

### Defizitanalyse Stadtgebiet Zierke

Kapitel-Nr. Anlage 2.4.2	Kategorie 1 - Wegeführung				Kategorie 2 - Verkehrsraum				Kategorie 3 - Wegequalität		Kategorie 4 - Verkehrssicherheit
	wegweisende Beschilderung	Stetigkeit der Wegeführung	Querungs- möglichkeiten	Änderung der Wegenutzung	Breiten		Führungsform des Radverkehr		Oberflächen- beschaffenheit	Borde/ Bordsteinabsenkungen	objektive und subjektive Verkehrssicherheit
					Gehweg	Radweg	Aufstell- und Wartebereiche	Geschwindigkeit	Verkehr		
Lindenhöhe											
Penzliner Straße											
Straße des Handwerks bis Tannenhof											
Tannenhof bis Rudower Str.											Stadteinwärts: Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr Stadtauswärts: Radfahren entgegen der Fahrtrichtung
Rudower Straße											
Kreisverkehr Penzliner Str. Wohnbereich											
Penzliner Str. bis Zierke											
Zierke bis Lindenhöhe									Gehweg: Absackungen und Unebenheiten		Gehwegschäden
Straße des Handwerks											
Penzliner Str. bis Handwerkskammer											
Handwerkskammer bis Tierheim											Unklare Verkehrsführung für Radverkehr
Tierheim bis Ortsausgang											Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, da kein Seitenraum vorhanden Lücken in der Beleuchtung
Tannenhof											
Zierke											

## **Anlage 2.4.2**

### **Defizitanalyse**

#### **Stadtgebiet Zierke**

\*Anmerkung: Die Auswahl der im folgenden Bericht exemplarischen Darstellung einzelner Defizite erfolgte anhand ihrer Sicherheitsrelevanz, ihrer Bedeutung innerhalb der städtischen Verkehrsinfrastruktur und aufgrund ihrer festzustellenden Häufigkeit.

## 4 Stadtgebiet Zierke

### 4.1 Wegeführung

#### a) Wegweisende Beschilderung

Durch das Stadtgebiet von Zierke verläuft eine der Hauptzufahrtsstraße aus Richtung Norden. Ausgehend von der B193 startet die Penzliner Straße in Richtung Innenstadt und ist Bestandteil einer ausgewiesenen überregionalen Radroute. Touristische Ziele sind als braune Beschilderung in der KFZ-Beschilderung integriert und weisen keine Defizite auf.

Die Wegweisung für den Fernradverkehr entlang der Penzliner Straße wird durch entsprechende Beschilderungen entlang der Radroute vorgenommen. Hier ist die Beschilderung an den entsprechenden Knotenpunkten vorhanden und es konnten auch hier keine Defizite festgestellt werden.

#### b) Stetigkeit der Wegeführung



In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeführung wurden im Stadtbereich Zierke kaum Auffälligkeiten identifiziert. Im Bereich der Straße des Handwerks besteht eine deutliche Lücke für den Fußverkehr zwischen dem endenden Gehweg auf Höhe des Tierheims/Zufahrt Neustrelitzer Werkstätten und dem parallel zur B193 weiterführenden gemeinsamen Geh- und Radweg.

Abbildung 1: Straße des Handwerks Blickrichtung stadteinwärts

#### c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf mögliche Querungshilfen besteht im Bereich Zierke kein erhöhter Bedarf. Lediglich im Bereich des Krankenhauses und im Bereich des Einzelhandels ist in erster Linie ein erhöhter Querungsbedarf zu erwarten. Auf der Penzliner Straße im Bereich des Krankenhauses ist eine Querungshilfe mit ausreichendem Maß vorhanden und im Bereich des Einzelhandels wird die fehlende Querungshilfe für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr durch den naheliegenden Kreisverkehr und den Gegenrichtungsverkehr ausgeglichen. Fußverkehr ist in dem Bereich nur aus Richtung des nahegelegenen Wohngebietes zu erwarten, daher wird an dieser Stelle keine weitere Querungshilfe benötigt.

## d) Änderung der Wegenutzung

In Bezug auf Änderungen der Wegenutzung wurden Bereiche identifiziert, in denen sich die Nutzung der vorhandenen Wege ändert, dies jedoch nicht erkennbar ist bzw. ein Übergang zwischen den Wegenutzungen innerhalb der Verkehrsführung nicht vorhanden ist.

Straßenzug	Defizit – Änderung der Wegenutzung
Straße des Handwerks - Höhe Penzliner Straße	- Änderung der Wegenutzung für den Radverkehr stadtauswärts nicht eindeutig erkennbar (Schwachstelle 1)
Straße des Handwerks - Höhe Tierheim	- Stadteinwärts wechselt die Führung des Fuß- und Radverkehrs zu einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg - Der Übergangsbereich von der Fahrbahn zum Seitenraum liegt außerhalb der Fahrachse
Rudower Straße - Höhe KV Penzliner Straße	- Uneindeutiger Übergangsbereich für den Radverkehr von der Rudower Straße im Bereich der Zuwegung zum Kreisverkehr Penzliner Straße (Schwachstelle 2)

Tabelle 1: Defizitanalyse – Änderung der Wegenutzung in Zierke

Schwachstelle 1

In der Straße des Handwerks in der Nähe zum Knotenpunkt zur Penzliner Straße ist stadtauswärts linksseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr beschildert. Wie auf den Abbildungen 2 und 3 zu erkennen, endet die Radbenutzungspflicht stadtauswärts und der Radfahrer wird auf eine 15m Ausweichstelle an der rechten Fahrbahnseite geführt und danach auf die Fahrbahn weitergeleitet. Das Ende der Benutzungspflicht auf dem linksseitig angelegten Gehweg begründet sich durch die anschließende Verringerung der gegebenen Breite.

Durch fehlende Hinweisbeschilderung ist die vorgesehene Führung/Querung des Radverkehrs auf die andere Fahrbahnseite und weiter auf die Fahrbahn nicht direkt.



Abbildung 2: Ende der Benutzungspflicht stadtauswärts



Abbildung 3: Ausweichstelle Radverkehr

## Schwachstelle 2 (Radwegeführung im Knotenpunktbereich)



Abbildung 4: Knotenpunktbereich  
Penzliner Straße/Rudower Straße

Das Straßennetz rund um die Rudower Straße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Die angemessene Beschaffenheit der Straßen ermöglicht dem Fahrradverkehr ein grundsätzlich sicheres und barrierefreies Fahren.

Am Kreisverkehr Penzliner Straße/Rudower Straße beginnt die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges im Seitenraum. Im Bereich der Bordsteinabsenkung (Knotenarm Rudower Straße) fehlt jedoch eine entsprechende Beschilderung, um den Radverkehr auf die nachfolgende Benutzungspflicht hinzuweisen (Abbildung 4). Der Radverkehr erhält im weiteren Verlauf der Penzliner Straße oder Dr.-Schwentner-Straße kaum die Möglichkeit auf den benutzungspflichtigen Weg zu wechseln. Der Kreisverkehr ist mit einer Kreisfahrbahn von 5m gut ausgebaut, wodurch die Fahrzeuge den Kreisverkehr verhältnismäßig zügig befahren. In Kombination mit Radverkehr entsteht hier ein Konfliktpotential zwischen den Verkehrsteilnehmern.

## 4.2 Verkehrsraum

### a) Breiten

Es konnten Defizite im Bereich der Geh- und Radwegebreiten im Stadtgebiet Zierke festgestellt werden. Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in der Anlage 2.4.3 dargestellt.

### b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

In Bezug auf den Radverkehr wurde besonders die bestehende Benutzungspflicht im Hinblick auf die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Zusammenhang mit dem bestehenden Geschwindigkeitsniveau sowie der Kfz-Verkehrsstärke bewertet.

Im Bereich Zierke gibt es eine Reihe an Streckenzügen, auf denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In den überwiegenden Fällen stehen in diesen Bereichen Straßenquerschnitte von mehr als 7m zur Verfügung, was als ausreichender Straßenquerschnitt für einen Mischverkehr von Kfz und Rad bewertet wird.

## 4.3 Wegequalität

### a) Oberflächenbeschaffenheit

Die Gehwegbeschaffenheit ist im Bereich des Stadtteil Zierke überwiegend gut. Die Seitenbereiche sind zumeist mit Betonpflastersteinen/-platten oder mit durchgängigem Asphalt hergerichtet und bieten so eine gute Nutzungsqualität.

Es befinden sich jedoch auch Bereiche im Stadtgebiet Zierke, die mit einer schlechteren Qualität der Nebenanlagen auffallen. Hier zeigen sich Defizite an Zufahrten zu Grundstücken. Der Seitenraum wird mitunter durch viele Grundstückszufahrten unterbrochen, deren Oberflächenbeläge

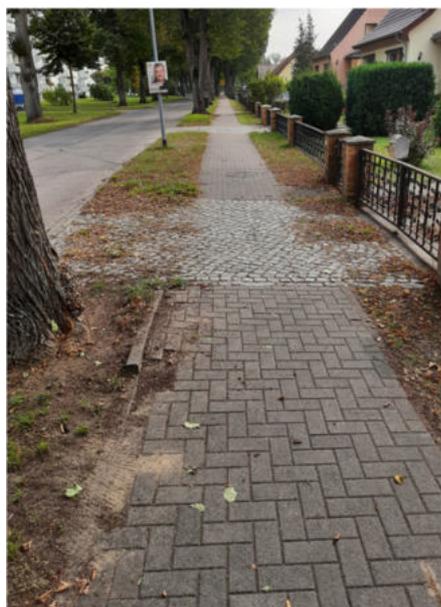
sich von dem durchlaufenden Gehweg unterscheiden. Die Zufahrten sind dabei meist mit Naturpflaster hergerichtet. Somit wird die Nutzungsqualität der Gehbereiche vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen aber auch für Menschen mit Kinderwagen deutlich verschlechtert (Abbildung 5). Häufige Oberflächenwechsel in den Seitenbereichen unterbrechen den durchgehenden Gehweg optisch und lassen vermuten, dass der Verkehr auf den Grundstückszufahrten Vorrang gegenüber dem Fußverkehr hat (Abbildung 6). Darüber hinaus ist aufgefallen, dass mitunter Grundstückszufahrten auf Straßenniveau liegen und damit auf einem niedrigeren Niveau angelegt sind als der durchgehende Seitenraum, was den Geh- und Fahrkomfort (besonders für Menschen im Rollstuhl, mit Rollatoren etc.) einschränkt sowie den optischen Vorrang der Grundstücksverkehre suggeriert.



Abbildung 5: Bsp. Zufahrt Rudower Straße



Abbildung 6: Bsp. Zufahrt Rudower Straße



Zusätzlich dazu lassen sich vereinzelt Verwerfungen im Bereich des Gehweges finden, die in der Nähe von Bäumen durch das Wurzelwerk verursacht werden. Vor allem entlang der Rudower Straße treten vermehrt Verwerfungen auf, die ein erhöhtes Sturz- und Gefährdungsrisiko für den Fußverkehr darstellen. (Abbildung 7)

Abbildung 7: Verwerfungen Rudower Straße

## b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

In Bezug auf Bordsteinabsenkungen wurden im Stadtteil Zierke keine Defizite festgestellt.

#### **4.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit**

##### **Kein Gehweg**

Entlang der Penzliner Straße besteht stadtauswärts ein getrennter Geh- und Radweg und stadteinwärts nur ein Radweg im Seitenbereich. Der Radweg stadteinwärts wird auch vermehrt durch den Fußverkehr genutzt. Aufgrund der geringen Breite des Radweges kommt es in diesen Bereichen zu Konflikten zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr.

### Anlage 2.4.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche im Stadtgebiet Zierke



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap