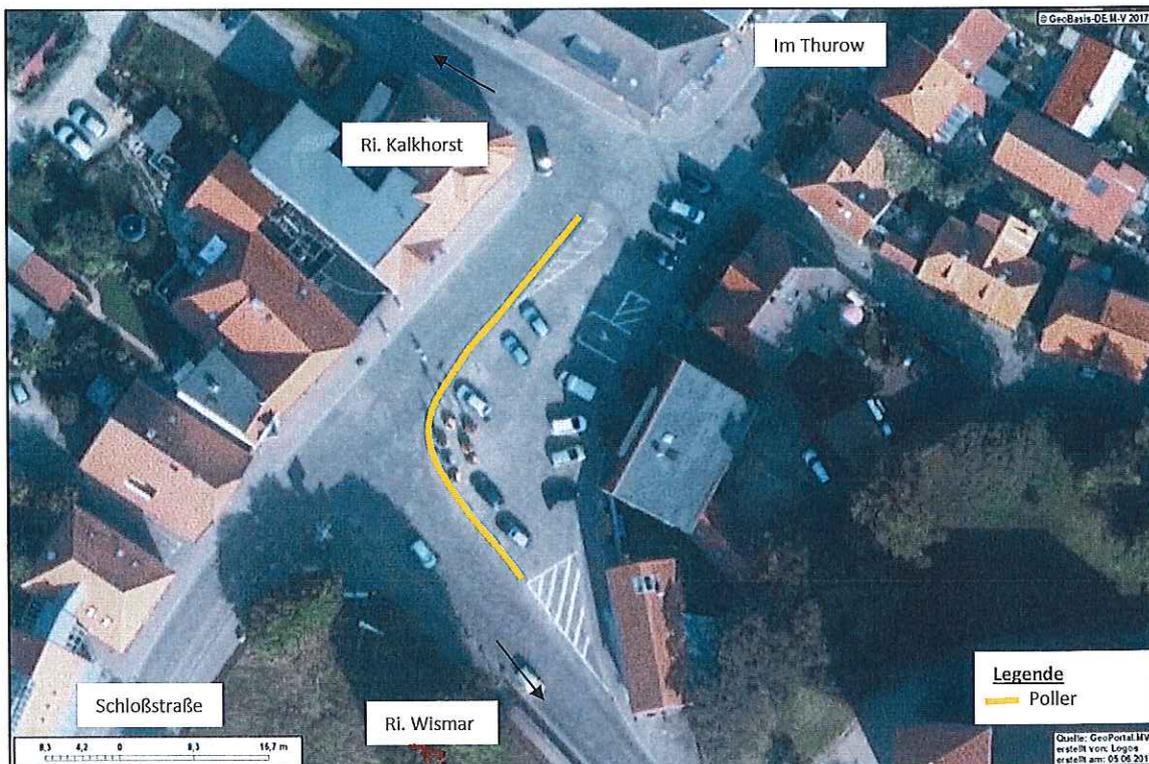
Probleme:

- Unübersichtlicher Straßenraum
- Ungeordnete Querung von Fußgängern

Der Bereich „Am Markt“ ist eine unsignalisierte, doppelt abknickende Hauptstraße (L01) die in einer S-Form verläuft. Der Bereich ist schlecht einsehbar. Es gibt aufgrund der zentralen Lage in Klütz ein höheres Aufkommen an Fußgängern, die in dem Bereich die Straße kreuzen. Aufgrund der abknickenden Vorfahrtsstraße ist kein Fußgängerüberweg angelegt, wodurch es zu gefährlichen Situationen zwischen Kfz-Verkehr und Fußgängern kommt.

Der auf dem Markt befindliche Parkplatz ist durch Poller abgetrennt. Der Abstand der Poller beträgt etwa 5 m, wodurch Fahrzeuge zwischen den Pollern durch und ungeordnet in den fließenden Verkehr der Durchgangsstraße fahren können. Die Markierung der Stellplätze ist nicht mehr erkennbar, wodurch die Fahrzeuge vergleichsweise ungeordnet auf der Fläche parken. Dadurch gehen Stellplätze verloren. Durch diese Bedingungen entstehen Konflikte auf dem Parkplatz und mit dem fließenden Verkehr auf der Durchgangsstraße.

Entlang der süd-westlichen Pollerreihe werden ebenfalls immer wieder Fahrzeuge abgestellt, da relativ viel Platz zwischen Fahrbereich der Durchgangsstraße und den Pollern besteht. Die abgestellten Fahrzeuge ragen jedoch immer wieder in den Fahrbereich der Straße „Am Markt“ hinein, wodurch der fließende Verkehr auf der Durchgangsstraße ausweichen muss.



Am Markt (Grundlage von GeoPortal.MV [3])



Am Markt aus Richtung Osten (Eigenes Foto vom 02.02.2017)



Am Markt - Parkende Fahrzeuge am Straßenrand (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

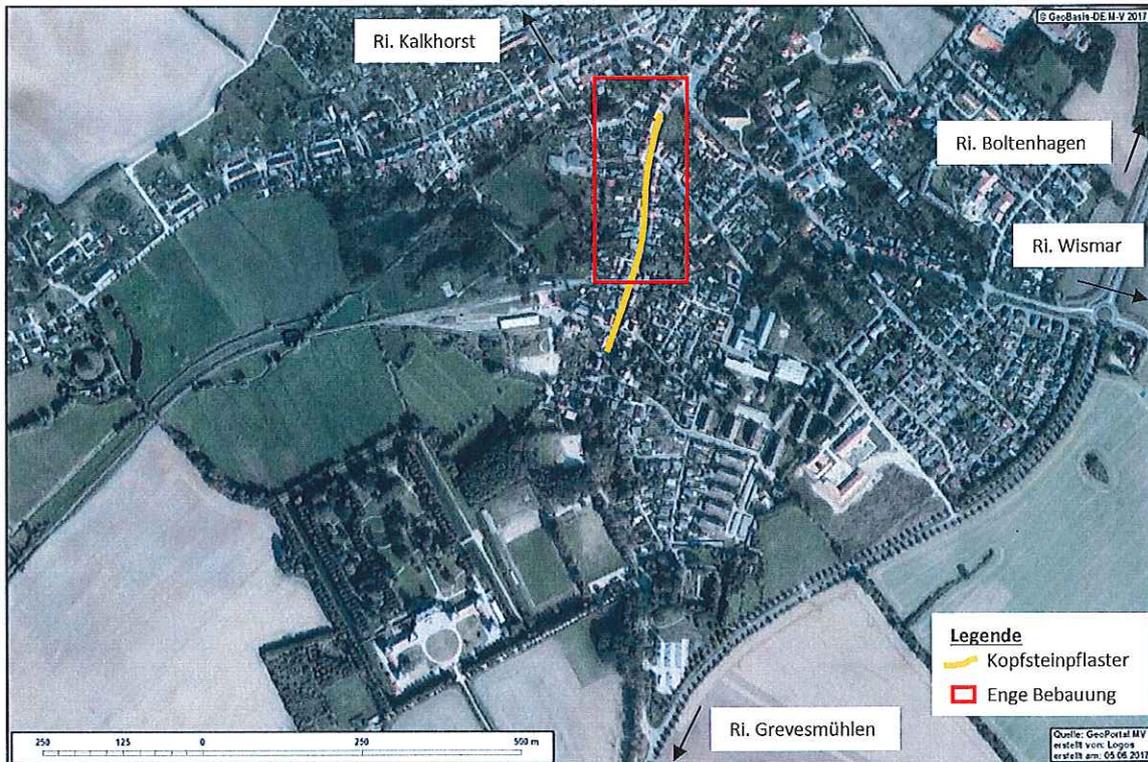
3. Schloßstraße

Problem:

- Verkehrslärm
- Enge Straßen
- Benutzung der Fahrbahn durch Radfahrer

Die „Schloßstraße“ verbindet die L01 mit der L03 und bildet somit eine attraktive Verbindung in südlicher und östlicher Richtung für den Durchgangsverkehr.

Wie auch an der L01 zeigt sich an der „Schloßstraße“ vor allem im Sommer eine hohe Verkehrsbelastung aufgrund des erhöhten Tourismusverkehrs. Die Situation verstärkt sich durch den erhöhten SV-Anteil der sich durch das landwirtschaftlich geprägte Umfeld vor allem in den Sommer- und Herbstmonaten ausprägt.



Übersichtskarte Schloßstraße (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

Aufgrund des Kopfsteinpflasters in der „Schloßstraße“ (orange Linie in Übersichtskarte) entsteht durch die höhere Verkehrsbelastung und vor allem durch den SV eine hohe Lärmbelastung für die Anwohner. Diese wird durch die enge Häuserbebauung (roter Kasten in Übersichtskarte) im vorderen Bereich der „Schloßstraße“ weiter verstärkt. Für die „Schloßstraße“ wurde bereits ein Antrag auf Teileinziehung und Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vom Amt Klützer Winkel gestellt.



Schloßstraße stadteinwärts in Höhe Bahnhofstraße (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

Auf der „Schloßstraße“ stadtauswärts werden Fahrzeuge halb auf dem Gehweg zum Parken abgestellt. Das wird durch das VZ 315 ab dem Knotenpunkt „Schloßstraße“/ „Neuer Weg“ erlaubt. Durch die parkenden Fahrzeuge kann der Straßenquerschnitt von 5,5 m nicht komplett befahren werden. Daher muss der fließende Verkehr aufeinander achten und dem Gegenverkehr ausweichen. Das führt zu einer höheren Anzahl an Brems- und Anfahrvorgänge, die sich negativ auf Lärm- und Schadstoffemissionen in diesem Bereich auswirken. Die Fahrbahn wird teilweise auch von direkten Anliegern der Straße als Stellplatz verwendet, obwohl auf dem Grundstück Stellfläche für Fahrzeuge vorhanden ist.



Schloßstraße stadteinwärts (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

Die „Schloßstraße“ ist ein Teil eines offiziellen Radfahr- und -wanderwegs. Der Fahrradverkehr ist dazu verpflichtet auf der Straße zu fahren, da es aufgrund der geringen Breite des

Gehwegs keine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern gibt und somit keine Radwegebenutzungspflicht in diese Bereich Anwendung finden kann [16].

Es wurde beobachtet, dass ein Großteil des Radverkehrs auf dem Gehweg fährt, um dem für Radfahrer unangenehmen Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn auszuweichen. Dadurch kommt es vermehrt zu Konflikten mit Fußgängern. Ein Teil der Fahrbahn und des Gehwegs werden zudem von parkenden Fahrzeugen versperrt, was einerseits den schmalen Gehweg weiter einengt und zum anderen den Radverkehr auf der Straße zur Umfahrung des Fahrzeuges zwingt. Weiterhin grenzen ein Teil der Hauseingänge direkt am Gehweg. Somit kombinieren sich im Bereich des Gehwegs mehrere Konfliktpunkte zwischen Fuß- und Radverkehr.



Schloßstraße stadteinwärts (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

4. Straße des Friedens (Schule)

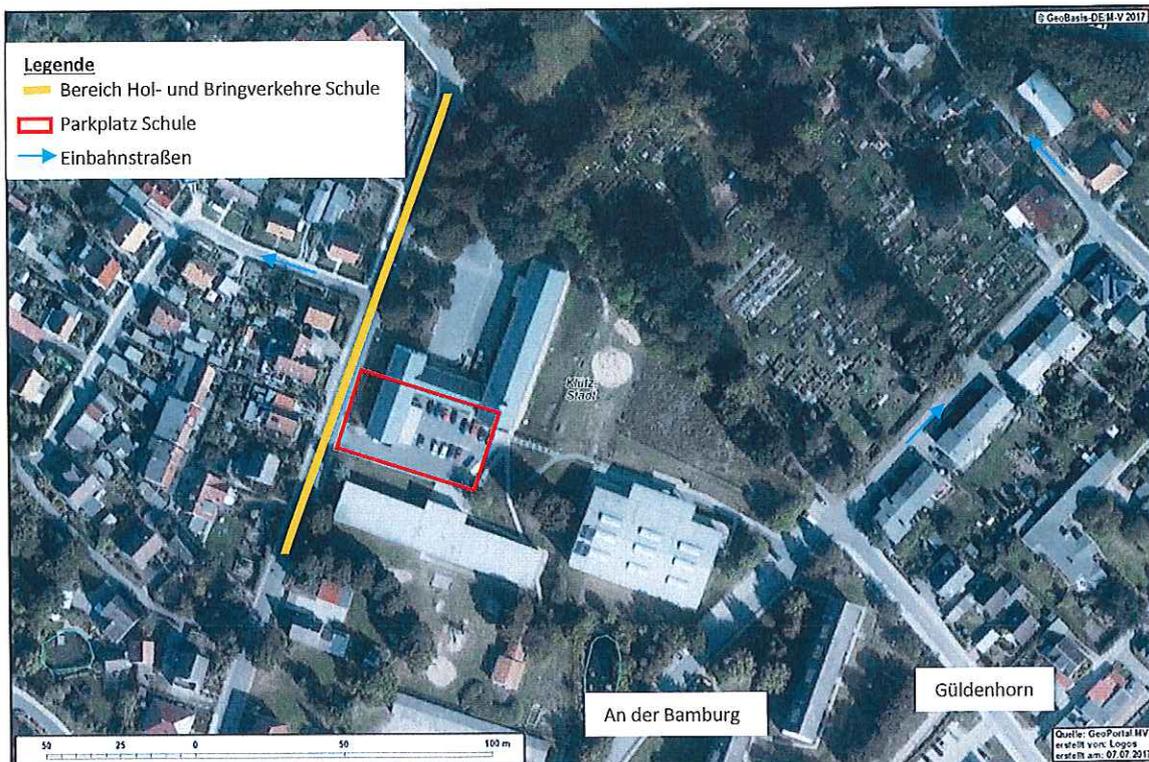
Problem:

- Punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung
- Enge Straßen

Im gesamte Wohngebiet „Str. des Friedens“, „An der Bamburg“ und „Güldenhorn“ sind Straßen mit engen Querschnitte angelegt, wodurch viele Strecken nur als Einbahnstraßen zu befahren sind. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung ist es für den Kfz-Verkehr notwendig Umwege innerhalb des Wohngebiets zu fahren, um wieder auf das übergeordnete Straßennetz zu gelangen.

Im Bereich der Schule tritt morgens und nachmittags eine hohe Verkehrsbelastung aufgrund der Hol- und Bringverkehre auf (orange Linie in Übersichtskarte). Teilweise fahren Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn, um Schüler auf der Straßenseite der Schule abzusetzen, so dass die Kinder nicht mehr die Straßenseite wechseln müssen. Aus diesem Fahrverhalten folgen jedoch Situationen die für alle Verkehrsteilnehmer schwer einzuschätzen sind und somit die Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn für den Kfz- und Fußverkehr deutlich mindert.

Weiterhin werden auf der Fahrbahn der „Str. des Friedens“ vor der Schule immer wieder Fahrzeuge abgestellt. Mitunter sind es Beschäftigte der Schule, die auf der ausgelegten Parkfläche auf dem Schulgelände kein Platz finden (roter Kasten in Übersichtskarte). Zu Zeiten mit erhöhten Verkehrsbelastungen führen die durch den ruhenden Verkehr eingeschränkten Fahrbahnbreiten zu Konflikten im fließenden Verkehr.



Übersichtskarte Str. des Friedens an der Schule (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])



Str. des Friedens – Vor der Regionalen Schule (Eigenes Foto vom 02.02.2017)



Str. des Friedens – Vor der Regionalen Schule (Eigenes Foto vom 02.02.2017)



Parkplatz Schule (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

5. An der Bamburg

Probleme:

- Hohe Verkehrsbelastung
- Enge Straßen

Der Hauptteil des Verkehrs fährt aufgrund der Einbahnstraßenregelung im gesamten Wohngebiet „Str. des Friedens“, „An der Bamburg“ und „Güldenhorn“ über die Straße „An der Bamburg“, um aus dem Wohngebiet auf das übergeordnete Straßennetz zu gelangen. Im südlichen Bereich der Straße werden immer wieder Fahrzeuge am Fahrbahnrand abgestellt (orange Linie in Übersichtskarte). In Zeiten hoher Verkehrsbelastung (Hol- und Bringverkehre der Schule und Kita), nutzen viele Fahrzeuge diese Strecke. Dadurch kommt es aufgrund der abgestellten Fahrzeuge immer wieder zu Konflikten im fließenden Verkehr, da die Straßenquerschnitte eingeschränkt sind. Die dadurch vermehrt auftretenden Brems- und Anfahrvorgänge der Fahrzeuge führen zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem Bereich.



Übersichtskarte An der Bamburg (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])



An der Bamberg Richtung Güldenhorn (Eigenes Foto vom 02.02.2017)



An der Bamberg Richtung Str. des Friedens . (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

6. Lindenring

Problem:

- Benutzung der Fahrbahn durch Fußgänger
- Enge Straßen

Im südlichen Bereich des Wohngebiets „Lindenring“ hat sich ein Zentrum für Pflege und Wohnen für Senioren angesiedelt. Daher gibt es in diesem Bereich einen höheren Anteil an Fußverkehr (vor allem von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen). Die bestehenden Gehwege sind jedoch nicht durchgängig vorhanden (orange Linie in Übersichtskarte) und zudem mit einer geringen Breite angelegt, so dass zwei Fußgänger mit Gehhilfen nicht problemlos aneinander vorbei kommen.

Aufgrund der Ballung von Pflegeeinrichtungen bündelt sich gerade im Bereich des südlichen „Lindenrings“ eine hohe Verkehrsbelastung. Die Fahrzeuge parken auf der Fahrbahn, wodurch es immer wieder zu Konflikten im fließenden Verkehr kommt, da die Straßenquerschnitte eingeschränkt sind. Die dadurch vermehrt auftretenden Brems- und Anfahrvorgänge der Fahrzeuge führen zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem Bereich.



Übersichtskarte Lindenring (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])



Lindenring in Richtung Wismarsche Str. (L01) (Eigenes Foto vom 02.02.2017)



Lindenring – Unterbrechung des Gehwegs (Eigenes Foto vom 02.02.2017)

7. Im Kaiser (Mühle)

Problem:

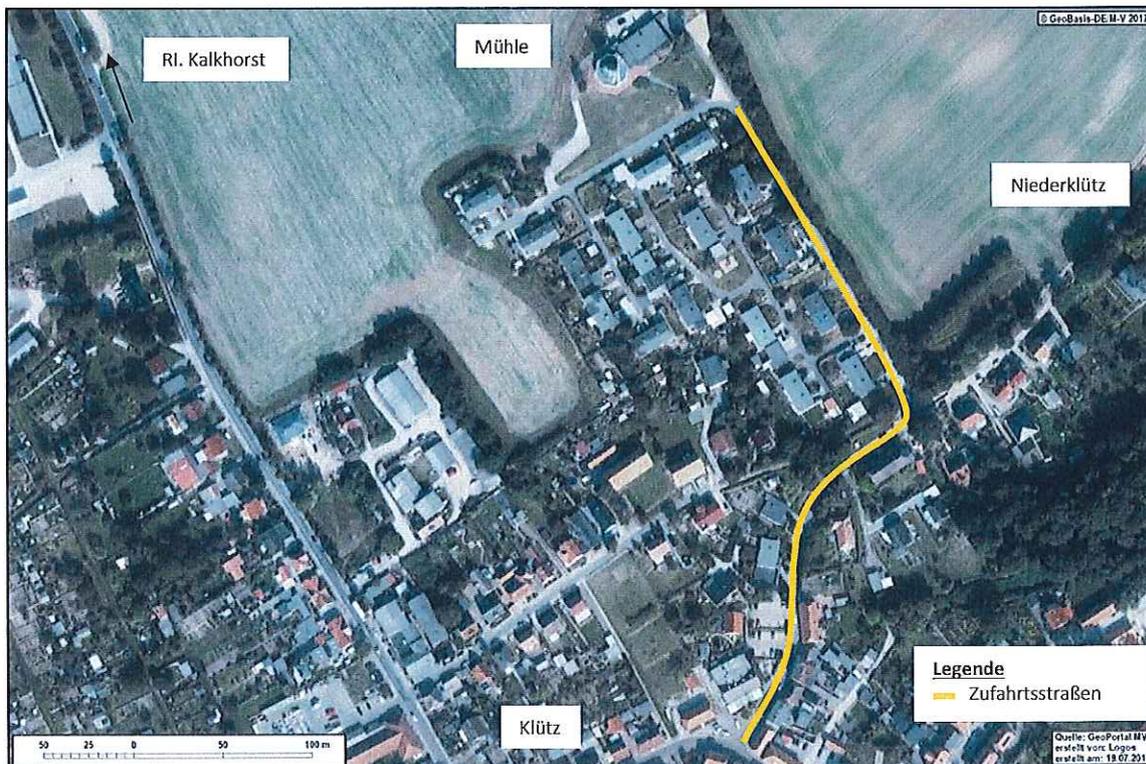
- Enge Straßen
- Fehlende Parkplätze

Die Verkehr zur Mühle Klütz können nur über die Straße „Im Kaiser“ und „An der Mühle“ erreichen. Beide Straßen haben geringe Straßenquerschnitte, was zu Konflikten vor allem im Begegnungsverkehr führt.

Mit der Eröffnung der Gaststätte in der Klützer Mühle im Jahr 2016 werden die Straßen „Im Kaiser“ und „An der Mühle“ vermehrt von Durchgangs- und Touristenverkehr mit dem Ziel der Mühle genutzt. Dabei kann es vor allem in Verbindung mit erhöhtem Busverkehr zu höheren Konfliktpotentialen kommen als bisher.

Zudem führt eine erhöhte Verkehrsbelastung zu einer höheren Lärmbelastung für die Anwohner. Der Straßenbelag der Straße im Kaiser besteht aus Kopfsteinpflaster.

Aktuell sind sehr wenige Parkmöglichkeiten im Bereich der Mühle vorhanden.



Übersichtskarte Im Kaiser (Mühle) (Auf Grundlage von GeoPortal.MV [3])

8. Gesamtes Gebiet Klütz

Problem:

- Verkehrszeichen verschlissen oder mit falscher Bedeutung

Innerhalb der Stadt Klütz sind bei den ausgiebigen Ortsbegehungen mehrere Verkehrszeichen aufgefallen, die aufgrund von Witterungseinflüssen über die Zeit schwer bzw. nicht mehr erkennbar sind.



Dorfstraße Niederklütz (Foto vom 02.02.2017)



Ulmenweg Klütz (Foto vom 02.02.2017)

Darüber hinaus gibt es auch einzelne Verkehrszeichen im Stadtgebiet, deren Bedeutung widersprüchlich ist. Dabei ist vor allem das Einbahnstraßenschild in der „Dorfstraße“ in Niederklütz aufgefallen. Dieses zeigt entlang der Dorfstraße, obwohl diese Straße in beide Richtungen befahren werden darf.



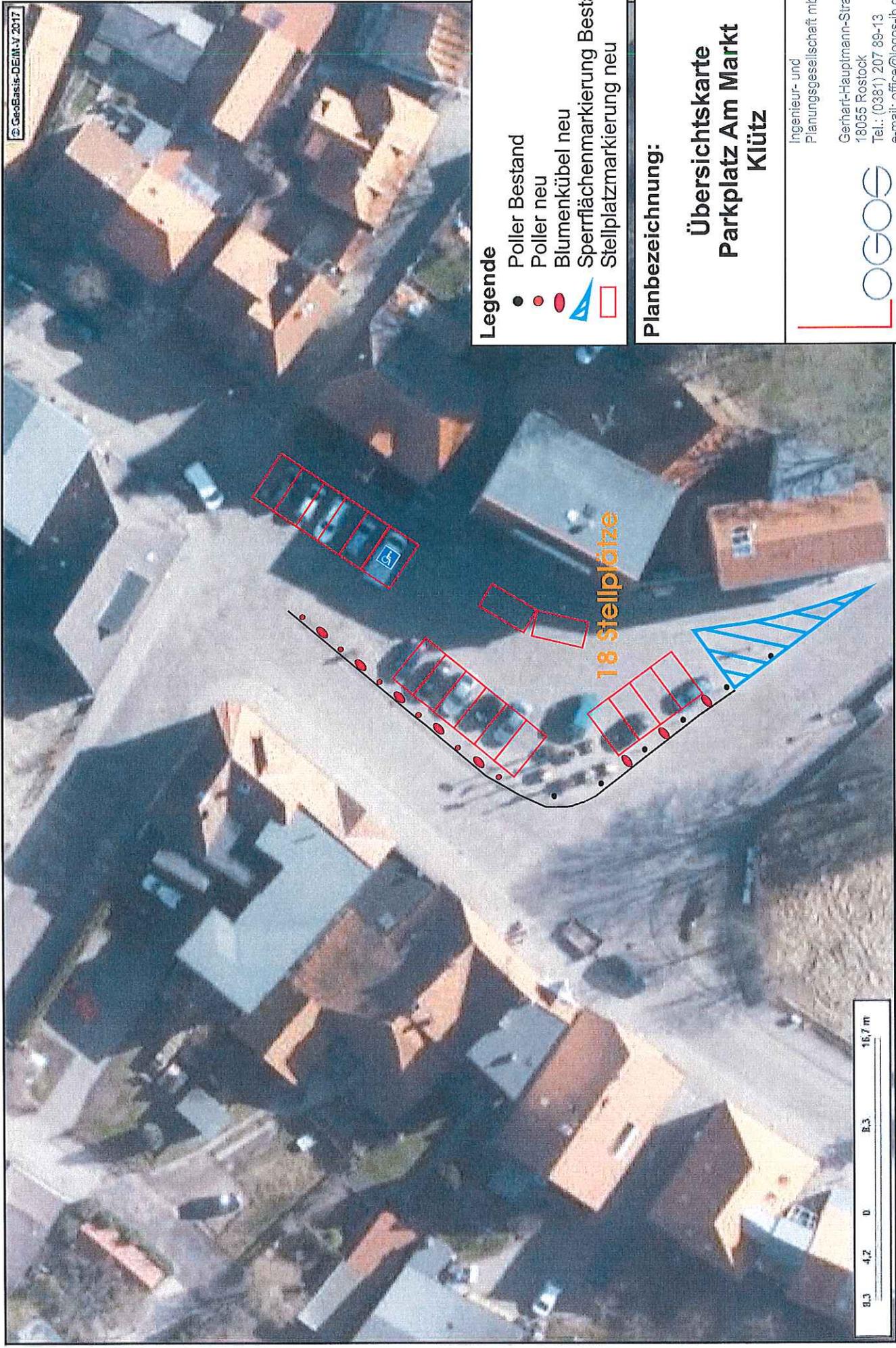
Dorfstraße Niederklütz (Foto vom 02.02.2017)

Maßnahmenkatalog
Verkehrsentwicklungsplan Klütz

| Nr. | Straße | Problemstellung | Maßnahmen | |
|-----|----------------------------|---|--|--|
| | | | kurzfristig | mittel- und langfristig |
| 1 | L01 (Ortsmitte) | Verkehrslärm Ungeordnete Querung von Fußgängern | | <ul style="list-style-type: none"> Ortsumgehung Klütz Teileinziehung der Wismarschen Str., Lübecker Str. und Rudolf-Breitscheid-Str. |
| 2 | Am Markt | unübersichtlicher Straßenraum Ungeordnete Querung von Fußgängern | <ul style="list-style-type: none"> Markierung der Stellplätze Abgrenzung des Parkplatzes | <ul style="list-style-type: none"> Verdeutlichung der Straßenführung Gestalterische Maßnahmen auf dem Markt |
| 3 | Schloßstraße | Verkehrslärm Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr Benutzung des Gehwegs durch Radfahrer | <ul style="list-style-type: none"> Teileinziehung Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) Eigentümer schaffen Anwohnerparkplätze (Anwohnerparkausweise) | <ul style="list-style-type: none"> Umbau der Schloßstraße zu Begegnungszone |
| 4 | Str. des Friedens (Schule) | punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraßenregelung Fußgängerüberweg an der Schule Markierung der Stellplätze auf Lehrerparkplatz | <ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraßenregelung Schaffung neuer Anschluss Kreisverkehr als Anbindung an die L03 Schaffung von Parkplätzen auf Alter Kita und Friedhof Umbau Fuß-/Radweg entlag des Friedhofs zur Einbahnstraße |
| 5 | An der Bamburg | punktuell und periodisch hohe Verkehrsbelastung Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraßenregelung Halteverbot an Straße Eigentümer schaffen Anwohnerparkplätze (Anwohnerparkausweise) | <ul style="list-style-type: none"> Einbahnstraßenregelung Schaffung neuer Anschluss Kreisverkehr als Anbindung an die L03 |

Maßnahmenkatalog
Verkehrsentwicklungsplan Klütz

| Nr. | Straße | Problemstellung | Maßnahmen | |
|-----|-------------------|--|--|---|
| | | | kurzfristig | mittel- und langfristig |
| 6 | Lindenring | Benutzung der Fahrbahn durch Fußgänger Eingeschränkte Fahrbahnbreite durch ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> Halteverbot an Straße Eigentümer schaffen Anwohnerparkplätze (Anwohnerparkausweise) | <ul style="list-style-type: none"> Anlage eines Verkehrsberuhigten Bereichs am südlichen Lindenring --> Herstellung einer Stichstraße (Wendebereich) --> Schaffung einer gemeinsamen Verkehrsfläche --> Herrichtung Stellplätze für Besucher |
| 7 | Im Kaiser (Mühle) | enge Straßen fehlende Parkfläche | | <ul style="list-style-type: none"> Neue Anbindung zur Mühle Schaffung von PKW- und Bus-Stellplätzen |
| 8 | Gesamtes Gebiet | Verkehrszeichen verschlisslen/ ohne Bedeutung | <ul style="list-style-type: none"> Austausch oder Demontage von Schildern | <ul style="list-style-type: none"> Regelmäßige Verkehrsschau zur frühzeitigen Problemerkennung |



Legende

- Poller Bestand
- Poller neu
- Blumenkübel neu
- Sperrflächenmarkierung Bestand
- Stellplatzmarkierung neu

Planbezeichnung:

**Übersichtskarte
Parkplatz Am Markt
Klütz**

Ingenieur- und
Planungsgesellschaft mbH

Gerhart-Hauptmann-Straße 23,
18055 Rostock
Tel.: (0381) 207 89-13
e-mail: office@logos-ib.de



Stand:
26.07.2017

Anlage 3.1



Legende

- Poller Bestand
- Poller neu
- Blumenkübel neu
- ▲ Sperrflächenmarkierung Bestand
- Stellplatzmarkierung neu

Planbezeichnung:

**Übersichtskarte
Parkplatz Am Markt
Klütz**

| | |
|---|-------------------|
| Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH Gerhart-Hauptmann-Straße 23, 18055 Rostock Tel.: (0381) 207 89-13 e-mail: office@logos-ib.de | |
|  | Anlage 3.2 |
| Stand: 26.07.2017 | |

