

## Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in Form eines Rad- und Fußverkehrskonzeptes für die Stadt Neustrelitz



---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>AUSGANGSSITUATION UND AUFGABENSTELLUNG .....</b>	<b>3</b>
1.1	Historie.....	3
1.2	Aufgabenstellung .....	4
1.3	Untersuchungsgebiet.....	5
<b>2</b>	<b>GRUNDLAGEN .....</b>	<b>6</b>
2.1	Allgemeines.....	6
2.2	Ortsbesichtigungen.....	6
2.3	Fahrradzählstelle .....	6
2.4	Öffentlichkeitsbeteiligung .....	7
<b>3</b>	<b>DEFIZITANALYSE.....</b>	<b>8</b>
3.1	Vorgehensweise.....	8
3.2	Kriterien der Defizitanalyse .....	9
3.3	Schwachstellen .....	10
<b>4</b>	<b>MAßNAHMENENTWICKLUNG .....</b>	<b>11</b>
4.1	Planungsgrundsätze.....	11
4.1.1	Radwegenetz .....	11
4.1.2	Verkehrsanlagen .....	12
4.2	Maßnahmenkatalog.....	19
4.2.1	Neustrelitz/Innenstadt.....	20
4.2.2	Kiefernheide.....	41
4.2.3	Strelitz-Alt .....	49
4.2.4	Zierke .....	54
4.2.5	Weitere Maßnahmen zur touristischen Radverkehrsförderung.....	57
<b>5</b>	<b>FAZIT .....</b>	<b>58</b>
	Anlagenverzeichnis.....	59
	Abkürzungsverzeichnis .....	59
	Abbildungsverzeichnis .....	60
	Tabellenverzeichnis .....	62
	Quellenverzeichnis .....	63

# 1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

## 1.1 Historie

Die Stadt Neustrelitz ist eine barocke Planstadt, welche als Residenzstadt im frühen 18. Jahrhundert gegründet wurde. Bis heute zeichnet sich der Stadtkern durch einen zentrischen Stadtaufbau mit dem Marktplatz als Mittelpunkt und strahlenförmig abgehenden Straßenverläufen aus. Der historische Stadtkern mit vielen Baudenkmalern ist bis heute weitestgehend erhalten.

Die Kulturstadt befindet sich mitten in der Mecklenburgischen Seenplatte und ist verkehrsgünstig an der B96, B193 und B198 gelegen. Sie erfüllt heute die Funktion eines Mittelzentrums und versorgt die nähere Umgebung mit einem wichtigen Teil an Infrastrukturanangeboten. Aktuell leben im gesamten Stadtgebiet ca. 20.630 Menschen (Stand 31.12.2021).

Die Stadt Neustrelitz liegt am Müritz-Nationalpark und ist ein beliebtes Urlaubsziel für Übernachtungs- und Tagestouristen. Der historische Stadtkern, die Sehenswürdigkeiten rund um das Areal des Schlossgartens, sowie die Neustrelitzer Kleinseenlandschaft sind unter anderem hoch frequentierte Reiseziele der Region. Zusätzlich zu den Sehenswürdigkeiten innerhalb des Stadtgebietes ist Neustrelitz auch der Start- und Zielpunkt von einigen Rad- und Wandertouren für die touristischen Verkehre. Die Gesamtheit an Einwohnern, Touristen als auch Ein- und Auspendler erzeugen täglich Verkehre, die sich innerhalb des bestehenden klassifizierten öffentlichen Straßennetzes der Stadt Neustrelitz verteilen.

## **1.2 Aufgabenstellung**

Die Stadt Neustrelitz ist bestrebt, den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Interessengruppen aus verkehrlicher Sicht gerecht zu werden. Diesbezüglich wurde der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Neustrelitz aus dem Jahr 2004 bereits im Jahr 2020 für den Kfz-Verkehr im Bereich des historischen Stadtkerns teilfortgeschrieben. Zuvor wurde im Jahr 2012 die Unterlage aktualisiert. Nun soll ergänzend dazu in einem weiteren Schritt der Rad- und Fußverkehr in den Blickpunkt gerückt werden.

Ziel der aktuellen Teilfortschreibung im Bereich des Rad- und Fußverkehrs soll es sein, die Grundlagen inhaltlich im Hinblick auf Aktualität und Vollständigkeit des Hauptwegenetzes zu überprüfen, Mängel und Lücken im bestehenden Geh- und Radwegenetz aufzudecken und zu benennen. Zusätzlich dazu sollen die Attraktivität und die Qualität des Geh- und Radwegenetzes gesteigert werden, um so die Sicherheit für alle Alters- und Interessengruppen zu erhöhen. Die zusätzlich bezweckte Senkung des Kfz-Verkehrs zieht gleichzeitig eine CO<sub>2</sub>-Einsparung nach sich, welche neben der Attraktivitätssteigerung der Stadt für den Alltags- und Tourismusverkehr auch einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Als Grundlagen der Betrachtung werden ein Hauptradwegekonzept aus dem Jahr 2006 und ein Fußverkehrs-Check aus dem Jahr 2019 genutzt, in denen erste Maßnahmen und Strategien bereits entwickelt wurden.

Für die Teilfortschreibung des VEP im Bereich des Rad- und Fußverkehrs wird sich zunächst auf die umfangreiche Bestandsaufnahme konzentriert, um bestehende Schwachstellen im Verkehrsnetz zu identifizieren. Parallel dazu ist eine Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Auf dieser Grundlage werden Einzelmaßnahmen zur Behandlung der identifizierten Schwachstellen entwickelt, sowie deren Umsetzbarkeit einschließlich Wechselwirkungen zwischen den Einzelmaßnahmen geprüft und bewertet.

## 1.3 Untersuchungsgebiet

Neustrelitz liegt etwa 100 km nördlich von Berlin, im Süden von Mecklenburg-Vorpommern und genießt eine zentrale Lage in der Mecklenburgischen Seenlandschaft. Die Stadt gliedert sich in die Stadtteile Neustrelitz/Innenstadt, Kiefernheide, Strelitz-Alt, Zierke, Fürstensee und Klein Trebbow (Abbildung 1).

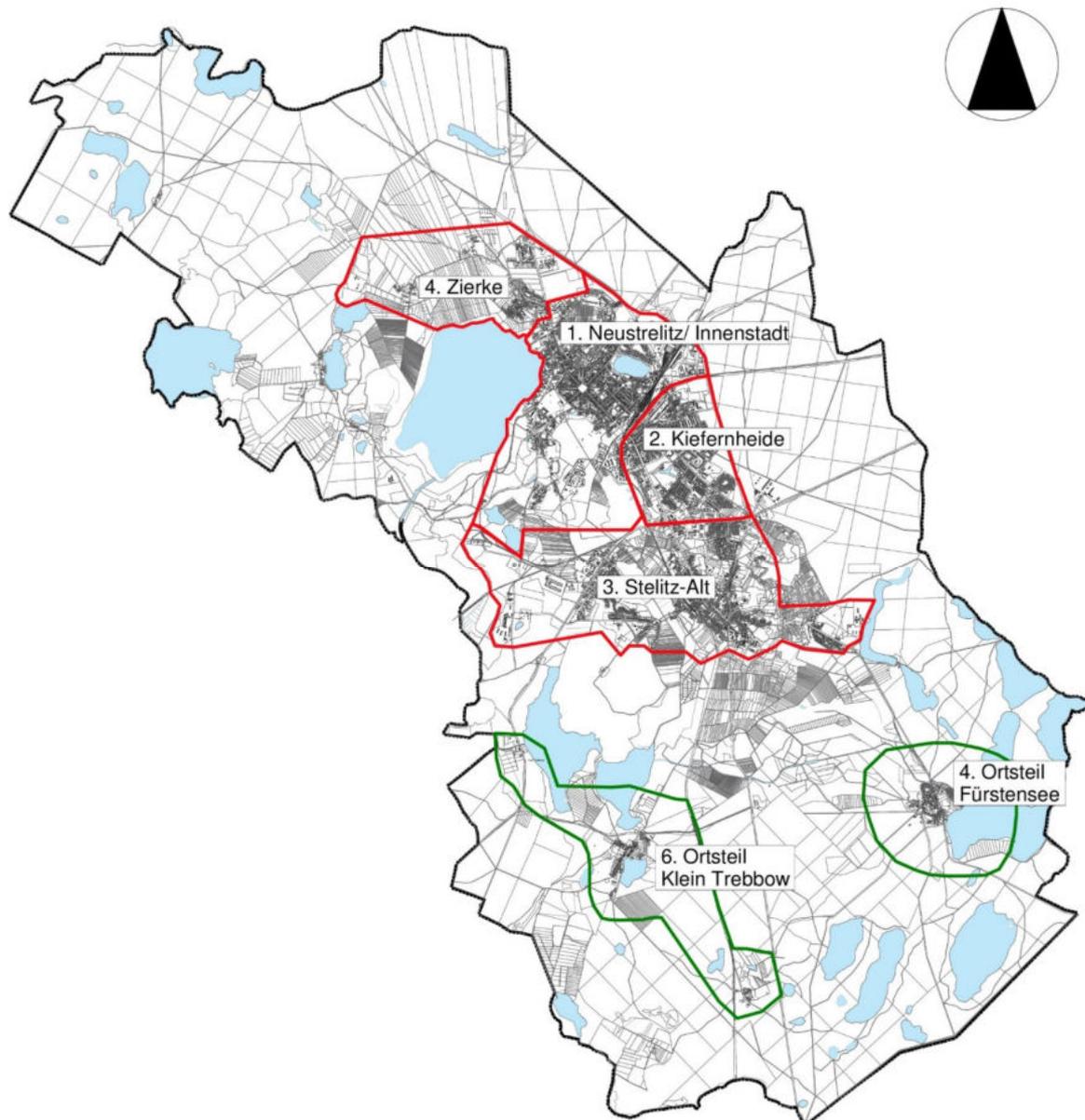


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzepts [13]

Das Untersuchungsgebiet des VEP bezieht sich in erster Linie auf die zentral gelegenen Stadtgebiete der Neustrelitz/Innenstadt, Kiefernheide, Strelitz-Alt und Zierke. Die Randbereiche werden im Rahmen der Bearbeitung vor allem im Hinblick auf die Anbindung an die überregionalen Radwege näher betrachtet und in den weiteren Überlegungen als sonstiges Stadtgebiet bezeichnet.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Allgemeines

Als Grundlage für die aktuelle Teilfortschreibung des VEP wurde die aktuelle verkehrliche Situation im Untersuchungsgebiet allumfassend analysiert. Durch umfangreiche Ortsbesichtigungen ist es möglich ein ganzheitliches Bild des aktuellen Bestands der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet zu erhalten.

Durch ergänzende Maßnahmen wie beispielsweise die Anbringung einer temporären Fahrradzählstelle an zwei Standorten in der Stadt Neustrelitz konnte die verkehrliche Situation an einzelnen Punkten im Untersuchungsgebiet genauer betrachtet und analysiert werden.

### 2.2 Ortsbesichtigungen

Zur detaillierten Betrachtung von bereits bekannten Schwachstellen, zur Analyse von weiteren Problemstellungen und zur Bestandsaufnahme vor Ort wurde an mehreren Terminen die Stadt auf dem Rad, zu Fuß und mit dem Auto besichtigt. An den folgenden Tagen wurden Ortsbesichtigungen durchgeführt:

- 27. September 2021
- 28. September 2021
- 11. November 2021
- 08. Dezember 2021

Bei der Bestandsaufnahme wurden vor allem folgende Kriterien betrachtet:

- Aufnahme von Querschnitten und Breiten (Radweg, Gehweg, Fahrbahn)
- Oberflächenbeschaffenheit (Material und Zustand)
- Hindernisse (bspw. in Kreuzungsbereichen)
- Durchgängigkeit der Wegeführung
- Beschilderung (Benutzungspflicht, Wegweisung)
- Beobachtung des Verkehrsaufkommens
- Querungshilfen (Anzahl, Beschaffenheit)
- Fahrradabstellanlagen

### 2.3 Fahrradzählstelle

Zur weiteren Ermittlung von grundlegenden Daten ist es an manchen Stellen notwendig eine genauere Einschätzung über das Verkehrsaufkommen zu erhalten.

Die Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern e. V. (AGFK M-V) besitzt ein Radzählgerät, welches der Stadt Neustrelitz für einen Zeitraum von mehreren Wochen für eine Zählung zur Verfügung gestellt wurde.

Das Zählgerät wurde an zwei Standorten eingesetzt:

- Woldegker Chaussee (11. bis 25.11.2021)
- Strelitzer Chaussee (25.11. bis 09.12.2021)

Es ist zu beachten, dass die Witterung einen großen Einfluss auf das Radverkehrsaufkommen hat. In den Herbst- und Wintermonaten überwiegen die fahrradunfreundlichen Witterungsbedingungen (vor allem niedrige Temperaturen und feuchte Witterung), wodurch nur ein geringes Radverkehrsaufkommen erwartet wurde. Zudem traten im Dezember 2021 auch Schneebedingungen auf, was das Radverkehrsaufkommen temporär stark gesenkt hat.

Dennoch lassen sich aus den Daten die verkehrlichen Spitzen der Berufspendler im Früh- sowie Spätverkehr entlang der Radverkehrsstrecken an der Woldegker Chaussee sowie Strelitzer Chaussee ablesen. Die Daten wurden innerhalb der weiteren Bearbeitung mit betrachtet.

## **2.4 Öffentlichkeitsbeteiligung**

Im Zuge der Konzepterarbeitung wurde im amtlichen Bekanntmachungsblatt der Stadt Neustrelitz „Strelitzer Echo“, Ausgabe 8 vom 19.06.2021 zum öffentlichen Austausch aufgerufen. Hinweise und Anregungen, die Stadt fußgänger- und fahrradfreundlicher zu entwickeln, konnten bis zum 31.07.2021 an das Amt für Stadtplanung und Grundstücksentwicklung übermittelt werden.

Die Schwachstellenanalyse sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmenentwürfe zur Behebung der Defizite wurden ab dem 28.02.2022 auf der Internetseite der Stadt unter der Rubrik „Bürgerbeteiligungen zu städtischen Planungen“ zur Diskussion und Möglichkeit der Einflussnahme auf den Inhalt des Fuß- und Radverkehrskonzeptes bereitgestellt.

## 3 Defizitanalyse

### 3.1 Vorgehensweise

Bei der Ermittlung von Defiziten wird im Rahmen der Konzeption eine pragmatische und praxisorientierte Vorgehensweise gewählt. Hierbei wird bewusst von den konventionellen „richtlinienhaften“ Methoden abgewichen.

Die praxisorientierte Analyse umfasst vor allem Ortsbesichtigungen der auftretenden Defizite. Die Ursachen-Wirkung-Zusammenhänge verkehrlicher Defizite werden dabei vor Ort erfasst und genau analysiert. Dabei sollen Erfahrungen und Ideen aus Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligungen in die Analyse einfließen. Die dadurch ermittelten Zusammenhänge geben unter Einbeziehung langjähriger Projekterfahrungen meist deutliche Hinweise auf geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation.

In der Defizitanalyse wurde schrittweise wie folgt vorgegangen:

- Während mehrerer **Ortsbesichtigungen** wurde eine Bestandsaufnahme gemacht, um Problemstellen im Stadtgebiet zu identifizieren.
- Eine **Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung** sollte die gefundenen Problemstellen erweitern bzw. bestätigen.
- Für die gefundenen Schwachstellen wurden **Ursache-Wirkung-Zusammenhänge** analysiert, um Gründe für die Problematik zu identifizieren.

## 3.2 Kriterien der Defizitanalyse

Im Vorfeld der Defizitanalyse wurden Kriterien hergeleitet, um zunächst festzulegen, was verkehrliche Schwachstellen sind. Im Weiteren wurden die einzelnen Streckenabschnitte der Stadt in Bezug auf die Schwachstellen geordnet.

Diese Kriterien wurden zur besseren Übersichtlichkeit in vier Kategorien zusammengefasst:

Kategorie 1 – Wegeführung	
Wegweisende Beschilderung	- Überprüfung der Verfügbarkeit, Positionierung, Erkennbarkeit und Begreifbarkeit von Beschilderung touristischer Ziele und wegweisender Beschilderung von Radverkehrsrouten
Stetigkeit der Wegeführung	- Überprüfung der Durchgängigkeit der Wegeführung für den Fuß- und Radverkehr im Streckenverlauf einer Straße
Querungsmöglichkeiten	- Abschätzung eines Querungsbedarfes der Fahrbahn im Streckenverlauf einer Straße aufgrund von Bushaltestellen, Einzelhandelseinrichtungen, Schulen, Kindergärten u.v.m. - Überprüfung vorhandener Querungsmöglichkeiten auf Verfügbarkeit, Positionierung und Begreifbarkeit
Änderung der Wegenutzung	- Überprüfung der Verfügbarkeit, Positionierung und Begreifbarkeit von Übergangsbereichen bei veränderter Wegeführung des Radverkehrs (z.B. bei Änderung der Benutzungspflicht)
Kategorie 2 – Verkehrsraum	
Breiten	- Überprüfung der bestehenden Breiten der Seitenräume (Geh- und Radwege) auf Regelkonformität
Radverkehrsführung	- Überprüfung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Bezug auf Geschwindigkeitsniveau und Verkehrsstärke des Kfz-Verkehr sowie Fahrbahnquerschnitte
Kategorie 3 – Wegequalität	
Oberflächenbeschaffenheit	- Überprüfung der Oberflächenbeschaffenheit der Geh- und Radwegbereiche sowie der Fahrbahn in Bezug auf Nutzungsqualität und Verkehrssicherheit (u.a. Pflasterarten, Durchgängigkeit der Oberflächenbeschaffenheit, Schäden, Absackungen, Verwerfungen)
Borde/Bordsteinabsenkungen	- Überprüfung der Verfügbarkeit, Positionierung und Ausprägung von Übergangsbereichen für den Fuß- und Radverkehr an Knotenpunkten
Kategorie 4 – Verkehrssicherheit	
Objektive und subjektive Verkehrssicherheit	- Bewertung der allgemeinen Verkehrssicherheit im Verkehrsraum - Bewertung von Verflechtungsbereichen der Verkehrsteilnehmer - Bewertung der Befolgung und Akzeptanz vorgesehener Verkehrsführung

Tabelle 1: Kriterien der Defizitanalyse

Jedes Kriterium lässt sich je nach Schweregrad der verkehrlichen Schwachstelle in vier Farben einordnen (Grün – Gelb – Orange – Rot), wobei Grün anzeigt, dass keine Schwachstelle vorliegt und Rot, dass in Bezug auf das Kriterium in diesem Streckenzug ein Gefährdungs- bzw. Unfallrisiko besteht.

In der Anlage 1 sind die Kriterien mit dem Schweregrad der Schwachstelle dargestellt und im Detail erläutert.

### 3.3 Schwachstellen

Innerhalb der Ortsbesichtigungen, im Austausch mit Vertretern der Stadtverwaltung Neustrelitz sowie durch Hinweise von Anwohnern und Bürgern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte eine ausführliche Defizitanalyse der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Neustrelitz durchgeführt werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die sich herausgestellten Defizite in den Stadtteilen. In Anlage 2 finden sich für jeden Stadtteil Übersichtstabellen der Kriterien-einteilung für jeden Straßenzug sowie weitere Erläuterungen der verkehrlichen Schwachstellen und Übersichtskarten.

Stadtgebiete	Konflikte und Schwachstellen
Neustrelitz/Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lückenhafte Barrierefreiheit</li> <li>➔ Fehlende/ungenügende Bordsteinabsenkungen</li> <li>➔ Fehlende/ungenügende Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr</li> <li>- Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit in Radfahrbereichen (vor allem Fahrbahn)</li> <li>- Mangelhafte/ lückenhafte Fuß- und Radverkehrsführung</li> <li>- Unerlaubte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr</li> <li>- Unübersichtlicher Verkehrsraum</li> <li>- Einzelne Konfliktbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fuß, Rad, Kfz)</li> <li>- Eingeschränkte Breiten im Wartebereich von Haltestellen</li> <li>- Keine eindeutige, ungenügend einsehbare oder fehlende Radwegweisung</li> <li>- Bedarf an Fahrradabstellanlagen</li> </ul>
Kiefernheide	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lückenhafte Barrierefreiheit</li> <li>➔ Fehlende/ungenügende Bordsteinabsenkungen</li> <li>➔ Fehlende/ungenügende Querungshilfen für Fußverkehr</li> <li>➔ Mangelhafte Gehwegbeschaffenheit</li> <li>- Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit in Radfahrbereichen</li> <li>- Mangelhafte/lückenhafte Fuß- und Radverkehrsführung</li> <li>- Unerlaubte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr</li> <li>- Einzelne Konfliktbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fuß, Rad, Kfz)</li> <li>- Bedarf an Fahrradabstellanlagen</li> </ul>
Strelitz-Alt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lückenhafte Barrierefreiheit</li> <li>➔ Fehlende/ungenügende Bordsteinabsenkungen</li> <li>➔ Fehlende Querungshilfen für Fuß- und Radverkehr</li> <li>➔ Mangelhafte Gehwegbeschaffenheit</li> <li>- Mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit in Radfahrbereichen</li> <li>- Mangelhafte/ lückenhafte/uneindeutige Fuß- und Radverkehrsführung</li> <li>- Unerlaubte Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr</li> <li>- Unübersichtlicher Verkehrsraum</li> <li>- Einzelne Konfliktbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmern (Fuß, Rad, Kfz)</li> <li>- Fehlende/uneindeutige Radwegweisung</li> <li>- Bedarf an Fahrradabstellanlagen</li> </ul>
Zierke	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lückenhafte Barrierefreiheit</li> <li>➔ Mangelhafte Gehwegbeschaffenheit</li> <li>- Lücken in der Wegeführung</li> <li>- Uneindeutige Führung des Radverkehrs</li> </ul>

Tabelle 2: Übersicht von Konflikten und Schwachstellen in den untersuchten Stadtgebieten

## 4 Maßnahmenentwicklung

Aufbauend auf die Defizitanalyse wurden Maßnahmen in die Teilfortschreibung des VEP aufgenommen, mit denen die identifizierten Defizite im Fuß- und Radverkehrsnetz der Stadt Neustrelitz beseitigt bzw. vermindert werden können. Bei allen Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, die Nutzungsqualität und Verkehrssicherheit der Infrastruktureinrichtung zu erhöhen bzw. zu sichern, um den nicht motorisierten Verkehr in seiner Mobilität zu unterstützen und zu fördern.

In den folgenden Ausführungen werden zunächst Auszüge aus den geltenden Verordnungen, Richtlinien und Empfehlungen in Bezug auf Geh- und Radwegeinfrastruktur (u.a. RAST 06, ERA 2010, EFA 2002) gegeben. Daraus ergeben sich bereits allgemeine Maßnahmen, die das gesamte Stadtgebiet gleichermaßen betreffen und vor allem bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen zu beachten sind.

Im Anschluss wird auf separate Bereiche in der Stadt Neustrelitz im Detail eingegangen und Maßnahmen beschrieben. Dabei wurden relevante Maßnahmen aus dem VEP 2004 sowie dessen Teilfortschreibung und dem Fußverkehrs-Check des FUSS e. V. von 2019 in diese Teilfortschreibung des VEP berücksichtigt.

### 4.1 Planungsgrundsätze

#### 4.1.1 Radwegenetz

- Einteilung der Verkehrsinfrastruktur in Netzkategorien für den Radverkehr (gemäß RIN [8])
  - o Daraus ergeben sich Anforderungen an Verkehrsqualität, Sicherheit und Ausstattung
  - o Besonderes Augenmerk wird auf die Hauptverbindungen für den zielorientierten Alltagsverkehr gelegt (AR II bis IV & IR II bis IV)

			Anforderungen		
			Beleuchtung	Wegweisung	Winterdienst
Netzkategorien					
Außergemeindlicher Radverkehr (AR)					
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung		X	X
	AR III	Regionale Radverkehrsverbindung		X	x <sup>1)</sup>
	AR IV	Nähräumige Radverkehrsverbindung		x <sup>1)</sup>	x <sup>1)</sup>
Innergemeindlicher Radverkehr (IR)					
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Radschnellverbindung	X	X	X
	IR III	Radhauptverbindung	X	X	X
	IR IV	Radverbindung	X	x <sup>1)</sup>	x <sup>1)</sup>
	IR V	Radverkehrsanbindung			

x<sup>1)</sup> sofern Teil des Wegweisungsnetzes

Tabelle 3: Netzkategorien für den Radverkehr [3]

## 4.1.2 Verkehrsanlagen

### 4.1.2.1 Anlagentyp

- Gemäß geltenden Richtlinien und Empfehlungen ergeben sich folgende Anforderungen in Bezug auf die Breiten der Verkehrsanlagen:

Anlagentyp	Breiten der Verkehrsanlagen	
<b>Radverkehr auf der Fahrbahn</b>		
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
	Mindestmaß	1,25 m
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m
<b>Radverkehr im Straßenseitenraum</b>		
Einrichtungsweg	Regelmaß	2,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(1,60 m)
Beidseitiger Zweirichtungsweg	Regelmaß	2,50 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,00 m)
Einseitiger Zweirichtungsweg	Regelmaß	3,00 m
	(bei geringer Radverkehrsstärke)	(2,50 m)
Gemeinsamer Geh- und Radweg	70 (FG+R)/h	≥ 2,50 m
	100 (FG+R)/h	≥ 3,00 m
	150 (FG+R)/h	≥ 4,00 m
<b>Fußverkehr</b>		
Gehweg	Regelmaß	2,5 m
	Mindestmaß	1,8 m

Tabelle 4: Breitenmaße von Fuß- und Radverkehrsanlagen [3] [7]

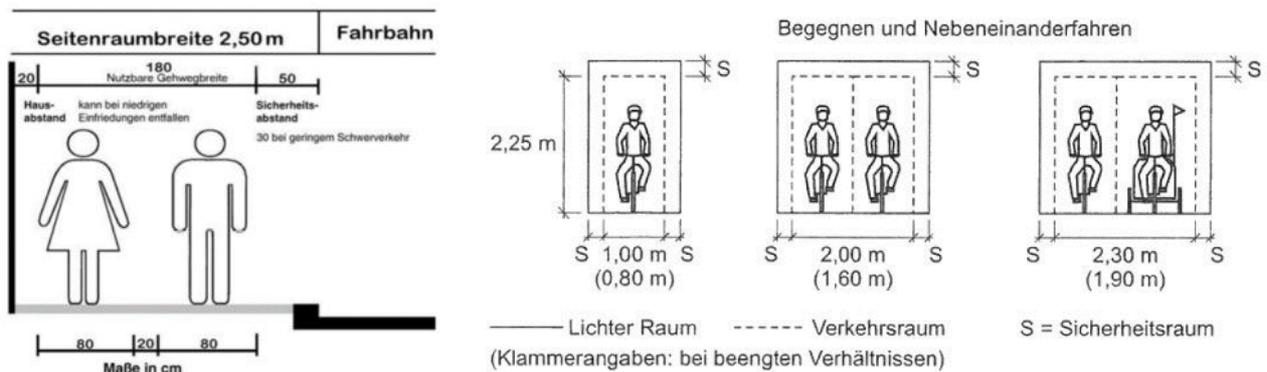


Abbildung 2: Verkehrsräume für den Geh- und Radverkehr [2] [3]

#### 4.1.2.2 Fußverkehrsführung

- An angebauten Straßen sind bedarfsgerechte Fußverkehrsanlagen erforderlich
  - Einseitige Bebauung → Einseitiger Gehweg
  - Fahrbahnseite ohne Bebauung durch Fußverkehr genutzt (Bushaltestelle o.ä.)
  - Lücken in der Bebauung dürfen keine Lücken in der Fußgängeranlage mit sich bringen
- Barrierefreiheit beachten:
  - Hindernisfrei
  - Taktile und visuelle Abgrenzung des Seitenraums
  - Wenige Richtungsänderungen
  - Geringe Neigungen
  - Ggf. Anbringung taktiler Hilfen

#### 4.1.2.3 Radverkehrsführung

##### Schutzstreifen

- Schutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn (unterbrochene Leitlinienmarkierung)
  - Dürfen im Bedarfsfall durch den Kfz-Verkehr befahren werden (z.B. Begegnungsfall zweier LKW)
  - Schwerverkehrsanteil maximal 1.000 SV/24h
- Breite eines Radschutzstreifens beträgt 1,50 m (mindestens 1,25 m)
- Verbleibende Fahrbahn muss den Begegnungsfall PKW/PKW ermöglichen (Regelbreite 5,00 m, mindestens 4,50 m)

##### Radfahrstreifen

- Dürfen durch den Kfz-Verkehr nicht benutzt werden (durchgezogene Leitlinienmarkierung)
- Straßenquerschnitt von mindestens 9,20 m notwendig
- Benutzungspflichtig für den Radverkehr (Beschilderung VZ 237)



VZ 237

##### Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

- Fahrbahn ist für den Radverkehr benutzungspflichtig, wenn Seitenbereich nicht durch Beschilderung für den Radverkehr freigegeben wurde
- In Abhängigkeit von Geschwindigkeitsniveau, Kfz-Verkehrsstärke sowie Fahrbahnquerschnitt ist Radverkehr auf Fahrbahn verträglich
- Tempo-30-Zone: Radverkehr wird immer auf der Fahrbahn geführt (StVO) [10]

##### Baulich angelegte Radwege

- Bevorzugte Radverkehrsführung (gemäß ERA)
- Benutzungspflichtig für den Radverkehr (Beschilderung VZ 237)
- Getrennter Geh- und Radweg (Beschilderung VZ 241) ist ebenfalls benutzungspflichtig für den Radverkehr
  - Geh- und Radbereiche sind baulich (Grünstreifen o.ä.) oder visuell (unterschiedliche Oberflächen, Färbungen o.ä.) voneinander abzugrenzen
- Problem der Flächenverfügbarkeit in städtischen Gebieten



VZ 241

### Gemeinsamer Geh- und Radweg

- Benutzungspflichtig für den Radverkehr (Beschilderung VZ 240)
- Einsatz nur in Bereichen mit geringer Netz- und Aufenthaltsfunktion (geringes Fuß- sowie Radverkehrsaufkommen)
  - o Radverkehr hat keinen Vorrang
  - o Fußverkehr soll Radverkehr vorbeifahren lassen
  - o Die Belange des Fußverkehrs sind besonders zu berücksichtigen. Beachtung, dass der Fußverkehr nicht aufgrund eines erhöhten Radverkehrsaufkommens in Randbereiche gedrängt wird



VZ 240

### Gehweg mit Zusatz „Radverkehr frei“

- Beschilderung Gehweg (VZ 239) mit „Radverkehr frei“ (ZZ 1022-10)
- Radverkehr erhält Benutzungsrecht des Gehwegbereiches
  - Auf Fußverkehr ist Rücksicht zu nehmen
  - Radverkehr hat Schrittgeschwindigkeit zu fahren
- Gemäß RAST 06 ist die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärke und der bestehenden Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zu prüfen



VZ 239 / ZZ1022-10

#### Ergänzende Hinweise:

- Anwendung des Zusatzes „Radverkehr frei“ bei:
  - Gering zu erwartendem Fuß- und Radverkehrsaufkommen im Seitenbereich
  - Ausreichender Breite des Seitenbereiches
- Radverkehr auf Gehwegen hat ein erhöhtes Unfallpotential
  - Radverkehr wird auf Gehwegen oft nicht erwartet (v.a. an Knotenpunkten und Einmündungen)
  - Radverkehr auf der Fahrbahn wird vom Kfz-Verkehr besser wahrgenommen, weil der Radverkehr Kreuzungen und Einmündungen so befährt, wie der Kfz-Verkehr
  - Mischung des Fuß- und Radverkehrs mit deutlich verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus
- Nutzung/Freigabe der Gehwege für Radverkehr mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis vorteilhaft
  - Sinnvoll vor allem bei unzureichender Qualität der Fahrbahnoberflächen, bei geringer Flächenverfügbarkeit im Fahrbahnbereich oder bei hohen Kfz-Verkehrsaufkommen
- Beschilderung in Tempo-30-Zonen nicht möglich
  - gem. STVO kein Radverkehr im Seitenbereich erlaubt

### Radverkehr im Zweirichtungsverkehr

- Häufige Unfallursache (v.a. an Knotenpunkten)
- Ggf. besondere Anforderungen an Beschilderung und Markierung an Knotenpunkten erforderlich
- Freigabe von Radwegen für Zweirichtungsverkehr nur nach sorgfältiger Prüfung
  - o Zunächst (verbesserte) Querungsmöglichkeiten der Fahrbahnseiten in Betracht ziehen



Abbildung 3: Radverkehrsfurt im Zuge eines Zweirichtungsradweges [3]

### Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung

- Stärkt Nutzenqualität aufgrund reduzierter Umwege für den Radverkehr
- Fahrbahn mindestens 3,00 m Breite mit ausreichend Ausweichmöglichkeiten
  - o Gewährleistung ausreichender Sichtverhältnisse
  - o Einhaltung von Parkverbotsregelungen
- Besondere Beachtung im Knotenbereich
  - o Radverkehr entgegen der Einbahnstraße kann unerwartet sein



### Fahrradstraßen/Fahrradzonen

- Straßen dem Radverkehr vorbehalten
  - o Beschilderung mit VZ 244
- In Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h in der Spitzenstunde möglich (gemäß RAST)
- Weiterer Fahrzeugverkehr kann per Zusatzzeichen zugelassen werden (max. 30 km/h)
- Für Haupttradverbindungen geeignet → Bündelung Radverkehr
- Vorfahrtsbelange an Knotenpunkten und Kreuzungen sind besonders zu prüfen
- Fahrradzone überspannt mehrere Straßen in einem Gebiet (ähnlich Tempo-30-Zone)



VZ 244

#### **4.1.2.4 Oberflächen und Niveauänderungen**

- Grundsätze für Fuß- und Radwege:
  - o Leicht und angenehm zu begehen/befahren
  - o Durchgängige und rutschsichere Oberflächen (v. a. bei Nässe und Frost)
  - o Möglichst eben und frei von Hindernissen
    - Stabiler Unterbau um Verwerfungen und Absackungen zu vermeiden
  - o Über längere Entfernung einsehbar
  - o Freie Durchgangshöhe von 2,25 m (Beachtung von Werbetafeln oder Verkehrszeichen)
- Grundsätze sind auch bei Radverkehrsführungen auf Fahrbahnen zu beachten
- Gemäß RStO werden Rad- und Gehwege mit Asphaltdecke, Betondecke, Pflasterdecke bzw. Plattenbelag empfohlen [9]
- Möglichst gleiche Materialwahl und Farbgebung innerhalb einer Kommune zur besseren Wiedererkennung von Geh- und Radwegbereichen
- Oberflächengestaltung unter Beachtung des Denkmalschutzes:
  - o Radfahrbereiche mit separater Fahrbahnoberfläche (siehe Abbildung 4)



Abbildung 4: Sandberg in Neustrelitz – Beispiel für Radfahrbereiche auf Fahrbahnen mit Naturpflaster

- Oberflächenwechsel und Niveauänderungen (u.a. an Zufahrten)
  - o Bei Geh-/Radwegüberfahrten wird eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit angestrebt
  - o Geh-/Radwegüberfahrten sollten in Längsrichtung möglichst nicht durch Absenkungen, Borde und Materialwechsel unterbrochen werden
  - o Um Querneigung des Geh- und Radweges nicht zu erhöhen, ist die Breite für Höhenüberwindung zwischen Fahrbahn und Grundstückszufahrt gering zu halten (vorzugsweise Schrägborde)
  
- Regelmäßige Überprüfung/Begutachtung der Fuß- und Radverkehrsanlagen in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit wird empfohlen (Absackungen, Verwerfungen, Schlaglöcher, Risse o. ä.)

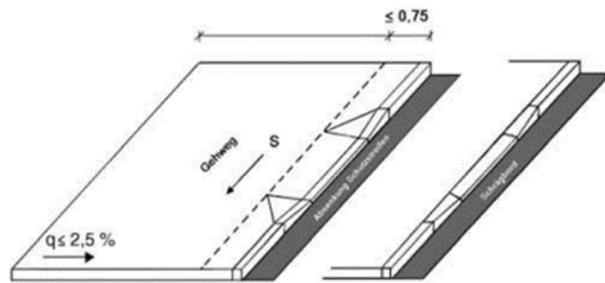


Abbildung 5: Ausbildung einer Geh-/Radwegüberführung [2]

#### 4.1.2.5 Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten

##### Bordsteinabsenkungen

- Bordsteinabsenkungen sind einfache Übergangsbereiche von Fahrbahnen
  - o Auswirkungen der Bordsteinhöhe auf Barrierefreiheit verschiedener Nutzergruppen beachten (u. a. Sehbehinderte, Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen, Fahrrad)
- Höhen Bordstein in abgesenkten Bereichen
  - o Im Allgemeinen: 3 cm
  - o Barrierefreie Überquerungsstellen: 0 cm (Niveaugleich) in maximal 1 m Breite
    - Bei Bedarf und an breiten Querungsstellen und Fußgängerfurten
  - o Querungsstellen für den Radverkehr: 0 cm (Niveaugleich zur Fahrbahn)
    - An ausgewiesenen Radwegen

##### Querungsmöglichkeiten

- Querungsanlagen bieten dem querenden Fuß- und Radverkehr eine bauliche Unterstützung zur sicheren Querung der Fahrbahn
- Sichtbeziehungen zwischen dem querenden Fuß-/Radverkehr und dem Kfz-Verkehr ist sicherzustellen
- Querungsanlagen sinnvoll, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen zu rechnen ist (Kinder, Ältere, mobilitätseingeschränkte Menschen)
- Querungsanlagen notwendig, wenn Kfz-Verkehrsstärke  $> 1.000$  Kfz/h (bei 50 km/h)

Einsatzbereich	Breite der Insel	Breite der Wartefläche
Überquerungsanlage für Fußgänger	2,00 m	4,00 m
Überquerungsanlage für Radfahrer und Rollstuhlfahrer	2,50 m – 3,00 m	$\geq 4,00$ m

Tabelle 5: Breiten von Mittelinseln und Wartebereichen [2]

**Mittelinsel:**

- Inseln möglichst in direkter Achse des Querungsbedarfs legen
- Mit oder ohne Verschwenk der Fahrbahn möglich
- Beachtung der freien Sichtverhältnisse und der deutlichen Erkennbarkeit
- Inselbreite, sodass ausreichend Wartefläche für Fuß- und Radverkehr

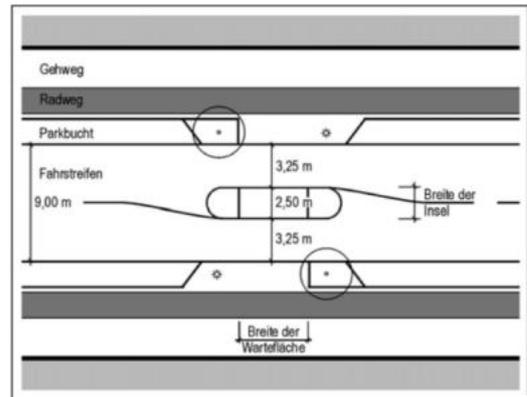


Abbildung 6: Prinzipskizze einer Mittelinsel als Querungshilfe [7]

**Vorgezogene Seitenräume:**

- Bereichsweise Unterbrechung von Parkstreifen oder Grünstreifen
- Einengung des Fahrbahnbereiches möglich
  - Verbessert Erkennbarkeit der Querung
  - Verbessert Sichtverhältnisse
- Mind. 5,00 m lang
- Beachtung der freien Sichtverhältnisse und der deutlichen Erkennbarkeit

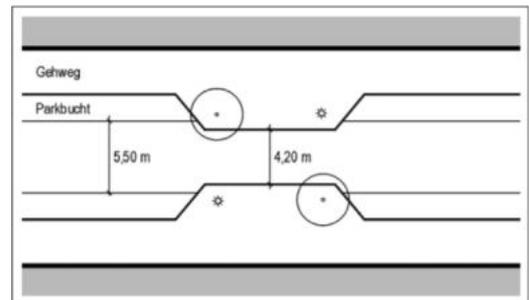


Abbildung 7: Prinzipskizze von vorgezogenen Seitenräumen als Querungshilfe [7]

**Fußgängerüberwege (FGÜ):**

- Anforderungen:
  - Innerhalb geschlossener Ortschaften
  - Geschwindigkeit ≤ 50 km/h
  - Beidseitiger Gehweg
  - Nur an zweistreifigen Fahrbahnen (je eine Richtungsfahrbahn)
  - Abhängig von Fußverkehrs- und Kfz-Verkehrsstärke (Tabelle 6)
  - Überwege und Wartebereiche müssen bei Tag und bei Nacht gut sichtbar sein (Beleuchtung notwendig)
  - FGÜ sind in Mecklenburg-Vorpommern durch die zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörden genehmigungspflichtig



Abbildung 8: Beispiel eines Fußgängerüberweges

		Kfz/h					
		0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
Fg/h	0-50						
	50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	<b>FGÜ empfohlen</b>	FGÜ möglich	
	100-150		FGÜ möglich	<b>FGÜ empfohlen</b>	<b>FGÜ empfohlen</b>		
	über 150		FGÜ möglich				

Tabelle 6: Einsatzbereiche Fußgängerüberweg nach Verkehrsaufkommen Kfz und Fußverkehr [7]

- Lichtsignalanlagen (LSA):
  - Zur Steuerung der einzelnen Verkehrsströme und Verkehrsteilnehmer an einem Knotenpunkt
  - Fußgängerschutzanlagen dienen als sichere Querung des Fußverkehrs über die Fahrbahn
  - LSA-Steuerung werden gemäß RiLSA (Richtlinie für Lichtsignalanlage) erstellt
    - Kfz-Verkehr sind maßgebende Verkehrsströme bei einer LSA-Steuerung
    - Fuß-/Radverkehrsströme meist nur auf Anforderung freigegeben (Taster)
  - Erhöhung der Priorität von Fuß-/Radverkehr an LSA
    - Freigabe der Fuß-/Radverkehrsströme ohne separate Anforderung
      - Fuß-/Radverkehrsströme erhalten innerhalb jedes LSA-Umlaufs eine Freigabe
      - Schnelligkeit und Flexibilität einer LSA-Steuerung wird minimiert
    - Dauergrün der Fuß-/Radverkehrsströme an Fußgängerschutzanlagen
      - Freigabe des Kfz-Verkehrs erst nach Anforderung
      - Deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrsflusses
      - LSA müssen mit Detektionseinrichtungen in jeder Kfz-Zufahrt versehen sein
    - Ampelphase mit Rundumgrün für Fuß-/Radverkehrsströme
      - Alle Fuß-/Radfurten an einer LSA werden gleichzeitig freigegeben
      - Die Länge der Freigabe ermöglicht die Querung über mindestens zwei Furten
      - Ermöglicht dem Fuß-/Radverkehr das schnelle diagonale Queren eines Verkehrsknotenpunktes

#### 4.1.2.6 Abstellmöglichkeiten Radverkehr

- Anforderungen:
  - Abstellanlagen möglichst zielnah
  - Anforderungen und Bauart gemäß DIN 79008
  - Bauart der Abstellanlagen sollte so gewählt werden, dass Vor- oder Hinterrad bequem mit einem kurzen Schloss gesichert werden kann und das Fahrrad gegen Umkippen/Wegrollen gesichert ist
  - Überdachung empfohlen im Bereich mit langer Abstelldauer > 6 h (Arbeitsplatz, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Krankenhäuser usw.)
  - Beleuchtung der Abstellmöglichkeiten sollte direkt (über den Abstellmöglichkeiten) oder indirekt (durch Straßenbeleuchtung) vorhanden sein
  - Es ist zu prüfen, ob durch Anforderungen des Denkmalschutzes Einschränkungen bei der Modellauswahl bestehen
- Bedarf an Abstellmöglichkeiten:
  - Ausreichende Anzahl sollte vorhanden sein
  - Als Grundlage kann eine Fahrradstellplatzverordnung/-satzung erstellt werden
  - Bedarf an Gebäuden und Einrichtungen wird anhand von Bezugsgrößen für jeden Anwendungsfall geschätzt
    - Bedarf im öffentlichen Raum wird vor allem über Zählung und Befragungen ermittelt
- Lademöglichkeiten für E-Bikes:
  - Bedarf ist abhängig von Zielgruppe, Weglänge, Parkdauer und Zielort
    - Bei Wegstrecken bis zu 25 km ist ein Ladevorgang nicht notwendig
    - Bei Kurzaufhalten (bis zu 2 h) sind Ladevorgänge entbehrlich
  - Aufgrund der Anzahl der verschiedenen Ladevorrichtungen müssen Nutzer Ladegeräte mitführen

## 4.2 Maßnahmenkatalog

Die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr in der Stadt Neustrelitz wurden in einem Katalog zusammengefasst. In den Anlagen 4 finden sich Tabellen, in denen die empfohlenen Maßnahmen für einen Straßenzug stichpunktartig zusammengefasst sind.

Für einige Streckenzüge werden umfangreichere Maßnahmenpakete empfohlen bzw. ist es notwendig die Maßnahmen im Detail zu erläutern, mit Bildern und Abbildungen zu visualisieren oder in einen Kontext mit anderen Maßnahmen zu setzen. Diese Erläuterungen finden sich in den folgenden Ausführungen in textlicher Form.

Grundsätzlich werden die Maßnahmen in kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen eingeordnet:

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

#### 4.2.1 Neustrelitz/Innenstadt

In Anlage 3.1 wurde das Straßen-/Streckennetz der Innenstadt gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

##### 4.2.1.1 Straßenzüge der Innenstadtumfahrung

###### 4.2.1.1.1 Semmelweisstraße

- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
  - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
    - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)

##### Variante 1: Radbenutzungsrecht im Seitenraum

- Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
  - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums empfohlen
  - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
  - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen

##### Variante 2: Herrichtung von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn

- Einrichtung eines Schutzstreifens als Radverkehrsführung auf der Fahrbahn an der Straßenseite zum Stadthafen
  - Radschutzstreifen mit 1,25 m Breite möglich (verbleibende Fahrbahnbreite 2,25 m)
  - Lückenschluss der Radverkehrsführung zwischen der Zierker Straße und Useriner Straße (jeweils bestehende Radschutzstreifen)
  - Gegenüberliegende Fahrbahnseite kein Radschutzstreifen möglich, da sich die Fahrbahnbreite vor allem im Kurvenverlaufe der Semmelweisstraße soweit reduziert, dass der minimale Fahrbahnbereich von 2,25 m für den Pkw-Verkehr nicht mehr gegeben ist.
  - Schutzstreifen ist durch Markierung und/oder Fahrbereich mit anderer Oberfläche zu visualisieren



Abbildung 9: Radschutzstreifen Semmelweisstraße  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.1.1.2 An der Promenade/ Tiergartenstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung einer lückenlosen wegweisenden Beschilderung für den Fernradverkehr (vor allem An der Promenade)
- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
  - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
    - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)
  - **Empfehlung:** Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
    - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums
    - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
    - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen
  - In Bereichen mit unzureichenden Breiten/Querschnitten im Seitenbereich bzw. in Bereichen mit erhöhter Unfallgefahr zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenbereich sollte der Radverkehr aktiv auf die Fahrbahn geführt werden (Radschutzstreifen)
    - Bushaltestellen in der Tiergartenstr. (Abbildung 10)
    - Kurvenbereich Tiergartenstr. Höhe Töpferstr. (Abbildung 10)
    - Busparkplatz Friedrich-Wilhelm-Buttel-Platz (Abbildung 11)
    - Kurvenbereich Tiergartenstr. Höhe Platz am Tiergarten (Abbildung 12)

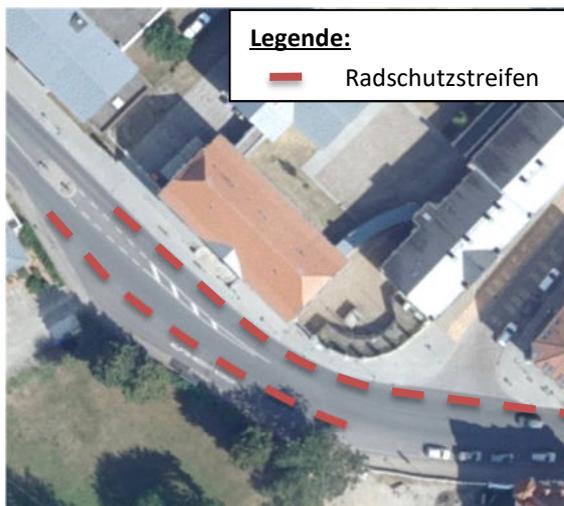


Abbildung 11: Radschutzstreifen Tiergartenstr. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

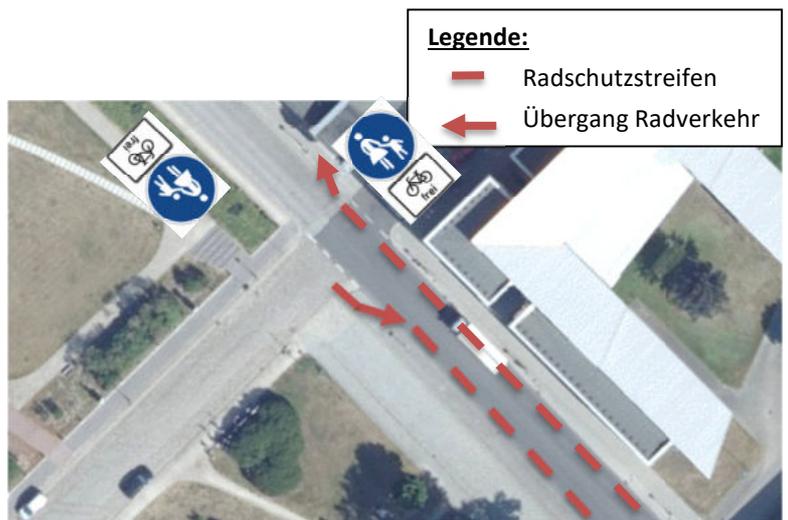


Abbildung 10: Übergang auf die Fahrbahn F.-W.-Buttel-Platz  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Im Streckenzug der Tiergartenstr. sowie An der Promenade ist die Einrichtung eines durchgehenden Radschutzstreifens denkbar (ausreichende Straßenquerschnitte)
  - Es ist zu beachten, dass die bestehenden Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs entlang des Streckenzugs die durchgehende Radwegeführung unterbrechen würden und daher zu entfernen wären. Aufgrund der touristisch als auch arbeitsplatzbedingten Notwendigkeit ausreichend zur Verfügung stehender Parkmöglichkeiten, wird diese Empfehlung in der Umsetzung als unrealistisch eingeschätzt.

#### 4.2.1.1.3 Platz am Tiergarten

- Umstrukturierung der Radverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz
  - **Empfehlung:** Herrichtung eines umlaufenden Radverkehrsbereiches
    - Ausweisung als getrennte Geh- und Radwege (VZ 241)
    - Radwegbreite 2,00 m mit gesonderter Oberfläche/Farbgebung
      - Rückbau der Beschilderung „Radverkehr absteigen“ an Querungsstellen des Kreisverkehrs
    - Auffangradwege (Beispiel Abbildung 12) im Bereich der Friedrich-Wilhelm-Str. und Tiergartenstr. (Übergänge zwischen Fahrbahn und Seitenbereich)
      - Siehe Maßnahme Friedrich-Wilhelm-Str. und Tiergartenstr. (Radschutzstreifen)
      - Siehe Maßnahme Strelitzer Str. (Radverkehrsführung und Freigabe Einbahnstraße)
    - Rückbau der Beschilderung „Radverkehr frei“ an Fußverkehrswegen (Abbildung 13)
      - Radverkehr wird damit das Benutzungsrecht des Gehweges genommen
      - Verbesserung der Verkehrssicherheit an Engstellen der Gehwege (Tiergartenstr.)
      - Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Gehwegen mit hohem Fußverkehrsanteil (Strelitzer Str.)



Abbildung 13: Beispiel Auffangradweg an Kreisverkehren



Abbildung 12: Beschilderung „Radfahrer frei“ an Tiergartenstraße

- Verdeutlichung der Fußverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz
  - **Empfehlung:** Herrichtung von Fußgängerüberwegen an den Überquerungsstellen
    - Beachtung der ausreichenden Kennzeichnung und Beleuchtung der Fußgängerüberwege
    - Vorzugsweise Herrichtung einer gesonderten Fahrbahnoberfläche im Querungsbereich der Strelitzer Str.
      - Ebene und barrierefreie Oberfläche
      - ggf. mit Aufpflasterung (vgl. KP Glambecker Str./Hohenzieritzer Str.)
    - Weiterer Effekt: Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Kreisverkehr aufgrund der Fußgängerüberwege

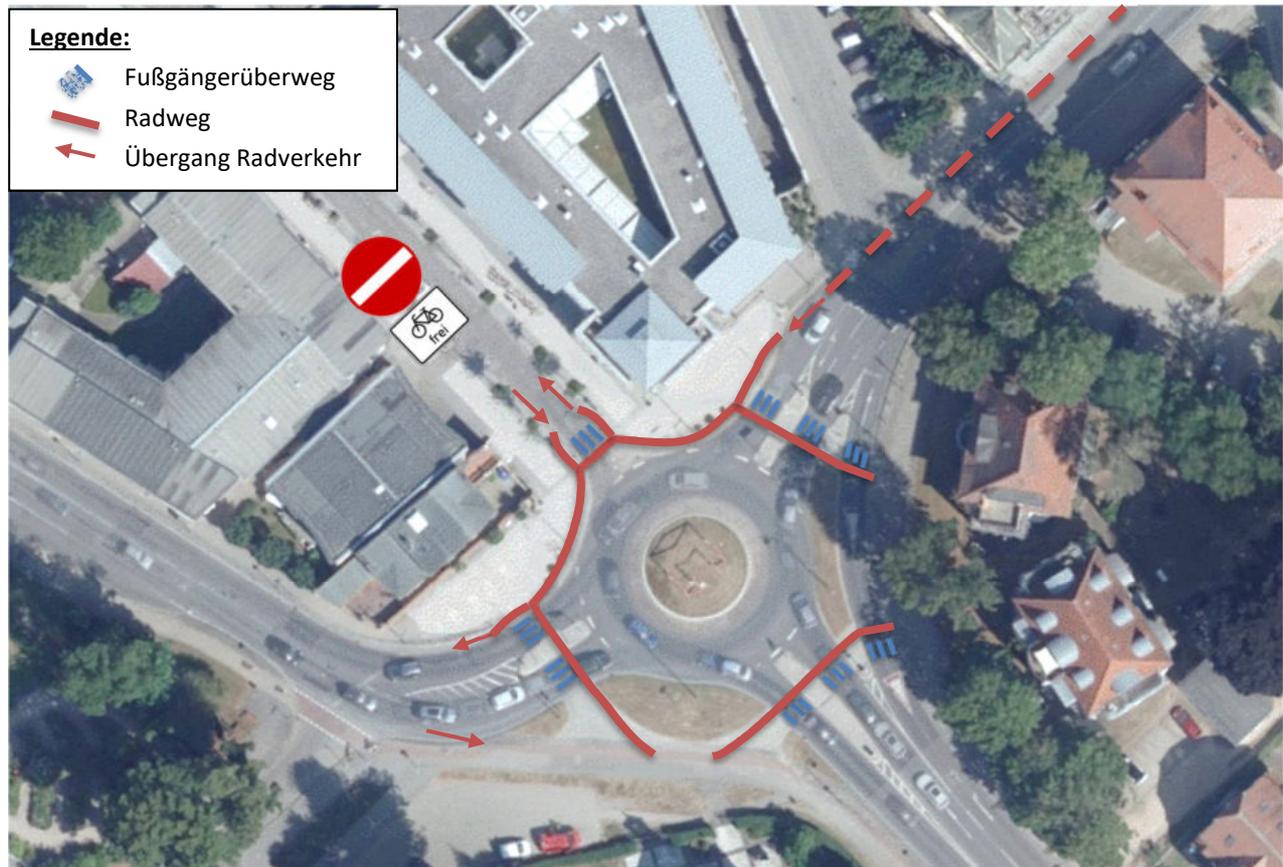


Abbildung 14: Fuß- und Radverkehrsführung am Platz am Tiergarten [4]

(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.1.1.4 Friedrich-Wilhelm-Straße

- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
  - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
    - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)
  - **Empfehlung:** Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
    - Als Ausnahme davon der separate Radweg auf dem Abschnitt zwischen Marienstraße und Augustastraße
    - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums
    - Radverkehr wird Nutzungsrecht der Gehwege gegeben
    - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
    - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen
  - Im Streckenzug der Friedrich-Wilhelm-Str. ist die Einrichtung eines durchgehenden Radschutzstreifens denkbar (ausreichende Straßenquerschnitt)
    - Es ist zu beachten, dass die bestehenden Stellplätze des ruhenden Kfz-Verkehrs entlang des Streckenzüge die durchgehende Radwegführung unterbrechen würden und daher zu entfernen wären. Aufgrund der Notwendigkeit ausreichend zur Verfügung stehender Parkmöglichkeiten, wird diese Empfehlung in der Umsetzung als unrealistisch eingeschätzt.

- **Empfehlung:** Positionsänderung der bestehenden wegweisenden Beschilderung für den Fernradverkehr in Richtung Louisenstr. (Höhe Marienstr.) von der Fahrbahnkante in das Sichtfeld des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg
  - o Im Streckenabschnitt zwischen der Louisenstr. und Marienstr. wäre die Anlage von Übergängen vorteilhaft, um dem Radverkehr den Wechsel vom Seitenbereich auf die Fahrbahn zu ermöglichen
    - Radverkehr aus Richtung Kreisverkehr am Tiergarten in Richtung Louisenstr. erhält im Bereich der Zufahrt Rudi-Arndt-Platz eine Übergangsmöglichkeit
    - Radverkehr aus Richtung Louisenstr. in Richtung Kreisverkehr am Tiergarten erhält nach dem Knotenpunkt Augustastr. eine Übergangsmöglichkeit
  - o **Empfehlung:** Einrichten eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn im Streckenabschnitt zwischen Augustastr. und Kreisverkehr am Tiergarten, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass Radverkehr auf der Fahrbahn zu beachten ist
- Im Bereich Marienstr. besteht ein erhöhter Querungsbedarf aufgrund des Bahnhofs
  - o **Empfehlung:** Herstellung einer Querungshilfe mit Mittelinsel
    - Entsprechender Verschwenk der Fahrbahn in diesem Bereich erforderlich
    - Maßnahmen bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt



Abbildung 15: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Friedrich-Wilhelm-Str. Höhe Marienstr. [4]  
 (Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.1.1.5 Louisenstraße

- Einrichtung einer einheitlichen Radverkehrsführung entlang der Innenstadtumfahrung
  - Radverkehr sollte überwiegend auf der Fahrbahn vorgesehen werden
    - Erhöhte Mobilitätsqualität für den „schnellen“ Radverkehr (vor allem Pendlerverkehr)
  - **Empfehlung:** Ausweisung der Seitenbereiche zu Fußwegen mit Zusatz „Radverkehr frei“
    - Nur in Bereichen mit gering erwartetem Fußverkehrsaufkommen sowie ausreichender Breite des Seitenraums
    - Radverkehr wird Nutzungsrecht der Gehwege gegeben
    - Ermöglicht/erlaubt Radverkehr in sicheren Bereichen (unabhängig vom Kfz-Verkehr)
    - Auf die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs ist besondere Rücksicht zu nehmen
- Radverkehrsführung zwischen Hohenzieritzer Str. und Milowsgang ordnen
  - **Empfehlung:** Führung des Radverkehrs in Richtung Milowsgang auf der Fahrbahn
    - Andeutung eines Schutzstreifens im Knotenbereich Hohenzieritzer Str.
    - Herstellung eines Übergangsbereiches zwischen Fahrbahn und Seitenraum auf Höhe Milowsgang



Abbildung 16: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Louisenstr. Höhe Milowsgang [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Querungsbereiche für den Fußverkehr ausbauen
  - **Empfehlung:** Ausbau des Querungsbereiches über den Knotenarm Milowsgang
    - Herstellung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche im Übergangsbereich
    - Ggf. Herstellung des Querungsbereiches als Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduktion des kreuzenden Kfz-Verkehrs
    - Maßnahme bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
    - Erhöht Verkehrssicherheit in diesem Bereich vor allem in Hinblick auf den Schülerverkehr
  - **Empfehlung:** Herstellung einer breiten Mittelinsel im Bereich des Vorplatzes
    - Entsprechender Verschwenk der Fahrbahn in diesem Bereich erforderlich
    - Maßnahme bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
    - Bietet dem Schülerverkehr eine verkehrssichere Querungsmöglichkeit

- Beachten: Mit steigender Länge einer Querungsmöglichkeit/Mittelinsel nimmt auch der Verflechtungsbereich zwischen Kfz und Fuß-/Radverkehr zu, welcher von den Verkehrsteilnehmern gleichzeitig beobachtet/erfasst werden muss



Abbildung 17: Querungsmöglichkeit Louisenstr. am Carolinum [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.1.2 Markt und Zufahrtsstraßen

##### 4.2.1.2.1 Markt

- Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit vor allem für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf dem Markt erforderlich
  - Aufnahme von Maßnahmen aus der Teilfortschreibung des VEP 2020 für den Kfz-Verkehr sowie dem Fußverkehrs-Check 2019
    - Fahrtverbotszone für Schwerverkehr auf den Straßen innerhalb der Innenstadtumfahrung ist eine elementare Maßnahme zur Verkehrsberuhigung auf dem Markt

##### Variante 1: Geh- und Radverkehrsbereich

- **Empfehlung:** Anlage eines umlaufenden Bereiches für den Geh- und/oder Radverkehr
  - Führung des Fußverkehrs im Bereich der bestehenden Steinplatten
    - Gehbereich ist baulich (Bordsteinkante) von Fahrbahn und Parkplätzen abzugrenzen und mit einer ebenen Oberfläche unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte auszubilden
    - Die ungeordnete Zufahrt zu den Parkplätzen über die Kreisfahrbahn wird damit verhindert
    - Herrichtung von Querungsbereichen mit ebenen Oberflächen an den Zufahrtsstraßen des Kreisverkehrs
  - Führung des Radverkehrs auf einem kreisrunden Radweg entlang der Kfz-Kreisfahrbahn
    - Radfahrbereich sollte mit einer ebenen und fahrradfreundlichen Oberfläche ausgebildet werden
      - *Hinweis:* Bei der Einrichtung eines Radfahrbereiches auf der bestehenden Fahrbahnoberfläche der Kreisfahrbahn wird nur eine geringe Nutzungsakzeptanz erwartet, da die Oberfläche für den Radverkehr unangenehm zu befahren ist. Es wird

angenommen, dass die bestehenden glatten Steinplatten dennoch weiter genutzt werden.

- Eine farbliche Abtrennung zur Kfz-Fahrbahn sowie die Verwendung von Fahrradpiktogrammen auf dem Radweg wird empfohlen
  - Bestehende Verkehrsorganisation bleibt als Kreisverkehr bestehen
  - Kreisfahrbahn von 8,0 m verbleibt

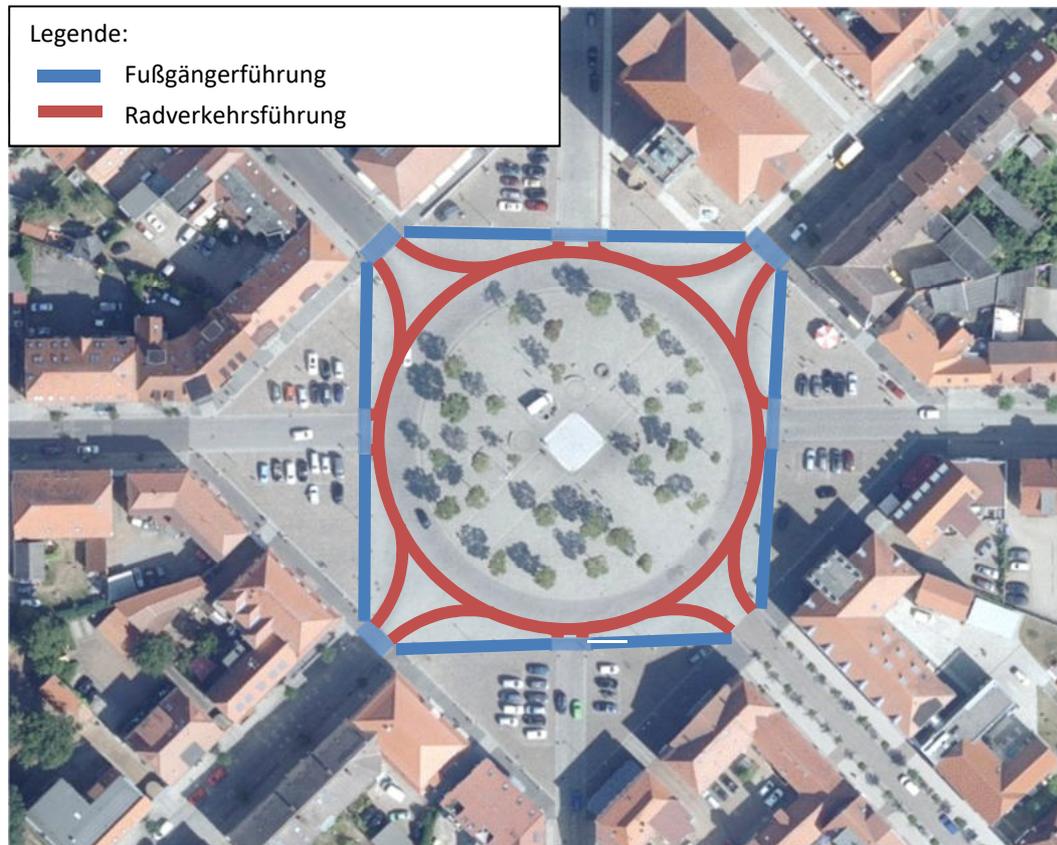


Abbildung 18: Markt mit umlaufenden Geh- und Radverkehrsbereichen [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

### Variante 2: Teilspernung

- **Empfehlung:** Teilspernung der Kreisfahrbahn zwischen der Töpferstr. und Bruchstr. (Omega-Form der Kreisfahrbahn)
  - Bruchstr. bildet die erste Zufahrt zum Markt und die Töpferstr. die letzte Ausfahrt
    - Gemäß Empfehlungen der Teilfortschreibung des VEP 2020 wird die bestehende Einbahnstraßenrichtung der Töpferstr. vom Markt in Richtung Tiergartenstr. geändert
  - Gemäß Empfehlungen der Teilfortschreibung des VEP 2020 wird die Schloßstraße für den Kfz-Verkehr im Zweirichtungsverkehr freigegeben
  - Erweiterung der Fußgängerzone Strelitzer Str. bis zur Marktmitte möglich
    - Erweiterung der Fußgängerzone bringt dem Fuß- und Radverkehr sowie dem Wochenmarkt mehr Raum
    - Herrichtung einer ebenen und fußverkehrsfreundlichen Oberfläche im gesamten Bereich der Fußgängerzone vorteilhaft
  - Durchfahrt der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr verboten, freie Durchfahrt für ÖPNV und Radverkehr
    - Städtebauliche Trennelemente/Teilaufpflasterungen sowie entsprechende Beschilderung an Zufahrtspunkt der Fußgängerzone notwendig

- Die bestehenden Zufahrtsstraßen zum Markt bleiben wie im Bestand befahrbar
  - Der Verkehr in der Bruchstr. sowie der Glambecker Str. vom Markt weg wird sich aufgrund der Teilspernung des Marktes reduzieren

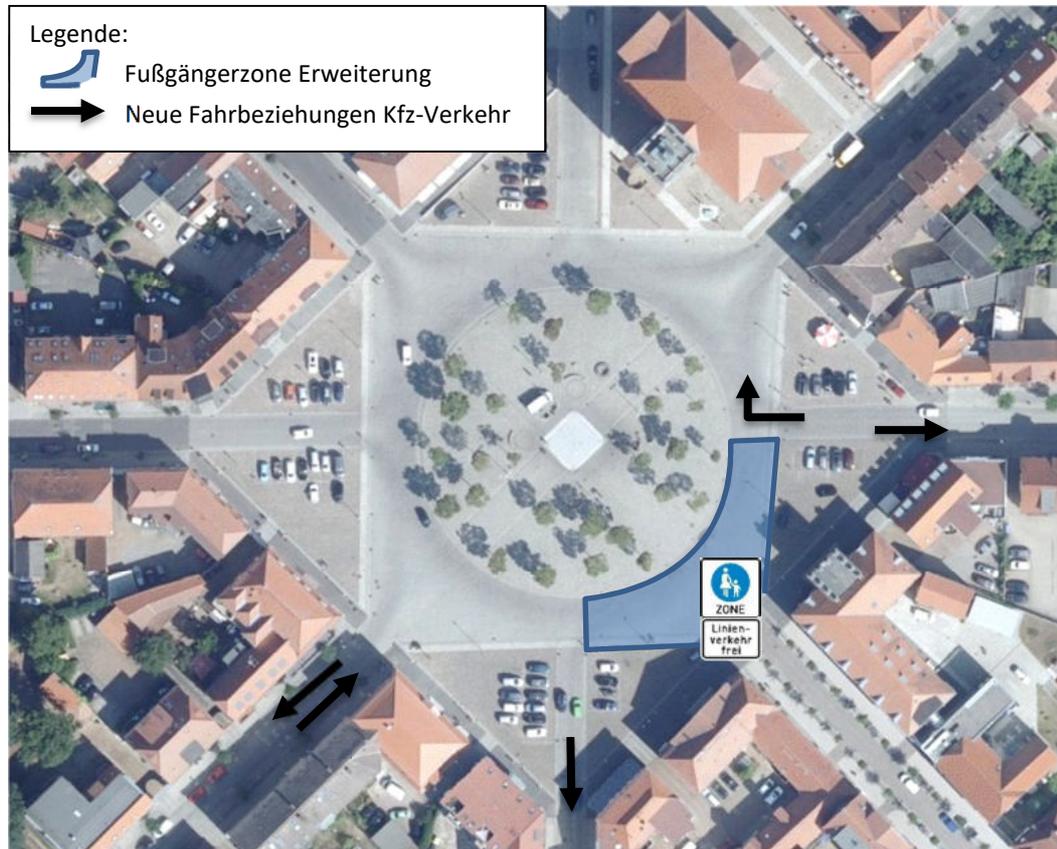


Abbildung 19: Markt mit Erweiterung der Fußgängerzone [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

### Variante 3: Bereichsregelung

- **Empfehlung:** Ausbildung des Marktes zum verkehrsberuhigten Bereich oder Shared Space
  - Fuß- und Radverkehr erhält Vorrang im gesamten Bereich des Marktes
  - Umfangreiche bauliche Umgestaltungsmaßnahmen notwendig
    - Gemäß Empfehlungen sind verkehrsberuhigte Bereiche als homogene Fläche ohne größere Hindernisse, Sperren und Kanten unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte auszubilden
  - Deutliche Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs (Schrittgeschwindigkeit)
    - Gemäß Richtlinien ist dem Kfz-Verkehr die Nutzung der gesamten Fläche des verkehrsberuhigten Bereichs erlaubt, daher ist eine Verdeutlichung/Einengung des Kfz-Fahrbereiches durch städtebauliche Trennelemente oder ähnliches notwendig, um dem Kfz-Verkehr eine Führung zu geben
  - Einfahrbereiche an den Zufahrtsstraßen können als „Zugangstore“ für den verkehrsberuhigten Bereich ausgebildet werden
    - Beschilderung, Einengung der Fahrbahn, Teilaufpflasterung der Fahrbahn, Begrünung der Seitenbereiche und ähnliche bauliche Maßnahmen verdeutlichen dem Kfz-Verkehr den Beginn einer besonderen Zone
  - Ruhender Verkehr auf gekennzeichneten Flächen weiterhin erlaubt
- Die Ausweitung einer Fußgängerzone über den gesamten Bereich des Marktes stellt einen großen Eingriff in die Verkehrsorganisation dar

- Durchfahrt für den Kfz-Verkehr gesperrt
  - Auswirkungen der Verkehrsumverteilung auf das umliegende Straßennetz ist in dieser theoretischen Betrachtung nicht abschätzbar
- ÖPNV und Lieferverkehr frei

#### Fahrradabstellmöglichkeiten

- Im Bereich des Markts sind vereinzelt Fahrradabstellanlagen vorhanden
  - **Empfehlung:** Anlage weiterer Abstellmöglichkeiten über den Markt verteilt
    - Bedarf ist anhand der bisherigen Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen

#### **4.2.1.2.2 Zufahrtsstraßen**

- Augustastr./Glambecker Str./Seestr./Zierker Str.
  - Teil einer Radverkehrsverbindung
- Steigerung der Aufenthaltsqualität des Neustrelitzer Innenstadtbereiches
  - **Empfehlung:** Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (gemäß VEP 2020)
  - **Empfehlung:** LKW-Fahrverbotszone im Innenbereich der Innenstadtumfahrung (gemäß Teilfortschreibung VEP 2020)
- Radverkehrsführung wie im Bestand auf der Fahrbahn
  - Seitenraum ungeeignet für gemeinsame Geh-/Radverkehrsführung
    - Erhöhtes Fußverkehrsaufkommen erwartet
    - Seitenräume durch Bäume und Hauseingänge stellenweise eingeschränkt
  - Herstellung eines Schutzstreifens für den Radverkehr bei bestehender Verkehrsstärke des Kfz sowie der zugelassenen Geschwindigkeit von 30 km/h nicht notwendig
  - **Empfehlung:** Herstellung von ebenen Fahrbahnoberflächen zur Förderung des Radverkehrs und aus Gründen des Lärmschutzes
    - V.a. in der Augustastr. ist eine (Teil-) Sanierung der Fahrbahn aufgrund von Verwerfungen und Absackungen am Fahrbahnrand notwendig
  - Ggf. Herstellung von Übergängen zwischen Seitenräumen und Fahrbahn mit entsprechender Beschilderung an den Knotenpunkten der Zufahrtsstraßen notwendig
- **Empfehlung:** Die wegweisende Beschilderung für den Fernradverkehr ist in den Straßenzügen aufzunehmen und lückenlos weiterzuführen
- Bei Umbau/Sanierung des Straßenraums
  - **Empfehlung:** Herstellung eines durchgehenden Seitenraums (Gehweg) in ausreichender Breite auch über Grundstückszufahrten hinweg

#### **4.2.1.2.3 Bruchstraße**

- Herstellung einer durchgehenden Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr
  - **Empfehlung:** Erweiterung der Querungsmöglichkeit mit einer glatten und ebenen Oberfläche im Bereich der Bushaltestelle (Abbildung 19)
    - Unterstützung der sicheren und zügigen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger
- Weitere Maßnahmen zur Unterstützung des querenden Fußverkehrs aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen nicht möglich
  - Einengung der Fahrbahn aufgrund des großen Bushaltestellenbereiches nicht möglich
  - Einrichtung einer Mittelinsel aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit nicht möglich
    - Fahrlinie des ÖPNV zur Bushaltestelle sollte nicht geändert werden

- Verziehung der Fahrbahnen in den Seitenbereich aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit nicht realisierbar
- Eine Aufpflasterung der Fahrbahn im Bereich der Querungsstelle aufgrund des erhöhten ÖPNV und Schwerverkehrs nicht empfohlen
  - Aufpflasterung kann nicht im Bereich der Bushaltestelle hergestellt werden



Abbildung 20: Querungsbereich Bruchstraße  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Im Bereich der Bushaltestellen ist ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen vorhanden
  - **Empfehlung:** Aufstellung von Fahrradabstellanlagen

#### 4.2.1.3 Am Stadthafen

- Anpassung der Führung des Fernradverkehrs entlang des Stadthafens mit dem Hinweis „Radverkehr absteigen“

##### Variante 1: Führung des Radverkehrs am Stadthafen

- Bestehende Beschilderung „Radfahrer absteigen“ entfernen
- Herrichtung eines Radfahrbereichs am Stadthafen entlang
  - Aufgrund des saisonal hohen Fuß- sowie Radverkehrsaufkommens kann es bei einer gemeinsamen Nutzung in diesem Bereich zu Konflikten kommen
  - Die Führung des Radverkehrs parallel zu der bestehenden Gleisanlage ist risikobehaftet (Sturzgefahr bei der Überfahrt im stumpfen Winkel)
    - ➔ Aus diesen beiden Gründen wird die genannte Variante nicht weiter verfolgt.



Abbildung 21: Radverkehrsführung Am Stadthafen

##### Variante 2: Radverkehrsführung über Semmelweisstr. und Useriner Str.

- **Empfehlung:** Anpassung der wegweisenden Beschilderung zur besseren und frühzeitigen Orientierung des Fernradverkehrs
  - Entfernung der Beschilderung Am Stadthafen
  - Anbringen einer Beschilderung im Bereich der Semmelweisstr. und Useriner Str.
- Im Bereich des Stadthafens ist bereits eine größere Anzahl an Fahrradabstellanlagen vorhanden
  - Weiterer Bedarf ist anhand der bisherigen Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen

- Die vorhandenen abschließbaren Fahrradboxen sollten in ihrer Erkennbarkeit hervorgehoben werden und könnten ggf. mit einer Lademöglichkeit für E-Fahrräder erweitert werden

#### 4.2.1.4 Am Tiergarten

- **Empfehlung:** Herrichtung einer Bordsteinabsenkung
- **Empfehlung:** Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs
  - Unterstützt die Fuß- und Radverkehrsführung durch eine Verkehrsberuhigung im Kfz-Verkehr
  - Täglich erhöhtes Fuß- und Radverkehrsaufkommen durch die regionale Schule sowie saisonal durch den Tiergarten



Abbildung 22: Fußverkehrsführung Am Tiergarten

- **Empfehlung:** Erneuerung der Fahrradabstellanlagen im Bereich des Tiergartens
  - Anzahl ist an den Bedarf (Besucherzahlen und bisherigen Auslastung) anzupassen
  - Die Bauart der Abstellanlagen sollte im Hinblick auf die Funktionalität erneuert werden
- Für eine bessere fußläufige Erreichbarkeit des Tiergartens ist ein Ausbau der Verbindung zwischen Am Tiergarten und dem Kfz-Parkplatz Bürgerhorststr. bereits in Planung

#### 4.2.1.5 Carlstraße

##### Variante 1: Schaffung eines Übergangsbereiches an der Rampe

- **Empfehlung:** Herstellung eines Übergangsbereiches auf Höhe der Rampe
  - Erweiterung des Gehbereiches bis zur Fahrbahn (Abbildung 23: Lila Fläche)
  - Herstellung einer Bordsteinabsenkung
  - Vorzugsweise Herstellung einer ebenen und glatten Fahrbahnoberfläche im Übergangsbereich (Abbildung 23: Lila Pfeil)

##### Variante 2: Herstellung eines anschließenden Gehbereiches an die Rampe

- **Empfehlung:** Herstellung eines Gehbereiches entlang der Carlstr. zur Rampe (Abbildung 23: Blaue Fläche)
  - Maßnahme bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
  - Fünf Pkw-Stellplätze wären zu entfernen
    - *Hinweis:* Umsetzbarkeit der Maßnahme ist im Hinblick auf den bestehenden Stellplatzbedarf in diesem Bereich zu prüfen

- Fußverkehr kann den bestehenden Übergangsbereich am Christian-Daniel-Rauch-Platz nutzen (Abbildung 23: Blauer Pfeil)



Abbildung 23: Maßnahmenvarianten Carlstr. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Herstellung einer Rampe neben der bestehenden Treppe in Verlängerung der Straße Töpferberg zum Platz an der Strelitzhalle
  - Maßnahmen bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
  - Herstellung von Bordsteinabsenkungen im Bereich der Carlstr. sowie im Bereich des Platzes notwendig
    - *Hinweis:* Es ist zu beachten, dass durch diesen Ausbau der Radverkehr eine gute Führung erhält. Durch das größere Gefälle wird der Radverkehr mit einem vermeintlich erhöhtem Geschwindigkeitsniveau auf den Platz herunterfahren
  - Prüfung der genauen Führung der Rampe
    - Variante 1: Direkt neben der Treppe im Bereich der bestehenden abgefahrenen Grasfläche
    - Variante 2: Versetzte oder leicht schräge Rampenführung um eine gewissen Geschwindigkeitsdämpfung des Radverkehrs zu erreichen



Abbildung 24: Abgefahrene Grasfläche an Treppe Carlstr.

#### 4.2.1.6 Elisabethstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung eines durchgehenden Gehbereiches zwischen Treppe und Elisabethstr.
  - Maßnahmen bereits im Fußverkehrs-Check 2019 aufgeführt
    - Förderung des Fußverkehrs auf dieser Verbindung
  - Erweiterung des Gehbereiches entlang der bestehenden Garagen
    - Gehbereich ist als überfahrbare Fläche für PKW-Verkehr herzurichten
  - Ggf. Erweiterung des Gehbereiches auf der gegenüberliegenden Straßenseite

- Anpassung des ruhenden Verkehrs notwendig



Abbildung 25: Erweiterung des Gehbereiches Elisabethstr. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.1.7 Mühlenstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung einer ebenen und fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche im Bereich zwischen Dr.-Schwentner-Str. und Louisenstr.
  - Attraktivitätssteigerung der Radverkehrsführung in diesem Bereich
  - Reduzierung der Nutzung des Gehbereiches durch den Radverkehr, wodurch Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr reduziert werden
- Unterstützung der Fußgängerquerung im Bereich Schulgang
  - Bereits VZ 136-10 (Achtung Schulweg) auf Fahrbahn aufgetragen
  - Ggf. Empfehlung: Herrichtung von Aufpflasterungen oder Fahrbahnschwellen zur weiteren Geschwindigkeitsreduzierung
  - Anlage eines Fußgängerüberweges in einer Tempo-30-Zone nicht zulässig
  - Beachtung der ausreichenden Beleuchtung im Bereich des Schulgangs sowie der Mühlenstraße

#### 4.2.1.8 Penzliner Straße

- Unterstützung der fußläufigen Erreichbarkeit der Bushaltestellen in Fahrtrichtung stadtauswärts
  - **Empfehlung:** Herstellung von Querungsbereichen über die Penzliner Straße im Bereich des Wiesenthaler Weges sowie der Zierker Nebenstr.
    - Ermöglicht dem Fußverkehr das sichere Queren der Penzliner Str. zu den Bushaltestellen
    - Ermöglicht zusätzlich dem Radverkehr das Queren der Fahrbahn und unterstützt das regelkonforme Radfahren auf der rechten Fahrbahnseite
- Anpassung der Fuß- und Radverkehrsführung zur Vermeidung von Konflikten durch gemeinsame Nutzung des bestehenden Radweges stadtauswärts

### Variante 1: Herstellung eines Gehbereiches stadtauswärts

- Herstellung eines Gehbereiches parallel zum bestehenden Radweg entlang der Penzliner Str. stadtauswärts
  - Reduziert bestehende Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr
  - Vorzugsweise getrennter Geh- und Radweg
    - Beibehaltung der Mobilitätsqualität des Radverkehrs auf der Haupttravendbindung stadtauswärts
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg ebenfalls denkbar
    - Geringes Fußverkehrsaufkommen erwartet, wodurch eine gemeinsame Führung als verträglich eingeschätzt wird
    - Im Bereich der Bushaltestellen sind ausreichende Wartebereiche vorzusehen

### Variante 2: Radverkehrsführung stadtauswärts auf der Fahrbahn

- Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn für den Radverkehr stadtauswärts von Höhe Zierker Nebenstr. bis Kreisverkehr Dr.-Schwentner-Str.
  - Weiterführung der Radwegeführung auf der Fahrbahn
  - Ausweisung des bestehenden Radweges zum Fußweg
  - Ein Übergang im Bereich des Kreisverkehrs ist vorzusehen, um dem Radverkehr eine Führung zwischen Fahrbahn und Seitenbereich anzubieten
- Straßenbreite (7,00 m) ist ausreichend für die Einrichtung eines Radschutzstreifens
  - Einrichtung eines Radschutzstreifens mit der Mindestbreite von 1,25 m Breite mit Beibehaltung der bestehenden Mittelmarkierung möglich
    - Verbleibende Fahrbahnbreite stadtauswärts von 2,25 m
  - Die Einrichtung eines Radschutzstreifens mit Regelbreite von 1,50 m ist mit der bestehenden Mittelmarkierung unverträglich (zu geringe verbleibende Fahrbahnbreite stadtauswärts)
    - Die Mittelmarkierung wäre anzupassen



Abbildung 26: Radverkehrsführung Penzliner Str. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.1.9 Strelitzer Straße

- Die Sanierung der Strelitzer Str. ist aktuell in Planung
- Im Bereich der Strelitzer Str. sind vereinzelt Fahrradabstellanlagen vorhanden
  - o Bedarf wird vor allem durch Fahrradabstellanlage des Einzelhandels bedient
  - o **Empfehlung:** Aufstellung weiterer Abstellmöglichkeiten an mehreren Punkten innerhalb der Strelitzer Str.
    - Bedarf ist anhand der bisherigen Auslastung der Abstellanlagen zu überprüfen

##### Variante 1: Herrichtung der Oberflächen

- Herrichtung einer ebenen und fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche notwendig
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr durch Reduzierung der Fugenbreite
  - Erhöht die Fahrqualität und Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr
    - o Natürliche Trennung des Fuß- und Radverkehrs angestrebt
    - o Es ist zu beachten, dass die verfügbare Fahrbahnbreite im südlichen Teil der Strelitzer Straße aufgrund des bestehenden ruhenden Verkehrs kein Begegnungsverkehr von PKW/Rad ermöglicht. Bei der Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenrichtung hat der Radverkehr den Kfz-Verkehr zu beachten.

##### Variante 2: Verkehrsberuhigung durch Verkehrsumleitung

- Schaffung eines durchgehenden Boulevards mit erhöhter Aufenthaltsqualität
  - Erweiterung der Fußgängerzone
- Durchfahrt der Fußgängerzone in bekannten Einbahnstraßenrichtungen nur für Lieferverkehr und Anwohner
- Umleitung der Kfz-Verkehre von Elisabethstr. in Richtung Rietpietschgang
- Herrichtung einer ebenen und fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche notwendig
  - *Hinweis:* Umsetzbarkeit der Maßnahme ist im Hinblick auf die Notwendigkeit von Kfz-Stellplätzen in Strelitzer Straße und im Rietpietschgang sowie in Bezug auf die Beschaffenheit und die Leitungsfähigkeit der beiden Straßen zu prüfen.



Abbildung 27: Mögliche Beruhigung des Kfz-Verkehrs in der Strelitzer Straße [4]

#### 4.2.1.10 Useriner Straße

##### Bereich Semmelweisstraße bis Höhe Zur Weißen Brücke

- **Empfehlung:** Versetzen der wegweisenden Beschilderung in das Sichtfeld des Radverkehrs
- **Empfehlung:** Herstellung einer Mittelinsel als erweiterter Querungshilfe der Useriner Str. auf Höhe Parkplatz zwischen Familienzentrum und Bootshaus (im Bereich Eingang zum Schlossgarten)
  - o Bestehender Straßenquerschnitt von 8,00 m in diesem Bereich ist ausreichend für die Einrichtung einer Mittelinsel
    - Fahrbahnbreite von mindestens 2,75 m pro Richtungsfahrbahn ist sicherzustellen
  - o Mittelinsel kann durch Aufbauten und Markierungen hergestellt werden, weswegen keine aufwendigen Straßenbaumaßnahmen im Bereich der Gleisanlagen notwendig werden



Abbildung 28: Querungshilfe über die Useriner Str. auf Höhe Bootshaus [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Einrichtung eines Radschutzstreifens für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ungeeignet
  - o Erhöhtes Gefahrenpotential für den Radverkehr durch das mehrfache Überfahren der bestehenden Gleisanlagen in einem steilen Winkel

**Bereich Höhe Zur Weißen Brücke**

- **Empfehlung:** Versetzen der wegweisenden Beschilderung in das Sichtfeld des Radverkehrs in Richtung stadtauswärts (Abbildung 28)



Abbildung 29: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadtauswärts



Abbildung 30: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadteinwärts

- Radverkehr Fahrtrichtung stadteinwärts wird auf Höhe Zur Weißen Brücke in Richtung Zierker See gelenkt (Abbildung 29)
  - o Bei Beibehaltung dieser Verkehrsführung ist eine durchgängige wegweisende Beschilderung bis zum Stadthafen herzustellen
  - o Die Wege entlang des Zierker Sees sind in Bezug auf die gemeinsame Nutzung durch Geh- und Radverkehr zu überprüfen und ggf. zu erweitern
- **Alternative:** Führung des Radverkehrs in Richtung stadteinwärts über den Schlossgarten oder Friedrich-Ludwig-Jahn-Str./Hertelstr. (Abbildung 30)
  - o Variante 1:
    - Herrichtung einer Querungsmöglichkeit der Useriner Str. als abgesenkter Bordstein für den Geh- und Radverkehr stadteinwärts
    - Freigabe des Weges innerhalb des Schlossgartens entlang der Useriner Straße
  - o Variante 2:
    - Herrichtung einer Querungsmöglichkeit der Useriner Str. als abgesenkter Bordstein für den Geh- und Radverkehr stadteinwärts
    - Herrichtung einer entsprechenden wegweisenden Beschilderung zur Führung des Radverkehrs über Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. und Hertelstr. in Richtung Stadtzentrum



Abbildung 31: Maßnahmenpaket an Zur Weißen Brücke zur Führung des Geh- und Radverkehrs [4]

### Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße

- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Gehweg- und Fahrbahnbereich
  - Steigerung der Attraktivität für den Geh- und Radverkehr
  - Vor allem im Kreuzungsbereich Useriner Str./Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. wird die Herstellung einer ebenen Fahrbahnoberfläche empfohlen, um dem kreuzenden Fuß- und Radverkehr eine zügige und sichere Querung zu ermöglichen
- Im Bereich der Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. ist durch die öffentlichen Einrichtungen sowie durch Theater und Schlossgarten ein Bedarf an Fahrradabstellanlagen vorhanden
  - **Empfehlung:** Aufstellung von Fahrradabstellanlagen

### Bereich Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße bis Höhe Kastanienallee

- **Empfehlung:** Herrichtung eines Seitenbereiches in Richtung stadtauswärts
  - Beschilderung je nach Flächenverfügbarkeit
    - Fußgängerweg mit Zusatz „Radverkehr frei“ (VZ 239 / ZZ1022-10)
      - Breite mind. 2,00 m
      - Geringes Fußverkehrsaufkommen erwartet
    - Gem. Geh- und Radweg (VZ 240)
      - Breite 2,50 m
  - Herrichtung eines ebenen und glatten Seitenbereiches auf Höhe der Gastronomie „Querbeet“



Abbildung 32: Neuer Geh- und Radbereich entlang der Useriner Str.  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Alternativ:** Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn denkbar
  - Straßenquerschnitt von 6,00 m vorhanden
  - Weitere Prüfung in Bezug auf Verkehrsbelastung (v.a. Schwerverkehrsanteil) notwendig
    - Einrichtung des Radschutzstreifens wäre mit einer Mittelmarkierung auf der Fahrbahn unverträglich
      - Mittelmarkierung kann aufgrund des Raumbedarfs eines LKWs nicht versetzt werden, die bestehende Fahrbahnbreite stadteinwärts ist beizubehalten
      - Bei einem Radschutzstreifen von 1,25 m Breite ist eine verbleibende Fahrbahnbreite von 2,25 m sicherzustellen (Raumbedarf PKW)
    - Die bestehende Mittelmarkierung wäre ersatzlos zu entfernen, um die Raumbedarfe der einzelnen Verkehrsteilnehmer und die notwendigen Verkehrsräume in den Begegnungsfällen zu ermöglichen
      - Weitreichende Abstimmung dieser Maßnahme mit der zuständigen Verkehrsbehörde notwendig

- **Empfehlung:** Versetzen des Querungsbereiches in Richtung Norden
  - o Größere Entfernung zwischen S-Kurvenbereich der Useriner Str. und Querungsbereich
  - o Verbessert Sichtverhältnisse für den querenden Fuß- und Radverkehr
  - o Ausbildung der Querungsstelle durch abgesenkten Bordstein
  - o Rückbau des bestehenden Querungsbereichs (abgesenkter Bordstein)
  - o Ggf. Herrichtung einer Gitteranlage vom bestehenden Querungsbereich zum neuen Querungsbereich als Führungshilfe des Fuß- und Radverkehrs zur neuen Querungsstelle

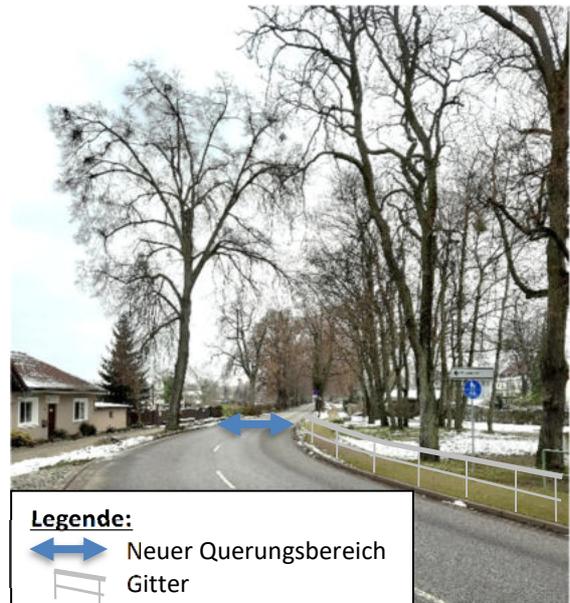


Abbildung 33: Neuer Querungsbereich über die Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee

**Bereich Höhe Kastanienallee bis Parkstraße**

- **Empfehlung:** Ausweisung des bestehenden Seitenbereiches als Fußgängerweg mit Zusatz „Radverkehr frei“
  - o Ergänzende Maßnahme zur Herrichtung eines neuen Geh- und Radfahrbereiches entlang der Useriner Str.
  - o Unterstützt den Radverkehr in Fahrtrichtung stadtauswärts
  - o Das Fuß- und Radverkehrsaufkommen wird in diesem Bereich als so gering eingeschätzt, dass keine größeren Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern erwartet werden
  - o Beschilderung einer Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgrund geringer Breite des bestehenden Seitenbereiches nicht richtlinienkonform
- In Fahrtrichtung stadteinwärts wird in diesem Bereich kein Radverkehr erwartet, da dieser über die Parkstr. geleitet wird



Abbildung 34: Beschilderung des Seitenerbereiches an der Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee

**Bereich Parkstraße bis Höhe Pappelallee**

- **Empfehlung:** Herrichtung einer Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr
  - o Ausbildung über abgesenkte Bordsteine



Abbildung 35: Neuer Querungsbereich über die Useriner Straße auf Höhe Pappelallee  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Empfehlung:** Anpassung der Radverkehrsführung zwischen Pappelallee und Parkstr.
  - Ausweisung des Seitenbereiches der Useriner Str. als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Radverkehr im Zweirichtungsverkehr
    - Weiterführung der bestehenden Radverkehrsführung entlang der Useriner Str. vom Bürgerseeweg kommend
    - Breite des bestehenden Seitenbereiches ausreichend
- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Kreuzungsbereich Useriner Str./Pappelallee
  - Dem kreuzenden Fuß- und Radverkehr wird so eine zügige und sichere Querung ermöglicht



Abbildung 36: Änderung des Seitenraums zum gemeinsamen Geh- und Radweg auf Höhe Pappelallee

### Parkstraße

- **Empfehlung:** Herrichtung eines Übergangs zwischen Seitenbereich und Fahrbahn für den Radverkehr im Bereich der Parkstr.
  - Führung des Radverkehrs zur Sicherstellung der Fahrbahnnutzung (Tempo-30-Zone) durch den Radverkehr
- **Empfehlung:** Herrichtung der lückenlosen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Fahrtrichtung stadteinwärts
  - Führung über Parkstr. in Richtung stadteinwärts
  - Am Knotenpunkt Hertelstr./Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. weitere Beschilderungen u. a. in Richtung:
    - Stadtzentrum über Hertelstr.
    - Hafen über Friedrich-Ludwig-Jahn-Str.
    - Slawendorf über Kastanienallee

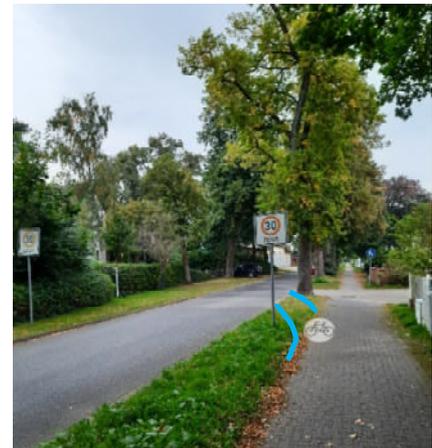


Abbildung 37: Übergang für den Radverkehr zwischen Seitenraum und Fahrbahn im Bereich der Parkstr.

## 4.2.2 Kiefernheide

In Anlage 3.2 wurde das Straßen-/Streckennetz in Kiefernheide gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

### 4.2.2.1 Alte Poststraße

- **Empfehlung:** Entwicklung einer fuß- sowie radverkehrsfreundlichen Verbindung zwischen dem KP Woldegker Chaussee/Lesingstr. und der Alten Poststr.
  - Beachtung der ausreichenden Beleuchtung der Alten Poststr. zur Steigerung der Verkehrssicherheit
  - Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung auf der Strecke zwischen dem KP und der Alten Poststraße zur Vermeidung eines zusätzlichen Querungsbedarfs der Woldegker Chaussee
  - Erweiterung der Beschilderung am KP Woldegker Chaussee mit dem Hinweis auf die „Agentur für Arbeit“, das Landratsamt, die Kfz-Zulassungsstelle u.w.



Abbildung 38: Ausbau und Anschluss Alte Poststr. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

### 4.2.2.2 An der Fasanerie/Knotenpunkt Strelitzer Chaussee

#### An der Fasanerie

- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Gehweg- und Fahrbahnbereich
  - Steigerung der Attraktivität für den Geh- und Radverkehr
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit
- **Empfehlung:** Anpassung der Bordsteinabsenkungen im Straßenverlauf
  - Unterstützung der einfachen Fahrbahnquerung vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen



Abbildung 39: Ausbau Fußverkehrsführung am KP An der Fasanerie/Strelitzer Chaussee [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

### Knotenpunkt zur Strelitzer Chaussee

- **Empfehlung:** Anlegen des fehlenden Gehweges bzw. Weiterführung des getrennten Geh- und Radweges über den Knotenpunkt hinaus
  - Anschluss der Gehweges entlang der Strelitzer Chaussee an die An der Fasanerie
    - Die bereits genutzten Trampelpfade über die Grünanlage geben dabei einen möglichen Verlauf der Gehwege vor
    - Lückenschluss des Gehbereiches in An der Fasanerie zwischen dem Knotenpunkt mit der Strelitzer Chaussee und dem Iserhorstweg
  - Zu beachten: Anknüpfung des Gehweges An der Fasanerie an die Fußverkehrsführung über die Mittelinsel Strelitzer Chaussee

### **4.2.2.3 Egon-Erwin-Kisch-Straße/Glaßbrennerstraße/Hans-Fallada-Straße**

- **Empfehlung:** Herstellung von ebenen und nutzerfreundlichen Oberflächen im Gehweg- und Fahrbahnbereich
  - Steigerung der Attraktivität für den Geh- und Radverkehr
  - Zu beachten: Der Höhenunterschied zwischen Fahrbahn und Gehbereich (Bordsteinhöhe) sollte in einem vertraglichen Maße sein



Abbildung 40: Gehweg und Fahrbahnsanierung Hans-Fallada-Str. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.2.4 Karbe-Wagner-Straße

- Herstellung bedarfsgerechter Querungsmöglichkeiten Im Bereich des Einkaufszentrums
  - Im Bestand sind zwei Querungshilfen (Mittelinseln) in einem Abstand von ca. 60 m
  - Gemäß entsprechenden Richtlinien wären keine weiteren Querungshilfen notwendig
  
- Prüfung: Aufgrund der hohen Frequenzierung empfiehlt sich eine bedarfsge- rechte Prüfung, ob weitere Querungshilfen vorteilhaft bzw. notwendig sind
  - Zwei mögliche Standorte für wei- tere Querungshilfen mit Mittelin- seln bestehen im Verlauf des Ein- kaufszentrums
    - Standort 1: Im Bereich der Bus- Haltestelle „Karbe-Wagner- Str.“
    - Standort 2: Am südlichen Ende des Einkaufszentrums
      - Zusätzlich Anlage eines vorgezogenen Seiten- raums
      - Ggf. Wegfall eines Kfz- Stellplatzes



Abbildung 41: Variante weiterer Querungshilfen am Einkaufs- zentrum in der Karbe-Wagner-Str. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- Im Bereich des Einkaufszentrums sind Fahrradabstellanlagen durch den Einzelhandel vorhan- den
  - **Empfehlung:** Abschätzung des Abstellbedarfs und ggf. Aufstellung weiterer Anlagen

#### 4.2.2.5 Kirschenallee

- **Empfehlung:** Einrichtung eines Radschutzstreifens auf der Fahrbahn vom Knotenpunkt Les- singstr. bis Knotenpunkt Riefstahlstr.
  - Übergänge im Bereich der Knotenpunkte sind vorzusehen, um dem Radverkehr eine Füh- rung zwischen Seitenbereich und Fahrbahn anzubieten
  - Einrichtung eines Radschutzstreifens aufgrund des bestehenden Fahrbahnquerschnitts nur in eine Richtung möglich
    - Breite Radschutzstreifen: 1,25 m
    - Verbleibende Breite der Fahrbahn: 4,50 m
  - Verlängerung des Radschutzstreifens in Richtung Knotenpunkt Karbe-Wagner-Str. wird auf- grund der merklichen Steigung im Streckenabschnitt nicht empfohlen
    - An Steigungen verliert der Radverkehr deutlich an Geschwindigkeit und der Platzbe- darf steigt, wodurch das Mindestmaß von 1,25 m Breite des Radschutzstreifens nicht vorteilhaft ist



Abbildung 42: Radschutzstreifen Kirschenallee [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

#### 4.2.2.6 Lessingstraße

##### Bereiche Karbe-Wagner-Str. bis Rosenweg

- Weiterführung einer separaten Radverkehrsführung ab An der Fasanerie
  - **Empfehlung:** Einrichtung eines Schutzstreifens zur Unterstützung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn
  - Anschluss am Ende des getrennten Geh- und Radweges im Bereich An der Fasanerie
  - Führung Schutzstreifen über den Haltestellenbereich (ähnlich Radwegeführung an den Haltestellen der Lessingstr. stadteinwärts)
  - Am Ende des Haltestellenbereiches wird der Schutzstreifen auf die Fahrbahn verschwenkt
  - Schutzstreifen wird bis zum bestehenden Übergang zum getrennten Geh- und Radweg im Bereich vor dem Knotenpunkt Woldegker Chaussee geführt



Abbildung 43: Radschutzstreifen Lessingstr. [4]  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Empfehlung:** Instandsetzen der Fahrbahnoberfläche sowie Markierungen
  - Risse können Sturzgefahren zur Folge haben
  - abgefahrene/verblasste Farben sorgen für unklare Verkehrsführungsverhältnisse
  - stadtauswärts an den Knotenpunkten An der Fasanerie, Rosenweg, Weidenweg, Höhe Sonnenweg und Kuschelberg
  - stadteinwärts an den Knotenpunkten Waldsiedlung, Pablo-Neruda-Ring und Maxim-Gorki-Ring

#### 4.2.2.7 Strelitzer Chaussee

- **Empfehlung:** Sanierung des gemeinsamen Geh- und Radweges im Haltestellenbereich „Heinrich-Heine-Straße“ stadtauswärts
  - Erhöht Attraktivität und Sicherheit zugunsten der Nutzung des ÖPNV
- **Empfehlung:** Schaffung von Bordsteinabsenkungen am Knotenpunkt Radelandweg/Strelitzer Chaussee sowie im Seitenarm der Strelitzer Chaussee stadtauswärts als entsprechende Querungshilfen zur Haltestelle „Heinrich-Heine-Straße“
- **Empfehlung:** Instandsetzen der Fahrbanoberfläche sowie Markierungen an den Knotenpunkten Radelandweg
  
- Förderung der Fahrradmobilität auf der Strelitzer Chaussee zur Radschnellverbindung

#### Variante 1: fuß- und radverkehrsfreundlicher Ausbau stadtauswärts

- Ausbau des Radweges zu einem getrennten Geh- und Radweg mit 4,50 m Breite
  - Mobilitätsangebot für den Fußverkehr auf dieser Achse
  - Reduzierung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr aufgrund von Nutzung von Verkehrswegen mit geringer Breite
    - Am Knotenpunkt Radelandweg ist eine Fußgängerführung als Lückenschluss herzustellen
    - Für die Verbreiterung des Seitenraums können Teile der breiten Richtungsfahrbahn stadtauswärts genutzt werden
      - Fahrbahn von 3,50 m sind auf der Richtungsfahrbahn beizubehalten
      - Die Leistungsfähigkeit der Strelitzer Chaussee bleibt erhalten [5]



Abbildung 44: Erweiterung des Seitenraums an der Strelitzer Chaussee stadtauswärts  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

## Variante 2: radverkehrsfreundlicher Ausbau stadteinwärts

- Anlage eines einseitigen Zweirichtungsradweges
  - Förderung des Radverkehrs im Hinblick auf die Mobilitätswende
  - Berücksichtigung steigender Ansprüche durch zunehmenden Anteil von Lastenrädern und E-Fahrrädern am Radverkehrsaufkommen (Platzbedarf, Zunahme der Fahrgeschwindigkeit etc.)
- Anlage des Radweges an der östlichen Seite der Strelitzer Chaussee, da der Großteil des Stadtteils Kiefernheide an dieser Seite der Strelitzer Chaussee liegt (bedarfsgerecht)
- Radwegbreite von 3,00 bis 4,00 m erforderlich
  - Realisierung des Zweirichtungsradweges in zwei Ausbaustufen denkbar
- Ausbaustufe 1: Karbe-Wagner-Str. bis Kirschenallee
  - Bereich mit dem höchsten erwarteten Bedarf aufgrund der anliegenden Wohnbebauung von Kiefernheide
  - Zwischen Karbe-Wagner-Str. bis Höhe Höhenstr. ist der bestehende getrennte Geh- und Radweg zu verbreitern
    - Am Kreisverkehr Karbe-Wagner-Str. sind zur Führung des Radverkehrs entsprechende Markierungen und Beschilderungen vorzusehen
  - Auf Höhe Höhenstr. bis zur Heinrich-Heine-Str. kann eine Richtungsfahrbahn der Strelitzer Chaussee für den Zweirichtungsradweg genutzt werden
    - Strelitzer Chaussee mit einer Richtungsfahrbahn stadteinwärts weiterhin leistungsfähig [5]
    - Der bestehende gem. Geh- und Radweg wird als Gehweg ausgewiesen
    - Die Haltestelle „Heinrich-Heine-Straße“ ist in Richtung der Fahrbahnmitte Fahrbahn zu versetzen, so dass der Zweirichtungsradweg über einen Verschwenk hinter der Haltestelle geführt werden kann
  - Im Bereich zwischen der Heinrich-Heine-Str. bis Kirschenallee schließt der Zweirichtungsradweg von der Fahrbahn an den bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenbereich an. Der Radverkehr wird bis zur Lichtsignalanlage Kirschenallee und weiter zum Kreisverkehr am Tiergarten im Seitenbereich geführt (Mindestbreiten sind erfüllt)
  - An allen Punkten an denen der Kfz-Verkehr den Zweirichtungsradweg kreuzt sind besondere Maßnahmen in Form von Markierungen und Beschilderungen vorzunehmen, um die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr aus beiden Richtungen zu lenken

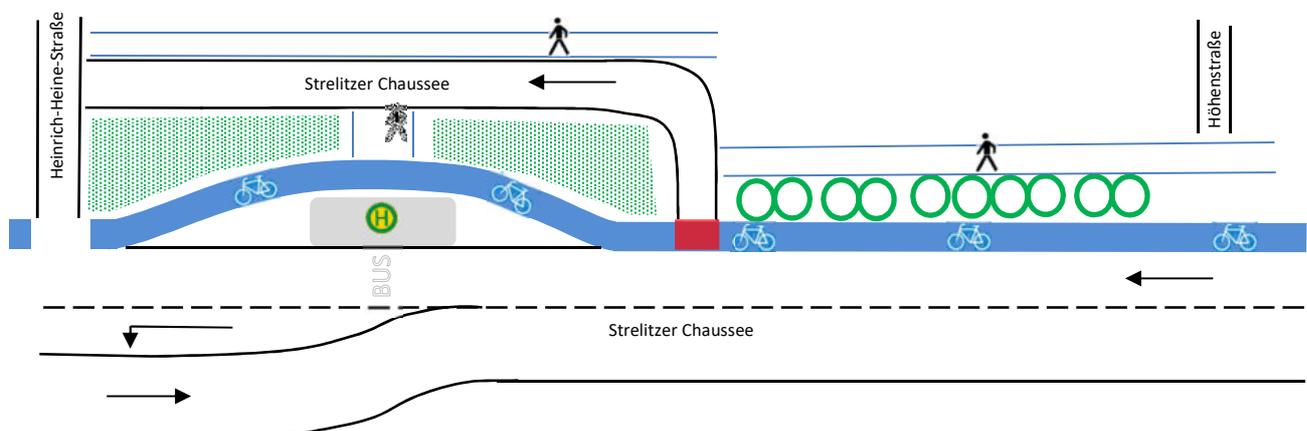


Abbildung 45: Planungsskizze der Radwegführung an der Strelitzer Chaussee stadteinwärts  
(Farbgebung dient nur zur Visualisierung)

- **Ausbaustufe 2:** Woldegker Chaussee bis Karbe-Wagner-Str.
  - Bei Bedarf ist eine Weiterführung des Zweirichtungsradweges vom Kreisverkehr Karbe-Wagner-Str. bis zum Kreisverkehr Woldegker Chaussee möglich
    - Radweg würde einen optimalen Anschluss an Radwegführung der Woldegker Chaussee bieten (Radverkehr muss den Kreisverkehr nicht überqueren)
    - Am Kreisverkehr Woldegker Chaussee sind zur Führung des Radverkehrs entsprechende Markierungen und Beschilderungen vorzusehen
  - Ausbau des bestehenden Radweges parallel zur Fahrbahn in einen Zweirichtungsradweg mit entsprechender Breite (3,00 bis 4,00 m)
    - Richtungsfahrbahn der Strelitzer Chaussee breit ausgebaut. Teile der Richtungsfahrbahn können für den Radwegausbau genutzt werden.
    - Fahrbahnbreiten von 3,50 m sind auf der Richtungsfahrbahn beizubehalten
  - Weiterführung des Radverkehrs in Richtung Wilhelm-Stolte-Str. über die bestehende einseitige Radwegführung

#### 4.2.2.8 Woldegker Chaussee

##### Kreisverkehr Woldegker Chaussee/Strelitzer Chaussee

- **Empfehlung:** Verdeutlichung/Visualisierung der Verkehrsführung entlang der Woldegker Chaussee durch Hinweisbeschilderung oder Markierung am Kreisverkehr
  - Kurzfristige Maßnahme mit dem Ziel der frühzeitigen Umleitung des Radverkehrs auf die nördliche Seite der Woldegker Chaussee
  - Piktogramm auf Radweg kurz vor Einfahrt in den Kreisverkehr sowie ggf. kleine übersichtliche Hinweisbeschilderung denkbar



Abbildung 46: Piktogramm zur Umleitung des Radverkehrs am KV Woldegker Chaussee

- Ggf. Herrichtung einer Querungsmöglichkeit auf Höhe des Autohauses/kurz vor Ende des getrennten Geh- und Radweges stadtauswärts nach bedarfsgerechter Prüfung
  - Denkbar ist die Vorziehung des Seitenraums in die gegenwärtig vorhandenen Sperrflächen der Woldegker Chaussee

### Kreisverkehr Woldegker Chaussee bis Knotenpunkt Lessingstr.

- Entwicklung des bestehenden gem. Geh- und Radweges
  - **Empfehlung:** Ausbau des vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweges auf 2,50 m Breite
    - Ggf. Ausbau des Seitenraums zu einem getrennten Geh- und Radweg, bei steigendem Nutzungsbedarf für Fuß- und Radverkehr
  - **Empfehlung:** Installation ausreichender Beleuchtung entlang des gemeinsamen Geh- und Radweges
  
- Herrichtung eines gem. Geh- und Radweges zwischen Autohaus/Tankstelle und Wohngebiet am Ludwigscluster Damm
  - Straßenbegleitender Seitenraum ist im Bebauungsplan 11/91 der Stadt Neustrelitz als öffentlicher Weg festgesetzt
    - Eine Herrichtung des Weges als gem. Geh- und Radweg wird langfristig empfohlen
    - Unterstützt Fuß- und Radverkehr vom Wohngebiet sowie der Carl-Meier-Str. in der nähräumigen Mobilität
      - Vor allem durch die Minimierung der Anzahl an notwendigen Fahrbahnquerung

### 4.2.3 Strelitz-Alt

In Anlage 3.3 wurde das Straßen-/Streckennetz in Strelitz-Alt gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

#### 4.2.3.1 Carl-Meier-Straße

- **Empfehlung:** Ausweisung des Seitenbereiches als gemeinsamen Geh- und Radweg ab dem Kreuzungsbereich Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str.



Abbildung 47: Beschilderung Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str.

- Aufhebung der irreführenden Radverkehrsführung
  - o **Empfehlung:** Rückbau der Bordsteinabsenkung
  - o Ggf. Anpassung der Pflasterung



Abbildung 48: Radverkehrsführung auf gem. Geh-/Radweg Carl-Meier-Str.



Abbildung 49: fehlender Übergang Carl-Meier-Str.



Abbildung 50: Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn Carl-Meier-Str. [4]

- Am Ende des gemeinsamen Geh- und Radweges (zwischen Kreisverkehr und Güstrower Str.) beginnt ein Gehweg mit Benutzungsrecht für den Radverkehr
  - **Empfehlung:** Herrichten eindeutiger Radverkehrsübergänge inkl. Bordsteinabsenkungen zwischen Seitenraum und Fahrbahn
- Erhöhter Querungsbedarf der Fahrbahn im Bereich des Friedhofs
  - Im nördlichen Bereich des Friedhofs werden querende Fußgänger durch bestehende Bordsteinabsenkungen unterstützt
  - **Empfehlung:** Herstellung einer Mittelinsel als Querungshilfe im südlichen Bereich des Friedhofs
    - Entsprechender Verschwenk der Fahrbahn notwendig
    - Fahrbahnverschwenk wirkt zusätzlich als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme



Abbildung 51: Übergang der Carl-Meier-Str. am südlichen Zugang des Friedhofs

#### 4.2.3.2 Fürstenberger Straße

- **Empfehlung:** Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zweirichtungsverkehr
  - Verbreiterung des befestigten Seitenraums auf 2,50 m
- **Empfehlung:** Herrichten eines separaten Übergangs für den Radverkehr
  - Im Bereich der vorhandenen Spur im Grünstreifen
  - VZ 205 (Vorfahrt gewähren) für den Radverkehr in Richtung stadteinwärts



Abbildung 52: Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg

### 4.2.3.3 Wilhelm-Stolte-Straße

- Querungsbedarf entlang des Streckenzugs in mehreren Bereichen:
  - **Empfehlung:** Herstellung einer Querung zu den Haltestellenbereichen Spiegelberg durch Bordsteinabsenkungen
  - Herstellung einer Querung zu den Discounter- und Einzelhandelsmärkten durch Bordsteinabsenkungen

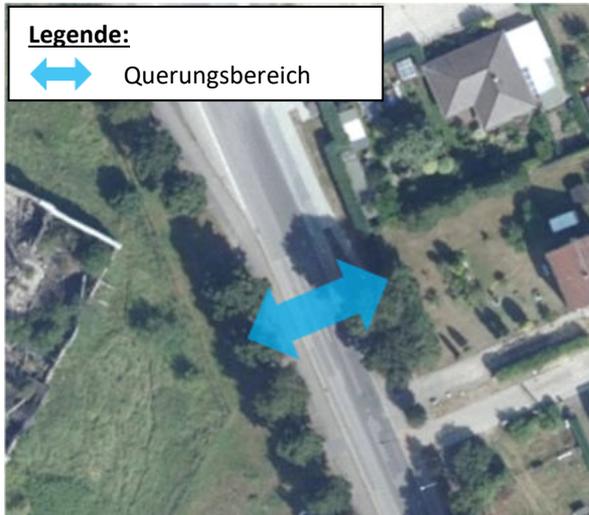


Abbildung 53: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Str. am Spiegelberg [4]



Abbildung 54: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe der Einzelhandelsmärkte [4]

- **Empfehlung:** Herstellung einer Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Daniel-Sanders-Str./Hittenkofferstr. mit vorgezogenem Seitenraum
  - Verziehung im Bereich des ersten Pkw-Stellplatzes
  - Ein Stellplatz an der Wilhelm-Stolte-Str. entfällt



Abbildung 55: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Daniel-Sanders-Str. [4]

- **Empfehlung:** Herstellung einer Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel am Knotenpunkt Neubrandenburger Str.
  - Verschwenk der Fahrbahn erforderlich
  - Beachtung: Integration in die Überplanung des Alexanderplatzes



Abbildung 56: Querungsmöglichkeit Neubrandenburger Str. [4]

- **Empfehlung:** Verschwenk der Radverkehrsführung am Knotenpunkt Wilhelm-Stolte-Str./Schulstr., um den benutzungspflichtigen Radweg hindernisfrei zu gestalten
- Anpassung der Pflasterung/Pflasterfärbung notwendig



Abbildung 57: Verschwenk Radverkehrsführung Knotenpunkt Schulstr.

- Hervorhebung der ausschließlichen Benutzungspflicht für Radverkehr auf dem Abschnitt zwischen der Bushaltestelle Strelitzer Chaussee und Weg am Spiegelberg stadtauswärts
- **Empfehlung:** Aufbringen eines Piktogramms „Radweg“ auf den Asphalt des Radweges zur Verdeutlichung
- Ggf. Anlage eines Gehweges parallel zum bestehenden Radweg, falls ein erhöhter Bedarf für den Fußverkehr besteht
  - Ein gemeinsamer Geh- und Radweg wird in diesem Bereich nicht empfohlen, da die Wilhelm-Stolte-Str. als Radschnellverbindung eine erhöhte Mobilitätsqualität für den Radverkehr anbieten sollte

- **Empfehlung:** Erneuerung der Fahrbahnmarkierung an Knotenpunkten
- Hervorhebung der Leitmarkierung an Fuß- und Radwegequerungen der Fahrbahn
- Im gesamten Streckenverlauf der Wilhelm-Stolte-Str. zu überprüfen
- **Empfehlung:** Die wegweisende Beschilderung für den Fernradverkehr ist in den Straßenzügen aufzunehmen und lückenlos weiterzuführen

#### 4.2.3.4 Wohnstraßen zwischen der Wilhelm-Stolte-Straße und Bahntrasse

- **Empfehlung:** Sanierung der Straßenzüge im gesamten Wohngebiet
  - Ziel: Schaffung lückenloser, ebener Oberflächenbeschaffenheit im Gehweg und Fahrbahnbereich zur Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs
    - An Knotenpunkten sowie Fuß- und Radwegequerungen sind ebene Oberflächen sowie Bordsteinabsenkungen herzustellen
    - Zur Unterstützung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird empfohlen die Fahrbahnränder mit einer ebenen und Radverkehrsfreundlichen Oberfläche auszubauen. In der Fahrbahnmitte kann die gegenwärtige Fahrbahnoberfläche bestehen bleiben
      - Kombination Naturpflaster und ebenes Pflaster möglich

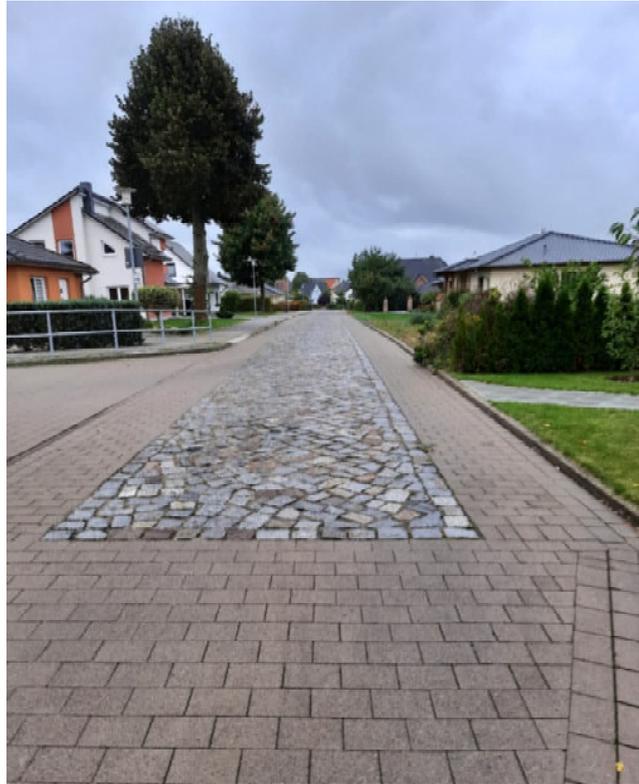


Abbildung 58: Beispiel: Straße Sandberg in Neustrelitz

#### 4.2.4 Zierke

In Anlage 3.4 wurde das Straßen-/Streckennetz in Zierke gemäß den Funktionen einzelner Streckenzüge für die Radverkehrsführung in Kategorien eingeteilt, woraus sich gewisse Anforderungen an die Ausstattung und Pflege der Infrastruktur ergeben.

##### 4.2.4.1 Penzliner Straße

**Empfehlung:** Erweiterung des benutzungspflichtigen Radweges zum gemeinsamen Geh- und Radweg, um eine ordnungswidrige Nutzung durch den Fußverkehr zu vermeiden

- Erweiterung des Seitenbereiches auf min. 2,50 m Breite



Abbildung 59: Gemeinamer Geh-/Radweg Penzliner Str. stadteinwärts [6]

- Am Krankenhaus Penzliner Straße wird eine Querungsmöglichkeit für den Radverkehr benötigt, um den Radweg stadteinwärts ordnungsgemäß zu nutzen

##### Variante 1: optimierter Querungsbereich für den Radverkehr

- **Empfehlung:** Herstellen eines einfachen Querungsbereiches mit abgesenkten Bordsteinen nahe der Einfahrt zum Krankenhaus
- Alternativ: Aufbringen eindeutiger Piktogramme zur Führung des Radverkehrs über den vorhandenen Querungsbereich in Richtung stadteinwärts sowie ggf. kleine übersichtliche Hinweisbeschilderung

##### Variante 2: Ausbau des Seitenbereiches zum Radweg im Zweirichtungsverkehr

- **Empfehlung:** Ausbau des getrennten Geh- und Radweges stadtauswärts zum getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
  - Breite des Radweges in Abhängigkeit des Radverkehrsaufkommens bei 2,0 bis 2,5 m

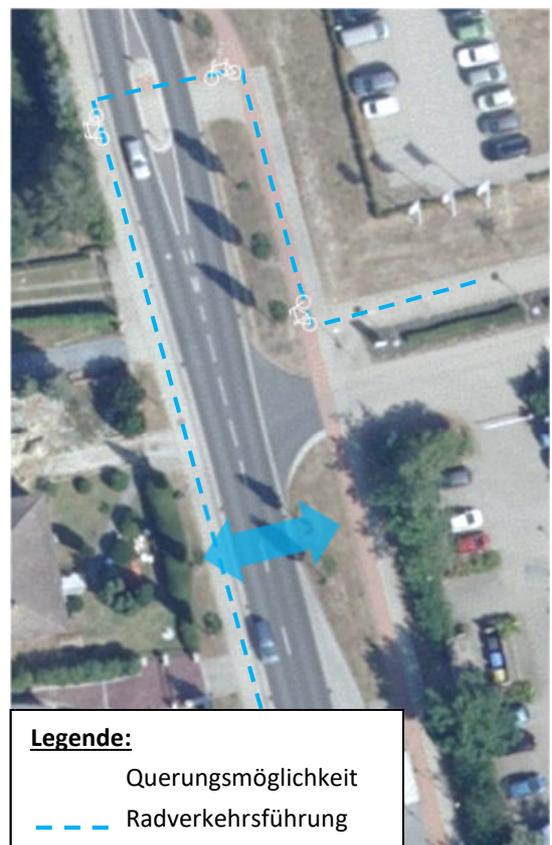


Abbildung 60: Führung des Radverkehrs Penzliner Str. [4]

- Die Herrichtung einer zusätzlichen Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) über die Penzliner Str. ist aufgrund geringer Flächenverfügbarkeit im Bereich der bestehenden Bushaltestelle sowie der Zufahrt zum Krankenhaus nur bedingt möglich. Die Anlage einer Querungshilfe im weiteren südlichen Straßenverlauf der Penzliner Straße wird nicht empfohlen.

#### 4.2.4.2 Rudower Straße

- **Empfehlung:** Sanierung des Gehweges entlang der Rudower Str. im Bereich Lindenhöhe bis Zierke
  - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr
  - Anpassung der Bordsteinabsenkungen im Streckenverlauf
- Schaffung einer eindeutigen Radverkehrsführung am Kreisverkehr Rudower Str./Penzliner Str.



Abbildung 61: Übergang des Radverkehrs am Kreisverkehr Penzliner Str.

- **Empfehlung:** Unterstützende Maßnahmen zur Visualisierung der Radverkehrsführung von der Rudower Str. auf den Seitenbereich

- Markierung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn mit Leitmarkierung und Piktogramm
- Beschilderung der Benutzungspflicht des getrennten Geh- und Radweges im Bereich des Übergangs
- Ggf. Absenken des Bordsteines auf null, damit es beim (fast parallelen) Auffahren nicht zum Sturz kommt

- **Empfehlung:** Die Markierungen für die Radverkehrsführung im Seitenbereich sind im gesamten Kreisverkehr zu pflegen bzw. erneuern

#### 4.2.4.3 Straße des Handwerks

- **Empfehlung:** Anlage eines Gehweges ab Tierheim bis Ortsausgang
- Querung der Fahrbahn im Bereich des Tierheims über Bordsteinabsenkung realisierbar
- In diesem Bereich keine Maßnahmen für den Radverkehr stadtauswärts notwendig, da dieser bereits auf der Fahrbahn geführt wird
- Radverkehr stadteinwärts nutzt die Fahrbahn und erhält auf Höhe des Tierheims eine Benutzungspflicht des Seitenraums
  - Benutzungspflicht des Seitenraums nicht notwendig
  - Übergang von der Fahrbahn auf den Seitenbereich ist für den Radverkehr ungünstig
  - **Empfehlung:** Rückbau der Beschilderung für den Radverkehr stadteinwärts
    - Radverkehr nutzt weiter die Fahrbahn und wird im Bereich der Handwerkskammer auf den Seitenbereich geführt



Abbildung 63: Neubau Gehweg in der Straße des Handwerks [4]



Abbildung 62: Rückbau der Benutzungspflicht

- Optimierung der Radverkehrsführung im Bereich der Handwerkskammer stadtauswärts
  - o **Empfehlung:** Anpassung/Ausrichtung der Beschilderung zur besseren Verdeutlichung der Radverkehrsführung
  - o Ausrichtung der Beschilderung zur besseren und frühzeitigen Erkennbarkeit während des Heranfahrens
  - o Herrichtung der wegweisenden Beschilderung für den Fernradverkehr



Abbildung 64: Optimierung der Radverkehrsführung in der Straße des Handwerks

## **4.2.5 Weitere Maßnahmen zur touristischen Radverkehrsförderung**

### **4.2.5.1 Rundweg um den Zierker See**

Der Rundweg um den Zierker See wird hauptsächlich für landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Doch auch als Naherholungsziel der Neustrelitz und bei Radtouristen ist der Weg beliebt. Bezüglich der objektiven und subjektiven Sicherheit besteht jedoch Handlungsbedarf. Durch eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung oder die An- und Aufbringung von Hinweismarkierungen auf Fußgänger und Radfahrer an relevanten Knotenpunkten kann hier ein höheres Maß an Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

### **4.2.5.2 Christiansburger Weg**

Aus Gründen der Stadtteilverbindung zwischen Strelitz-Alt und Klein Trebbow ist der Christiansburger Weg eine Fahrradrouten, die hinsichtlich der Attraktivität sowie der Verkehrssicherheit für den regionalen Radverkehr in der Maßnahmenaufstellung eine Berücksichtigung finden muss. Auf der knapp 4 km langen Strecke liegt eine Brücke, die einen baufälligen Zustand und somit eine potentielle Gefahrenquelle aufweist. Empfohlen wird vorrangig die Erneuerung der Brücke oder optional die Ermittlung einer Alternativroute zum Christiansburger Weg im weiteren Planungsprozess.

### **4.2.5.3 Berlin-Kopenhagen-Radfernweg**

Der Berlin-Kopenhagen-Radfernweg verbindet zwei europäische Metropolen miteinander. Auf seiner Strecke gibt es zahlreiche Möglichkeiten für die Besichtigung und Erkundung naturnaher Mittel- und Kleinstädte im ländlichen Raum. Für viele Fahrradtouristen kann die Stadt Neustrelitz als Etappenziel attraktiv gemacht werden, obgleich sie nicht direkt an diesen Fernradweg angebunden ist. Die Aufstellung einer entsprechenden Hinweis Beschilderung, ggf. die Ausweisung als Neben- bzw. Ergänzungsrouten, ist für die Werbung von Tages- oder Übernachtungsgästen empfehlenswert.

## 5 Fazit

Durch qualitativ gute Infrastruktureinrichtungen und eine geeignete sowie sichere Verkehrsführung steigt die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer die vorgesehenen Einrichtungen für den Fuß- und Radverkehr zu nutzen. Damit wird der Fuß- und Radverkehr in der Stadt gefördert, wodurch der Anteil des nicht motorisierten Verkehrs sowie die Aufenthaltsqualität in der Stadt steigen. Daher sollte dem Fuß- und Radverkehr bei Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen im Straßenraum eine besondere Beachtung zukommen.

Als Ergebnis der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Neustrelitz wurde ein Maßnahmenkatalog erstellt, welcher ein zentrales Planungsinstrument für die verkehrliche Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs darstellt.

Generell wird aufgrund der besonderen Komplexität der verkehrlichen Zusammenhänge und Wechselwirkungen eine sorgfältige Detailplanung der einzelnen Maßnahmen empfohlen. Dazu zählt auch die planerische Verfeinerung vorgeschlagener Maßnahmen für die Genehmigung und anschließende Umsetzung.

## **Anlagenverzeichnis**

### **Anlage 1 – Überblick Kategorien der Defizitanalyse**

#### **Anlage 2 – Defizitanalyse**

- 2.1 – Neustrelitz/Innenstadt
- 2.2 – Kiefernheide
- 2.3 – Strelitz-Alt
- 2.4 – Zierke
- 2.5 – Sonstiges Stadtgebiet

#### **Anlage 3 – Netzkategorien für den Radverkehr**

- 3.1 – Neustrelitz/Innenstadt
- 3.2 – Kiefernheide
- 3.3 – Strelitz-Alt
- 3.4 – Zierke

#### **Anlage 4 – Maßnahmenkatalog**

- 4.1 – Neustrelitz/Innenstadt
- 4.2 – Kiefernheide
- 4.3 – Strelitz-Alt
- 4.4 – Zierke
- 4.5 – Sonstiges Stadtgebiet

## **Abkürzungsverzeichnis**

EKZ	-	Einkaufszentrum
Kfz	-	Kraftfahrzeug
KP	-	Knotenpunkt
KV	-	Kreisverkehr
LSA	-	Lichtsignalanlage
SV	-	Schwerverkehr
VEP	-	Verkehrsentwicklungsplan

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet des Verkehrskonzepts .....	5
Abbildung 2: Verkehrsräume für den Geh- und Radverkehr .....	12
Abbildung 3: Radverkehrsfurt im Zuge eines Zweirichtungsradweges .....	14
Abbildung 4: Sandberg in Neustrelitz – Beispiel für Radfahrbereiche auf Fahrbahnen mit Naturpflaster .....	15
Abbildung 5: Ausbildung einer Geh-/Radwegüberführung.....	16
Abbildung 6: Prinzipskizze einer Mittelinsel als Querungshilfe .....	17
Abbildung 7: Prinzipskizze von vorgezogenen Seitenräumen als Querungshilfe.....	17
Abbildung 8: Beispiel eines Fußgängerüberweges.....	17
Abbildung 9: Radschutzstreifen Semmelweisstraße .....	20
Abbildung 11: Übergang auf die Fahrbahn F.-W.-Buttel-Platz.....	21
Abbildung 10: Radschutzstreifen Tiergartenstr.....	21
Abbildung 13: Beschilderung „Radfahrer frei“ an Tiergartenstraße .....	22
Abbildung 12: Beispiel Auffangradweg an Kreisverkehren .....	22
Abbildung 14: Fuß- und Radverkehrsführung am Platz am Tiergarten.....	23
Abbildung 15: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Friedrich-Wilhelm-Str. Höhe Marienstr. ....	24
Abbildung 16: Querungsmöglichkeit und Radverkehrsführung Louisenstr. Höhe Milowsgang .....	25
Abbildung 17: Querungsmöglichkeit Louisenstr. am Carolinum.....	26
Abbildung 18: Markt mit umlaufenden Geh- und Radverkehrsbereichen .....	27
Abbildung 19: Markt mit Erweiterung der Fußgängerzone .....	28
Abbildung 20: Querungsbereich Bruchstraße .....	30
Abbildung 21: Radverkehrsführung Am Stadthafen .....	30
Abbildung 22: Fußverkehrsführung Am Tiergarten.....	31
Abbildung 23: Maßnahmenvarianten Carlstr.....	32
Abbildung 24: Abgefahrene Grasfläche an Treppe Carlstr.....	32
Abbildung 25: Erweiterung des Gehbereiches Elisabethstr. ....	33
Abbildung 26: Radverkehrsführung Penzliner Str. ....	34
Abbildung 27: Mögliche Beruhigung des Kfz-Verkehrs in der Strelitzer Straße.....	35
Abbildung 28: Querungshilfe über die Useriner Str. auf Höhe Bootshaus .....	36
Abbildung 29: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadtauswärts .....	37
Abbildung 30: Wegweisende Beschilderung an Zur Weißen Brücke stadteinwärts .....	37
Abbildung 31: Maßnahmenpaket an Zur Weißen Brücke zur Führung des Geh- und Radverkehrs.....	37
Abbildung 32: Neuer Geh- und Radbereich entlang der Useriner Str.....	38
Abbildung 33: Neuer Querungsbereich über die Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee.....	39
Abbildung 34: Beschilderung des Seiteneereiches an der Useriner Str. auf Höhe Kastanienallee .....	39

Abbildung 35: Neuer Querungsbereich über die Useriner Straße auf Höhe Pappelallee.....	39
Abbildung 36: Änderung des Seitenraums zum gemeinsamen Geh- und Radweg auf Höhe Pappelallee .....	40
Abbildung 37: Übergang für den Radverkehr zwischen Seitenraum und Fahrbahn im Bereich der Parkstr. ....	40
Abbildung 38: Ausbau und Anschluss Alte Poststr. ....	41
Abbildung 39: Ausbau Fußverkehrsführung am KP An der Fasanerie/Strelitzer Chaussee.....	41
Abbildung 40: Gehweg und Fahrbahnsanierung Hans-Fallada-Str. ....	42
Abbildung 41: Variante weiterer Querungshilfen am Einkaufszentrum in der Karbe-Wagner-Str. ....	43
Abbildung 42: Radschutzstreifen Kirschenallee .....	44
Abbildung 43: Radschutzstreifen Lessingstr.....	44
Abbildung 44: Erweiterung des Seitenraums an der Strelitzer Chaussee stadtauswärts .....	45
Abbildung 45: Planungsskizze der Radwegeführung an der Strelitzer Chaussee stadteinwärts .....	46
Abbildung 46: Piktogramm zur Umleitung des Radverkehrs am KV Woldegker Chaussee .....	47
Abbildung 47: Beschilderung Woldegker Chaussee/Carl-Meier-Str. ....	49
Abbildung 48: Radverkehrsführung auf gem. Geh-/Radweg Carl-Meier-Str. ....	49
Abbildung 49: fehlender Übergang Carl-Meier-Str. ....	49
Abbildung 50: Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn Carl-Meier-Str. ....	49
Abbildung 51: Übergang der Carl-Meier-Str. am südlichen Zugang des Friedhofs.....	50
Abbildung 52: Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg.....	50
Abbildung 53: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Str. am Spiegelberg.....	51
Abbildung 54: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe der Einzelhandelsmärkte.....	51
Abbildung 55: Querungsmöglichkeit Wilhelm-Stolte-Str. auf Höhe Daniel-Sanders-Str. ....	51
Abbildung 56: Querungsmöglichkeit Neubrandenburger Str. ....	52
Abbildung 57: Verschwenk Radverkehrsführung Knotenpunkt Schulstr. ....	52
Abbildung 58: Beispiel: Straße Sandberg in Neustrelitz.....	53
Abbildung 59: Gemeinsamer Geh-/Radweg Penzliner Str. stadteinwärts.....	54
Abbildung 60: Führung des Radverkehrs Penzliner Str. ....	54
Abbildung 61: Übergang des Radverkehrs am Kreisverkehr Penzliner Str. ....	55
Abbildung 62: Rückbau der Benutzungspflicht .....	56
Abbildung 63: Neubau Gehweg in der Straße des Handwerks .....	56
Abbildung 64: Optimierung der Radverkehrsführung in der Straße des Handwerks .....	56

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Kriterien der Defizitanalyse .....	9
Tabelle 2: Übersicht von Konflikten und Schwachstellen in den untersuchten Stadtgebieten .....	10
Tabelle 3: Netzkategorien für den Radverkehr .....	11
Tabelle 4: Breitenmaße von Fuß- und Radverkehrsanlagen .....	12
Tabelle 5: Breiten von Mittelinseln und Wartebereichen.....	16
Tabelle 6: Einsatzbereiche Fußgängerüberweg nach Verkehrsaufkommen Kfz und Fußverkehr .....	17

## Quellenverzeichnis

- [1] Fußverkehrs-Check in Neustrelitz, Herausgeber: FUSS e.V., Neustrelitz 2019
- [2] **EFA 2002**, Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2002, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2002
- [3] **ERA 2010**, Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2019, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010
- [4] GeoPortal.MV, Onlinezugriff auf Karten und Luftbilder, Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin, 2017
- [5] **HBS 2015**, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln 2015
- [6] OpenStreetMap.de
- [7] **RASt 2006**, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- [8] **RIN 2008**, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008
- [9] **RStO 2012**, Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012
- [10] **StVO**, Straßenverkehrs-Ordnung, Ausgabe: 2013, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013
- [11] **VEP 2004**, Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Neustrelitz, Neustrelitz 2004
- [12] **VEP 2020**, Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Neustrelitz, Neustrelitz 2020
- [13] **Stadt Neustrelitz**, März 2022