

Bildquelle: Google Earth

Fortschreibung und Weiterentwicklung Verkehrskonzept Plau am See

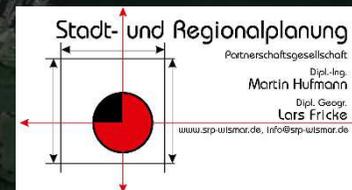
Vorstellung der Ergebnisse vor der
Stadtvertretung
11.09.2019

Auftraggeber:



Stadt Plau am See

Bearbeitung:



Alter Holzhafen 17b
23966 Wismar



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden



Ingenieurbüro Klaeser
Warendorfer Straße 20, 17192 Waren (Müritz)



Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept



Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept



Aufgaben und Ziele

1. Was kommt nach der Ortsumgehung?

- Rückbaumöglichkeiten in der vorhandenen OD
- Entwicklungsmöglichkeiten Plauerhäger Straße
- Prüfung sonstiger Maßnahmen im Hauptstraßennetz

2. Prüfung der Situation im Bereich Altstadt

- Ruhender Verkehr (Bewirtschaftung, Beschilderung, Einbindung neuer Parkplatz)
- Verbesserung der Verkehrssituation Bereich Hubbrücke und Steinstraße
- Einbindung Infrastruktur „Haus des Gastes“
- Radwegverbindungen zwischen Stadtkern und Stadtteilen/regionalem Netz
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit der Radwege
- Optimierung des ÖPNV



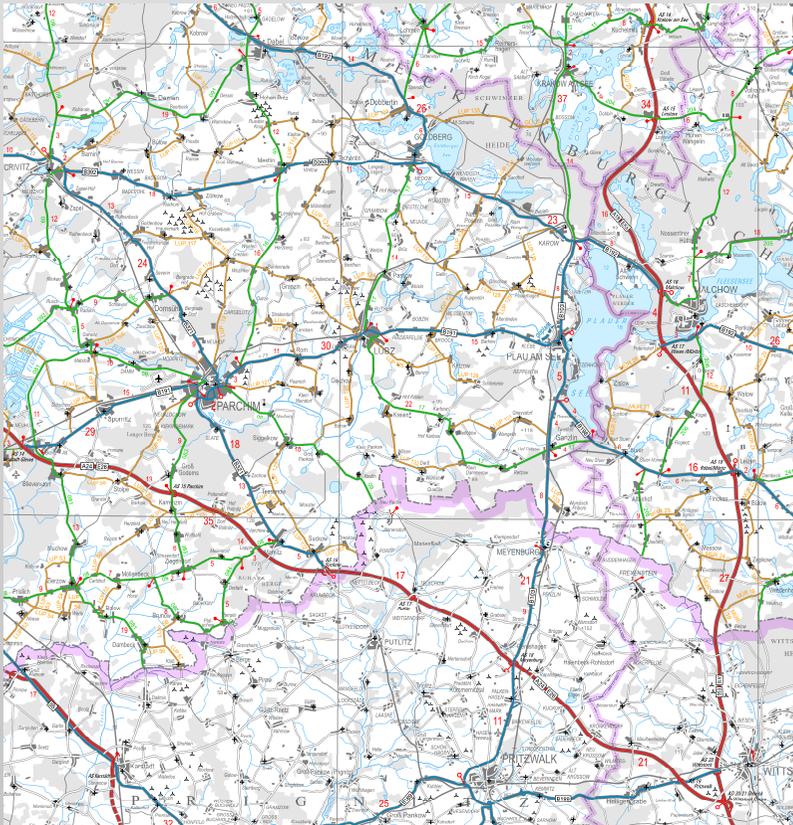
Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept

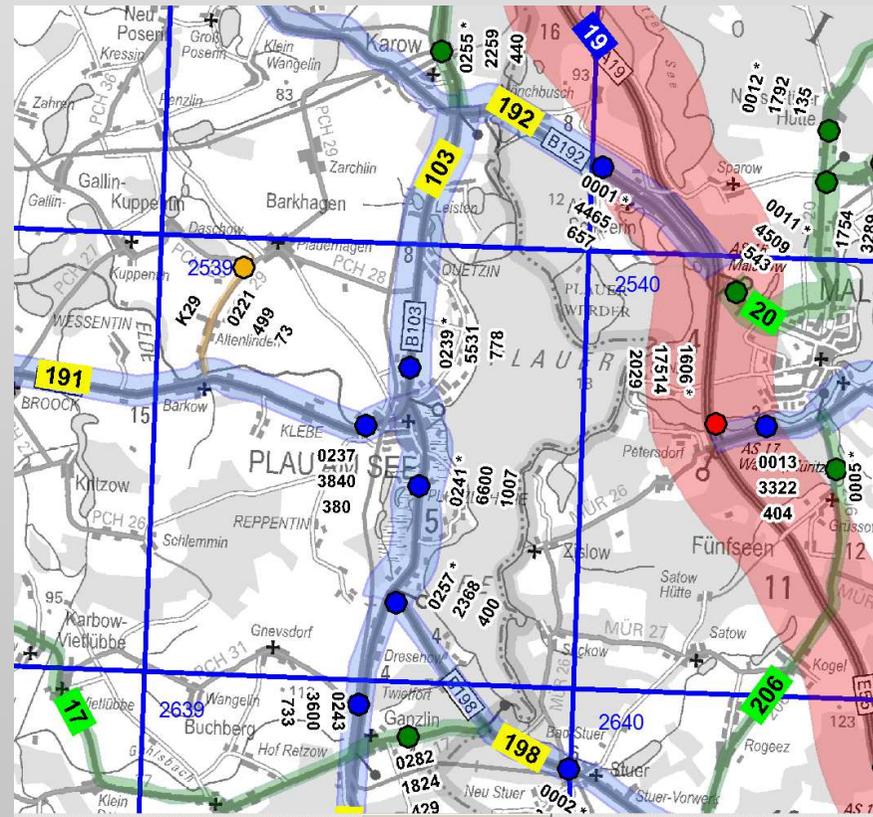


Überregionales Straßennetz

Auszug Straßenkarte M-V 2017



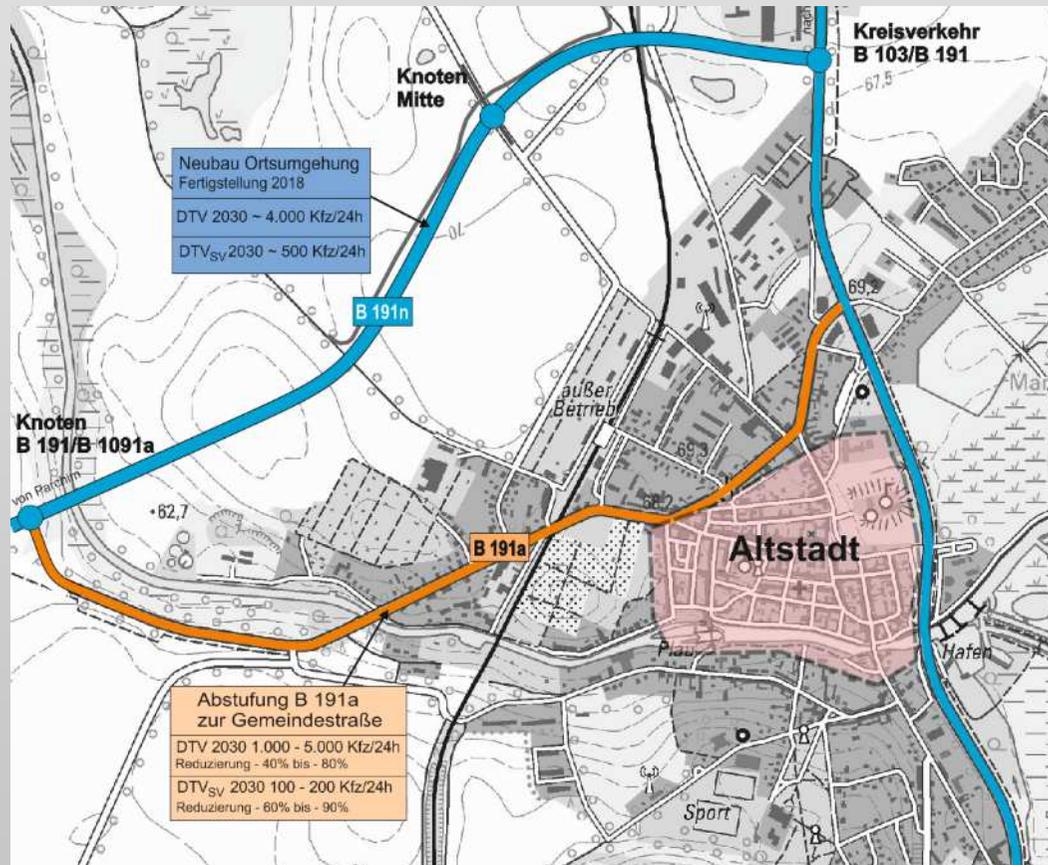
Verkehrsbelastungen VMK 2015





Ortsumgehung Plau am See im Zuge der B 191

Verkehrsfreigabe 20.09.2018



Verkehrsreduzierung vorhandene OD:

- 40 % - 60 % Kfz-Verkehr
- 60 % - 90 % Schwerverkehr

Rückbaumöglichkeiten vorhandene OD:

Ergebnisse nach Abstimmung mit der Verkehrsbehörde:

- Vorhandene Querschnittsbreite sollte erhalten bleiben, da wichtige Verkehrsfunktion besteht
- Wenn eine gerichtsfeste Begründung vorliegt, ist abschnittsweise eine Beschränkung der zul. v auf 30 km/h möglich.
- Radfahrer werden im Regelfall auf der Fahrbahn geführt
- Rechts vor Links wird jedoch aufgrund der Verkehrssicherheit nicht empfohlen
- Ausbau KP Schulstraße/Lange Straße



Bereich Schulstraße



Vorhandene Situation

- Geringe Flächenverfügbarkeit
- Hoher Nutzungsanspruch von Fußgängern
- Keine Radverkehrsanlagen vorhanden und regelgerecht auch nicht möglich
- Hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen



Maßnahmenvorschläge

- Beschränkung zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wäre bei gerichtsfester Begründung möglich (zumindest im Bereich der Schule!)
- Radfahrer sollen auf der Fahrbahn fahren. Die Möglichkeit mit zusätzlichen Piktogrammen im Randbereich wird geprüft.
- Die Einhaltung der Geschwindigkeiten kann durch ein Dialogdisplay unterstützt werden.
- Für den Knotenpunkt Schulstraße/Lange Straße wird ein Ausbau als Kreisverkehr oder Minikreisverkehr empfohlen. Die vorhandene LSA könnten durch einen FGÜ ersetzt werden.

Bereich Schulstraße

Kleiner Kreisverkehr, $d=30$ m



- Mittelinsel mit Gestaltungsmöglichkeit
- Größer Eingriff in Randbereiche, Flächenverfügbarkeit ist fraglich
- Weniger Raum für Fußgänger und Radfahrer

→ Detaillierter Variantenvergleich erforderlich

Minikreisverkehr, $d \leq 22$ m

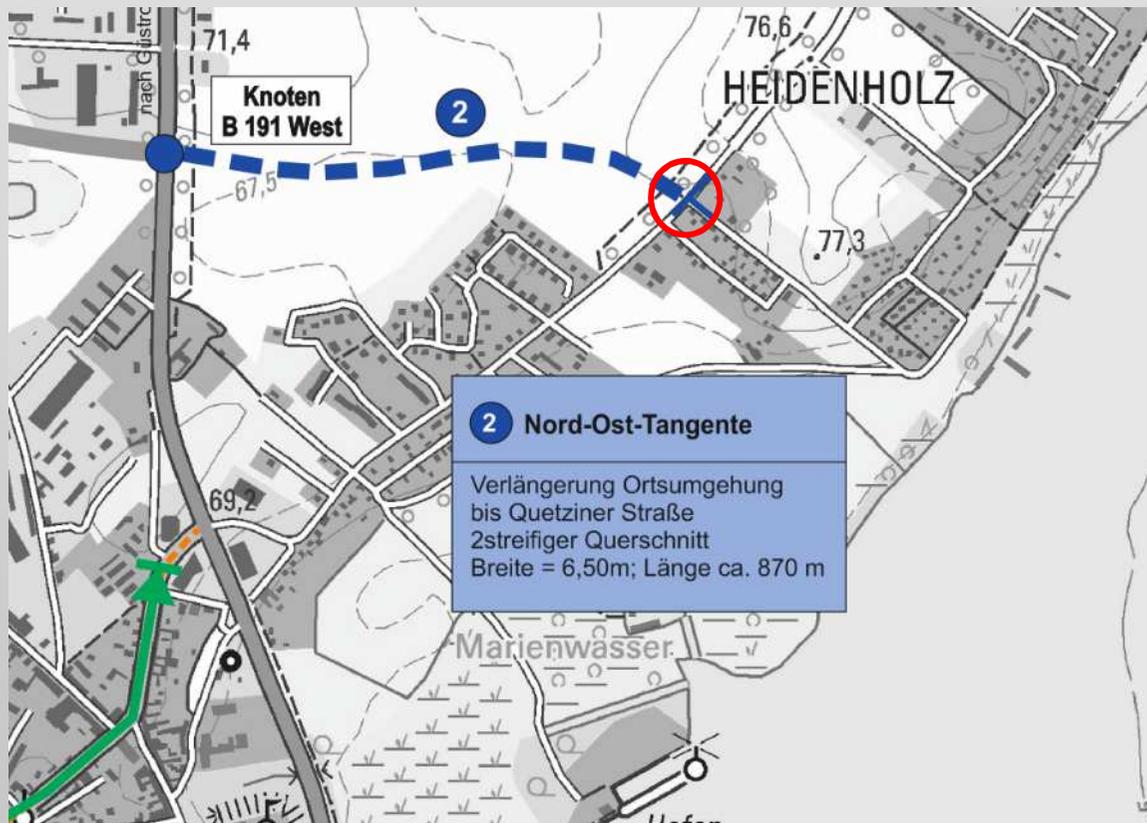


- Überfahrbare Mittelinsel für Schwerverkehr
- Geringerer Flächenverbrauch



Nord-Ost-Tangente

Potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten



Nord-Ost-Tangente

Verbindung zwischen Kreisverkehr B 191 und Quetziner Straße

- Günstige Anbindung des Stadtteils Heidenholz, der Reha-Klinik sowie touristisch interessanter Gebiet am Plauer See
- Anbindung über Steindamm wird ungünstig bewertet (Umwelt, Verkehrssicherheit)
- Entlastung vorhandener Wohngebiete
- Erschließung neuer potenzieller Siedlungsflächen südlich der Trasse

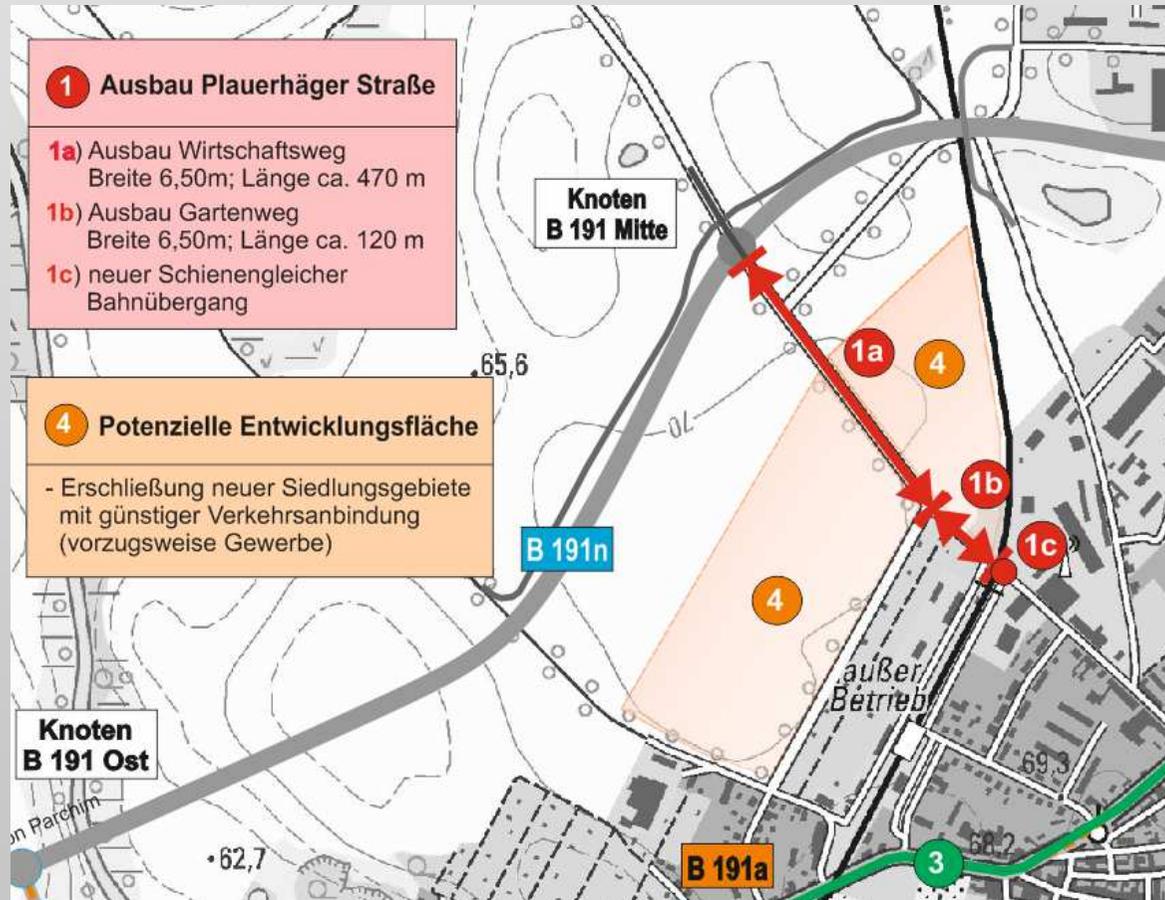
Knotenpunkt Tangente/Quetziner Straße

- Variante 1: kleiner Kreisverkehr oder Minikreisverkehr
- Variante 2: Abkröpfung und Bevorrechtigung der Beziehung Tangente → Nordost



Plauerhäger Chaussee

Potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten

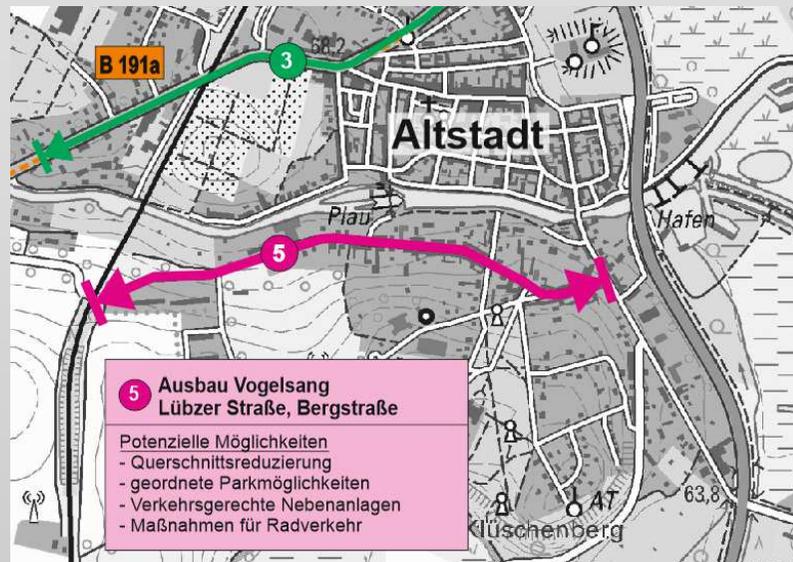


Ausbau Plauerhäger Straße

- Günstige Verkehrsanbindung für Gewerbegebiete an die neue Ortsumgehung
- weitere Entlastung der alten Ortsdurchfahrt ist möglich, da eine neue kurze Anbindung zur Ortsumgehung entsteht
- Erschließung neuer Siedlungsgebiete zwischen Ortsumgehung und vorhandener Bebauung (vorzugsweise Gewerbe)
- In der Zusammenwirkung aller Maßnahmen wird für den BÜ eine Verkehrsbelastung von ca. 2.000 Kfz/24h geschätzt
- Abstimmung mit Bahn erforderlich



Weitere Maßnahmen



Potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten

Ausbau

Vogelsang - Lübzer Straße – Bergstraße

- Verbesserung städtebauliche Situation
- Herstellung verkehrsgerechter Anlagen für Fußgänger und ggf. Radfahrer
- Rückbau teilweise überbreite Fahrbahn
- Anlagen von Stellplätzen im Verkehrsraum

Ausbau KP B 103/B 194a

zum Kreisverkehr

- Verringerung der Wartezeiten für Kraftfahrer
- Erhöhung Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer
- Flächenrückbau mit Gestaltungsmöglichkeiten
- Bedarfsumleitung A 19 ist zu prüfen



Lärmsituation B 103



- Die B 103 verläuft in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns. Dadurch entstehen Lärmbelastungen und Schadstoffbelastungen für Anwohner und Besucher
- Nach Verkehrsmengenkarte 2015 liegen die DTV-Belastungen bei 6.600 Kraftfahrzeugen inkl. 1.000 Schwerverkehrsfahrzeugen. Hier sind allerdings auch Umleitungsverkehre von der Petersdorfer Brücke enthalten
- Die Möglichkeiten aktiver Maßnahmen (Lärmschutzwände) sollten geprüft werden.
- Die rechtlichen Voraussetzungen sind im Bundesimmissionsschutzgesetz bzw. in den Verkehrslärmschutzrichtlinien enthalten.
- Ein rechtlicher Anspruch auf eine Lärmsanierung besteht nicht. Es ist eine freiwillige Leistung des Bundes. Voraussetzung sind Grenzwertüberschreitungen.
- Zuständig ist das Straßenbauamt Schwerin. Es wird vorgeschlagen diesbezüglich in Abstimmung mit dem SBA zu treten und eine lärmtechnische Untersuchung zu initiieren.
- Der Status als Luftkurort sollte berücksichtigt werden.

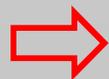


Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept

Verkehrssituation im Bereich Hubbrücke

- Hubbrücke im Schnittpunkt touristischer Achsen (Große Burgstraße – Dammstraße und An der Metow – Strandstraße/ Alter Wall)
- Hubbrücke und umliegende gastronomische Angebote eines der wichtigsten Ziele in Plau am See
- Daraus resultierend sehr hohes punktuelles Fußgänger- und Radaufkommen
- Starke Konflikte im Längsverkehr über die (vergleichsweise schmale) Hubbrücke
- Starke Konflikte auch im Querverkehr von Fuß und Rad sowie mit abbiegenden Fahrzeugen
- anzustrebende Ausdehnung gastronomischer Angebote derzeit kaum möglich (z.B. Erweiterung Freisitz Eisdielen)



Für die Entschärfung der Konflikte und die Erhöhung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität an einem der touristischen Highlights ist die (ggf. saisonale) Sperrung der Hubbrücke für den Kfz-Verkehr ein sinnvoller Ansatz!



Maßnahmenvorschläge für den Bereich Hubbrücke

- Sperrung der Hubbrücke und Teile von Dammstraße/ Große Burgstraße für den Kfz-Verkehr (ggf. saisonal, z.B. April bis Oktober)
- Einbau versenkbarer Poller als Absperrung (Standorte sind in Abhängigkeit der Erschließungsfunktion für Privatgrundstücke detailliert zu prüfen) - sinnvoller Sperrabschnitt z.B. zwischen Alter Wall und Marktstraße/Stietzstraße
- Hinweisschilder bereits an der B 103
- Zur Stärkung der wichtigen touristischen Achse An der Metow auch Einbeziehung dieser Straße (zw. Fischerstraße und Große Burgstraße)



Maßnahmenvorschläge

- Umgestaltung Knotenpunkt Dammstraße/ Große Bergstraße als Eingangssituation zur Altstadt
- Charakter der Eingangssituation möglichst auch am KP Schulstraße/Steinstraße noch besser herausarbeiten
- **Keine** grundsätzliche Umgestaltung/ Neuorganisation der Steinstraße
 - Gewerbebetriebe sind vielfach auf motorisierte Kunden angewiesen
 - zu geringes Kundenpotenzial für Fußgängerzone oder ähnliche Nutzung
 - nur bedingt günstige Lage für touristische Erschließung
 - Einzelmaßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsfunktion





Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept

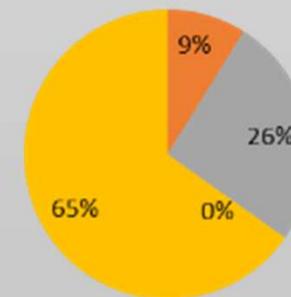


Ruhender Verkehr – altstadtrelevantes Parkraumangebot



- Ca. 700 Stellplätze im Untersuchungsbereich
- überwiegend ohne Gebühr, teilweise mit zeitlicher Beschränkung
- bislang kein Bewohnerparken

Parkraumorganisation

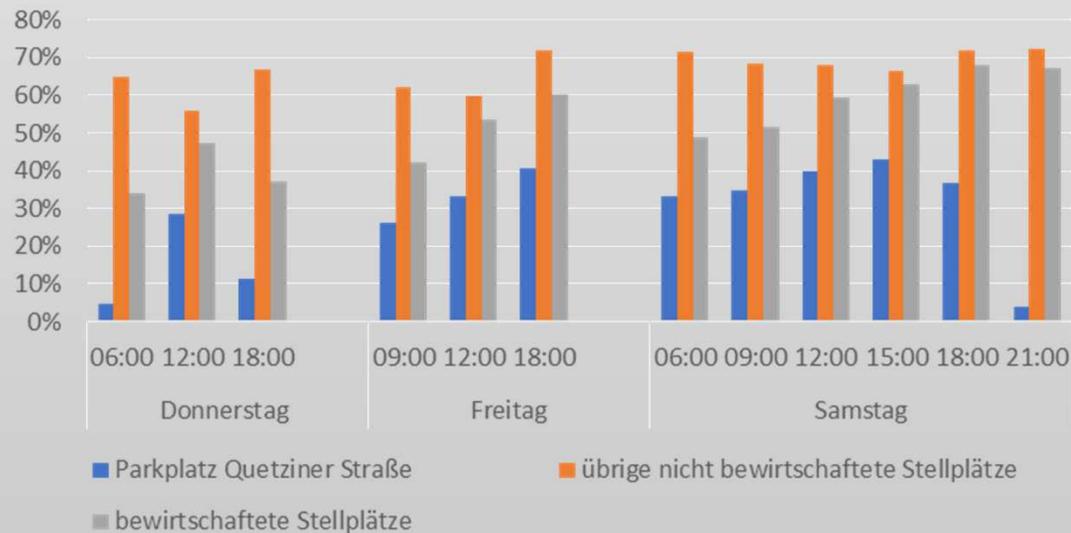


■ Bewohner Parken ■ Parkscheibe
■ Parkschein ■ freies Parken



Ruhender Verkehr – Auslastung im Bestand

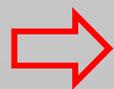
Stellplatzauslastung



- Erhebung über drei Tage im August 2018
- Insgesamt große Reserven im Stellplatzangebot
- Parkplatz Quetziner Straße mit Auslastungen von maximal 43% (kurz nach Inbetriebnahme Sommer 2018)
- Bewirtschaftete Stellplätze maximal zu 2/3 ausgelastet
- Durchgehend höhere Auslastungsgrade der unbewirtschafteten Stellplätze

Ruhender Verkehr – Bewertung aktuelle Situation

- Aktuell gibt es offenbar ausreichend altstadtrelevante Stellplätze, von fast 700 Stellplätzen waren im Maximum an drei Erhebungstagen maximal 2/3 belegt.
- Sehr viele unbewirtschaftete Stellplätze im Innenstadtbereich führen zur Gebührenvermeidung
- überwiegend Ortsunkundige (Touristen) werden gebührenpflichtige Stellplätze nutzen.
- Das derzeitige Stellplatzangebot ist dem Grunde nach ausreichend, alle Nutzergruppen werden mit ihren spezifischen Ansprüchen weitgehend berücksichtigt (Bewohner, Mehrtagestouristen/ Übernachtungsgäste, Gäste, Beschäftigte)
- Neuer Parkplatz Quetziner Straße sehr gut an die Innenstadt angebunden, aber noch nicht ausreichend präsent (Beschilderung/ Wegweisung → Stand 2018)



Kein grundsätzlicher Handlungsbedarf gegeben, jedoch Beobachtung und ggf. behutsame Weiterentwicklung!



Ruhender Verkehr – mögliche Maßnahmen

- Ausschilderung Parkplatz Quetziner Straße verbessern (auch von Süden, Abstimmung mit Wegweisung der Bundesstraße)
- Ausdehnung Bewirtschaftung auf die Zeiten sehr hoher Besuchernachfrage (also auch am Wochenende!)
 - dann Sonderregelungen für Bewohner erforderlich
 - Langzeitticket eher ungünstig
 - Bewohnerparken mit Wechselprinzip?
 - z. B.: frei für Bewohner 17-9 Uhr sowie Sa/So
 - Weitere Prüfung und Abstimmung mit Verkehrsbehörde erforderlich
- Ggf. Berücksichtigung saisonaler Besonderheiten (z.B. hohe Nachfrage = höhere Gebühren von Ostern bis Anfang Oktober)
- Statisches Parkleitsystem einführen
- Aktuelle technische Trends diskutieren (bezahlen per Handy oder EC-Karte)
- Bei steigender Nachfrage sukzessive Erweiterung Gebührenparken im Kern der Altstadt (Evaluierung in ca. 2 bis 3 Jahren)
- Entwicklung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge



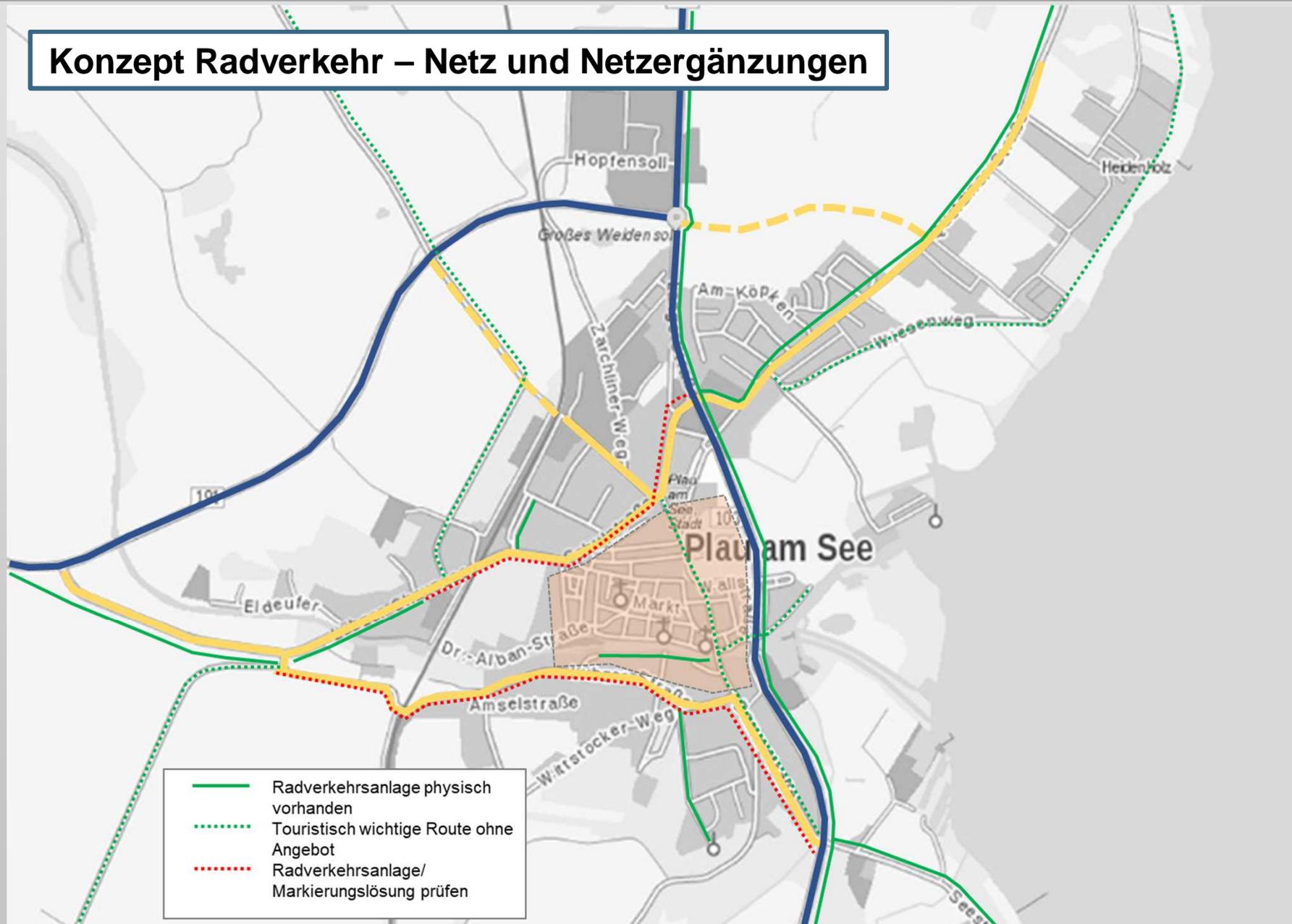


Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept



Konzept Radverkehr – Netz und Netzergänzungen



Weitere Maßnahmen Radverkehr

1. Wegweisende Beschilderung von Außerortswegen in Richtung Stadtzentrum, (Radfahrer sollen nicht an Plau vorbei fahren)
2. Verbesserung Wegweisung in Richtung Altstadt (z. B. von der B 103 über die Straße „An der Metow“)
3. Schaffung verbesserter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an zentralen Standorten (Haus des Gastes/ Burgplatz, Markt, Steinstraße, Dammstraße)
4. Errichtung von Abstellboxen für Fahrräder mit Gepäck inkl. Lademöglichkeiten für E-Bikes im zentralen Bereichen (Haus des Gastes, Markt)
5. Bei anstehenden Straßensanierungen im Altstadtbereich Einsatz geschnittenen Pflasters anstreben (Abstimmung mit Denkmalschutz erforderlich!)



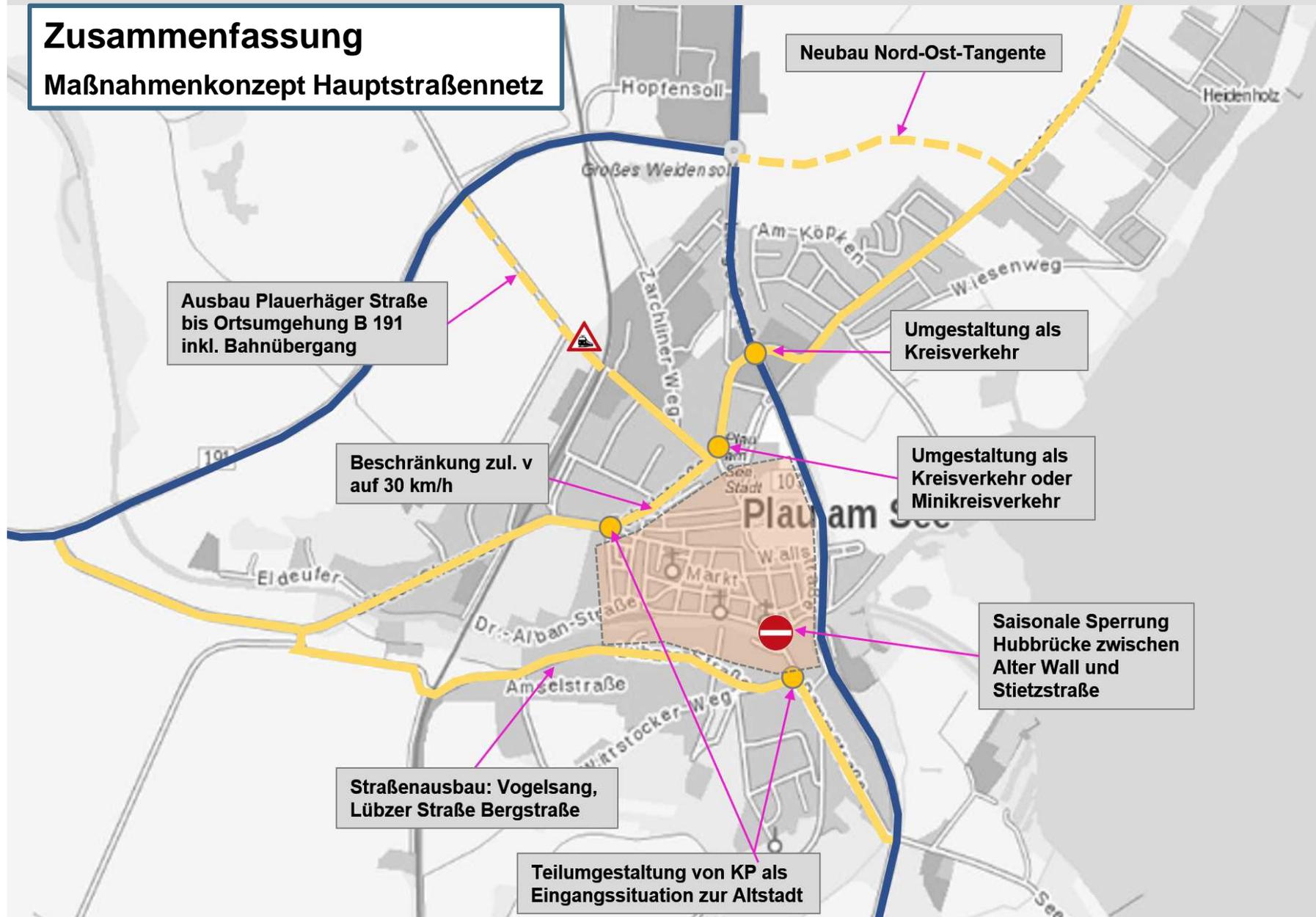


Gliederung

1. Aufgaben und Ziele
2. Verkehrssituation Hauptstraßennetz
3. Verkehrssituation Altstadt
4. Konzeption Ruhender Verkehr
5. Konzeption Radverkehr
6. Zusammenfassendes Handlungskonzept



Zusammenfassung Maßnahmenkonzept Hauptstraßennetz





Zusammenfassung Maßnahmenkonzept

Straßenverkehr Hauptstraßennetz

1. Erarbeitung Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Schulstraße
2. Umgestaltung wichtiger „Eingangsknoten“
3. Anbindung Plauerhäger Straße an die B 191n sowie Planung Siedlungsentwicklung
4. Verlängerung der Ortsumgehung in Richtung Quetziner Straße (Nord-Ost-Tangente)
5. Ausbau des Knotenpunktes B 103/B 191alt zum Kreisverkehr



Zusammenfassung Maßnahmenkonzept

Bereich Altstadt/ Ruhender Verkehr

1. Sperrung der Hubbrücke (ggf. saisonal) in Verbindung mit entsprechenden Hinweisen/Wegweisung an den Ortseingängen, incl. Sperrungen An der Metow
2. Keine Sperrung/ grundsätzliche Änderung in der Steinstraße
3. Keine grundsätzlichen Handlungsbedarfe im ruhenden Verkehr, aber folgende Optimierungsmöglichkeiten:
 - flächen- und zeitmäßige Ausdehnung der Bewirtschaftung insbesondere auch auf Wochenenden (dann möglichst mit Sonderregelungen für Bewohner)
 - Einführung statisches Parkleitsystem
 - Verbesserte Einbindung Parkplatz Quetziner Straße in die Wegweisung/ Leitsystem
 - Umsetzung aktueller Entwicklung im Bezahlsystem (Handy, Kreditkarte....)



Zusammenfassung Maßnahmenkonzept

Radverkehr

1. Ergänzung der Radverkehrsangebote im Zuge der Hauptverkehrs-/ Hauptsammelstraßen. Aufgrund der teils nicht ausreichenden Fahrbahnbreiten sind auch „innovative Ansätze“ zu prüfen (Schutzstreifen/ Piktogramme)
2. Ergänzung der Wegweisung von außen nach Plau, aber keine separate Radwegweisung im Innenstadtbereich
3. Verbesserung des Angebotes an Abstellanlagen (inkl. gesicherte Abstellung mit Gepäck und Lademöglichkeiten), Einsatz geeigneter Fahrradbügel
4. Sukzessive Verbesserung der Befahrbarkeit im Altstadtbereich im Rahmen erforderlicher Fahrbahnsanierungen



**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!**



Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden



Ingenieurbüro Klaeser
Warendorfer Straße 20, 17192 Waren (Müritz)