

Bericht
Endfassung
Datum: 16.08.2023

Fortschreibung des Verkehrskonzepts für die Stadt Altentreptow



Logos Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH
Gerhart-Hauptmann-Straße 23
18055 Rostock
Tel: 0381 – 20 789 0
Mail: office@logos-hro.de

Bearbeitung: Peggy Dollas
Klemens Schiffner

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	3
1.1	Aufgabenstellung	3
1.2	Untersuchungsgebiet.....	4
2	BESTANDSERFASSUNG	5
2.1	Allgemeines.....	5
2.2	Bestehende Verkehrsinfrastruktur	5
2.3	Bestehende Situation im ruhenden Verkehr	5
2.4	Öffentlichkeitsbeteiligung	6
3	ZIELSTELLUNG DES VERKEHRSKONZEPTE	7
4	MAßNAHMENKONZEPT	8
4.1	Lösungsansätze	8
4.2	Maßnahmenentwicklung.....	8
4.2.1	Kfz-Verkehr	9
4.2.2	Ruhender Verkehr.....	20
4.2.3	Fuß- und Radverkehr	29
5	FAZIT/EMPFEHLUNGEN.....	42
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	43
	TABELLENVERZEICHNIS.....	43
	ANLAGENVERZEICHNIS	44
	QUELLENVERZEICHNIS.....	45

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Altentreptow ist eine Kleinstadt im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Die Stadt steht vor der Herausforderung den Innenstadtbereich mit der historisch gewachsenen Verkehrsinfrastruktur an die sich ändernden aktuellen und zukünftigen Anforderungen anzupassen. Zur Entwicklung des Verkehrssystems in Altentreptow ist die Aufstellung eines integrierten und nachhaltigen Verkehrskonzeptes unerlässlich.

Folgende Themen sind Schwerpunkte in der verkehrskonzeptionellen Betrachtung:

- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt
- Fahrzeugverbot auf dem Markt
- Überprüfung des ruhenden Verkehrs in Bezug auf Stellplatzauslastung, -bewirtschaftung, und -markierung
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Mit dem Verkehrskonzept wird das Ziel verfolgt die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt Altentreptow zu verbessern, ohne die grundlegende Mobilität der Verkehrsteilnehmer zu begrenzen. Dabei werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer (Anwohner, Pendler, Kunden und Touristen) gleichermaßen berücksichtigt.

Im Rahmen dieses Konzeptes werden verschiedene Ansätze in Betracht gezogen, um das Verkehrssystem der Innenstadt für alle Verkehrsmittel effizienter zu gestalten.

Der fließende sowie ruhende Kfz-Verkehr werden in Hinblick auf die Verkehrssicherheit sowie der Verträglichkeit mit der zukünftigen Stadt- und Verkehrsentwicklung überprüft. Es werden Maßnahmen entwickelt, die eine stadtverträgliche, motorisierte Mobilität bezwecken.

Im Fuß- und Radverkehr wird das Verkehrssystem in Hinblick auf Erreichbarkeit, Nutzbarkeit, Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit überprüft und Maßnahmen zur Förderung der nicht motorisierten Mobilität erarbeitet.

1.2 Untersuchungsgebiet

Die Stadt Altentreptow befindet sich im Nordosten des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte. Die Stadt ist mit der Nähe zur Autobahn A 20 schnell und gut erreichbar und ist durch mehrere Landesstraßen gut an das überregionale Straßennetz mit den umliegenden Regionen verbunden.

Das Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzeptes bezieht sich auf den Innenstadtbereich von Altentreptow (Abbildung 1). Dieser hat die folgenden Begrenzungen:

- im Norden: Demminer Straße / Mauerstraße
- im Osten: Fluss Tollense
- im Süden: Straße Am Amtshof / Feldstraße
- im Westen: Feldstraße / Poststraße / Karl-Liebknecht-Straße

Die Randbereiche werden im Rahmen der Bearbeitung betrachtet, stehen jedoch nicht im Fokus des Maßnahmenkonzeptes.



Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzeptes (Karte auf Grundlage von Gaia-MV [4])

2 Bestandserfassung

2.1 Allgemeines

Als Grundlage für das Verkehrskonzept wurden die aktuellen verkehrlichen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet analysiert. Durch umfangreiche Ortsbesichtigungen wurden die bestehende Verkehrsinfrastruktur und -organisation aufgenommen und die Verkehrsabläufe beobachtet.

Im Zuge dessen fand ein Abgleich mit den Grundlagen und Planungen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2009 statt.

Im Ergebnis der Bestandsanalyse wurden Kartendarstellungen angefertigt und aktualisiert, die den bestehenden Zustand der Verkehrsinfrastruktur mit den verkehrsorganisatorischen Gegebenheiten und der Ausstattung darstellt. Das Kartenmaterial ist in Anlage 2.1 beigelegt.

2.2 Bestehende Verkehrsinfrastruktur

Zur allgemeinen Bestandsaufnahme, zur Konsolidierung von bereits bekannten Schwachstellen und zur Analyse weiterer Problemstellungen wurde die Stadt Altentreptow mit dem Auto befahren und zu Fuß besichtigt. An den folgenden Tagen wurden die Ortsbesichtigungen durchgeführt:

- 08. März 2023 → Allgemeine Bestandserfassung der Verkehrsinfrastruktur
- 22. März 2023 → Aufnahme des ruhenden Verkehrs und Verkehrsbeobachtung
- 13. Juni 2023 → ergänzende Begutachtung bereits umgesetzter Maßnahmenvorschläge

Während der Bestandsaufnahme wurden u.a. folgende Kriterien betrachtet:

- Allgemeiner Zustand der Verkehrsinfrastruktur
- Verkehrsorganisation (u.a. Zonenbeschilderung)
- Verkehrsführung (u.a. Einbahnstraßen)
- Beschaffenheit und Zustand der Oberflächen (Asphalt, Pflaster etc.)
- Verkehrsräume und deren Breiten
- Hindernisse in Fahr- und Wegeachsen
- Querungsmöglichkeiten über Fahrbahnen
- Verkehrssicherheit und Verträglichkeitskonflikte
- Öffentliche Stellplatzkapazitäten für den Kfz-Verkehr
- Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr
- Beobachtung des allgemeinen Verkehrsaufkommens

2.3 Bestehende Situation im ruhenden Verkehr

Am 22. März 2023 wurde die Auslastung der bestehenden öffentlichen Park- und Stellplätze ermittelt. Dafür wurde der ruhende Verkehr in zwei Zeitbereichen aufgenommen:

- 04:30 – 06:00 Uhr → Anwohnerbelastung
- 10:00 – 11:30 Uhr → Tagesbelastung

In den frühen Morgenstunden besteht der ruhende Verkehr vor allem aus Anwohnerverkehr. Der Berufs- und Pendlerverkehr hat nur einen geringen Anteil. Zur Tagesbelastung finden sich

auf den Park- und Stellplätzen die verschiedenen Nutzergruppen wieder (vor allem Pendler- und Berufsverkehr sowie der erste Kundenverkehr und ein geringer Teil Anwohnerverkehr). Die Stadt Altentreptow verfügt über ein breites Netz an Parkflächen und Stellplätzen im Stadtkerngebiet. Davon ist etwa die Hälfte als öffentliche Stellplätze vorgesehen. Die übrigen Parkflächen stehen Mitarbeitern der Stadt, Anwohnern oder Privatbesitzern zur Verfügung. In einigen Straßenzügen sind die öffentlichen Parkflächen zeitweise hoch ausgelastet.

Eine Übersicht der besonders ausgelasteten Parkbereiche zeigt die Tabelle 1. Eine protokollierte Gesamtübersicht der Parkflächenkapazität und -auslastung befindet sich in Anlage 2.3.

<i>Straße</i>	<i>Lage</i>	<i>Einschränkungen</i>	<i>Auslastung Anwohnerverkehr</i>	<i>Auslastung Tagesverkehr</i>
<i>Mühlenstraße</i>	Gesamter Straßenzug	keine	Durchschn. 58 %	Durchschn. 100 %
<i>Oberbaustraße</i>	Vor „Haus Maria“	keine	100 %	100 %
<i>Oberbaustraße</i>	Sankt Petri-Kirche	1 h Mo-Fr 8 - 18 Uhr Sa 8 - 12 Uhr	75 %	63 %
<i>Brandenburger Straße</i>	Nähe Marktplatz	keine	100 %	100 %
<i>Bahnhofstraße</i>	Höhe Schulstraße	Mo-Fr 7 - 14 Uhr	100 %	67 %
<i>Bahnhofstraße</i>	Nähe Marktplatz	1h Mo-Fr 9 - 18 Uhr	78 %	67 %
<i>Tollensestraße</i>	Parkplatz	keine	68 %	92 %

Tabelle 1: Prozentuale Auslastung der Parkflächen

2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Zuge der Konzepterarbeitung wurde auf verschiedenen Kanälen der Stadt Altentreptow (u.a. amtliche Internetseite) am 13. März 2023 zum öffentlichen Austausch aufgerufen. Ein kurzer Fragebogen (siehe Anlage 2.4) diente als Basis der Öffentlichkeitsbeteiligung. Der Fragebogen sowie weitere Hinweise und Anregungen, konnten bis zum 31. März 2023 übermittelt werden. Insgesamt beteiligten sich sechs Bürger via E-Mail, um vom alltäglichen Verkehrsgeschehen, dem Zustand der Verkehrsinfrastruktur, dem Zustand und Bedarf an Stellplätzen und von Gefahrenstellen zu berichten.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird innerhalb der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und an entsprechenden Stellen im Kapitel 4.3 aufgegriffen.

3 Zielstellung des Verkehrskonzeptes

In der Verkehrsplanung werden im Allgemeinen verschiedene Leitbilder verfolgt, welche auf den Prinzipien der nutzerfreundlichen Gestaltung von funktionellen und sicheren Verkehrswegen sowie der Berücksichtigung stadtverträglicher Verkehre basieren. Dabei wird mit allen 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, Pendler, Wirtschaft und Tourismus), die Wirkungen von verkehrlichen Maßnahmen in allen Aspekten (u.a. 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 Maßnahmenpaketes des Verkehrskonzeptes angewendet. Das erklärte Ziel ist es, die Erreichbarkeit (insbesondere des Stadtkerns) zu gewährleisten und gleichzeitig das Wohn-, Geschäfts- und Erholungsumfeld des Stadtkerns zu verbessern, indem die Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Zentrums für die Bewohner sowie den Tourismus gefördert werden. Dabei wird auf eine stadt-, sozial- und umweltverträgliche Gestaltung des Verkehrs hingearbeitet.

In der folgenden Zusammenfassung sind die erklärten Oberziele mit den einzelnen Teilzielen dargestellt.

Nachhaltige Mobilität

- Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
 - Attraktivitätssteigerung des Fußwegenetzes
- Reduzierung/Verlagerung des motorisierten Verkehrs
 - Stadtverträgliche abwicklung des Durchgangsverkehrs
- Bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung
 - Flächenansprüche des Fuß- und Radverkehrs vorrangig berücksichtigen
- Optimierung des ruhenden Verkehrs
 - Bedarfsorientierte Verteilung und Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehr
- Vereinheitlichung des Parkraummanagements
 - Ausbau der Fahrradabstellanlagen

Verkehrssicherheit

- Barrierefreiheit
- Reduzierung von Konflikten und Unfallrisiken
 - Berücksichtigung von Querungsbedürfnissen
- Verkehrssicherheit für "schwache" Verkehrsteilnehmer verbessern
 - Subjektive Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs stärken

Lebens- und Aufenthaltsqualität

- Schaffung und Entwicklung verkehrsarmer/verkehrsfreier öffentlicher Räume
- Reduzierung von Verkehrslärm und -schadstoffen

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Lösungsansätze

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

- **Verkehrstechnische bzw. betriebliche Maßnahmen:** Hierzu gehören Maßnahmen in der Lichtsignalsteuerung sowie der Markierung bzw. Beschilderung (kleinräumige Verkehrsführung). Aufgrund meist geringerer Kostenstrukturen ist eine kurzfristige Umsetzung und somit eine zügige Entfaltung der erwarteten Wirkungen in der Regel 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 sind. Auch das Maß der durch bauliche Maßnahmen erzielbaren Wirkungen ist stets sorgfältig abzuwägen, da die Wirksamkeit nicht pauschal höher als bei einfacheren Maßnahmen anzusehen ist.

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

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

4.2 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend auf den analysierten Schwachstellen wurden Maßnahmen in das Verkehrskonzept aufgenommen, mit dem die jeweiligen Probleme beseitigt bzw. vermindert werden können.

Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen aufgeteilt in kurzfristige bzw. mittel- und langfristige Lösungen und Ideen kurz erläutert.

4.2.1 Kfz-Verkehr

4.2.1.1 Am Amtshof

Bestandssituation/Herausforderung:

- Im Bereich der Straße Am Amtshof sind bauliche Entwicklungen geplant, welche zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung sowie einer Veränderung der Verkehrssituationen führen werden.
 - Mit dem Neubau der Kindertagesstätte (Kita) entsteht ein neuer Verflechtungsbereich an der Parkplatzzufahrt der Einrichtung. Der Hol- und Bringverkehr wird diesen Parkplatz nutzen und vor allem Morgens und am Nachmittag zu einer Ballung des Verkehrsaufkommens an der Parkplatzzufahrt führen.
 - Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten steht dem ausfahrenden und teilweise auch dem einfahrenden Verkehr vom/ zum Kita-Parkplatz nur ein eingeschränktes Sichtfeld zur Verfügung. Durch die enge Bebauung und die kurvige Streckenführung der Straße Am Amtshof sowie dem ruhenden Verkehr an der Parkplatzzufahrt wird das Sichtfeld merklich verringert.
 - Im südlichen Bereich der Straße Am Amtshof gibt es Bestrebungen ein Ärzte- und Gesundheitszentrum zu entwickeln. Während der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes standen noch keine konkreten Planungen für diese Entwicklung zur Verfügung.
- Die Straße Am Amtshof ist mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geregelt. Im Zuge der Bearbeitung wurde nach gemeinsamen Absprachen eine verkehrsrechtliche Anordnung erlassen, mit der der Beginn der aktuellen Tempo-30-Zone von der Oberbaustraße in die Straße Am Amtshof versetzt wird. Die Kita liegt somit innerhalb der Tempo-30-Zone.

Kurzfristige Maßnahmen

- Mit Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung wird der Bereich rund um den Kita-Neubau in die **Tempo-30-Zone** einbezogen. Das reduzierte Geschwindigkeitsniveau hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.
 - Der Verflechtungsbereich an der Kita-Zufahrt wird entspannt. Durch die verringerte Geschwindigkeit reduzieren sich die anzuwendenden Sichtdreiecke für den Verkehr in der Kita-Zufahrt (Abbildung 2). Es fällt jedoch auf, dass trotz der reduzierten Geschwindigkeit keine komplett freien Sichtfelder gewährleistet werden können. Die Hausecke verdeckt den Blick in den südlichen Bereich der Straße Am Amtshof und in die entgegengesetzte Richtung schränkt der ruhende Verkehr das Sichtfeld in den nördlichen Bereich der Straße leicht ein. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der fließende Kfz-Verkehr aufgrund der engen Kurvenlage im südlichen Bereich Am Amtshof ein geringeres Geschwindigkeitsniveau als die zulässigen 30 km/h hat, wodurch die geringe Einschränkung des Sichtdreiecks zum jetzigen Zeitpunkt vertretbar ist. Zudem kann im nördlichen Straßenbereich von einem geringeren Geschwindigkeitsniveau des fließenden Verkehrs aufgrund der bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung am Knotenpunkt Oberbaustraße/Am Amtshof ausgegangen werden. Im Hinblick auf die zukünftig entstehenden Verkehre durch den Neubau von Kita und Gesundheitszentrum, ist mit einer Verschärfung der Problematik durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zu rechnen.

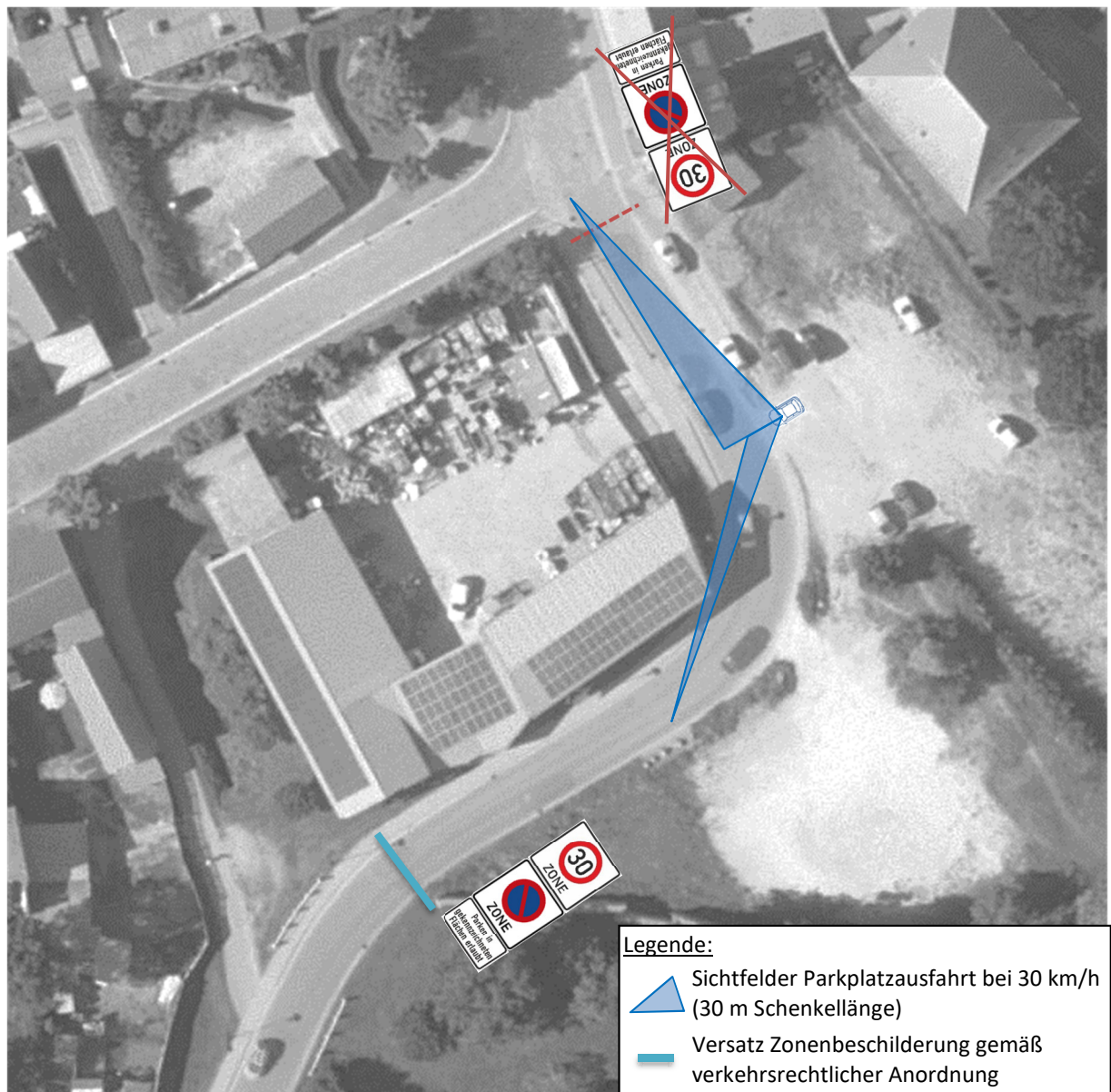


Abbildung 2: Am Amtshof - Neubau Kindertagesstätte (Karte auf Grundlage von GeoPortal.MV [2])

- Zur allgemeinen Reduzierung des Verkehrsaufkommens auf der Verkehrsachse Oberbaustraße/Am Amtshof und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Kurvenbereich der Straße Am Amtshof ist die **Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung** für die Straße Am Amtshof vorgesehen.
 - Eine Einbahnstraße sollte zwischen der Zu- und Ausfahrt der Parkfläche Wallstraße und der neuen Zufahrt zum Kita Parkplatz Nahe dem Knotenpunkt Oberbaustraße/Am Amtshof eingerichtet werden. Aufgrund der bestehenden Einbahnstraße in der Straße Grüner Gang ist vor allem die „Aldi-Zufahrt“ in Am Amtshof nicht in die Einbahnstraßenregelung einzubeziehen, um den bestehenden Abfluss der Verkehre vom Aldi-Parkplatz beizubehalten. Zusätzlich ist mindestens eine Zufahrt zum Parkplatzbereich der Wallstraße außerhalb der Einbahnstraßenregelung beizubehalten, damit diese optimal als Parkfläche im Randgebiet der Innenstadt nutzbar bleibt.

- Die Festlegung der Fahrtrichtung der Einbahnstraße hängt von verschiedenen Bedingungen ab. Ein wichtiger Faktor sind die Hol- und Bringverkehre, die durch die neu gebaute Kita und das Gesundheitszentrum zu erwarten sind. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Vorzugsvariante der Richtungsverkehre in Richtung Stadtauswärts von der Oberbaustraße in Richtung Wallstraße fahrend zu beschildern (Abbildung 3). Die Begründung ergibt sich wie folgt:
 - Die Hol- und Bringverkehre werden vermehrt aus Norden und Nordost erwartet, da es im westlichen Stadtgebiet schon zwei Kitas gibt. Durch die Einbahnstraßenrichtung wird eine umwegarme Befahrung des Kita-Parkplatzes ermöglicht.
 - Das Sichtdreieck des ausfahrenden Verkehrs vom Kita-Parkplatz wird durch die Hausecke im südlichen Bereich verdeckt. Durch die benannte Einbahnstraßenrichtung ist dieses Sichtdreieck nicht mehr relevant, da kein Verkehr aus der südlichen Fahrtrichtung erwartet werden muss.
 - Mit der benannten Einbahnstraßenrichtung wird das Potential der widerrechtlichen Benutzung der Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung als gering eingeschätzt. Bei einer Einbahnstraße von der Wallstraße in Richtung Oberbaustraße ist das Potential höher, dass Hol- und Bringverkehre „ein kurzes Stück“ von der Oberbaustraße zum Kita-Parkplatz entgegen der Einbahnstraßenregelung fahren, da der Straßenverlauf der Amt Amtshof bis zum Kita-Parkplatz gut einsehbar ist. Hierbei entwickelt sich ein großes Gefahrenpotential, da die Verkehre stadteinwärts nicht mit entgegenkommenden Fahrzeugen rechnen und mittig auf der Fahrbahn fahren.
 - Es wird darauf hingewiesen, dass mit einer Einbahnstraßenregelung ab dem Knotenpunkt Am Amtshof/ Oberbaustraße das Potential für „Wildparker“ in der Oberbaustraße und im Kreuzungsbereich der Oberbaustraße/Am Amtshof steigt. Fahrzeuge werden im Nahbereich der Kita abgestellt und der Weg zur Kita wird zu Fuß zurückgelegt, um längere Umwege mit dem Fahrzeug zu vermeiden. Das ungeordnete Parken lässt eine zusätzliche Verkehrsverflechtung in den gesamten Kreuzungsbereich der Oberbaustraße entstehen.
- Die Bringverkehre am Morgen sind die Verkehre die meist zeitkritischer und umwegsensibler sind. Um die Umwege der Verkehre vom Kita-Parkplatz zu reduzieren und ein potentialles „Wildparken“ im Nahbereich der Oberbaustraße zu minimieren, wird empfohlen, den geradlinigen Bereich der Straße Am Amtshof zwischen Oberbaustraße und Kita-Parkplatz weiterhin im Beidrichtungsverkehr freizugeben. Dies ist jedoch nur zu empfehlen, wenn sich die Einfahrt zum Parkplatz im ersten Drittel der Straße Am Amtshof befindet.
- Mit einer Einbahnstraße in Am Amtshof wird der Verkehr auf der Verkehrsachse Oberbaustraße/Am Amtshof in eine Richtung minimiert und verlagert sich teilweise auf die Verkehrsachse Demminer Straße/Poststraße. Damit steigt die Verkehrsbelastung auf dieser Verkehrsachse und die Verkehre an der Engstelle am Demminer Tor verdichten sich.

Dem Schwerverkehr wird mit einer freien Durchfahrtshöhe von 3,20 m am Demminer Tor ein weiteres Hindernis gegeben, was die angestrebte Verlagerung der Schwerverkehre auf die Stralsunder Straße unterstützt. Gleichermäßen reduziert sich die Verkehrsbelastung auf der Oberbaustraße, da diese Verkehrsachse für die Verkehre in eine Fahrtrichtung keine Durchgangsstraße mehr darstellt.

- Es ist wichtig, den Verkehr frühzeitig über die Höhenbegrenzung am Demminer Tor zu informieren, um ein Heranfahren und ggf. Umfahrungs-/Wendemanöver von größeren Fahrzeugen am Demminer Tor zu vermeiden. Hier sind aufgrund der Einbahnstraßenregelung in der Straße „Am Amtshof“ keine weiteren Maßnahmen notwendig. Die Positionierungen der bestehenden Beschilderungen zur maximalen Durchfahrtshöhe wurden geprüft und sind ausreichend.
- Unabhängig von der Einbahnstraßenrichtung in der Straße Am Amtshof ist der Markt als Zentrum der Innenstadt weiterhin gut erreichbar.

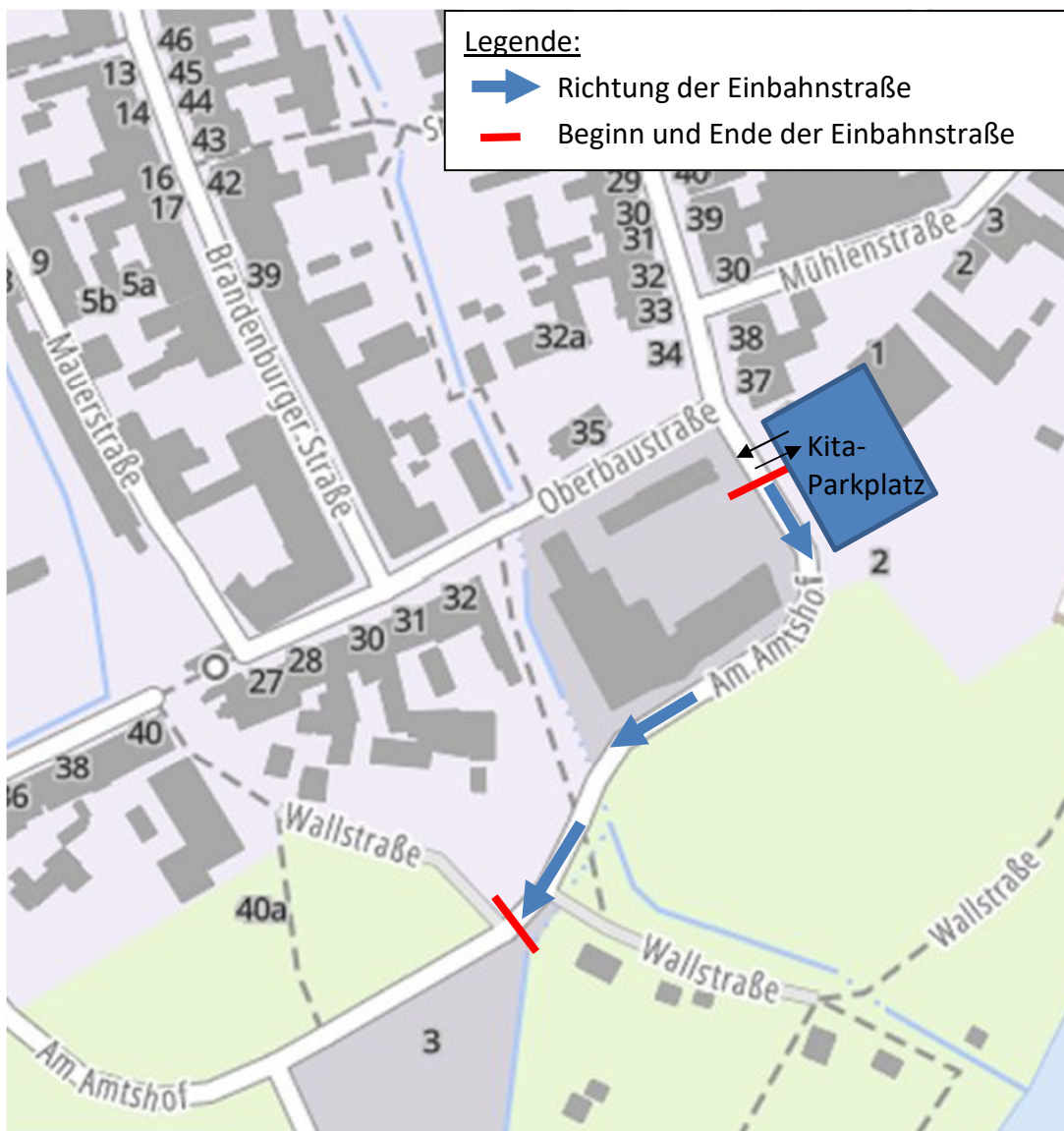


Abbildung 3: Darstellung Einbahnstraßenregelung Am Amtshof (Karte auf Grundlage von GeoPortal.MV [2])

4.2.1.2 Knotenpunktbereich Rudolf-Breitscheid-Straße/Feldstraße/Am Amtshof

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Der Knotenpunkt ist eine abknickende Vorfahrtsstraße mit Verlauf Rudolf-Breitscheid-Straße und Feldstraße, die untergeordneten Verkehrsströme sind die Straßen Am Amtshof und Grüner Gang als Einbahnstraßen. Im Bereich des Knotenpunktes ist eine Geschwindigkeit von maximal 30 km/h erlaubt. Die Feldstraße und die Rudolf-Breitscheid-Straße sind ein Teil der L27, die durch die Stadt Altentreptow führt.
- **Problematik:**
 - Erhöhte Geschwindigkeit aus Richtung Feldstraße kommend durch Straßengefälle im vorgelagerten Bereich
 - Hoher Schwerverkehrsanteil (v.a. große landwirtschaftliche Fahrzeuge, Lastkraftwagen)
 - In beide Richtungen der abknickenden Vorfahrtsstraße erfolgt die teilweise Nutzung der Gegenfahrbahn und das Überfahren der Mittelmarkierung
 - Schlechte Einsehbarkeit der Vorfahrtsstraße aufgrund der spitzwinkligen Anordnung der Knotenarme

Kurzfristige Maßnahmen

- Anbringung eines Geschwindigkeitsmessgerätes mit optischer Anzeige (Abbildung 4), die die aktuell gefahrene Geschwindigkeit einblendet. Durch einen unregelmäßigen, zeitweisen Einsatz der mobilen Anzeige wird ein Gewöhnungseffekt vermieden und die Verkehrsteilnehmer/innen werden darauf hingewiesen die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten.



Abbildung 4: Beispiel für mobiles Geschwindigkeitsmessgerät

4.2.1.3 Karlsplatz

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Am Karlsplatz befindet sich die örtliche Grundschule. Während der Schulzeiten ist die Parkfläche auf dem Karlsplatz stark ausgelastet bzw. überlastet. Es kommt vor, dass Fahrzeuge im Seitenbereich widerrechtlich abgestellt werden. Jedoch wird dadurch weder der fließende Kfz-Verkehr oder der Fußverkehr behindert.
- Der Hol- und Bringverkehr der Grundschule nutzt die Fahrspur auf der Parkfläche sowohl für den kurzen Halt zum Aussteigen und Verabschieden der Kinder, als auch zum kurzzeitigen Parken, während das Kind zur Schultür oder zum Hoftor begleitet wird. Grundsätzlich kann ein guter und geordneter Ablauf im Hol- und Bringverkehr beobachtet werden. Zu Beginn des Schuljahres wird die verkehrliche Situation von der Polizei beobachtet und gegebenenfalls gelenkt.
- Am Karlsplatz kommt es vor allem morgens zwischen 7:00 und 7:20 Uhr zu einer Ballung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Neben dem Hol- und Bringverkehr der Grundschule gibt es auch Busverkehr und den Belieferungsverkehr der Fleischerei Torney. Besonders problematisch ist der Verflechtungsraum am Knotenpunkt Karlsplatz/Demminer Straße. Aufgrund der vergrößerten Schleppkurven können Busse und schwere Fahrzeuge nicht ohne Weiteres in den Karlsplatz einfahren, wenn sich ein weiteres Fahrzeug in der Zufahrt zum Karlsplatz befindet. Dies kann zu einem Rückstau auf der Demminer Straße bis zum Knotenpunkt Demminer Straße/Stralsunder Straße führen.
- Seitens der öffentlichen Stellen gibt es Umbauabsichten für den gesamten Bereich des Karlsplatzes, jedoch liegen bisher keine konkreten Planungen vor. Es besteht also die Absicht, den Bereich umzugestalten, um die Verkehrssituation zu optimieren.

Mittel- und langfristige Maßnahmen

- Im Rahmen der Überplanung des gesamten Bereichs am Karlsplatz ist der Knotenpunkt Demminer Straße/Karlsplatz im besonderen Maße zu betrachten. Es sollte sichergestellt werden, dass ein stetiger Verkehrsablauf, auch bei einer Ballung größerer Fahrzeuge, am Knotenpunkt gewährleistet bleibt. Es wird empfohlen, eine Schleppkurvenüberprüfung der gängigen Schulbusse und des Lieferverkehrs durchzuführen, um den Knotenpunktausbau passend zu dimensionieren.
- Der grundlegende Aufbau des Parkplatzes hat sich bewährt und kann in ähnlicher Form beibehalten werden. Die Stellplätze sind im Tagesverlauf komplett ausgelastet, daher wäre die Anzahl der Stellplätze als Mindestanzahl beizubehalten, ggf. zu erhöhen. Der Stellplatzbedarf ist jedoch im Rahmen der Überplanung des Karlsplatzes genau zu bewerten.
- Es bietet sich an, Bereiche als Kurzzeitstellplätze anzulegen, welche vom Hol- und Bringverkehr der Grundschule genutzt werden können. So können die Fahrbereiche auf der Parkfläche freigehalten werden, um einen stetigen Verkehrsfluss auf dem Parkplatz zu gewährleisten.

4.2.1.4 Marktplatz

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Der Marktplatz der Stadt Altentreptow liegt auf der Verkehrsachse der Bahnhofstraße und Oberbaustraße und ist im Bestand in beide Richtungen befahrbar. Für den Durchgangsverkehr sowie dem Zielverkehr zum Zentrum der Stadt stellt der Markt eine attraktive Verbindung dar, wodurch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Markt auftritt.
- Der Markt ist als verkehrsberuhigte Zone geregelt und damit als eine einheitliche Fläche ausgebaut. Die Oberfläche des Marktes ist flächig mit historischem Natursteinpflaster hergestellt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen führt zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung. Das reduziert die Aufenthaltsqualität des Marktes als öffentlicher Raum.
- Der Fahrbereich für den Kfz-Verkehr ist aufgrund der großen einheitlichen Fläche und fehlender Markierungen schwer erkennbar und augenblicklich nicht eindeutig erfassbar. Die Verkehrsführung ist nicht geradlinig und durch Straßenlaternen auf dem Markt schlecht erkennbar.
- In der Mitte des Marktplatzes sind Stellplätze für den ruhenden Verkehr angelegt. Aufgrund der angrenzenden Geschäfte und Gastronomie sind die Stellplätze hoch frequentiert. Diese häufigen Wechsel des ruhenden Verkehrs reduzieren die Aufenthaltsqualität des Marktplatzes zusätzlich.

Mittel- und Langfristige Maßnahmen:

- Im Zuge der städtischen Entwicklung wird die **Einrichtung einer Fußgängerzone auf dem Markt** empfohlen. Damit soll eine attraktive und verkehrsfreie Zone geschaffen werden, welche die Aufenthaltsqualität des Marktes deutlich erhöht und gleichzeitig die Belange der Gewerbetreibenden berücksichtigt.
 - Die Einrichtung einer Fußgängerzone beinhaltet die Sperrung des Marktes für den Durchgangsverkehr. Dafür werden die Marktzufahrten an der Straße Am Marktplatz baulich abgetrennt. Der Marktplatz bleibt über die Zufahrt von der Rathausstraße für die Händler des Wochenmarktes bestehen. Am Knotenpunkt Oberbaustraße/Rathausstraße werden Sackgassenbeschilderungen angebracht, um eine klare Kennzeichnung zu gewährleisten.
 - Für den Lieferverkehr der angrenzenden Geschäfte und Gastronomie sollte der Markt ebenfalls über die Rathausstraße weiterhin befahrbar bleiben. Dabei bietet es sich an den Lieferverkehr auf bestimmte Tageszeiten (vornehmlich vormittags bspw. zwischen 8 und 10 Uhr) zu koordinieren. Ein Dialog mit den betreffenden Gewerbetreibenden des Marktes hilft den Lieferverkehr Bedarfsgerecht und im Sinne aller beteiligten zeitlich zu bündeln.
 - In Bezug auf die bestehenden Stellplätze auf dem Marktplatz wird eine zweistufige Entwicklung des Marktplatzes empfohlen.
 - In der ersten Ausbaustufe verbleiben die bestehenden südlichen Stellplätze auf dem Marktplatz (Abbildung 5). Die nördlichen Stellplätze für den ruhenden Verkehr entfallen zugunsten der Fußgängerzone. Es ist von großer Bedeutung, dass die südlichen Stellplätze durch feste Trennelemente (z.B. Bordsteine, Poller oder bauliche Blumenelemente) von der restlichen Marktplatzfläche abgetrennt werden,

- um sicherzustellen, dass nur die ausgewiesenen Stellplätze genutzt werden und keine Wildparker auf der restlichen Marktplatzfläche auftreten.
- Die marktnahen Stellplätze in der Brandenburger Straße und Unterbaustraße sollten als Ausgleich für die entfallenen Stellplätze auf dem Markt eine passende Parkregelung erhalten, welche der höheren Stellplatzfrequentierung der Marktnutzer gerecht wird. (siehe Kapitel 4.2.2.3).
 - Mit positiven Erfahrungen der ersten Ausbaustufe in Bezug auf eine geringe Auslastung der Stellplätze auf dem Markt sowie der marktnahen Stellplätze in der Brandenburger Straße sowie Unterbaustraße, können die südlichen Stellplätze ebenfalls für den ruhenden Verkehr entfallen. Es ist darauf zu achten, dass mit Umsetzung der zweiten Ausbaustufe Stellplätze für Menschen mit Behinderung in direkter Marktnähe eingerichtet werden. (Abbildung 5)
- Bei der stadtplanerischen Gestaltung des Marktplatzes wird angestrebt, eine zusammenhängende Verkehrsfläche ohne feste Trennelemente wie Bordsteinkanten oder Bügel zu schaffen. Es sollen Stadtmöbel wie Bänke und Müllbehälter aufgestellt werden, um den Aufenthalt angenehmer zu gestalten. Zusätzlich ist geplant, den Marktplatz zu begrünen, entweder durch feste Begrünung oder durch Pflanzkübel. Dabei wird darauf geachtet, die Stellflächen für die Händler des Wochenmarktes zu berücksichtigen.
- Es besteht die Möglichkeit die Rathausstraße in die Fußgängerzone zu integrieren (Abbildung 6). Damit würde die Fußgängerzone im Bereich des Knotenpunktes Oberbaustraße/Rathausstraße beginnen. Die Zufahrt ist nur dem Lieferverkehr sowie Händlern des Wochenmarktes zu gewähren. In diesem Zuge ist darauf zu achten, dass die Stellplätze für Menschen mit Behinderung in der Oberbaustraße angelegt werden.



Abbildung 5: Fußgängerzone Marktplatz – 1. Ausbaustufe (Karte auf Grundlage von Gaia.MV)

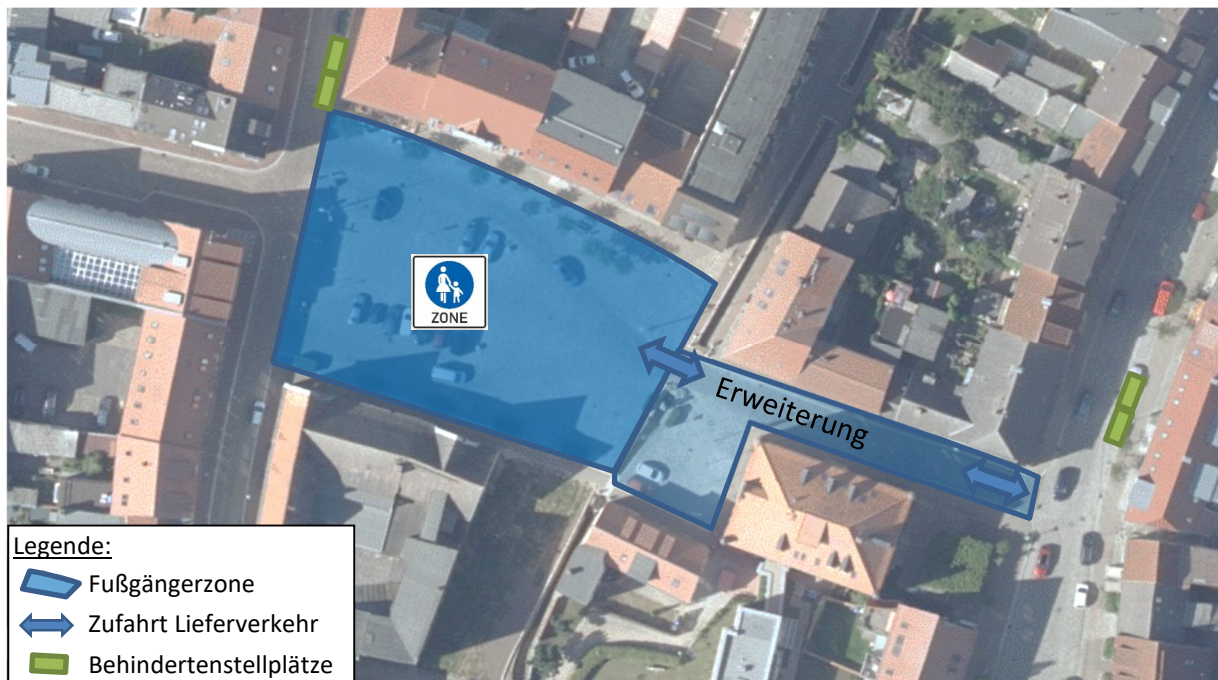


Abbildung 6: Fußgängerzone Marktplace – 2. Ausbaustufe (Karte auf Grundlage von Gaia.MV)

4.2.1.5 Westphalstraße

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Die Westphalstraße ist im Bestand über die komplette Länge im Beidrichtungsverkehr befahrbar.
- Im Straßenverlauf bestehen zwei Engstellen ohne eine entsprechende Beschilderung und gesonderter Vorfahrtsregelung.
 - Am Knotenpunktbereich Westphalstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße hat die Westphalstraße über eine Länge von ca. 37 m eine Fahrbahnbreite von 4,0 m
 - Auf Höhe der Hausnummer 19 im ersten Drittel von der Bahnhofstraße ausgehend hat die Westphalstraße über eine Länge von etwa 22 m eine Fahrbahnbreite von 3,3 m
- Der Knotenpunktbereich Westphalstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße ist zusätzlich zur Engstelle mit einem engen Kurvenbereich ausgestattet, welcher nur eine begrenzte Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr aus Richtung der Rudolf-Breitscheid-Straße zulässt.
- Die Westphalstraße hat eine Erschließungsfunktion für die angrenzende Bebauung. Im Tagesverlauf tritt eine Mischung von Verkehren verschiedener Nutzergruppen auf. Durch die Wohnbebauung im südlichen Bereich der Straße sind im gesamten Tagesverlauf Anwohnerverkehre anzutreffen, welcher sich aufgrund des Berufsverkehrs auf die Morgen- und Nachmittagsstunden konzentriert. Zusätzlich tritt durch die Hol- und Bringverkehre der angrenzenden Schule und Kita eine Ballung der Verkehre ebenfalls in den Früh- und Spätspitzenstunden auf.
 - Durch die bestehenden Engstellen im Straßenverlauf der Westphalstraße wird der Verkehrsablauf vor allem in den verkehrlichen Ballungszeiten behindert.
 - Der potentiell höhere Gegenverkehr in den Spitzenstunden steigert vor allem im Kurvenbereich Westphalstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße die Gefahr für Unfälle.

Mittel- und Langfristige Maßnahmen:

- Es wird die **Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung** für die Westphalstraße für die Fahrtrichtung in Richtung Rudolf-Breitscheid-Straße und der Straße Am Amtshof empfohlen (Abbildung 7). Mit der Einbahnstraße wird ein geregelter Verkehrsablauf auf der Westphalstraße vor allem in den verkehrlichen Spitzenzeiten morgens und nachmittags sichergestellt. Zudem wird die Verkehrssituation im Knotenpunktbereich der Westphalstraße mit der Rudolf-Breitscheid-Straße komplett entspannt, da an dem Knotenpunktbereich mit keinem Gegenverkehr in Richtung Westphalstraße zu rechnen ist.
 - Dabei sollte der Beginn der Einbahnstraße im Bereich der südlichen Fahrbahnverengung hinter der Zufahrt zum Parkplatz der Hausnummern 7 bis 10 und der Zufahrt der AWO eingerichtet werden.
 - Eine Verlängerung des Einbahnstraßenverkehrs zur ersten Engstelle auf Höhe der Hausnummer 19 ist ebenfalls denkbar, aber nicht unbedingt notwendig. Zwischen Bahnhofstraße und der ersten Verengung bestehen keine weiteren verkehrlichen Behinderungen und so wird sichergestellt, dass die Fahrzeuge des DRK Kreisverbandes Demmin in beide Fahrtrichtungen die Westphalstraße abfließen können.



Abbildung 7: Einbahnstraßenregelung
Westphalstraße

4.2.2 Ruhender Verkehr

4.2.2.1 Optimierung bestehender Parkflächen

Bestandssituation/Herausforderung:

- Die bestehenden straßenbegleitenden Stellplätze in der Mühlenstraße, Oberbaustraße, Brandenburger Straße und Bahnhofstraße sowie die Parkplätze an der Barkower Straße und Feldstraße sind stark frequentiert.
- Im Innenstadtbereich sind Parkplätze (u.a. Parkplatz an der Feldstraße oder Barkower Straße) bzw. straßenbegleitende Stellplätze (u.a. entlang der Brandenburger Straße oder Unterbaustraße) ohne Stellplatzmarkierung vorhanden. Die Aufstellung der Fahrzeuge erfolgt teilweise ungeordnet. Zwischen den Fahrzeugen werden größere Lücken gelassen oder es wird teilweise nicht parallel bzw. im rechten Winkel zur Parkplatzbegrenzung geparkt. Zudem herrscht das Nachahmer-Prinzip: Sobald ein oder mehrere Kfz mit überdurchschnittlichem Abstand zueinander geparkt werden, folgen weitere. Dadurch können Parkbereiche nicht vollumfänglich ausgelastet werden.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Als konzeptionelle Lösung wird eine **Markierung der vorhandenen Stellplätze** empfohlen, um die Auslastung bereits vorhandener Parkflächen zu erhöhen und die Stellflächenkapazität bei gleichbleibender Flächenverfügbarkeit zu optimieren.
 - Das Aufbringen von Parkflächenmarkierungen für eine geordnete und platzoptimierte Aufstellung der Fahrzeuge gemäß der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) kann als kurzfristige Maßnahme einen wirkungsvollen Effekt erzeugen. Dafür besteht die Möglichkeit Parkflächen zu ebnen und ggf. mit einem Pflasterbelag zu befestigen, um Stellplatzmarkierungen auf verschiedene Weise zu integrieren bzw. aufzubringen. Zudem mindert es Schlagloch- und folglich bedingte Pfützenbildung. Zum Beispiel auf den öffentlichen Parkflächen in der **Gartenstraße** (Abbildung 8) sowie der **Barkower Straße** (Abbildung 9) kann diese Methode das geordnete Parken begünstigen. Allerdings sind hierbei ökologische Aspekte abzuwiegen. Eine Versiegelung großer Flächen führt zum Verlust der natürlichen Bodenfunktion, beeinflusst das Stadtklima durch erhöhte Lufttemperaturen und verhindert die Neubildung von Grundwasser.



Abbildung 8: Längsparkflächen in der Gartenstraße



Abbildung 9: Parkfläche Barkower Straße
(Quelle: GAIA-MV)

- Auf dem öffentlichen Parkplatz wie in der **Feldstraße** ist aufgrund der Größe der Fläche alternative Parkflächenmarkierungen ratsam. Eine kurzfristig umsetzbare Möglichkeit, ist das Aufbringen von Markierungen am umlaufenden Bordstein. Eine wiederkehrende, eindeutige, weiße Markierung, welche die Senkrechtparkstände gemäß einer Regelbreite von 2,50 m laut EAR voneinander trennt, zeigt Abbildung 10. Eine weitere Option ist das Aufstellen sogenannter Anfahrswellen (Abbildung 10), um die einzelnen Stellplätze zu kennzeichnen. Alternativ können Holzelemente senkrecht zum Parkstand aufgestellt werden.

Bei einer Herrichtung des Parkplatzes mit Rasengittersteinen zur flächigen Befestigung und Gestaltung des Parkplatzes, kann durch wechselnde Pflasterung eine optische Abgrenzung von Parkständen realisiert werden (Abbildung 12).



Abbildung 10: Weiße Markierung am umlaufenden Bordstein am Parkplatz Feldstraße



Abbildung 11: Beispiel Anfahrswelle



Abbildung 12: Beispiel Rasenkammer-/Rasengitterstein

- An den straßenbegleitenden Stellplätzen wie in der **Oberbaustraße** ist die Auslastung der Parkflächen sehr hoch, da hier die Parksuchverkehre aller Nutzergruppen (Anwohner, Beschäftigte, Kunden sowie Touristen und Besucher) nahezu gleichzeitig auftreten. Zur Ordnung des Parkraums, wird empfohlen die Parkbereiche, welche bislang ohne Markierung Geltung haben, entsprechend zu markieren. Somit wird einerseits die zur Verfügung bestehender Stellplätze sichtbar gemacht und gleichzeitig eine geregelte und platzoptimierte Aufstellung erzielt.
- In der **Mühlenstraße** sind die Parktaschen mit Markierungsnägeln gekennzeichnet, welche jedoch unvollständig sind, sodass Einzelstellplätze und die Parkordnung kaum erkennbar sind (Abbildung 13). Vor allem in der Mühlenstraße ist dies problematisch, da hier das Parken nur in gekennzeichneten Flächen gestattet ist und die tatsächlichen Parkflächen durch die fehlende Markierung entfallen. Durch die reduzierten Parkflächen entsteht Parkdruck, der Wildparken in ungünstigen Bereichen (bspw. enge Kurvenbereiche) verursacht. Die Parkflächenmarkierung bedarf hoher Ansprüche auf einer mit Naturstein gepflasterten Fahrbahn. Sie muss trotz des unebenen Profils der Straße gut sichtbar und auch bei Nacht und schlechten Witterungsverhältnissen deutlich erkennbar sein. Es wird empfohlen, die beschädigten Markierungsnägel zu ersetzen und fehlende nachzurüsten.
 - Hierbei sind die folgenden Faktoren zur Optimierung der Haltbarkeit zu beachten:
 - Runde Markierungsnägel ohne Reflektoren verwenden, um die wirkenden Rotationskräfte beim Parkvorgang so gering wie möglich zu halten
 - Markierungsnägel aus Aluminium verwenden

- Markierungsnägel möglichst mittig auf den Natursteinen platzieren oder Zwischenräume für die Stabilisierung zusätzlich mit Bitumen füllen
- Der Räum- und Winterdienst sollte dazu angehalten werden, beim Räumen der Fahrbahn den Schneepflug etwas höher als Fahrbahnniveau einzustellen, um ein Herausziehen der Markierungsnägel zu vermeiden.



Abbildung 13: Markierungsnägel Stellplätze in der Mühlenstraße

Mittel- und langfristige Maßnahmen:

- Im Zuge von Fahrbahnsanierungen einzelner Streckenzüge die im Bestand mit einem Natursteinpflaster ausgestattet sind, bietet sich an Stellplätze mit **wechselnder Pflastersteinarten** zu visualisieren. Durch den Oberflächenwechsel heben sich die Stellplätze optisch eindeutig vom Fahrbahnbereich ab. Die Stellplatzabgrenzung durch Oberflächenwechsel ist langlebig und wird nicht wie z.B. die Markierungsnägel durch Einflüsse beschädigt (Abbildung 14).



Abbildung 14: Beispiel der Stellplatzmarkierung durch Oberflächenwechsel

- Zur Optimierung bzw. Reduzierung von Parksuchverkehren besteht die Möglichkeit die aktuelle Auslastung der Park- und Stellplätze an die Nutzer auszugeben. Aufgrund der Vielzahl an Parkbereichen und größeren räumlichen Verteilung ist ein konventionelles Parkleitsystem mit Parkzonen und dynamischen Auslastungsanzeigen nicht zielführend. Es bietet sich eher an, die Informationen der Stellplatzauslastung über eine App für mobile Endgeräte auszugeben.
 - Um die Belegung von Stellplätzen zu detektieren, gibt es verschiedene Optionen. Die beste Datenqualität wird mit einer Einzelplatzerfassung erreicht, bei der jeder Stellplatz mit einem Sensor (als Beispiel ein Radarbodensensor in Abbildung 15) ausgestattet ist. So können die Informationen über die aktuelle Verfügbarkeit von Stellplätzen in einer guten Datenqualität den Nutzern zur Verfügung gestellt werden.
 - Die Detektion des ruhenden Verkehrs ist über Bodensensoren zuverlässig und nutzerfreundlich. Für die Parkdauer ist die Nutzung von Parkscheiben nicht mehr notwendig. Über die Bodensensoren lässt sich die Parkdauer zeitgenau auslesen.
 - Für eine gute Detektionsqualität der Sensoren ist die Markierung jedes einzelnen Stellplatzes wichtig, um sicherzustellen, dass der ruhende Verkehr über den Sensoren platziert wird.
 - Die Haltbarkeit von auf der Fahrbahn aufgesetzten Bodensensoren ist bei Kopfsteinpflaster aufgrund der unregelmäßigen Oberfläche beschränkt. Zudem wird an Stellplätzen in Längsaufstellung ein größerer Wartungsaufwand für aufgesetzte Bodensensoren erwartet, da die Sensoren durch das Rangieren der Fahrzeuge beim Einparken häufiger überfahren und durch die wirkenden Rotationskräfte beim Rangieren ggf. beschädigt werden. Bei solchen Anwendungsfällen stellen ebenerdig in die Fahrbahn eingelassene Sensoren eine wartungsarme Alternative dar.



Abbildung 15: Beispiel eines Bodensensors zur Einzelstellplatzerfassung

4.2.2.2 Zusätzliches Parkraumangebot

Bestandssituation/Herausforderung:

- Es besteht ein öffentliches Stellplatzangebot, welches die verschiedenen Bereiche der Innenstadt überspannt. Dabei sind die Parkbereiche unterschiedlich ausgelastet. So ist unter anderem der Parkplatz an der Mauerstraße im östlichen Bereich der Innenstadt im Tagesverlauf vollkommen ausgelastet.
- Aufgrund der historisch gewachsenen Altstadt besteht nur eine begrenzte Flächenverfügbarkeit zur Erweiterung des Parkraumangebotes.
- Innerhalb der Bürgerbeteiligungen wird kein Bedarf an weiterem Parkraumangebot formuliert.
- Innerhalb der Ortsbesichtigung wurden Bereiche aufgenommen, welche nicht als Stellplätze ausgewiesen sind, jedoch vom ruhenden Verkehr genutzt werden. Dieser ruhende Verkehr ist formal als Wildparken zu deklarieren, wobei die Fahrzeuge in Bereichen abgestellt wurden, in denen der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird bzw. keine weiteren sicherheitsrelevanten Einschränkungen eintreten (u.a. Sicherstellung von Freiräumen für größere Ver- und Entsorgungs- sowie Einsatzfahrzeuge).
- Der gesamte Innenstadtbereich ist eine eingeschränkte Haltverbotszone (VZ 290.1) mit dem Zusatz „Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (VZ 1053-30).

Kurzfristige Maßnahmen:

- In der **Tollensestraße** bestehen Bereiche, welche durch den ruhenden Verkehr genutzt werden, jedoch nicht durch Markierung oder Beschilderung als Parkflächen ausgewiesen sind. Es wird empfohlen, diese Bereiche durch Markierung oder/und entsprechender Beschilderung gemäß StVO als Stellplätze auszuweisen (Abbildung 17), um dem ruhenden Verkehr einen zusätzlichen, regelkonformen Stellplatzbereich anzubieten.



Abbildung 16: Auszuweisender Parkbereich Tollensestraße (Quelle: GAIA-MV)

Mittel- und langfristige Maßnahmen:

- Zur Erweiterung des Parkraumangebotes im östlichen Innenstadtbereich bietet sich die Nutzung von Freiflächen in der **Fritz-Reuter-Straße** im Bereich der Kleingartenanlage „An der Mühle“ an. (Abbildung 18)
 - Die Fläche ist im Besitz der Stadt Altentreptow und kann zu einem zentrumsnahen öffentlichen Parkplatz umfunktioniert werden. Es wird empfohlen, die Flächen zu verdichten, jedoch nur geringfügig zu versiegeln. Der Einsatz von Rasengittersteinen o. ä. bietet sich an, um eine Parkplatzmarkierung vorzunehmen. Weiterhin wird empfo-

len, die Parkfläche mit Bäumen und Großsträuchern zu gestalten, um die Fläche einerseits optisch sowie städtebaulich attraktiver zu gestalten und zum anderen die kühlenden Effekte der Begrünung für ein positives Stadtklima zu nutzen.

- Die Parkfläche bietet sich zudem als Bus- und/oder Caravan-Stellplatz an. Durch die leichte Erreichbarkeit der Parkfläche aus dem übergeordneten Straßennetz und die Nähe zum Stadtzentrum ist diese Fläche für den touristischen Verkehr besonders attraktiv. Der ruhende Verkehr großer Fahrzeuge wie Busse und Caravans werden dadurch im Randbereich der Innenstadt gebunden. In der Detailplanung der Parkfläche an der Fritz-Reuter-Straße ist zu beachten, dass vor allem Busverkehr einen größeren Flächenbedarf für Kurvenradien und Wendebereiche benötigt.
- In diesem Zusammenhang ist ein Parkverbot für Busse und vor allem Caravans auf den innerstädtischen Parkbereiche zu empfehlen.
- Die vorhandenen Stellplätze für die Mitglieder der Kleingartenanlage sind beizubehalten.
- Auf der bereits asphaltierten Fläche an der Fritz-Reuter-Straße, können PKW-Stellplätze durch eine Markierung und Beschilderung hergerichtet werden. Es wird empfohlen diese Stellplätze in Senkrechtaufstellung zu markieren, um raumsparendes Parken zu realisieren und ggf. zusätzliche Stellplätze zu generieren.

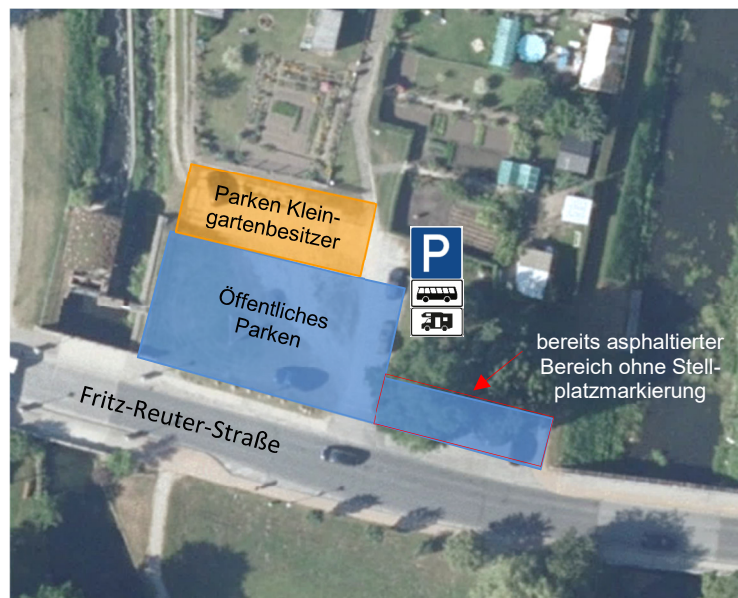


Abbildung 17: Erweiterung des Parkraumangebotes an der Fritz-Reuter-Straße (Quelle GAIA-MV)

Verworfenne Maßnahme:

- Die **Reitbahn** ist im Bestand ein verkehrsberuhigter Bereich ohne ausgewiesene Stellplätze für den ruhenden Verkehr. Innerhalb der Ortsbesichtigung sind abgestellte Fahrzeuge aufgefallen, woraus ein Stellplatzbedarf in diesem Bereich abzuleiten ist.
- Der östliche Fahrbahnbereich der Reitbahn bietet sich als Parkbereich an, dennoch wird von der Einrichtung eines Parkbereiches abgesehen. Es besteht eine geringe Flächenverfügbarkeit und die Positionierungen möglicher Grundstückszufahrten unbebauter Flurstücke in der Reitbahn sind unklar.
- Der Stellplatzbedarf in der Reitbahn kann über die straßenbegleitenden Stellplätze in der Unterbaustraße gedeckt werden.

4.2.2.3 Vereinheitlichung der Parkregelungen

Bestandsituation/Herausforderung:

- Während der Bestandsaufnahme vor Ort wurde festgestellt, dass im Innenstadtbereich unterschiedliche Einschränkungen hinsichtlich der Parkzeit und -dauer für den ruhenden Verkehr bestehen. Verschiedene bzw. wechselnde Parkbedingungen innerhalb eines Straßenzuges führen zu Irritationen, Unverständnis und folglich zu mangelnder Akzeptanz der Regelungen.
- Vor allem im Bereich des Marktplatzes mit der Brandenburger Straße, Unterbaustraße und Bahnhofstraße sind unterschiedliche Parkzeiten und Parkdauern durch die Beschilderungen geregelt (Abbildung 19).
 - Innerhalb der Bearbeitung wurde die Verkehrsreglung auf dem Marktplatz bereits geändert. Der Marktplatz wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt und der nördliche Stellplatzbereich auf dem Markt wurde entfernt. Darüber hinaus wird im Zuge dieses Konzeptes eine Überplanung des Marktplatzes vorgenommen, welche in Kapitel 4.2.1.4 erläutert wird.
- Innerhalb der Bürgerbeteiligung wurde angemerkt, dass die Parkregelung im Innenstadtbereich (vor allem in der Unterbaustraße und Brandenburger Straße) für den ruhenden Anwohnerverkehr ungünstig sind, da die Fahrzeuge nicht über die Tagesstunden stehen können.

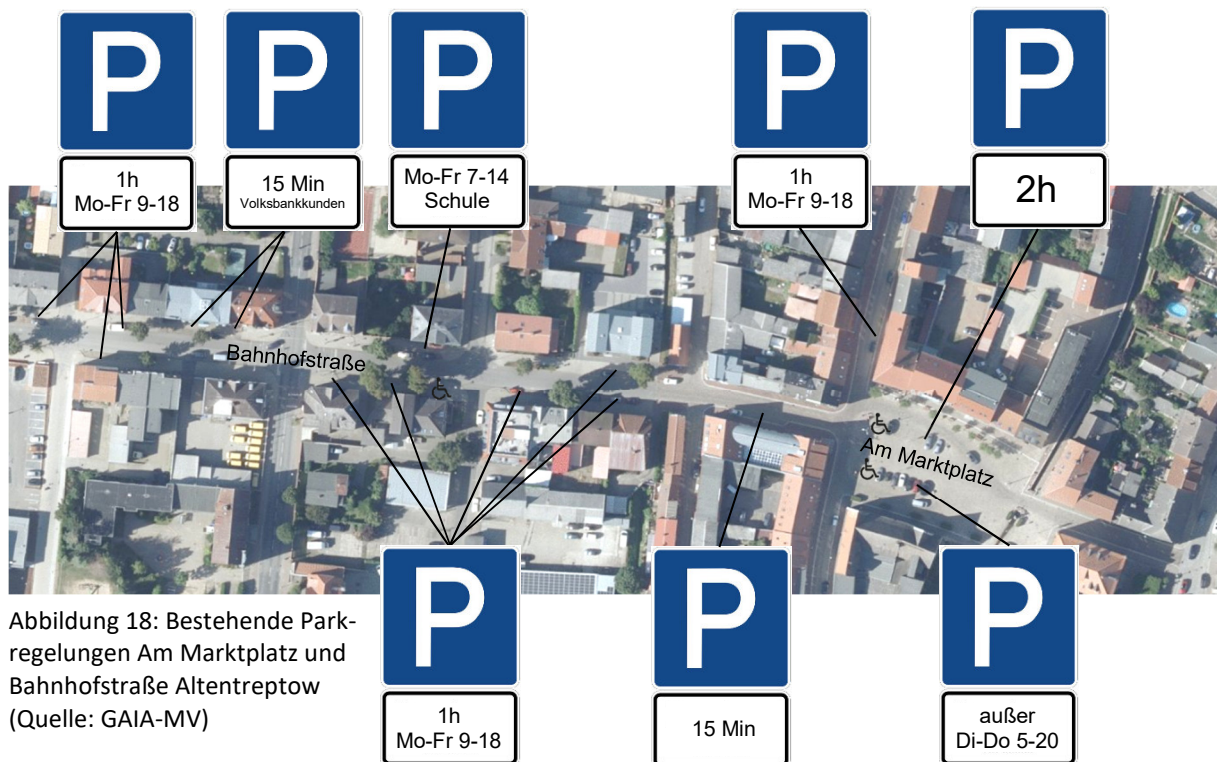


Abbildung 18: Bestehende Parkregelungen Am Marktplatz und Bahnhofstraße Altentreptow
(Quelle: GAIA-MV)

Kurzfristige Maßnahmen:

- Es wird empfohlen **einheitliche und allgemein verständliche Parkregelungen** im gesamten Innenstadtbereich aufzustellen (Abbildung 20).
 - Die grundlegende Parkregelung in Bereichen mit angrenzendem Einzelhandel (u.a. Bahnhofstraße) sollte in der Zeit von **Montag bis Freitag 09 – 16 Uhr auf eine Parkdauer von zwei Stunden** begrenzt sein. Damit wird sichergestellt, dass während der allgemeinen Geschäftszeiten des angrenzenden Einzelhandels ein stetiger Wechsel im ruhenden Verkehr stattfindet und Nutzergruppen mit längeren Parkzeiten (Anwohner, Berufspendler etc.) andere Stellplätze wählen.
 - In Bereichen mit hoher Kundenfrequenz und Einrichtungen die auch vermehrt von mobilitätseingeschränkten Kunden genutzt werden (u.a. an Banken oder Apotheken) wird eine kürzere **Parkdauer von 15 min** empfohlen. Dabei reichen in jedem Bereich ein bis zwei Stellplätze aus, um diese Anforderungen der Kundengruppe zu erfüllen.
 - Rund um den Marktplatz tritt aufgrund des angrenzenden Gewerbes sowie der Gastronomie ein stetiger Wechsel des ruhenden Verkehrs auf. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wird empfohlen auf dem Marktplatz sowie in den angrenzenden Bereichen der Brandenburger Straße und Unterbaustraße (Entfernung von ca. 100 m vom Markt entfernt) eine Parkregelung für **Montag bis Freitag von 09 – 16 Uhr mit einer Parkdauer von einer Stunde** zu etablieren.
 - Für die Nutzergruppen mit längerer Parkdauer (vor allem für die Berufspendler) sollten die bestehenden Parkplätze an den Randbereichen der Innenstadt frei von jeglicher Parkregelung sein.



Abbildung 19: Empfohlene Parkbeschränkungen in der Bahnhofstraße und dem Marktplatz (Quelle: GAIA-MV)

Mittel- und langfristige Maßnahmen:

- Zur Unterstützung des ruhenden Anwohnerverkehrs im Innenstadtbereich wird empfohlen **Bewohnerparkausweise** für kritische Bereiche einzuführen.
 - Vor allem für Anwohner in der Unterbaustraße und Brandenburger Straße werden Bewohnerparkausweise empfohlen, da hier die bestehende Parkregelung ein durchgehendes Anwohnerparken im Tagesverlauf nicht möglich machen.
 - Die Parkbereiche in der Brandenburger Straße und Unterbaustraße sollten für Besitzer von Bewohnerparkausweisen zur gesamten Tageszeit genutzt werden können. Es wird jedoch empfohlen, für Parkbereiche im Nahbereich des Marktes (ca. 100 m rund um den Markt) keine Sonderrechte für Inhaber mit Bewohnerparkausweise auszuweisen, um hier die stetige Durchmischung des ruhenden Verkehrs während der Tageszeiten aufrecht zu erhalten. In den Bereichen außerhalb des 100-m-Radius können Sonderrechte für Bewohnerparkausweise ausgewiesen werden, die es Anwohnern erlauben, den gesamten Tag ein Fahrzeug abzustellen.

Hinweise Bewohnerparkausweis:

- Gemäß EAR dürfen werktags von 9.00 - 18.00 Uhr maximal 50 % der Parkflächen und werktags von 18.00 - 9.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen maximal 75 % der Parkflächen eines Bereiches für Bewohner reserviert sein.
- Mit einem Bewohnerparkausweis wird dem Inhaber keine Garantie gegeben, einen Stellplatz im Nahbereich des Wohnsitzes zu finden. Es wird lediglich ein Sonderrecht zum Abstellen eines Fahrzeuges zu bestimmten Tageszeiten gegeben.
- Bewohnerparkausweise sind vornehmlich für Anwohner. Gewerbetreibende werden in der EAR als nicht bezugsberechtigt benannt. Jedoch steht es der öffentlichen Verwaltung frei Sonderrechte auch für Gewerbetreibende in Form eines Bewohnerparkausweises auszugeben.

4.2.3 Fuß- und Radverkehr

4.2.3.1 Feldstraße - Querung der Fahrbahn durch Fußverkehr

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Vom Knotenpunkt Feldstraße/Poststraße führt ein leicht zugänglicher, rampenähnlicher Durchgangsweg zur Schule und der Kita in der Westphalstraße. Die direkte Verbindung zu den Bildungseinrichtungen führt zum häufigen Überqueren der Straße im Kurvenbereich. Durch die Wohnbebauung in Richtung Westen, die Apotheke und ansässige Ärzte in diesem Bereich, wird die Fahrbahnquerung zusätzlich durch Fußverkehr genutzt. Hier überqueren vor allem Familien teilweise mit kleinen Kindern oder Kinderwagen den Knotenarm direkt im schlecht einsehbaren Kurvenbereich.
- Für den Fußverkehr von der Westphalstraße kommend ist die Sicht auf heranfahrende Fahrzeuge sehr stark eingeschränkt (Abbildung 21). Auch Fahrzeuge, die aus dem südlichen Bereich der Feldstraße kommen und in Richtung Poststraße fahren, sehen den querenden Fußgänger aufgrund der Kurvenlage und der Bepflanzung erst sehr spät. Hinzu kommt, dass in dem Bereich eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig ist. Erst einige Meter weiter in Richtung der Feldstraße wird die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h begrenzt.



Abbildung 20: Darstellung Sichtfelder Kurvenbereich Feldstraße (Quelle: GAIA-MV)

- Durch die eingeschränkte Sicht im Kurvenbereich wird die mögliche Reaktionszeit der Verkehrsteilnehmer reduziert. Bei einer erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h beträgt der Reaktionsweg 15 m und der Bremsweg 25 m. Bei einer Gefahrenbremsung kann der

Bremsweg auf maximal 12,5 m reduziert werden. Das Kfz kann somit bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h nicht mehr rechtzeitig bremsen. Auch bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h liegt der Weg der Reaktionszeit noch bei 9 m und der Bremsweg bei einer Gefahrenbremsung bei 4,5 m. Werden beide Werte addiert ist auch deren Summe zu hoch für ein rechtzeitiges Bremsen.

- Überquert ein Fußgänger einen Kinderwagen schiebend den Knotenpunktbereich, befindet sich die Person weiter entfernt von der Bordsteinkante und hat eine zusätzlich eingeschränkte Sicht auf den Kurvenbereich.
- Die Feldstraße und die Poststraße sind Teil der Landstraße 27 und daher in der Baulast des Straßenbauamtes Neustrelitz.

Mittel- und Langfristige Maßnahmen

- Zur Unterstützung der querenden Fußgänger im Einmündungsbereich ist die **Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ)** mit entsprechender Markierung und Beschilderung anzustreben (Abbildung 22). Es ist eine gute und frühzeitige Erkennbarkeit des FGÜ zu schaffen und die Sichtbeziehungen im Nahbereich herzustellen (parkende Fahrzeuge vermeiden). Der bestehende Parkbereich (3 Stellplätze für 15 min) an der Poststraße vor der Apotheke/Ärtzhaus ist aufgrund des flächenbedarf des FGÜ anzupassen.
- Für die Prüfung der Umsetzbarkeit eines Überweges sind die Verkehrszahlen der Fußgänger und Kfz zu den Spitzenstunden aufzunehmen und mit den Vorgaben der Vorschrift (R-FGÜ – Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, Ausgabe 2001) abzugleichen.
- Für einen Fußgängerüberweg sprechen die folgenden Faktoren:
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit im Streckenverlauf beträgt 50 km/h
 - Pro Fahrtrichtung ist nur ein Fahrstreifen zu überqueren
 - Die Fahrbahn ist auf eine maximale Breite von 6,50 m einzuschränken
 - Keine alternative bzw. sichere Quermöglichkeit im Nahbereich (Bsp. LSA)
 - Der FGÜ befindet sich außerhalb der abknickenden Vorfahrtsstraße
 - Große Umwege für Fußgänger werden vermieden
 - Die Sichtdreiecke für Fußverkehr und Kfz können eingehalten werden
 - Der Fußverkehr hat einen hohen Querungsbedarf und tritt gebündelt in dem Bereich auf (Schule, Kita, Apotheke zum Wohngebiet)
 - Es sind vermehrt Fußgänger mit besonderen Sicherheitsbedürfnissen vorhanden (Eltern mit Kinderwagen, Kinder auf dem Weg zur Schule, ältere oder kranke Menschen zur Apotheke bzw. zum Arzt)



Abbildung 21: Darstellung Maßnahmen Feldstraße (Quelle: GAIA-MV)

- In dem Fall, dass eine Umsetzung des FGÜ im Bereich der Poststraße nicht möglich ist, wird empfohlen die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Feldstraße in die Poststraße zu verlegen, so dass der **Knotenpunktbereich Feldstraße/Poststraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h** ausgewiesen ist. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung wird das Gefahrenpotential für den querenden Fußverkehr reduziert, auch wenn keine separaten Querungsmöglichkeiten geschaffen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Kombination des FGÜ mit der 30 km/h Höchstgeschwindigkeit nicht zu empfehlen ist, da mit den 30 km/h die Anforderung für ein FGÜ nicht erfüllt sind.
- Da die Feldstraße und die Poststraße unter die Zuständigkeit des Straßenbauamtes Neustrelitz als Baulastträger fallen, sind die empfohlenen Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit dem SBA Neustrelitz abzustimmen und umzusetzen.

4.2.3.2 Karl-Liebknecht-Straße – Bushaltestelle

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Die Bushaltestelle an der Poststraße befindet sich auf Höhe der Lea-Toll-Schule. Während den Spitzenstunden ist hier ein erhöhtes Aufkommen von Schülern zu verzeichnen. Der Großteil der Schüler, der von der Haltestelle kommt, geht in südliche Richtung zur Schule an der Westphalstraße. Es gibt jedoch auch einen kleineren Anteil, der zur Lea-Toll-Schule weitergeht.
- Aktuell queren einige Schüler die Straße teilweise direkt vor dem stehenden Bus, der zur Lea-Toll-Schule fährt. Dies birgt ein Sicherheitsrisiko, da der überholende Kfz-Verkehr nur eine eingeschränkte Sicht hat, solange der Bus im Haltestellenbereich steht.
 - Etwa 50 Meter entfernt gibt es eine Fußgängerfurt an einer Lichtsignalanlage (LSA), die den Schülern als eine weitere Möglichkeit zur sicheren Straßenüberquerung dienen kann.

Mittel- und Langfristige Maßnahmen

- Es wird empfohlen die bestehende Bushaltestelle deutlich in Richtung Poststraße zu versetzen. Dadurch wird die Gefahrensituation entzerrt, da kein direkter Querungsdrang zur Lea-Toll-Schule im Bereich der Haltestelle mehr besteht. Dem Schülerverkehr wird somit mehr Raum zwischen Haltestelle und Zielpunkt gegeben, wodurch erwartet wird, dass die Schüler nicht mehr direkt am Bus/an der Bushaltestelle die Fahrbahn queren, sondern zu einem späteren Punkt außerhalb des stehenden Busses unter Rücksichtnahme des Verkehrs die Fahrbahn queren.
- Die empfohlene Herrichtung eines Fußgängerüberweges (Maßnahme 4.2.3.1) wirkt sich dazu hier positiv aus. Der Überweg bietet dem Schülerverkehr, vor allem den Schüler der Schule in der Westphalstraße, eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn.

4.2.3.3 Querung der Fahrbahn durch den Fußverkehr

Bestandssituation/Herausforderungen:

- In der Innenstadt von Altentreptow prägt überwiegend Natursteinpflaster den Straßenbelag, was maßgeblich zum historisch authentischen Erscheinungsbild der Stadt beiträgt. Jedoch birgt ein unebenerer Fahrbahnbelag gewisse Herausforderungen für den Fußverkehr, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen. Die Beschaffenheit des Belages erschwert die Querung der Fahrbahn und stellt eine Hürde dar.

Mittel- und Langfristige Maßnahmen

- Zur Unterstützung des querenden Fußverkehrs wird empfohlen, **gesonderte Querungsstellen für den Fußverkehr** einzurichten, die eine glatte und nutzerfreundliche Oberfläche aufweisen.
 - Diese Stellen sollen an bestehenden oder erwarteten Fußverkehrsachsen platziert werden, um die fußläufige Mobilität zu unterstützen. Durch die gesonderten Querungsstellen wird der Fußverkehr gelenkt und gebündelt, indem er auf bestimmte Bereiche konzentriert wird. Die Erreichbarkeit von Fußwegen außerhalb der Straßenzüge, beispielsweise in der Brückengasse, St.-Petri-Gasse oder die Fußgängerzone am Brandenburger Tor wird durch die Querungsstellen verbessert.
 - Die Umsetzung solcher Stellen könnte im Rahmen von Straßenbau- oder Sanierungsarbeiten erfolgen. Es wird empfohlen, prioritär Querungsstellen mit einem erhöhten Bedarf kurzfristig umzusetzen, um den Fußgängern eine verbesserte Infrastruktur zu bieten.
- Ein bereits bestehendes Beispiel für eine entsprechende Querungsstelle findet sich in der Oberbaustraße (Abbildung 23).



Abbildung 22: Bestehende Querungsstelle Fußverkehr Oberbaustraße am Rathaus

- Als Ausbaumöglichkeit einer Querungsmöglichkeit bietet sich die **Herrichtung einer Teilaufpflasterung auf der Fahrbahn** an. Bei einer Aufpflasterung wird die Fahrbahn über die gesamte Fahrbahnbreite oder im gesamten Knotenpunktbereich angehoben, sodass das selbe Höhenniveau wie das des Gehweges erreicht wird (Abbildung 24). Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten:
 - Niveauunterschied von 8 bis 10 cm zwischen Fahrbahn und Aufpflasterung
 - Länge der Aufpflasterung ist größer als der Achsabstand der regelmäßig passierenden Fahrzeuge zu wählen
 - 50 m Mindestabstand zwischen aufeinanderfolgenden Aufpflasterungen
- Durch den Niveauunterschied in der Fahrbahn wirkt die Aufpflasterung geschwindigkeitsreduzierend für den Durchgangsverkehr. Aus diesem Grund werden Aufpflasterungen nur in Erschließungsstraßen ohne größeres Aufkommen von Durchgangs- und Schwerverkehr empfohlen.
- Es wird empfohlen die Aufpflasterung mit einer glatten und nutzerfreundlichen Oberfläche auszustatten, um die sichere Querung des Fußverkehrs zu unterstützen und gleichzeitig die Aufpflasterung für den Durchgangsverkehr gut erkennbar zu gestalten.

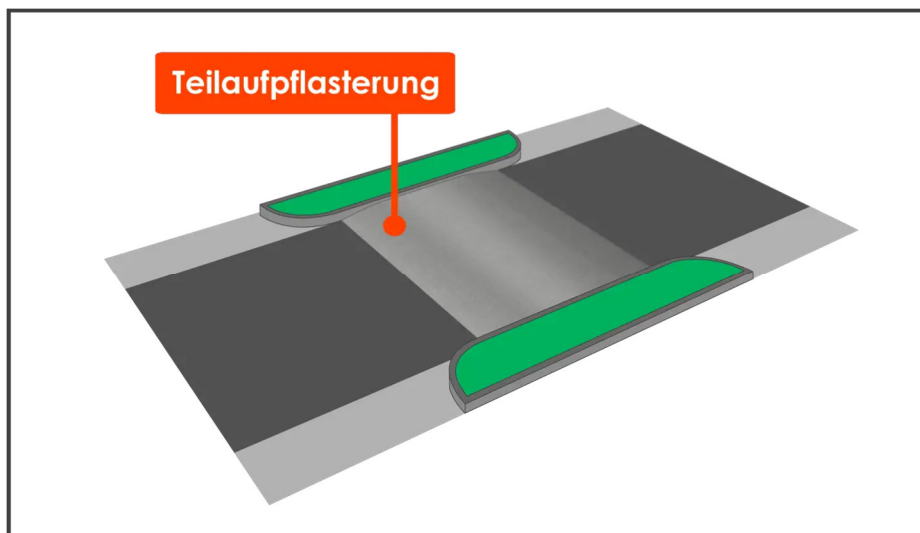


Abbildung 23: Prinzipskizze Teilaufpflasterung

- Folgende Bereiche bieten sich zur Herstellung einer Teilaufpflasterung an, da ein erhöhter Querungsbedarf des Fußverkehrs erwartet wird und eine verkehrsberuhigende Wirkung erwünscht ist:
 - Am Amtshof, Höhe Wallstraße (Zufahrtsbereich Tempo 30-Zone)
 - Bahnhofstraße, Höhe Westphalstraße (Als Zufahrtsbereich Tempo 30-Zone)
 - Demminer Straße, Höhe Unterbaustraße
 - Oberbaustraße, Höhe Kirche, Rathaus und Fritz-Reuter-Haus
 - Knotenpunktbereich Am Marktplatz

Bestehende und empfehlenswerte Querungsbereiche des Fußgängerverkehrs sind in Anlage 4.2.3.3 dargestellt.

4.2.3.4 Radverkehrsführung in Einbahnstraßen

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Die Innenstadt von Altentreptow verfügt über eine Vielzahl von Einbahnstraßen, die eine große verkehrslenkende Wirkung haben. Einbahnstraßen dienen generell dazu, den Verkehr zu regulieren und einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Allerdings führen sie auch dazu, dass Verkehrsteilnehmer geplante oder ungewollte Umwege in Kauf nehmen müssen.
- Besonders der Radverkehr ist empfindlich gegenüber Umwegen. Wenn Radfahrer aufgrund von Einbahnstraßen gezwungen sind, übermäßige Umwege in Kauf zu nehmen, sinkt die Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz der geplanten Radverkehrsführung. Radfahrer könnten dann dazu neigen, regelwidrige Routen zu nutzen, um ihre Ziele schneller zu erreichen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit.

Kurzfristige Maßnahmen

- Perspektivisch ist die Radverkehrsführung so zu gestalten, dass die Umwege für Radfahrer möglichst geringgehalten werden. Eine gute Gestaltung der Radverkehrsführung kann dazu beitragen, dass der Radverkehr attraktiv und sicher bleibt.
- Es wird empfohlen **Einbahnstraßen für den Radverkehr im Beidrichtungsverkehr freizugeben**. Um eine sichere und angemessene Nutzung dieser Straßen zu gewährleisten, müssen jedoch bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein.
 - Gemäß Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) sollten Einbahnstraßen eine Mindestbreite von 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten aufweisen, um genügend Platz für den Radverkehr im Gegenrichtungsverkehr zu bieten. Zudem müssen die Sichtverhältnisse gewährleistet sein, um potenzielle Gefahrensituationen zu vermeiden. Es ist wichtig, dass Parkverbotsregelungen beachtet werden, um eine freie Fahrbahn für den Radverkehr sicherzustellen. Besondere Aufmerksamkeit sollte auch dem Knotenbereich gewidmet werden, da der entgegenkommende Radverkehr aus einer Einbahnstraße für andere Verkehrsteilnehmer unerwartet sein kann.
 - Die Kennzeichnung der Radverkehrsführung an den entsprechenden Einbahnstraßen ist durch zusätzliche Verkehrsschilder zu realisieren. Die Beschilderung mit den Verkehrszeichen VZ1022-10 ("Radverkehr frei") und VZ1000-32 („Radverkehr Beidrichtungsverkehr“) zeigt an, dass der Radverkehr entgegen der Einbahnstraße erlaubt ist (Abbildung 25).

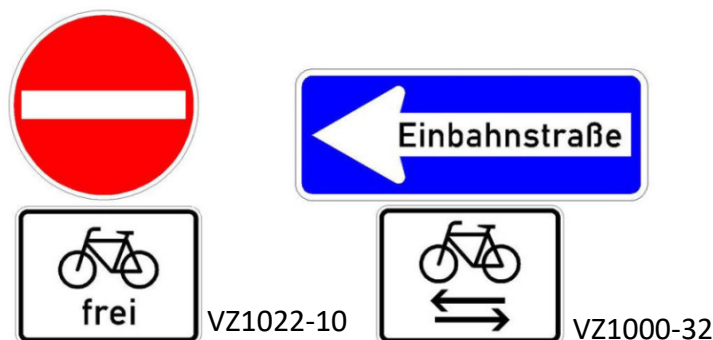


Abbildung 24: Beschilderung Radverkehrsführung entgegen Einbahnstraße

- Einige Streckenzüge wurden als geeignet für den Beidrichtungsverkehr des Radverkehrs identifiziert (Abbildung 25).
 - Brandenburger Straße (Straßenquerschnitt 5,00 m mit ruhendem Verkehr einseitig halb auf Seitenraum)
 - Mühlenstraße (Straßenquerschnitt 5,50 m mit wechselseitig ruhendem Verkehr am Fahrbahnrand)
 - Oberbaustraße zwischen Demminer Straße und Holspitalstraße (Straßenquerschnitt 6,00 m)
 - Streckenzug mit erhöhter Verkehrsbelastung
 - Es ist denkbar, als zusätzliche Maßnahme einen eigenen Fahrbereich für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung durch Fahrbahnmarkierung (Schutzstreifen) oder feste Trennelemente (u.a. Poller) einzurichten.
 - Teilbereich der Schulstraße (Straßenquerschnitt 3,00 m)
 - Unterbaustraße (Straßenquerschnitt 6,00 m mit ruhendem Verkehr einseitig am Fahrbahnrand)

Bestehende Einbahnstraßenverhältnisse und empfohlene Maßnahmen hinsichtlich des Radverkehrs sind in Anlage 4.2.3.4 grafisch dargestellt.

- Einige Streckenzüge wurden jedoch als ungeeignet eingestuft:
 - Hospitalstraße
 - Streckenzug mit erhöhter Verkehrsbelastung
 - Straßenquerschnitt 4,00 m
 - Empfohlene Radverkehrsführung im Seitenbereich durch Gehweg mit Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“ entgegen der Einbahnstraße. Es sind die Hinweise zur Radverkehrsförderung in Kapitel 4.2.3.5 zu beachten.
 - Mauerstraße zwischen Hospitalstraße und Oberbaustraße
 - Engstelle mit Straßenquerschnitt 2,70 m
 - Streckenzug mit erhöhter Verkehrsbelastung

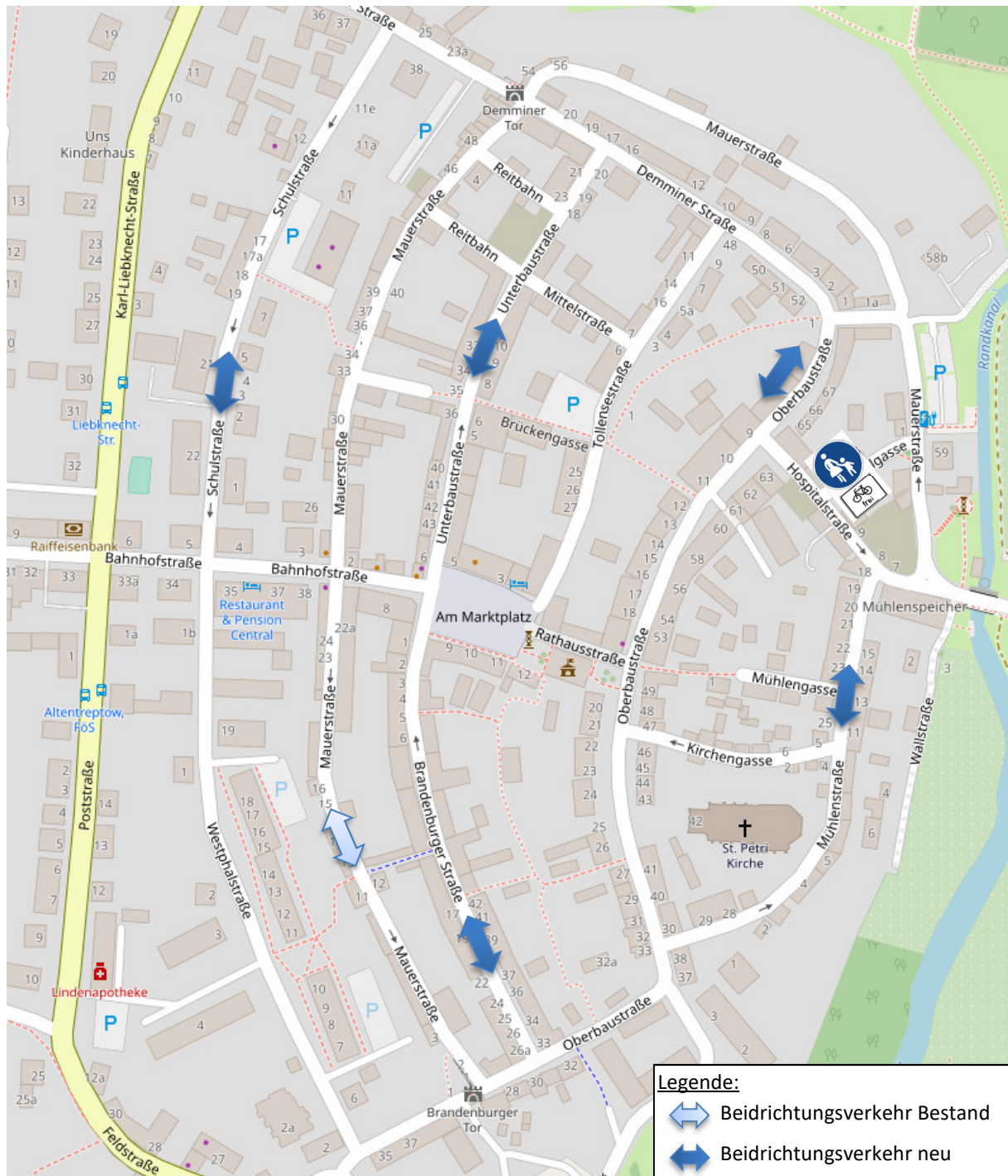


Abbildung 25: Radverkehrsführung entgegen Einbahnstraße (Karte auf Grundlage von OpenStreetMap)

4.2.3.5 Radverkehrsförderung

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Der Innenstadtbereich von Altentreptow ist als Tempo-30-Zone geregelt. Gemäß Richtlinien sind in diesen Zonen keine gesonderten Radverkehrsführungen (u.a. benutzungspflichtige Radverkehrsführung getrennt oder gemeinsam mit dem Fußverkehr) vorgesehen. Der Radverkehr ist als Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen.
- Die Straßenzüge in der Innenstadt von Altentreptow sind durch Natursteinpflaster als Straßenbelag geprägt. Dieser unebene Fahrbahnbelag macht das Radfahren unangenehm und teilweise unsicher. Dadurch weicht ein Großteil des Radverkehrs in der Innenstadt auf die Gehwege im Seitenbereich aus, was gemäß STVO ein wiederrechtliches Verkehrsverhalten darstellt.

Kurzfristige Maßnahmen

- Durch die **Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“** wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht eingeräumt den Gehweg zu nutzen. Mit diesem Benutzungsrecht ist der Radverkehr „ein Gast“ auf dem Gehweg. Der Radverkehr hat die Geschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit anzupassen und dem Fußverkehr zu jeder Zeit Vorrang zu gewähren.
 - Es wird empfohlen, die Seitenbereiche nur für den Radverkehr freizugeben, wenn das Fußverkehrsaufkommen grundsätzlich als gering eingeschätzt werden kann. Zudem sollten die Gehwegbreiten nicht unter das Mindestmaß von 1,50 m fallen.
 - Bei der Freigabe der Seitenbereiche für den Radverkehr sind vor allem Knotenpunktbereiche zu beachten. Der Radverkehr wird vom Kfz-Verkehr selten auf den Gehwegen erwartet. Fährt der Radverkehr auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung, kreuzt dieser den Knotenpunkt von links, womit der fließende Kfz-Verkehr oft nicht rechnet. Durch überhöhte Geschwindigkeiten des Radverkehrs kann es hier zu Konflikten kommen.

Mittel- und Langfristige Maßnahmen

- Im Zuge von Straßensanierungsarbeiten wird empfohlen Fahrbahnbereiche für den Radverkehr herzurichten. Dabei werden die Seitenbereiche der Fahrbahnen mit einer glatten und ebenen Fahrbahnoberfläche versehen. Das lässt sich durch ein gesondertes Verbundpflaster oder durch Naturpflaster mit gesägten Oberflächen realisieren. Die Bereiche in der Fahrbahnmitte können weiterhin mit dem historischen Natursteinpflaster ausgestattet werden, um den authentischen Charme der Innenstadt zu erhalten. (Abbildung 26 und 27)



Abbildung 26: Beispiel Fahrbahnbereiche für den Radverkehr (Am Sandberg in der Stadt Neustrelitz)



Abbildung 27: Beispiel gepflasterte (fahrradfreundliche) Parkraumbegrenzung

4.2.3.6 Radabstellanlagen

Bestandssituation/Herausforderungen:

- Die Radabstellanlagen in Altentreptow sind überwiegend im Besitz von Geschäften und Gastronomie. Vereinzelt finden sich öffentliche Radabstellanlagen auf dem Marktplatz, am Rathaus oder am Bahnhof.
- Eine Besonderheit sind die Radabstellvorrichtungen an Straßenlaternen, welche vereinzelt im Innenstadtbereich von Altentreptow zu finden sind. (Abbildung 28)
- Der Großteil der Radabstellanlagen sind Fahrradständer in den das Vorderrad eingeschoben wird (Abbildung 29 und 30). Diese Abstellvorrichtungen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Standard. Vor allem für schwerere und teurere Fahrräder wie E-Bikes oder Pedalecks bieten sich Abstellanlagen an, bei denen der Fahrradrahmen angelehnt und direkt angeschlossen werden kann.



Abbildung 28: Radabstellanlagen an Straßenlaternen



Abbildung 29: Radabstellanlagen am Bahnhof Altentreptow



Abbildung 30: Radabstellanlagen am Markt Altentreptow

Kurzfristige Maßnahmen

- Es wird empfohlen ein **bedarfsorientiertes, öffentliches Angebot an Radabstellanlagen** in der Innenstadt von Altentreptow zu etablieren. Vor allem an öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Rathaus oder Bahnhof sowie an öffentlichen Plätzen mit viel Besucher- und Tourismusverkehr sollte ein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten vorhanden sein.
 - Der Bedarf an Radabstellanlagen kann durch Beobachtungen abgeschätzt werden. Dabei werden die Radabstellanlagen in regelmäßigen Abständen innerhalb der Radfahrsaison auf ihre Nachfrage hin überprüft. Sind die Radabstellanlagen häufig ausgelastet, sollte das Angebot erhöht werden. Um einen entsprechenden Planungsspielraum beizubehalten, sind innerhalb von Überplanungsvorgängen bereits Flächen für Radabstellanlagen und deren Erweiterung an Straßenzügen oder öffentlichen Räumen einzubeziehen.
 - Als Bauart der Radabstellanlagen bieten sich massive Metallbügel an, die es ermöglichen den Fahrradrahmen anzulehnen und den Rahmen sowie die Räder an der Abstellanlage anzuschließen. Dadurch steigt die Akzeptanz des Radverkehrs diese Abstellvorrichtungen zu nutzen. Neben den Abstellanlagen welche mit einem Fundament in den Boden eingelassen sind, gibt es auch die Möglichkeit die Abstellanlagen an Hauswänden (Abbildung 31) anzubringen, um auch in Bereichen mit begrenzter Flächenverfügbarkeit Radabstellanlagen zu etablieren.



Abbildung 31: Alternative Fahrradabstellanlagen für Hauswände

- Zur Unterstützung der intermodalen Mobilität sollte die Qualität der Abstellvorrichtungen am Bahnhof erhöht werden. Neben den benannten Radabstellanlagen in Bügelform, ist es ratsam die Radabstellanlagen in diesem Bereich zu überdachen und zu beleuchten. Dadurch wird der Radverkehr nachts und außerhalb der Sommermonate begünstigt und die intermodale Schnittstelle am Bahnhof gefördert.
- In Bereichen mit einer erhöhten Aufenthaltsfunktion und Nutzerfrequenz, wie dem Marktplatz in Altentreptow, besteht zudem die Möglichkeit Ladestationen für E-Bikes und Pedalecks aufzustellen. Die Ladestationen sind in Form von Schließfächern, in denen Nutzer die Akkus der Fahrräder laden können (Abbildung 31). Die Nutzer benötigen ihr eigenes Ladesystem und Kabel, um während des Aufenthalts im Stadtkerngebiet den Akku des Fahrrades zu laden.



Abbildung 32: E-Bike Ladestation am Vogelpark Marlow

5 Fazit/Empfehlungen

Die empfohlenen Maßnahmen gliedern sich in kurzfristig sowie mittel- und langfristig realisierbare Maßnahmen. 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:

- Einrichtung Einbahnstraßenregelung am Amtshof
- Einsatz mobiles Geschwindigkeitsmessgerät Rudolf-Breitscheid-Straße
- Markierung vorhandener Parkflächen
- Instandsetzung Markierungsnägel Mühlenstraße
- Vereinheitlichung von Parkbeschränkungen
- Einbahnstraßenfreigabe für Fahrradfahrer im Beidrichtungsverkehr
- Benutzungsrecht „Gehweg mit Radverkehr frei“
- Aufstellung zusätzlicher, bedarfsoptimierter Fahrradabstellanlagen

Mittel- und langfristiges Maßnahmenkonzept:

- Schleppkurvenüberprüfung und Kurzzeitparkplätze am Karlsplatz
- Stufenweise Einrichtung einer Fußgängerzone Am Marktplatz
- Parkraumoptimierung durch wechselnde Oberflächenpflasterung
- Erweiterung Parkraumangebot Fritz-Reuter-Straße
- Einführung Bewohnerparkausweis
- Anlage Geländers und eines Fußgängerüberweges Poststraße
- Versatz der Bushaltestelle Poststraße
- Einrichtung gesonderter Querungsstellen für den Fußverkehr
- Teilaufpflasterungen von Fahrbahnen im Innenstadtbereich
- Fahrbahn(teil-)sanierung mit fahrradfreundlichen Oberflächen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzeptes	4
Abbildung 2: Am Amtshof - Neubau Kindertagesstätte	10
Abbildung 3: Darstellung Einbahnstraßenregelung Am Amtshof	12
Abbildung 4: Beispiel für mobiles Geschwindigkeitsmessgerät.....	13
Abbildung 5: Fußgängerzone Marktplatz – 1. Ausbaustufe	16
Abbildung 6: Fußgängerzone Marktplatz – 2. Ausbaustufe	17
Abbildung 7: Einbahnstraßenregelung Westphalstraße	19
Abbildung 8: Längsparkflächen in der Gartenstraße.....	20
Abbildung 9: Parkfläche Barkower Straße.....	20
Abbildung 10: Weiße Markierung am umlaufenden Bordstein am Parkplatz Feldstraße	21
Abbildung 11: Beispiel Anfahrschwelle	21
Abbildung 12: Beispiel Rasenkammer-/Rasengitterstein.....	21
Abbildung 13: Markierungsnägel Stellplätze in der Mühlenstraße	22
Abbildung 14: Beispiel der Stellplatzmarkierung durch Oberflächenwechsel.....	22
Abbildung 15: Beispiel eines Bodensensors zur Einzelstellplatzzerfassung	23
Abbildung 17: Auszuweisender Parkbereich Tollensestraße	24
Abbildung 18: Erweiterung des Parkraumangebotes an der Fritz-Reuter-Straße	25
Abbildung 19: Bestehende Parkregelungen Am Marktplatz und Bahnhofstraße.....	26
Abbildung 20: Empfohlene Parkbeschränkungen in der Bahnhofstraße und dem Marktplatz.....	27
Abbildung 21: Darstellung Sichtfelder Kurvenbereich Feldstraße	29
Abbildung 22: Darstellung Maßnahmen Feldstraße	31
Abbildung 23: Bestehende Querungsstelle Fußverkehr Oberbaustraße am Rathaus.....	33
Abbildung 24: Prinzipskizze Teilaufpflasterung.....	34
Abbildung 25: Beschilderung Radverkehrsführung entgegen Einbahnstraße	35
Abbildung 25: Radverkehrsführung entgegen Einbahnstraße	37
Abbildung 26: Beispiel Fahrbahnbereiche für den Radverkehr	39
Abbildung 27: Beispiel gepflasterte (fahrradfreundliche) Parkraumbegrenzung.....	39
Abbildung 28: Radabstellanlagen an Straßenlaternen.....	40
Abbildung 29: Radabstellanlagen am Bahnhof Altentreptow.....	40
Abbildung 30: Radabstellanlagen am Markt Altentreptow	40
Abbildung 31: Alternative Fahrradabstellanlagen für Hauswände	41
Abbildung 32: E-Bike Ladestation am Vogelpark Marlow	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Prozentuale Auslastung der Parkflächen.....	6
--	---

Anlagenverzeichnis

ANLAGE 2.1	ZONENREGELUNG
ANLAGE 2.3	PARKFLÄCHENKAPAZITÄT UND -AUSLASTUNG
ANLAGE 2.4	AUFRUF BÜRGERBETEILIGUNG
ANLAGE 4.2.3.3	QUERUNGSBEREICHE UND AUFPFLASTERUNGEN FÜR DEN FUßVERKEHR
ANLAGE 4.2.3.4	RADVERKEHRSFÜHRUNG

Quellenverzeichnis

- [1] **EAR**, Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe: 2005, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2005
- [2] GeoPortal.MV, Onlinezugriff auf Karten und Luftbildern, Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin, 2017
- [3] **HAV**, Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, 12. Auflage, August 2003, Herausgeber: Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn, 2003
- [4] OpenStreetMap.de, Onlinezugriff auf Karten nach Lizenz CC-BY-SA 3.0 zur Nutzung und Modifikation
- [5] **RASt 06**, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- [6] **StVO**, Straßenverkehrs – Ordnung, Ausgabe: 2013, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013
- [7] **Abbildung 26:** (Bild: <https://www.merkur.de/lokales/erding/erding-ort28651/walter-rauscher-stellt-seine-plaene-fuer-kronthaler-weiher-und-altstadt-vor-gegen-stolperfallen-fuer-barrierefreiheit-10758672.html>)