

Stadt Plau am See

Informationsvorlage
S/19/0422-2

öffentlich

Weiteres Vorgehen zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Plau am See 2025 - Testphase Sperrung Hubbrücke

<i>Organisationseinheit:</i> Bau- und Planungsamt <i>Antragsteller:</i>	<i>Datum</i> 17.04.2025 <i>Aktenzeichen:</i>
---	--

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Hauptausschuss Stadt Plau am See (Anhörung)	28.04.2025	Ö
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Infrastruktur und Umwelt Stadt Plau am See (Anhörung)	12.05.2025	Ö
Ausschuss für Tourismus, Wirtschaft und Gewerbe Stadt Plau am See (Anhörung)	13.05.2025	Ö

Finanzielle Auswirkungen:

siehe eingeplantes Budget in der Haushaltssatzung 2025

Sachverhalt:

Auf der Sitzung vom 03.06.2024 wurde das Verkehrskonzept durch die Stadtvertretung beschlossen. In der Anlage 2 hierzu gibt es verschieden gewichtete Maßnahmen. In der 4. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau- und Infrastruktur und Umwelt vom 26.11.2024 wurde durch die Verwaltung informiert, für welche Maßnahmen Kapazitäten und Budget für 2025 eingeplant sind. Die Mitglieder des Ausschusses wurden in dieser Sitzung gebeten, anhand der Anlage eigene Ideen für die Umsetzung in 2025 vorzuschlagen. Im Ergebnis hat man sich auf Folgendes geeinigt:

- Schaffung einer Querungshilfe der Schulstraße am La Casa (Klitzingstraße)
- Schaffung einer Querungshilfe der Quetziner Straße am Kindergarten (Zur Alten Mühle)
- Verbesserung der Beleuchtung Alter Wall
- Ausfahrt Gartenstraße soll durch einen Poller verhindert werden
- Testphase zur saisonalen Sperrung der Hubbrücke

In Bezug auf die Testphase der saisonalen Sperrung der Hubbrücke war und ist die Verwaltung sowohl mit den Einzelhändlern als auch mit den Gastronomen in Gesprächen. Ebenfalls wurden schon Gespräche mit der Verkehrsbehörde des Landkreises durchgeführt. Im Ergebnis dieser Gespräche soll die Testphase der saisonalen Sperrung nun vom 01.06.2025 bis einschließlich 19.10.2025 anhand der als Anlage 4 beigefügten Beschilderung (ggfs. mit 2 Klapppollern pro Sperrung und mit einem Lieferverkehrszeitraum von 7-9h) durchgeführt werden. Sollte das Verfahren für die Teileinziehung des Fahrbahnstücks der Straße "An der Metow" zum Fahrverbot für Kraftfahrzeuge aller Art (Beschluss-Nr. S/19/0335) bis zum 01.06.2025 noch nicht vollzogen sein, soll auch dieses Teilstück vorerst im Rahmen der Verkehrsrechtlichen Anordnung für den Kraftfahrzeugverkehr aller Art gesperrt werden. Weiterhin ist Folgendes geplant:

- Information der Bürger/innen durch eine Bekanntmachung in der Plauer Zeitung im Mai sowie auf unserer Homepage
- Festlegung von messbaren Kriterien zur laufenden Überwachung der Verkehrssituation sowie der allgemeinen Situation in der Testphase und laufendes Controlling während der Testphase durch die Verwaltung
- Auswertung dieser Testphase nach dem Sperrzeitraum durch die Verwaltung und Durchführung einer Einwohnerversammlung
- Auswertung der Einwohnerversammlung durch die Gremien der Stadtvertretung und Festlegung der weiteren Vorgehensweise für die Folgejahre in Bezug auf die Verkehrssituation bei der Hubbrücke

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung ist in diesem Zusammenhang wichtig zu erwähnen, dass beim kontinuierlichen Controlling dieser Maßnahme zwingend die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage der Einzelhändler in der Innenstadt betrachtet werden muss. Sollte es dazu kommen, dass unabhängig von der allgemein angespannten wirtschaftlichen Situation aufgrund der Sperrung der Hubbrücke nachweislich signifikante Umsatzeinbußen bei den Einzelhändlern in der Innenstadt zu verzeichnen sind, sollte die Verkehrssituation noch während dieser Testphase nach entsprechender Gremienbeteiligung in eine Einbahnstraßenregelung stadteinwärts geändert werden.

Historie:

Die Stadtvertretung der Stadt Plau am See möchte die Verkehrssituation und -infrastruktur weiter optimieren. Aus diesem Grund wurde ein Planungsbüro mit der Fortschreibung und Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrskonzeptes beauftragt und legte im September 2019 ein Konzept vor, welches in Bürgerinformationsveranstaltungen am 12.11.2019 sowie am 19.11.2019 vorgestellt wurde. In diesen Veranstaltungen, sowie im Anschluss an diese Veranstaltungen, konnten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Plau am See zu den im Konzept dargestellten Sachverhalten Stellung nehmen und ihre Ideen vortragen bzw. diese im Nachgang der Verwaltung mitteilen.

Diese Ideen wurden zusammengefasst und innerhalb der Fraktionen besprochen. In einer gemeinsamen Sondersitzung haben sich die Fraktionen auf entsprechende Sachverhalte geeinigt. Da für die Umsetzung einiger dieser Themen die Verkehrsbehörde des Landkreises beteiligt werden muss, hat man diesen Entwurf des Verkehrskonzeptes samt den abgestimmten Themen aus den Fraktionen schon einmal zur Vorabprüfung an den Landkreis gegeben und um Rückmeldung gebeten. Von der Verkehrsbehörde kam im April 2021 bereits eine Rückmeldung, die im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau- und Infrastruktur und Umwelt am 27.04.2021 bewertet worden ist.

Im Rahmen dieser Bewertung haben sich noch einige Prüfaufträge ergeben, die unter anderem eine zusätzliche Beauftragung des Planungsbüros zur Folge hatten. Weiterhin wurde der Entwurf des Verkehrskonzeptes mit dem Seniorenbeirat besprochen und auch hier gab es noch interessante Anregungen.

Das Planungsbüro hat der Verwaltung im Mai 2023 eine Lesefassung des fortgeschriebenen und weiterentwickelten Verkehrskonzeptes Plau am See (siehe Anlage 1) zur Verfügung gestellt, welche an die Fraktionsvorsitzenden weitergeleitet wurde.

Im Rahmen der Stadtvertretersitzung vom 28.06.2023 haben die Fraktionen CDU, SPD und DIE LINKE einen gemeinsamen Antrag gestellt, in welchem es um die Umsetzungsplanung und die Aufteilung des Verkehrskonzeptes in Teilschritte geht.

Dieser Antrag wurde dahingehend geändert, dass die Bürgerversammlung erst stattfinden soll, wenn der Umsetzungsplan erstellt und verabschiedet ist. Hierzu hat sich die fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe Verkehrskonzept gebildet und eine Bewertungsübersicht (siehe Anlage 2) erarbeitet. In diesem Zusammenhang wurde im März 2024 noch eine kleine Bürgerversammlung mit den direkten Anwohnern und Unternehmer an der Hubbrücke/Große Burgstraße durchgeführt, um die Verkehrssituation in diesem Bereich nochmal zu besprechen und sich ein aktuelles Stimmungsbild einzuholen. Am 24. Mai 2024

wurde zu einer öffentlichen Bürgerversammlung ins Kino eingeladen, in welcher anhand der als Anlage 3 beigefügten Präsentation die aktuellen Ergebnisse präsentiert wurden.

Anhand all dieser durchgeführten Schritte soll nun der aktuelle Stand des Verkehrskonzeptes beschlossen werden, damit sukzessive mit den priorisierten Maßnahmen begonnen werden kann. Das heißt im Einzelnen:

- Beschlussfassung durch die Stadtvertretung
- Umsetzungsplanung durch die Verwaltung entsprechend der Prioritätenliste unter Berücksichtigung der Personalressourcen, der Haushaltslage sowie der Akquise von Fördermitteln
- Abstimmung mit der Verkehrsbehörde (bei Notwendigkeit)
- Regelmäßige Bürgerversammlungen (1x jährlich) zum Abgleich und zur Anpassung des Konzeptes bzw. der einzelnen Maßnahmen.

Das Verkehrskonzept ist als Prozess gestaltet, der neue Erkenntnisse aufnimmt und sich ständig weiterentwickelt. Dabei werden die Erfahrungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger ebenso berücksichtigt, wie fachliche und finanzielle Rahmenbedingungen.

Federführung für das Verkehrskonzept wird weiterhin der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau- und Infrastruktur und Umwelt sein, der bei Bedarf andere Ausschüsse der Stadt Plau am See in die Beratungen mit einbezieht.

Anlage/n:

1	Anlage 1-Verkehrskonzept_Plau am See_2023-05-12 (öffentlich)
2	Anlage 2-Bewertungsübersicht_final (öffentlich)
3	Anlage 3-Praesentation_Buergerversammlung (öffentlich)
4	Anlage 4 - Beschilderung Testphase Sperrung Hubbrücke (öffentlich)



Stadt Plau am See

Fortschreibung und Weiterentwicklung **Verkehrskonzept Plau am See**



Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB
Warendorfer Straße 20 – 17192 Waren (Müritz)
Tel.: (03991) 18755-30 - Fax: (03991) 18755-39
info@ib-klaeser.de - www.ib-klaeser.de



**IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen
und -systeme**
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de



Impressum

Titel: Verkehrskonzept Plau am See
Fortschreibung und Weiterentwicklung

Auftraggeber: Stadt Plau am See
Der Bürgermeister
Am Markt 2, 19395 Plau am See

Auftragnehmer: Klaeser & Partner, Beratende Ingenieure PartG mbB
Warendorfer Straße 20, 17292 Waren (Müritz)
Tel.: 03991-1875530, E-Mail: info@ib-klaeser.de

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeitung: Peggy Altwein M. Sc.
Dipl.-Ing. Jan Schubert
Dipl.-Ing. Christoph Klaeser
Hannes Petrat M. Sc.

Status: Lesefassung, Mai 2022

Waren (Müritz)/ Dresden

Klaeser & Partner
Beratende Ingenieure PartG mbB

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Christoph Klaeser
Inhaber

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung	1
2.	Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung.....	1
3.	Verkehrsanalyse	5
3.1	Hauptverkehrsstraßennetzes	5
3.1.1	Derzeitiger Zustand und Verkehrsorganisation	8
3.1.2	Stärken, Schwächen und Herausforderungen	10
3.2	Straßennetz innerhalb der Altstadt	11
3.2.1	Derzeitiger Zustand und Verkehrsorganisation	11
3.2.2	Stärken, Schwächen und Herausforderungen	18
3.3	Analyse Ruhender Verkehr im Altstadtbereich	19
3.3.1	Organisation und Stellplatzangebot im Bestand	19
3.3.2	Stärken, Schwächen und Herausforderungen	23
3.4	Analyse Radverkehr	24
3.4.1	Radnetze und Radverkehrsanlagen	24
3.4.2	Stärken, Schwächen und Herausforderungen	28
3.5	Analyse Fußverkehr und Barrierefreiheit	29
3.5.1	Bestandsanalyse	29
3.5.2	Stärken, Schwächen und Herausforderungen	36
3.6	Analyse Öffentlicher Personennahverkehr	37
3.6.1	Derzeitiges Angebot	37
3.6.2	Defizitschwerpunkt Bushaltestelle Plau, Grundschule	40
3.6.3	Stärken, Schwächen und Herausforderungen	41
3.7	Innovative Mobilitätslösungen	42
4.	Verkehrliches Leitbild.....	43
5.	Handlungskonzept.....	45
5.1	Vorbemerkungen	45
5.2	Hauptverkehrsstraßennetz.....	45
5.3	Straßennetz innerhalb der Altstadt.....	51
5.4	Ruhender Verkehr	55
5.5	Radverkehr.....	58
5.6	Fußverkehr und Barrierefreiheit	61
5.7	Öffentlicher Personennahverkehr.....	63
5.8	Alternative Mobilitätsdienste/ Innovation	64

6.	Anhang.....	65
6.1	Variantenuntersuchung zur Umgestaltung der Bushaltestelle Plau, Grundschule	65
6.1.1	Variante 1: Erweiterung der bestehenden Busbucht.....	65
6.1.2	Variante 2: Verengung der Bestandsfahrbahn.....	66
6.1.3	Variante 3: Fahrbahnrandhaltestelle	67
6.1.4	Fazit	68
6.2	Anlage Maßnamentabelle	69

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersichtskarte
Abbildung 2	Verkehrserzeugende Einrichtungen
Abbildung 3	Verkehrsorganisation
Abbildung 4	Zählungen im Umfeld Hubbrücke 2018
Abbildung 5	Bestand Parkraumbewirtschaftung
Abbildung 6	Touristisches Radroutennetz und Radverkehrsanlagen
Abbildung 7	Bestand Fußverkehr
Abbildung 8	Räumliche Erschließung des Stadtgebietes durch den ÖPNV
Abbildung 9	Maßnahmenübersicht
Abbildung 10	Variantenuntersuchung Bushaltestelle Kantor-Ehrich-Schule, Blatt 1-3

Abkürzungsverzeichnis

ES	Erschließungsstraße
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HS	Hauptverkehrsstraße
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RASt	Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Plau am See beabsichtigt die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes für das Altstadtgebiet der Stadt Plau am See aus dem Jahr 2010. Die Aufgabenstellung zeigt, dass sich die Stadt den aktuellen Herausforderungen einer modernen und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung stellt. Dabei sollen eine integrierte Herangehensweise mit Einbeziehung aller Verkehrsmittel sowie die Beachtung der sozialen und umweltbezogenen Folgen von Mobilität und Verkehr in das Verkehrskonzept integriert werden. Ausgehend von den sich verändernden Rahmenbedingungen für die Stadtentwicklung – dabei ist insbesondere auch der Einfluss der Ortsumgebung zu berücksichtigen – sollen aufbauend auf einer fundierten Verkehrsanalyse kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen herausgearbeitet werden.

Schwerpunkte der Untersuchung sind die sich aus der Freigabe der neuen Ortsumgebung resultierenden Chancen und Herausforderungen im übergeordneten Straßennetz, die Weiterentwicklung des innerstädtischen Straßennetzes einschließlich von Überlegungen für die Entlastung/Verkehrsberuhigung im Bereich der Hubbrücke, Aussagen zur Parkraumorganisation sowie Überlegungen zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastrukturen.

Um das Verständnis in der Bevölkerung für neue Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept sowie wichtige Inputs aus erster Hand der Betroffenen zu erlangen, ist die Beteiligung der Öffentlichkeit im Prozess wichtig. Hierfür fanden im November 2019 zwei Bürgerversammlungen statt. Um die Anliegen der Bürgerschaft regional zu bündeln, wurde jeweils eine Bürgerveranstaltung mit Bürgern aus dem nördlichen sowie südlichen Gebiet von Plau eingeladen. Die vielen Anregungen und Äußerungen fließen in die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes mit ein und ermöglichen somit eine ganzheitliche Konzepterstellung.

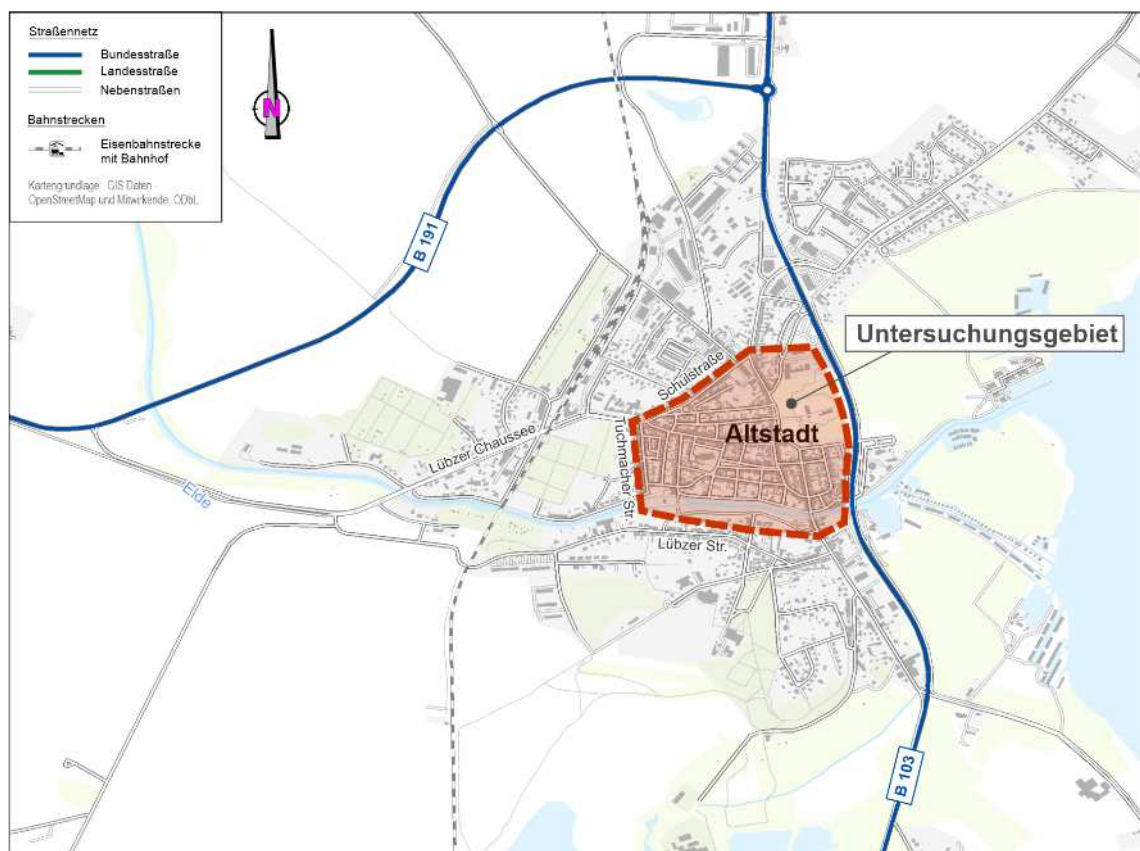
Mittels weiterer verwaltungsinterner Diskussionen konnte überdies ein verkehrliches Leitbild entwickelt werden, welches als Grundlage für die zukünftige verkehrliche Weiterentwicklung der Stadt herangezogen wird. So bildet es die Basis für die empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung der aufgefundenen Defizitbereiche innerhalb der Analyse.

2. Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung

Der staatlich anerkannte Luftkurort Plau am See liegt unmittelbar westlich des Plauer Sees im Landkreis Ludwigslust-Parchim und ist einer der wichtigsten touristischen Städte in der Mecklenburgischen Seenplatte. In acht Ortsteilen wohnen mit Stand 2021 etwa 6.000 Einwohner. Der Ortsteil Plau am See (Innenstadt) ist der mit Abstand größte. Weitere Ortsteile sind Gaarz, Hof Lalchow, Karow, Klebe, Leisten, Quetzin und Reppentin. Die Lage des Untersuchungsgebietes Altstadt im Kontext der Gesamtstadt ist in **Abbildung 1** dargestellt.

In wenigen Kilometern Luftlinie entfernt liegt die Bundesautobahn A 19 (Wittstock Dosse – Rostock), über die Plau am See gut nach Norden in Richtung Rostock sowie in südliche Richtung nach Berlin angebunden ist. Da zwischen der Stadt Plau am See und der Autobahn jedoch der Plauer See liegt, kann die A 19 nur mit Umfahrung des Sees in nördlicher oder südlicher Richtung erreicht werden. Weitere maßgebliche Straßen im Gemeindegebiet stellen die Bundesstraße B 103 sowie B 191 dar. Vormalig verlief die B 191 durch den Stadtkern von Plau am See und ermöglichte eine West-Ost Anbindung. Mit der Fertigstellung der Ortsumgehung im September 2018 konnte eine weitreichende Beruhigung des Stadtverkehrs ermöglicht werden, womit der alte Straßenverlauf durch den Stadtkern von Plau am See auf die Kategorie einer Gemeindestraße zurückgestuft wurde. Die Nord-Süd verlaufende B 103 tangiert den Altstadtbereich von Plau unmittelbar an der westlichen Seite.

Das Untersuchungsgebiet des Altstadtbereichs ist im Norden durch den Verlauf der Schulstraße, im Osten durch den Verlauf der Bundesstraße 103 sowie südlich durch den Fluss Elde und dem angrenzenden Gebiet Alter Wall begrenzt. Im Westen begrenzt die Tuchmacher Straße das Untersuchungsgebiet. Die nachfolgende Grafik zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes auf. Neben dem definierten Gebiet wird außerdem der Neubau der Ortsumgehung B 191 mit einbezogen.



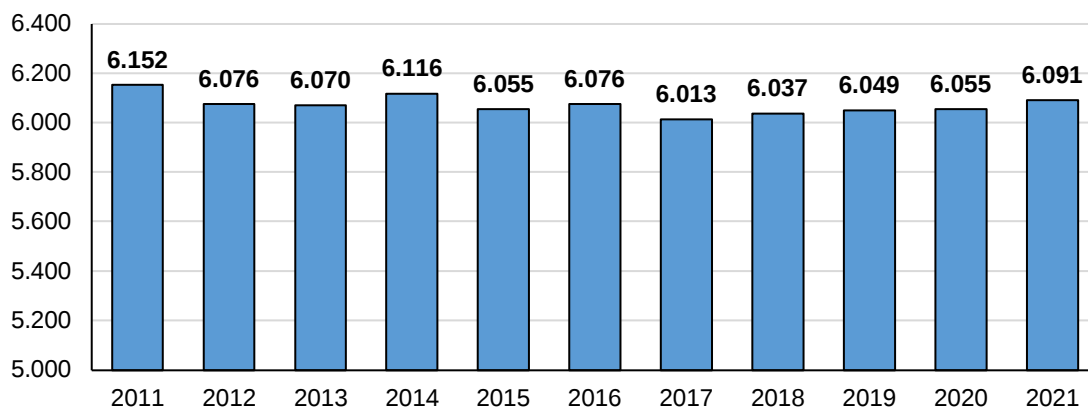
Grafik 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Altstadt kern

Größtenteils setzt sich das Altstadtgebiet aus dichter Wohnbebauung und Einzelhandelsgeschäften zusammen. In diesem Gebiet befinden sich die alte Wallanlage und der großzügig gestaltete

Burg-Park samt Gäste-Informationszentrum „Haus des Gastes“. Zentral in der Altstadt liegt die St. Marien Kirche sowie die Stadtverwaltung von Plau am See. Nördlich am Altstadtgebiet angrenzend liegt das Plauer Ärztehaus sowie die verschiedenen Lebensmittelgeschäfte für die Versorgung der Einwohner und Besucher. Nördlich der Altstadt liegt ein Gewerbegebiet sowie der Bahnhof Plau am See. Der Zugbetrieb erfolgt derzeit nur im Saisonverkehr am Wochenende aus Richtung Parchim und Waren (Müritz). In **Abbildung 2** können Art und Lage der verkehrserzeugenden Flächen des Stadtgebietes eingesehen werden.

Innerhalb des Landkreises Ludwigslust-Parchim fungiert das Stadtgebiet von Plau am See als Grundzentrum im ländlichen Raum. Bis auf die vereinzelt Stadtteilzentren ist Plau am See durch Ackerbau und insbesondere im Norden bei Karow durch Waldgebiet geprägt. Im Innenstadtbereich und am östlichen Rand der Gemeindegrenze mit direkter Lage zum Plauer See befinden sich die meisten Siedlungsgebiete. Südlich des Altstadtkerns verläuft der Fluss Elde als Bestandteil der Müritz-Elde-Wasserstraße und quert die Gemeinde in West-Ost-Richtung. Mit dem anliegenden Hafengebiet liegt eine Verbindung zu den touristischen Wassersportarten und dem Fähranschluss Richtung Waren (Müritz) vor.

Während die Einwohnerentwicklung der letzten 10 Jahre im Landkreis Parchim-Ludwigslust einen Bevölkerungsrückgang von -5% bis 2021¹ verzeichnet, bleibt die Einwohnerzahl von Plau am See innerhalb dieser Zeitspanne mit -1% Rückgang relativ konstant bei ca. 6.000 Einwohnern (vgl. Grafik 2).

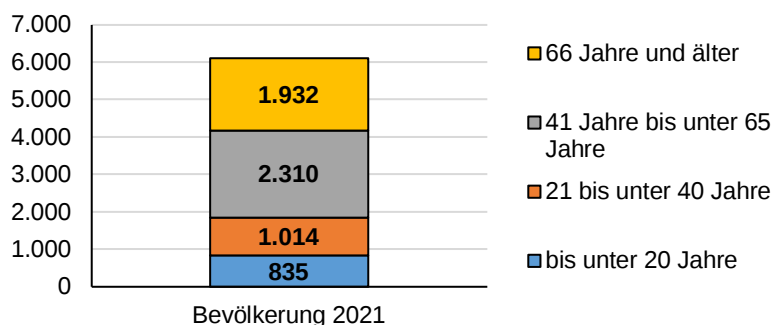


Grafik 2: Einwohnerentwicklung der Gesamtstadt Plau am See²

Im Jahr 2021 setzt sich die Altersstruktur, entsprechend dem langjährigen Trend der Bevölkerungsentwicklung in den ländlichen Gebieten von Deutschland, aus einer kleineren Personengruppe der unter 20-Jährigen und einer größeren Gruppe der ab 41-Jährigen zusammen (vgl. Grafik 3). Bei der Altersgruppe ab 66 Jahren machen die Einwohner ab 75 Jahren und älter einen Anteil von 49% aus.

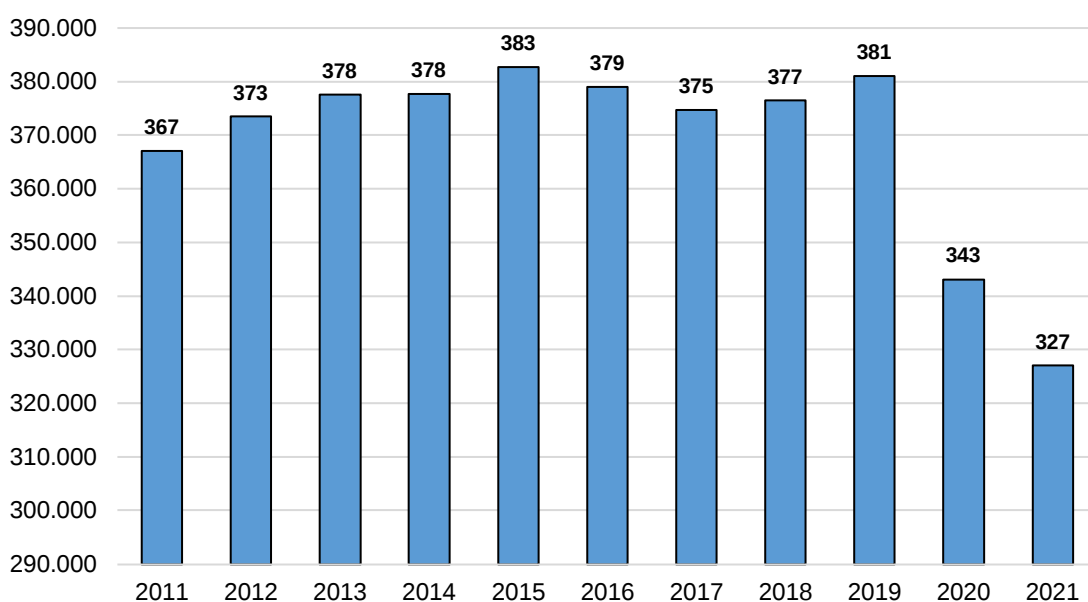
¹ Aktualisierte 4. Landesprognose, 2013

² Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern, 2011-2021



Grafik 3: Altersstruktur 2021³

Mit der Lage am westlichen Rand der Mecklenburgischen Seenplatte, profitiert Plau am See insbesondere in den Sommermonaten von Tourismusbesuchen. So belegen die touristischen Übernachtungszahlen eine hohe Frequenz. Selbst in den Coronajahren ab 2020 sind die Übernachtungen mit bis zu -17% nicht unter die 300.000-Marke gesunken und bleiben somit auf einem hohen Niveau (vgl. Grafik 4).



Grafik 4: Anzahl touristischer Übernachtungen⁴

Während sich die Stadt in den Sommermonaten vor der Herausforderung sieht, eine ausreichende verkehrliche Infrastruktur für den Tourismus vorzuhalten, liegt außerhalb dieses Zeitraumes ein begrenzter Bedarf vor. Aufgrund dieser Disparität an die verkehrlichen Anforderungen gilt es, das Verkehrskonzept auf jene Besonderheiten sorgfältig abzustimmen.

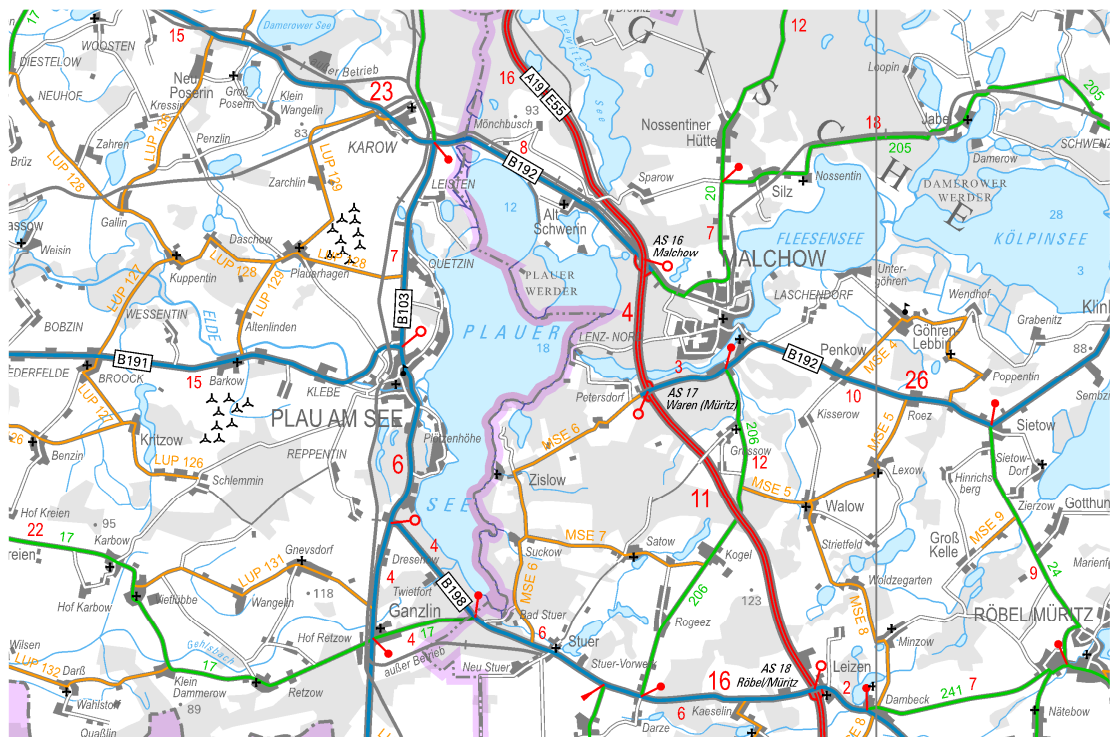
³ Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Bevölkerung nach Alter und Geschlecht in Mecklenburg-Vorpommern, Teil 2: Gemeindeergebnisse, 2021

⁴ Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, 2011-2021

3. Verkehrsanalyse

3.1 Hauptverkehrsstraßennetzes

Die Stadt Plau am See ist verkehrsgünstig in das Hauptstraßennetz des Landes eingebunden. Über die Bundesstraßen B 103, B 192 und B 198 bestehen über die Anschlussstellen Röbel/Müritz und Malchow kurze Anbindungen zur Autobahn A 19 und damit an das überregionale Straßennetz. Berlin ist in ca. 1,5 Stunden erreichbar und Rostock in ca. 1 Stunde. In östliche Richtung bestehen über die Bundesstraße B 192 und B 191 Verbindungen zur Landeshauptstadt Schwerin sowie die Metropolregion Hamburg.



Grafik 5: Lage im Straßennetz, Straßenkarte MV, Ausschnitt⁶

Die Entwicklung des Hauptstraßennetzes der Stadt Plau am See ist durch die Trennwirkung der Elde, die den Ort durchfließt, geprägt. Die historische Hubbrücke von 1916⁶ steht sinnbildlich für die Bedeutung der Eldequerungen für die Stadt und deren Umgebung. In der Vergangenheit bildete der Straßenzug Lange Straße – Gr. Burgstraße – Dammstraße die Hauptstraßenachse von Norden nach Süden, in dessen Verlauf sich ebenfalls die erwähnte Hubbrücke befindet. Die südlich der Elde gelegene Lübzer Straße stellte die Verbindung zu den westlich gelegenen Zielen her und ist über die Bergstraße mit der Dammstraße verbunden.

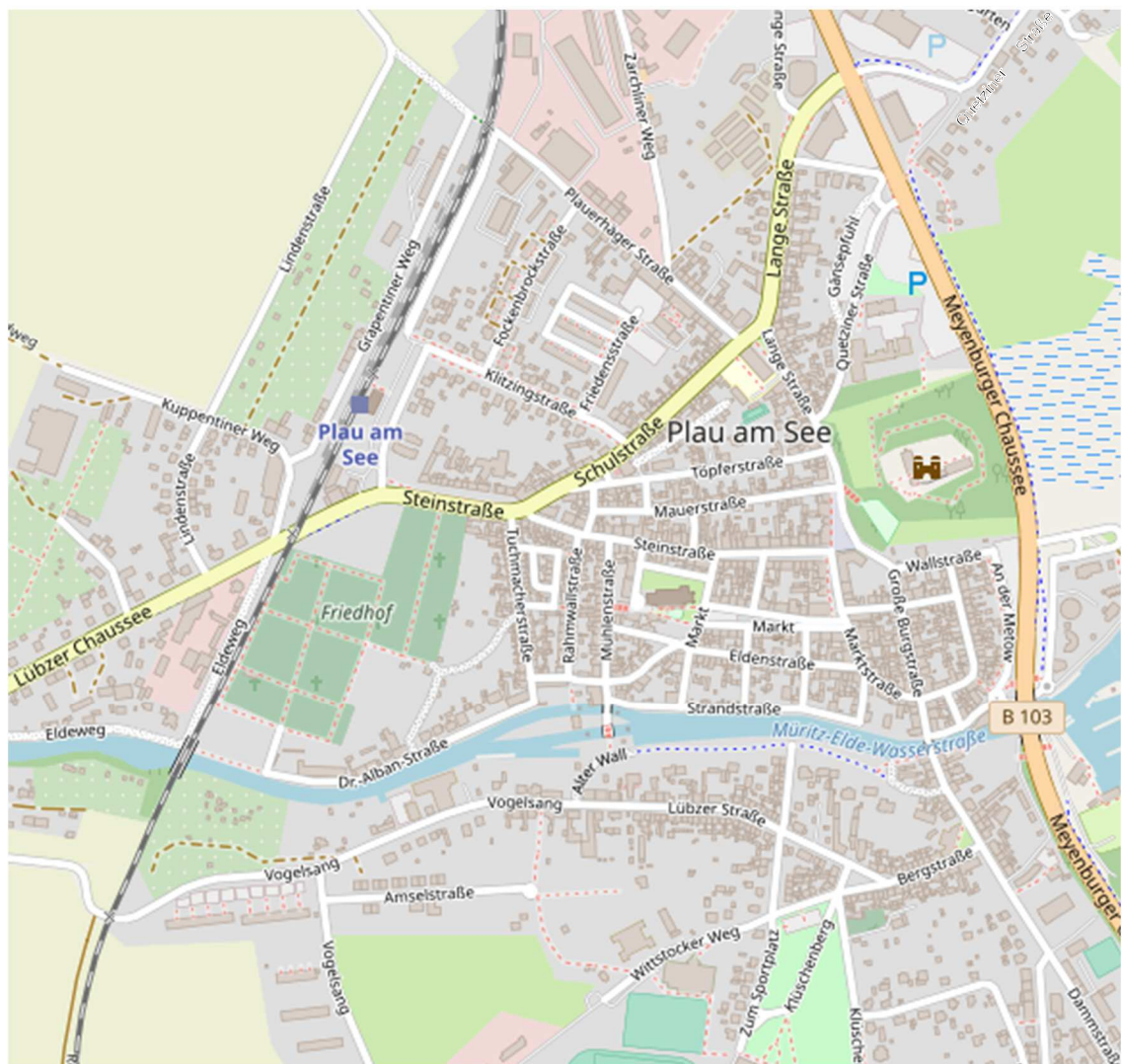
Im Zuge der weiteren Entwicklung des Plauer Verkehrsnetzes wurden Entlastungsstrecken für die historischen Straßenverbindungen angelegt. So bildete die Lübzer Chaussee inkl. einer neuen Eldequerung zusammen mit Teilen der Steinstraße, der Schulstraße sowie der Langen

⁵ Straßenkarte Mecklenburg-Vorpommern 2022, Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern

⁶ Toutist Info Plau am See GmbH, <https://plau-am-see.de/service/stadtverwaltung-chronik.htm>

Straße die ehemalige B 191 und damit eine überregionale Straßenverbindung. Die Nord-Süd-Strecke wiederum wurde durch eine dicht am historischen Stadtkern geführte anbaufreie Straße – die heutige B 103 – vom Durchgangsverkehr entlastet.

Die jüngste Entwicklung im Hauptstraßennetz von Plau stellt die Herstellung der Nordwestumgehung dar, die eine weitere Quermöglichkeit der Elde geschaffen hat und den Altstadtbereich weitgehend vom Durchgangsverkehr der B 191 entlastet. In der Folge wurde der motorisierte Verkehr in der Ortsdurchfahrt um 40 bis 60 % reduziert, der Schwerverkehr ging um 60 bis 90 % zurück. Die deutlich zurückgegangenen Verkehrsmengen entschärfen die anspruchsvolle Situation im Zuge der Ortsdurchfahrt, dennoch bestehen weiterhin verkehrliche Defizite. Die geringeren Belastungen erlauben jedoch einen größeren Spielraum bei der anforderungsgerechten Gestaltung der Verkehrsräume.



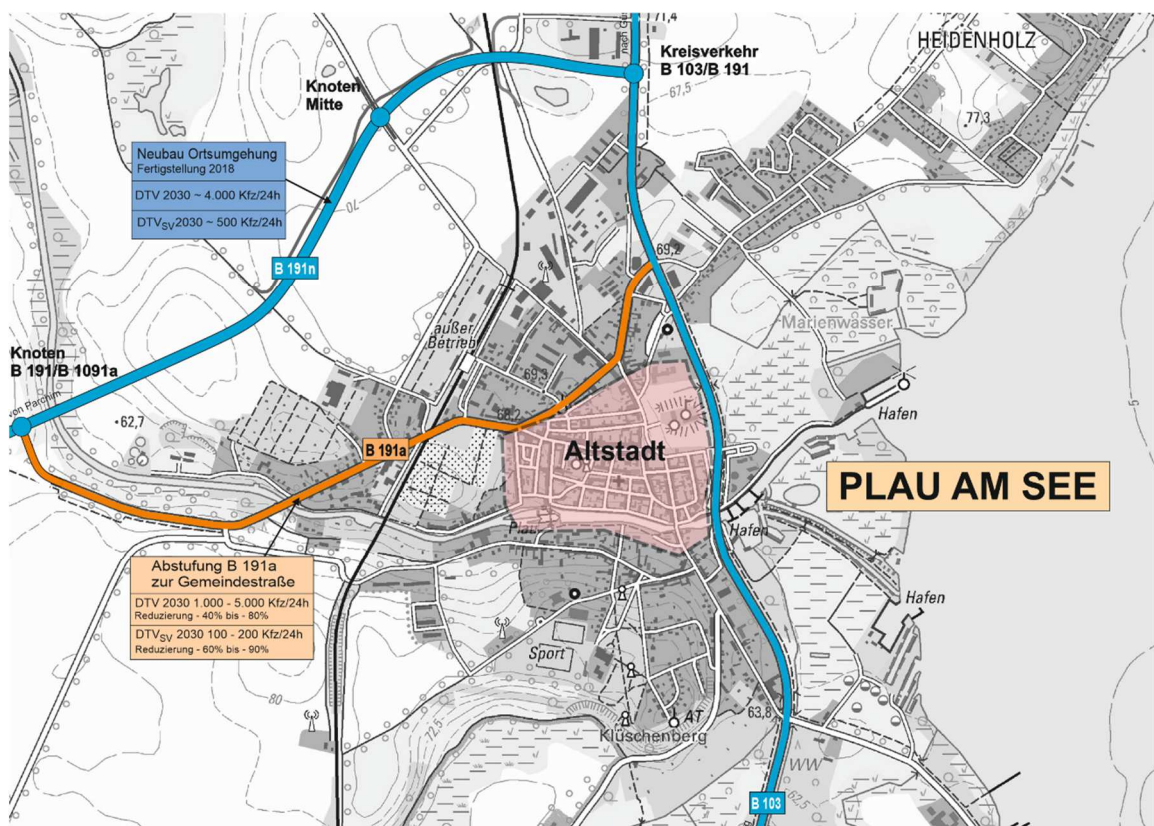
Grafik 6: Übersicht Straßennetz Zentrum Plau am See⁷

⁷ OpenStreetMap Mitwirkende, 2023 <https://www.openstreetmap.org>

Für die Anbindung der äußeren Stadtteile Plaus bzw. der Nachbargemeinden sind weiterhin von Bedeutung:

- die Quetziner Straße für Heidenholz und die Kliniken in Quetzin
- die Seestraße für Plötzenhöhe
- die Landstraße nach Reppentin bzw. Schlemmin

Die Plauerhäger Straße ist durch die Bahnstrecke „Mecklenburgische Südbahn“ unterbrochen. Die Bahngleise sind nur für den nicht-motorisierten Verkehr passierbar. Im Übrigen befindet sich der außerörtliche Teil der Straße in einem schlechten baulichen Zustand, so dass die Verbindung für den MIV aktuell nur eine untergeordnete Rolle spielt. Der Knoten mit der Ortsumgehung ist jedoch vollständig und regelgerecht hergestellt. Die Anbindung des Orts Plauerhagen erfolgt über die B 103.



Grafik 7: Übersicht Hauptstraßennetz⁸

⁸ Kartengrundlage Quelle GeoPortal MV 2023 © GEOBasis-DE/M-V 2023

Wichtige Knotenpunkte im Hauptstraßennetz der Stadt Plau am See sind:

Nr.	Bezeichnung	Knotenform
1	B 191/Lübzer Ch. bei Klebe	Einmündung ohne LSA
2	B 191/B 103	Kreisverkehr
3	B 103/Lange Str./Quentziner Str.	Kreuzung mit LSA
4	B 103/Dammstr./Seestr.	Kreuzung mit LSA
5	Lübzer Ch./Vogelsang	Einmündung ohne LSA
6	Steinstr./Schulstr.	Einmündung mit FG-LSA
7	Lange Str./Schulstr./Plauerhäger Str.	Kreuzung mit Versatz und FG-LSA
8	Dammstr./Bergstr.	Einmündung ohne LSA

Tabelle 1: Übersicht wichtige Knoten im Hauptstraßennetz

3.1.1 Derzeitiger Zustand und Verkehrsorganisation

Ortsumgehungen (B 191/B 103)

Das Hauptstraßennetz der Stadt Plau am See ist vielfältig hinsichtlich der Beschaffenheit seiner einzelnen Komponenten. Im Wesentlichen ist eine Staffelung der Bedeutung der Straßenverbindungen analog zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁹ zu verzeichnen. Die Straßen mit der größten Verbindungsfunktion sind die B 103 und die in Plau am See endende B 191. Die B 191 umgeht aus Westen kommend die Stadt in einem weiten nördlichen Bogen und endet an einem Kreisverkehr an der B 103. Sie liegt vollständig außerorts. Die B 103 ist aus verkehrrechtlicher Sicht der freien Strecke zuzuordnen, durchschneidet jedoch faktisch das bebaute Stadtgebiet. Die Bundesstraßen haben Verbindungsfunktionen der Stufe II bzw. III¹⁰ und sind demzufolge Überregional- bzw. Regionalstraßen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 100 km/h. Jeweils an den Knoten wird diese auf 70 km/h begrenzt. Linienführung, Querschnitts- und Knotengestaltung entsprechen jeweils dem Charakter einer Überregional- bzw. Regionalstraße. Die Straßen sind durchgängig einbahnig und zweistreifig. Die Knoten sind stets mit Linksabbiegestreifen ausgestattet.

Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen

Von untergeordneter Bedeutung sind die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die in erster Linie das Stadtgebiet an die zuvor genannten Bundesstraßen anschließen. Gemäß den RIN sind sie der Straßenkategorie HS III bzw. HS IV zuzuordnen.

⁹ Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen,
¹⁰ Verbindungsfunktionsstufen für das Straßennetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Straßenbauverwaltung MV 2018

Ehemalige B 191

Der alte Verlauf der B 191 (Lübzer Ch. – Steinstr. – Schulstr. – Lange Str.) ist durch seine ehemalige Verbindungsfunktion geprägt. Die Gestaltung des Straßenraums orientiert sich überwiegend an den Bedürfnissen des Durchgangsverkehrs und weist Elemente wie Fußgänger-LSA auf, deren Anwendungsbereich bei Straßen mit größeren als den inzwischen vorhandenen Belastungen liegt. Trotz des begrenzten Straßenraums und der durch die Bausubstanz festgelegten, ungünstigen Linienführung – insbesondere im Randbereich der Altstadt – beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Dabei passiert diese Hauptstraße städtebaulich sensible Bereiche, allen voran die Kantor-Carl-Ehrich-Schule. Die in der Folge der Freigabe der Nordwestumgehung deutlich zurückgegangenen Belastungen machen eine neue Auslotung und Abwägung der Anforderungen an den Verkehrsraum notwendig. Die Knoten sind mit Ausnahme der Kreuzung B 103/Lange Str. nicht signalisiert. Durch die bestehende Bebauung steht das Straßennetz weitestgehend fest und größere Änderung an der Lage der einzelnen Strecken ist nur sehr eingeschränkt möglich. Eine besondere Rolle auf diesem Straßenabschnitt spielt der Knoten mit der B 103. Aufgrund der zuvor wesentlich höheren Verkehrsbelastungen ist der Knoten in seiner bestehenden Form nicht mehr anforderungsgerecht. Eine Folge sind unnötig lange Wartezeiten.

Lübzer Straße mit angrenzenden Bereichen

Die Lübzer Str. ist als Teil des Hauptstraßennetzes in einem schlechten Zustand. Die Anordnung von Parkständen sowie die Entwicklung des Querschnitts folgen keinem erkennbaren Muster. Die Seitenräume sind nicht gestaltet und der bauliche Zustand weist Mängel auf. Die gegenwärtige Situation ist sowohl ungünstig bezüglich des Verkehrsablaufs als auch der -sicherheit. Auch aus städtebaulicher Sicht ist die aktuelle Situation unbefriedigend. Für den Leichtverkehr gilt überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im Bereich des ansässigen Seniorenheims ist diese auf 30 km/h reduziert. Für den Schwerverkehr gilt östlich davon auch weiterhin eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Alle Knoten sind nicht signalisiert. An der Kreuzung mit der Gartenstraße befindet sich ein Fußgängerüberweg.

Quetziner Straße und Anschluss an den Krankenhausstandort Quetzin

Die Quetziner Straße bindet nicht nur eine Vielzahl an Erschließungsstraßen an, sondern stellt ebenfalls die Verbindung vom Krankenhausstandort Quetzin und dem Ferienpark Heidenholz zum übergeordneten Straßennetz her. Die bestehende geringe Fahrbahnbreite wird dem Hauptstraßencharakter nicht gerecht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt trotz des vorhandenen Linienbusverkehrs und einer Fahrbahnbreite von nur 5,50 m bei 50 km/h.

Eine alternative Anbindung des Krankenhauses über den Steindamm an die B 103 ist aus Umwelt- und Verkehrssicherheitssicht ungünstig. Die Straßenverbindung verfügt über einen schmalen Querschnitt und ist mit einem außerorts liegenden Knoten an die B 103 angeschlossen. Sie durchläuft ein Waldgebiet. Ein Ausbau würde eine Mehrbelastung des außerörtlichen Knotens an der B 103 nach sich ziehen, was aufgrund der hohen Geschwindigkeiten eine Gefährdung aller

Verkehrsteilnehmer darstellen würde. Zudem würde eine verkehrsgerechte Querschnittsgestaltung entlang des Steindamms weitere Waldflächen beanspruchen.

Übriges Hauptstraßennetz

In den übrigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gilt in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Straßenbreite erlaubt üblicherweise ein problemloses Begegnen. Auf eine Leitlinie wird jedoch meistens verzichtet. Abseits der Verknüpfungspunkte höherrangiger Straßen finden sich lediglich nicht-signalisierte Knoten. Die Deckschicht besteht in der Regel aus Asphalt.

3.1.2 Stärken, Schwächen und Herausforderungen

Durch die Analyse des derzeitigen Zustands des Hauptstraßennetzes von Plau am See zeigt sich, dass dieses in seiner grundhaften Gestaltung den Verkehr gut bewältigen kann. Besonders die Ortumgehungen bilden ein leistungsfähiges Gerüst zur Abwicklung des Durchgangsverkehrs. Der vorhandene Knoten an der Plauerhäger Straße bietet zudem die Chance, das Straßennetz an dieser Stelle einfach und zügig zu erweitern.

Weitere Potenziale der Ortumgehung liegen östlich des derzeitigen Endpunkts der B 191. Die Kliniken in Quetzin induzieren eine maßgebende Menge an KFZ-Fahrten, wobei die Nutzung der Nordwestumgehung umwegig im Vergleich zur Ortsdurchfahrt und daher eher unattraktiv ist. Nachteilig an der Führung der B 103 ist die räumliche Nähe zur Innenstadt bei einer zulässigen Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h, was eine erhebliche Lärmbelastung mit sich bringt.

In der alten Ortsdurchfahrt sind die Verkehrsanlagen am MIV orientiert und teilweise überdimensioniert. Besonders am Knoten mit der B 103 äußert sich dies an insgesamt langen Wartezeiten. Die Belange des nicht-motorisierten Verkehrs werden ebenfalls nur nachgeordnet berücksichtigt, was sich an knapp bemessenen Seitenräumen und keiner klaren Radverkehrsführung erkennen lässt. Hier liegen Potenziale zur Umgestaltung des Verkehrsraums, um die Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer sowie städtebauliche Aspekte besser zu berücksichtigen. So gibt es im übrigen Hauptstraßennetz – beispielsweise in der Lübzer Straße – bereits Bereiche mit einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in städtebaulich sensiblen Bereichen. Solche und weitere Maßnahmen können auch in der alten Ortsdurchfahrt zum Tragen kommen.

Außerhalb der alten Ortsdurchfahrt im südlich der Elde gelegenen Bereich des Hauptstraßennetzes ist die Situation ungeordnet. Insbesondere im Bereich Vogelsang – Lübzer Str. – Bergstr. fehlt eine durchgehende Gestaltung, die alle Anforderungen an den Straßenraum vereint. Das Parken erfolgt ungeordnet, die Seitenräume sind nicht gestaltet und der Querschnitt wechselt abrupt. Insgesamt wird dem Kfz-Fahrer nicht klar kommuniziert, wo und wie er sich im Straßenraum zu bewegen hat. Es sind weder Radverkehrsanlagen noch eine klare Radführung vorhanden und die dem Fußverkehr zugewiesenen Flächen sind nicht barrierefrei. Im derzeitigen Zustand wird dieser Bereich weder seinen verkehrlichen noch städtebaulichen Ansprüchen gerecht.

Stärken

- Leistungsfähige, regelgerechte und zügig befahrbare Umgehungsstraßen, die den Großteil des Durchgangsverkehrs aufnehmen

Schwächen

- Nähe der B 103 zum historischen Stadtkern und zum touristisch bedeutsamen Gebiet „An der Metow“ mit entsprechend hohen Lärmimmissionen
- Ungeordnete Situation in der Lübzer Str.
- Ausrichtung der Straßengestaltung der alten B 191 an den Bedürfnissen des Durchgangsverkehrs, der heute praktisch keine Rolle mehr spielt
- Überdimensionierte Knotenpunktgestaltung B 103/Lange Str./Quetziner Str.
- Mäßige Erreichbarkeit des Krankenhausstandorts in Quetzin über die neue Nordwestumgehung

Herausforderungen

Das Hauptstraßennetz bildet das infrastrukturelle Rückgrat der Stadt Plau am See. Als solches muss es weiterentwickelt werden, um zum einen die Potenziale der vorhandenen Ortsumgehungen zu heben als auch zusammen mit der sich im Aufschwung befindlichen Stadt zu wachsen. Dabei muss gleichzeitig das vorhandene Netz verbessert und an sich ändernde Anforderungen angepasst werden, ohne dabei die Funktion der Ortsumgehung in Frage zu stellen. Die verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen an den Straßenraum sind dabei gerecht abzuwägen.

3.2 Straßennetz innerhalb der Altstadt

3.2.1 Derzeitiger Zustand und Verkehrsorganisation

Das gesamte Straßennetz des Altstadtgebietes ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen und entspricht somit einer sicheren angepassten Fahrweise in dichtbebautem Gebiet mit, insbesondere in den Sommermonaten, viel Fußgängerverkehr. Darüber hinaus ist in dem Bereich kurz vor und nach der Hubbrücke eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h vorgeschrieben. Dies soll nicht nur zur Vorsicht der Besonderheit sowie Schonung der Hubbrücke, sondern vor allem auch der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer im Mischverkehr dienen. Die Tempo-30-Zone wird an der Kreuzung Dammstraße/ Bergstraße aufgehoben. Das allgemeine Bild des Altstadtgebiets prägen enge Straßenräume und die Anordnung von Einbahnstraßenregelungen. Die **Abbildung 3** stellt deren Verlauf sowie die Verkehrsorganisation im Altstadtgebiet dar. Auf der ehemaligen Bundesstraße Schulstraße, welche das Gebiet im Norden abgrenzt, ist das Befahren mit Tempo 50 erlaubt. Entlang der Bundesstraße B 103 liegt die mögliche Geschwindigkeit bei bis zu 100 km/h. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt 200 m vor und nach dem Kreuzungsbereich B 103/ Lange Straße. Hier wird aufgrund der Verkehrsverflechtung eine Geschwindigkeit von maximalen 70 km/h angezeigt.

Gemäß den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (RASt06) können die Straßenzüge im Altstadtgebiet entsprechend ihrer Funktionalität differenziert werden. Hierfür werden den typischen Eigenschaften der Stadtstraßen die Straßenkategorien nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) zugeordnet (vgl. Tabelle 2).

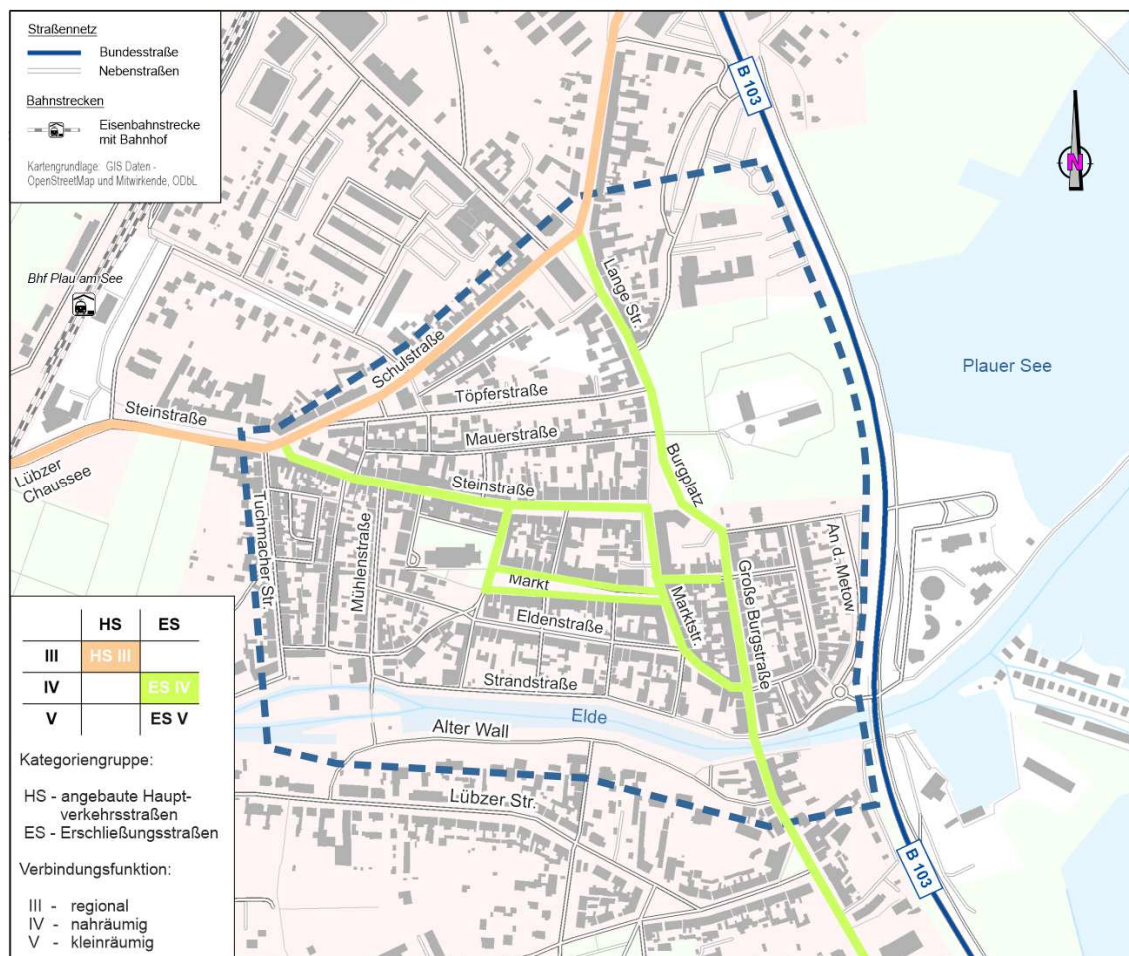
Typische Entwurfssituation (nach RAS06)	Straßenkategorie (nach RIN)
Wohnstraße	ES V
Sammelstraße	ES IV
Quartiersstraße	ES IV, HS IV
Dörfliche Hauptstraße	ES IV
Örtliche Einfahrtsstraße	HS III, HS IV
Örtliche Geschäftsstraße	HS IV, ES IV
Hauptgeschäftsstraße	ES IV

Tabelle 2: Auszug der Zuordnung der typ. Entwurfssituationen zu Straßenkategorien¹¹

Die Straßenkategorie für Stadtstraßen setzt sich zum einen aus der Verbindungsstufe (III-V) sowie der Straßengruppe (HS-angebaute Hauptverkehrsstraße, ES-Erschließungsstraße) zusammen. Die Verbindungsstufe zeigt hierbei die Bedeutung für (über)regionale oder nah-/kleinräumige Gebiete auf.

Der Kern des Altstadtgebiets ist größtenteils durch Wohnstraßen (ES V) definiert. Dort wo die Verbindung zu höher klassifizierten Straßen sowie eine überwiegende Wohnnutzung besteht sind Sammelstraßen (ES IV) vorhanden. Diese ermöglichen einen Anschluss an die Schulstraße und an die Steinstraße. Letztere wird durch die Vielzahl an Einzelhandelsgeschäften sowie Gastronomiebetrieben als örtliche Geschäftsstraße (ES IV) definiert. Durch die Aufnahme von Linienbusverkehr und der erhöhten Geschwindigkeit wird die Schulstraße als örtliche Einfahrtsstraße (HS 3) klassifiziert. Die nachfolgende Grafik zeigt die Zuordnung der Straßenzüge im Altstadtgebiet.

¹¹ Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06



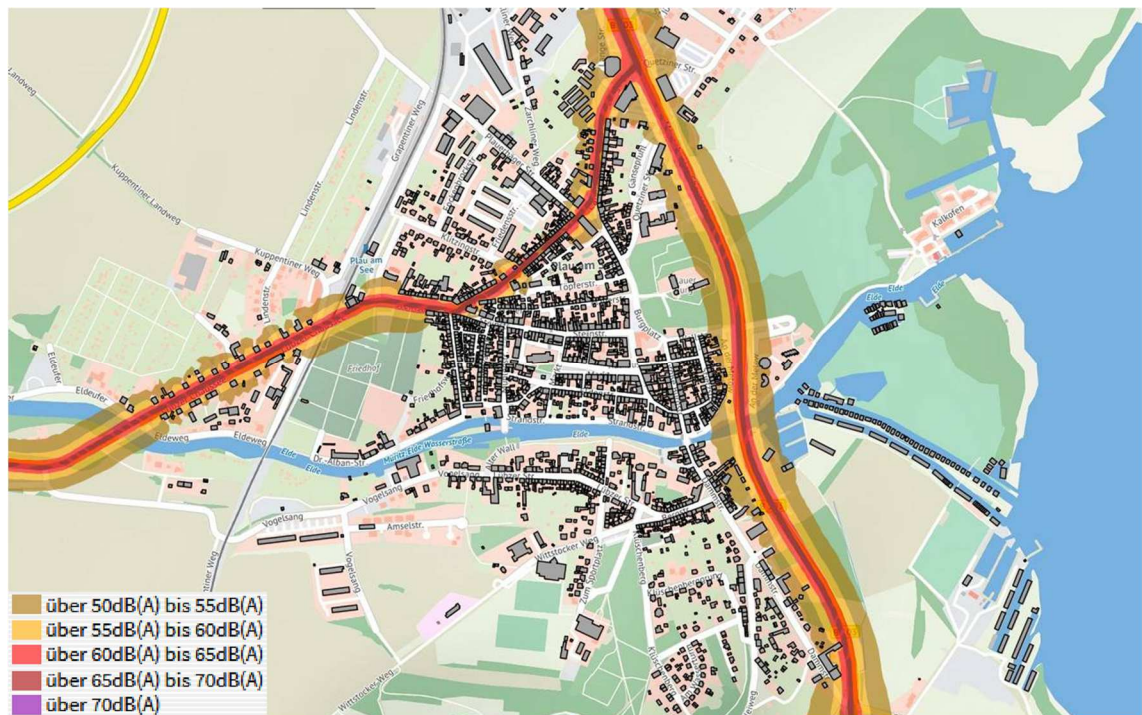
Grafik 8: Kategorisierung Sträßennetz nach RASSt06

Lärmkartierung an der B103

Zum Schutz der Bürger und zur Verringerung volkswirtschaftlicher Kosten wurde die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) aufgestellt. Sie verfolgt das Ziel, potenziell gesundheitsgefährdenden Umgebungs-lärm weitestgehend zu verhindern bzw. zu vermindern.

Mit der gesetzlichen Verankerung der EU-Richtlinie im Bundesimmissionsschutzgesetz (BIm-SchG, §§ 47a-f) und der „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) sind Kommunen deutschlandweit zur Lärmkartierung von Hauptverkehrsstraßen verpflichtet, die eine festgelegte Mindest-Verkehrsmenge aufweisen. Gemäß den Vorgaben soll die Lärmkartierung aller fünf Jahre aktualisiert werden. Bei Überschreitung bestimmter Schwellenwerte ist sodann ein Lärmaktionsplan aufzustellen, welcher Maßnahmen abbildet die den Lärm mindern.

Plau am See selbst muss aufgrund der geringen Einwohneranzahl keine Lärmkartierung vornehmen, jedoch hat das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern eine Lärmkartierung für den Straßenverkehrslärm für die die Hauptverkehrs- sowie Ergänzungsstraßen durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt. Im Zuge dessen wurde auch der Verkehrslärm entlang der B 103 im Stadtgebiet von Plau am See dargestellt (vgl. Grafik 9).



Grafik 9: Lärmkartierung der Ergänzungsstraßen L_{Night} 2017 für die Stadt Plau am See

Die Lärmkartierung stammt aus dem Jahr 2017 und zeigt zusätzlich zur B 103 auch die Lärmbelastung in der Nacht (L_{Night}) entlang der ehemaligen B 191 auf. Durch die Eröffnung der Umgehungsstraße im Jahr 2018, ist von einer Reduzierung des zum Stand 2017 festgestellten Umgebungslärmes auszugehen. So kann die Darstellung der Lärmbelastung für die Schulstraße/ Lange Straße für die Analyse nicht herangezogen werden.

In den gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung werden keine Festlegungen für Grenzwerte getroffen, ab denen Lärmbelastungen als inakzeptabel gelten. Jedoch werden von mehreren Institutionen verschiedene Grenzwerte benannt und bewertet. Das Umweltbundesamt empfiehlt so die Überschreitung eines Nacht-Wertes von $L_{\text{Night}} > 55 \text{ dB(A)}$ als Auslösewert zur Lärmaktionsplanung heranzuziehen. Auch die Stadt Schwerin zieht jenen Grenzwert für die Nachtwerte für die Erstellung von Lärminderungspläne heran¹².

Innerhalb des Straßenabschnittes der B 103, welcher die Altstadt von Plau am See westlich tangiert, wird kein Wert über $L_{\text{Night}} = 70 \text{ dB(A)}$ gemessen. Allgemein liegen nur sehr wenig Bereiche innerhalb des kartierten Lärmes. So liegt einzig die Wohngegend der Stietzstraße im Bereich bis $L_{\text{Night}} = 60 \text{ dB(A)}$. Folgt man den Empfehlungen des Bundesumweltamtes für die Schwellenwertsetzung, sollten im Bereich der Stietzstraße lärm mindernde Maßnahmen getroffen werden um die Lärmbelastung der Anwohner der Stietzstraße zu verringern.

¹² Lärmaktionsplan Stufe III für die Landeshauptstadt Schwerin, S. 2, 2020.

Verkehrszählung im Bereich Hubbrücke

Die Hubbrücke stellt einen besonderen Bereich der Altstadt dar. Zum einen fungiert sie als Tor zur Innenstadt und zum anderen ist sie ein Anziehungspunkt für alle Touristen. Bei Bedarf wird die Brücke angehoben, damit größere Schiffe zur Elde oder den Plauer See gelangen können. Überdies verläuft ein Promenadenweg entlang der Elde auf dem viele Fahrradtouristen den Weg über die Hubbrücke kreuzen.

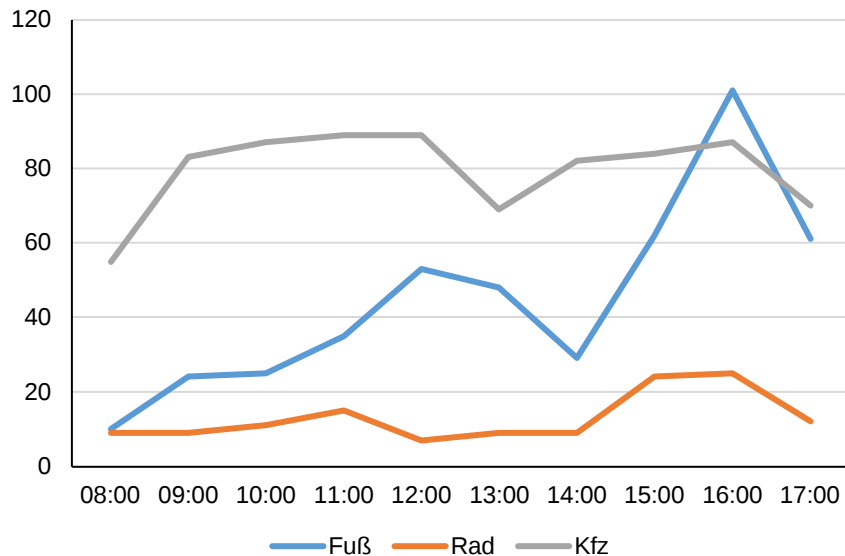
Für die verkehrlichen Analysen rund um die Hubbrücke wurden Erhebungen im fließenden Kfz-Verkehr durchgeführt. Alle Erhebungen fanden in den Sommerferien 2018 statt. Lediglich die Bundesländer Hessen, Saarland, Rheinland-Pfalz hatten zu diesem Zeitpunkt keine Ferien. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Erhebung zu einem Zeitpunkt stattfanden als eine sehr hohe touristische Nachfrage im Ort und dem Umland zu verzeichnen war.

Witterungsbedingt wurden die Wochentags-Erhebungen an einem Freitag durchgeführt, da die Verkehrsmengen in Plau am See (Fußgängerverkehr, ruhender Verkehr und damit auch fließender Verkehr) höher einzuschätzen waren als an einem Schlechtwettertag. Im Rahmen der durchgeführten Erhebungen wurden Zählungen des Brückenquerschnittes Hubbrücke und des Knotenpunktes Bergstraße/ Dammstraße durchgeführt. Die Verkehrszählungen erfolgten im Zeitraum Freitag, 03.08.2018 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr.

Art der Zählung	Tag	Zeiten	Ort
Fließender Verkehr			
Knotenpunktzählung	Fr 03.08.2018	8 – 18 Uhr	Dammstraße/ Bergstraße
Querschnittszählung	Fr 03.08.2018	8 – 18 Uhr	Hubbrücke
Ruhender Verkehr			
Zählung	Do 9.08.2018	6 Stunden Zyklus (6 – 18 Uhr)	Altstadt
Zählung	Fr 10.08.2018	9 Uhr, 12 Uhr, 18 Uhr	Altstadt
Zählung	Sa 11.08.2018	3 Stunden Zyklus 6 – 21 Uhr	Altstadt
Fußgängerzählung			
Knotenpunktzählung	Fr 03.08.2018	8 – 18 Uhr	Dammstraße/ Bergstraße
Querschnittszählung	Fr 03.08.2018	8 – 18 Uhr	Hubbrücke

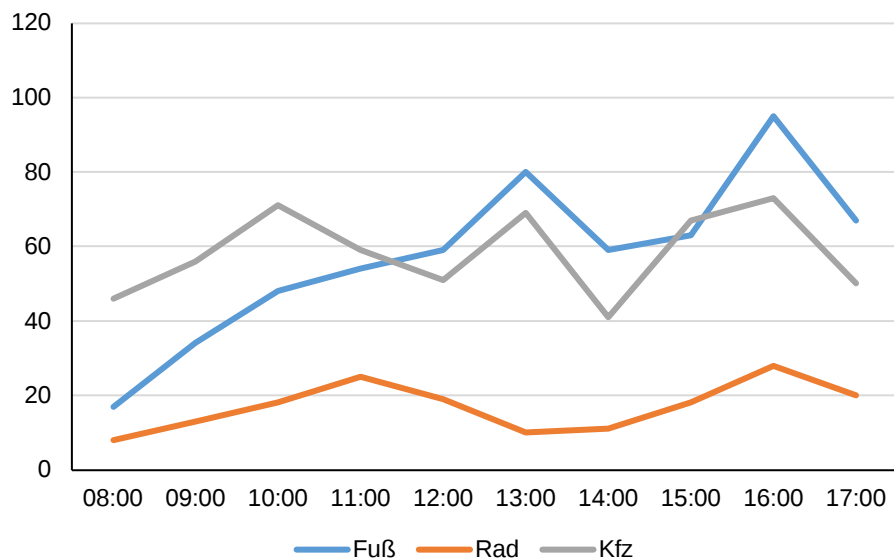
Tabelle 3: Übersicht der Erhebungsbedingungen

Die Auswertungen der Verkehrszählung über die gezählten 10 Stunden für den Querschnitt der Hubbrücke sind nachfolgend in Grafik 10 und Grafik 11 dargestellt.



Grafik 10: Auswertung Querschnittszählung Hubbrücke von Norden nach Süden

In Summe verkehrten am Auswertetag (03.08.2018) ca. 1.000 Fußgänger/ 10 h, ca. 300 Fahrradfahrer/ 10 h und ca. 1.800 Kfz/ 10 h über die Hubbrücke. Dabei zeigt sich, dass die Spitzenstunde für die Kfz morgens bei 09:30 Uhr - 10:30 Uhr liegt, die Radfahrer bei 15:30 Uhr - 16:30 Uhr ihre Spitzenstunde haben und die Fußgänger vermehrt in den späten Nachmittagsstunden die Brücke überqueren. Die **Abbildungen 4.1- 4.3** stellen die Verkehrsströme an den Knotenpunkten dar.



Grafik 11: Auswertung Querschnittszählung Hubbrücke von Süden nach Norden

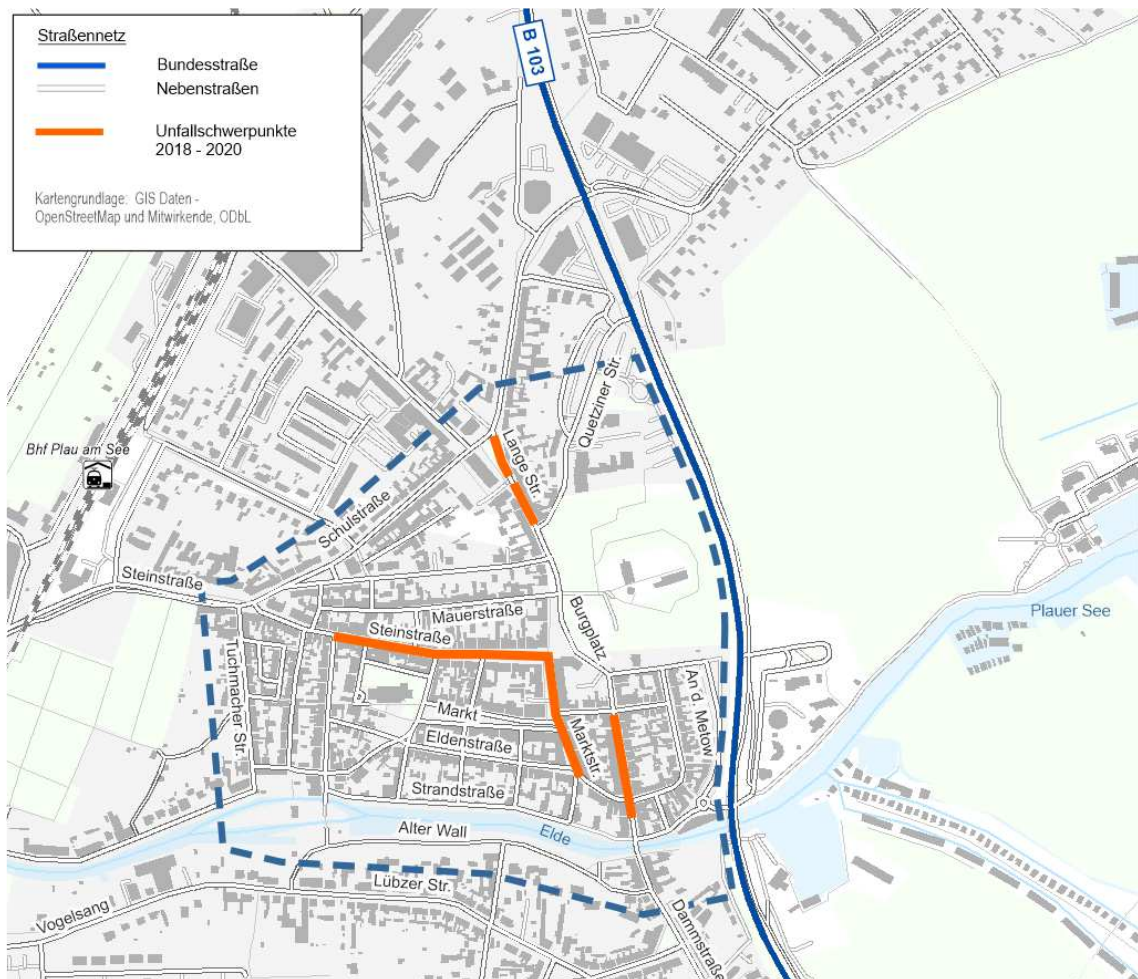
Durch die Erhebung des Knotenpunktes Bergstraße/ Dammstraße, welcher zeitgleich mit der Erhebung Hubbrücke durchgeführt wurde, wird die Verteilung der Verkehrsmengen südlich der Hubbrücke bezifferbar. So fuhren bei der Erhebung 730 Kfz über die Hubbrücke in Richtung Süden. Etwa 80 % des Kfz-Verkehrs fuhren dabei die Dammstraße weiter Richtung Süden, und ca. 20 % bogen auf die Bergstraße ein. 1.431 Kfz kamen aus Richtung Süden. Etwa 56 % fuhren

dabei weiter Richtung Norden über die Hubbrücke, ca. 44 % bogen links auf die Bergstraße ab. Aus der Bergstraße fuhren ca. 31 % über die Hubbrücke weiter, ca. 69 % fuhren Richtung Süden.

Insgesamt nutzten überwiegend Kfz die Hubbrücke als Verbindung zwischen der Altstadt im Norden und Richtung B 103 im Süden. Die Erhebung zeigt, dass durchschnittlich 45 Fahrzeuge in 15 Minuten die Hubbrücke beidseitig überqueren. Bei Schließung der Brücke für den Landweg, kann sich somit beidseitig ein Rückstau bilden.

Unfallgeschehen im Altstadtgebiet

Das Polizeirevier Plau am See hat eine Unfallsteckkarte für das Altstadtgebiet zur Verfügung gestellt, in welcher alle polizeilich dokumentierten Unfälle zwischen 2018-2022 abgebildet sind. Darin fallen vier Unfallschwerpunkte auf (vgl. Grafik 12).



Grafik 12: Unfallschwerpunkte im Altstadtgebiet 2018-2022

Insgesamt fanden 308 Unfälle statt, wobei 11 mit Personenschäden endeten. Einhergehend mit dem häufigsten Unfalltyp durch den ruhenden Verkehr, wird die vorwiegende Ursache durch Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren sowie ein ungenügender Sicherheitsabstand benannt. Die meisten Unfälle ereigneten sich in den touristenreichen Sommermonaten Mai-August. Während die meisten Unfälle mit Personenkraftwagen in Verbindung standen,

entstanden außerdem knapp 50 Unfälle mit Beteiligung von Lieferfahrzeugen. Insgesamt kann zum Stand 2022 ein abnehmender Trend in der Höhe der Unfälle festgestellt werden. So konnte eine Verringerung im Vergleich zum Jahr 2018 um 35 % erzielt werden. Jedoch sollte hierbei auch der Einfluss der coronabedingten politischen Maßnahmen berücksichtigt werden.

3.2.2 Stärken, Schwächen und Herausforderungen

Stärken:

- Anlage 30er Zone im Altstadtbereich sowie 10er Zone an der Hubbrücke entsprechen den engen Straßenquerschnitten sowie der hohen Überlagerung an Verkehrsteilnehmern.

Schwächen:

- Hubbrücke ist Nadelöhr für Verkehrsmittel aller Art
- Hohe Verkehrsbelastung in den Sommermonaten
- Mischverkehr birgt ein hohes Gefahrenpotenzial und beschränkt die touristische Entwicklung
- Bei Anheben der Brücke besteht die Gefahr eines Rückstaus
- Lärmbelastungen durch Nähe zur B 103

Herausforderungen:

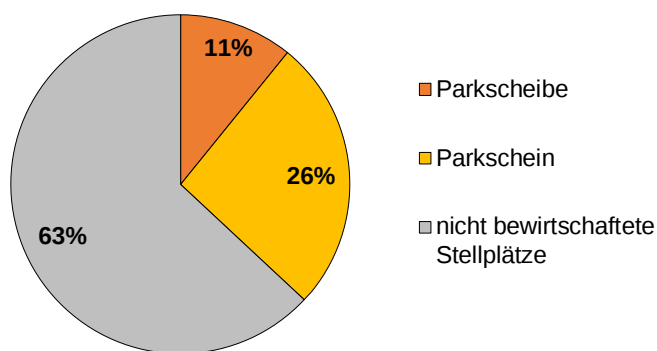
Als touristische Anlaufstelle und Stadteinfahrt ist die Hubbrücke von überlagerten Funktionen gekennzeichnet. In Anbetracht des hohen Verkehrsaufkommens muss ein Kompromiss zwischen Verkehrsberuhigung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt gefunden werden. Hierbei sind die engen Straßenzüge und Funktionen der einzelnen Straßen zu berücksichtigen.

3.3 Analyse Ruhender Verkehr im Altstadtbereich

3.3.1 Organisation und Stellplatzangebot im Bestand

Die Stadt Plau am See bedient sich einem Mix aus verschiedenen Parkraumbewirtschaftungsformen sowie dem freien Parken im Straßenverlauf. Neben dem vereinzelt Anordnen von absoluten sowie eingeschränkten Halteverbotszonen, kommt im überwiegenden Fall immer wieder eine zeitliche Einschränkung der verschiedenen Anordnungen zum ruhenden Verkehr hinzu. In **Abbildung 5** sind die verschiedenen Bewirtschaftungsbereiche sowie die Anzahl der verfügbaren Stellplätze dargestellt.

Im Untersuchungsgebiet Altstadt befinden sich ca. 700 Stellplätze, wobei mit ca. 63 % überwiegend freies Parken erlaubt ist. Die restlichen Stellplätze werden mit Parkscheibe oder Parkschein bewirtschaftet (vgl. Grafik 13). Bewohnerparken ist im gesamten Stadtgebiet nicht vertreten.



Grafik 13: Parkraumbewirtschaftung

In den letzten Jahren wurde ein großflächiger gebührenfreier Parkplatz mit 130 Stellplätzen am nördlichen Rand der Altstadt (Quetziner Straße) errichtet. Dieser soll nicht nur den Bewohner zu Gute kommen, sondern insbesondere auch den Touristen zur Verfügung stehen und somit die Parksituation im Altstadtgebiet entzerren. Dieser Parkplatz ist mit zwei E-Auto Ladesäulen sowie mehreren behindertengerechten Parkplätzen ausgestattet.

Ebenfalls gebührenfrei ist der Busparkplatz Marienwasser an der B 103. Dieser ist nur durch Busse sowie Anlieger und Rollstuhlfahrer erreichbar. Neben vier Busstellplätzen werden dort sieben behindertengerechte Parkplätze vorgehalten, welche über die südliche Zufahrt An der Metow zugänglich sind. Bei dem Befahren des Straßenzugs ist auf die Höhe der Überführung der B 103 zu achten. So können nur Fahrzeuge mit einer Höhe unter 3,6 m die Brücke unterfahren.

Ein weiterer großzügig angelegter Parkplatz befindet sich westlich der B 103. Dieser gebührenpflichtige Parkplatz bietet Platz für 51 Kfz und ist über die Wallstraße oder auch An der Metow erreichbar. Eine Gebührenpflicht besteht zwischen 9 und 17 Uhr. Trotz der Nähe des Parkplatzes zur Bundesstraße besteht keine direkte Verbindung (z. B. über den Busparkplatz). Dies kann an hochbelasteten Tagen zur Verstärkung des Verkehrsaufkommens auf der Hubbrücke führen.

Weitere für den Besuchsverkehr besonders relevante Stellplätze befinden sich an der Schulstraße sowie am Markt und der Marktstraße. Während an der Schulstraße werktags 8-18 Uhr mit Parkscheibe das Kurzzeitparken für eine Stunde erlaubt ist, sind die Stellflächen am Markt sowie in der Marktstraße werktags von 9-17 Uhr gebührenpflichtig. Die Stellplätze an der Marktstraße sind zudem auch samstags zwischen 9-12 Uhr gebührenpflichtig.



Foto: Stellplätze am Markt sowie in der Steinstraße



Foto: Stellplätze An der Metow und in der Marktstraße

Auf der Steinstraße, welche als Haupteinkaufsstraße fungiert, sind die Stellplätze beidseitig täglich 9-17 Uhr gebührenpflichtig (außer Sonntag). Samstags ist das Parken ab 12 Uhr kostenfrei. Insgesamt ist eine Höchstparkdauer von 2h erlaubt. Um die Straßenreinigung zu ermöglichen besteht zusätzlich ein Halteverbot für montags 7-9 Uhr. Ab der Kreuzung Kirchstraße ist das Parken nur noch einseitig möglich. Zwischen der Einmündung Kirchplatz und Rahmwallstraße ist beidseitig ein eingeschränktes Halteverbot vorgeschrieben, bevor an der Ausfahrt Steinstraße dann das Kurzzeitparken mit Parkscheibe für eine halbe Stunde möglich ist. Außerdem wird am Markt sowie in der Steinstraße die „Brötchentaste“ angeboten, womit Nutzer der kostenpflichtigen Stellflächen die ersten 20 Minuten kostenlos parken.



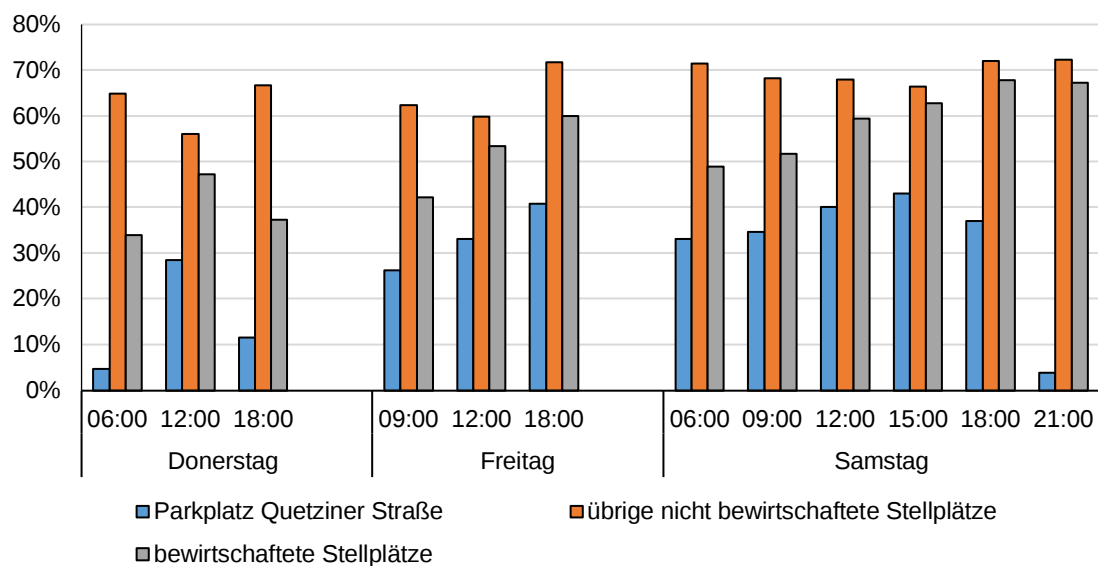
Foto: Überfrachtetes Informationsangebot im ruhenden Verkehr

Neben der Steinstraße gibt es weitere (un)bewirtschaftete Straßen, welche abschnittsweise mit dem eingeschränkten Halteverbot (Verkehrszeichen Z286 StVO) an meist ein oder zwei bestimmten Wochentagen zwischen 7-12 Uhr ausgewiesen sind. Mit diesem Hinweis soll die Straßenreinigung ermöglicht werden.

Als innovativen Ansatz können Nutzer der gebührenpflichtigen Parkplätze das Parken per Kreditkarte in der kostenlosen Parkster-App buchen.

Derzeitige Auslastung der Stellplätze in der Altstadt

In diesem Abschnitt soll die Auslastung des Parkens in der Altstadt und dem in näherer Umgebung liegenden Parkplatz an der Quetziner Straße (Stand 2018) beschrieben werden. Die Auslastung aller Stellplätze in der Altstadt schwankt je nach Tageszeit. Während um die Geschäftsstraße fast alle Parkplätze in der Zeit von 12:00 bis 18:00 Uhr ausgelastet sind, verfügt der Quetziner Parkplatz noch über reichlich freie Stellplätze.



Grafik 14: Auswertung Erhebung ruhender Verkehr

Obenstehend ist die Auslastung des Parkplatzes Quetziner Straße im Vergleich zu anderen nicht bewirtschafteten sowie bewirtschafteten Parkplätzen in der Altstadt dargestellt. Es ist auffällig, dass der Parkplatz Quetziner Straße mit seinen 130 Stellplätzen an den Erhebungszeiten nie zu 50 % ausgelastet war, während die Straßenräume der Altstadt deutlich mehr ausgelastet waren. So erreichen die unbewirtschafteten Stellflächen oft ihre Kapazitätsgrenze, was insbesondere in den reinen Wohnstraßen (z. B. Stietzstraße, Eldenstraße, Mühlenstraße) zu einem Mangel an möglichen Stellflächen für die Bewohner führen kann. Insgesamt kann so subjektiv ein punktuell defizitäres Angebot wahrgenommen werden.

Die Erhebung fand vergleichsweise kurz nach Eröffnung des Parkplatzes Quetziner Straße statt. Eine erneute Erhebung könnte größere Auslastungen zeigen, da sich die Nutzer zunehmend an den neuen Platz gewöhnt haben.

Parkleitsystem

Ein Parkleitsystem ermöglicht es Gästen und Bewohnern ein einfaches Auffinden von Stellplätzen im Stadtgebiet. Hierbei wird zwischen statischen sowie dynamischen Varianten unterschieden. Während bei der dynamischen Anzeige die noch verfügbaren Parkplätze innerhalb eines Gebietes minutenaktuell auf Anzeigen ausgegeben werden, zeigen statische Schilder ausschließlich den Standort der verschiedenen Parkflächen auf.

Bisher sind im Stadtgebiet Plau am See fünf statische Schilder für die Ausweisung der Parkflächen aufgestellt. So werden die Parkplätze Quetziner Straße sowie die Parkplätze im Zentrum vereinzelt ausgeschildert, jedoch gibt es hierbei keine durchgängige/ einheitliche Anordnung. So wird der Parkplatz Quetziner Straße ausschließlich an der Langen Straße sowie B 103 ausgewiesen. Dabei wird keine einheitliche Benennung des Parkplatzes vorgenommen. Zum einen wird an der B 103 und Einfahrt Lange Straße der allgemeine Hinweis für eine Parkmöglichkeit gegeben und zum anderen wird auf einen gebührenfreien Parkplatz an der Kreuzung Lange Straße/ Quetziner Straße verwiesen. Bis auf diese drei Standorte gibt es keine weiteren Hinweisschilder im Stadtgebiet.



Foto: Beschilderung Parkplatz Quetziner Straße an der Kreuzung Lange Straße/ Quetziner Straße



Foto: Beschilderung Parkplätze an Einfahrt zur Lange Straße sowie entlang der B 103

3.3.2 Stärken, Schwächen und Herausforderungen

Stärken:

- Höchstparkdauer von 2h ermöglicht die effiziente Nutzung der Parkflächen durch bedingten Wechsel
- Der gebührenfreie Parkplatz an Quetziner Straße entzerrt die Parksituation im Kerngebiet
- Innovatives kontaktfreies Bezahlen ist durch Parkplatz-App möglich
- Nutzerfreundliches Angebot: 20 Minuten kostenfreies Parken im Kerngebiet

Schwächen:

- Umfangreiche und abweichende Halteverbotszonen für Straßenreinigung
- Kostenfreies Parken im Kerngebiet trägt zur Verkehrsbelastung bei
- Wenig zentrumsnahe Behinderten Stellplätze
- Behinderten Parkplatz am Busparkplatz weit entfernt für Altstadt und Promenade
- Keine Zufahrt zum Parkplatz an der Metow über Busparkplatz
- Hohe Auslastung der gebührenfreien Stellflächen im Altstadtgebiet
- In der Hochsaison können Defizite bzgl. der nahen Parkplatzverfügbarkeit für Anwohner bestehen
- Fehlende, heterogene Parkplatzwegweisung

Herausforderungen:

Grundsätzlich herrscht ein ausreichendes Stellplatzangebot im Altstadtgebiet. Jedoch zeigt sich eine heterogene Auslastung der verschiedenen Bewirtschaftungsformen, was insbesondere in den Wohnstraßen punktuell, zu einem Stellplatzdefizit führen kann. Ferner ist das Altstadtgebiet durch zahlreiche Zusatzinformationen und Parkeinschränkungen gekennzeichnet, die sich negativ auf das Stadtbild und die generelle Übersichtlichkeit auswirken können. So sieht sich die Stadt Plau am See vor der Herausforderung eine gut nachvollziehbare Parkraumbewirtschaftung zu

schaffen, welche das Altstadtgebiet als Wohnstandort stärkt und der eine Lenkung zur homogenen Parkraumauslastung gelingt sowie von unnötigem Parksuchverkehr entlastet.

3.4 Analyse Radverkehr

3.4.1 Radnetze und Radverkehrsanlagen

Mit direkter Lage an dem touristisch bedeutsamen Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, ergeben sich die vorhandenen Radrouten in Plau am See entsprechen der touristischen Radrouten im Westmecklenburgischen Gebiet. So verlaufen vier Routen durch das die Stadt. In **Abbildung 6** ist der Verlauf der touristischen Radrouten im Altstadtgebiet samt Art der Radverkehrsanlagen dargestellt.

Durch die Stadt Plau am See führt ein Teil des 416 km lange Elbe-Müritz-Rundweges. Die Strecke verläuft entlang des Plauer See, über die B 103 östlich an der Altstadt vorbei. Eine Anbindung des Altstadt-kerns an den Elbe-Müritz-Rundweg existiert nicht. Allerdings kann man über öffentliche Straßen in die Altstadt fahren. Einen ähnlichen Verlauf zeigen der Eldetal- und der Plauer-See-Rundweg. Während der Eldetal-Rundweg vorher direkt durch die Altstadt über die Große Burgstraße und über die Töpferstraße vorbeiführt, tangiert der Plauer-See-Rundweg die Altstadt nur an der B 103. Der Mecklenburgische Seenrundweg führt ebenfalls über die Töpferstraße durch die Altstadt, jedoch führt dieser ausschließlich auf die B103 weiter Richtung Süden und erreicht den nördlichen Teil von Plau nicht. Mit vier tangierenden Radwegen ist somit die Region sehr gut an das touristische Radnetz Überland angeschlossen.

Am Promenadenufer An der Metow verbietet das Verkehrszeichen VZ 250 die Ein- bzw. Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art, Krafträder und Fahrräder dürfen jedoch geschoben werden. Als ausgewiesener Weg für den Verlauf der touristischen Fahrradrouten, ist ein solches Durchfahrtsverbot für Fahrräder schwer nachvollziehbar, zumal eine offensichtliche Trennung des Gehwegs durch eine farbige Markierung sowie einer erhöhten Lauffläche, vom restlichen zur Verfügung stehenden Straßenraum im weiteren Verlauf gegeben ist.

Die Kernstadt von Plau am See hat neben der Altstadt noch sechs weitere Stadtteile. Südlich der Altstadt befinden sich die Stadtteile Plötzenhöhe, Silbermühle, Appelburg und Seelust. Nördlich der Altstadt befindet sich Quetzin und Heidenholz. Schaut man sich die innerstädtischen Radanbindungen der Stadtteile Plas an den Stadtkern an, sind diese sehr ausgeprägt. Zu jedem Stadtteil führt mindestens ein Radweg. Die Beschaffenheit der Radwege ist sehr unterschiedlich. So sind viele Radwege mit sandigem Boden ausgestattet oder vereinzelt mit Asphalt belegt.



Fotos: unterschiedliche Radwegbeschaffenheit

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es keine eigens angelegte Radverkehrsanlage. Während innerhalb der 30er Zone richtlinienkonform keine Radverkehrsanlagen notwendig sind, ist auf den höher klassifizierten Straßen, der Radweg als gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg mit Benutzung für die Radfahrer frei angelegt. In einzelnen Abschnitten ist nur das Radfahren im Mischverkehr möglich.

Das Radfahren innerhalb der Altstadt ist aufgrund der Ausbildung der Altstadtstraßen in Großpflaster wenig attraktiv. Des Weiteren zeichnet sich der Altstadtkern durch schmale Gassen und Straßen aus, was das Radfahren im Mischverkehr erschwert. Als besondere Maßnahme den Radverkehr attraktiv durch die Altstadt zu führen, wurden im Altstadtbereich Mittelstreifen der Fahrbahnen mit geschnittenem Pflaster ausgestattet. Dies erlaubt den Fahrradfahrenden ein bequemerer Vorankommen. Jedoch sind diese nicht durchgängig im Straßennetz aufgebracht. So sind die Straßen mit hauptsächlich Wohnnutzung (z. B. Mühlenstraße) selten mit geschnittenem Pflaster ausgestattet.



Foto: Mittelstreifen in geschnittenem Pflaster: An der Metow und Steinstraße

Die Radrouten sind durch Pfeilwegweiser und Zwischenwegweiser dem Grunde nach entsprechend der aktuellen Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ausgeschildert. Jedoch werden nicht immer alle Routen an Kreuzungen ausgeschildert (z. B. Radroutenverlauf Eldetal Rundweg an der Kreuzung Wiesenweg/ Zum Kalkofen) oder aber

es werden mehrere Routen mit gleichem Verlauf auf verschiedenen Zwischenwegweisern ausgeschildert, was teilweise zu einer unübersichtlichen Situation führt.



Foto: Pfeilwegweiser und Zwischenwegweiser im Stadtgebiet

Radabstellanlagen

Plau am See bietet ein recht heterogenes Angebot an Radabstellanlagen. Neben mobilen Vorderradhaltern vor Geschäften, gibt es mehrere Modellausführungen der städtischen Abstellanlagen. Während am Bahnhof Plau breite Anlehnbügel mit Überdachung zugänglich sind, werden an der Steinstraße sowie am Haus des Gastes schmale Anlehnbügel angeboten. In **Abbildung 6** sind die Standorte und Anzahl der vorhandenen Radabstellanlagen ebenfalls abgebildet.



Foto: Anlehnbügel mit Überdachung am Bahnhof und mit E-Bike-Ladestation am Haus des Gastes



Foto: Vorderradhalter am Burgplatz und Anlehnbügel am Ende der Steinstraße

Die neuerbauten Radabstellanlagen am Haus des Gastes sind mit einer hohen Anzahl an Anlehnbügel sowie dem Angebot von abschließbaren E-Bike- Ladestationen anforderungsgerecht aufgebaut und zeigen, dass die Stadt Plau sich den Herausforderungen einer modernen und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung stellt.

Jedoch gibt es auch einige Bereiche im Altstadtgebiet, welche ein defizitäres Angebot an Radabstellanlagen aufweisen. So fehlt am Eldeufer jegliche Form der Radabstellmöglichkeiten für Radtouristen. Jener Mangel zeigt sich insbesondere in den Sommermonaten in einem überfüllten Gehweg aufgrund der am Zaun abgeschlossenen Fahrräder. Außerdem zeigen die aufgestellten mobilen Vorderradhalter durch die Einzelhändler (u. a. in der Steinstraße) die Notwendigkeit weiterer anforderungsgerechter Abstellanlagen in der Nähe der Geschäfte auf. Auch die befestigten Vorderradhalter am Burgplatz entsprechen nicht den heutigen Anforderungen an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen. So gewährleistet diese Form der Abstellanlagen keine ausreichende Diebstahlsicherung und es besteht eine erhöhte Gefahr von Beschädigungen am Fahrrad.



Foto: fehlende Radabstellanlagen im Bereich der Hubbrücke und entlang der Steinstraße

3.4.2 Stärken, Schwächen und Herausforderungen

Stärken:

- Anforderungsgerechte Abstellanlagen am Haus des Gastes sowie am Bahnhof
- Sehr gute Anbindung an das überregionale Radverkehrsnetz
- Gute Beschilderung der Radrouten

Schwächen:

- Weitgehend schlechte Befahrbarkeit des Pflasters im Bereich Altstadt
- Fehlende Radverkehrsanlage entlang der Schulstraße
- Einbahnstraßen sind nicht immer frei für Radverkehr
- Abstellanlagen im Altstadtbereich oft von ungenügender Menge und Qualität
- Keine Radabstellanlagen am Eldeufer
- Radwegweisung stellenweise noch nicht auf neustem Standard

Herausforderungen:

Die touristisch bedingt hohe Nachfrage im Radverkehr gilt es künftig noch besser mit qualitativ angemessenen Angeboten v. a. für das Fahrradparken abzubilden. Daneben kann die Überprüfung der bestehenden Wegweisung einen wesentlichen Mehrwert für den Radtourismus im Gebiet schaffen. Ferner sollte das Radfahren außerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen auf bedarfsgerechten Radverkehrsanlagen geführt werden, dies betrifft v. a. die Schulstraße. Die Befahrbarkeit des Pflasters in der Altstadt sollte durch geeignete Maßnahmen verbessert werden.

3.5 Analyse Fußverkehr und Barrierefreiheit

3.5.1 Bestandsanalyse

Der Fußverkehr ist neben dem Radverkehr insbesondere in den Sommermonaten ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens in Plau am See. Mit einem Durchmesser von ca. 300 m bietet das Altstadtgebiet grundsätzlich ideale Bedingungen, die täglichen Wege zu Fuß zu erledigen.

Das Fußwegenetz innerhalb der Altstadt ist grundsätzlich gut ausgebaut. Die engen Straßenräume erschweren es jedoch stellenweise anforderungsgerechte Gehweganlagen zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich verengen Treppenverläufe vor privaten Häusern die vorhandenen schmalen Gehwege teilweise erheblich.



Fotos: Mangelhafte Gehweganlagen

Anforderungsgerechte Gehwege befinden sich in der Steinstraße, Schulstraße und am Markt. Die Breite und Oberflächenbeschaffenheit entsprechen hier dem Charakter des jeweiligen Straßenzugs als Geschäftsstraße, Zuwegung zur Schule und einem öffentlichen Raum von besonderer Bedeutung. In der Steinstraße wurden Querungshilfen in Form von geschnittenem Pflaster über die Fahrbahn angebracht.

Wesentliche Barrieren im Altstadtgebiet stellen sich entlang der angrenzenden höher klassifizierten Straßen wie der B 103 und Schulstraße/ Lange Straße ein. Auch der südlich verlaufende Müritz-Elde-Wasserkanal und die Gleisschienen grenzen die Altstadt vom restlichen Stadtgebiet ab. Jedoch sind an den entsprechenden Barrieren ausreichend viele Querungshilfen angebracht, sodass ein bequemes Zurücklegen der Wege zu Fuß ermöglicht wird. Einzig im Verlauf der Schulstraße sowie der Lange Straße außerhalb der 30er Zone sind längere Straßenabschnitte ohne Querungshilfe vorhanden. In **Abbildung 7** sind die Barrieren und Anlagen im Fußverkehr dargestellt.



Fotos: Anforderungsgerechte Gehwege im Altstadtbereich

Wegweisung

Im gesamten Altstadtgebiet sind Hinweisschilder für die verschiedenen touristischen Belange angebracht. So werden in der Steinstraße neben der Touristeninfo, dem Strandbad und dem Campingplatz auch die öffentlich zugänglichen barrierefreien Toiletten ausgeschildert. An der Strandstraße wird der Weg zur Polizei sowie zur Hubbrücke und Fahrgastschiffahrt ausgewiesen.



Foto: Wegweisung für touristische Ziele

Vereinzelt aufgestellte Lagepläne des Stadtgebiets vereinfachen die Orientierung für Touristen. Neben den anforderungsgerechten Wegweisungsschildern (Brauner Hintergrund mit weißer

Schrift), sind vereinzelt noch alte Wegweisungen sowie Lagepläne im Stadtgebiet zu sehen. Hier bedarf es eine Aktualisierung der angebrachten Schilder an den einzelnen Standorten.



Fotos: Veraltete Wegweisung an der Grundschule sowie an der Strandstraße

Öffentliche Räume

Als touristisch stark frequentierter Ort ist die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum von Plau am See maßgeblich für die Verweildauer der Besucher und der damit einhergehenden Vitalität des Innenstadtlebens die nicht zuletzt auch den Erhalt der örtlichen Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen unterstützt. Direkt am See sowie an der Müritz-Elde-Wasserstraße gelegen zeichnet sich der Charme der Stadt durch die verschiedenen Brücken und Aussichten auf das Wasser aus. Aber auch die kleinen Gassen in der Altstadt sowie die Burganlage und der Kirchplatz stellen Highlights für Besucher dar.

Die **Hubbrücke** stellt das Eingangstor zum Altstadtgebiet dar und ist Hauptanziehungspunkt für Besucher. Restaurant und kleine Cafés bieten den Besuchern Sitzgelegenheit und eine angenehme Verweilatmosphäre. Durch die hohe touristische Bedeutung sieht sich der Bereich aber auch vor der Herausforderung die Überlagerung von viel Fuß- und Radverkehr sowie Kfz-Verkehr abzubilden. Neben dem hohen Gefahrenpotenzial im Mischverkehr, birgt dies weiterhin einen Qualitätsverlust im Bestand und perspektivisch eingeschränkte touristische Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Hierbei ist festzustellen, dass auf der Hubbrücke selbst sowie zur Einfahrt An der Metow, Strandstraße und Dammstraße nur schmale Gehwege vorhanden sind, Fußgänger im Regelfall also die Fahrbahn mitbenutzen müssen. Zum anderen ist die Begehung/ Berollung durch mobilitätseingeschränkte Personen teilweise aufgrund der Unebenheiten nur schwer möglich. Zudem erschweren die abgestellten Fahrräder am Zaun in den Touristenzeiten das Nutzen des Gehwegs An der Metow erheblich. So kann im Bereich der Hubbrücke das Potenzial bei der Aufenthaltsqualität nicht vollends ausgeschöpft werden.



Foto: Aufenthaltsqualität an der Hubbrücke

Mit direktem Wasserbezug ist die **Strandstraße** ein beliebter Ort zum Flanieren. Durch einen Grünstreifen ist der Gehweg von der Straße abgetrennt, womit auf der Gehwegseite mit mehreren Sitzgelegenheiten eine gute Aufenthaltsqualität erreicht wird. Allerdings ist der Gehweg sehr schmal, was im Begegnungsfall, insbesondere mit mobilitätseingeschränkten Personen, zu Gefahr führen kann. Auf einer Seite der Straße wurde geschnittenes Pflaster verlegt, was das Befahren mit dem Rad angenehmer gestaltet. Allerdings wird dieser Bereich auch zum Parken der Kfz genutzt, womit Radfahrer gezwungen sind auf die unebene Straßenfläche auszuweichen oder gar den schmalen Gehweg am Eldeufer als Alternative zu nutzen. Hier fehlt eine klare erkennbare Flächenzuteilung.



Fotos: Öffentlicher Raum an der Strandstraße

In Verlängerung der Strandstraße verläuft die Straße **An der Metow** entlang der Elde Richtung Hafengebiet am Plauer See. Mit der direkten Wasserlage sowie dem Verlauf verschiedener touristischer Radrouten, ist jene Straße ein vielbegangenes Gebiet. Hinzu kommt der Parksuchverkehr, welcher durch den Parkplatz An der Metow sowie den Stellplätzen entlang der Straße induziert wird. Um den Bereich der Hubbrücke vom Kfz-Verkehr zu entlasten, ist die Ausfahrt nur Richtung Große Burgstraße erlaubt. Die Einfahrt zu den Parkplätzen erfolgt durch die Fischerstraße oder Wallstraße. Am östlichen Kreisverkehr endet die Möglichkeit zur Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art, was durch einen versenkbaren Poller auf der Promenade sowie dem Verkehrszeichen VZ 250 angezeigt wird. Die Gehwegbreite der Straße An der Metow ist bis zum Durchfahrtsverbot, nur sehr schmal. Entlang des Straßenverlaufes ist das Längsparken einseitig erlaubt. Für die Radfahrer ist auch hier das grobe Kopfsteinpflaster mittig durch geschnittenes ersetzt wurden. Trotz der hohen Bedeutung für den Radverkehr, stehen keinerlei Radabstellanlagen zur Verfügung. Nur im Bereich hinter dem Poller stehen vereinzelt Vorderradhalter zur Verfügung.



Fotos: Öffentlicher Raum An der Metow

Zwischen der **St. Marienkirche** und Rathaus befindet sich der **Markt**. Zentral im Stadtgebiet gelegen und mit einem Parkplatz ausgestattet, ist dies ein wichtiger Aufenthaltsort für Besucher und Einwohner. Mit einem Brunnen, Begrünung und verschiedenen Sitzgelegenheiten ausgestattet entspricht die Gestaltung des Marktes seiner Funktion im öffentlichen Raum. Die Straße ist durchgängig mit geschnittenem Pflaster ausgestattet und bietet auch Radabstellanlagen am zentralen Parkplatz sowie am Rathaus. Der Platz vor der Kirche bietet eine öffentliche Toilette sowie eine große Anzahl an anforderungsrechten Radabstellanlagen.



Fotos: Öffentlicher Raum am Markt

Mit dem Zugang über die Marktstraße gelangt man auf die **Steinstraße**, welche aufgrund ihrer Einzelhandelsdichte sowie dem Angebot an Restaurants/ Imbissen als Haupteinkaufspassage angesehen werden kann. Entlang des als Einbahnstraße angelegten Straßenzugs ist bis auf wenige Ausnahmen mit Halteverbot, das Parken in Längsaufstellung vorgeschrieben. Breite Gehwege unterstreichen den Charakter der Einkaufszone und bieten ausbaufähige Sitzmöglichkeiten sowie gelegentliche schattenspendende Bepflanzung. Der Mittelstreifen der Fahrbahn ist auch hier mit geschnittenem Pflaster ausgestattet. Hinzu kommt die Besonderheit, dass das Queren der Steinstraße durch ebenfalls verbautes geschnittenes Pflaster für Fußgänger sowie mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert wird. Auffällig ist, dass es keinerlei fest installierte Radabstellanlagen entlang des Straßenzugs gibt.



Fotos: links: Marktstraße, rechts: Steinstraße

An der Ecke Marktstraße/ Steinstraße schließt sich der **Burgplatz** an. Dies ist ein abgegrenzter Bereich der gelegentlich als Wochenmarkt dient. Mit einem Angebot an Außengastronomie sowie Sitzbänken und Begrünung zeigt der Burgplatz eine gute Aufenthaltsqualität im Zentrum der Stadt. Auch befinden sich hier mehrere Radabstellanlagen.



Foto: Öffentlicher Raum am Burgplatz

Direkt gegenüber befindet sich das „**Haus des Gastes**“, welches neben der Touristeninformation und einer öffentlichen Toilette auch ein Museum sowie die alte Burganlage in sich vereint. Die Zufahrt ist für Krafträder sowie Kfz gesperrt. Während der Vorplatz barrierefrei gestaltet ist und anforderungsgerechte Radabstellanlagen aufweist, ist der Zugang von der Lange Straße nur auf einer unebenen sandigen Schotterfläche möglich. Die Zuwegung zum gebührenfreien Parkplatz Quetziner Straße ist attraktiv gestaltet und barrierefrei. In unmittelbarer Nähe des „Haus des Gastes“ befinden sich ein Spielplatz sowie ein Fitnesspark als öffentliche Parkanlage. Der Spielplatz ist hierbei durch eine Treppe sowie einen sandigen Pfad erreichbar. Aufgrund der besonderen Bedeutung des „Haus des Gastes“ als erste Anlaufstelle für Touristen sowie als attraktive Aufenthaltsfläche ist eine entsprechende Zuwegung sowie Wegweisung wesentlich. Innerhalb der Altstadt sind bereits einige Standorte mit Wegweisungen ausgestattet, jedoch sind diese nicht konsistent angebracht.



Fotos: Öffentlicher Raum am „Haus des Gastes“

3.5.2 Stärken, Schwächen und Herausforderungen

Stärken:

- Gutes Grundgerüst der Wegweisung
- Bemühungen um barrierefreie Verkehrsabwicklung in denkmalgeschützter Umgebung
- Steinstraße, Burgplatz und Markt als attraktive öffentliche Bereiche mit einer weitgehend anforderungsgerechten Ausstattung

Schwächen:

- Teils fehlende/ schmale Gehwege
- Viel Verkehr auf engem Straßenraum
- Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit Zufahrt Haus des Gastes, Bereich der Hubbrücke
- Inkonsistente und heterogene Wegweisung

Herausforderungen:

Die wesentliche Herausforderung bei den öffentlichen Räumen ist die Schaffung von Möglichkeiten den stattfindenden Verkehr stadtgerecht abzuwickeln um gleichzeitig den verschiedenen Ansprüchen der Verkehrsteilnehmergruppen gerecht zu werden. Hierfür sind anforderungsgerechte Verkehrsanlagen sowie eine bedarfsgerechte Oberflächenbeschaffenheit unerlässlich. Können die Voraussetzungen für die stadtverträgliche Aufnahme des Verkehrs nicht gewährleistet werden kann die Herausnahme einzelner Verkehrsteilnehmergruppen erforderlich sein.

3.6 Analyse Öffentlicher Personennahverkehr

3.6.1 Derzeitiges Angebot

Das derzeitige Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Plau am See setzt sich neben dem konventionellen Linienbusverkehr sowie aus einem Rufbus-Angebot zusammen. In **Abbildung 8** sind das Linienangebot sowie die räumliche Erschließung im ÖPNV dargestellt.

Das Busliniennetz ist grundsätzlich breit aufgestellt und ermöglicht ganztags das Erreichen des Altstadtgebietes. Die Tabelle 4 gibt eine Übersicht des Linienbus-Angebotes wieder.

Linie	Verlauf	Takt		Bedienzeitraum	
		Mo-Fr	Sa/ So/ Feiertag	Mo-Fr	Sa/ So/ Feiertag
77	Richtung Parchim	60 min	60 min	4 - 21 Uhr	4 - 21 Uhr
	Richtung Malchow	60 min	60 min	7 – 0 Uhr	7 – 0 Uhr
121	Richtung Plau Bhf.	4x/ Tag	1x/ Tag	6 - 13 Uhr	13 Uhr
	Richtung Schwerin	2x/ Tag	1x/ Tag	9/ 16 Uhr	16 Uhr
700	Richtung Plau Bhf.	1x/ Tag	-	8 Uhr	-
	Richtung Parchim	1x/ Tag	-	6 Uhr	-
712	Richtung Klüschen- berg/ Plau Bhf.	11x/ Tag	-	7 – 17 Uhr	-
	Richtung Lübz	12x/ Tag	-	7 – 16 Uhr	-
721	Richtung Lübz	1x/ Tag	-	7 Uhr	-
725	Richtung Ganzlin	6x/ Tag	-	6 – 16 Uhr	-
	Richtung Plau Bhf.	4x/Tag	-	7 – 16 Uhr	-
726	Richtung Karow	11x/ Tag	-	6 – 16 Uhr	-
	Richtung Plau Bhf.	9x/ Tag	-	7 – 17 Uhr	-
735	Richtung Krakow	120 min	120 min	7 – 19 Uhr	7 – 19 Uhr
	Richtung Meyen- burg	120 min	120 min	6 – 20 Uhr	6 – 20 Uhr
800 Rb	Richtung Plauerh.	60 min	60 min	0 Uhr, 6 – 22 Uhr	0 Uhr, 6 – 22 Uhr
	Richtung Plau Bhf.	60 min	60 min	3 – 0 Uhr	3 – 0 Uhr
802 Rb	Richtung Ganzlin	60 min	60 min	0 Uhr, 6 – 22 Uhr	0 Uhr, 6 – 22 Uhr
	Richtung Plau Bhf.	60 min	60 min	3 – 0 Uhr	3 – 0 Uhr

Tabelle 4: Angebot Linienbus

Die zwei Linien mit dem besten Taktangebot sind hierbei die 77 und 735. Zusätzlich ermöglicht der Rufbus (Rb) die Anbindung der umliegenden Gemeinden an die Altstadt außerhalb des Bedienungszeitraumes des konventionellen Busverkehrs. So ist u. a. auch die Beförderung in den Nachtzeiten gewährleistet. Unter vorheriger telefonischer Anmeldung oder dem Ausfüllen des online Formulars können Bestellungen ab zwei Stunden im Voraus bedient werden.

Mindestbedienstandards

Der Landkreis Ludwigslust-Parchim schreibt in seinem Regionalen Nahverkehrsplan Westmecklenburg Mindestbedienstandards für die Haupt- und Nebenachsen im Gebiet vor. Laut der Zuordnung von Plau am See ist die Stadt als Nebenachse mit besonderer touristischer Funktion sowie als Anschlusspunkt für das ländliche Bediengebiet definiert und bedarf folgender Mindestbedienstandards¹³:

Bedienungszeit:	Montag-Freitag (auch an Schul- und Ferientagen), Wochenende: nachfrageorientiert
Bedienungshäufigkeit:	3 Fahrtenpaare an Schultagen, 1 Fahrtenpaar an Ferientagen, an Wochenenden nachfrageorientiert
Haltestellenerreichbarkeit:	350-400m
Sonstiges:	Ausrichtung auf touristische Belange (z. B. Fahrradtransport)

Mit dem Taktangebot von 60 Minuten durch die Linie 77 ist eine gute Bedienung gegeben. Auch der Rufbus bietet, als alternative Bedienform, mit einem 1-stündigen Takt eine gute Erreichbarkeit der umliegenden Gemeinden an, welche durch den Linienbetrieb des konventionellen Busverkehrs sonst nicht abgedeckt werden. Mit der Linie 735, welche eine Nord-Süd Anbindung der Stadt Plau am See im 2-Stunden-Takt gewährleistet, ist ein solides Grundangebot vorhanden.

Bei der Haltestellenerreichbarkeit sind kleinere Defizite im Untersuchungsgebiet erkennbar. So sind die Bereiche rund um die Hubbrücke, An der Metow sowie südlich der Eldenstraße und die südlichen Abschnitte der Tuchmacher-/Rahmwall-/ Mühlenstraße und Stietzstraße nicht durch eine Haltestelle erschlossen. Zudem verkehren an der Haltestelle Grundschule die Busse (712, 725, 726) vorrangig nur entsprechend der Schulzeiten, sodass eine Anbindung zur Haltestelle Grundschule nur früh 7 Uhr stattfindet. Außerdem finden keine Abfahrten zwischen ca. 7 -12 Uhr statt. Die letzte Abfahrtsmöglichkeit ist mit 16:30 Uhr gegeben. Durch die eingeschränkte Erreichbarkeit in den frühen Vormittagsstunden sowie den Abendstunden, dient die Haltestelle nur bedingt der Erreichbarkeit der Innenstadt unabhängig von den Schulzeiten. Ähnlich verhält es sich mit der Haltestelle Klüschenberg. Demzufolge verschlechtert sich die allgemeine Haltestellenerreichbarkeit im Altstadtgebiet erheblich in den Zeiten ohne Anbindung der Haltestellen Grundschule und Klüschenberg.

¹³ Regionaler Nahverkehrsplan Westmecklenburg, Teil B: Landkreis Ludwigslust-Parchim, S. 46 ff, 2014

Ausstattung der Haltestellen

Mit dem Angebot von sieben Buslinien und zwei Rufbuslinien ist der Bahnhof die am meisten angefahrene Bushaltestelle. Ihr ist entsprechend der Frequentierung eine sehr gute Ausstattung zu Eigen. Neben mehreren Fahrgastunterständen und Sitzgelegenheiten ist diese Haltestelle als einzige auch mit taktilen Bodenelementen ausgestattet. Außerdem ermöglichen eine Vielzahl an Kfz-Parkplätzen sowie anforderungsgerechte Radabstellanlagen eine gute Erreichbarkeit. Einziges Verbesserungspotenzial liegt hier in der Installation einer digitalen Anzeige der aktuellen Abfahrtszeiten. Der Bahnhof wird bereits seit dem Jahr 2000 nicht mehr regelmäßig im Bahnverkehr bedient.

Die restlichen im Altstadtgebiet befindlichen Haltestellen sind stark verbesserungswürdig. Bis auf die Haltestelle Lange Straße fehlt an den zwei Haltestellen an den Schulen jeweils ein Fahrgastunterstand sowie eine Sitzgelegenheit. Generell sind diese zwei Standorte bis auf das Haltestellenschild samt analogen Fahrplan mit keinerlei weiteren Ausstattungsmerkmalen versehen.



Fotos: Ausstattung der Haltestellen links: Plauer Bahnhof, rechts: Lange Straße

Demzufolge besteht ein hoher Handlungsbedarf die Haltestellengestaltung der defizitären Standorte auf eine neue Qualitätsstufe zu heben.



Fotos: Ausstattung der Haltestellen links: Grundschule, rechts: Schule Am Klüschenberg

Die Angebote des ÖPNV werden durch die Angebote im touristischen Verkehr von Mai bis September durch den Plauer Rundbus und dem Fährangebot ergänzt.

3.6.2 Defizitschwerpunkt Bushaltestelle Plau, Grundschule

Bei der stadtweiten Analyse des Straßennetzes von Plau am See hinsichtlich des ÖPNV stellt sich ein konkreter Abschnitt als besonderer Defizitschwerpunkt heraus. Dies betrifft die Bushaltestelle Plau, Grundschule südlich des Knotens Lange Straße/Schulstraße. Diese liegt am nördlichen Rand der Altstadt im direkten Umfeld der Kantor-Carl-Ehrich-Schule.



Grafik 15: Umfeld Bushaltestelle Plau, Grundschule

Die Haltestelle wird vom Linienverkehr bedient, allerdings orientiert sich das Angebot ausschließlich an den Bedürfnissen der Schüler. So gibt es lediglich an Schultagen einzelne Abfahrten morgens, mittags sowie am frühen, mittleren und späten Nachmittag. Derzeit sind bis zu vier Abfahrten gleichzeitig disponiert, die mit bis zu 15 m langen Bussen erfolgen. Die Haltestelle wird lediglich in Richtung Altstadt bedient. Die Busse setzen ihre Fahrt über die Quetziner Straße und die B 103 fort. Längere Aufenthalte sind nicht Bestandteil des aktuell gültigen Fahrplans.

Die bestehende Busbucht entspricht in ihren Abmessungen nicht dem Bedarf und ermöglicht höchstens einem Fahrzeug gleichzeitig den Fahrgastwechsel. Gesetzlich verankerte Anforderun-

gen an die Barrierefreiheit von Haltestellen des ÖPNV werden nicht erfüllt. Zudem ist der Verkehrsraum im angrenzenden Umfeld der Bushaltestelle begrenzt, was das Rangieren, insbesondere mit 15 m langen Linienbussen, erschwert. Des Weiteren steht der ÖPNV mit weiteren Nutzungsansprüchen in Konflikt. Eine besondere Rolle spielt dabei der ausgeprägte Hol- und Bringverkehr im Zuge des Schulbetriebs, woraus ein hoher Parkdruck resultiert.

Insgesamt ist die bauliche Situation vor Ort ungeeignet, um den disponierten Busverkehr abzufertigen. Die Folge sind Rückstaus, die den Überholdruck erhöhen und zusammen mit den unzureichenden Bedingungen beim Ein- und Aussteigen eine Gefährdung der ÖPNV-Nutzer – insbesondere der Grundschüler – darstellen. Zudem stellt dieser Umstand eine Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs dar und die fehlende Barrierefreiheit steht in Konflikt mit gesetzlichen Vorgaben und dem Ziel der Inklusion. Des Weiteren behindern Fahrzeuge des Hol- und Bringverkehrs den Busbetrieb und stellen so zusätzlich ein weiteres Risiko für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie die Fahrplantreue des ÖPNV dar.

3.6.3 Stärken, Schwächen und Herausforderungen

Stärken:

- Anforderungsgerechtes Angebot im Buslinienverkehr
- Nachfrageschwache Zeiten werden durch ein Rufbusangebot abgedeckt
- Zusätzliches Fahrtenangebot durch touristisches Busangebot
- Haltestellenerreichbarkeit ist teilweise im Altstadtgebiet innerhalb 350 m möglich
- Sehr gute Haltestellenausstattung am Bahnhof

Schwächen:

- Großteil der Haltestellen sind defizitär ausgestattet
- Kein Stadtbusangebot der in Kern der Altstadt fährt
- Schlechte/ eingeschränkte Haltestellenerreichbarkeit im südlichen Altstadtbereich

Herausforderungen:

Die bestehenden guten Linienbusangebote gilt es auf das ganze Altstadtgebiet zu erweitern, so dass auch bisher defizitär angeschlossene Bereiche ein attraktives ÖPNV-Angebot nutzen können. Dazu sollten auch die Haltestellen anforderungsgerecht ausgebaut werden. Aufgrund der Nähe zum Bahnhof, kann das Altstadtgebiet überdies durch eine Reaktivierung des überregionalen Schienenpersonennahverkehrs profitieren.

3.7 Innovative Mobilitätslösungen

Angebote zu innovativen Mobilitätslösungen bestehen in Plau am See nur eingeschränkt. So werden im Altstadtgebiet ausschließlich zwei Standorte mit Lademöglichkeiten für E-Autos bzw. E-Bikes angeboten. Alternative Mobilitätsangebote wie Car-/ oder Bikesharing existieren bisher nicht. Während Carsharing insbesondere für die Bewohner eine Alternative zum eigenen Pkw darstellt, bietet ein Bikesharing-Angebot aufgrund der touristischen Angebote des Radverleihs keinen zusätzlichen Nutzen, sondern würde wohlmöglich Verdrängungseffekte der bestehenden gewerblichen Anbieter nach sich ziehen. Bei der Etablierung eines Carsharing-Angebotes besteht hingegen durch Ersatz des eigenen privaten (Zweit-)Pkws die Möglichkeit die engen Wohnstraßen des Altstadtgebietes vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

4. Verkehrliches Leitbild

Im Rahmen der ersten Analyseschritte wurden zusammen mit der Stadt Plau am See die im Folgenden vorgestellten Ziele und Leitlinien definiert, welche die Grundlage für das zu entwickelnde Handlungskonzept bilden.

A) Stärkung der Altstadt als Wohn- und Einkaufsstandort mit erhöhter Aufenthaltsfunktion und guter Erreichbarkeit für Bewohner und Gäste

Plau am See sieht sich vor der Herausforderung den touristisch stark frequentierten Zeiten in den Sommermonaten sowie den ruhigen Zeiten in den Wintermonaten gerecht zu werden. Das Innenstadtbild ist durch eine hohe Wohnnutzung geprägt, womit dem Verkehrskonzept der Spagat zwischen einem Anziehungspunkt für die Gäste sowie einer ruhigen Umgebung für die Anwohner gelingen muss. Es soll eine funktionierende Infrastruktur zur Verfügung stehen, welche die touristischen Anforderungen auffängt aber auch die Belange der Bewohner berücksichtigt. Eine hierfür ausgelegte hohe Aufenthaltsqualität kann u. a. durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Errichtung von Frei- und Grünflächen mit ansprechenden Sitzgelegenheiten als auch mit der Schaffung von attraktiven Gehwegen und -flächen erreicht werden. Außerdem zählen hierzu die Geschwindigkeiten stadtvträglich zu halten sowie Durchgangsverkehre zu vermeiden. Die Erreichbarkeit größerer Parkplätze soll auf möglichst verträglichen Wegen stattfinden. Vereinzelt kann es erforderlich sein, verkehrliche Überformungen des Kfz-Verkehrs zu Gunsten höherer stadträumlichen Qualitäten zurückzunehmen.

Um auch dem Anspruch der Innenstadt als Wohnquartier gerecht zu werden, sollte eine differenzierte Abwägung der Parkraumverfügbarkeit für die Anwohner stattfinden. Insbesondere in ländlichen Räumen wie Plau am See, stellt die Innenstadt für die Einwohner ein regelmäßiges Alltagsziel sowie günstige Wohngegend dar, welche für den Erhalt der Innenstadtvitalität notwendig ist.

B) Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit

Neben der Aufenthaltsqualität sind die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit wesentliche Bausteine für ein attraktives Stadtumfeld für den Rad- und Fußverkehr. Verkehrsanlagen sollen für alle Personengruppen einfach, sicher und intuitiv zu nutzen sein. Das betrifft wenig erfahrene Kinder genauso wie Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (Menschen mit körperlichen und geistigen Behinderungen und Eltern mit z. B. einem Kinderwagen). Barrierefreie Verkehrsanlagen sind daher nicht nur ein Beitrag für die Verkehrssicherheit, sondern verbessern die Möglichkeiten für alle Nutzergruppen sich eigenständig fortzubewegen und die städtischen Ziele sicher zu erreichen. Es muss das Ziel sein, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu realisieren. Barrierefreie Verkehrsanlagen in

Plau am See sollen dabei so geplant werden, dass Bürger mit allen Formen von Mobilitätseinschränkungen diese sicher und bequem nutzen können. Hiervon profitieren letztendlich alle Verkehrsteilnehmer.

Die Steigerung der Verkehrssicherheit und damit die Absicherung der körperlichen Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmern soll auch künftig der zentrale Maßstab beim Entwurf und Betrieb von Verkehrsanlagen sein. Dabei sind sowohl objektiv messbare Unsicherheitsfaktoren, wie Unfallstatistiken, als auch subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer für die Identifikation von Handlungsschwerpunkten maßgebend. Verkehrssicherheit soll proaktiv geschaffen werden, also auch bei solchen Situationen, wo sich noch keine statistische Häufung von Unfällen zeigen. Dies sollte stets auch mit einer erheblichen Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten einhergehen. Die Umsetzung derartiger Regelungen erfordert eine kontinuierliche, enge und konstruktive Zusammenarbeit von Verkehrsplanung, Stadtplanung, Denkmalschutz und Verkehrsbehörde.

C) Alltagsradverkehr und Radtourismus stärken

Durch die direkte Lage am Plauer See ist die Stadt Plau beliebt bei Tagestouristen, welche mit dem Rad die Stadt passieren. Um den Radtourismus zu fördern sollte eine zeitgemäße Radinfrastruktur geschaffen werden welche auch das Verweilen im Ort attraktiv gestaltet sowie die Erreichbarkeit der Stadtteile im Alltagsverkehr ermöglicht. Nicht nur geglättete Radfahrstreifen und eine einheitliche Beschilderung, sondern auch die Schaffung von anforderungsgerechte Radabstellanlagen geben neue Impulse für den Radverkehr.

5. Handlungskonzept

5.1 Vorbemerkungen

Unter Betrachtung der definierten Leitlinien für das Verkehrskonzept werden je Handlungsfeld Einzelmaßnahmen entwickelt, welche die aufgedeckten Defizite adressieren. Dies wird durch eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen ergänzt und bildet ein ganzheitliches Handlungskonzept für den Altstadtbereich der Stadt Plau am See ab. Die Priorisierung erfolgt hierbei in drei Stufen:

gering	
mittel	
hoch	

Die Maßnahmen sind in einer Maßnahmentabelle im Anhang noch einmal übersichtlich zusammengestellt.

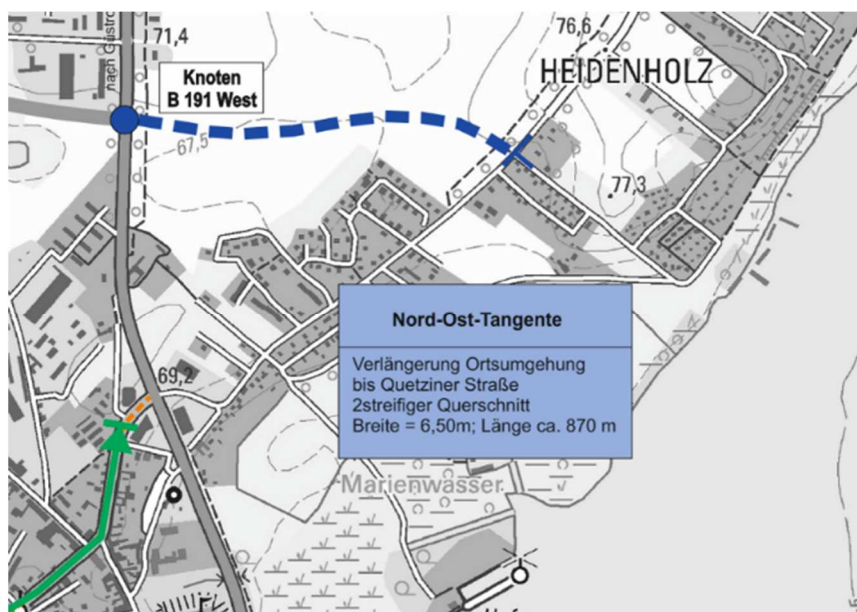
5.2 Hauptverkehrsstraßennetz

Aus der Analyse des Hauptstraßennetzes und den herausgestellten Mängeln werden im Folgenden Handlungsempfehlungen abgeleitet, die sich in einzeln durchführbare Maßnahmen gliedern.

Maßnahme H.1: Erweiterung Nord-Ost Tangente



Die Maßnahme beinhaltet die Verlängerung der neuen Ortsumgehung vom Kreisverkehr an der B 103 bis in den Stadtteil Heidenholz. Durch die Maßnahme wird eine Entlastung vorhandener Straßen erreicht und die Anbindung des Klinikgeländes verbessert.



Grafik 16: Maßnahme H.1 Erweiterung Nord-Ost Tangente¹⁴

¹⁴ Kartengrundlage Quelle GeoPortal MV 2023 © GEOBasis-DE/M-V 2023

Ausgehend von der neuen Nord-Ost-Tangente besteht zudem die Möglichkeit neue Flächen für die städtebauliche Entwicklung zu erschließen. Momentan befindet sich ein Bebauungsplan in der Aufstellung, der die bauliche Nutzung der Flächen östlich des bestehenden Kreisverkehrs festlegt. Es bietet sich an, die Nord-Ost-Tangente in diese Planungen einzubeziehen. Eine Alternative zur Nord-Ost-Tangente wäre ein Ausbau des Steindamms, der die B 103 direkt mit dem Krankenhausstandort verbindet. Diese Option ist allerdings – wie bereits im Analysekapitel beschrieben – aus Sicht der Verkehrssicherheit sowie der Umwelt ungünstiger.

Maßnahme H.2: Kreisverkehr B 103/Lange Str./Quetziner Straße



Durch die Freigabe der Nordwestumgehung kam es zu einer wesentlichen Reduktion der Verkehrsmengen in diesem Knoten. Das erlaubt eine Anpassung der Knotenpunktform. Der Umbau zu einem Kreisverkehr ist insbesondere günstig für die Wartezeiten im KFZ-Verkehr außerhalb der Spitzenzeiten und birgt Potenziale hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie der Schadstoff- und Lärmemissionen.



Grafik 17: Maßnahme H.2 Kreisverkehr B 103/Lange Str./Quetziner Straße¹⁵

Da dieser Straßenraum auch durch ein nennenswertes Aufkommen nicht-motorisierter Verkehre geprägt ist, können in diesem Zusammenhang die übrigen, noch nicht vorhandenen Gehbeziehungen am Knoten hergestellt werden. Um eine eindeutige Vorrangsituation sicherzustellen, ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen in den Knotenarmen empfehlenswert. Ein besonderes Augenmerk bei der Planung sollte hierbei auf den speziellen verkehrsrechtlichen Status der B 103 als freie Strecke liegen sowie auf der Rolle der Strecke als Bedarfsumleitung für die A 19. Insbesondere erstes schränkt die Anordnung von Fußgängerüberwegen ein¹⁶. Wie genau der nicht-

¹⁵ Kartengrundlage Quelle GeoPortal MV 2023 © GEOBasis-DE/M-V 2023

¹⁶ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, R-FGÜ 2001

motorisierte Verkehr an diesem Knoten zu führen ist, sollte in nachfolgenden Planungsschritten geprüft werden. Durch die Umgestaltung werden zudem neue Flächen frei, die entweder für andere Verkehrsträger genutzt oder anderweitig gestaltet werden können. Hier liegen besondere Potenziale für die Gestaltung einer Ortseingangssituation, die den Status Plaues als staatlich anerkannten Luftkurort betont.

Maßnahme H.3: Verkehrsberuhigung Schulstraße



Die Anforderungen an die Schulstraße haben sich in Folge der stark reduzierten Verkehrsbelastungen gewandelt. Der fließende Verkehr besitzt nun keinen wesentlichen Vorrang vor den übrigen Nutzungsansprüchen. Um den Bedürfnissen des ausgeprägten Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs sowie dem Schutzbedürfnis der Anwohner ausreichend Rechnung zu tragen, sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt werden. So sollte angestrebt werden die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beschränken. Ein Ansatzpunkt für eine gerichts-feste Begründung stellt dabei die Nähe zur Kantor-Ehrich-Schule dar. Um die Einhaltung dieser Höchstgeschwindigkeit zu unterstützen, kann ein Dialogdisplay errichtet werden, welches dem Fahrer sein Fehlverhalten oder vorbildliches Verkehrsverhalten kommuniziert.



Fotos: Straßenraum Schulstraße (Blickrichtung Osten)/Grafik 18: Orthofoto Schulstraße¹⁷

Die Führung der Radfahrer sollte auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem MIV erfolgen, da die verfügbare Breite weder für die Anlage von Radfahrstreifen noch Radschutzstreifen ausreicht. Dabei kann das Aufbringen von Piktogrammen auf der Fahrbahn die angeordnete Führungsform

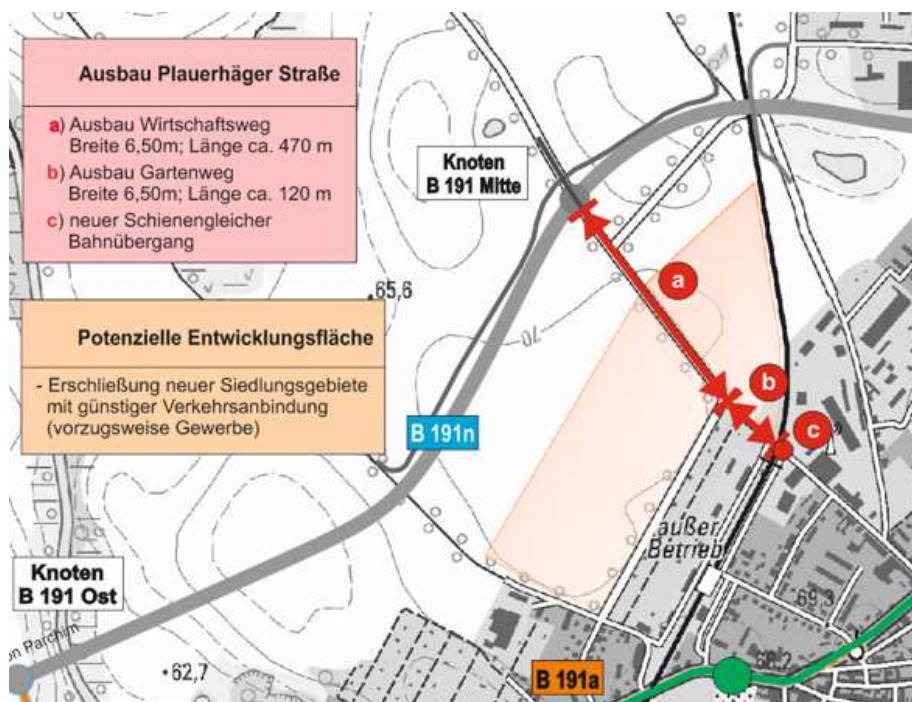
¹⁷ © Google Earth, 2019

verdeutlichen. Die bestehende Fußgänger-LSA kann nach Prüfung der Einsatzkriterien der Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen¹⁸ durch einen solchen ersetzt werden, der neben der Reduktion der Wartezeiten für den Fußverkehr eine verkehrsberuhigende Wirkung hat. Zwar sind Einrichtungen dieser Art in Bereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Regel entbehrlich, die besondere Situation mit einer großen Zahl querender Fußgänger und einem hohen Grundschüleranteil in Folge der Nähe zur Kantor-Ehrich-Schule begründet allerdings dessen Zweckmäßigkeit.

Maßnahme H.4: Ausbau Plauerhäger Straße



Die verfügbaren Entwicklungsflächen der Stadt Plau am See sind durch die geographische Lage begrenzt. Eine günstige Möglichkeit für Gebietserweiterungen stellt sich im Bereich zwischen Nordwestumgehung und der Mecklenburger Südbahn dar. Hier ist die bestehende Plauerhäger Straße eine geeignete Achse, um das Hauptstraßennetz entsprechend zu ergänzen. Neben der erschließenden Wirkung käme die Chance hinzu, weiteren Verkehr von der alten Ortdurchfahrt auf die Ortsumgehung zu legen und damit den Bereich Schulstraße/Lange Straße zu entlasten.



Grafik 19: Maßnahme H.4 Ausbau Plauerhäger Straße¹⁹

Bei einer gewerblichen Nutzung der vorhandenen Flächen wäre zudem mit einem höheren Schwerverkehrsaufkommen zu rechnen, welches dann stadtverträglich über die Umgehungsstraßen abgewickelt werden könnte.

¹⁸ Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen, R-FGÜ 2001

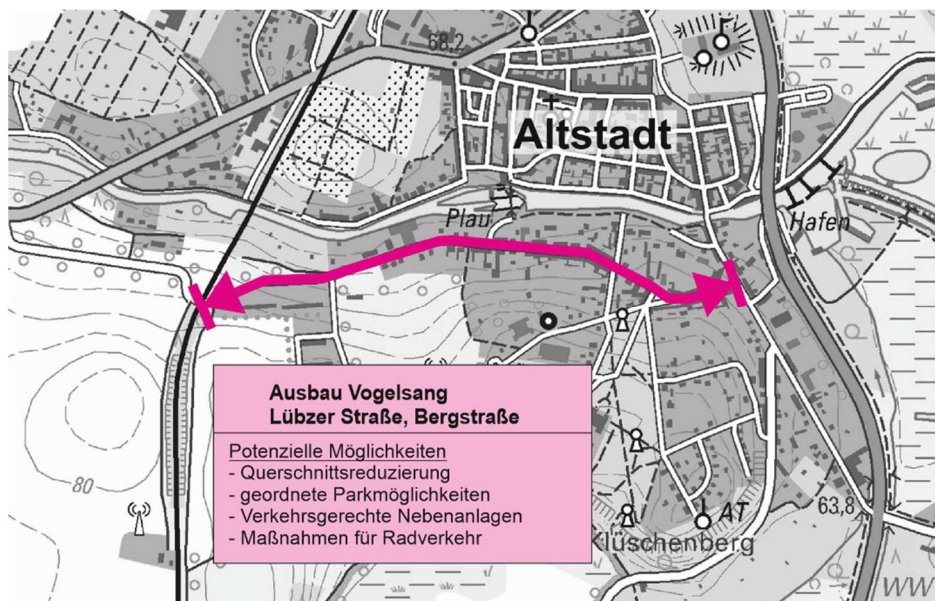
¹⁹ Kartengrundlage Quelle GeoPortal MV 2023 © GEOBasis-DE/M-V 2023

Als prägender Maßnahmenteil ist die Öffnung der Bahnübergangs Plauerhäger Straße für alle Verkehrsteilnehmer zu nennen. An dieser Stelle ist eine Abstimmung mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen erforderlich. Mit dem genannten Ausbau der Plauerhäger Straße zusammen mit der Entwicklung des Gewerbegebiets, wird eine Verkehrsbelastung des Bahnübergangs von etwa 2.000 KFZ/24h prognostiziert.

Maßnahme H.5: Ausbau Vogelsang – Lübzer Str. – Bergstr.



Der Straßenzug Vogelsang – Lübzer Str. – Bergstr. ist eine wichtige Achse des Hauptstraßennetzes südlich der Elde. Ihr Ausbaustandard wird diesem Status in keiner Weise gerecht.



Grafik 20: Maßnahme H.5 Ausbau Vogelsang – Lübzer Str. – Bergstr.²⁰

Ein regelgerechter Entwurf nach den RAST würde sich günstig hinsichtlich der Qualität des Verkehrsablaufs als auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit auswirken. Dabei sollten auch die städtebaulichen Anforderungen an den Straßenraum berücksichtigt werden. Hier können neue verfügbare Flächen in Folge der abschnittsweisen Reduktion der Fahrbahnbreite Ansatzpunkte sein. Insbesondere die Seitenräume müssen derart gestaltet werden, dass sie den Anforderungen des Fußverkehrs hinreichend Rechnung tragen. Zudem sollten die Einrichtung von Radverkehrsanlagen geprüft und die Parkflächen neu geordnet werden.

²⁰ Kartengrundlage Quelle GeoPortal MV 2023 © GEOBasis-DE/M-V 2023

Maßnahme H.6: Reduktion der Lärmemissionen an der B 103



Die B 103 verläuft in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h bei einem DTV von etwa 4.800 KFZ/24h und einem DTV_{SV} von 410 KFZ/24h²¹. Damit kommt es zu relevanten Lärmemissionen, die eine Prüfung lärmmindernder Maßnahmen begründen.



Grafik: Orthofoto B 103 Höhe Stadtkern (Norden links)²²

Die rechtlichen Voraussetzungen sind im Bundesimmissionsschutzgesetz sowie in den Verkehrslärmschutzrichtlinien enthalten. Allerdings besteht kein rechtlicher Anspruch auf eine Lärmsanierung. Es handelt sich lediglich um freiwillige Leistungen des Bundes. Voraussetzung ist eine Überschreitung der Grenzwerte. Zuständig hierfür ist das Straßenbauamt Schwerin. Um die Lärmsituation entlang der B 103 zu verbessern, sollte eine Abstimmung mit dem Straßenbauamt erfolgen und eine lärmtechnische Untersuchung initiiert werden. Der Status Plaues als Luftkurort sollte dabei besonders berücksichtigt werden.

²¹ Verkehrsmengenkarte 2021 Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, 2022

²² © Google Earth, 2019)

5.3 Straßennetz innerhalb der Altstadt

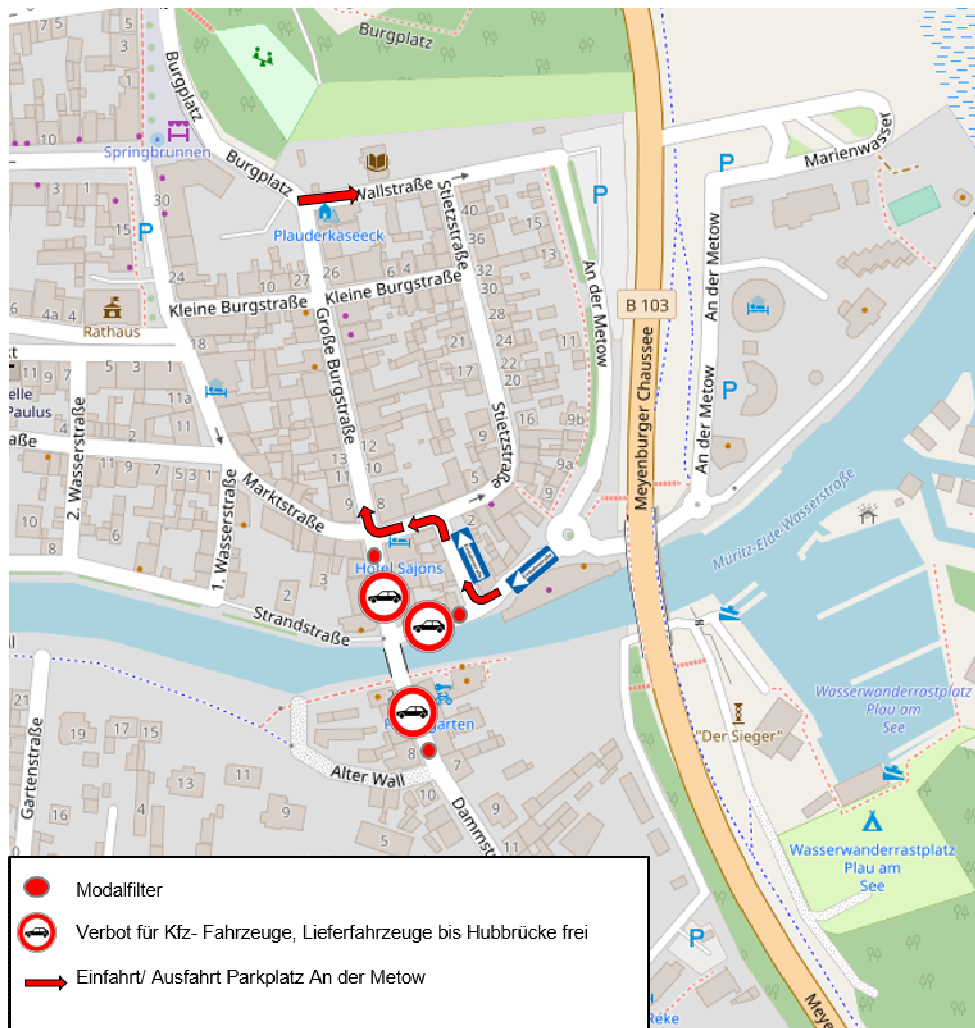
Maßnahme K.1: Verkehrsberuhigung im Bereich der Hubbrücke



Der Bereich der Hubbrücke unterliegt aufgrund seiner hohen verkehrlichen Bedeutung bzgl. der Erschließung der Altstadt aus Süden sowie als Schnittpunkt touristischer Achsen insbesondere in der Hauptsaison einer sehr hohen Verkehrsbelastung.

Bei Sperrung des Straßenabschnittes Große Burgstraße/Marktstraße bis Dammstraße/ Alter Wall für alle Kfz, kann eine Entlastung der Verkehrsüberlagerung sowie die Attraktivierung der touristischen Bedeutung des Bereichs ermöglicht werden. Die Umsetzung kann saisonal eingeschränkt erfolgen, sodass versenkbare Poller z. B. ab November bis März die Benutzung wieder frei geben können. Hierbei ist darauf zu achten, die Standorte der Poller in Abhängigkeit der Erschließungsfunktion für private Grundstücke vorher zu prüfen. Bereits an der B 103 angebrachte Hinweisschilder können eine bessere Wegeleitung der Kfz-Fahrer ermöglichen.

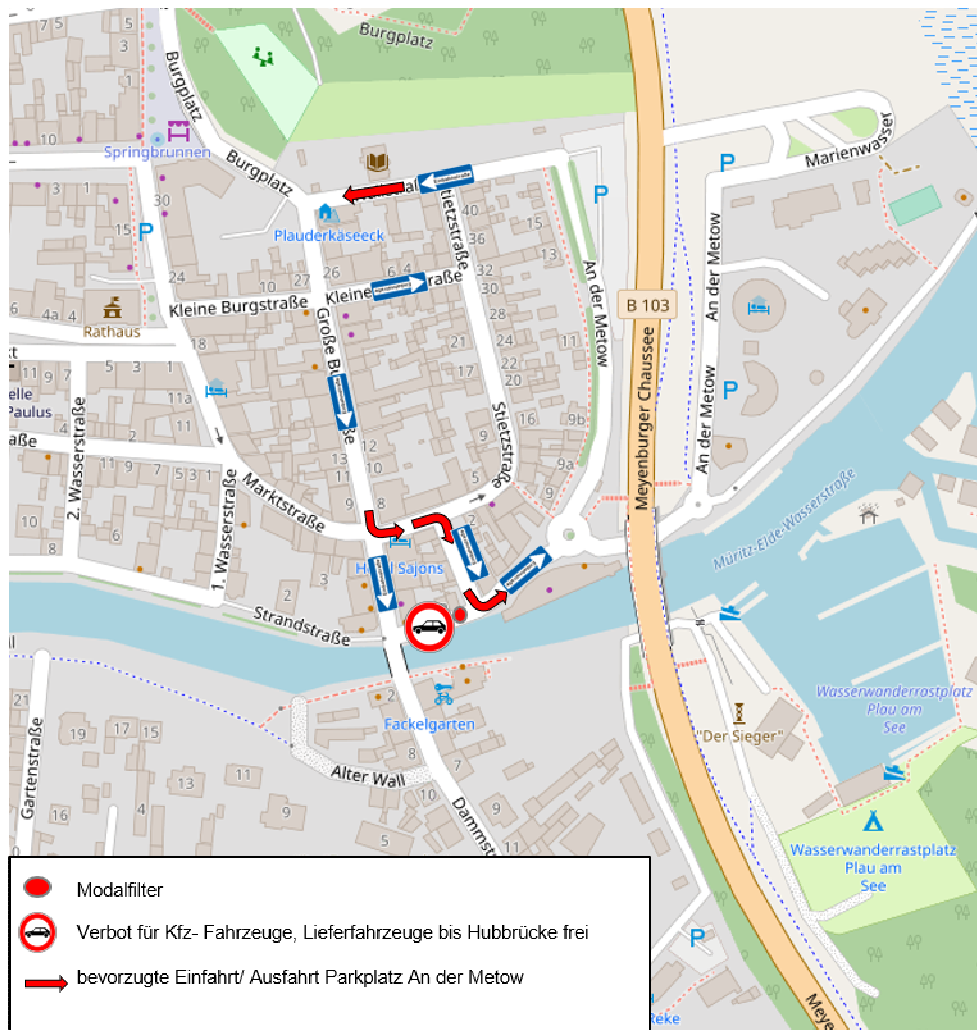
Als Erweiterung sollte auch die Kfz-Ausfahrt An der Metow (Maßnahme K.2) gesperrt werden um den Querverkehr im Bereich der Hubbrücke herauszunehmen und eine weitere Verkehrsberuhigung herbeizuführen. Die nachfolgende Grafik stellt eine mögliche veränderte Verkehrsorganisatuion dar.



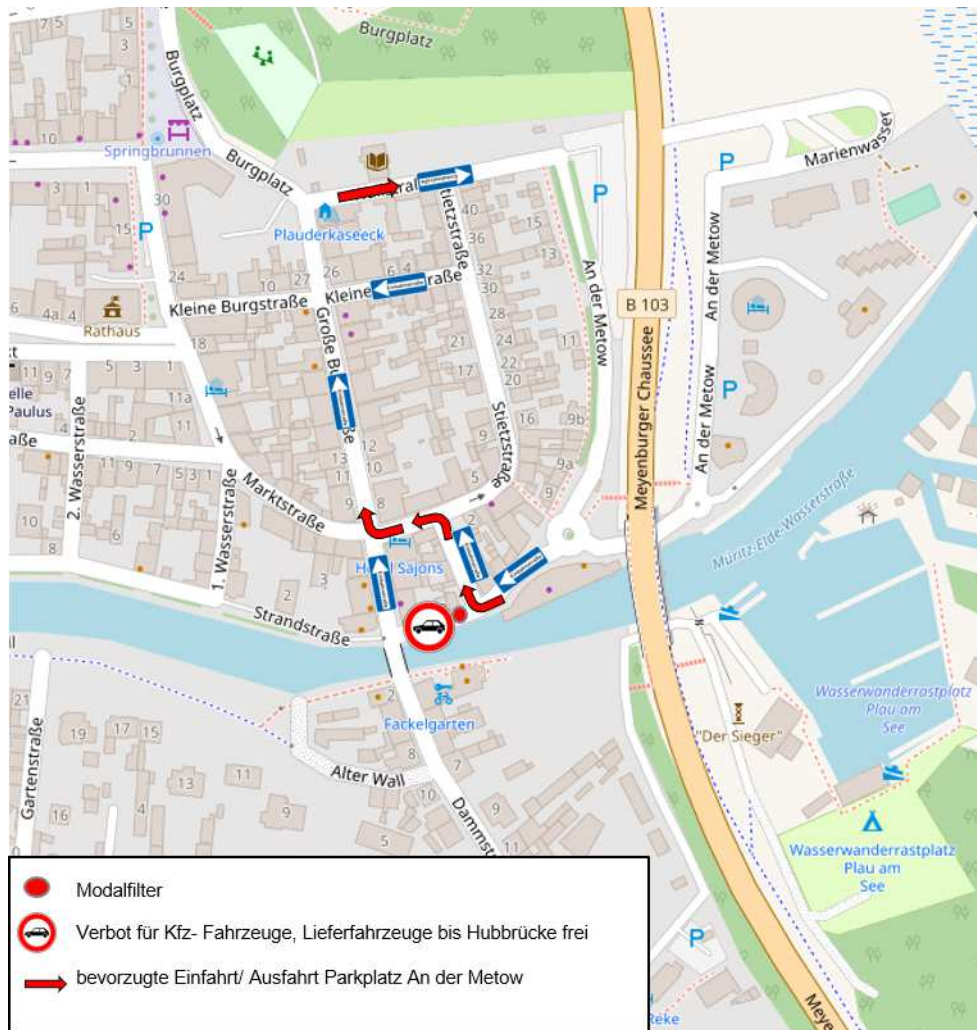
Grafik 21: Potenzielle Verkehrsführung bei Sperrung der Hubbrücke

Um die Abwicklung des Verkehrs bei einer Sperrung des Bereiches an der Hubbrücke einschätzen zu können, kann die Einbettung der Maßnahmen in einen vorherigen Verkehrsversuch eine Entscheidungshilfe sein. Hierbei werden die Maßnahmen temporär umgesetzt und wissenschaftlich evaluiert. Der Zeithorizont sollte mindestens drei Monate betragen, um ein Einspielen des Systems zu ermöglichen. Empfohlen wird jedoch das Umsetzen der Maßnahme innerhalb eines Verkehrsversuches für eine ganze Saison (April - Oktober).

Für eine niederschwellige Umorganisation des Verkehrsbereichs der Hubbrücke kann auch die Einrichtung einer Einbahnstraße entlang der Großen Burgstraße stadtauswärts für die Verkehrsberuhigung als erster Schritt sinnvoll sein. Hierbei sollte weiterhin die Kfz-Ausfahrt An der Metow (Maßnahme K.2) gesperrt werden. Zwei mögliche Verkehrsführungen für die Einrichtung einer Einbahnstraße sind in den zwei nachfolgenden Grafiken dargestellt.



Grafik 22: Potenzielle Verkehrsführung bei Einrichtung einer Einbahnstraße stadtauswärts



Grafik 23: potenzielle Verkehrsführung bei Einrichtung einer Einbahnstraße stadteinwärts

Maßnahme K.2: Sperrung Kfz-Ausfahrt An der Metow



Zur Stärkung der wichtigen touristischen Achse an der Metow, sollte der Straßenabschnitt An der Metow zwischen Großer Burgstraße und Fischerstraße für Kfz gesperrt werden. Die Ausfahrt des Parkplatzes An der Metow ist sodann über die Fischerstraße zu realisieren. Die vermehrte Nutzung der Fischerstraße als Ausfahrt kann zu Konflikten auf dem engen Straßenquerschnitt führen. Daher ist die Einrichtung einer Einbahnstraße zu erwägen (vgl. Grafik 21). Die Wegweisung für die Ausfahrt des Parkplatzes An der Metow soll in das Parkleitsystem mit aufgenommen werden um zu gewährleisten, dass der Verkehr nicht hauptsächlich über die als Wohngegend genutzte Stietzstraße führt.

Maßnahme K.3: Verkehrsberuhigung Große Burgstraße



Die Große Burgstraße ist das Eingangstor zum Altstadtbereich, womit ihr eine besondere verkehrliche und touristische Relevanz zukommt. Ihr recht breiter Straßenquerschnitt steht im Widerspruch zu der touristischen Nutzung des Gebiets und suggeriert den Autofahrern das Fahren einer erhöhten Geschwindigkeit. So sind wechselseitige Fahrbahnverengungen oder auch ein Fahrgassenversatz förderliche Mittel um eine Verkehrsberuhigung um den Bereich der Hubbrücke zu erreichen.

cke herbeizuführen. Eine Fahrbahnverengung kann z. B. durch die Errichtung von Parklets herbeigeführt werden und den Straßenverlauf durch zusätzliches Grün und Sitzgelegenheiten aufwerten. Auch können aufgestellte Radabstellanlagen ein zusätzliches Angebot schaffen und die Touristen in das nähere Kerngebiet führen.



Fotos: mögliche Fahrbahnverengung als verkehrsberuhigende Maßnahme²³

Maßnahme K.4: Lieferverkehr über Busparkplatz B 103 frei



Wird die Maßnahme K.5 umgesetzt und die Einbahnstraßen errichtet, kann der Zugang für den Lieferverkehr über den Busparkplatz sinnvoll sein freizumachen um die Belieferung der Gastronomie umwegarm zu gewährleisten.

5.4 Ruhender Verkehr

Maßnahme P.1: Schaffung einer anforderungsgerechten Parkplatzwegweisung



Parkletsysteme und Parkwegweisungen dienen grundsätzlich der Verringerung des Parksuchverkehrs sowie der optimalen Ausnutzung bestehende Stellplatzangebote. Plau am See verfügt bereits vereinzelt über bestehende Wegweisungen zu Parkflächen im Altstadtgebiet. Jedoch macht die lückenhafte und inkonsistente Beschilderung sowie die Neuanlage des gebührenfreien Parkplatzes Quetziner Straße eine Überarbeitung der Wegweisung nötig. Ziel sollte es sein, möglichst viele (touristische) Quell- und Zielverkehre auf den neuen Parkplatz Quetziner Straße zu lenken. Dafür kann beispielsweise auch eine Neubenennung dieses Parkplatzes hilfreich sein, der verdeutlicht, dass es von dort sehr nah in die Altstadt ist. Innerhalb der Altstadt sollten nur sehr zielnah Wegweiser auf die eher leistungsfähigen Parkieranlagen hinweisen. Dazu gehören v.a.:

- Markt
- An der Metow
- Steinstraße

²³ Fahrradstraße in Kopenhagen, www.zukunft-mobilitaet.net/164332/infrastruktur/radabstellanlagen-oeffentlicher-strassenraum-wohngebiet-wohnquartier-zugaenglichkeit-komfort/, Benjamin Schneider, 2017.
Radabstellanlagen in Stuttgart, www.dasfahrradblog.blogspot.com/2023/02/allmahlich-kommen-die-radabstellanlagen.html, Dr. Christine Lehmann, 2023.

Auf eine Wegweisung zu übrigen straßenbegleitenden Stellplätzen sollte verzichtet werden, um Quell- und Zielverkehre auf wenigen Routen zu bündeln. Für Plau am See erscheint die Fortführung des statischen Wegweisungssystems ausreichend. Ggf. ist auf den Wegweisern die Kapazität und die Bewirtschaftungsform mit auszuweisen. Am Stadtrand sollte grundsätzlich auf die Existenz einer innerstädtischen Parkwegweisung hingewiesen werden, damit Besucher bewusst nach Schildern Ausschau halten. Zuerst sollten sie dann auf den Parkplatz Quetziner Straße (mit einem anderen Namen) hingewiesen werden. Erst wer – z.B. mittels Navigation – direkt bis ins Zentrum gefahren ist sollte auf die übrigen leistungsfähigen Parkieranlagen hingewiesen werden. Es ist auf eine konsistente Namensgebung zu achten, die sich v.a. an den Zielbereichen der Besucher orientieren.

Maßnahme P.2: Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung



Allgemein konnten bei der Erhebung des ruhenden Verkehrs im Altstadtbereich keine grundsätzlichen Defizite bei der Belegung festgestellt werden. Jedoch zeigen die unbewirtschafteten Stellflächen eine hohe Auslastung auf, was insbesondere in den Wohnstraßen zu Konflikten mit dem Bewohnerverkehr führen kann und eine inhomogene Auslastung der verschiedenen Stellflächen zur Folge hat. Um die Wohnstraßen vom Besucherverkehr zu entlasten und eine Steuerung der Auslastung zu ermöglichen, sollte im gesamten Altstadtbereich gebührenpflichtiges Parken eingeführt werden, wo bisher Kurzzeitparken mit Parkscheibe oder gar unbewirtschaftete Stellplätze vorhanden sind. Der gebührenfreie Parkplatz an der Quetziner Straße ist hiervon ausdrücklich ausgenommen und sollte weiterhin gebührenfrei angeboten werden um das Kerngebiet der Altstadt zu entlasten. Bei Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist in den Wohnstraßen eine Sonderregelung für die Bewohner notwendig (z.B. gebührenpflichtiges Parken 9-17 Uhr, Bewohner frei o.ä., siehe Maßnahme P.3).

Teil der Parkraumbewirtschaftung ist auch die bedarfsgerechte Vorhaltung von Stellplätzen für Behinderte. Die Analyse hat gezeigt, dass es hier innerhalb des Stadtkerns kein Angebot gibt (nur am Busparkplatz und Parkplatz Quetziner Straße). Es sollte geprüft werden, ob am Markt und/oder in der Steinstraße ein weiterer Stellplatz für Behinderte eingerichtet werden kann.

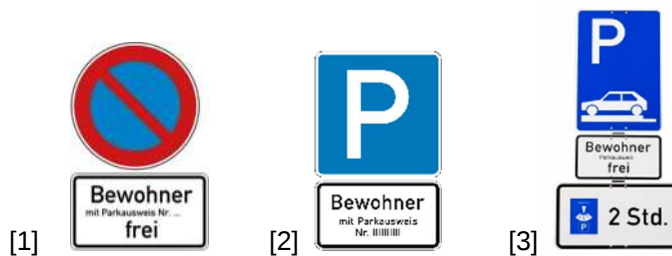
Die in Plau am See vorhandene „Brötchentaste“, die das kurzzeitige kostenfreie Abstellen des Pkw in gebührenpflichtigen Bereichen erlaubt hat sich in den vergangenen Jahren etabliert und wird mit dem vorliegenden Konzept nicht infrage gestellt.

Maßnahme P.3: Prüfung Einführung von Bewohnerparken



Die Auslastung der Parkflächen im Altstadtbereich haben gezeigt, dass insbesondere die gebührenfreien Stellflächen stark ausgelastet sind und somit das Bewohnerparken erschweren. Aufgrund der vorwiegenden Flächennutzung durch Wohnungen im Altstadtgebiet, kann so ein punktuelles Stellplatzdefizit für das wohnortnahe Parken entstehen. Hierfür sollten Überlegungen angestellt werden den Bewohnern auch wochentags/ ganztags eine zugesicherte Abstellmöglichkeit in Wohnortnähe zu gewährleisten.

Mögliche Handlungsansätze sind zum einen das Einrichten von Zonen oder einzelnen Straßenzügen mit eingeschränktem Halteverbot, wovon die Bewohner mit einem Parkausweis freigestellt sind (vgl. [1]). Zum anderen können eigens für die Bewohner reservierte Parkflächen (vgl. [2]) eingerichtet oder die Benutzung von bewirtschafteten Parkflächen für Bewohner mit entsprechendem Nachweis gesondert erlaubt (vgl. [3]) werden.



Folgende Straßen sind für die Maßnahme relevant:

- Tuchmacherstraße
- Mühlenstraße
- Eldenstraße
- Stietzstraße
- Kleine Burgstraße

Hierfür ist es notwendig die sehr schmale Tuchmacherstraße als Einbahnstraße auszuweisen um einseitiges Parken ganztägig zu ermöglichen.

Bei der Gebührenerhebung für den Bewohnerparkausweis pro Jahr sollte sich an die bestehenden Kosten in anderen Städten Mecklenburg-Vorpommerns orientiert werden. Parchim und Schwerin bepreisen den Bewohnerparkausweis z. B. mit einer Jahresgebühr von 70€²⁴ bzw. 80€²⁵. Schwerin plant zudem für das Jahr 2024 eine Gebührenerhöhung auf 120 €. Unter den aktuellen verkehrspolitischen Diskussionen zum Thema Verkehrswende wäre ein Bewohnerparkausweis für 1€/ Tag in der weiteren Entwicklung empfehlenswert.

Maßnahme P.4: Überprüfung Beschilderung im ruhenden Verkehr



Entlang verschiedener Straßenzüge sind in Plau am See die Hinweisschilder für das gebührenpflichtige Parken zudem mit Hinweisschildern für die zeitliche Beschränkung der Gebührenpflicht ausgestattet. Durch die Möglichkeit über die zeitliche Beschränkung der Gebührenpflicht direkt am Parkautomaten zu informieren, sollte die Notwendigkeit für das zusätzliche zeitlich einschränkende Straßenverkehrsschild überprüft werden. So kann eine evtl. Überforderung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Informationen der zeitlichen Gebührenpflicht in Zusammenspiel mit der

²⁴ <https://serviceportal.schwerin.de/suche/-/egov-bis-detail/dienstleistung/4100/show>, 2023

²⁵ <https://www.parchim.de/de/buergerservice-1/buergerservice/ordnung-sicherheit-und-verkehr/parken/>, 2023

zeitlichen Beschränkung des Halteverbotes punktuell abgebaut werden. Die zu überprüfenden Bereiche befinden sich in den Straßenbereichen Steinstraße, Markt sowie An der Metow.

Maßnahme P.5: Erhebung der aktuelle Parkplatzauslastung



Die letzte Erhebung der Parkplatzauslastung erfolgte im Jahr 2018 kurz nach der Fertigstellung des gebührenfreien Parkplatzes Quetziner Straße. Da in den vergangenen Jahren von einer breiteren Akzeptanz und Nutzung des neuen Parkplatzes ausgegangen wird, sowie der nachträgliche Einfluss der Coronapandemie fraglich ist, kann eine weitere Erhebung der Parkraumauslastung wesentlich sein.

Maßnahme P.6: Zuwegung Parkplatz über Zufahrt Busparkplatz führen



Bisher ist die Einfahrt/ Ausfahrt zum Busparkplatz über die B 103 nur für den Busverkehr sowie für mobilitätseingeschränkte Personen erlaubt. Zur Verkehrsentslastung der Hubbrücke kann die Öffnung für den Kfz-Verkehr einen wesentlichen Beitrag leisten. Hierbei sollte jedoch nur der Zugang zum Parkplatz an der Metow im Vordergrund der Freimachung stehen.

5.5 Radverkehr

Maßnahme R.1: Bau bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen



Grundsätzlich besteht im Altstadtbereich von Plau am See aufgrund der Tempo-30-Zone keine Notwendigkeit gesonderte Radverkehrsanlagen zu schaffen. Jedoch zeigen sich im Nahbereich der Altstadt anhand der zulässigen erhöhten Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h das Erfordernis einer bedarfsgerechten Radverkehrsanlage. Aufgrund teils nicht ausreichender Fahrbahnbreiten sind auch „innovative Ansätze“ zu prüfen. So können Schutzstreifen eine gute Möglichkeit sein den Radverkehr auf der Straße zu führen. Folgende Straßenabschnitte im Nahbereich der Altstadt bedürfen einer bedarfsgerechten Radverkehrsanlage:

- Schulstraße/ Lange Straße (ehemaliger Verlauf B 191)
- Dammstraße

In den genannten Straßen kommen grundsätzlich die folgenden Anlagenformen infrage:

- Schutzstreifen, hierfür muss die Fahrbahn mindestens 7,00 m breit sein (jeweils 1,25 m Schutzstreifen zzgl. 4,50 m Kernfahrbahn)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg, die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr innerorts wird aufgrund der hohen Konfliktdichte jedoch eher kritisch bewertet
- Mischverkehr mit Gehweg, Radfahrer frei; hier hat der Radfahrende grundsätzlich die Wahlmöglichkeit, darf auf dem Gehweg jedoch nur Schrittgeschwindigkeit fahren, woran sich meist nicht gehalten wird und was dann Konflikte mit Fußgängern zur Folge hat
- Reduktion der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr auf 30 km/h; dann wird Mischverkehr für Radfahrende und Kfz-Verkehr bei den vorliegenden Verkehrsstärken im Regelwerk als angemessen bewertet

Maßnahme R.2: Vorhaltung anforderungsgerechter Radabstellanlagen



Plau am See hat bereits an vereinzeltten Punkten städtische Radabstellanlagen geschaffen. Um die Attraktivität für den Radverkehr weiter zu steigern, stellen weitere Radabstellanlagen einen Zusatznutzen dar. So ist durch die geringe Ausdehnung der Innenstadt Plau (ca. 300 m), diese bestens für die Erschließung durch den Radverkehr geeignet. Es können die Einzelhandelsgeschäfte und Verwaltungssitze der Stadt ohne großen Aufwand erreicht werden. Zwar sind bereits Radabstellanlagen an der Ein- und Ausfahrt der Steinstraße vorhanden, jedoch zeigen die vielfach aufgestellten mobilen Vorderradständer vor den einzelnen Geschäften den Bedarf für eine Erweiterung des Angebotes auf. Zukünftige Radabstellanlagen sollten als Anlehnbügel verbaut werden um eine gewisse Diebstahlsicherung sicherzustellen. Bei der Umsetzung der Maßnahme kann durch das Abräumen vereinzelter Parkplätze ein ausreichendes Platzangebot für Radabstellanlagen geschaffen werden (z. B. An der Metow). Außerdem sind bedarfsgerechte Stellplätze auch für Lastenräder vorzuhalten. Standorte für Anpassungen der Radabstellanlagen sind:

- Neue Anlehnbügel: Steinstraße, An der Metow im Bereich der Hubbrücke, Strandstraße, Burgplatz, Dammstraße, Alter Wall
- Anlegen einer Überdachung: Am Haus des Gastes
- Errichtung von Abstellboxen für Fahrräder mit Gepäck: Bahnhof, Haus des Gastes

Ferner können Reparaturstationen an den jeweiligen Standorten mit angeboten werden. Mit einer Luftpumpe und weiteren Werkzeugen ausgestattet, bieten Reparaturstationen die Möglichkeit das Fahrrad aufzuhängen und kostenfrei selbst etwaige Reparaturen vorzunehmen (siehe Foto).



Foto: Fahrrad Reparaturstation in Bad Vilbel²⁶

²⁶ Öffentliche Fahrrad-Reparaturstation in Bad Vilbel installiert, Ute Gräber-Seißinger, https://www.adfc-frankfurt.de/frankfurt-aktuell/ausgaben/2018-01/2018_1_15_vb_oeffentliche_fahrrad/, 2023.

Maßnahme R.3: Überprüfung des Verkehrszeichen 250 am Standort An der Metow



Bisher verbietet das Verkehrszeichen 250 die Durchfahrt für Fahrräder entlang der Uferpromenade An der Metow Richtung Plauer See. Aufgrund des Verlaufs ausgeschilderter Radrouten sowie einer klar erkennbaren Flächenzuteilung, ist die Freimachung für Fahrräder mit einem Zusatzschild dringend zu empfehlen.

Maßnahme R.4: Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr



Die Stadt Plau am See hat bereits im Großteil der Altstadt den Mittelstreifen auf den Straßenzügen mit historischem Pflaster durch geschnittenes Pflaster ersetzt. So ist eine bessere Berollbarkeit der Straßen gegeben. Trotz jener Umgestaltung kann der Belag noch nicht als ideal begriffen werden. So gilt es bei zukünftigen Umgestaltungen eine noch ebenere Fläche mit geschnittenem Pflaster herzustellen (vgl. Foto).



Foto24: verbesserte Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr in Parchim

Folgende Straßenzüge enthalten bisher ausschließlich historisches Pflaster:

- Strandstraße
- Wasserstraßen
- Mühlenstraße
- Tuchmacherstraße
- Rahmwallstraße

Maßnahme R.5: Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr



Zur Stärkung des Radverkehrs im Zuge der Verkehrswende sowie der touristischen Attraktivität ist die Öffnung von Einbahnstraßen im Altstadtgebiet entgegen der Fahrtrichtung für Radfahrer zu empfehlen. So können direkte Wegeverbindungen geschaffen werden, welche den Quell-/Zielverkehr optimieren. Hierfür sind für die entsprechenden Straßenzüge detaillierte Einzelfallprüfungen durchzuführen.

Maßnahme R.6: Aktualisierung der Wegweisung im Radverkehr



Durch die Stadt Plau am See verlaufen vier touristische Radrouten, von denen zwei direkt durch den Altstadtbereich führen und die restlichen das Altstadtgebiet am östlichen Rand tangieren. Die grundsätzliche Wegweisung der Routen ist gegeben, jedoch zeigen sich kleinere Defizite bzgl. der Aktualität. So sollten an Kreuzungen mit verschiedenen abzweigenden Routen Pfeilwegweiser mit den individuellen Routenlogos auf Einschüben installiert werden und für beide Richtungen ausgewiesen werden. Vorhandene Zwischenwegweiser mit den Routenlogos sind zu entfernen. An Standorten mit mehreren Routen mit ausschließlich gleicher Richtung sind die verschiedenen Zwischenwegweiser durch einen einzigen Zwischenwegweiser (ohne Routenlogo, nur mit DIN-Pfeil und Radlogo) auszutauschen.



Grafik 25: Zwischenwegweiser für touristische Radrouten

5.6 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Maßnahme F.1. Schaffung anforderungsgerechter Gehwege



Das Haus des Gastes fungiert als ausgeschriebene Touristeninformation als erste Anlaufstelle für Touristen und Besucher. Mit der Zuwegung zum gebührenfreien Parkplatz Quetziner Straße sowie einem Spielplatzangebot bietet sie eine attraktive Umgebungsgestaltung. Um seiner ganzheitlichen Funktion als Aufenthaltsort für jedermann gerecht zu werden wird eine dringende barrierefreie Oberflächenbefestigung für den Eingangsbereich sowie der Zuwegung zum „Spielplatz am Burgwall“ empfohlen.

Weitere Verbesserungen der Oberflächenbeschaffenheit sind auf der Hubbrücke selbst sowie entlang der Strandstraße dringend zu empfehlen. So kann eine attraktive Fußwegachse zwischen An der Metow und der Strandstraße geschaffen werden.

Die Gehwege An der Metow sowie entlang der Dammstraße zwischen Alter Wall und Hubbrücke weisen eine gute Oberflächenbeschaffenheit auf. Jedoch fallen sie für den Begegnungsfall zu schmal aus, womit insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen der Gehweg bisher nur unzureichend ist. So wird die Schaffung anforderungsgerechter Gehweganlage empfohlen.

Maßnahme F.2: Installation gesicherter Querungshilfen



Die Lange Straße/ Schulstraße erstreckt sich am Altstadtrand auf einer Länge von ca. 700 m. Während im östlichen Bereich bereits zwei Fußgängerampeln installiert wurden, besitzt der Bereich zwischen der Kantor-Erich-Grundschule und der Kreuzung Lange Straße/ Quetziner Straße keinerlei gesicherte Quermöglichkeit. Aufgrund der recht hohen Verkehrsbelastungen auf

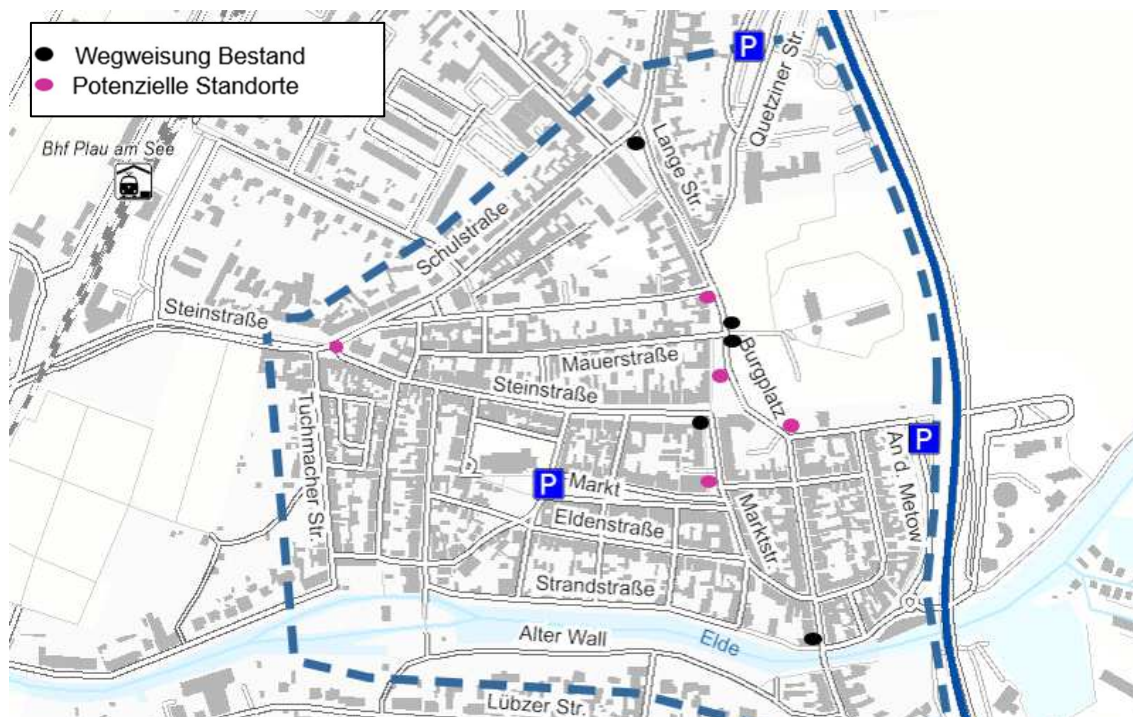
dem Straßenabschnitt der ehemaligen B 191 kann von einer erhöhten Gefahr für Fußgänger beim ungesicherten Querungsvorgang ausgegangen werden. Außerdem ist, durch die Standorte zweier sich gegenüberliegenden Lebensmittelmärkte (Netto und Rewe) sowie den nahegelegenen Wohngebäuden, mit einem erhöhten Quell-/ Zielverkehr zu rechnen für den zusätzliche gesicherte Querungshilfen empfohlen werden. Angesichts des ausgeschilderten Fahrradroutenverlaufes entlang der Klitzingstraße/ Töpferstraße kann auch hier ein zusätzlicher Fußgängerüberweg eine gesicherte Querungshilfe beisteuern (siehe Maßnahme H3).

Maßnahme F.3: Aktualisierung der Wegweisung



Um das Auffinden der Touristeninformation für die Besucher von Plau am See zu erleichtern sind entsprechende Wegweisungstafeln unerlässlich. Bisher sind im Altstadtgebiet mehrere Tafeln angebracht, welche sich jedoch in der Gestaltung recht stark unterscheiden. So gilt es eine Harmonisierung der Wegweisung zukünftig zu erlangen und diese weiter auszubauen. Nachfolgende Grafik stellt bestehende Wegweisungsstandorte sowie potenzielle Stellflächen für eine konsistente Wegweisung dar. Ferner sollten die aufgestellten Stadtpläne sowie die restlichen allgemeinen bestehende Wegweisungen aktualisiert werden.

Die Große Burgstraße als Hauptverbindungsstraße zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich der Altstadt weist eine entsprechende hohe Verkehrsbelastung auf. Durch die direkte Nähe zu publikumsintensiven Einrichtungen/ Plätzen kann insbesondere im südlichen Bereich von einem starken Quell-/ Zielverkehr ausgegangen werden. Um eine sichere Querung zu gewährleisten kann die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs eine geeignete Maßnahme darstellen.



Grafik 26: Standorte für die Wegweisung „Haus des Gastes“

Maßnahme F.4: Verbesserung der Aufenthaltsfunktion



Die Schaffung von Grünflächen und Sitzgelegenheiten trägt maßgeblich zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr bei. Insbesondere die zusätzlichen Grünflächen tragen zu einem angenehmen Stadtklima bei. Hierfür kann die Errichtung von Parklets eine schnelle und kostengünstige Möglichkeit sein eine entsprechende Wirkung in der Steinstraße sowie Große Burgstraße zu erzielen. Hierfür werden bei Platzmangel an entsprechenden Stellen Parkflächen abgeräumt und durch jene innovative Aufenthaltsflächen ersetzt. Als zweckdienliche Standorte bieten sich jene in der Nähe von bestehenden Imbissen/ Restaurants an.



Foto: aufgestellte Parklets mit integrierter Radabstellanlage²⁷

Maßnahme F.5: Umwidmung 2. Wasserstraße



Zur Stärkung der fußläufigen Verbindung der touristisch interessanten Ziele Kirche am Markt und dem Eldeufer, ist die Umwidmung der 2. Wasserstraße für die ausschließliche Nutzung durch Rad- und Fußverkehr sinnvoll. Die entsprechenden verwaltungsrechtlichen Schritte sind durch die Verwaltung einzuleiten.

5.7 Öffentlicher Personennahverkehr

Maßnahme O.1: Bedarfsgerechter Ausbau bestehender Haltestellen



Während die Bushaltestelle am Bahnhof sehr gut ausgestattet ist, gilt es ferner die verbleibenden Haltestellen anforderungsrecht auszubauen. So heben taktile Elemente, Sitzgelegenheiten und Fahrgastunterstände die bestehenden defizitären Haltestellen auf die gegenwärtige Qualitätsstufe. Zusätzliche dynamische Fahrgastinformationstafeln mit Anzeige der aktuellen Abfahrtszeiten ermöglichen eine besonders attraktive Nutzung der Bushaltestellen.

Untermaßnahme O.1a: Umgestaltung Bushaltestelle Plau, Grundschule



Die Bushaltestelle Plau, Grundschule stellt einen besonderen Defizitschwerpunkt dar. Deshalb wurde im Rahmen der Erarbeitung des städtischen Verkehrskonzepts eine Variantenuntersu-

²⁷ www.wearepossible.org/parklets, 2023

chung durchgeführt, welche dem Anhang zu entnehmen ist. Nach der Abwägung der verschiedenen Anforderungen ist Variante 2 die Vorzugsvariante, die insbesondere die städtebaulichen Ansprüche unter gleichzeitiger Gewährleistung eines adäquaten Verkehrsablaufs berücksichtigt. Diese Variante sollte als eine Konkretisierung der übergeordneten Maßnahme O.1 (Bedarfsge rechter Ausbau bestehender Haltestellen) umgesetzt werden.

Maßnahme O.2: Verbesserung der räumlichen ÖPNV-Erschließung



Aufgrund des eingeschränkten Bedienradius des Kerngebietes durch den ÖPNV, zeigt sich ein erhebliches Defizit für die Erreichbarkeit des Altstadtgebietes außerhalb der Schulzeiten. Um eine verbesserte Anbindung zu schaffen sollte in einem ersten Schritt die Einbindung der existierenden Haltestellen (Grundschule & Klüschenberg) in die weiteren bestehenden Buslinienführungen überprüft werden. Da sich durch die engen Straßen im Altstadtgebiet die Führung von großen Bussen schwierig gestalten lässt, sollte als zweiter Schritt die Einrichtung einer Stadtbuslinie geprüft werden, welche eine zusätzliche Haltestelle im Altstadtgebiet bedienen kann um die ÖPNV-Erschließung der defizitären Bereiche zu ermöglichen. Die Umsetzung wäre z. B. mit einem Mi-dibus durchführbar um die kleineren Straßenquerschnitte bedienen zu können (vgl. Foto).



Foto: Stadtbuslinie in der Innenstadt von Großenhain

5.8 Alternative Mobilitätsdienste/ Innovation

Maßnahme I.1: Etablierung eines Carsharing-Angebotes



Langfristiges Ziel des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ ist es die Abhängigkeit der Haushalte vom Besitz eines eigenen Pkw zu reduzieren, indem ausreichend nachhaltige Mobilitätsoptionen bereitgestellt werden. Der Besitz privater Pkw soll dabei nicht regulatorisch begrenzt, vielmehr die Notwendigkeit weitere Fahrzeuge zu erwerben oder alte Fahrzeuge zu ersetzen reduziert werden. Für die Umsetzung benötigt die Stadt Partner, die insbesondere in der freien Wirtschaft in Form von Mobilitätsdienstleistern zu finden sind. Die bauliche Realisierung sowie der Betrieb der Station erfolgten in anderen Städten unter Beteiligung des städtischen Energieversorgers oder des Verkehrsunternehmens, insbesondere dann, wenn zudem Lademöglichkeiten für Elektro-Pkw vorgesehen wurden. Mögliche Standorte sollten zentral gelegen mit guter Erreichbarkeit und vollständiger Barrierefreiheit sein. Für Plau am See würde sich beispielsweise die Freimachung entsprechender Stellplätze für das Carsharing-Angebot am Bahnhof sowie am Markt anbieten.

6. Anhang

6.1 Variantenuntersuchung zur Umgestaltung der Bushaltestelle Plau, Grundschule

Aus der Mängelanalyse ergeben sich Anforderungen an die Gestaltung der Haltestelle, die in Form einer Voruntersuchung hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit betrachtet werden. Zur Abstellung der Missstände werden drei Varianten entwickelt, die Stärken und Schwächen in jeweils unterschiedlichen Bereichen aufweisen. Pläne der Varianten sind dem Anhang zu entnehmen.

Variante 1: Erweiterung der bestehenden Busbucht

Die Tiefe und Länge der bestehenden Busbucht wird den Richtlinien und Anforderungen bestmöglich angepasst. Die durchgehende Fahrbahn bleibt unverändert.

Variante 2: Verengung der Bestandsfahrbahn

Die Tiefe und Länge der bestehenden Busbucht wird auch zulasten der durchgehenden Fahrbahn vergrößert. Die Fahrbahn verengt sich bis auf minimal 4,20 m.

Variante 3: Fahrbahnrandhaltestelle

Die bestehende Busbucht wird zurückgebaut und die durchgehende Fahrbahn bis auf 5,90 m aufgeweitet. Die Busse halten am Fahrbahnrand.

Allen Varianten ist gemein, dass sie zwei Bussteige herstellen, die beide auf Seite der Schule liegen. So wird ein Queren der Fahrbahn durch die den ÖPNV nutzenden Grundschüler, vermieden. Zudem ist stets die Befahrbarkeit mit 15 m langen Linienbussen gewährleistet. Aufgrund der räumlich begrenzten Situation ist es bei keiner Variante möglich, ein unabhängiges An- und Abfahren an bzw. von allen Bussteigen zu ermöglichen. Das bedeutet, dass der weiter südlich gelegene Bussteig 1 nur dann angefahren werden kann, wenn der weiter nördlich gelegenen Bussteig 2 (noch) frei ist. Umgekehrt ist nur dann ein Abfahren von Bussteig 2 möglich, wenn Bussteig 1 (schon) frei ist. Des Weiteren werden durch eine entsprechende Höhe des Bords und eine gerade Bussteigkante ein Anfahren mit minimalem Restspalt ermöglicht und zusammen mit der Herstellung eines Leitsystems für Sehbehinderte die gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit in allen Varianten erfüllt. Die bestehende Zufahrt zum Schulgelände der Kantor-Ehrich-Schule im Bereich der Bushaltestelle wird in allen Varianten erhalten. Die nachfolgenden Unterschiede der einzelnen Varianten betreffen insbesondere den Haltestellentyp (Busbucht oder Fahrbahnrandhaltestelle) sowie die Auswirkungen auf die durchgehende Fahrbahn und den angrenzenden Baumbestand.

6.1.1 Variante 1: Erweiterung der bestehenden Busbucht

Bei Variante 1 bleibt die durchgehende Fahrbahn unangetastet und die bestehende Busbucht wird erweitert. Um ein gutes Anfahren der Bussteige zu ermöglichen, beginnt die Bucht bereits im Knotenbereich. Diese Variante hat die größte Breite aller untersuchten Varianten. In der Folge ist die größte Neuversiegelung zu verzeichnen und ein bis zwei Laubbäume müssen in dieser

Planung entfallen. Aufgrund des ungünstigen Winkels ist beim Anfahren aus Richtung Norden ein Einschwenken über den Seitenraum nötig. Dieser Bereich ist entsprechend hindernisfrei zu halten und die Bordhöhe so zu entwerfen, dass ein gefahrloses Überschwenken für die eingesetzten 15-m-Busse möglich ist.

Stärken

Ein wesentlicher Vorteil der Variante 1 ist, dass aufgrund der unveränderten durchgehenden Fahrbahn der fließende Verkehr nicht beeinträchtigt wird. Die Wahrscheinlichkeit eines Rückstaus wird ebenso reduziert wie die riskanter Überholmanöver. So sind längere Aufenthalte an den Bussteigen ohne Behinderung der übrigen Verkehrsteilnehmer möglich, wobei die fehlende Unabhängigkeit beim An- bzw. Abfahren der einzelnen Bussteige zu berücksichtigen ist. Außerdem wird im Vergleich zum Bestand der Verkehrsraum größer, was sich u. a. als Vorteil beim Rechtsabbiegen der Busse aus der Schulstraße herausstellt. Somit ist insbesondere im Hinblick auf Sicherheitsaspekte die Variante 1 vorteilhaft.

Schwächen

Durch die große Breite der geplanten Verkehrsanlage muss mindestens ein Laubbaum entfallen, der sowohl einen städtebaulichen als auch einen ökologischen Wert besitzt. Zudem muss im Vergleich zu den anderen Varianten die größte Fläche neu versiegelt werden, was als ökologisch nachteilig zu werten ist. Die Gefahr, dass die Busbucht regelwidrig vom Hol- und Bringverkehr genutzt wird, besteht nach wie vor.

Zusammenfassend liegen die Stärken der Variante 1 vor allem im Bereich der Sicherheit und des Verkehrsablaufs, wohingegen die ökologische Bewertung eher negativ ausfällt.

6.1.2 Variante 2: Verengung der Bestandsfahrbahn

Prägend für die Variante 2 ist die allmähliche Verjüngung der Fahrbahn auf minimal 4,20 m. Dieser Wert ergibt sich aus dem Baumbestand sowie dem bestehenden Fahrbahnrand auf der gegenüberliegenden Seite. Gemäß den RAS²⁸ reicht dieses Maß aus, um das Begegnen zweier PKW mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen zu ermöglichen. Durch die hier gewählte Anordnung der Entwurfs Elemente ist es möglich, eine durchgehend gerade Bussteigkante herzustellen und voraussichtlich den gesamten Baumbestand zu erhalten. Des Weiteren kann das Anfahren der Bushaltestelle komplett ohne Mitbenutzung fremder Fahrstreifen erfolgen.

Stärken

Ein wesentlicher Vorteil dieser Variante liegt im Umweltbereich. Da voraussichtlich alle Bäume erhalten werden, ist dies ebenso als Stärke zu bewerten wie die im Vergleich geringe Neuversiegelung. Aus betrieblicher Sicht ist analog zu Variante 1 die Möglichkeit längerer Aufenthalte vor-

²⁸ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06

teilig, wobei diese im aktuellen Betriebskonzept nicht vorgesehen sind und die fehlende Unabhängigkeit der Haltepunkte dem gegenübersteht. Zudem erleichtert die gerade Bussteigkante das Anfahren der Haltepunkte und ermöglicht ein Halten der Busse ohne größeren Abstand, was die Entfernung der beiden Haltepunkte zueinander reduziert. Dass die Bushaltestelle ohne die Mitbenutzung fremder Fahrstreifen erreichbar ist, ist ein zusätzlicher Verkehrssicherheitsaspekt.

Schwächen

Die prägende Schwäche dieser Variante stellt die allmähliche Verjüngung der Fahrbahn dar. Diese erfolgt wahrnehmungspsychologisch ungünstig nicht abrupt und verschlechtert wesentlich die Erkennbarkeit dieser Verkehrssituation. Dies stellt insofern ein besonderes Risiko dar, da für den Begegnungsfall PKW-PKW nur eingeschränkte Bewegungsspielräume zur Verfügung stehen und in der Folge eine entsprechend angepasste Fahrweise erforderlich ist. Für die Begegnung breiterer Fahrzeuge reicht der Verkehrsraum nicht aus, so dass diese die Engstelle nur nacheinander passieren können. Allerdings ist nur während weniger Minuten pro Schultag die Busbucht besetzt und eine solche Situation gegeben. Des Weiteren besteht als Schwäche wie bereits bei Variante 1 die Gefahr des Blockierens der Bushaltestelle durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge im Zuge des ausgeprägten Hol- und Bringverkehrs im Umfeld der Kantor-Ehrich-Schule.

Zusammenfassend liegen die Stärken der Variante 2 insbesondere in der Umweltbetrachtung. Im Busbetrieb sind kleinere Vorteile zu verzeichnen. Die Bewertung der Verkehrssicherheit sowie des allgemeinen Verkehrsablaufs ist als eher ungünstig zu bewerten, wenngleich problematische Situationen aufgrund des überschaubarer ÖPNV-Angebots nur vereinzelt auftreten werden.

6.1.3 Variante 3: Fahrbahnrandhaltestelle

In Variante 3 erfolgt der Halt nicht wie in den vorigen Varianten in einer Busbucht, sondern auf der Fahrbahn. Dafür wird diese auf 5,90 m verbreitert, um ein Begegnen von Bussen bzw. Bus und LKW mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen zu ermöglichen.²⁹ Wie schon in Variante 2 ist es voraussichtlich möglich, alle bestehenden Bäume zu erhalten.

Stärken

Wie auch schon Variante 2 ist Variante 3 vorteilhaft unter Umweltaspekten. So kann voraussichtlich der komplette Baumbestand erhalten werden, zudem fällt hier die Neuversiegelung am geringsten aus. Der Halt auf der Fahrbahn kann außerdem eine verkehrsberuhigende Wirkung haben, die der besonderen städtebaulichen Situation im Umfeld der Kantor-Ehrich-Schule gerecht wird. Die Aufweitung der bestehenden Fahrbahn hat auch außerhalb der Verkehrszeiten des ÖPNV für die übrigen Verkehrsteilnehmer Vorteile, da die Möglichkeit des Begegnens von LKW sichergestellt wird. Anders als bei den übrigen Varianten mit Busbucht ist hier das Risiko des Blockierens durch widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge als eher gering zu bewerten.

²⁹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06

Schwächen

Die Schwächen dieser Variante liegen vor allem in ihrer geringeren betrieblichen Flexibilität und den größeren Behinderungen des fließenden Verkehrs. So ist die Fahrbahnrandhaltestelle für längere Aufenthalte eher ungeeignet, da andernfalls die Behinderungen für den fließenden Verkehr zu groß ausfallen. Auch ohne längere Aufenthalte ist mit einem Rückstau während des Fahrgastwechsels zu rechnen, der potenziell bis in den Knoten Lange Straße/Schulstraße zurückreicht. Zudem kann es in der Folge zu riskanten Überholmanövern kommen, die dem besonderen Sicherheitsbedürfnis der Grundschüler der Kantor-Ehrich-Schule widersprechen. Ein weiterer betrieblicher wie sicherheitsrelevanter Nachteil ist die erforderliche Nutzung des gesamten untergeordneten Knotenarms in voller Breite durch die eingesetzten 15 m langen Linienbusse beim Rechtsabbiegen aus der Schulstraße.

Zusammenfassend ist die Variante 3 unter Umweltgesichtspunkten günstig. Ihre Schwächen liegen in der betrieblichen Flexibilität und der Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs. Bezüglich der Verkehrssicherheit sind Vorteile als auch Nachteile zu verzeichnen.

6.1.4 Fazit

Um die aufgezeigten Defizite im Zusammenhang mit der Haltestellensituation an der Kantor-Ehrich-Schule zu beseitigen, ist die Umsetzung einer der Varianten empfehlenswert. Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Stärken und Schwächen ist die Variante 2 ein guter Kompromiss, der sich durch eine besondere Rücksichtnahme auf das städtebauliche Erscheinungsbild der Stadt Plau am See auszeichnet. Gleichzeitig werden gute Bedingungen für den Busbetrieb mit einer ausreichenden Flexibilität geschaffen sowie der Verkehrsablauf gesichert. Die negativen Aspekte kommen nur in wenigen Momenten am Tag zum Tragen und fallen daher bei der Variantenabwägung weniger ins Gewicht. Variante 1 stellt im Vergleich dazu einen zu großen Eingriff in das städtische Umfeld dar, der durch die geringe Bedienung der Bushaltestelle nur schwer zu rechtfertigen ist, auch wenn die verkehrliche Wertung überwiegend günstig ausfällt. Gegenteilig fällt die Wertung der Variante 3 aus, die zwar einen Vorteil unter Umwelt- und Städtebaugesichtspunkten hat, jedoch einen sehr großen Eingriff in den übrigen Verkehrsablauf darstellt und die derzeitige Situation nur geringfügig verbessert.

Die Variante 2 verbessert die derzeitige Situation an der Kantor-Carl-Ehrich-Schule und stellt nach der Abwägung der einzelnen Anforderungen einen guten Kompromiss dar. Daher ist Variante 2 die Vorzugsvariante.

6.2 Anlage Maßnamentabelle

Handlungsfeld Hauptstraßennetz		Priorität
H.1	Erweiterung Nord-Ost-Tangente	
H.2	Kreisverkehr B 103/Lange Straße/Quetziner Straße	
H.3	Verkehrsberuhigung Schulstraße	
H.4	Ausbau Plauerhäger Straße	
H.5	Ausbau Vogelsang – Lübzer Straße - Bergstraße	
H.6	Reduktion Lärmemissionen an der B 103	
Handlungsfeld Kfz-Verkehr		Priorität
K.1	Verkehrsberuhigung im Bereich Hubbrücke	
K.2	Sperrung Kfz-Ausfahrt An der Metow	
K.3	Verkehrsberuhigung Große Burgstraße	
K.4	Lieferverkehr über Busparkplatz B 103 frei	

Handlungsfeld Ruhender Verkehr		Priorität
P.1	Schaffung einer anforderungsrechten Parkplatzwegweisung	★ ★ ★
P.2	Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung	★ ★ ★
P.3	Prüfung Einführung von Bewohnerparken	★ ★ ★
P.4	Überprüfung Beschilderung im ruhenden Verkehr	★ ★ ★
P.5	Erhebung der aktuellen Parkplatzauslastung	★ ★ ★
P.6	Zuwegung Parkplatz über Zufahrt Busparkplatz führen	★ ★ ★
Handlungsfeld Radverkehr		Priorität
R.1	Bau bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen	★ ★ ★
R.2	Vorhaltung anforderungsgerechter Radabstellanlagen	★ ★ ★
R.3	Überprüfung des Verkehrszeichen 250 am Standort An der Metow	★ ★ ★
R.4	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr	★ ★ ★
R.5	Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen	★ ★ ★
R.6	Aktualisierung der Wegweisung im Radverkehr	★ ★ ★

Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit		Priorität
F.1	Schaffung anforderungsgerechter Gehwege	★★★★
F.2	Installation gesicherter Querungshilfen	★★★★
F.3	Aktualisierung der Wegweisung	★★★
F.4	Verbesserung der Aufenthaltsfunktion	★★★
F.5	Umwidmung 2. Wasserstraße	★★★
Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr		Priorität
O.1	Bedarfsgerechter Ausbau bestehender Haltestellen	★★★★
O.1a	Umgestaltung Bushaltestelle Plau, Grundschule	★★★★
O.2	Verbesserung der räumlichen ÖPNV-Erschließung	★★★
Alternative Mobilitätsdienste/ Innovation		Priorität
I.1	Etablierung eines Carsharing-Angebotes	★★★



Stadt Plau am See

Fortschreibung und Weiterentwicklung
Verkehrskonzept Plau am See

Verkehrserzeugende Einrichtungen

- großflächiger Einzelhandel
- Nutzung Einzelhandelsgeschäfte, Kleingewerbe, Gastronomie
- Kultur/ Verwaltung
- Bildung
(1 Kantor-Carl-Ehrich-Schule,
2 Regionale Schule am Klüschenberg)
- Gesundheit
(Seniorenresidenz, Ärzte)
- vorwiegend Wohnnutzung
- Parkplätze
(unabhängig vom Straßenraum/
Einzelhandelsmärkten)
- vorwiegend Industriefläche

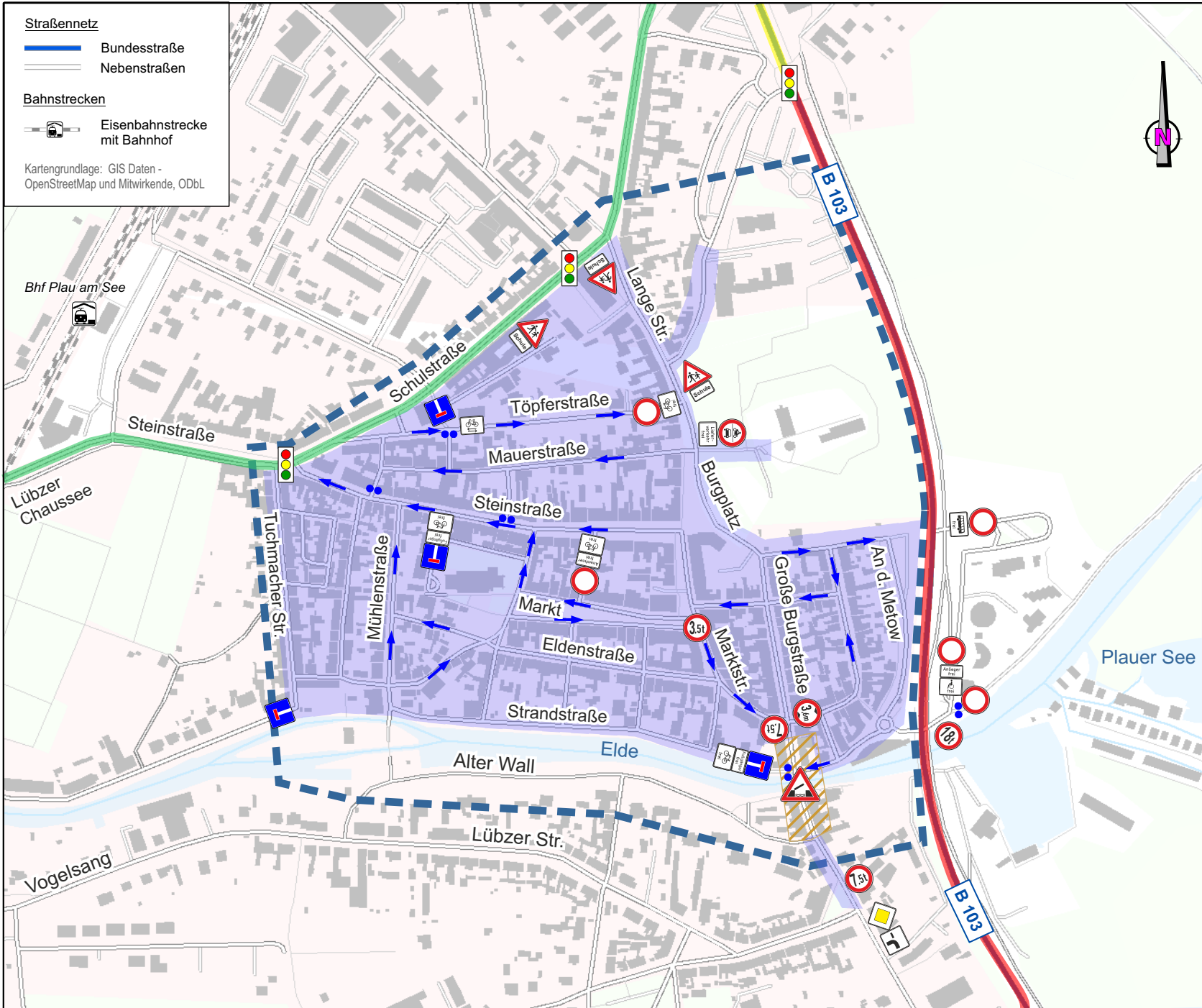
Abbildung 2

Klaeser & Partner,
Beratende Ingenieure PartG mbB



Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Stadt Plau am See

Fortschreibung und Weiterentwicklung
Verkehrskonzept Plau am See

Verkehrsorganisation

Geschwindigkeiten

- 100 km/ h
- 70 km/ h
- 50 km/ h
- Tempo-30-Zone
- Tempo-10-Zone



Knoten-LSA



Einbahnstraße



Poller



Hubbrücke mit Schranke
nach Bedarf

Abbildung 3

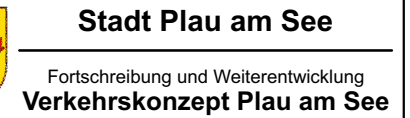
Klaeser & Partner,
Beratende Ingenieure PartG mbB

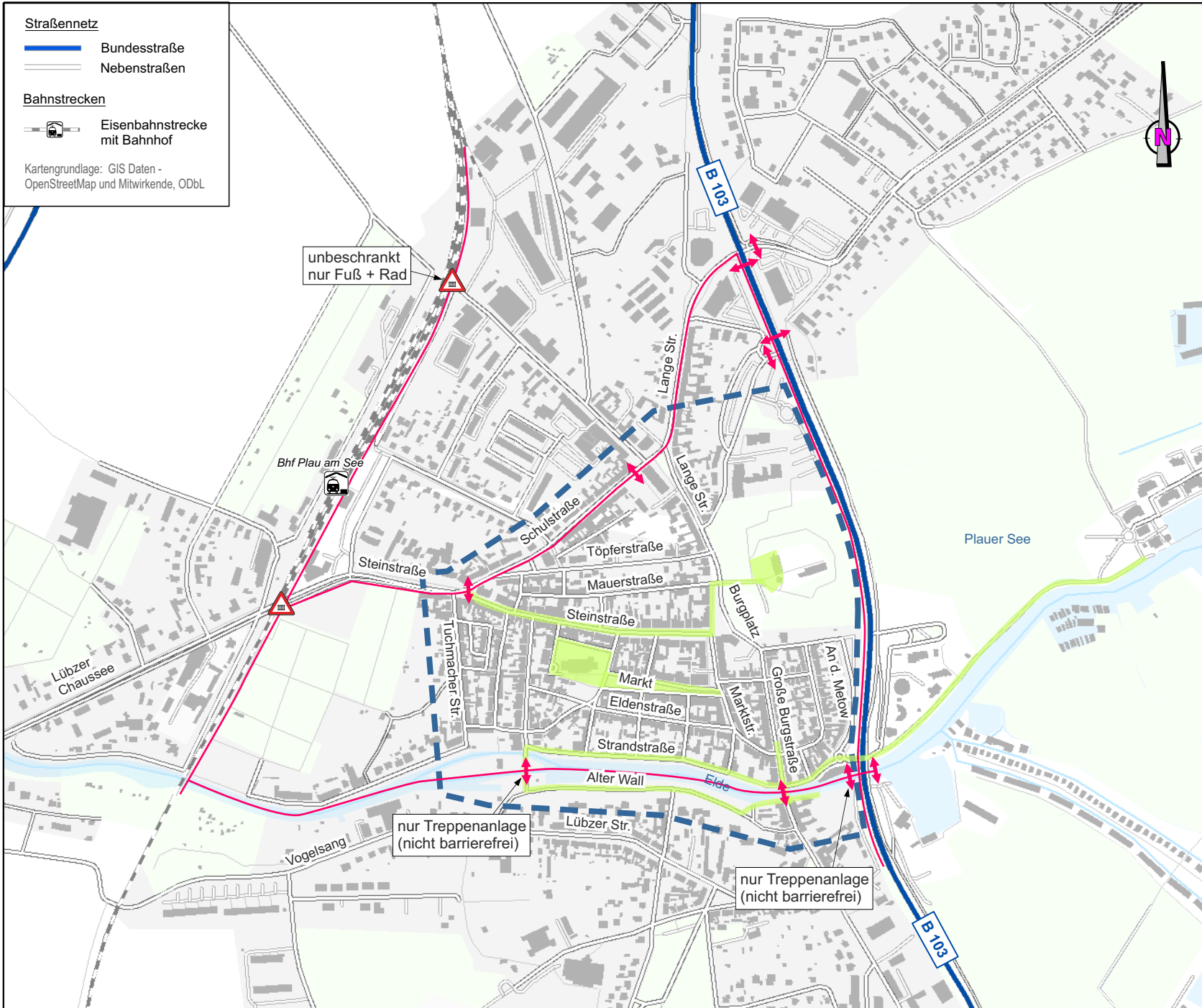


Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr







Stadt Plau am See

Fortschreibung und Weiterentwicklung
Verkehrskonzept Plau am See

Bestand Fußverkehr

- maßgebliche Barrieren
- wichtige Bereiche im Fußverkehr
- Querungshilfen (Brücke, LSA, Treppe)
- Bahnübergang

Abbildung 7

Klaeser & Partner,
Beratende Ingenieure PartG mbB



Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



E 33318277,839
N 5927107,938

33318300

33318350

E 33318370,339
N 5927107,938

5927100

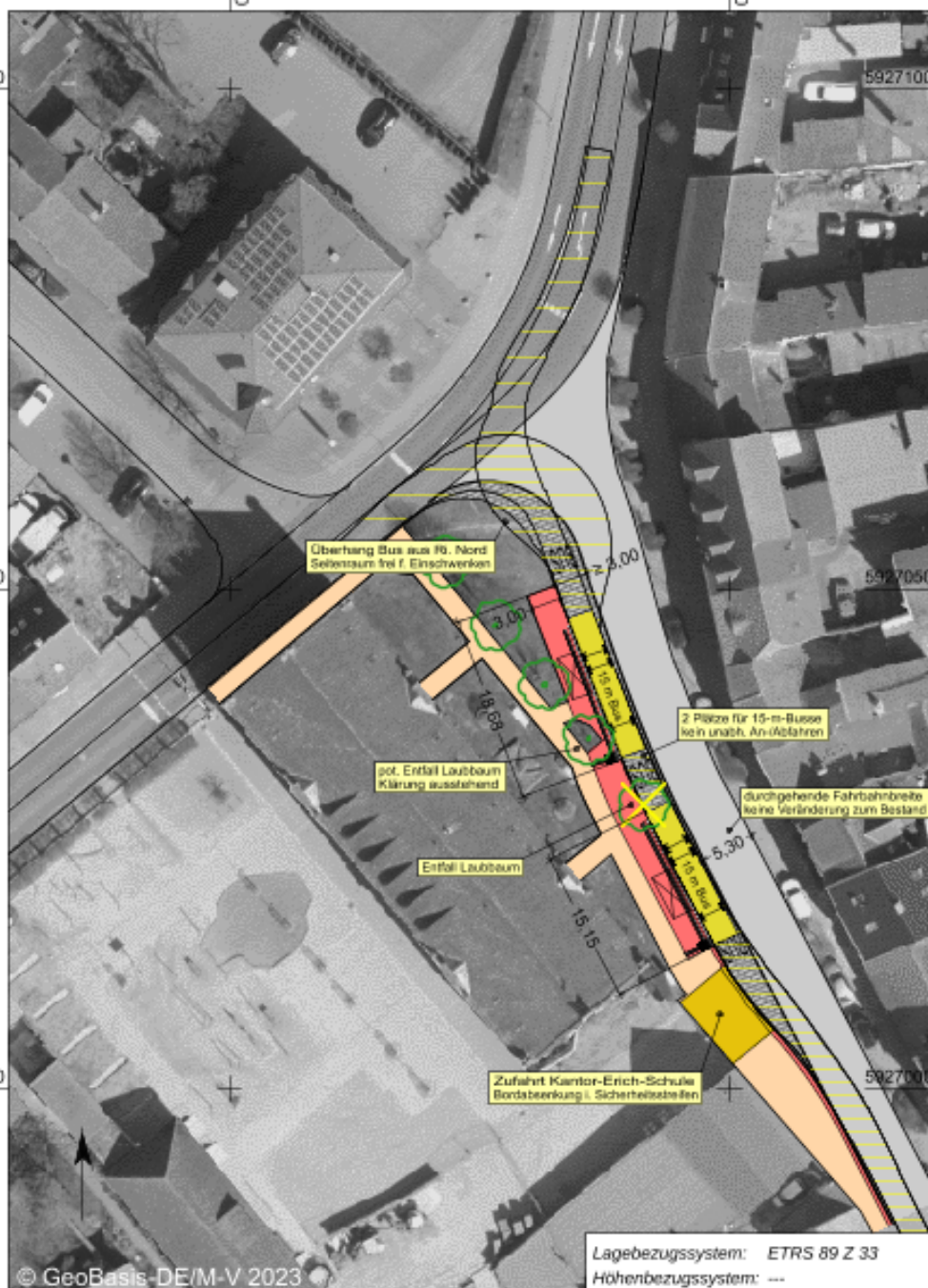
5927100

5927050

5927050

5927000

5927000



© GeoBasis-DE/M-V 2023

Lagebezugssystem: ETRS 89 Z 33
Höhenbezugssystem: ---

E 33318277,839
N 5926979,438

33318300

33318350

E 33318370,339
N 5926979,438

1

Entwurfsbearbeitung:



KLAESER & PARTNER
BERATUNG IN ARCHITEKTUR UND URBANistik

BAUPLANUNG UND URBANistik

Wendendorfer Straße 20
17192 Waren (Mürit)
Tel.: 03991 18755-33
Mail: info@k-laeser.de
Web: www.k-laeser.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	02/2023	hpt
gezeichnet:	02/2023	hpt
geprüft:		
Projekt-Nr.:	501877	

Auftraggeber:



Stadt Plau am See
Rathaus
Markt 2
19395 Plau am See

	Datum	Zeichen
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORUNTERSUCHUNG

Stadt Plau am See

Straße: Lange Straße
Abschn.-Km: vor Kantor-Ehrich-Schule
Station:

PROJ.-Nr.:

Abbildung 10, Blatt 1 von 3

Lageplan Variante 1

Maßstab: 1:500

Verkehrskonzept Plau am See

Bushaltestelle Kantor-Ehrich-Schule

Variante 1 - Erweiterung der bestehenden Busbucht

aufgestellt: Stadt Plau am See

Plau, den

E 33318277,839
N 5927107,938

33318300

33318350

E 33318370,339
N 5927107,938

5927100

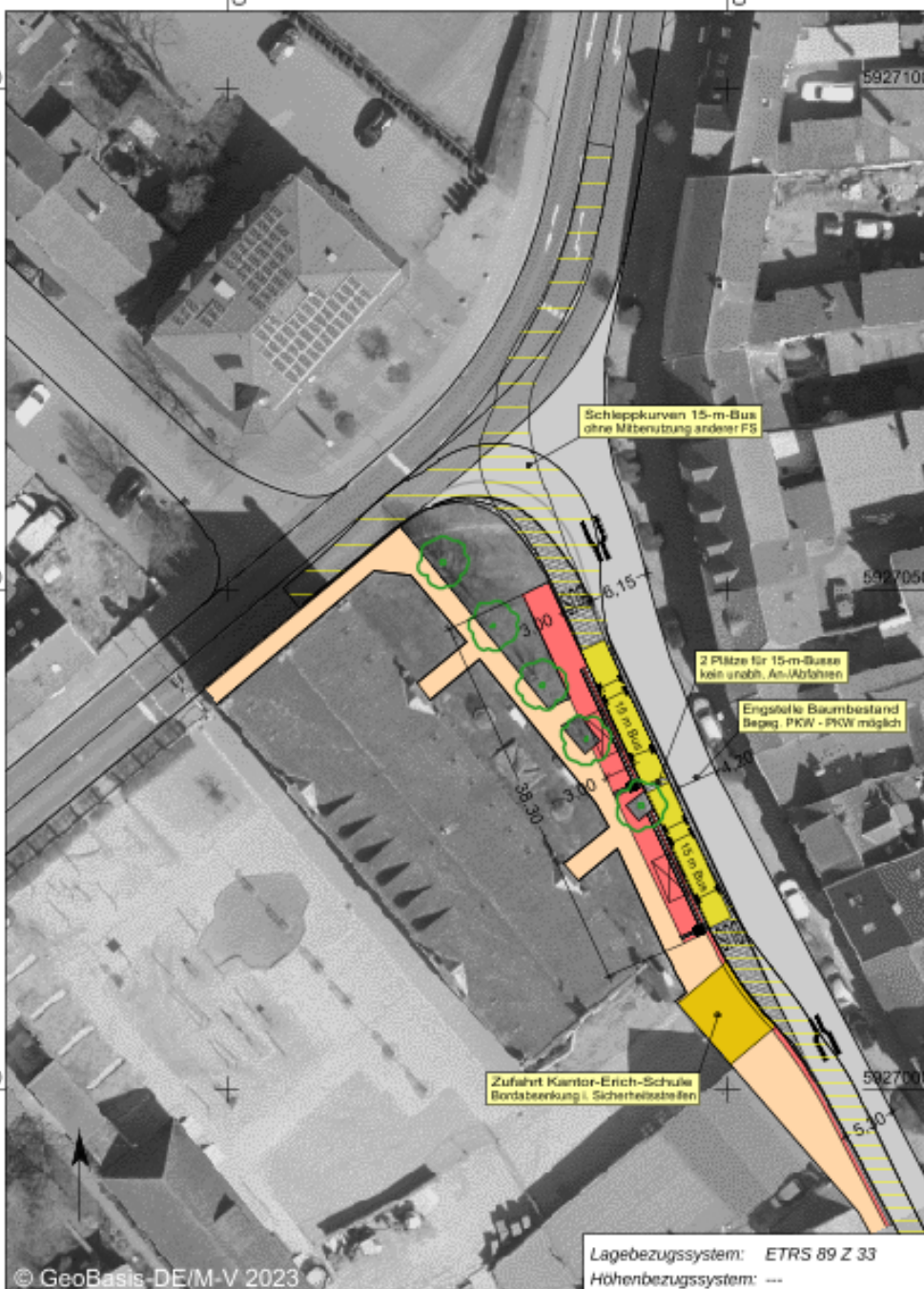
5927100

5927050

5927050

5927000

5927000



© GeoBasis-DE/M-V 2023

Lagebezugssystem: ETRS 89 Z 33
Höhenbezugssystem: ---

E 33318277,839
N 5926979,438

33318300

33318350

E 33318370,339
N 5926979,438

1

Entwurfsbearbeitung:



KLAESER & PARTNER
BERATUNG IN ARCHITECTURE, PLANNING

BAU- UND VERKEHRSPLANUNG

Wendendorfer Straße 20
17192 Waren (Mürit)
Fon: 03991 18755-33
Mail: info@k-laeser.de
Web: www.k-laeser.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	02/2023	hpt
gezeichnet:	02/2023	hpt
geprüft:		
Projekt-Nr.:	501877	

Auftraggeber:



Stadt Plau am See
Rathaus
Markt 2
19395 Plau am See

	Datum	Zeichen
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORUNTERSUCHUNG

Stadt Plau am See

Straße: Lange Straße
Abschn.-Km: vor Kantor-Erich-Schule
Station:

PROJ.-Nr.:

Abbildung 10, Blatt 2 von 3

Lageplan Variante 2

Maßstab: 1:500

Verkehrskonzept Plau am See

Bushaltestelle Kantor-Erich-Schule

Variante 2 - Verengung der bestehenden Fahrbahn

aufgestellt: Stadt Plau am See

Plau, den

E 33318277,839
N 5927107,938

33318300

33318350

E 33318370,339
N 5927107,938

5927100

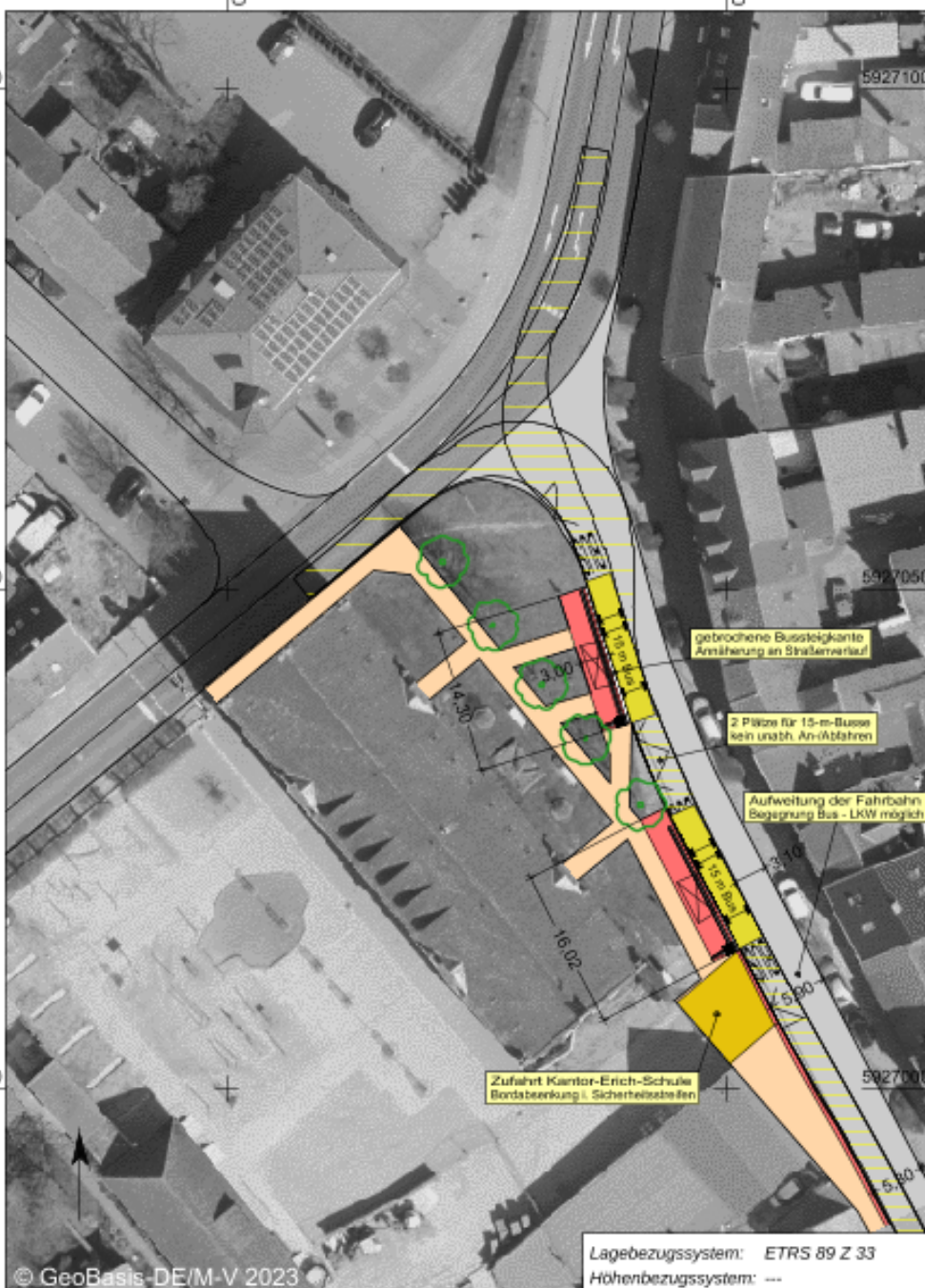
5927100

5927050

5927050

5927000

5927000



E 33318277,839
N 5926979,438

33318300

33318350

E 33318370,339
N 5926979,438

1

Entwurfsbearbeitung:



KLAESER & PARTNER
BERATUNG IN ARCHITECTURE, PLANNING

BAU- UND VERKEHRSTECHNISCHE ENTWURFS- UND BERATUNGSGESellschaft

Wendendorfer Straße 20
17192 Waren (Mürit)
Tel.: 03991 18755-33
Mail: info@k-laeser.de
Web: www.k-laeser.de

	Datum	Zeichen
bearbeitet:	02/2023	hpt
gezeichnet:	02/2023	hpt
geprüft:		
Projekt-Nr.:	501877	

Auftraggeber:



Stadt Plau am See
Rathaus
Markt 2
19395 Plau am See

	Datum	Zeichen
bearbeitet:		
gezeichnet:		
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

VORUNTERSUCHUNG

Stadt Plau am See

Straße: Lange Straße
Abschn.-Km: vor Kantor-Ehrich-Schule
Station:

PROJ.-Nr.:

Abbildung 10, Blatt 3 von 3

Lageplan Variante 3

Maßstab: 1:500

Verkehrskonzept Plau am See **Bushaltestelle Kantor-Ehrich-Schule** Variante 3 - Fahrbahnrandhaltestelle

aufgestellt:

Stadt Plau am See

Plau, den

	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
	Handlungsfeld Hauptstraßennetz																		
VK 45	Erweiterung Nord-Ost-Tangente (Verlängerung der neuen Ortsumgehung vom Kreisverkehr an der B 103 bis in den Stadtteil Heidenholz) ★★	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Auswirkungen auf Wohnungsbau, Berücksichtigung bei Erweiterung des B-Plans, zum Teil bereits im B-Plan enthalten	2
VK 46	Kreisverkehr B 103/Lange Straße/Quetziner Straße (mit Fußgängerüberwegen!) ★★	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Straßenbauamt Schwerin, StrVB, in Ergänzung zum Kreisverkehr Quetziner Straße, Rewe	3
VK 47	Verkehrsberuhigung Schulstraße (Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, Piktogramme für Radverkehr) ★★	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Teileinziehungsverfahren von Ecke Klitzingstr. Bis Lange Str., Quetziner Str. und Kreuzung Kreisverkehr (siehe hierzu auch Seite 4 VK 58 mit Priorität)	8
VK 48	Ausbau Plauerhäger Straße (Öffnung des Bahnübergangs Plauerhäger Straße) ★	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Kontakt mit RegioInfra aufnehmen	2
VK 49	Ausbau Vogelsang – Lübzer Straße – Bergstraße ★★	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++		2
SV 14	Ergänzung Ausbau Bergstraße: Verlagerung des Parkens am Kindergarten auf einen neuen Parkplatz oberhalb der Bergstraße an der Gabelung Klüschenberg mit Zebrastreifen, um den Alten Wall zu entlasten, nur noch eine Einfahrt von der Lübzer Straße zum Wittstocker Weg	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Verkehrsbehörde, Str.VB	7
VK 50	Reduktion Lärmemissionen an der B 103 ★★ Zur Info: SV hat sich gegen eine Lärmschutzwand entschieden (siehe SV, Seite 18) Allerdings: Verkehrsberuhigung/Tempolimit auf der B103 im gesamten Plauer Gebiet zwischen Kreisverkehr Nord und Ortsausgang Süd	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Prüfung, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung im genannten Bereich möglich ist. Alternativ Prüfung, ob eine Versetzung der Ortseingangsschilder möglich ist, um die Geschwindigkeitsbegrenzung zu erreichen.	5
	B 191 / Klebe: Fehlende Straßenquerung sowie mangelnde Beleuchtung	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Neuaufnahme des Punktes. Querung: STRVB; Beleuchtung planen	

	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
	Handlungsfeld KFZ-Verkehr																		
VK 51	Verkehrsberuhigung im Bereich Hubbrücke (alternativ: saisonale Sperrung oder Einbahnstraße) ☆☆☆ Zur Info: SV hat sich bereits auf Einbahnstraßenregelung verständigt. (siehe SV, Seite 12)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Am 10.10. hat sich die AG darauf verständigt, vorzuschlagen dass es noch einmal eine „kleine“ Anwohner-versammlung der Betroffenen geben soll. Auf Basis der daraus gezogenen Erkenntnisse entscheidet die SV neu. Anwohnerversammlung Anfang 2024	6
VK 54	Sperrung Kfz-Ausfahrt An der Metow ☆☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Teileinziehung, Beschluss SV erfolgt	12
VK 54	Verkehrsberuhigung Große Burgstraße (Einbahnstraße, Fahrbahnverengungen, Sitzgelegenheiten, Fahrradständer) ☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Muss zusammen mit Verkehrsberuhigung Hubbrücke, Plan liegt bereits vor, Teileinziehungsverfahren	8
VK 55	Lieferverkehr über Busparkplatz B 103 frei (bei Einbahnstraßenregelung) ☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Erst mal nicht dran „rühren“. Keine Klärung.	
SV 5	Tempo 30km/h im gesamten Innenstadtkern, keine vorfahrtsregelnden Schilder in Tempo-30-Zone	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Ordnungsamt, Verkehrsbehörde	12
SV 5	Lkw-Verbot Innenstadtbereich	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	StrVB, Teileinziehungsverfahren gem. StrWG - MV	?
SV 9	Öffnung Verbindungsstraße zur Steinstraße, Mauer links öffnen und rechts Richtung Töpferstraße schließen (LKWs kommen derzeit kaum rum)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Teileinziehungsverfahren	9
SV 21	Alter Wall: Beleuchtung verbessern, Ausfahrt Gartenstraße durch einen Poller verhindern	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Poller aufstellen? Beleuchtung, Bauhof	11

Seite	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
SV 21	Millionenweg: Umwidmung der unteren 40 Meter des Millionenwegs zur Spielstraße, Anbindung des Radwegs an den Seeradweg	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Sondersitzung Ausschuss: Nach Fertigstellung des PP der KMG-Silbermühle, ist ein einseitiges (rechts), eingeschränktes Halteverbot zu prüfen. M. Schlefske und K. Mach schauen sich das vor Ort an. (Siehe Anmerkung *1)	10 ?
	Handlungsfeld Ruhender Verkehr																		
VK 55	Schaffung einer anforderungsrechten Parkplatzwegweisung ⚡⚡⚡	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Planerstellung durch Verkehrsplaner, Ordnungsamt, VB, mehr mit der App arbeiten, bei Google einpflegen	8
VK 56	Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung (Sonderregelung für die Bewohner, weiterer Stellplatz für Behinderte) ⚡⚡	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Nur wenn Bewohnerparken abgelehnt wird. Dann Einführung längerer Tickets (z.B. Woche, Monat)	
VK 56	Prüfung Einführung von Bewohnerparken (Tuchmacherstraße, Mühlenstraße, Eldenstraße, Stietzstraße, Kleine Burgstraße) ⚡⚡ Zur Info: Die Notwendigkeit der Prüfung wurde von SV mehrfach unterstrichen und gewünscht.	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	StrVB, Untersuchung nach EAR05/EAR23 Abstimmung über die Untersuchung nach EAR05/EAR23 in der Stadtvertretung (baldmöglichst) Zählung in der Saison 2024	7
VK 58	Erhebung der aktuellen Parkplatzauslastung ⚡ (siehe oben)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Siehe oben	
VK 57	Überprüfung Beschilderung im ruhenden Verkehr ⚡	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Nicht notwendig, Schilder können bleiben	
VK 58	Zuwegung Parkplatz über Zufahrt Busparkplatz führen ⚡	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Nicht dran rühren (siehe bereits oben)	
SV 21	Stietzstraße: einseitiges Parken, Parkschild in der Kurve bei Haus Nr. 7 versetzen	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Beidseitiges Parken lassen, Ordnungsamt soll sich umgehend um die Versetzung des Schildes kümmern oder die Situation anders entschärfen, die Einrichtung von 2 Kurzzeitparkplätzen vor Behrens prüfen	12

Seite	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
SV 21	MediClin: Parksituation verbessern	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Die Stadt/der Bürgermeister soll das Gespräch mit der Klinik klären	
SV 21	Seeluster Bucht/Hinterm Rehmel: Parkverbot	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Wurde bereits von Str.VB abgelehnt	
SV 9	Weiterer Parkautomat am Ende der Steinstraße	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung bis zum Ende der Steinstraße. Falls ein Parkautomat vorhanden ist in 2024.	8
	Handlungsfeld Radverkehr																		
	Erstellung eines Konzeptes für die Radwegeführung durch die Stadt.																	Kurzfristig Verwaltung mit Verkehrsplaner.	
VK 58	Bau bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen ☆☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Piktogramme und Streifen Lübzer Chaussee/Schulstr./Lange Str. Zunächst muss geklärt sein, ob eine Teileinziehung möglich ist. (siehe Seite 1, VK 47)	12
VK 59	Vorhaltung anforderungsgerechter Radabstellanlagen ☆☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Anlehnbügel Steinstr., An der Metow, Hubbrücke, Strandstr., Burgplatz, Dammstr., Alter Wall Zunächst Bestandsaufnahme. Wer?	11
VK 60	Überprüfung des Verkehrszeichen 250 am Standort An der Metow ☆☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Ist uns nicht bekannt	
VK 60	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr ☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Prüfung beste Lösung: geschnittenes Pflaster oder ausgießen, Umsetzung zunächst bei Straßen des Radverkehrswegenetzes	3
VK 60	Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für beidseitigen Radverkehr ☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	In Zusammenhang mit geglättetem Pflaster. Betrifft Steinstraße, Große Burgstr. / Töpferstr. siehe Anmerkung *2	7

Seite	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
VK 61	Aktualisierung der Wegweisung im Radverkehr ☼	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Planer, Tourismusförderung	6
SV 16	Radweg vom Bahnübergang zum Eldeufer und Strandstraße bis Hubbrücke / Pflaster glätten	---	-	+	++	---	-	+	++	--	-	+	++	---	-	+	++		4
SV 18	Bushaltestelle Appelburg: Absenkung Übergang zum Radweg, Fortführung vorhandener Radweg	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Hat sich erledigt.	
	Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit																		
VK 61	Schaffung anforderungsgerechter Gehwege ☼☼☼	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Zu allgemein.	
VK 61	Installation gesicherter Querungshilfen (farblich abgesetzte Teilaufpflasterungen) ☼☼☼	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Zu allgemein. Siehe konkrete Vorschläge unten.	
VK 62	Aktualisierung der Wegweisung zum Haus des Gastes ☼☼	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Touristiker, Touristinfo, Ausschuss für Tourismus	9
VK 63	Verbesserung der Aufenthaltsfunktion (Steinstraße, Große Burgstraße) ☼☼	---	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Steinstraße auf Gehweg	5
VK 63	Umwidmung 2. Wasserstraße (ausschließliche Nutzung durch Rad- und Fußverkehr), Pflaster glätten ☼	---	-	+	++	---	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Teileinziehungsverfahren nach StrWG M-V, Prüfen: Passt das Gefälle für Rollstuhlfahrer?	4

	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
SV 7	Querungshilfe La Casa (Klitzingstraße) über Schulstraße und weiter über Töpferstraße bis Mauerstraße	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Str.VB (Zebrastreifen) Möglichst in 2024	12
SV 7	Querungshilfe neben der Schule (Lange Straße)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	VB (Zebrastreifen) Möglichst in 2024	12
SV 7	Querungshilfe über die Plauerhägerstraße, Höhe Bombay für Turnhalle	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Nach Fertigstellung der Turnhalle	11
SV 9	Barrierefreie Querungshilfen Steinstraße: Hornung-Schuhladen, Ecke Kirchstr., Ecke Mühlenstraße (Teilaufpflasterung, geglättet farbliche Kennzeichnung)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++		8
SV 12	Barrierefreie Querungshilfen an der Hubbrücke, Große Burgstraße und Höhe Kleine Burgstraße	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Was und wo genau hängt von der Lösung für die Hubbrücke ab.	
	Querung am Burgplatz	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Furten, Bürgersteig absenken	10
SV 12	Querungshilfe Altenwohnheim Dammstraße, Kreuzung Bergstraße / Dammstraße	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Die genauen Standorte müssen noch festgelegt werden	7
SV 12	Vom Alten Wall bis Hubbrücke Gehweg verbreitern	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Überprüfung Breite der Straße sowie Einbeziehung des Teilstücks in Einbahnstraßenregelung	
SV 18	Fußgängerüberweg B 103 mit Rufampel zwischen Weidensoll und dem neuen Wohngebiet	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Straßenbauamt Schwerin, StrVB Druck machen!	10
SV 18	Fußgängerüberweg B 103 mit Rufampel an der Bushaltestelle Appelburg (Klinik)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Hat sich erledigt.	
SV 21	Querungshilfe am Kindergarten über die Quetziner Straße (Zebrastreifen)	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Zebrastreifen, Verkehrszählung erforderlich, Ordnungsamt! Zählung in 2024	12

	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klarungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
	Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr																		
VK 63	Bedarfsgerechter Ausbau bestehender Haltestellen ☆☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	allgemein die Sauberkeit verbessern, 1-2 x Grundreinigung durch externe Dienstleister, Aschenbecher	!!
VK 63	Umgestaltung Bushaltestelle Plau, Grundschule (Siehe auch Anhang S. 65 sowie Abb. im Anhang) ☆☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Brennpunkt! Fördermöglichkeiten prüfen!	5
VK 64	Verbesserung der räumlichen ÖPNV-Erschließung (Stadtbus) ☆☆	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Bereits Thema im Tourismus-Ausschuss, Erstkonzept liegt vor, Bürgermeister holt Kosten bei Verkehrsbetrieben ein, Relevanz steigt mit Ausbau Gewerbegebiet	4
SV 21	Bushaltestelle(n) für den 735 in der Lübzer Straße	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Absprache mit VLP, Ausschuss für öffentliche Angelegenheiten = Konzept und Vorlage für SV	7
	Sonstiges																		
SV 15	Bereich Mühlenstraße, Tuchmacherstraße, Rahmwallstraße: In allen drei Straßen Einbahnstraßenregelung/Verkehrsführung prüfen, Tuchmacherstraße zum Parken freigeben (bei Einbahnstraßenregelung), Poller am Rahmwall versetzen, Bauminselfen oder Sperrflächen an Einfahrten zum Rahmwall, um Parken zu vermeiden	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Thema Poller: RTW und FFW kommen nicht durch, Prüfung durch Ordnungsamt und Bauausschuss	

SV 21	Heide-/Birkenweg: Verkehrsspiegel oder Heckenkürzung	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	Sichtdreiecke durch das Ordnungsamt prüfen, hat M. Schlefske geprüft. Nicht nötig.	
	Maßnahme	Dauer hoch <> gering				Kosten hoch <> gering				Wirkungsgrad gering<>hoch				Klärungsbedarf hoch <> gering				Abhängigkeiten/ Beteiligung erforderlich	
	Alternative Mobilitätsdienste/ Innovation																		
VK 64	Etablierung eines Carsharing-Angebotes ⊗	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++	--	-	+	++		

Anmerkungen:

*1 Der neue Parkplatz der Klinik ist nicht ausgelastet. Gespräch des Bürgermeisters mit der Klinikleitung, ob die MA auch wirklich den Parkplatz benutzen. Eventuell Parkplatz auch für Besucher freigeben. Insgesamt wurden in der Straße 16 Schilder gezählt, die sich auf Parken beziehen. Vorschlag: Tempo-30-Zone mit Kennzeichen „Parken nur auf gekennzeichneten Flächen). Parken auf 2 Stunden begrenzen.

*2. Töpferstraße: hier muss das Radfahren in beide Richtungen überprüft werden (momentan in Gegenrichtung wegen der parkenden PKW nicht möglich).
Lösung 1: Parken auf die Gegenseite verlegen. Wie viele Parkplätze fallen weg? Lösung 2: Radverkehr durch die Steinstraße führen: Parken auf die rechte Seite der Einbahnstraße konzentrieren. Auf der linken Seite breites geglättetes Pflaster für Radverkehr in beide Richtungen. (Ergänzung: Durch insgesamt 17 Einfahrten fallen beim Verlegen des Parkens auf die Gegenseite zu viele Parkplätze weg.)



Verkehrskonzept Plau am See

Bürgerversammlung am 24.05.2024



Entwicklung des Verkehrskonzeptes unter Bürgerbeteiligung Wo stehen wir?







**Meinung
gefragt!**

Verkehrskonzeptplau am See

12.11.2019 (ab Steinstrasse Richtung Norden)
19.11.2019 (ab Steinstrasse Richtung Süden)
 jeweils 19 Uhr | Aula der Schule Klüsenberg

Alle Bürgerinnen und Bürger sind herzlich eingeladen.

Verkehr

Stadt Plau am See

Fortschreibung und Weiterentwicklung
Verkehrskonzept Plau am See

Am Rhein: N. Obergrenzenempfehlung des KKH/ÄA: „Kühnheitsempfehlung des C-Schreiber, Christen, christlich-erzgebene (bessere) Lyb- Bereits: Verleumdung! Plus am 1. Stellungnahme: Straftatverbrechenbühde Sehr geehrter Herr Reiser, sehr geehrter Herr Kühnert, hiermit übersende ich Ihnen unsere Hinweisfahrgestellungen zum aktuellen Stand des Verkehrsrechts der Stadt Passau am (Stand 22.12.2020)	insaniter innerstadtkern 30 kmh nachdem grundsätzlich ein Einzelfallabhängigkeit (z.B. einem Bv. (Zentralstraßen) und z.T. Boreis: eingetragt; und
Allgemeines	Bereich: Verkehrsregeln, z. B. Lkw., bedeuten einen Eingriff in die in diesem Fällen ist ein Sonderverkehrsverfahren gem. Straßen- und Wegverkehrs M-V erforderlich.
3. Radverkehr	Im Rahmen der Überarbeitung der Radverkehrsführung weisen wir darauf hin, dass eine Fahrrad- und zur zulässigen Vorfahrtveränderung, Sonderverweise: möglich ist: Eine Ausweisung von Flächen für den Radverkehr ist im Rahmen der geltenden Gesetze und anderweitigen Regelungen möglich. Im Falle zum Beispiel an einer Rechtsgrundlage für die Anordnung von Radfahr-Symbolen ohne explizit für den Radverkehr: eingetragene Verkehrsflächen.
3.1 RfF Schulstraßen	Seit der Einführung von Schulstraßen für Radfahrer geplant ist, ist eine Prüfung hinsichtlich der Voraussetzungen gem. ERA 2010 Punkt 3.2 zwingend erforderlich, sowie z.B. Schemata Minderheiten

A group of people are seated around a long table in a meeting room. They are facing a large screen that displays a presentation. The room has a high ceiling with ornate chandeliers and framed pictures on the wall. The participants are engaged in the meeting, with some looking at the screen and others looking at their laptops or documents.

Bürgerversammlung	Thema	Ort	Zeitpunkt	Ergebnisse
Übersicht	Zielsetzung und Schnappschüsse Was sind die aktuellen Probleme und die Ursachen dafür? Was überlegen wir als Entscheidungsträger als Entscheidungsträger	Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr Entwicklung der Radwege Entwicklung der Radwege Entwicklung der Radwege	Radfahrerinnen stärken, sicheres Radfahren sicherer Radverkehr sichere Radwege sichere Radwege sichere Radwege	keine Kollisions-Park raumübernahme keine Kollisions-Park raumübernahme keine Kollisions-Park raumübernahme
§ 101	keine Kollisions-Park raumübernahme	keine Kollisions-Park raumübernahme	keine Kollisions-Park raumübernahme	keine Kollisions-Park raumübernahme
Initiative / große Anzahlige Präsenz	keine Kollisions-Park raumübernahme	keine Kollisions-Park raumübernahme	keine Kollisions-Park raumübernahme	keine Kollisions-Park raumübernahme

	Maßnahme	Dauer hoch • gering	Kosten hoch • gering	Wirkungsgrad gering • hoch	Klimaschädlichkeit hoch • gering	Abhängigkeit/ Beteiligter erforderlich
	Handlungsfeld Hauptverkehrsnetz					
	Erweiterung Nord-Ost-Tangenten					
	Verlängerung der neuen Ortsumgehung von Kreisverkehr an der B 102 bis in den Stadtteil Heideholz	+++	++	++	++	Auswirkungen auf Wohngebiete; Berücksichtigung bei Erweiterung des B-Plans, auf dem bereits im B-Plan ein Einbahnstraßenpaar vorgesehen ist
46	Kreuzungsweg 9 103/Lange Straße/Quatzen Straße (mit Fußgängerüberweg) OOO	+++	++	++	++	Staubbelastung; Schweiß-, StVb, in Ergänzung zum Kreisverkehrs/Quatzen Straße, Riese
47	Verkehrsbereinigende Schuttheile (Nichtgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, Piktogramme für Radverkehr) OO	+++	++	++	++	Erleichterung des Verkehrs von Ecke Kreuzungsweg 9 103/Lange Str., Quatzen Str. und Kreuzung Kreisverkehr (siehe hierzu auch Seite 4 Vb 50 mit Prospekt)
48	Ausbau Pflaumer Straße (Öffnung des Bahnübergangs Pflaumer Straße) OO	+++	++	++	++	Kontakt mit Regimata aufnehmen
49	Ausbau Vogelsang – Lützer Straße – Bergstraße OO	+++	++	++	++	
	Ergänzung Ausbau Bergstraße: Verengung des Parklans am Kolonnenplatz an einer kleinen Parkplatz oberhalb der Bergstraße an der Einmündung Kreisverkehr Brossenweg, um den Allen Wald, nicht nur nach einer Entlastung der Lützer Straße zum Wittenbacher Weg	+++	++	++	++	Verkehrsbereinigende, StVb
50	Reduktion Lärmschuttwand an der B 103	+++	++	++	++	
51	Zu HV 50: SV ist sich gegen eine Lärmschuttwand entschieden (siehe SV, Seite 18)	+++	++	++	++	
52	Verkehrsbereinigende Tempelstraße ab der B102 im gesamten Phase Gebiet zwischen Kreisverkehr Nord und Ortsumgehung Süd	+++	++	++	++	Pflichtung, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Bereich möglich ist; Akustische Prüfung, ob eine Verengung der Ortsumgehungsschleife möglich ist, um die Geschwindigkeitsbegrenzung zu erreichen.
	B 101: Falsche Fahrtrichtung sowie Regimata-Bereitstellung	+++	++	++	++	Neuaufnahme des Punktes, Quersung: STROB, Berechnung planen

Ein fortlaufender Prozess

- Das Verkehrskonzept ist als Prozess gestaltet, der neue Erkenntnisse aufnimmt und sich ständig weiterentwickelt.
- Dabei werden die Erfahrungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger ebenso berücksichtigt wie fachliche und finanzielle Rahmenbedingungen.

Lassen Sie uns mit den ersten Schritten beginnen. Und unsere langfristigen Planungen kontinuierlich an die aktuellen Gegebenheiten anpassen.



Leitbild und Zielstellung

Fußgänger

- ✓ Erhöhung der Aufenthaltsfunktion im Innenstadtbereich für Bewohner und Gäste
- ✓ Mehr Verkehrssicherheit durch Verkehrsberuhigung und barrierefreie Fußgängerüberwege an allen relevanten Punkten

Radfahrer

- ✓ Radtourismus stärken: Radrouten durch die Innenstadt und zu den Stadtteilen, geglättete Radfahrstreifen, Ladestationen für E-Bikes, Radparkplätze
- ✓ Berücksichtigung von Radfahrstreifen bei zukünftigen Baumaßnahmen

PKW/LKW

- ✓ Verkehrsberuhigung im gesamten Innenstadtkern auf 30 km/h
- ✓ Keine vorfahrtsregelnden Schilder in Tempo-30-Zone
- ✓ LKW-Verbot für den Innenstadt-Bereich

Ruhender Verkehr

- ✓ Lösung für Anwohnerparken/Bewohnerparken

Bereich B 103

Lärmreduktion, Tempolimit, Kreisverkehr, Überquerung

- Keine Lärmschutzwand im Bereich der Brücke
- Verkehrsberuhigung/Tempolimit auf der B103 im gesamten Plauer Gebiet zwischen Kreisverkehr Nord und Ortsausgang Süd (eventuell Versetzung der Ortseingangsschilder)
- Fußgängerüberweg mit Rufampel zwischen Weidensoll und dem neuen Wohngebiet
- Kreisverkehr B 103/Lange Straße/Quetziner Straße (mit Fußgängerüberwegen!)



Grafik 17: Maßnahme H.2 Kreisverkehr B 103/Lange Str./Quetziner Straße¹⁵

Bereich Schulstraße/ Lange Straße

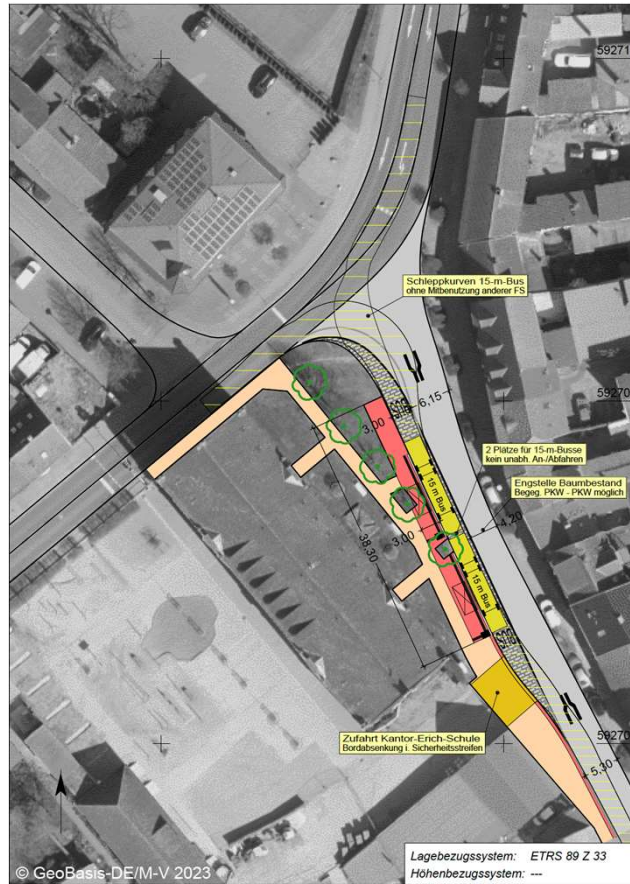
Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit Schulstraße

- Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränken, Teileinziehungsverfahren von Ecke Klitzingstr. Bis Lange Str., Quetziner Str. und Kreuzung Kreisverkehr (hohe Priorität)
 - Radverkehrsanlage prüfen (Piktogramme)
 - Fußgängerüberquerung La Casa (Klitzingstraße) über Schulstraße und weiter über Töpferstraße bis Mauerstraße (hohe Priorität)
 - Querungshilfe neben der Schule, Lange Straße (hohe Priorität)
 - Fußgängerüberweg über die die Plauerhägerstraße, Höhe Bombay für Turnhalle (nach Fertigstellung der Turnhalle)
- Öffnung Plauerhäger Straße als weitere Zuwegung (von der Entwicklung der Bahnlinie abhängig)



Bereich Schulstraße/ Lange Straße

Zweite Haltestelle für den Schulbus



Die Verkehrsplaner schlagen drei alternative Varianten vor. Aufgrund der Höhe der Kosten müssen hier Fördermöglichkeiten geprüft werden.

Bereich Steinstraße

Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit Steinstraße

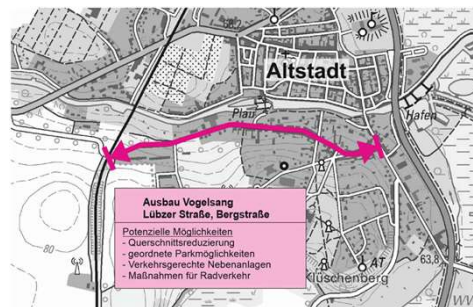
- Einbahnstraßenregelung und Verkehrsführung bleiben unverändert
- Barrierefreie Querungshilfen Steinstraße: Hornung-Schuhladen, Ecke Kirchstr., Ecke Mühlenstraße (Teilaufpflasterung, geglättet farbliche Kennzeichnung)
- Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung bis zum Ende der Steinstraße
- Öffnung Verbindungsstraße zur Steinstraße, Mauerstraße links öffnen und rechts Richtung Töpferstraße schließen (LKWs kommen derzeit kaum rum)
- Prüfung der Freigabe für beidseitigen Radverkehr
- Parklets, Erhöhung der Aufenthaltsqualität



Bereich Vogelsang, Lübzer Straße, Bergstraße

Eine Neuordnung des Verkehrsraums für PKW, Fußgänger, Radfahrer und ruhendem Verkehr ist unumstritten, aufgrund der zu erwartenden Kosten jedoch erst mittel- bis langfristig umsetzbar.

- Straßen- und Fußwegsanierung
- Geschwindigkeits- und Tonnagebegrenzung
- Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen
- Berücksichtigung von Anwohnerparkplätzen
- Verlagerung des Parkens am Kindergarten auf einen neuen Parkplatz oberhalb der Bergstraße an der Gabelung Klüschenberg mit Querungsanlage um den Alten Wall zu entlasten, nur noch eine Einfahrt von der Lübzer Straße zum Wittstocker Weg (eventuell vorziehen)
- Bushaltestelle für den 735 in der Lübzer Straße



Bereich Hubbrücke, Große Burgstraße, Stietzstraße, Dammstraße

Verkehrsberuhigung, Lärmreduzierung, Gefahrvermeidung

- Geschwindigkeits- und Lärmreduzierung Große Burgstraße durch verkehrsberuhigendes Grün
- Geglättetes Pflaster für Radfahrer in der Großen Burgstraße, eventuell Radstreifen
- Sperrung der Ausfahrt Hubbrücke An der Metow für PKW (hohe Priorität)
- Barrierefreier Überweg an der Hubbrücke und Höhe Kleine Burgstraße
- Fußgängerüberweg Altenwohnheim Dammstraße
- Vom Alten Wall bis Hubbrücke Gehweg verbreitern
- Stietzstraße: Parksituation überprüfen, Parkschild in der Kurve bei Haus Nr. 7 versetzen (hohe Priorität)
- Verkehrsberuhigung im Bereich Hubbrücke und Große Burgstraße (hohe Priorität)
 - Alternativen: Sperrung Hubbrücke für PKW (ganzjährig oder saisonal), Einbahnstraße (stadtein- oder stadtauswärts), Nachtspernung

➤ Aufgrund der hohen Brisanz des Themas „Hubbrücke“ hat die Verkehrs-AG beschlossen, eine Versammlung mit Anwohnern rund um die Hubbrücke durchzuführen.

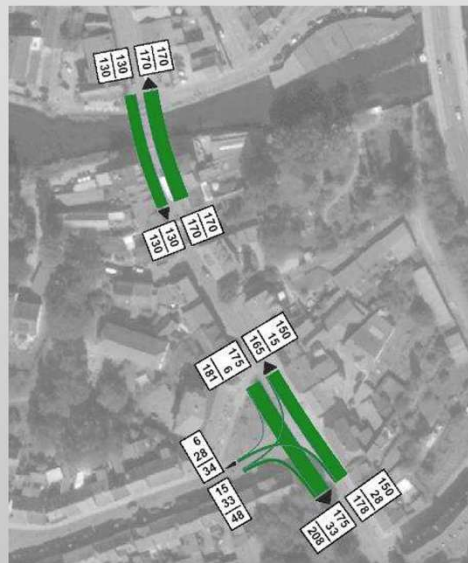
Verkehrserhebung Bereich Hubbrücke

3. August 2018 8-18 Uhr

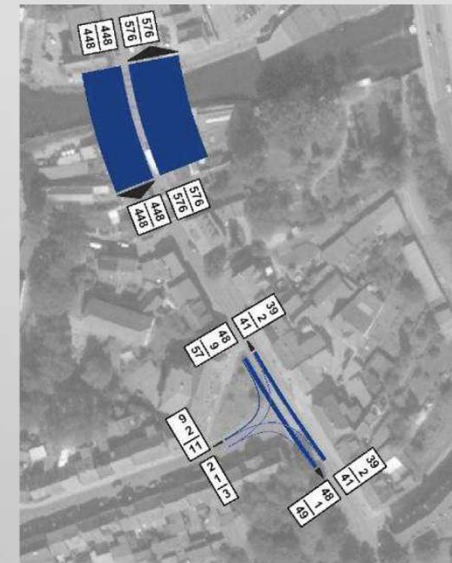
Kraftfahrzeuge/10 h



Radfahrer Kfz/10 h



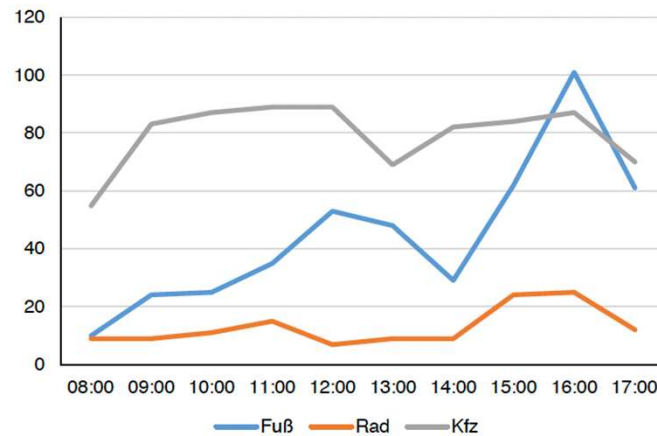
Fußgänger/10 h



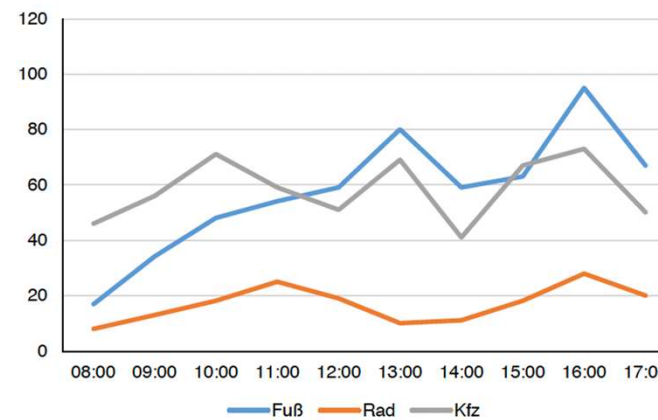
- bis zu 3.000 Kfz/24h auf der Burgstraße/ Großen Dammstraße mit Hubbrücke
- Überlagerung mit hohen Anteilen an Fuß- und Radverkehr auf der Fahrbahn
- Die Anlagen für Fußgänger und Radfahrer auf der Hubbrücke entsprechen nicht den Anforderungen
- Mischverkehr birgt ein hohes Gefahrenpotential und stört die touristische Entwicklung



Informationen aus dem überarbeiteten Verkehrskonzept aus Mai 2023



Grafik 10: Auswertung Querschnittszählung Hubbrücke von Norden nach Süden



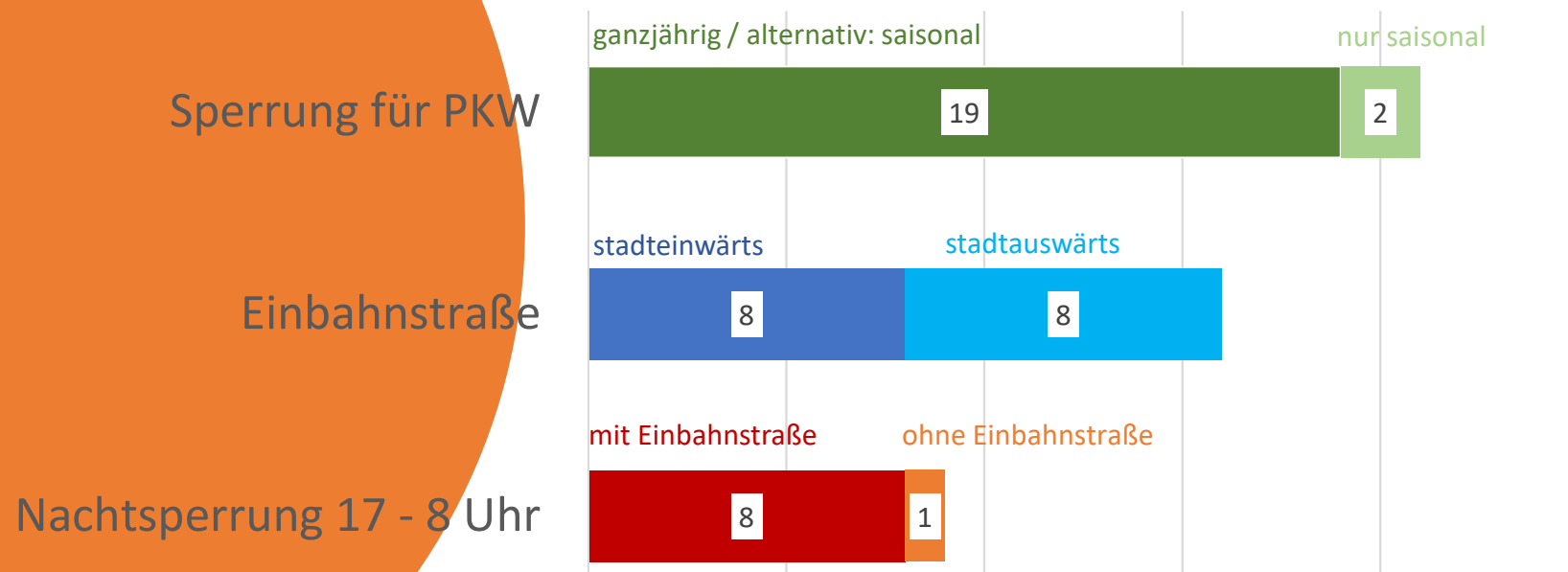
Grafik 11: Auswertung Querschnittszählung Hubbrücke von Süden nach Norden

In Summe verkehrten ca. 1.000 Fußgänger (in 10h), ca. 300 Fahrradfahrer (in 10h) und ca. 1.800 Kfz (in 10h) über die Hubbrücke.

(Diese Daten resultieren ebenfalls aus der Verkehrszählung am 03.08.2018.)

Stimmungsbild der Anwohner rund um die Hubbrücke

(gemäß Abfrage auf kleiner Bürgerversammlung am 19.03.2024)



Im Ergebnis empfiehlt die fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe Verkehrskonzept der Stadtvertretung, im Jahr 2025 eine Testphase für eine Saisonale Sperrung von April bis Oktober durchzuführen. Ebenfalls sollen vorab Kriterien für die Bewertung dieser Testphase festgelegt werden.

Bereich
Mühlenstraße,
Tuchmacher-
straße,
Rahmwallstraße

Überprüfung der Verkehrsführung

- In allen drei Straßen Einbahnstraßenregelung/ Verkehrsführung prüfen
- Tuchmacherstraße zum Parken freigeben (bei Einbahnstraßenregelung)
- Poller am Rahmwall versetzen, Bauminselfen oder Sperrflächen an Einfahrten zum Rahmwall um Parken zu vermeiden
(Begründung: Rettungswagen und Feuerwehr kommen nicht durch)

A large orange shape on the left side of the slide, consisting of a rectangle with a quarter-circle cutout on its right side.

Bereich 2., 3. + 4. Wasserstraße, Strandstraße

- Umwidmung 2. Wasserstraße (ausschließliche Nutzung durch Rad- und Fußverkehr), Pflaster glätten
- Radweg vom Bahnübergang zum Eldeufer und Strandstraße bis Hubbrücke / Pflaster glätten



Überblick: Ruhender Verkehr

Verbesserung der Situation für Anwohner im Innenstadtbereich, Parkleitsystem für Gäste

- Prüfung Einführung von Bewohnerparken (Tuchmacherstraße, Mühlenstraße, Eldenstraße, Stietzstraße, Kleine Burgstraße),
 - Untersuchung nach EAR05/EAR23 so schnell wie möglich (Priorität hoch, Kosten einplanen)
- Alternativ: Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung mit einer Sonderregelung für die Bewohner bzw. Einführung eines 30 Tages-Ticket/Monatsticket
- Schaffung einer anforderungsrechten Parkplatzwegweisung
- Weitere Stellplätze für behinderte Menschen



Überblick: Fußgänger

- **Mehr Barrierefreiheit** durch Querungshilfen an allen relevanten Stellen:
 - Klitzingstraße über Schulstraße, bei der Schule (Lange Straße); Steinstraße: Hornung-Schuhladen, Ecke Kirchstr., Ecke Mühlenstraße; Plauerhägerstraße Höhe Bombay; an der Hubbrücke, Große Burgstraße Höhe Kleine Burgstraße; am Burgplatz; Kreuzung Bergstraße/Dammstraße; am Kindergarten über die Quetziner Straße; in Klebe über die B 191
- **Mehr Aufenthaltsqualität** durch Verkehrsberuhigung: Sitzgelegenheiten und Parkletts Bereich der Innenstadt
- **Mehr Sicherheit** durch Fußgängerüberwege über die B 103 und Verkehrsberuhigung im Umfeld der Grundschule und der Hubbrücke



Überblick: Radverkehr

- Abstimmung des Konzeptes für die Radwegeführung/ des Radverkehrswegenetz durch die Stadt. (Hohe Priorität)
- Bau bedarfsgerechter Radverkehrsanlagen: Piktogramme und Streifen Lübzer Chaussee/Schulstr./Lange Str., Große Burgstraße (Hohe Priorität)
- Vorhaltung anforderungsgerechter Radabstellanlagen (Anlehnbügel Steinstr., An der Metow, Hubbrücke, Strandstr., Burgplatz, Dammstr., Alter Wall) - Bestandsaufnahme erforderlich
- Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für beidseitigen Radverkehr
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr (zunächst bei Straßen des Radverkehrswegenetzes)
- Aktualisierung der Wegweisung im Radverkehr



Foto24: verbesserte Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr in Parchim

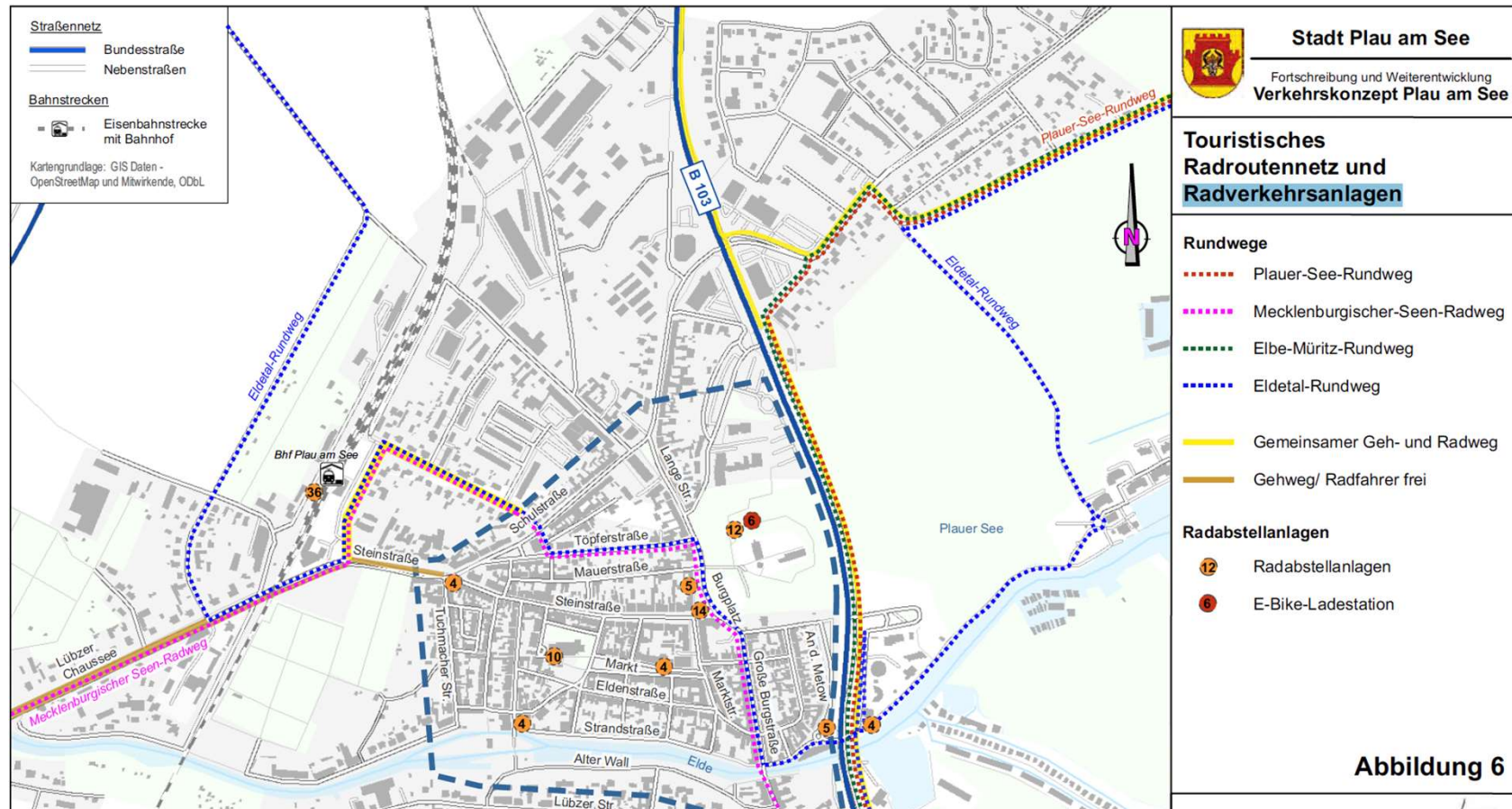
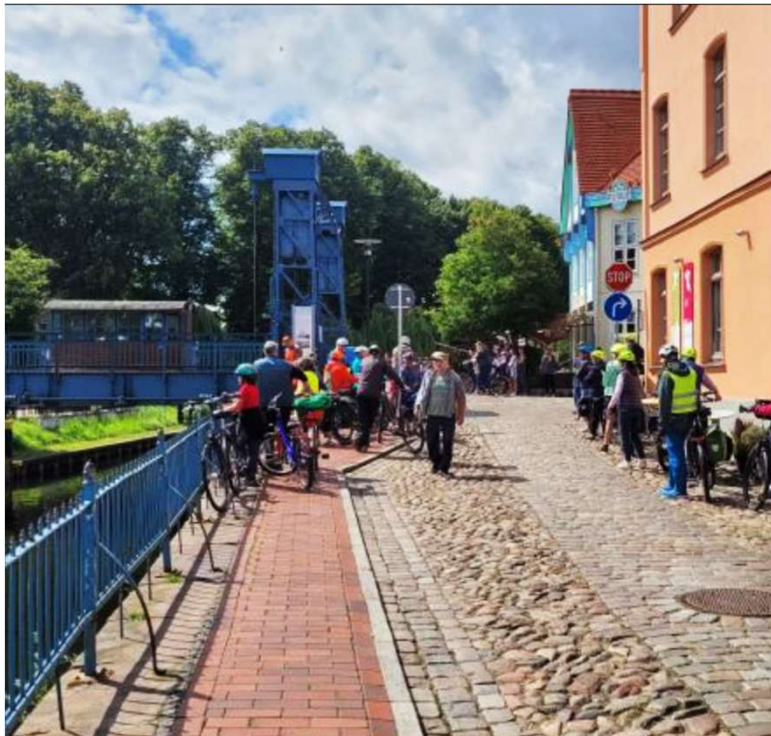


Abbildung 6

Überblick: Öffentlicher Nahverkehr / Innerstädtischer ÖPNV

- Erweiterung der Bushaltestelle an der Grundschule
- Schaffung einer neuen Bushaltestelle an der Bergstraße (in Absprache mit den Verkehrsgesellschaft)
- Schaffung einer neuen Bushaltestelle im neuen Gewerbegebiet „Rostocker Chaussee“
- Implementierung eines Innerstädtischen Busverkehrs (Stadtlinie) über die Verkehrsgesellschaft
- Wir setzen uns weiterhin für die Reaktivierung der Südbahn (Nord-/Süd- und die West-/Osttangente) ein.





Ausblick

Einiges ist / wird bereits realisiert:

- ✓ Tempo 30-Zone in der gesamten Innenstadt: weniger Schilder, grundsätzlich Rechts-vor-Links (siehe Große Burgstraße)
- ✓ Querungshilfe Klitzingstraße über Schulstraße (in Haushalt 2024 eingeplant)
- ✓ Querungshilfe neben der Schule, Lange Straße (in Haushalt 2024 eingeplant)
- ✓ Sperrung der Ausfahrt Hubbrücke An der Metow für PKW (Teileinziehung beschlossen und beantragt)
- ✓ Appelburg: Geschwindigkeitsreduzierung von 70 km/h auf 50 km/h für eine bessere Überquerung der Fußgänger zur Bushaltestelle

Nächste Schritte

- Verabschiedung des Konzeptes durch die Stadtvertretung im Juni 2024
- Umsetzungsplanung durch die Verwaltung entsprechend der Prioritätenliste
- Abstimmung mit der Verkehrsbehörde
- Entscheidung über weitere Maßnahmen und Einplanung in den Haushalt
- Akquirierung von Fördermitteln
- Regelmäßige Bürgerversammlungen (1x jährlich) zum Abgleich und zur Anpassung des Konzeptes

Wir erreichen unser Ziel nur dann,
wenn wir heute gemeinsam die
ersten Schritte gehen!





UVB LUP, Schreiber



(Z 600-60 klappbar,
nur im Bedarfsfall)

Testphase, Plan 2