

Verkehrskonzept „Goldberger Viertel“

Wirkungskontrolle von Maßnahmen



Verkehrskonzept „Goldberger Viertel“

<u>Inhaltsverzeichnis</u>	Seite
1. Aufgabenstellung	3
2. Untersuchungsraum und seine Erschließung	3
3. Ergebnisse der Verkehrszählungen des Außenkorridors	4
4. Ergebnisse der Verkehrszählungen auf den Straßen im Untersuchungsraum	5
4.1 Goldberger Straße, Landesstraße L 17	5
4.2 Weinbergstraße – südliche Zu-/Ausfahrt des Untersuchungsraumes	7
4.3 Gutower Straße – nördliche Zu-/Ausfahrt des Untersuchungsraumes	7
4.4 Voßstraße – Zu-/Ausfahrt Goldberger Straße	8
4.5 Bürgermeister-Dahse-Straße – Zu-/Ausfahrt Goldberger Straße	9
4.6 Pustekowstraße – Ausfahrt Goldberger Straße	10
4.7 Beim Wasserturm – Ausfahrt Goldberger Straße	10
4.8 Bistede – Ausfahrt Goldberger Straße	11
4.9 Weinbergstraße – zwischen Beim Wasserturm und Bistede	12
4.10 Bürgermeister-Dahse-Straße – zwischen Bölkower Straße und Weinbergstraße	13
4.11 An der Fähre – Abschnitt zwischen Bürgermeister-Dahse-Straße und Am Sportplatz	14
4.12 An der Fähre – Abschnitt zwischen Gutower Straße und Bürgermeister-Dahse-Straße	14
4.13 Plauer Straße – zwischen Werderstraße und Falkenflucht	15
5. Ermittlung des Durchschnittlich täglichen Verkehres (DTV / DTV_w)	16
6. Anteile am Schwerverkehr im DTV und DTV_w	17
7. Gegenüberstellung aktueller Spitzenstundenbelastungen	18
8. Mittlere Geschwindigkeiten auf dem durchgehenden Straßenzug	19
9. Fahrzeugkennzeichenerhebung zur Ermittlung der Durchgangsverkehrsanteile	20
10. Verkehrskonzept für Goldberger Viertel und angrenzender Wohnquartiere	22
10.1 Grundlegendes zum Untersuchungsraum Goldberger Viertel und angrenzende Wohnquartiere	22
10.2 Erschließung durch den ÖPNV	23
10.3 Erschließung durch den Radverkehr	25
10.4 Erschließung motorisierter Individualverkehr	25
10.5 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs	26
11. Zusammenfassung und Empfehlungen	35

1 Aufgabenstellung

Im Goldberger Viertel wurde in den 90-er Jahren zur Verkehrsberuhigung eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Darüber hinaus wurden in den zurückliegenden Jahren weitergehende Maßnahmen ergriffen, welche die Ziele der Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Verkehrsaufkommens verfolgen. So wurde auf dem bislang vorfahrtsberechtigten durchgehenden Straßenzug Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Weinbergstraße die in einer Tempo-30-Zone übliche Rechts-vor-Links-Regelung im Juni 2013 eingeführt. Mit dem Ausbau der Ortsdurchfahrt B 103/B 104 Güstrow in den Jahren 2013-2014 wurde durchgehend von der ersten Lichtsignalanlage auf der Goldberger Straße (L 17) Knotenpunkt Ringstraße bis zum Ortsausgang im Norden mit dem Knotenpunkt Rostocker Chaussee (B 103) / Trendenburgallee eine Grüne Welle eingerichtet. Davon erhoffte man sich einen besseren Verkehrsfluss für den durchgehenden Verkehr auf dem Vorrangstraßennetz. Das wiederum sollte zu einer Entlastung in den angrenzenden Wohngebieten von Schleichverkehren beitragen. Ob die erhofften Wirkungen eingetreten sind und zu einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung beitragen konnten, wird in der nachfolgenden Auswertung der Verkehrsbelastungen auf den einzelnen Straßen näher untersucht.

2 Untersuchungsraum und seine Erschließung

Der Untersuchungsraum grenzt im Westen an die Goldberger Straße (L 17), im Norden an die Plauer Straße / Plauer Chaussee (Gemeindestraßen), im Süden an die Clara-Zetkin-Straße und im Osten an den Landschaftsraum mit dem Inselfsee.

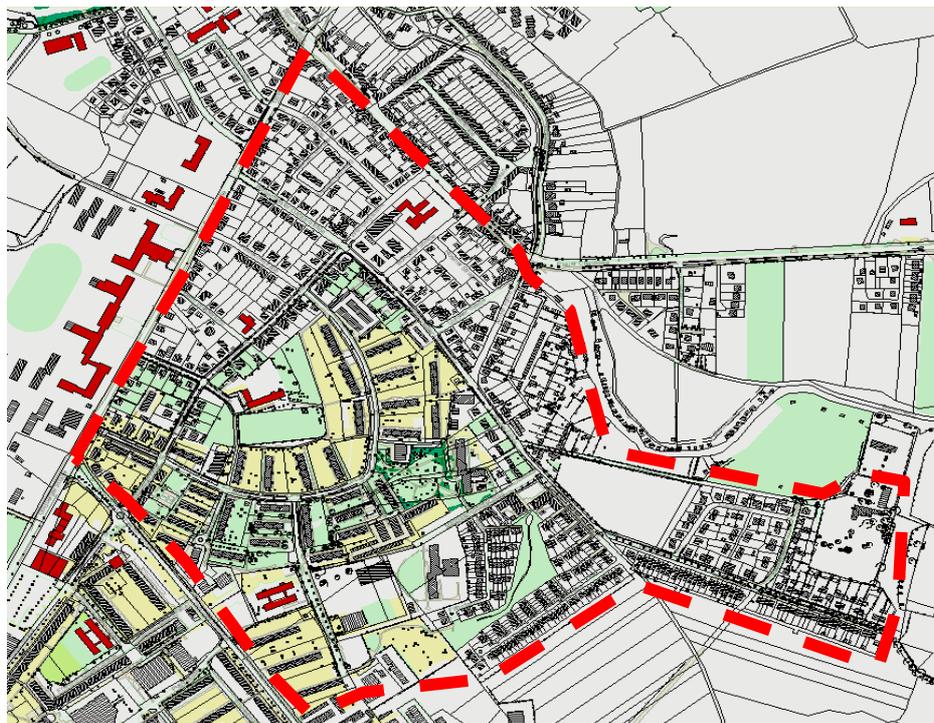


Abbildung 1: Untersuchungsraum Goldberger Viertel, Magdalenenlust, Fischerweg

Der Untersuchungsraum ist an das übergeordnete Straßennetz über die Gutower Straße, Weinbergstraße, Voßstraße, Bürgermeister-Dahse-Straße, Pustekowstraße, Beim Wasserturm und Bistede angebunden. Für einen Teil dieser Straßen bestehen verkehrsrechtliche Einschränkungen. So sind Verbote der Einfahrt von der Goldberger Straße (L 17) aus für die Pustekowstraße, Beim Wasserturm und Bistede angeordnet. Für die Voßstraße und die Bürgermeister-Dahse-Straße bestehen auf der Landesstraße Goldberger Straße Beschränkungen für den einfahrenden Verkehr stadtauswärts durch die vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus.

Zufahrten in den Untersuchungsraum ohne Einschränkungen bestehen über die Plauer Chaussee/ Plauer Straße in die Gutower Straße mittels eines lichtsignalgeregelten Knotenpunktes sowie über die Clara-Zetkin-Straße in die Weinbergstraße über einen Kreisverkehr. Die Gutower Straße und die Weinbergstraße stellen somit auch die Haupterschließungsstraßen für den Untersuchungsraum dar.

3 Ergebnisse der Verkehrszählungen des Außenkorridors

Auf allen Zu- bzw. Ausfahrten fanden Verkehrszählungen in den Jahren 2006 und 2015 statt. Gezählt wurden die ein- und ausfahrenden Verkehre. Im Jahr 2006 wurde im Oktober gezählt. Im aktuellen Jahr 2015 erfolgten die Zählungen im April. Die nachfolgende Tabelle 1 berücksichtigt keinen Abgleich von wöchentlichen und monatlichen Schwankungen. Die Ergebnisse beruhen auf den durch Zählgeräte ermittelten Tagesbelastungen an einem Dienstag.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass das Gesamtaufkommen am ein- und ausfahrenden Verkehr bezogen auf den Untersuchungsraum kaum Schwankungen unterliegt. Lediglich die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf einzelnen Zu-/Ausfahrten differiert deutlich. So ist die gemessene Verkehrsbelastung in der Voßstraße fast dreimal so hoch wie um Jahr 2006. Auch in der Zu-/Ausfahrt der Bürgermeister-Dahse-Straße hat sich das Verkehrsaufkommen erhöht. Insbesondere der einfahrende Verkehr hat deutlich zugenommen, obwohl es für beide Zufahrten die unter Punkt 1 genannten Beschränkungen beim Abbiegen stadtauswärts auf der Goldberger Straße gibt. Auf den beiden Hauptzufahrtsstraßen in den Untersuchungsraum ist das Verkehrsaufkommen hingegen zurückgegangen. Darauf wird nachfolgend bei der Auswertung der einzelnen Straße näher eingegangen.

	2006 [Kfz/24 h]	2015 [Kfz/24 h]
Gutower Straße		
⇒ einfahrend	3.022	2.579
⇒ ausfahrend	2.393	2.034
Voßstraße		
⇒ einfahrend	83	295
⇒ ausfahrend	157	391
Bgm.-Dahse-Straße		
⇒ einfahrend	203	732
⇒ ausfahrend	436	781
Pustekowstraße		
⇒ einfahrend	0	0
⇒ ausfahrend	254	299
Beim Wasserturm		
⇒ einfahrend	0	0
⇒ ausfahrend	70	61
Bistede		
⇒ einfahrend	0	0
⇒ ausfahrend	171	198
Weinbergstraße		
⇒ einfahrend	2.688	2.334
⇒ ausfahrend	2.100	1.957
Gesamt		
⇒ einfahrend	5.996	5.940
⇒ ausfahrend	5.581	5.721
⇒ Summe	11.577	11.661

Tabelle 1: ein-/ausfahrender Verkehr in den Untersuchungsraum

Das Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum wird maßgeblich durch die Wohnnutzungen geprägt. Aufgrund des parallelen Verlaufs vom durchgehenden Straßenzug Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Weinbergstraße zur Goldberger Straße wurden mittels einer Fahrzeugkennzeichenerhebung (FKE) im Jahr 2011 die Durchgangsverkehrsanteile ermittelt (siehe Punkt 8).

4 Ergebnisse der Verkehrszählungen auf den Straßen im Untersuchungsraum

4.1 Goldberger Straße, Landesstraße L 17

Die Verkehrsbelastung und der Verkehrsfluss auf der Goldberger Straße stehen unmittelbar im Zusammenhang mit den Anteilen an Schleichverkehren durch das östlich angrenzende Wohngebiet. In den Spitzenbelastungszeiten wurden so in den zurückliegenden Jahren immer wieder Verkehrsanteile ausgemacht, welche die lichtsignalisierten Knotenpunkte meiden, indem sie über die Gutower Straße und Weinbergstraße, die Plauer Straße und Teile der Goldberger Straße umfahren. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist maßgebend von den Signalprogrammen abhängig. Auf der Goldberger Straße wurde im Jahr 2014 eine Grüne Welle auf dem durchgehenden Straßenzug von der Kreuzung Goldberger Straße/Ringstraße bis zum Knotenpunkt Rostocker Chaussee/Trendelenburgallee (Krankenhaus) eingerichtet.

Die Verkehrsbelastung in den zurückliegenden Jahren lässt sich anhand von Verkehrszählungen über 24 Stunden belegen. Auf der Goldberger Straße lag sie an allen Zähltagen bei über 15.000 Kfz/24 h. In der aktuellen Verkehrszählung am 16.04.2015 sind die Verkehrsbelastungen des stadtein- und stadtauswärtsfahrenden Verkehrs fast gleich hoch. Im Vergleich zu den Zählungen aus den Vorjahren lässt sich erkennen, dass die Belastung auf der Goldberger Straße in Richtung Norden zugenommen und Richtung Süden abgenommen hat.

Zählung Jahr	Ri. Norden Kfz/24 h	Ri. Süden Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	7.124	7.972	15.096
2010	7.170	8.011	15.181
2015	7.632	7.579	15.211

Tabelle 2: Verkehrsbelastung auf der Goldberger Straße

Das lässt darauf schließen, dass aufgrund der Grünen Welle der Verkehrsfluss auf der Goldberger Straße für den Hauptstrom in Richtung Norden flüssiger funktioniert und Schleichverkehre durch die Weinbergstraße rückläufig sind. Der Schwerverkehrsanteil liegt mit 723 Fz/24 h bei 4,75 % am Gesamtverkehr.

In der Spitzenstunde von 16:00 bis 17:00 Uhr wurden insgesamt 1.373 Kfz/h gezählt. Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 57 km/h. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Goldberger Straße beträgt 50 km/h. Der Grünen Welle wurden 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt.

Höchstbelastungen von über 1.000 Kfz/h wurden auf der Goldberger Straße in nachfolgenden Stunden am Donnerstag den 16.04.2015 gezählt:

- ⇒ Vormittags von 7:00 bis 8:00 Uhr und 11:00 bis 12:00 Uhr,
- ⇒ Nachmittags von 14:00 bis 18:00 Uhr.

Innerhalb der am stärksten belasteten 6 Stunden des Tages mit über 1.000 Kfz/h macht das Verkehrsaufkommen einen Anteil von 45,7% (6.946 Kfz/6 h) am Gesamtverkehrsaufkommen aus. Während der Spitzenstundenbelastungen kommt es zu kurzzeitigen Rückstauererscheinungen vor den Lichtsignalanlagen auf der Goldberger Straße.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr macht das Verkehrsaufkommen mit 730 Kfz/8 h einen Anteil von 4,8 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages aus.

4.2 Weinbergstraße – südliche Zu-/Ausfahrt des Untersuchungsraumes

Auf der Weinbergstraße, der südlichen Zufahrt vom Kreisverkehr, wurden in den zurückliegenden Jahren mehrer Wirkungskontrollen durchgeführt. Der Vergleich bezieht sich auf Zählungen, welche jeweils an einem Dienstag stattfanden. Seit dem Jahr 2006 hat die Verkehrsbelastung von 4.788 Kfz/24 h stetig abgenommen. Im Jahr 2015 fiel sie mit 497 Kfz/24 h um 10,3 % geringer als vor 9 Jahren.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	2.688	2.100	4.788
2010	Dienstag	2.654	1.850	4.504
2013	Dienstag	2.204	2.110	4.314
2015	Dienstag	2.334	1.957	4.291

Tabelle 3: Verkehrsbelastung auf der Weinbergstraße, südliche Zu-/Ausfahrt

In der aktuellen Zählung am 14.04.2015 lag die Spitzenstundenbelastung in die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr bei 447 Kfz/h. Das entspricht 10,4 % am Gesamtaufkommen des Tages. Die Frühspitze fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 324 Kfz/h. Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 41 km/h in das Wohngebiet und 43 km/h in Richtung Kreisverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Weinbergstraße beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 236 Kfz/h bis 447 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages liegt mit 3.691 Kfz in 12 Stunden bei 86%. Auf der Goldberger Straße betrug der Anteil des Verkehrs in den vergleichbaren 12 Stunden 83% am Gesamtaufkommen des Tages.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr macht das Verkehrsaufkommen mit 141 Kfz/8 h einen Anteil von 3,3 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages aus.

4.3 Gutower Straße – nördliche Zu-/Ausfahrt des Untersuchungsraumes

Auf der Gutower Straße, der nördlichen Zufahrt in den Untersuchungsraum, wurden in den zurückliegenden Jahren ebenfalls mehrer Wirkungskontrollen durchgeführt. Der Vergleich bezieht sich auch hier auf Zählungen, welche jeweils an einem Dienstag stattfanden. Die Ergebnisse auf der Gutower Straße fielen nicht wie auf der Zufahrt Weinbergstraße in den Jahren immer geringer aus. So ist die Belastung im Vergleich zum Jahr 2006 zwar um 802 Kfz/24 h zurückgegangen, fiel aber von 2006 zu 2013 sogar um 1.201 Kfz/24 h. Die Abweichung lässt sich sicher zum Teil auch damit erklären, dass die Zählung im Monat Februar lag.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	3.022	2.393	5.415
2010	Dienstag	2.532	2.617	5.149
2011	Dienstag	2.693	1.914	4.607
2013	Dienstag	2.378	1.836	4.214
2015	Dienstag	2.579	2.034	4.613

Tabelle 4: Verkehrsbelastung auf der Gutower Straße, nördliche Zu-/Ausfahrt

In der aktuellen Zählung fiel die Spitzenstundenbelastung in die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 475 Kfz/h. Das entspricht 10,3 % am Gesamtaufkommen des Tages. Die Frühspitze fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 357 Kfz/h. Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 43 km/h in das Wohngebiet und 44 km/h in Richtung Plauer Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Gutower Straße beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 251 Kfz/h bis 475 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 3.871 Kfz in 12 Stunden 84% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 169 Kfz/8 h, was einen Anteil von 3,7 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.4 Voßstraße – Zu-/Ausfahrt Goldberger Straße

Für die Voßstraße liegen Vergleichswerte aus Verkehrszählungen aus den Jahren 2006 und 2015 vor. Die Belastung auf der Voßstraße hat von 2006 zum Jahr 2015 um 446 Kfz/24 h zugenommen. Sowohl die zu- als auch ausfahrenden Fahrzeuge haben deutlich mit über 200 Kfz/24 h zugenommen. Insgesamt fällt die Belastung auf der Voßstraße aber noch gering aus.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	83	157	240
2015	Dienstag	295	391	686

Tabelle 5: Verkehrsbelastung auf der Voßstraße, Zu-/Ausfahrt

Die Spitzenstundenbelastung am 21.04.2015 fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 54 Kfz/h. Das entspricht 7,9% am Gesamtaufkommen des Tages. Die Nachmittagsspitze wurde in der Zeit von 17:00 bis 18:00 Uhr mit 41 Kfz/h gemessen. Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 44 km/h in das Wohngebiet und 43 km/h in Richtung Goldberger Straße.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Voßstraße Straße beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 34 Kfz/h bis 54 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 519 Kfz in 12 Stunden 75,7% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 81 Kfz/8 h, was einen Anteil von 11,8 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.5 Bürgermeister-Dahse-Straße – Zu-/Ausfahrt Goldberger Straße

Für die Bürgermeister-Dahse-Straße liegen Vergleichswerte aus Verkehrszählungen aus den Jahren 2006, 2010 und 2015 vor. Die Belastung auf der Bgm.-Dahse-Straße hat von 2006 zum Jahr 2015 um 874 Kfz/24 h zugenommen. Sowohl die zu- als auch ausfahrenden Fahrzeuge haben deutlich zugelegt. Auffällig ist der um 529 Kfz/24 h gestiegene zufahrende Verkehr, trotz der Beschränkung, dass in die Bürgermeister-Dahse-Straße, wie auch in die Voßstraße, von der Goldberger Straße nur rechts eingebogen werden darf.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	203	436	639
2010	Donnerstag	231	772	1.003
2015	Donnerstag	732	781	1.513

Tabelle 6: Verkehrsbelastung auf der Bgm.-Dahse-Straße, Zu-/Ausfahrt

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 141 Kfz/h. Das entspricht 9,3% am Gesamtaufkommen des Tages. Die Nachmittagsspitze wurde in der Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 124 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 36 km/h in das Wohngebiet und 42 km/h in Richtung Goldberger Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bürgermeister-Dahse-Straße beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 71 Kfz/h bis 141 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 1.237 Kfz in 12 Stunden 81,8% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 83 Kfz/8 h, was einen Anteil von 5,5 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.6 Pustekowstraße – Ausfahrt Goldberger Straße

In der Pustekowstraße wurden Verkehrszählungen in den Jahren 2006, 2011 und 2015 durchgeführt. Die Belastung auf der Pustekowstraße hat von 2006 zum Jahr 2015 um 82 Kfz/24 h zugenommen. In den Zählungen aus 2011 und 2015 konnten auch die einfahrenden Verkehre mit erfasst werden. Obwohl in der Pustekowstraße ein Verbot der Einfahrt (VZ 267) besteht, bogen in die Pustekowstraße im Jahr 2011 insgesamt 29 Kfz/24 h und in 2015 insgesamt 37 Kfz/24 h ein. In der Zählung aus dem Jahr 2006 konnten diese Anteile mit der damals eingesetzten Technik nicht erhoben werden.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	nicht erfasst	254	254
2011	Dienstag	29	314	343
2015	Dienstag	37	299	336

Tabelle 7: Verkehrsbelastung auf der Pustekowstraße, Zu-/Ausfahrt

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 37 Kfz/h. Das entspricht 11% am Gesamtaufkommen des Tages. Die Nachmittagsspitze wurde in der Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 29 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 37 km/h in Richtung Goldberger Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Pustekowstraße beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 10 Kfz/h bis 37 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 271 Kfz in 12 Stunden 80,7% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 20 Kfz/8 h, was einen Anteil von 6 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.7 Beim Wasserturm – Ausfahrt Goldberger Straße

Beim Wasserturm werden die Verkehrszählungen aus den Jahren 2006 und 2015 gegenübergestellt.

Die Belastungen sind nahezu konstant. Auch hier sind trotz eines Verbotes der Einfahrt (VZ 267) im Jahr 2015 insgesamt 6 Kfz/24 h von der Goldberger Straße in die Straße Beim Wasserturm eingebogen.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	nicht erfasst	70	70
2015	Dienstag	6	61	67

Tabelle 8: Verkehrsbelastung Beim Wasserturm, Zu-/Ausfahrt

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 10 Kfz/h. Das entspricht 14,9% am Gesamtaufkommen des Tages. Die Nachmittagsspitze wurde in der Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 6 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 20 km/h in Richtung Goldberger Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße Beim Wasserturm beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 6:00 bis 18:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 1 Kfz/h bis 10 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 61 Kfz in 12 Stunden 91% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 3 Kfz/8 h, was einen Anteil von 4,5 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.8 Bistede – Ausfahrt Goldberger Straße

In der Bistede liegen Ergebnisse von den Verkehrszählungen aus den Jahren 2006, 2011 und 2015 vor.

Die Belastungen sind im Vergleich zum Jahr 2006 leicht aber unwesentlich angestiegen. Das Verbot der Einfahrt (VZ 267) von der Goldberger Straße in die Straße Bistede wurde auch hier von Verkehrsteilnehmern missachtet.

Zählung Jahr	Zähltag	einfahrend Kfz/24 h	ausfahrend Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2006	Dienstag	nicht erfasst	171	171
2011	Dienstag	32	276	308
2015	Dienstag	24	198	222

Tabelle 9: Verkehrsbelastung Bistede, Zu-/Ausfahrt

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 35 Kfz/h. Das entspricht 15,8% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages. Die Nachmittagsspitze wurde in der Zeit von 15:00 bis 16:00 Uhr mit 20 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 30 km/h in Richtung Goldberger Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Bistede beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 7 Kfz/h bis 35 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 194 Kfz in 12 Stunden 87,4% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 6 Kfz/8 h, was einen Anteil von 2,7% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.9 Weinbergstraße – zwischen Beim Wasserturm und Bistede

Zusätzlich zu den Zu- und Ausfahrtsstraßen des Untersuchungsraumes wurden auf bedeutenden Erschließungsstraßen im Wohngebiet Verkehrszählungen durchgeführt. Nachfolgend wird auf deren Ergebnisse näher eingegangen.

Auf der Weinbergstraße wurde zwischen den Einmündungen Beim Wasserturm und Bistede in den Jahren 2006, 2011 und 2015 gezählt. Die Verkehrsbelastung ist verglichen zum Jahr 2006 um 853 Kfz/24h im Jahr 2015 geringer ausgefallen.

Von der südlichen Zufahrt Am Kreisverkehr bis in den Bereich der Zählstelle auf der Weinbergstraße ist die Verkehrsbelastung in der aktuellen Zählung um 992 Kfz/24 h durch die vorher einmündenden Straßen DSF und Bistede zurückgegangen. Wie hoch die tatsächlichen Anteile am Durchgangsverkehr im Wohngebiet auf der Weinbergstraße in der aktuellen Verkehrszählung ausfallen, lässt sich anhand der Zählergebnisse nicht schlussfolgern. Der Rückgang der Tagesbelastung im Vergleich zu den Vorjahren lässt aber in der Beurteilung darauf schließen, dass der Durchgangsverkehrsanteil zurückgegangen ist.

Zählung		Ri. Kreisverkehr Südstadt	Ri. Bgm.-Dahse- Straße	Querschnitt
Jahr	Zähltag	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
2006	Dienstag	1.970	2.182	4.152
2011	Donnerstag	2.047	2.003	4.050
2015	Dienstag	1.657	1.642	3.299

Tabelle 10: Verkehrsbelastung Weinbergstraße – zw. Beim Wasserturm und Bistede

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 345 Kfz/h. Das entspricht 10,5% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages. Die Vormittagsspitze wurde in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 277 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 46 km/h in Richtung Bürgermeister-Dahse-Straße und 44 km/h in Richtung Kreisverkehr Südstadt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 166 Kfz/h bis 345 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 2.837 Kfz in 12 Stunden 86% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 112 Kfz/8 h, was einen Anteil von 3,4% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.10 Bürgermeister-Dahse-Straße – zwischen Bölkower Straße und Weinbergstraße

Auf der Bürgermeister-Dahse-Straße zwischen der Gutower Straße und Weinbergstraße wurde eine weitere Zählstelle unmittelbar hinter der Einmündung Bölkower Straße eingerichtet. Vergleichbare Ergebnisse liegen aus den Jahren 2010, 2011, 2013 und 2015 vor. Die geringste Verkehrsbelastung wurde in der aktuellen Zählung ermittelt.

Zählung		Ri. Weinberstraße	Ri. Gutower Str./ Fischerweg	Querschnitt
Jahr	Zähltag	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
2010	Dienstag	2.378	2.063	4.441
2011	Donnerstag	2.654	1.658	4.312
2013	Donnerstag	2.887	1.975	4.862
2015	Donnerstag	2.509	1.709	4.218

Tabelle 11: Verkehrsbelastung Bgm-Dahse-Straße – zw. Bölkower Straße und Weinbergstraße

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 404 Kfz/h. Das entspricht 9,6% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages. Die Vormittagsspitze wurde in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 386 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 46 km/h in beide Richtungen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 233 Kfz/h bis 404 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 3.584 Kfz in 12 Stunden 85% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 165 Kfz/8 h, was einen Anteil von 3,9% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.11 An der Fähre – Abschnitt zw. Bürgermeister-Dahse-Straße und Am Sportplatz

Über die Straße An der Fähre sind die Wohnbebauung am Fischerweg, Magdalenenluster Weg, Seestraße, Fährdammweg sowie die Bootshäuser am Insensee erschlossen. Von der Zählstelle liegen vergleichbare Ergebnisse aus den Jahren 2006, 2010, 2013 und 2015 vor.

Zählung		Ri. Fischerweg	Ri. Bgm.-Dahse-Straße	Querschnitt
Jahr	Zähltag	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
2006	Dienstag	1.662	1.344	3.006
2010	Dienstag	1.400	1.368	2.768
2013	Dienstag	1.277	1.389	2.666
2015	Dienstag	1.454	1.505	2.959

Tabelle 12: Verkehrsbelastung An der Fähre – zw. Bgm.-Dahse-Straße und Am Sportplatz

Die Spitzenstundenbelastung in der aktuellen Zählung fiel in die Zeit von 16:00 bis 17:00 Uhr mit 303 Kfz/h. Das entspricht 10,2% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages. Die Vormittagsspitze wurde in der Zeit von 7:00 bis 8:00 Uhr mit 227 Kfz/h gemessen.

Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 45 km/h in Richtung Insensee bzw. 46 km/h in Richtung Bürgermeister-Dahse-Straße. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 30 km/h.

In der Zeit von 7:00 bis 19:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 162 Kfz/h bis 303 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 2.500 Kfz in 12 Stunden 84,5% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 109 Kfz/8 h, was einen Anteil von 3,7% am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

4.12 An der Fähre – Abschnitt zw. Gutower Straße und Bürgermeister-Dahse-Straße

Der Straßenabschnitt An der Fähre, zwischen der Gutower Straße und der Bürgermeister-Dahse-Straße, ist als unbefestigte Straße für den Durchgangsverkehr mittels Verkehrszeichen „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ gesperrt. Die Nutzung des Abschnitt ist durch das Zusatzzeichen „Radverkehr und Anlieger frei“ geregelt. Verkehrszählungen fanden in der Straße in den Jahren 2013 und 2015 statt.

Zählung		Ri. Gutower Straße	Ri. Fischweg	Querschnitt
Jahr	Zähltag	Kfz/24 h	Kfz/24 h	Kfz/24 h
2013	Donnerstag	41	37	78
2015	Dienstag	25	53	78

Tabelle 13: Verkehrsbelastung An der Fähre – zw. Gutower Straße und Bgm.-Dahse-Straße

Lässt man die Fahrradfahrer unberücksichtigt, dann beläuft sich die Verkehrsbelastung an den beiden Zähltagen auf jeweils 78 Kfz/24 h. Diese Belastung entspricht dem Charakter der Straße.

4.13 Plauer Straße – zwischen Werderstraße und Falkenflucht

Neben der Goldberger Straße am westlichen Rand des Untersuchungsraums wurde auch die Verkehrsbelastung auf der Plauer Straße am nördlichen Rand der Untersuchungsraumes mit in die Untersuchung einbezogen. Als Gemeindestraße gehört die Plauer Straße zum Vorrangstraßennetz der Barlachstadt. Von der Zählstellen liegen vergleichbare Ergebnisse aus den Jahren 2012 und 2014 vor. Die Belastungen an beiden Zähltagen weichen nur unwesentlich voneinander ab.

Zählung Jahr	Zähltag	stadteinwärts Kfz/24 h	stadtauswärts Kfz/24 h	Querschnitt Kfz/24 h
2012	Donnerstag	5.479	5.446	10.925
2014	Donnerstag	5.784	5.094	10.878

Tabelle 14: Verkehrsbelastung Plauer Straße – zw. Werderstraße und Falkenflucht

In der aktuellen Zählung fiel die Spitzenstundenbelastung in die Zeit von 15:00 bis 16:00 Uhr mit 974 Kfz/h. Das entspricht 8,9% am Gesamtaufkommen des Tages. Die Frühspitze fiel in die Zeit von 6:00 bis 7:00 Uhr mit 836 Kfz/h. Die Geschwindigkeit, welche durch 85% aller Fahrzeugführer nicht überschritten wurde, betrug 56 km/h stadtauswärts und 51 km/h stadteinwärts. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Plauer Straße beträgt 50 km/h. In den Nachstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr müssen LKW 30 km/h fahren.

In der Zeit von 6:00 bis 18:00 Uhr fielen die stündlichen Belastungen mit 611 Kfz/h bis 974 Kfz/Spitzenstunde am höchsten aus. Der Anteil an der Gesamtbelastung des Tages machte mit 9.054 Kfz in 12 Stunden 83,2% aus.

In den Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr betrug das Verkehrsaufkommen 849 Kfz/8 h, was einen Anteil von 7,8 % am Gesamtverkehrsaufkommen des Tages entspricht.

5 Ermittlung des Durchschnittlich täglichen Verkehres (DTV / DTV_w)

Die *Verkehrsstärke* ist eine Kenngröße in der Verkehrsplanung und gibt den Fahrzeugdurchsatz pro Zeiteinheit wieder. Sie dient damit der Beurteilung von Qualität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit eines Verkehrsablaufs und stellt die Grundlage für eine verkehrstechnische Dimensionierung beim Straßenentwurf dar. Als Verkehrsstärke bezeichnet man die Anzahl der Kraftfahrzeuge eines Verkehrsstromes je Zeiteinheit an einem Querschnitt. Man spricht in diesem Fall auch von der Stärke eines Verkehrsstroms. Verkehrsstärken können sich aber auch auf Fußgänger- oder Radfahrerströme beziehen.

Für eine Bemessung und Beurteilung von Straßen sind wöchentliche und monatliche Schwankungen abzugleichen. Ergebnisse von 24-Stundenzählungen werden deshalb umgerechnet in die *durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke* (kurz DTV) oder für die Werktage in die *durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen* (kurz DTV_w).

Straße	Tagesbelastung Kfz/24 h	DTV Kfz/24 h	DTV_w Kfz/24 h
Straßen des innerstädtischen Vorrangstraßennetzes			
Goldberger Straße	15.211	13.924	14.969
Plauer Straße	10.878	9.927	10.690
Zu-/Ausfahrtsstraßen zum Untersuchungsraum			
Weinbergstraße – KV	4.291	4.091	4.391
Gutower Straße	4.613	4.141	4.446
Voßstraße	686	613	664
Bgm-Dahse-Straße	1.513	1.380	1.487
Pustekowstraße	336	307	329
Beim Wasserturm	67	61	66
Bistede	222	203	217
Straßen im Untersuchungsraum			
Weinbergstraße	3.299	3.142	3.375
Bgm.-Dahse-Straße	4.218	3.836	4.139
An der Fähre	2.928	2.687	2.885
An der Fähre (unbefestigt)	78	71	76

Tabelle 15: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken – DTV / DTV_w

Von den Zu- und Ausfahrten in den Untersuchungsraum sind die Gutower Straße, Weinbergstraße und die Bürgermeister-Dahse-Straße am stärksten belastet.

Insbesondere die Gutower Straße und die Weinbergstraße weisen in den Zufahrtbereichen des Wohngebietes Belastungen im DTV auf, welche mit 4.141 Kfz/24 h bzw. 4.091 Kfz/24 h für Wohngebietsstraße nach wie vor hoch ausfallen. In der Bürgermeister-Dahse-Straße beträgt die Belastung im DTV 1.380 Kfz/24 h, es bestehen jedoch in dieser Zu- und Ausfahrt Verkehrsbeschränkungen für den einfahrenden Verkehr. Auf den weiteren Zu- und Ausfahrten des Untersuchungsraumes liegen die Belastungen im DTV deutlich unter 1.000 Kfz/24 h. Auch bestehen Verkehrsbeschränkungen für den einfahrenden Verkehr.

Von den sonstigen Straßen innerhalb des Untersuchungsraumes gehören die Weinbergstraße, Bürgermeister-Dahse-Straße und An der Fähre (zw. Bgm.-Dahse-Straße und Am Sportplatz) mit Verkehrsbelastungen im DTV von 3.142 Kfz/24 h, 3.836 Kfz/24 h und 2.687 Kfz/24 h zu den deutlich stärker nachgefragten Erschließungsstraßen im Wohngebiet.

Die Goldberger Straße als Landesstraße L 17 und die Plauer Straße als Gemeindestraße sind Bestandteil des Vorrangstraßennetzes der Barlachstadt. Sie sind mit 13.924 Kfz/24 h bzw. 9.927 Kfz/24 h sehr hoch belastet. An den Knotenpunkten entlang dieser Straßen wird der Verkehr über Lichtsignalanlagen geregelt, welche die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsströme insbesondere in den Spitzenstunden nachhaltig beeinflussen.

6 Anteile am Schwerverkehr im DTV und DTV_w

Die verwendeten Zählgeräte ermöglichen neben der Zählung der in Bewegung befindlichen Fahrzeuge auch deren Klassifizierung. Fährt ein Fahrzeug durch den Mikrowellenkegel, welcher vom Zählgerät mittels Mikrowellenstrahlung ausgesendet wird, dann registriert das Zählgerät die Geschwindigkeit und die zeitliche Länge, in der sich das Fahrzeug im Mikrowellenkegel befand und berechnet daraus die Fahrzeuglänge. Ideale Voraussetzungen für eine Messung ist eine geradlinige Straße, auf der die Fahrzeuge in der Mitte ihres Fahrstreifen fahren. Einfahrten, Beschilderungen, Hindernisse oder Signalanlagen, die eine Beschleunigen oder Bremsen der Fahrzeuge herbeiführen könnten, sollten weit entfernt sein. Jedes Fahrzeug behält seine Geschwindigkeit im Messbereich konstant bei und hält ausreichend Abstand zum vor ihm fahrenden Fahrzeug. Leider findet man selten ideale Voraussetzungen vor. Es können somit Ungenauigkeiten entstehen und Fahrzeuglängen nicht korrekt gemessen werden. Um diese Ungenauigkeiten zu minimieren versucht man, den Messstandort sorgfältig auszuwählen und den Aufbau sowie Einstellungen des Gerätes sorgfältig vorzunehmen. Die in den Zählungen erfassten und klassifizierten Fahrzeuge wurden ebenfalls in den DTV-SV umgerechnet.

Eine Fehlerquote kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Eine Kontrolle wäre nur über manuelle Zählungen möglich, welche aufgrund des Aufwandes jedoch nicht über 24-Stunden erfolgen könnten, sondern sich auf Stichprobenzählungen beschränken müsste. Die durch die Zählgeräte erfassten Fahrzeugklassen können jedoch als Anhaltswerte herangezogen werden. Zu den Fahrzeugen, welche dem Schwerverkehr zugeordnet wurden, zählen Fahrzeuge mit einer Länge ab 9 m.

Das Schwerverkehrsaufkommen fällt wie erwartet auf der Goldberger Straße mit 524 Fz/24 h am höchsten aus, gefolgt von der Plauer Straße mit 488 Fz/24 h (Tabelle 16).

Straße	DTV Kfz/24 h	DTV SV/24 h	Anteil SV
Straßen des innerstädtischen Vorrangstraßennetzes			
Goldberger Straße	13.924	524	3,8%
Plauer Straße	9.927	488	4,9%
Zu-/Ausfahrtsstraßen zum Untersuchungsraum			
Weinbergstraße – KV	4.091	113	2,8%
Gutower Straße	4.141	120	2,9%
Bgm-Dahse-Straße	1.380	97	7,0%
Pustekowstraße	307	6	1,9%
Beim Wasserturm	61	0	0%
Bistede	203	4	2,0%

Tabella 16: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken – DTV im Schwerverkehr

Am Gesamtverkehraufkommen beider Straßen liegt der Anteil am Schwerverkehr unter 5%. Im Vergleich zu den beiden Straßen im Vorrangstraßennetz fallen die Schwerverkehrsanteile auf der Rostocker Chaussee mit 20,8 % (2.959 Fz/24 h), der Liebnitzstraße im Bereich der B 104 mit 10,6% (1.532 Fz/24 h), der Liebnitzstraße im Bereich der L17 mit 5,1% (901 Fz/24 h), der Bleicherstraße mit 10,4% (1.262 Fz/24 h) und der Neukruger Straße mit 8,1% (895 Fz/24 h) deutlich höher aus.

Im Untersuchungsraum liegen die klassifizierte Belastungen auf den Zu-/Ausfahrtsstraßen zwischen 0 und 120 Fz/24 h im DTV. Die hohen Belastungen sind auch hier wieder auf den Haupteerschließungsstraßen des Wohngebietes festzustellen. So verläuft über den durchgehenden Straßenzug Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Weinbergstraße in beide Richtungen die Linie 201 im Stadtbusverkehr. Insgesamt 100 Fahrten, mit jeweils 50 Fahrten je Richtung, werden durch die Stadtbusse der Linie 201 im Untersuchungsraum Montags bis Freitags täglich durchgeführt. Am Samstag liegt das Schwerverkehrsaufkommen der Busse bei 61 Fahrten und am Sonntag bei 60 Fahrten in der Summe beider Richtungen.

Der Schwerverkehr im Untersuchungsraum setzt sich damit hauptsächlich aus dem Fahrtenaufkommen des Stadtbusverkehrs zusammen. Das Schwerverkehrsaufkommen darüber hinaus fällt gering aus.

7 Gegenüberstellung aktueller Spitzenstundenbelastungen

Der Vergleich der Spitzenstundenwerte am Vor- und Nachmittag bestätigen die Bedeutungen der Straßen in und um den Untersuchungsraum.

So weisen die Goldberger Straße (L 17) und die Plauer Straße die höchsten Spitzenstundenbelastungen auf. Innerhalb des Wohngebietes fallen die Spitzenstundenwerte um mehr als die Hälfte geringer aus. Von den unmittelbaren Zu- und Ausfahrtsstraßen in den Untersuchungsraum und die darin befindlichen die Wohnquartiere weisen erneut die Gutower Straße und Weinbergstraße die höchsten Belastungen auf. Die Spitzenstundenbelastungen auf dem durchgehenden Straßenzug der Gutower Straße - Bürgermeister-Dahse-Straße - Weinbergstraße verdeutlichen die Bedeutung dieser Straßen für das Wohngebiet als Erschließungsstraßen. Auch die Verkehrsbelastung auf der Straße An der Fähre unterstreicht die alleinige Erschließungsbedeutung der Straße für die im Anschluss befindlichen Wohnbebauung am Fischerweg, der Seestraße, dem Fährdamm und dem Magdalenenluster Weg sowie den Naherholungsbereich am Inselsee.

Straße	Frühspitze Kfz/h	Nachmittagsspitze Kfz/h
Straßen des innerstädtischen Vorrangstraßennetzes		
Goldberger Straße	1.147	1.373
Plauer Straße	836	974
Zu-/Ausfahrtsstraßen zum Untersuchungsraum		
Weinbergstraße – KV	324	447
Gutower Straße	357	475
Voßstraße	54	41
Bgm-Dahse-Straße	141	124
Pustekowstraße	37	29
Beim Wasserturm	10	6
Bistede	35	20
Straßen im Untersuchungsraum		
Weinbergstraße	277	345
Bgm.-Dahse-Straße	386	404
An der Fähre	207	313

Tabelle 17: Spitzenstundenbelastungen im Überblick

8 Mittlere Geschwindigkeiten auf dem durchgehenden Straßenzug

Eine weitere Größe zur Beurteilung der umgesetzten Maßnahmen im Untersuchungsraum sind die durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeiten V_{\emptyset} der Fahrzeuge. In der Tabelle 18 sind diese für die Zählstellen auf dem durchgehenden Straßenzug in einer *von-bis-Spanne* der Stundenwerte für die Zeit von 6:00 bis 22:00 Uhr zusammengefasst dargestellt.

Straße	Geschwindigkeit V_{\emptyset}	Geschwindigkeit V_{\emptyset}
Zu-/Ausfahrtsstraßen zum Untersuchungsraum		
	zufahrend	abfahrend
Weinbergstraße – KV	33 – 37 km/h	35 – 40 km/h
Gutower Straße	35 – 39 km/h	36 – 40 km/h
Straßen im Untersuchungsraum		
	Ri. Bgm.-Dahse-Str.	Ri. Kreisverkehr
Weinbergstraße	37 – 42 km/h	35 – 39 km/h
	Ri. Weinbergstraße	Ri. Gutower Straße
Bgm.-Dahse-Straße	38 – 41 km/h	37 – 42 km/h

Tabelle 18: durchschnittliche Geschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Bereich der betroffenen Zählstellen beträgt 30 km/h (Tempo-30-Zone). An keiner der 4 Zählstellen und Fahrrichtungen liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit innerhalb der Stundenwerte bei bzw. unter 30 km/h. Im Mittel liegen die Geschwindigkeiten im 3 km/h bis 12 km/h darüber.

9 Fahrzeugkennzeichenerhebung zur Ermittlung der Durchgangsverkehrsanteile

Zur Ermittlung des Durchgangsverkehrsaufkommens auf der Straßenverbindung Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Weinbergstraße wurde im April 2011 eine Fahrzeugkennzeichenerhebung (FKE) in der Frühspitze von 7:00 bis 8:00 Uhr und der Nachmittagsspitze von 16:00 bis 17:00 Uhr durchgeführt. Die Ergebnisse der Fahrzeugkennzeichenerhebung aus dem Jahr 2011 sind in den nachfolgenden Tabellen noch einmal zusammengefasst. Aufgrund des personellen und zeitlichen Umfangs der Durchführung und Auswertung von FKE wurde im Rahmen der Wirkungskontrollen aktuell keine neue durchgeführt.

In der Frühspitze wurden im Durchgangsverkehr 81 Kfz/h einfahrend bzw. 82 Kfz/h ausfahrend in der Fahrbeziehung von Nord nach Süd ermittelt. Damit war diese Fahrbeziehung stärker ausgeprägt als in der Gegenrichtung mit 39 Kfz/h.

Zählstelle	Gesamtverkehr	Durchgangsverkehr	Anteil
Gutower Straße	7:00 bis 8:00 Uhr	7:00 bis 8:00 Uhr	
einfahrend	274 Kfz/h	81 Kfz/h	29,6 %
ausfahrend	203 Kfz/h	39 Kfz/h	19,2 %
Weinbergstraße	7:00 bis 8:00 Uhr	7:00 bis 8:00 Uhr	
einfahrend	139 Kfz/h	39 Kfz/h	28,1 %
ausfahrend	179 Kfz/h	82 Kfz/h	45,8 %

Tabelle 19: FKE-Ergebnisse der Frühspitze 2011

Am Nachmittag in der Spitzenstundenbelastung verhielt sich das Aufkommen im Durchgangsverkehr exakt anders herum. So betrug der Durchgangsverkehr mit 54 Kfz/h einfahrend bzw. 59 Kfz/h ausfahrend in der Fahrbeziehung von Nord nach Süd und fiel damit niedriger als in der Gegenrichtung mit 86 Kfz/h einfahrend und 91 Kfz/h ausfahrend aus.

Zählstelle	Gesamtverkehr	Durchgangsverkehr	Anteil
Gutower Straße	16:00 bis 17:00 Uhr	16:00 bis 17:00 Uhr	
einfahrend	293 Kfz/h	54 Kfz/h	18,4 %
ausfahrend	258 Kfz/h	91 Kfz/h	35,3 %
Weinbergstraße	16:00 bis 17:00 Uhr	16:00 bis 17:00 Uhr	
einfahrend	274 Kfz/h	86 Kfz/h	31,4 %
ausfahrend	190 Kfz/h	59 Kfz/h	31,1 %

Tabelle 20: FKE-Ergebnisse der Nachmittagsspitze 2011

Die Abweichungen zwischen ein- und ausfahrendem Verkehr resultierten aus der Fahrzeit durch das Wohngebiet. Ermittelt wurden die Durchgangsverkehre in den entsprechenden Stunden.

Es konnte davon ausgegangen werden, dass die Anteile am Durchgangsverkehr insbesondere in den Spitzenbelastungszeiten hoch ausfielen, da zu diesen Zeiten die Belastungen auf der Plauer Straße und Goldberger Straße sehr hoch ausfielen. Die LSA-geregelten Knotenpunkte bestimmten dabei die Leistungsfähigkeit und führten zu Verdrängung von Verkehrsanteilen, den sogenannten Schleichverkehren durch das Goldberger Viertel.

Die Veränderungen zum Jahr 2011 werden nachfolgend durch einen Vergleich der Früh- und Nachmittagsspitzenstunde des Jahres 2015 analysiert.

Frühspitze

In der Gutower Straße hat sich der einfahrende Verkehr in der Spitzenstunde um 117 Kfz/h verringert. Das entspricht 42,7% des Verkehrsaufkommens aus dem Jahr 2011. Der ausfahrende Verkehr ist nahezu konstant geblieben. In der Weinbergstraße hat sich das Verkehrsaufkommen der Frühspitze nicht verändert.

Da im Jahr 2011 der Durchgangsverkehr aus Richtung Kreisverkehr Weinbergstraße in Richtung Gutower Straße deutlich höher ausfiel als in der Gegenrichtung und sich im Jahr 2015 der ausfahrende Verkehr aus der Gutower Straße deutlich verringert hat, ist auch von einem deutlich geringeren Anteil an Durchgangsverkehren in der Frühspitze auszugehen.

Zählstelle	Ergebnisse 2011	Ergebnisse 2015
Gutower Straße	7:00 bis 8:00 Uhr	7:00 bis 8:00 Uhr
einfahrend	274 Kfz/h	157 Kfz/h
ausfahrend	203 Kfz/h	200 Kfz/h
Weinbergstraße		
einfahrend	139 Kfz/h	151 Kfz/h
ausfahrend	179 Kfz/h	173 Kfz/h

Tabelle 21: Vergleich Frühspitze 2011 - 2015

Nachmittagsspitze

In der Nachmittagsspitzenstunde fällt ebenfalls der Anteil am einfahrenden Verkehr mit 102 Kfz/h in der Gutower Straße deutlich geringer aus. Der ausfahrende Verkehr hat hingegen leicht zugenommen (+265 Kfz/h). In der Weinbergstraße hat der einfahrende Verkehr um 24 Kfz/h abgenommen. Der ausfahrende Verkehr ist mit einem Zuwachs von 7 Kfz/h nahezu konstant. Anhand dieser Werte wird von nur einer geringen Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Nachmittagsspitze ausgegangen. Dabei wird vorausgesetzt, dass sich das Ziel- und Quellverkehrsaufkommen des Untersuchungsraumes nicht verändert hat. Davon ist auszugehen, da es zu keinen maßgebenden Nutzungsänderungen im Untersuchungsraum kam.

Zählstelle	Ergebnisse 2011	Ergebnisse 2015
Gutower Straße	16:00 bis 17:00 Uhr	16:00 bis 17:00 Uhr
einfahrend	293 Kfz/h	191 Kfz/h
ausfahrend	258 Kfz/h	284 Kfz/h
Weinbergstraße		
einfahrend	274 Kfz/h	250 Kfz/h
ausfahrend	190 Kfz/h	197 Kfz/h

Tabelle 22: Vergleich Nachmittagsspitze 2011 - 2015

10 Verkehrskonzept für Goldberger Viertel und angrenzender Wohnquartiere

10.1 Grundlegendes zum Untersuchungsraum Goldberger Viertel und angrenzende Wohnquartiere

Unter Punkt 1 des Verkehrskonzeptes wurde der Untersuchungsraum definiert und beschrieben. Bezogen auf den definierten Bereich handelt es sich um ein *Allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO* – ein Baugebiet, das vorwiegend dem Wohnen dient. *Außer Wohngebäuden sind der Versorgung des Gebiets dienende Läden und Gaststätten sowie nichtstörende Handwerksbetriebe und Gemeinschaftseinrichtungen zulässig. Hotels, sonstiges nichtstörendes Gewerbe, Verwaltungsbauten, Gartenbaubetriebe und Tankstellen sind ausnahmsweise zulassungsfähig.*

Das Allgemeine Wohngebiet dient als Baugebiet vorwiegend dem Wohnen. Dabei muss der Wohncharakter des Gebiets dem Betrachter trotz einer durchaus angestrebten Nutzungsmischung durch die Anzahl der Gebäude mit Wohnungen ins Auge fallen.

Dabei umfasst das Allgemeine Wohngebiet eine breite Spanne von Wohnbaugebieten; die in dieser Art der baulichen Nutzung festgesetzten Baugebiete unterscheiden sich untereinander in ihrer städtebaulichen Dichte und den damit einhergehenden gebietstypischen Störfaktoren teils recht erheblich.

Neben dem Wohnen sind nur wohnverträgliche Nutzungen zulässig, die meist an die Versorgungsfunktion für das Gebiet geknüpft sind. Dabei werden die Gebäude teils ausschließlich zum Wohnen, teils aber auch gemischt genutzt durch Läden und nicht störende Handwerksbetriebe im Erdgeschoss, darüber liegende Büros und Praxen insbesondere für freie Berufe sowie natürlich Wohnungen in den Obergeschossen.

Eine Vielzahl der vorgenannten Nutzungen sind im Untersuchungsraum anzutreffen. Dazu gehören eine Schule, 2 Kindergärten mit Krippenteil, ein Vereinsportplatz für den Fußball, ein Hotel, eine Glaserei, ein Getränkeladen, ein Angel- sowie ein Bäckergeschäft. Neben der durch das Wohnen im Untersuchungsraum geprägten Hauptnutzung erzeugen diese sonstigen Nutzungen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen im Ziel- und Quellverkehr. Auch der Naherholungsbereich westlich des Inseees mit den Bootshäusern, einer Gaststätte und den ansässigen Vereinen trägt zum Verkehrsaufkommen im Untersuchungsraum bei. In der Summe ist davon auszugehen, dass der größte Anteil am Verkehr durch das Gebiet und seine Nutzungen selbst hervorgerufen wird.

10.2 Erschließung durch den ÖPNV

Im Erschließungsstraßennetz des Untersuchungsraums verkehrt die Stadtbuslinie 201 zwischen den Haltestellen Bauhof Nord und dem KMG Klinikum über den ZOB. Im Untersuchungsraum werden 3 Haltestellen je Richtung bedient. Zwei Standorte der Haltestellen befinden sich in der Weinbergstraße und eine in der Gutower Straße. Die Haltestellenabstände betragen 415 m bis 460 m. Die Barrierefreiheit für die Nutzer des Stadtbusverkehrs ist aktuell noch nicht gegeben. Ein Fahrgastunterstand (FGU) ist an der Haltestelle Gutower Straße in Fahrtrichtung Plauer Straße vorhanden.

In der Woche von Montags bis Freitags werden die Haltestellen durch die Linie 201 in beide Richtungen jeweils 50-mal und am Wochenende jeweils 30-mal bedient.

Montag bis Freitag verkehren die Busse zwischen ca. 4:30 Uhr und 22:30 Uhr und am Wochenende zwischen ca. 7:00 Uhr bis 22:30 Uhr. Dabei fällt die Auslastungen der Busse über den Tag unterschiedlich hoch aus.

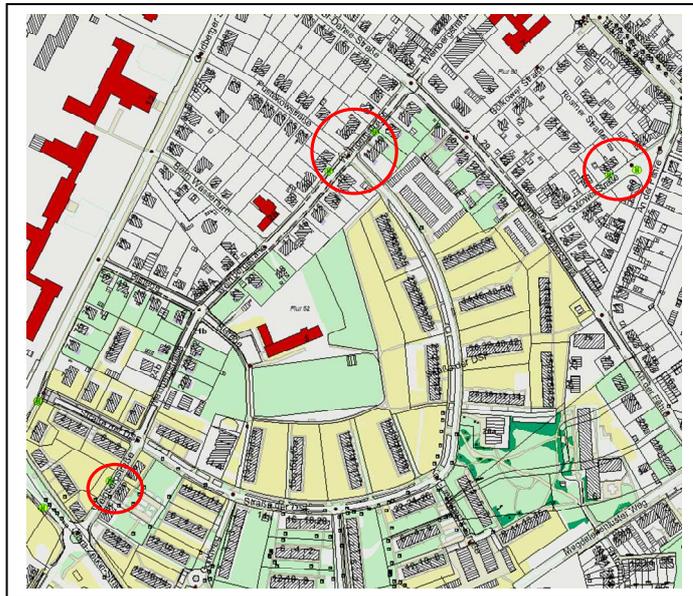


Abbildung 2: Lage der Haltestellen im Untersuchungsraum

Durch die Linienführung des Stadtbusverkehrs auf der Weinbergstraße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Gutower Straße sind auch die Wohnbereiche rund um die Straße der DSF in einem Radius von 300 m attraktiv durch die Nutzer des ÖPNV zur erreichen.

Die Wohnquartiere am Fischerweg bzw. Magdalenenluster Weg liegen hingegen außerhalb des 300 m Radius um die Haltestellen und sind somit für Nutzer des ÖPNV nicht so attraktiv gelegen. Dieses Problem lässt sich so ohne weiteres auch nicht verbessern. Zur Erschließung dieser Quartiere würde der Bus eine Wendanlage benötigen, da ein Ringschluss über das bestehende Erschließungsstraßennetz nicht gegeben ist. Das Fahrgastaufkommen wäre voraussichtlich nicht so hoch, um die Anbindung wirtschaftlich in das Liniennetz aufnehmen zu können.

Die Erschließung des Untersuchungsraumes durch den ÖPNV verursacht hinsichtlich der Emissionen durch die Busse (Lärm, Erschütterungen, Abgase) auch Konflikte auf das angrenzende Wohnen (Immissionen). Um dem zu begegnen, ließe sich z.B. über einer Veränderung der Linienführung nachdenken. Eine Verlegung der Stadtbuslinie 201 auf die Goldberger Straße hätte andererseits aber zur Folge, dass sich die Erschließung der Wohnbereiche durch den ÖPNV deutlich verschlechtern würde, was sich auf die Nachfrage auswirken könnte.

Die Rebus GmbH hat ihre Stadtbusse mittlerweile mit Erfassungsgeräten ausgestattet. Diese ermöglichen es, die Ein- und Aussteiger zu zählen. Als Konzessionsträger für den Stadtbusverkehr beabsichtigt die Rebus GmbH ihre Angebote in den kommenden Monaten gezielt zu überprüfen, um den Stadtbusverkehr noch attraktiver für Nutzer zu machen und neue Kundschaft für sich zu erschließen. Innerstädtisch konkurriert der Stadtbusverkehr insbesondere mit dem Radverkehr, aber auch mit dem motorisierten Individualverkehr. Mit einem attraktiven Stadtbusverkehr zielt man insbesondere auf die Nutzer des Pkw im innerstädtischen Verkehr ab.

10.3 Erschließung durch den Radverkehr

Innerhalb der Tempo-30-Zone soll der Radfahrer die Fahrbahn nutzen. Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht vorgesehen und notwendig. Die Nutzung der Fahrbahn steht jedoch in einem engen Zusammenhang zur Qualität der Fahrbahnbelags. Hier gibt es in den kommenden Jahren sicher Bedarf, im Zuge der Sanierung von Straßen auch die Belange des Radverkehrs planerisch einzubeziehen.

10.4 Erschließung motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Nutzungsansprüche des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs erwachsen aus der Erschließungs- und Verbindungsbedeutung der einzelnen Straßen. Im Untersuchungsraum handelt es sich grundsätzlich um die Kategoriegruppe Erschließungsstraßen ES mit kleinräumiger Verbindungsfunktionsstufe im Geltungsbereich der *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen* (RASt) nach den Straßenkategorien der *Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung* (RIN). Die Kategoriegruppe ES umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen. Darüber hinaus übernehmen die Straßen die flächenhafte Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile. Die Verknüpfung mit Straßen der Kategoriegruppe angebaute Hauptverkehrsstraßen HS erfolgt durch plangleiche Knotenpunkte mit oder ohne Lichtsignalanlagen bzw. Kreisverkehre.¹⁾ In besonderen Fällen dienen sie dem öffentlichen Nahverkehr (siehe unter Punkt 10.2). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h in Form einer bestehenden Tempo-30-Zone im Untersuchungsraum.

Die Erschließungsstraßen Gutower Straße, Bürgermeister-Dahse-Straße, Weinbergstraße, Teile der Straße An der Fähre, Am Sportplatz, Teile des Fischerweges und die Straße der DSF übernehmen von den Erschließungsstraßen im Zuge der kleinräumigen Verbindungsfunktion eine Haupterschließungsfunktion innerhalb des Untersuchungsraumes.

¹⁾ Quelle: *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06*

Die kleinräumigen Verbindungsfunktionen dieser Sammelstraßen sind mit den umfangreich durchgeführten Verkehrszählungen unter Punkt 4 belegt. Aufgrund dieser ist der ruhende Verkehr auf den Straßen weitestgehend nicht möglich, sondern beschränkt sich auf straßenbegleitende Stellflächen außerhalb des Straßenraums (Bsp.: Straße der DSF) oder das Angebot auf den privaten Grundstücken. In den sonstigen Erschließungsstraßen kann die Nachfrage nach Stellflächen im Verkehrsraum der jeweiligen Straßen mit abgedeckt werden (z.B.: Bistede).

Im Untersuchungsraum ist, wie unter Punkt 1 ausgeführt, im Bereich des Goldberger Viertels bis zum Magdalenenluster Weg in den 90-er Jahren eine Tempo-30-Zone eingerichtet worden. Der Bereich, beginnend ab Am Sportplatz und weiter östlich davon, liegt aufgrund der baulichen Gegebenheiten der Erschließungsanlagen nicht in der Tempo-30-Zone. Das Wohnquartier rund um die Seestraße und den Fährdamm ist als verkehrsberuhigter Bereich baulich gestaltet und beschildert (umgangssprachlich „Spielstraße“).

10.5 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Im Rahmen der bisher durchgeführten Untersuchungen konzentrierten sich die Änderungen im Erschließungsstraßennetz auf die Knotenpunkte und Strecke der durchgehenden Verbindung Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße - Weinbergstraße. Ziele dieser Änderungen waren und sind eine angestrebte Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Schleichverkehre) durch das Goldberger Viertel und damit der Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm. Nachfolgend erfolgt eine Bewertung umgesetzter und möglicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Wohngebiet und Reduzierung des Durchgangsverkehrs.

„Rechts-vor-Links-Regelung“ innerhalb der Tempo-30-Zone

Im Juni 2013 wurde die bis dahin vorfahrtsberechtigzte Regelung an den Knotenpunkten im Verlauf der Gutower Straße, Bgm.-Dahse-Straße und Weinbergstraße durch die Rechts-vor-Links-Regelung im Rahmen eines Verkehrsversuchs ersetzt. Wirkungskontrollen begleiteten die Maßnahme. Während der Zeit des Verkehrsversuchs wurde die Rechts-vor-Links-Regelung am Knotenpunkt Gutower Straße / Bürgermeister-Dahse-Straße im Oktober 2014 wieder zurückgenommen. Hintergrund dieser Rücknahme waren Probleme bei der Abwicklung des Verkehrs, welche der Stadt sowohl durch Fahrzeugführer als auch Fahrlehrer benannt wurden. Darüber hinaus ereigneten sich am 28.06., 05.09. und 24.09.2014 drei Vorfahrtsunfälle, welche auf die Rechts-vor-Links-Regelung zurückzuführen waren. Der Knotenpunkt ist unter den gegebenen fahrgeometrischen Bedingungen schlecht bzw. erst sehr spät aus der Gutower Straße kommend als Linksabbieger nach rechts einsehbar. Es wird deshalb zu weit in die Einmündung hineingefahren, um nach Rechts sehen zu können.

Die Folge ist, dass bei Verkehren aus allen Richtungen („rechts-vor-links“) ein vorfahrtsberechtigtes Abbiegen nicht mehr möglich war.

An den anderen Kreuzungen sind derartige Nachteile aus der Rechts-vor-Links-Regelung nicht festzustellen. Es wird langsamer an die Knotenpunkte herangefahren, was zu einer Reduzierung der Geschwindigkeiten in der Tempo-30-Zone beiträgt. Die Vorzüge und Nachteile einer Rechts-vor-Links-Regelung in der Tempo-30-Zone Goldberger Viertel sind in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt.

1	Maßnahme „Rechts-vor-Links-Regelung“ innerhalb der Tempo-30-Zone	
	Vorzüge	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Durchfahrung des Wohngebiets ist unattraktiver für den Durchgangsverkehr. - Die Verkehrsbelastung auf dem durchgehenden Straßenzug im Wohngebiet ist zurückgegangen. - Die Vorfahrt ist innerhalb einer Tempo-30-Zone grundsätzlich durch die Regel „rechts vor links“ (§ 8 StVO) festgelegt. - Es wird langsamer gefahren und man ist bremsbereit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Stadtbusse sind gegenüber der früheren Hauptstraßenführung jetzt auch wartepflichtig bei „rechts vor links“. Das führt zu geringfügig längeren Fahrzeiten. - Aufgrund der schlechten Einsehbarkeit musste die „Rechts-vor-Links-Regelung“ am KP Gutower Straße/Bgm.-Dahse-Straße wieder zurückgenommen werden.

„Grüne Welle“ auf der Goldberger Straße (L 17)

Die Reduzierung der Durchgangsverkehrsanteile im Wohngebiet setzt grundsätzlich eine Verbesserung der Durchlassfähigkeit der Goldberger Straße (Landesstraße L 17) voraus. Um dies zu erreichen, wurde im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ortsdurchfahrt Güstrow, B 103/B 104 Rostocker Chaussee in den Jahren 2013/2014, beginnend vom Knotenpunkt Goldberger Straße (L17) / Ringstraße bis zum Knotenpunkt Rostocker Chaussee (B 103) / Trendelenburgallee, eine rechnergestützte Grüne Welle eingerichtet. Die Vorzüge und Nachteile der Maßnahme lassen sich wie folgt zusammenfassen:

2	Maßnahme „Grüne Welle“ auf der Goldberger Straße (L 17)	
	Vorzüge	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung des Verkehrsfluss in den Hauptverkehrsrichtungen bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. - Bessere Leistungsfähigkeit der Hauptströme. - Die Freigabezeiten sind rechnergestützt den Verkehrsbedingungen entsprechend anpassbar. - Die Verkehrsbelastung im Goldberger Viertel ist auf dem durchgehenden Straßenzug nachweislich zurückgegangen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahren mit Geschwindigkeiten oberhalb der Progressionsgeschwindigkeit von 50 km/h (Häufig durch Unaufmerksamkeit oder fehlende Information über die Progressionsgeschwindigkeit) wirkt störend auf die Grüne Welle. - Die Nebenrichtungen, wie aus der Plauer Straße, haben kurze Freigabezeiten, was sich insbesondere in den Hauptverkehrszeiten negativ auf diese Verkehrsströme auswirkt. - Rückstauerscheinungen für die Linksabbieger aus der Plauer Straße sind stadteinwärts möglich, da diese wartepflichtig gegenüber dem Verkehr aus Richtung Altstadt sind.

„verkehrsberuhigter Ausbau“ der Erschließungsanlagen

Langfristig wird empfohlen, im Zuge des Ausbaus von Erschließungsstraßen im Untersuchungsraum auch die Gutower Straße, Bürgermeister-Dahse-Straße und die Weinbergstraße konsequent verkehrsberuhigt zu gestalten. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob am Knotenpunkt der Gutower Straße mit der Bürgermeister-Dahse-Straße die Errichtung eines Mini-Kreisverkehrsplatzes möglich ist. Der Außendurchmesser von Mini-Kreisverkehren beträgt mindestens 13 m und maximal 25 m. Die gegenüber der vorhandenen dreiarmigen Kreuzung befindliche Fläche mit Garagen gehört der Barlachstadt Güstrow, so dass die Platzverhältnisse einen Mini-Kreisverkehrsplatz zuließen.

Alternativ zu einem Mini-Kreisverkehr könnten im Bereich der sonstigen Kreuzungen und Einmündungen mit geringeren Platzverhältnissen auch Aufpflasterungen nach dem Vorbild in der Straße der DSF zum Einsatz kommen. Eine Bündelung verkehrsberuhigender Maßnahmen würde die Durchfahrbarkeit des Wohngebietes Goldberger Viertel noch unattraktiver machen und somit gezielt zu einer Senkung des Durchgangsverkehrs beitragen. Das Radfahren auf der Fahrbahn wird durch eine konsequente verkehrsberuhigte Gestaltung der Erschließungsanlagen attraktiver. Entsprechende Fahrbahnbeläge für Radfahrer tragen zu einer Steigerung der Attraktivität bei.

3	Maßnahme „verkehrsberuhigter Ausbau“ der Erschließungsanlagen	
	Vorzüge <ul style="list-style-type: none">- Knotenpunkte, die als abknickende Vorfahrt betrieben werden (Gutower Straße/Bgm.-Dahse-Straße), eignen sich besonders zum Umbau in Mini-Kreisverkehrsplätze.- Aufpflasterungen in Knotenpunkten tragen zur konsequenten Verkehrsberuhigung bei und reduzieren das Unfallrisiko.- Akzeptanz der Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr wird verbessert.	Nachteile <ul style="list-style-type: none">- Nicht alle Oberflächenbeläge eignen sich für die Sammelstraßen wegen der Lärmproblematik.

„ÖPNV-Stadtbusverkehr“

Das Goldberger Viertel ist im 15 bzw. 20 Minutentakt über 17 Stunden Montag bis Freitag sowie Samstag und Sonntag über 13 Stunden im 30 Minutentakt (siehe auch Pkt.10.2) durch den Stadtbusverkehr erschlossen. Dieses Angebot ist durchaus attraktiv für die Barlachstadt Güstrow, wird aber auch nicht während der gesamten Zeit durch eine stetig hohe Anzahl an Fahrgästen in Anspruch genommen. Im Sinne eines effektiven Fahrzeugeinsatzes sollte der Bedarf der Nachfrage entsprechend angepasst werden. Hier könnten auch unterschiedliche Fahrzeuggrößen oder ein überarbeitetes Liniennetz eine Rolle spielen. Der Busverkehr durch das Goldberger Viertel ist auf den Stadtbusverkehr zu beschränken.

Die Rebus GmbH als verantwortlicher Konzessionsträger für den Stadtbusverkehr beabsichtigt aktuell die Überprüfung der Linienführungen. Die Stadt als Baulastträger für die Haltestellen plant mittel- bis langfristig die barrierefreie Ausstattung auch an der Haltestellen im Goldberger Viertel auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 (3) PBefG).

4	Maßnahme „ÖPNV-Stadtbusverkehr“	
	Vorzüge	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Erschließung des Untersuchungsraums durch den Stadtbusverkehr auch unter dem Stichwort einer älter werdenden Bevölkerung. - Umsteigen von Auto auf den ÖPNV bei einem attraktiven Angebot auch im Stadtbusverkehr. - Steigerung der Attraktivität durch barrierefreien Ausstattung der Haltestellen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Lange Fahrzeiten bei aktueller Liniennetzgestaltung vom Süden in den Norden der Stadt. - Belastung des Wohngebietes durch unnötige Leerfahrten bzw. kaum besetzte Busse zu verkehrsschwachen Nachfragezeiten.

„Einrichtung von Einbahnstraßen“ im Untersuchungsraum

Die Einrichtung von Einbahnstraßen mit dem Ziel der Verdrängung des Durchgangsverkehrs aus dem Wohngebiet Goldberger Viertel ist eine Maßnahme, welche in die planerischen Überlegungen mit einbezogen wird. Eine Unterbrechung des durchgehenden Straßenzuges mittels der Ausweisung einer Einbahnstraße in einem Abschnitt der Weinbergstraße könnte zu einer Reduzierung des Verkehrs führen. Einbahnstraße bringen andererseits Nachteile mit sich. Dazu gehört, dass Fahrzeugführer aus dem Wohngebiet selbst weitere Wege zurückzulegen haben und andere Straßen höher belasten.

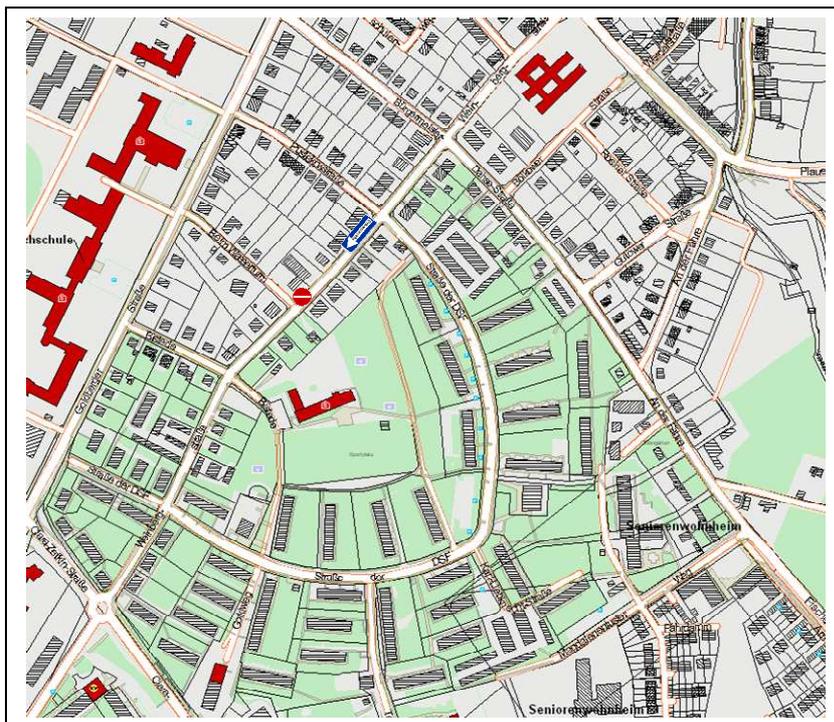


Abbildung 3: mögliche Variante der Einrichtung einer Einbahnstraße

Die Einrichtung einer Einbahnstraße in einem Abschnitt der durchgehenden Straßenverbindung von der Plauer Straße bis in die Südstadt würde einen zusätzlichen Weg von 589 m Streckenlänge für die Betroffenen nach sich ziehen. Die Variante der Abbildung 3 sieht als Einbahnstraße den Abschnitt von der Pustekowstraße bis zur Straße Beim Wasserturm vor. Die zulässige Fahrtrichtung wäre in Richtung Kreisverkehr Weinbergstraße/Clara-Zetkin-Straße. Der Stadtbusverkehr und die Radfahrer erhalten über eine Ausnahmegenehmigung das Recht, die Einbahnstraße entgegengesetzt der Fahrtrichtung nutzen zu dürfen. Ohne dieses Recht müsste die Linie 201 in Fahrtrichtung Norden durch die Straße der DSF fahren. Da die Einbahnstraße nur in einem Teilabschnitt der Weinbergstraße eingerichtet werden würde, ist die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer fraglich. Verkehre, welche bis an das Verbot der Einfahrt fahren, können nur über die Straße Beim Wasserturm ausweichen und finden sich an der Goldberger Straße wieder.

Eine Einbahnstraße auf der gesamten Länge zwischen den beiden Zufahrten der Straße der DSF einzurichten wird insofern problematisch, dass nicht nur die betroffenen Anlieger der Weinbergstraße und angrenzenden Verbindungen zur Goldberger Straße den gesamten Umweg fahren müssten, um zu ihren Grundstücken zu kommen. Auch die Freie Schule, die KITA Weinbergschnecken und das Restaurant Kaminfeuer wäre betroffen und nur kompliziert zu erreichen. Von der Goldberger Straße besteht für Bistede, Beim Wasserturm und der Pustekowstraße ein Verbot der Einfahrt. Damit gebe es keine Alternative in der Erreichbarkeit als über die Straße der DSF. Die Akzeptanz ist selbst für die betroffenen Anlieger als gering einzustufen.

In der abgebildeten Variante (Abb. 3) ist sowohl die Schule als auch die Kindereinrichtung „Weinbergschnecken“ aus beiden Richtungen zu erreichen. Lediglich die Fortsetzung der Fahrt auf der Weinberstraße in Richtung Norden ist nicht möglich. Aufgrund der Länge des Abschnitts von 123 m kann ein Verstoß gegen das Verbot der Einfahrt durch eine Vielzahl von Fahrzeugführern nicht ausgeschlossen werden. So ist der Abschnitt in seinem geradlinigen Verlauf gut zu übersehen.

In der aktuellen Zählung aus dem Jahr 2015 fuhren von 3.299 Kfz/24 h (Querschnittsbelastung) 1.642 Kfz/24 h in Richtung Bürgermeister-Dahse-Straße und wären von der Einbahnstraßenführung betroffen. Die Einrichtung einer Einbahnstraße aus Richtung des Kreisverkehrs an der Clara-Zetkin-Straße in Richtung Bürgermeister-Dahse-Straße würde hingegen mehr Nachteile nach sich ziehen als die vorgenannte Variante. So wären die Freie Schule, die Kindertagesstätte und die Gaststätte Kaminfeuer aus Richtung Norden nur über die Straße der DSF zu erreichen.

Die Vorzüge und Nachteile durch die Einrichtung von Einbahnstraßen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

5	Maßnahme „Einrichtung einer Einbahnstraße“ im Untersuchungsraum	
	Vorzüge <ul style="list-style-type: none"> - Durch Unterbrechung der durchgehenden Straßenverbindung für den Durchgangsverkehr unattraktiver (Umweg von 589 m). - Der Stadtbuslinie 201 und den Radfahrern können Sonderrechte zur Befahrung entgegengesetzt der Einbahnstraße eingeräumt werden. 	Nachteile <ul style="list-style-type: none"> - Anlieger zwischen Pustekowstraße und Beim Wasserturm sind unmittelbar betroffen. Geringe Akzeptanz. - Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Straße der DSF und der Straßen Beim Wasserturm. - Es ist ein hoher Anteil an Verstößen zu erwarten.

„Verbesserung der äußeren Erschließung“ des Untersuchungsraumes

Die Erschließung des Untersuchungsraumes beschränkt sich wie unter Punkt 2 beschrieben auf 7 Straßen, von welchen lediglich an 2 Zu-/Ausfahrten keine Einschränkungen bestehen. Die weiteren 5 Straßen sind in ihrer Zufahrt entweder mit einem Verbot der Einfahrt (3 Straßen) oder mit einem Linksabbiegeverbot durch die vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus (2 Straßen) beschränkt. Eine bessere Erschließung des Untersuchungsraumes ist aus Richtung Osten nicht möglich, da sich dort der Naherholungsbereich des Inselfees anschließt.

6	Maßnahme „Verbesserung der äußeren Erschließung“ des Untersuchungsraumes	
	Vorzüge <ul style="list-style-type: none"> - Durch eine zusätzliche Erschließung des Untersuchungsraumes mit guter Anbindung an das Erschließungsstraßennetz ließen sich die Verkehre gleichmäßiger verteilen. 	Nachteile <ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Beschränkungen in den Zufahrten von der Goldberger Straße (L 17) wirken sich nachteilig auf die Grüne Welle aus - Die Planung und Realisierung neuer Anbindungen sind zeitaufwendig und hinsichtlich der Netzwirkungen unbestimmt, ohne eine Untersuchung dafür durchzuführen.

Änderungen der bestehenden Beschränkungen in der Einfahrt von der Goldberger Straße (L 17) in die 5 Straßen des Untersuchungsraums werden nicht empfohlen, da sich diese nachteilig auf die „Grüne Welle“ Goldberger Straße auswirken würden. Auch zusätzliche Schleichverkehre könnten dann nicht ausgeschlossen werden, wenn der Hauptverkehrsfluss innerhalb der „Grünen Welle“ in seiner Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt wäre. Auf vorhandene Erschließungsstraßen kann nicht zurückgegriffen werden. Für eine zusätzliche Straßenanbindung des Untersuchungsraumes an die Südstadt müsste eine neue Straße bzw. eine Verlängerung einer vorhandenen Straße gebaut werden. Die Netzwirksamkeit einer solchen Maßnahme kann jedoch ohne eine Planung nicht eingeschätzt werden.

Eine mögliche Trasse müsste hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit bewertet werden. Weiterhin wäre sie auf Wirtschaftlichkeit und Verkehrswirksamkeit zu prüfen.

„Einrichtung von Mittelinseln als Querungshilfen“ in der Plauer Straße

Im Frühjahr 2014 wurde auf der Plauer Straße, auf Höhe der Einmündung Falkenflucht eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer sowie zur Beruhigung des Verkehrs gebaut. Aufgrund der Linksabbiegespur in die Falkenflucht stand unmittelbar hinter der Einmündung auf der Plauer Straße ausreichend Platz auf der Fahrbahn zur Verfügung. Vor der Realisierung der Mittelinsel gab es in dem Bereich eine Sperrfläche, welche jedoch durch den Fahrzeugverkehr, insbesondere Schwerverkehr, regelmäßig überfahren wurde. Die Folge waren zu hohe Geschwindigkeiten mit deutlich über die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit der Realisierung der Mittelinsel konnte das Geschwindigkeitsniveau gesenkt und den Fußgängern und Radfahrern eine sichere Querungshilfe angeboten werden. Die Investitionskosten für die Mittelinsel beliefen sich auf rund 15.000 €.



Abbildung 4: realisierte Mittelinsel auf der Plauer Straße, Höhe Falkenflucht

Die Realisierung einer weiteren Querungshilfe war für den Folgeabschnitt von der Falkenflucht bis zur lichtsignalgesteuerten Kreuzung mit der Gutower Straße auf Höhe der einmündenden Werderstraße zu prüfen. Maßgebend für den Einsatz von Mittelinseln ist, dass sie möglichst in direkter Verbindung der häufigsten Fußgängerquerungslinien liegen sollten.

Zwischen der Bölkower Straße und der Werderstraße besteht eine solche Verbindung über die Plauer Straße, welche durch Fußgänger und Radfahrer genutzt wird. Weiterer Querungsbedarf ergibt sich mit dem einseitig verlaufenden Radweg, welche gegenläufig befahrbar ist. Radfahrer aus bzw. in das Wohngebiet Plauer Vorstadt queren die Fahrbahn zum bzw. vom gegenüberliegenden Radweg. In unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Querung der Plauer Straße befindet sich eine Bushaltestelle, welche ebenfalls zum Querungsbedarf der Straße beiträgt.



Abbildung 5: Querungsstelle der Plauer Straße, Höhe Werderstraße

Mittelinseln können mit oder ohne Verschwenkungen der Fahrstreifen ausgebildet werden. Im betreffenden Bereich der Plauer Straße lässt die vorhandene Fahrbahnbreite den zusätzlichen Bau einer Mittelinsel ohne Verschwenkungen in der Fahrbahn nicht zu. Die Prüfung bezieht sich deshalb auf die Variante der Verschwenkung eines oder beider Fahrstreifen. Eine Mittelinsel als Überquerungsanlage für Fußgänger, Radfahrer und Rollstuhlfahrer müsste mindestens 2,50 m breit werden. Die Breite der Wartefläche sollte $\geq 4,00$ m sein.

Die Voraussetzungen im Bereich der Querung/Verbindung von der Bölkower Straße zur Werderstraße bestehen unter den baulichen Gegebenheiten nicht. Für die Realisierung der Mittelinsel wäre ein umfangreicher Eingriff in die Nebenanlagen der bereits grundhaft ausgebauten Plauer Straße notwendig. Dies hätte einen Eingriff in die straßenbegleitende Begrünung mit den Bäumen und den vorhandenen Parkbuchten zur Folge. Der bauliche Eingriff und damit verbundene finanzielle Aufwand rechtfertigt den Bau einer Mittelinsel nicht.

Aus verkehrsplanerischer Sicht bieten die entstehenden Zeitlücken der nah gelegenen Lichtsignalanlagen ausreichende Möglichkeiten, die Fahrbahn ohne Mittelinsel zu queren. Es wird deshalb empfohlen, auf den Bau einer Mittelinsel im Bereich der Einmündung Werderstraße zu verzichten.

7	Maßnahme „ Einrichtung von Mittelinseln als Querungshilfen “ in der Plauer Straße	
	Vorzüge	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Mittelinsel ist besonders hilfreich für Fußgänger bei der Überquerung von Straße. - Die Mittelinsel trägt zur Reduzierung der Geschwindigkeiten bei, da mindestens ein Fahrstreifen verschwenkt werden müsste. - Die Mittelinsel führt zu einer Verbesserung die Querungssituation auch für Radfahrer. 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Bau einer Mittelinsel würden einen hohen baulichen und finanziellen Eingriff im Bereich der Einmündung Werderstraße nach sich ziehen. - Für den Bau wäre Eingriff in den Baumbestand erforderlich, wofür es aller Voraussicht keine Genehmigung geben wird.

„Verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der Goldberger Straße und Plauer Straße“

Im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung wurden im Jahr 2014 geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen auch für die Goldberger Straße (L 17) und die Plauer Straße beantragt. Ziel war es, in den Nachstunden von 22:00 bis 6:00 Uhr Tempo 30 für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen durchzusetzen. Im Verfahren wurde durch das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung dem Antrag auf folgenden Abschnitten der beiden Straßen zugestimmt:

- ⇒ Goldberger Straße (L 17) im Abschnitt von der Plauer Straße 74 bis Goldberger Straße 7, ca. 165 m)
- ⇒ Plauer Straße (Gemeindestraße) von der Plauer Straße 73 bis 42

Für die darüber hinausgehenden Abschnitte der beiden Straße erfolgte keine Zustimmung zur Geschwindigkeitsbeschränkung. Als Begründung wurde angeführt, dass die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht erfüllt seien.

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist § 45 Abs.1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Durch Rn. 13 Satz 2 der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur § 45 Abs. 1 bis 1e StVO wird der Bezug zu den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) hergestellt.

Nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel dort bestimmte Richtwerte überschreitet. Diese Voraussetzungen wurden nicht über die gesamte Strecke der beiden Straßen erfüllt.

8	Maßnahme „Tempo 30 für Lkw über 3,5 t von 22 – 6 Uhr“	
	Vorzüge	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm durch gezielte Lärminderung in der Nachtstunden. - Gezielte Pegelminderung durch Tempo-30 für Kraftfahrzeuge über 3,5 t 	<ul style="list-style-type: none"> - Der geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahme wurde nicht auf der gesamten Länge beider Straßen zugestimmt, da die Voraussetzungen dafür nicht vorliegen.

„Änderung der überörtlichen Wegweisung auf der Goldberger Straße“

Mit dem Ausbau der Ortsdurchfahrt B 103 / B 104 Rostocker Chaussee wurde die überörtliche Wegweisung innerhalb der Baumaßnahme geändert. Ziel der Maßnahme ist es, den überörtlichen Verkehr konsequent über die Landes- und Bundesstraßen zu lenken und somit die Plauer Straße als Gemeindestraße zu entlasten (Verkehrslenkung zur Lärminderung). Bisher erfolgte die Ausschilderung bestimmter Fernziele auch über die Plauer Straße, obwohl der überörtliche Verkehr im Stadtgebiet auf den Straßen des Landes und Bundes durch die Stadt fahren soll. Die Umsetzung des Vorhabens ist noch nicht abgeschlossen und soll im Jahr 2015 vollständig erfolgen.

9	Maßnahme „Änderung der überörtlichen Wegweisung“	
	Vorzüge	Nachteile
	<ul style="list-style-type: none"> - Entlastung der Plauer Straße als Gemeindestraße vom überörtlichen Verkehr. - Lärminderung auf der Plauer Straße durch eine geänderte Verkehrlenkung (wegweisende Beschilderung). 	<ul style="list-style-type: none"> - Navigationssysteme weisen den Verkehr im Fall der kürzesten Routen nach wie vor über die Plauer Chaussee und Plauer Straße.

11 Zusammenfassung und Empfehlungen

Für das Goldberger Viertel und die östlich angrenzende Wohnbebauung um den Fischerweg, Magdalenenluster Weg, die Seestraße und den Fährdamm sind in den zurückliegenden Jahren Maßnahmen ergriffen worden, welche zur Verkehrsberuhigung beitragen sollten.

In den 90-er Jahren wurde in einem Großteil des Untersuchungsraums eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Lediglich der östliche Teil, wo die baulichen Voraussetzungen dafür nicht gegeben waren, wurde nicht in die Tempo-30-Zone aufgenommen.

Auf dem Straßenzug der Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Weinbergstraße wurde abweichend von dem Regelfall auf eine Rechts-vor-Links-Regelung in den 90-er Jahren verzichtet. Hintergrund dafür war, dass über diese Verbindung zwischen der Südstadt und der Plauer Straße eine Stadtbuslinie verkehrt. Aufgrund der Lage der Straßenverbindung zur parallel verlaufenden Goldberger Straße (L 17) fahren durch das Wohngebiet sogenannte Schleichverkehre (Durchgangsverkehr). Ursache dafür ist, dass die Goldberger Straße, die Plauer Chaussee und die Plauer Straße als Straßen im Vorrangstraßennetz der Barlachstadt hoch frequentiert sind. In ihrem Verlauf beeinflussen Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit dieser Straßen.

Im Jahr 2006 wurde das Verkehrsaufkommen im festgelegten Untersuchungsraum erstmalig umfangreich gezählt. Die Verkehrsbelastungen fielen insbesondere auf den Sammelstraßen im Erschließungsstraßennetz höher aus. Im Jahr 2011 wurde eine Fahrzeugkennzeichenerhebung auf dem Straßenzug Gutower Straße – Bürgermeister-Dahse-Straße – Weinbergstraße durchgeführt. Damit konnten für die Spitzenverkehrszeiten die Durchgangsverkehrsanteile (Schleichverkehre) ermittelt werden.

Mit den Einführungen der „Rechts-vor-Links-Regelung“ auf dem durchgehenden Straßenzug und der „Grünen Welle“ auf der Ortsdurchfahrt Goldberger Straße (L 17) - Liebnitzstraße (L17 – B 104) –Rostocker Chaussee (B 103) wurden Maßnahmen ergriffen und umgesetzt, welche zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrs beitragen sollten. Im Rahmen von Wirkungskontrollen konnte nachgewiesen werden, dass das Verkehrsaufkommen auf der Gutower Straße und Weinbergstraße um 10 % bis 20 % gegenüber dem Jahr 2006 rückläufig ist.

Die umgesetzten wie auch weitergehenden Maßnahmen wurden im Rahmen des vorliegenden Verkehrskonzeptes hinsichtlich ihrer Vorzüge und Nachteile bewertet.

Die „*Rechts-vor-Links-Regelung*“ hat sich bis auf die Kreuzung Gutower Straße / Bürgermeister-Dahse-Straße bewert. Hier wurde der Verkehrsversuch abgebrochen und die Vorfahrtsbeschilderung wieder hergestellt. Neben den baulichen Gegebenheiten am Knotenpunkt spielten vor allem 3 erfasste Unfälle in der 2. Jahreshälfte 2014 die ausschlaggebende Rolle dafür.

Auch die Einführung der „Grünen Welle“ kann durchaus positiv bewertet werden, weil sie den Verkehrsfluss auf der Landesstraße 17 maßgeblich verbessert.

Für die Zukunft können als weitere Einflussfaktoren auf den Verkehr im Untersuchungsraum die Möglichkeiten im Zuge des Straßenausbaus und Veränderungen im Angebot des Stadtbusverkehrs gesehen werden. Ein konsequenter verkehrsberuhigter Ausbau der Erschließungsstraße wie unter Punkt 10.4 beschrieben hat auch Einfluss auf die Senkung von Durchgangsverkehrsanteilen. Mit einem attraktiven Stadtbusverkehr, welcher bedarfsgerecht zum Einsatz kommt, können andererseits Nutzerpotentiale neu erschlossen und Anteile im motorisierten Individualverkehr reduziert werden.

Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und Reduzierung des Durchgangsverkehrs		
lfd. Nr.	Maßnahme	Bewertung
1	„Rechts-vor-Links-Regelung“	umgesetzt, überwiegend positiv zu bewerten,
2	„Grüne Welle“	umgesetzt, überwiegend positiv zu bewerten,
3	„verkehrsberuhigter Ausbau“	erst möglich im Zuge des Straßenausbaus
4	„ÖPNV-Stadtbusverkehr“	das aktuelle Angebot kommt auf den Prüfstein
5	„Einrichtung einer Einbahnstraße“	möglich, aber mit Nachteilen behaftet, die Vorzüge wiegen die Nachteile nicht auf, Verkehrsversuch ist eine Option
6	„Verbesserung der äußeren Erschließung“	wünschenswert, jedoch schwierig auch mit Auswirkungen auf die dann betroffenen Straßen
7	„Errichtung einer 2. Mittelinsel als Querungshilfe“	Realisierung der 2. Mittelinsel in Höhe der Werderstraße nur mit großem baulichen Eingriff möglich
8	„Tempo 30 für Lkw über 3,5 t von 22 - 6 Uhr“	umgesetzt, überwiegend positiv zu bewerten,
9	„Änderung der überörtlichen Wegweisung“	vollständige Umsetzung in 2015, soll zur Entlastung der Gemeindestraßen Plauer Chaussee und Plauer Straße beitragen.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße im Verlauf der Weinbergstraße wird als Maßnahme zur Verdrängung von Durchgangsverkehrsanteilen sehr kritisch eingeschätzt. So lässt sich dieses Ziel ggf. erreichen, aber zeitgleich ist mit einem Anstieg der zurückzulegenden Wege im Goldberger Viertel zu rechnen und das Verkehrsaufkommen in anderen Straßen steigt an. Die Wirkung einer solchen Maßnahme ließe sich im Rahmen eines Verkehrsversuchs überprüfen.

Zur Verbesserung der Erschließung wäre eine weitere Anbindung an das Vorrangstraßennetz der Barlachstadt wünschenswert. Aufgrund der geographischen Lage des Untersuchungsraumes ist dies jedoch nicht möglich.

Eine Option wäre eine zweite Anbindung des Gebietes an das Erschließungsstraßennetzes der Südstadt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass bei Nutzung einer solchen Verbindung von Verkehren aus dem Untersuchungsraum in die Südstadt genauso Verkehre aus der Südstadt durch den Untersuchungsraum in Richtung Plauer Chaussee fahren. Dies hätte zur Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen in der Gutower Straße nicht verringert und sogar noch ansteigen würde. Der Neubau einer Straße bzw. Straßenverbindung ist kurz- bis mittelfristig keine Option.

Der Bau der Mittelinsel auf der Plauer Straße im Jahr 2014 (Höhe Falkenflucht) bietet den Fußgängern und Radfahrer die Möglichkeit, die hoch belastete Straße sicherer zu überqueren. Das Geschwindigkeitsniveau insbesondere des Schwerverkehrs konnte damit nachhaltig beeinflusst werden. Aufgrund des Abstandes von ca. 150 m bis zum lichtsignalgeregelten Knotenpunkt der Plauer Straße mit der Goldberger Straße und Liebnitzstraße wurden deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festgestellt. So wurde häufig noch beschleunigt, wenn die Lichtsignalanlage (LSA) auf Grün schaltete.

Im Bereich der Plauer Straße / Werderstraße ist eine Mittelinsel nur mit einem höheren baulichen Eingriff umsetzbar. In den Nebenanlagen befinden sich straßenbegleitend Parkbuchten und Bäume, welche zum Teil betroffen wären. Die vorhandenen Zeitlücken auf der Plauer Straße reichen aus, damit Fußgänger als auch Radfahrer die Straße queren können. Es wird empfohlen, aufgrund des Aufwandes auf den Bau einer Mittelinsel zu verzichten.

Im Vorrangstraßennetz ist im Jahr 2014 mit Änderungen in der wegweisenden Beschilderung begonnen worden. Ziel der Maßnahme ist es, den überörtlichen Verkehr künftig konsequent auf den Landes- und Bundesstraßen durch das Stadtgebiet zu leiten und die Plauer Straße - Plauer Chaussee als Gemeindestraßen zu entlasten. Die Maßnahme soll in diesem Jahr durch das Straßenbauamt Stralsund abgeschlossen werden.

Güstrow den August 2015