

Defizitanalyse Stadtgebiet Kiefernheide

	Pestalozzistraße											
	Radelandweg											
	Riefstahlstraße								Gehweg: Oberflächenwechsel Fahrbahn: Schlaglöcher, Oberflächenwechsel			
	Rosenweg											
	Schillerstraße											
	Schwarzer Weg											
	Sonnenweg											
	Strelitzer Chaussee											
2.6	Kirschenallee bis Heinrich-Heine-Str.								Gehweg: Unebenheiten und Lücken			
	Heinrich-Heine-Str. bis Höhenstr.											
	Höhenstr. bis Woldegker Chaussee										Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern: Fuß & Rad, da kein Gehweg vorhanden Kfz & Rad, da Vorfahrt Rad am KV Karbe- Wagner-Str. oft missachtet wird	
	Kreisverkehr Woldegker Chaussee										Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr	
	Theodor-Storm-Straße											
	Waldsiedlung											
	Weg an der Fasanerie								Fahrbahn: viele Unebenheiten			Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, da kein Seitenraum vorhanden
	Weidenweg								Fahrbahn: Straßenschäden			
	Wiesenweg								Gehweg: Absackungen und Unebenheiten			
	Woldegker Chaussee											
	KV Woldegker Chaussee/Strelitzer Chaussee											
	Strelitzer Chaussee bis Höhe Autohaus								Gehweg: Bewuchs im Seitenbereich			
	Höhe Autohaus bis Höhe Tankstelle										Einseitig kein durchgehender Gehweg	keine Beleuchtung
	Höhe Tankstelle bis Lessingstr.								Gehweg: starker Bewuchs			keine Beleuchtung
	Lessingstr. bis Bundespolizei (B198)											keine Beleuchtung
	Ziegeleiweg								Gehweg: Absackungen und Unebenheiten			

Anlage 2.2.2

Defizitanalyse

Stadtgebiet Kiefernheide

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

2 Stadtgebiet Kiefernheide

2.1 Wegeführung

a) Wegweisende Beschilderung

Durch das Stadtgebiet von Kiefernheide verlaufen mehrere Hauptzuwegsrouten:

- Karbe-Wagner-Straße
- Kirschenallee
- Lessingstraße
- Strelitzer Chaussee
- Woldegker Chaussee

Sowohl die touristische als auch die Wegweisung des Fernradverkehr sind entlang der Straßen betrachtet worden. An den entsprechenden Knotenpunkten ist eine Beschilderung vorhanden. Es konnten keine Defizite festgestellt werden.

Im Bereich der B198 beginnend mit dem Knotenpunkt Woldegker Chaussee/Lessingstraße/Carl-Meier-Straße ist die irreführende sowie unzureichende Beschilderung aufgefallen. Vor allem in Richtung Landratsamt besteht keine durchgehende Beschilderung, welche den Fuß- und Radverkehr über die Alte Poststraße führt.

b) Stetigkeit der Wegeführung

In Bezug auf die Stetigkeit der Wegeführung wurden folgende Defizite identifiziert:

Straßenzug	Defizit – Stetigkeit der Wegeführung
Alte Poststraße	- Kein durchgehender Gehweg bis Landratsamt vorhanden
An der Fasanerie - Höhe Strelitzer Chaussee	- Kein Gehweg im Bereich Bushaltestelle An der Fasanerie - Siehe Punkt 2.5
Strelitzer Chaussee - Höhe Kühlhausberg	- Ab dem Kreisverkehr Kühlhausberg in Richtung Stadtauswärts kein weiterführender Gehweg vorhanden
Woldegker Chaussee	- Gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Stadtauswärts auf der rechten Seite endet „im Grünen“

Tabelle 1: Defizitanalyse – Stetigkeit der Wegeführung in Kiefernheide

c) Querungsmöglichkeiten

In Bezug auf Möglichkeiten der Fahrbahnquerung wurden Bereiche identifiziert, in denen ein Querungsbedarf besteht, jedoch die Querungsmöglichkeiten nicht gegeben oder ungenügend sind.

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Karbe-Wagner-Straße - Höhe EKZ	- Hoher Querungsbedarf u.a. zwischen Einkaufszentrum, Einzelhandelseinrichtungen und Sanitätshaus - Querungsbedarf für Rollstuhlfahrer oder mobilitätseingeschränkte Personen wird als erhöht eingestuft - Bordsteinabsenkungen nicht ausreichend als Querungshilfen

Straßenzug	Defizit - Querungsbedarf
Lessingstraße - An der Fasanerie	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Querungsbedarf u.a. durch Wohngebiet, Bushaltestelle und der Straße „An d. Fasanerie“ als Verbindung zur Strelitzer Chaussee und weiterführend zum Einzelhandelsbereich - Keine Querungshilfe vorhanden
Strelitzer Chaussee - An der Fasanerie	<ul style="list-style-type: none"> - Hoher Querungsbedarf aufgrund Einzelhandelseinrichtungen Kühlhausberg, Wohngebiet und der Bushaltestelle - Bestehende Querung nur für Radverkehr
Strelitzer Chaussee - Höhe Radelandweg	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Querungsbedarf aufgrund der Bushaltestelle, vereinzelt Geschäften und Dienstleistern - Keine Querungshilfe zwischen Kirschenallee und Karbe-Wagner-Straße vorhanden
B198 - Höhe Landratsamt und Bundespolizei	<ul style="list-style-type: none"> - Mittlerer Querungsbedarf - Keine Querungshilfe vorhanden

Tabelle 2: Defizitanalyse – Querungsmöglichkeiten in Kiefernheide

d) Änderung der Wegenutzung

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

Straßenzug	Defizit – Änderung der Wegenutzung
Strelitzer Chaussee - Heinrich-Heine Straße	<ul style="list-style-type: none"> - Uneindeutiger Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund der Änderung der Radverkehrsführung von einem benutzungspflichtigen Radweg auf die Fahrbahn und anschließend zu einem getrennten Geh- und Radweg (Benutzungspflicht) - Siehe Punkt 2.6
Strelitzer Chaussee - Radelandweg	<ul style="list-style-type: none"> - Es existiert kein weiterführender Gehweg auf der rechten Fahrbahnseite stadtauswärts - Keine Querungshilfe vorhanden
Woldegker Chaussee - Höhe Autohaus	<ul style="list-style-type: none"> - Fehlender Übergangsbereich für den Radverkehr aufgrund der Änderung von getrenntem Geh- und Radweg weiter auf die Fahrbahn bzw. auf die andere Fahrbahnseite - Übergang und Wechsel der Benutzungspflicht ist nicht erkennbar

Tabelle 3: Defizitanalyse – Änderung der Wegenutzung in Kiefernheide

2.2 Verkehrsraum

a) Breiten

Eine Übersicht der vorhandenen Gehwegbreiten sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist in Anlage 2.2.3 dargestellt. Defizite in den Breiten der Aufstell- und Wartebereiche, an denen ein Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern auftritt, können ebenfalls der Anlage entnommen werden.

b) Führungsform des Radverkehrs nach Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsstärke

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

Im Bereich Kiefernheide gibt es eine Reihe an Streckenzügen, an denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Zum Großteil handelt es sich dabei um Streckenzüge in Tempo 30-Zonen, in denen das Geschwindigkeitsniveau sowie die Verkehrsstärke für einen Mischverkehr von Kfz und Rad geeignet sind.

Im Straßenverlauf der Kirschenallee zwischen Lessingstraße und Kiefernheide besteht in Fahrtrichtung stadtauswärts keine Freigabe des Gehwegs für die Nutzung durch den Radverkehr. Der Radverkehr wird in diesem Bereich auf der Fahrbahn geführt. Aufgrund des Straßenquerschnittes von 5,50 m sowie einer mäßigen Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, kann es in diesen Bereichen zu Konflikten zwischen den Rad- und Kfz-Verkehr kommen.

2.3 Wegequalität

a) Oberflächenbeschaffenheit

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

Es befinden sich jedoch auch Bereiche im Stadtgebiet Kiefernheide, die mit einer schlechten Qualität der Nebenanlagen auffallen. Hier zeigen sich zunächst Defizite an Zufahrten zu Grundstücken. Der Seitenraum wird mitunter durch viele Grundstückszufahrten unterbrochen, deren Oberflächenbeläge sich von dem durchlaufenden Gehweg unterscheiden (Abbildung 1). Die Zufahrten sind dabei meist mit Naturpflaster hergerichtet. Somit wird die Nutzungsqualität der Gehbereiche vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen aber auch für Menschen mit Kinderwagen deutlich verschlechtert. Häufige Oberflächenwechsel in den Seitenbereichen unterbrechen den durchgehenden Gehweg optisch auf und lassen vermuten, dass der Verkehr auf den Grundstückszufahrten Vorrang gegenüber dem Fußverkehr hat. Darüber hinaus ist aufgefallen, dass mitunter Grundstückszufahrten auf Straßenniveau liegen und damit auf einem niedrigeren Niveau angelegt sind als der durchgehende Seitenraum, was den Geh- und Fahrkomfort einschränkt sowie den optischen Vorrang der Grundstücksverkehre suggeriert.



Abbildung 1: Zufahrt mit groben Naturpflaster Strelitzer Chaussee



Abbildung 2: Ahornweg

In Bezug auf die Gehwegbeschaffenheit gibt es gravierende Defizite wie beispielhaft in Abbildung 2 dargestellt. In Anlage 2.2.5 sind die Örtlichkeiten mit unzureichender Wegequalität zusammengefasst.

Die Fahrbahnen in Kiefernheide sind überwiegend als Asphaltfahrbahnen oder mit gesägtem, ebenem Naturpflaster hergerichtet. Das bietet dem Radverkehr grundsätzlich eine gute Nutzungsqualität. Jedoch sind Bereiche aufgefallen, an denen die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahnen durch Risse, Schlaglöcher und Unebenheiten Defizite aufzeigen. Diese Bereiche sind ebenfalls in Anlage 2.2.5 aufgenommen.

b) Borde/Bordsteinabsenkungen/Barrierefreiheit

Eine Übersicht der Defizite an Bordsteinabsenkungen ist in Anlage 2.2.4 dargestellt.

2.4 Objektive und Subjektive Verkehrssicherheit

Fußverkehr auf dem Radweg

Im Stadtgebiet Kiefernheide existieren Lücken für den fußläufigen Verkehr. Diese führen streckenweise dazu, dass der Fußverkehr die Radweegeanlagen im Seitenraum mit nutzt. In der Regel reichen die Breiten der Seitenräume jedoch nicht aus, um eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs zu gewährleisten. So kommt es vor allem in Bereichen mit erhöhten Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.

An der Strelitzer Chaussee fehlt ab dem Radelandweg ein begleitender Gehweg auf der rechten Fahrbahnseite stadtauswärts. Vor allem im Bereich zwischen Kühlhausberg und Kreisverkehr Woldegker Chaussee wird der Radweg aufgrund der anliegenden Einzelhandelseinrichtungen und der Bushaltestelle „An der Fasanerie“ auch durch den Fußverkehr genutzt.

Kein Gehweg



Abbildung 3: Egon-Erwin-Kisch-Straße

In Kiefernheide sind Wohnstraßen ins Auge gefallen, an denen kein begleitender Gehweg vorhanden ist. Beispielhaft ist hier die Egon-Erwin-Kisch-Straße zu nennen, welche innerhalb einer Tempo 30-Zone liegt. Durch das Fehlen des Gehwegs nutzen alle Verkehrsteilnehmer die Fahrbahnfläche, welche zum großen Teil nur aus einer Schotterfläche besteht. Auch bei einer gering einzuschätzenden Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs, birgt dieser Umstand ein Gefährdungsrisiko für den Fußverkehr.

Missachtung von Verkehrsregeln



Im Bereich der Strelitzer Chaussee auf Höhe der Zufahrt zu den Einzelhandelseinrichtungen konnten vereinzelt Verstöße gegen die Beachtung der Vorfahrtsbeschilderung beobachtet werden. Die abbiegenden Verkehre missachteten hier den geradeausfahrenden Radverkehr. Dies kann zu schwerwiegenden Gefahrensituationen führen.

Abbildung 4: Missachtung Vorfahrt Strelitzer Chaussee

Fehlende Beleuchtung

Während der Begehungen vor Ort konnten auch Streckenabschnitte mit fehlender Beleuchtung als Defizit herauskristallisiert werden. Im Stadtgebiet von Kiefernheide fiel vor allem die Woldegker Chaussee als eine Hauptzuwegungsrouten der Stadt besonders ins Auge.

Jedoch auch in der Alten Poststraße als Verbindung zum Landratsamt bestehen Lücken in der Beleuchtung.

2.5 Strelitzer Chaussee/An der Fasanerie

Im kompletten Bereich der Haltestelle „An der Fasanerie“ an der Strelitzer Chaussee existiert im Bestand kein Gehweg. Der Wartebereich der Haltestelle ist über den an der Haltestelle vorbeilauenden benutzungspflichtigen Radweg zu erreichen oder über die Grünfläche zur Straße An der Fasanerie (Abbildung 5). Das hat zur Folge, dass an dieser Stelle bei einer Begegnung beider Verkehrsteilnehmer ein erhöhtes Konfliktpotential vorherrscht, da derzeit keine gezielte Führung des Fußverkehrs und damit auch keine geordnete Querung des Radweges vor Ort besteht. Die Notwendigkeit eines Gehweges zeichnet sich bereits durch einen deutlichen „Trampelpfad“ auf der Grünfläche ab.



Abbildung 5: Wegführung Geh- und Radweg im Haltestellenbereich Strelitzer Chaussee/An der Fasanerie

In der Straße An der Fasanerie führt zunächst nur einseitig ein Gehweg entlang der Straße. Auf der rechten Seite wird ein gehwegähnlicher Bereich zwar bereits genutzt, allerdings handelt es sich dabei um einen unbefestigten Bereich, der nicht als Gehweg angelegt ist. Erst im weiteren Verlauf der Straße wird auf beiden Seiten der Straße ein Gehweg angeboten, wobei der Zustand dieser Wege im Hinblick auf die Oberflächenbeschaffenheit und Breite nicht aktuellen Regularien entspricht.

Somit fehlt es im gesamten Knotenpunktbereich Strelitzer Chaussee/ An der Fasanerie an einer durchgängigen Fußverkehrsführung, sodass es speziell im Wartebereich des Linienverkehrs zu gefährlichen Situationen zwischen Rad- und Fußverkehr kommen kann. Zudem stellt die Situation einen deutlichen Mangel für mobilitätseingeschränkte Menschen dar, diese können derzeit nicht sicher und störungsfrei den ÖPNV erreichen.

2.6 Strelitzer Chaussee/Heinrich-Heine-Straße

Eine Schwachstelle mit großen Gefahrenpotential befindet sich stadteinwärts auf der Strelitzer Chaussee im Bereich der Heinrich-Heine-Straße. Für eine Strecke von ca. 90 m wird der Radverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf eine gemeinsame parallel zur Strelitzer Chaussee verlaufende Nebenstraße geführt, bevor die Führung anschließend auf einem getrennten Geh- und Radweg hinter der Haltestelle Heinrich-Heine-Straße weiterführt. Die Abbildung 6 zeigt diesen Streckenabschnitt und stellt die Positionen der Konfliktpunkte genauer dar.

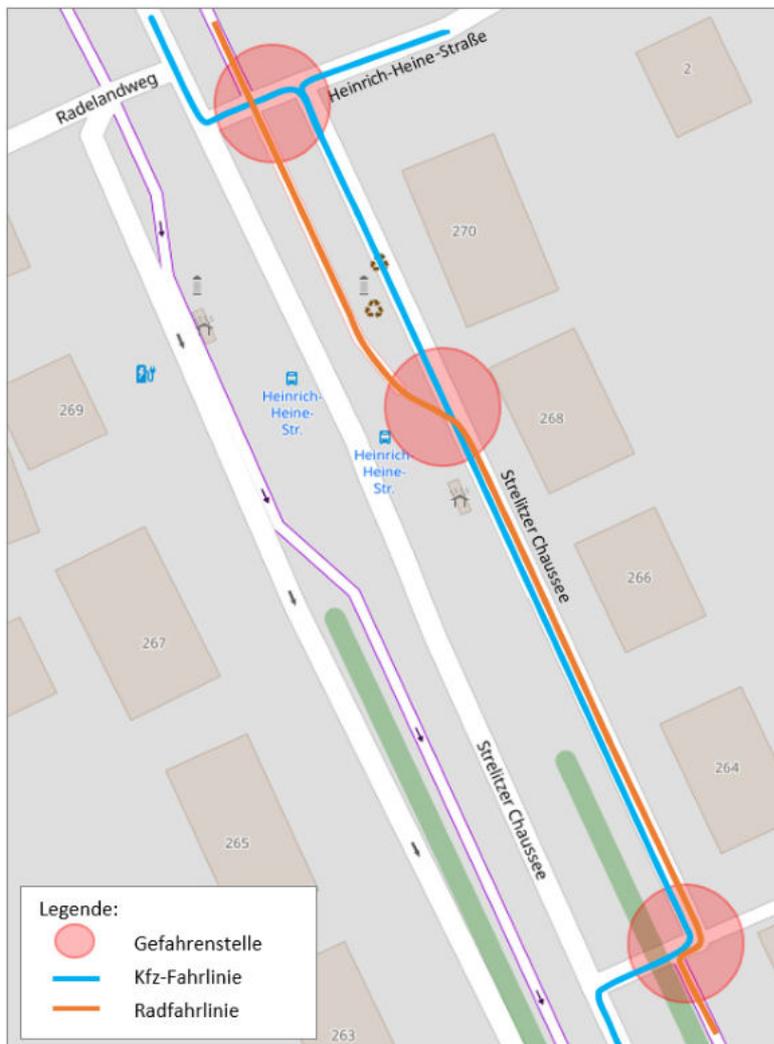


Abbildung 6: Konfliktpunkt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr Strelitzer Chaussee

Wie in der Abbildung 7 zu erkennen ist, fährt der Radverkehr (orange gekennzeichnet) auf einem benutzungspflichtigen Radweg und wird auf die Fahrbahn der Nebenstraße mit Beidrichtungsverkehr weitergeführt. Der abbiegende Kfz-Verkehr von der Strelitzer Chaussee kommend befährt ebenfalls auf der gleichen Höhe die Nebenstraße. Da der Radweg mit einem Abstand von 5 m zur Straße und zusätzlich dazu optisch getrennt mit einem Grünstreifen und Baumbewuchs verläuft,

nimmt der abbiegende Verkehr den Radverkehr an dieser Stelle nur vermindert wahr. Darüber hinaus werden weder der abbiegende Kfz-Verkehr noch der Radverkehr auf eine besondere Konfliktstelle beispielsweise durch Markierungen oder eine entsprechende Beschilderung hingewiesen.



Abbildung 7: Strelitzer Chaussee Blickrichtung Haltestelle Heinrich-Heine-Straße

Im weiteren Verlauf der Nebenstraße beginnt auf der linken Fahrbahnseite ein getrennter Geh- und Radweg, dessen Beginn für den Radverkehr bei Vorbeifahrt schwer erkennbar ist, weil er nicht ausreichend gekennzeichnet ist. Durch die Haltestelle und einen Altglas-Container (Abbildung 8) wird das Blickfeld in dem Bereich zusätzlich eingeschränkt. Eine entsprechend unterstützende Markierung in dem Bereich fehlt.



Abbildung 8: Blickfeld mit Hindernissen

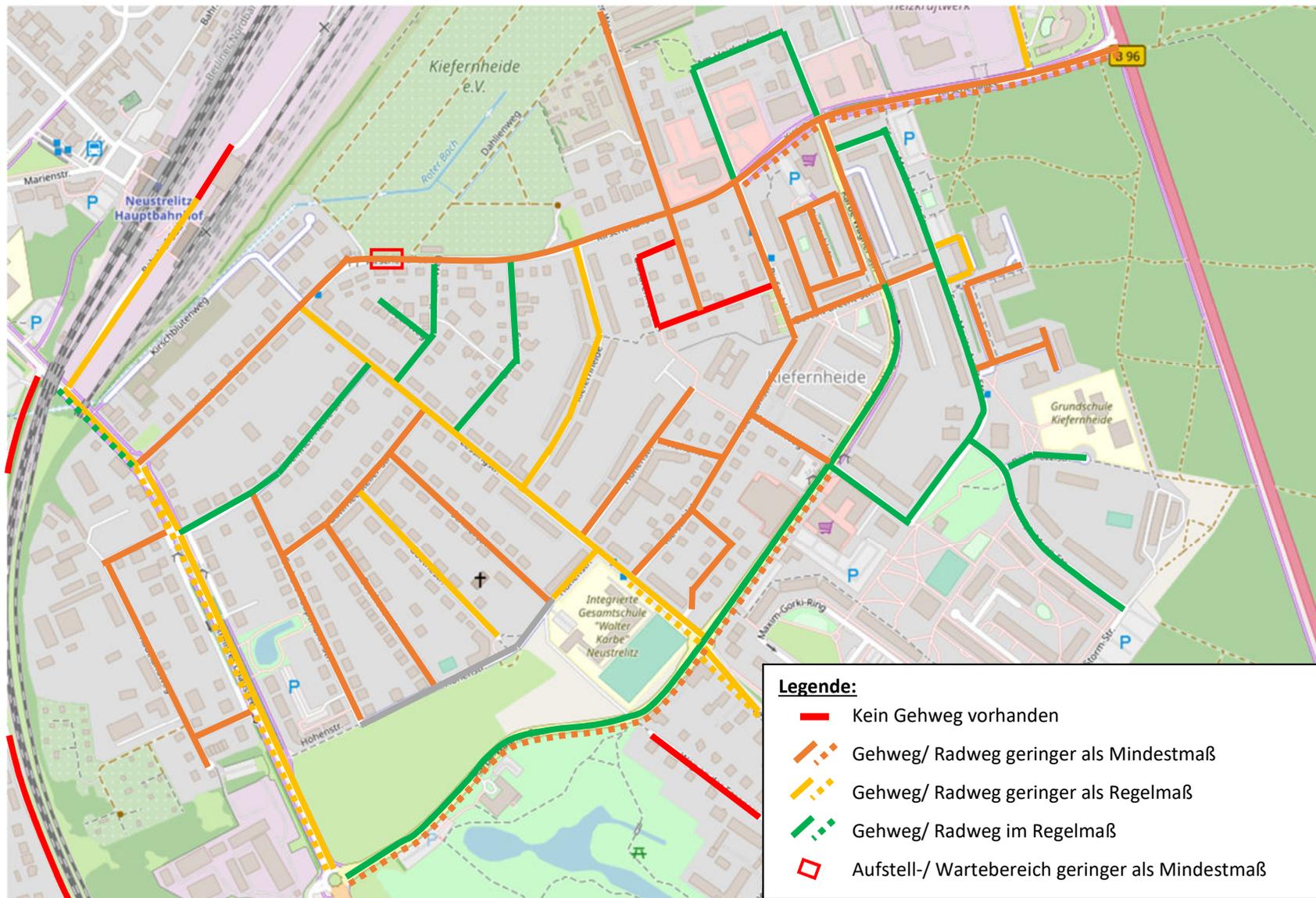
Durch die eingeschränkte Erkennbarkeit des weiterführenden getrennten Geh- und Radweges, kommt es zu der Situation, dass der Fahrradverkehr erst am Knotenpunkt Strelitzer Chaussee/Heinrich-Heine-Straße auf den weiterführenden Radweg auffährt. Dadurch entsteht unweigerlich eine Gefahrensituation durch einfahrende Pkw aus der Strelitzer Chaussee. Der Kfz-Fahrer überprüft den Radweg vor dem Abbiegen in die Heinrich-Heine-Straße auf Radverkehr, rechnet

aber nicht mit einem auf der Straße fahrenden Radverkehr, welcher den kompletten Knotenarm diagonal kreuzt, um auf den weiterführenden Radweg zu gelangen (Abbildung 9).



Abbildung 9: Konfliktpunkt Strelitzer Chaussee/Heinrich-Heine-Straße

Anlage 2.2.3 – Defizitanalyse: Breiten der Gehwege und Radfahrbereiche in Kiefernheide

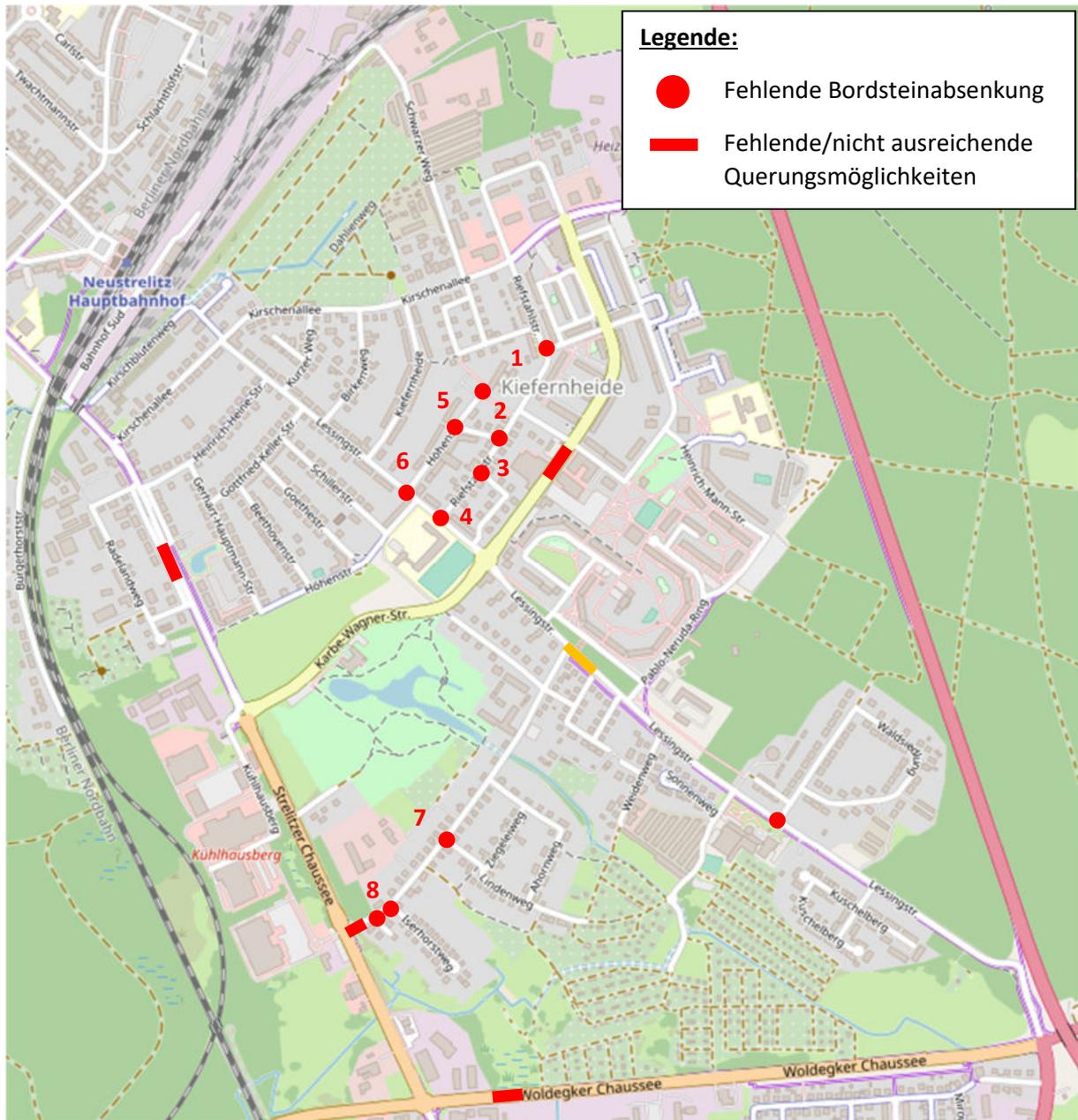


Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Kirschenallee, Haltestelle Kirschenallee



Anlage 2.2.4 – Defizitanalyse: Fehlende Bordsteinabsenkungen und Querungsmöglichkeiten in Kiefernheide



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Riefstahlstraße/Berthold-Brecht-Straße



2. Riefstahlstraße/Höhenstraße



3. Riefstahlstraße/Martin-Andersen-Nexö-Straße



4. Lessingstraße/Riefstahlstraße



5. Höhenstraße



6. Lessingstraße/Höhenstraße



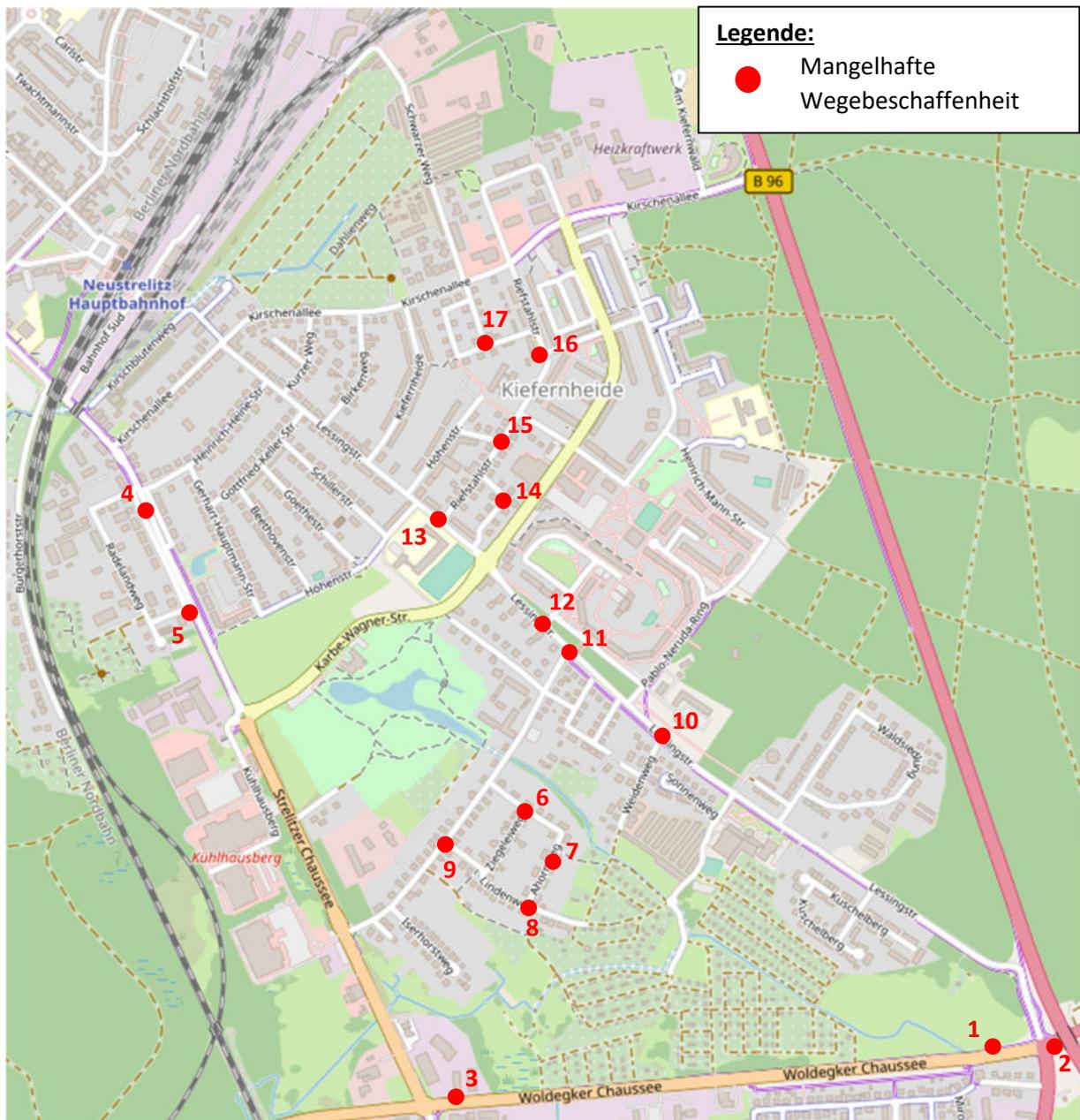
7. An der Fasanerie/Lindenweg



8. An der Fasanerie/Iserhorstweg



Anlage 2.2.5 – Defizitanalyse: Mangelhafte Wegebeschaffenheit im Stadtgebiet Kiefernheide



Karte auf Grundlage von OpenStreetMap

1. Woldegker Chaussee/Lessingstraße

- Weg eng 1,60m
- stark bewachsen



2. Woldegker Chaussee, stadtauswärts

- Weg stark bewachsen



3. Woldegker Chaussee

- Baum und Bewuchs im Gehwegbereich



4. Strelitzer Chaussee, Haltestelle Radelandweg

- Fehlende Gehwegplatten



5. Strelitzer Chaussee, südl. Zufahrt
Radelandweg

- Risse auf der Fahrbahn/Straßenschäden



6. Wiesenweg, Ecke Ziegeleiweg

- Weg abgesackt + Unebenheiten



7. Ahornweg

- Weg schmal und zugewachsen
- Teilweise mit Gehwegschäden



8. Lindenweg/Ahornweg

- Häufige Folge von Grundstückszufahrten



9. An der Fasanerie

- Lücken im Gehwegbereich
- Wege schmal und uneben



10. Lessingstraße/Weidenweg

- Risse in der Markierung



11. An der Fasanerie/Lessingstraße

- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Straßenschäden im Fahrbahnbereich



12. Lessingstraße/Maxim-Gorki-Ring

- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Straßenschäden im Fahrbahnbereich



13. Riefstahlstraße/Lessingstraße

- Häufiger Oberflächenwechsel
- Schäden im Zufahrtbereich



14. Martin-Andersen-Nexö-Straße

- Fahrbahn mit Straßenschäden
- Gehweg mit Schotter und bewachsen



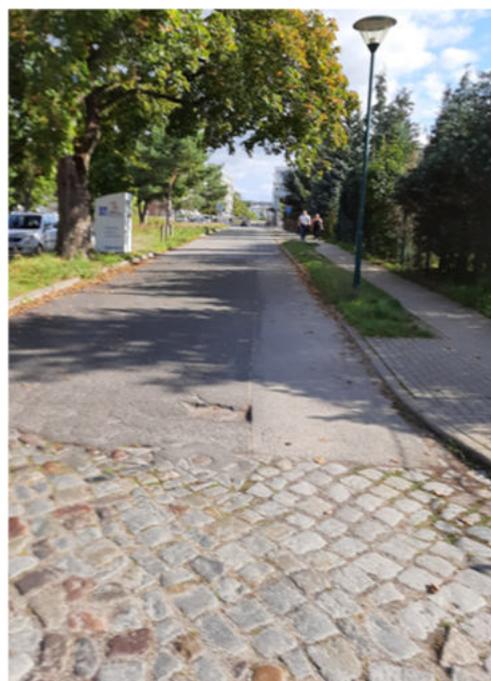
15. Riefstahlstraße/Höhenstraße

- Gehweg nicht befestigt
- Häufige Folge von Grundstückszufahrten und Oberflächenwechsel



16. Riefstahlstraße/Neuer Weg

- Radverkehr auf der Fahrbahn
- Fahrbahn mit Straßenschäden



17. Egon-Erwin-Kisch- Straße/Glaßbrennerstraße

- Kein Gehweg
- Fahrrad auf unbefestigter Straße mit Schlaglöchern

