



Verkehrsentwicklungsplan Boizenburg/Elbe 2030

Überarbeitung Konzept Februar 2017

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Ziele

OBERZIEL

Der Masterplan Mobilität 2030 unterstützt die nachhaltige Entwicklung der Stadt Boizenburg / Elbe als Wohn-, Wirtschafts- und Kulturstandort.

WERTEZIELE

Gesundheit und Sicherheit

Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung

Gleiche Mobilitätschancen für Alle

HANDLUNGSZIELE

Förderung des Zufußgehens

Förderung des Radverkehrs

Förderung des ÖPNV

Leistungsfähiges Straßennetz

Attraktivierung des Stadt-/Straßenraums

Integration innovativer Mobilitätsansätze

Vorgehensweise



Rückblick: Bürgerbeteiligung

Durchgangsverkehr in der Altstadt

Parken in der Altstadt

Fehlende Eindeutigkeit der Radverkehrsführung

Dreiteilung des inneren Stadtgebiets → Raumwiderstände durch Fliesenwerke und Kleingärten



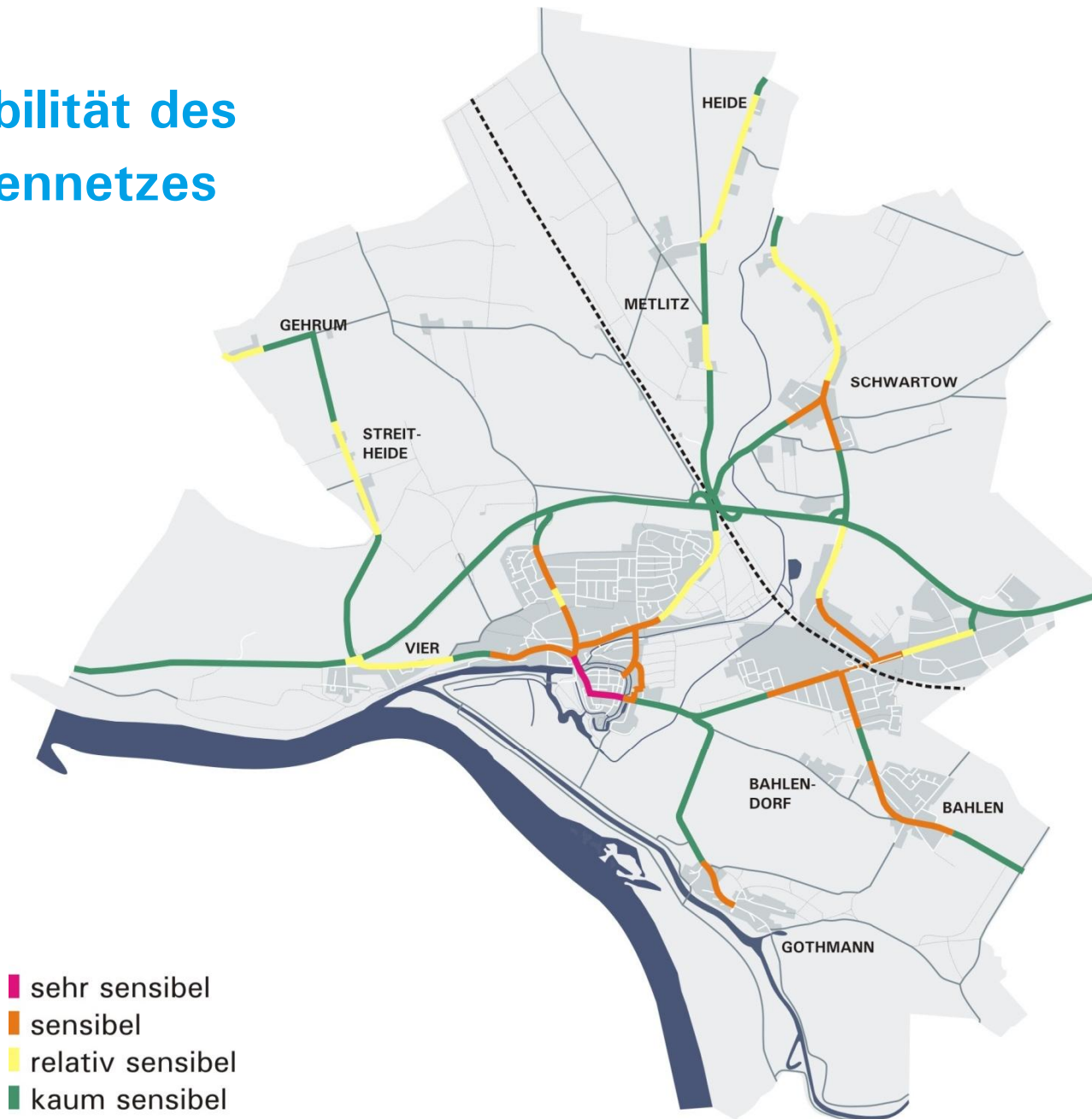
Rückblick: Verkehrszählung Mai 2016



Ergebnisse Verkehrszählung Mai 2016



Sensibilität des Straßennetzes

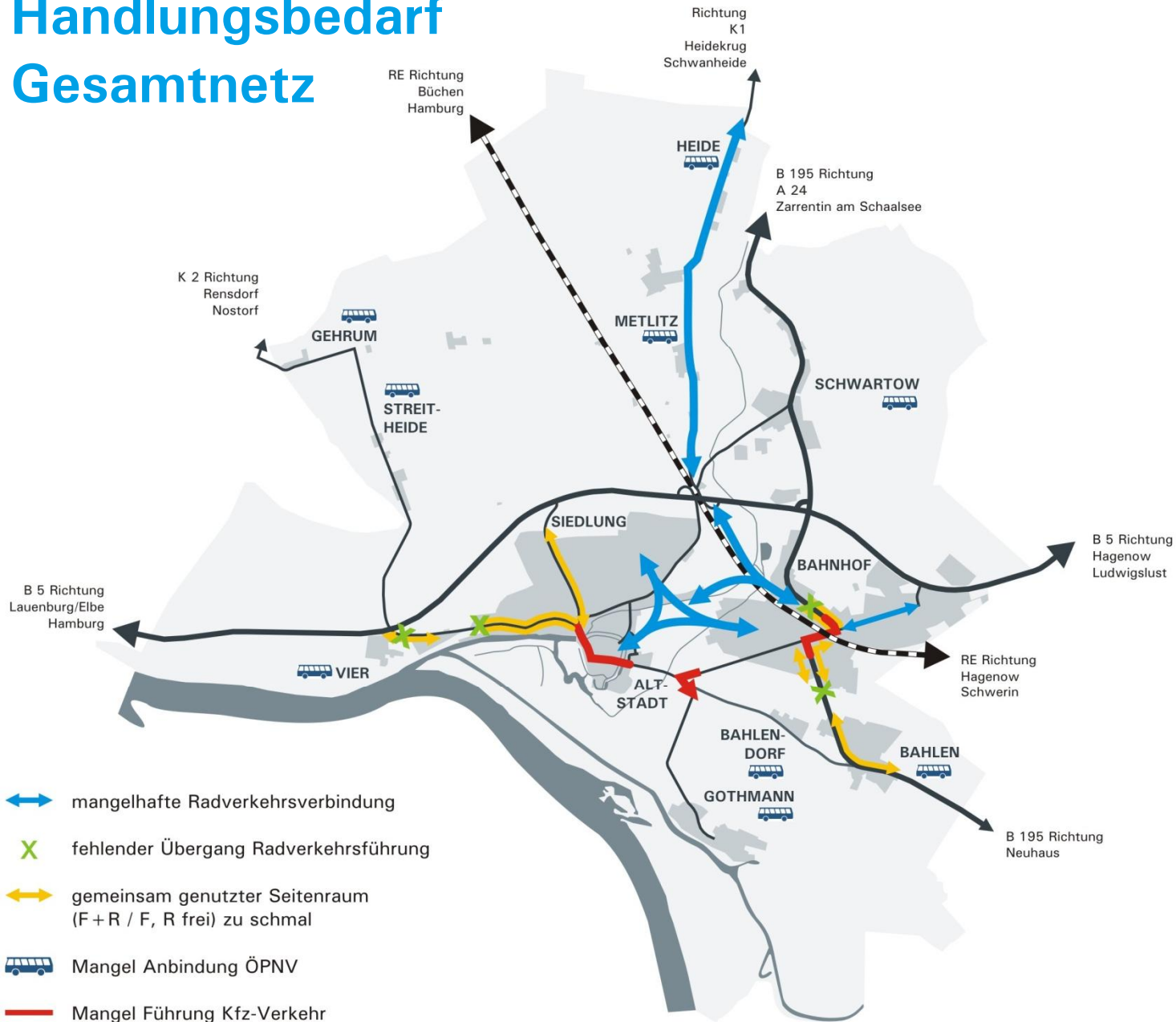


- sehr sensibel
- sensibel
- relativ sensibel
- kaum sensibel

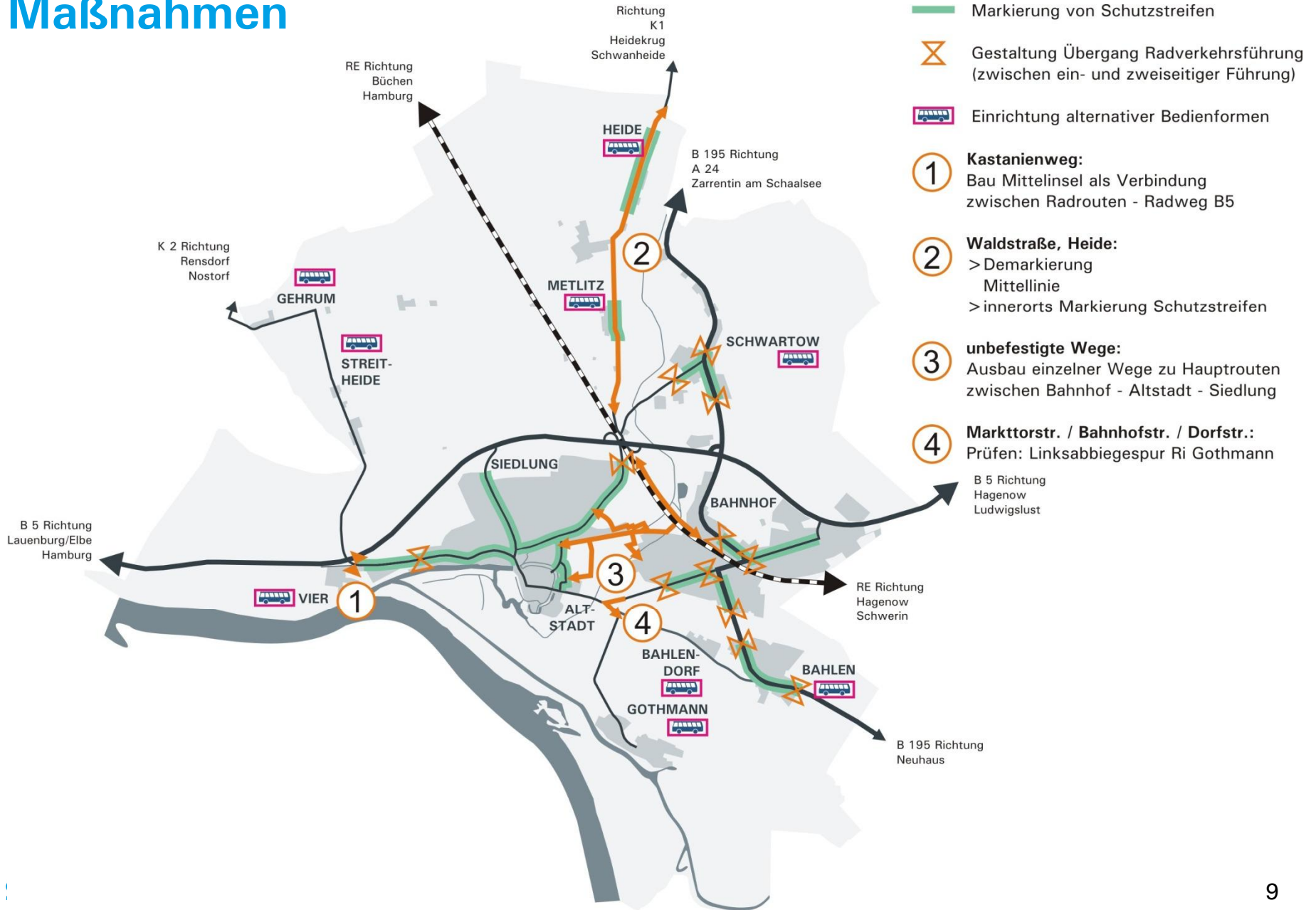
Handlungsbedarf Kfz-Netz

- Rein zahlenmäßig bewegt sich die Kfz-Belastung in Boizenburg in einem vergleichsweise moderaten Bereich.
- Die Überlagerung von Kfz-Belastung und Sensibilität verweist auf keinen Handlungsbedarf hinsichtlich einer grundsätzlichen Umgestaltung des Netzes.
- Vor dem besonderen Hintergrund der Kopfsteinpflasterproblematik in der Altstadt sollten aber dennoch Maßnahmen zur Umlenkung des Verkehrs getroffen werden.

Handlungsbedarf Gesamtnetz



Maßnahmen

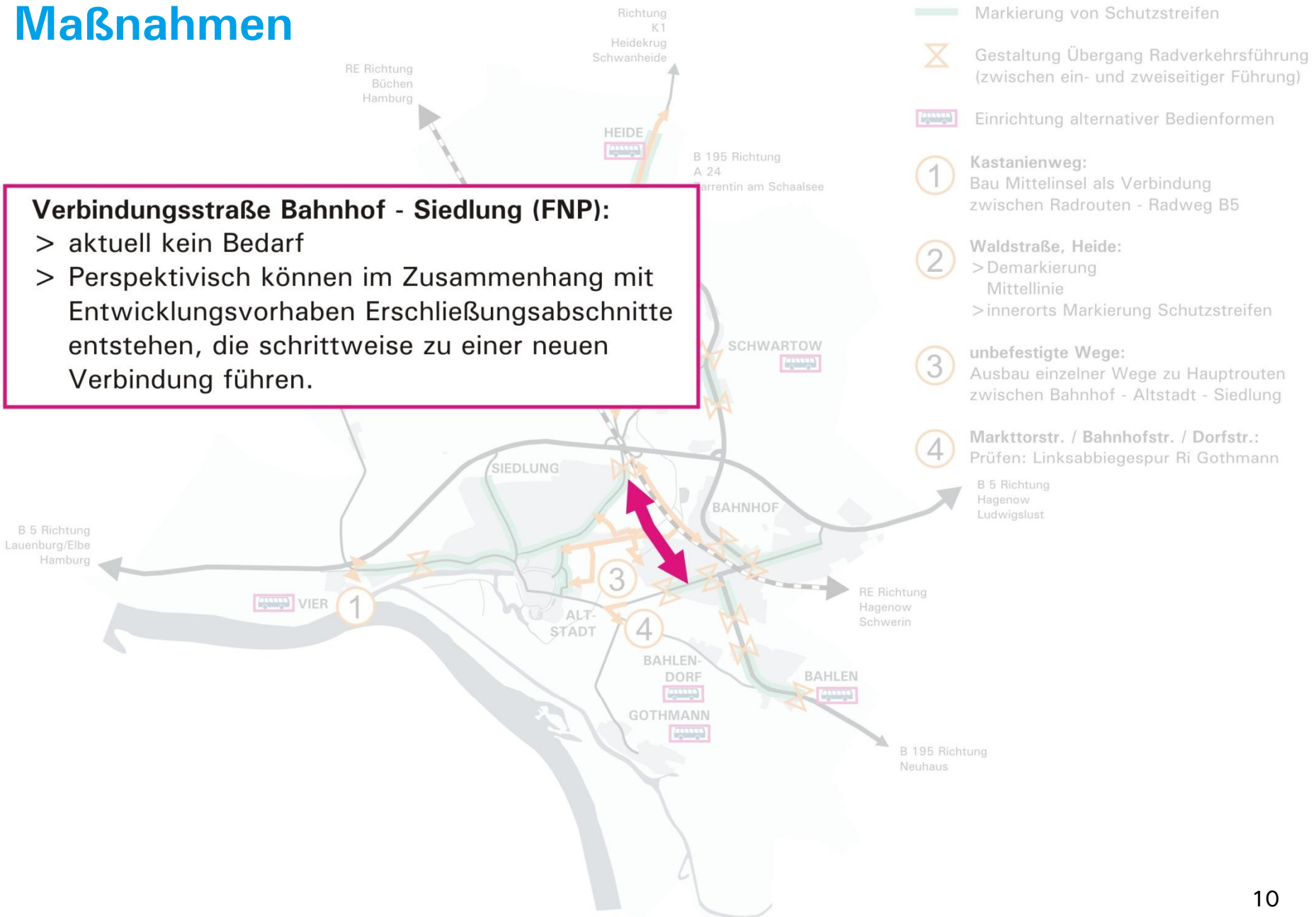


- Markierung von Schutzstreifen
- X Gestaltung Übergang Radverkehrsführung (zwischen ein- und zweiseitiger Führung)
- Einrichtung alternativer Bedienformen
- 1** **Kastanienweg:**
Bau Mittelinsel als Verbindung zwischen Radrouten - Radweg B5
- 2** **Waldstraße, Heide:**
> Demarkierung Mittellinie
> innerorts Markierung Schutzstreifen
- 3** **unbefestigte Wege:**
Ausbau einzelner Wege zu Hauptrouten zwischen Bahnhof - Altstadt - Siedlung
- 4** **Markttorstr. / Bahnhofstr. / Dorfstr.:**
Prüfen: Linksabbiegespur Ri Gothmann

Maßnahmen

Verbindungsstraße Bahnhof - Siedlung (FNP):

- > aktuell kein Bedarf
- > Perspektivisch können im Zusammenhang mit Entwicklungsvorhaben Erschließungsabschnitte entstehen, die schrittweise zu einer neuen Verbindung führen.



- Markierung von Schutzstreifen
- Gestaltung Übergang Radverkehrsführung (zwischen ein- und zweiseitiger Führung)
- Einrichtung alternativer Bedienformen
- 1 Kastanienweg:**
Bau Mittelinsel als Verbindung zwischen Radrouten - Radweg B5
- 2 Waldstraße, Heide:**
> Demarkierung Mittellinie
> innerorts Markierung Schutzstreifen
- 3 unbefestigte Wege:**
Ausbau einzelner Wege zu Hauptrouten zwischen Bahnhof - Altstadt - Siedlung
- 4 Markttorstr. / Bahnhofstr. / Dorfstr.:**
Prüfen: Linksabbiegespur Ri Gothmann

Detail

Schutzstreifen

Sicherheit + Sicherheitsgefühl, Wiedererkennungswert im Netz

ca. 4.000 – 10.000 Kfz / 24 h

auch bei geringeren Kfz-Stärken möglich und sinnvoll

Kombination mit Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ möglich

Voraussetzung: mind. 7,00 m Fahrbahnbreite



Beispiele aus anderen Kommunen

Übertragung auf Fritz-Reuter-Straße



Detail

Schutzstreifen - Alternativen

Alternativen bei zu geringer Fahrbahnbreite:

- einseitiger Schutzstreifen (z.B. bergauf wichtiger als bergab)
- Markierung von Sharrows



Sharrows in Braunschweig

Sharrow:

- > Radfahrerpiktogramm in Kombination mit Pfeilmarkierung
- > Soll die – auch ohne Markierung geltende – Fahrbahnführung des Radverkehrs betonen und
 - a) den Radfahrer ermutigen, die Fahrbahn tatsächlich zu nutzen (anstelle des Seitenraums)
 - b) dem Autofahrer von vornherein signalisieren, dass er mit Radfahrern zu rechnen hat.

Detail

Schutzstreifen - Alternativen

Stellungnahme Straßenverkehrsbehörde zur Möglichkeit sogenannter Sharrows

Die Straßenverkehrsbehörde weist darauf hin, dass die Markierung von Sharrows der Zustimmung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr bedarf.

Hintergrund:

Da Sharrows eine Wiedergabe allgemeingültiger rechtlicher Bestimmungen sind (Radverkehr auf der Fahrbahn), unterliegt ihre Markierung zunächst dem in der **VwV zu §§ 39 – 43 StVO** begründeten Verbot.

Abweichungen hiervon sind jedoch möglich und bedürfen der o. g. Zustimmung der obersten Landesbehörde (siehe VwV zu den §§ 39 – 43 StVO)

Detail

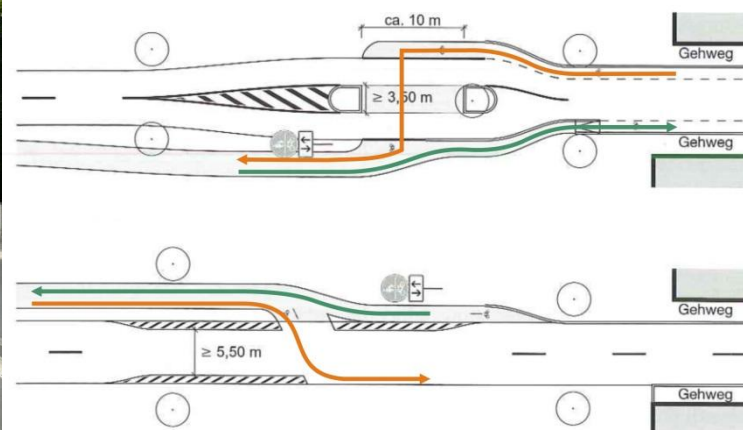
Mittelinseln

Schutzraum für Fuß und Rad beim Überqueren, Geschwindigkeitsdämpfung Kfz

Linienhafter Einsatz → Wiedererkennungswert

Voraussetzung Fahrbahnbreite: mind. 8,50 m bei Busverkehr, sonst 7,00 m

Alternative: Übergang Radverkehrsführung durch Markierung Fahrbahneinengung



Detail

Möglichkeiten alternativer Bedienformen

Sicherung von Mindeststandards, Steigerung der ÖPNV-Präsenz

Anruflinientaxi

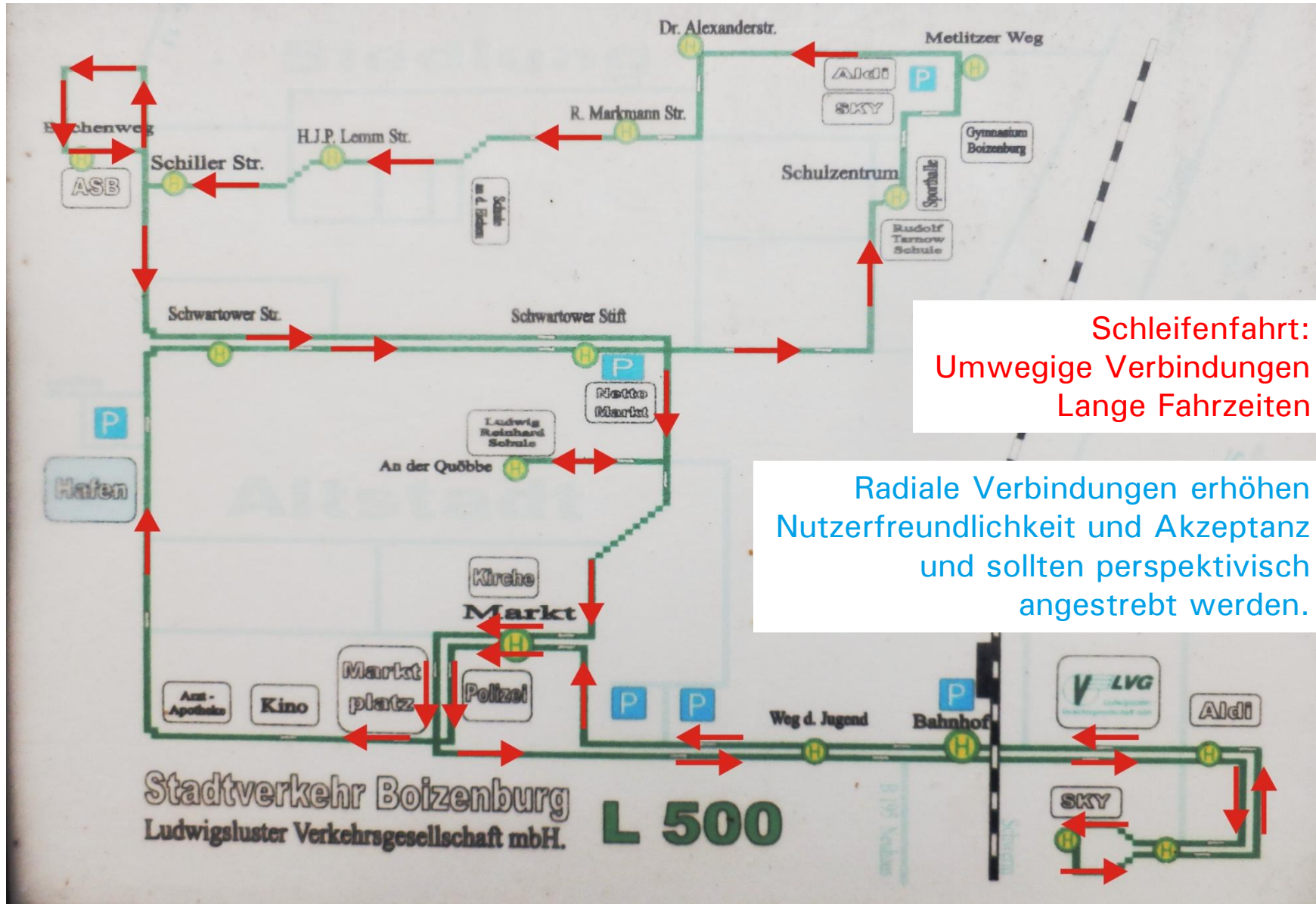
Anrufsammeltaxi

Anrufbus → **Verkehrsgesellschaft: Rufbus kommt 2018/19 nach Boizenburg**

Betrieb durch Verkehrsgesellschaft oder ehrenamtlich als Bürgerbus



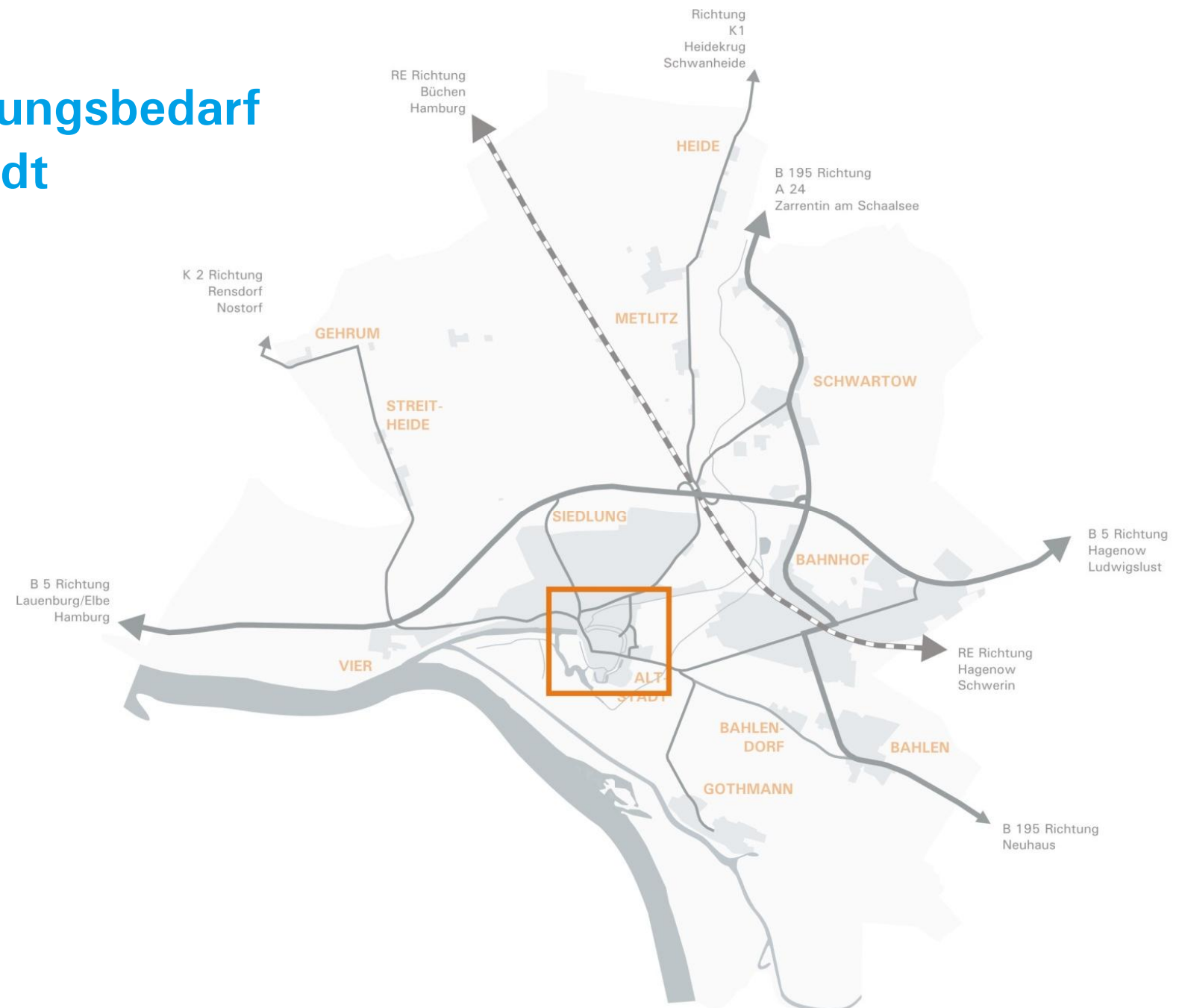
Betriebskonzept Stadtbus



Schleifenfahrt:
Umwegige Verbindungen
Lange Fahrzeiten

Radiale Verbindungen erhöhen
Nutzerfreundlichkeit und Akzeptanz
und sollten perspektivisch
angestrebt werden.

Handlungsbedarf Altstadt



Bestand



Konzept 2 Begegnungszone



Konzept 3 Begegnungszone in VGB



Detail

Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich

Ziele: Verkehrsberuhigung, Stärkung der Aufenthaltsfunktion

Trennung in Fahrbahn und Seitenraum
Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs
Tempo-10-Zone oder Tempo-20-Zone



Detail

Begegnungszone

Ziele: Verkehrsberuhigung, Stärkung der Aufenthaltsfunktion

niveaugleiche Gestaltung

gegenseitige Rücksichtnahme

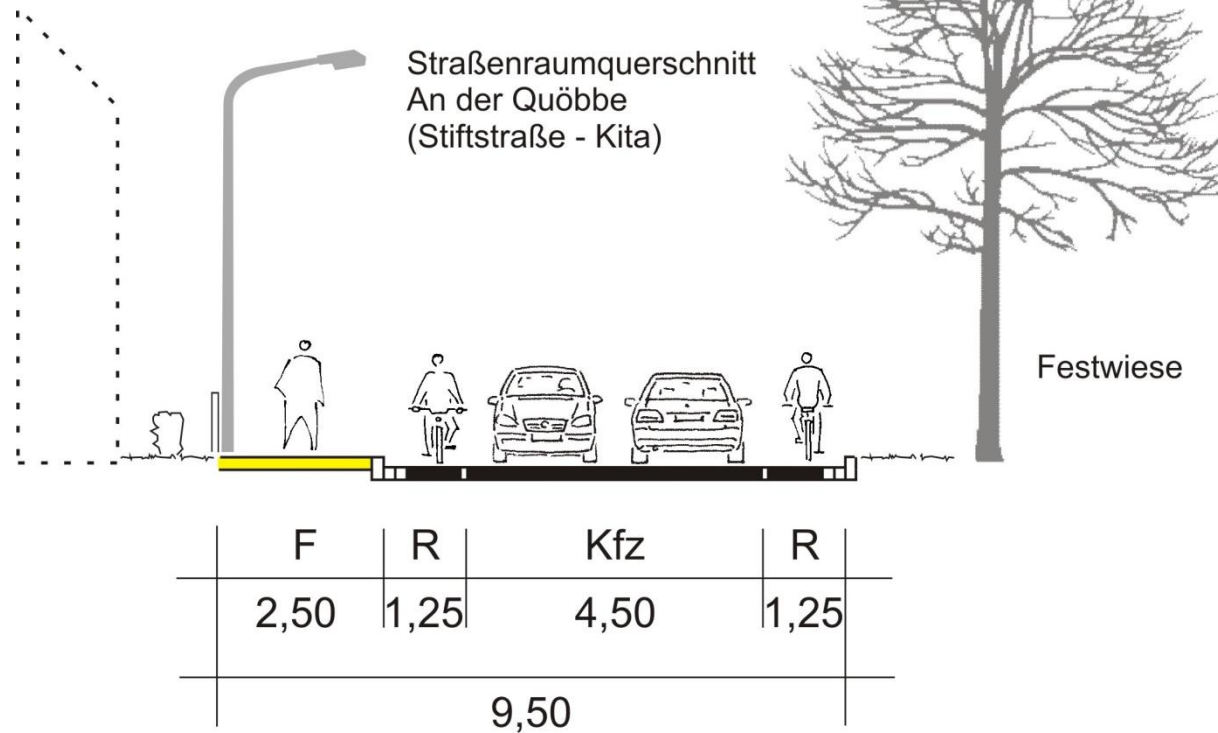
weitgehender Verzicht auf Beschilderung

weitgehende Reduzierung des ruhenden Verkehrs



Detail

Straßenraumquerschnitt
An der Quöbbe



Konzept Parken

Erhebung erforderlich!

Näher zu betrachtende Teilräume hinsichtlich schlechter Sichtverhältnisse durch ruhenden Verkehr:

- > Markttorstraße
- > Am Färbergraben



Konzept Parken

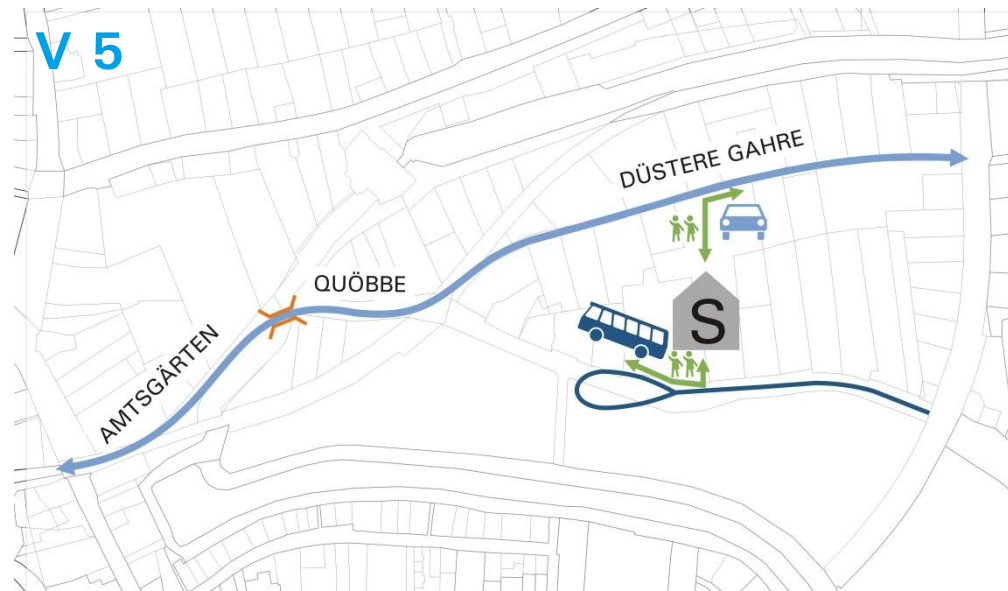
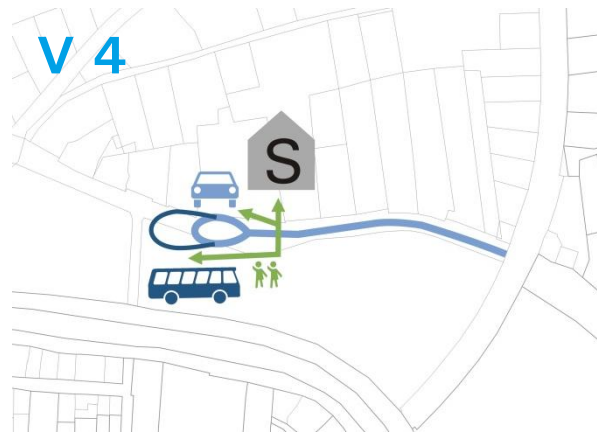
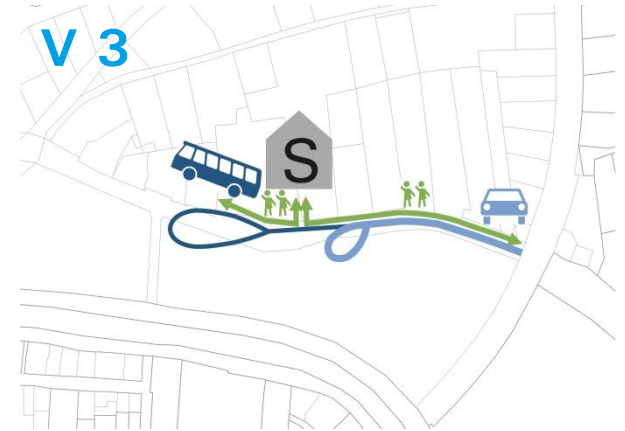
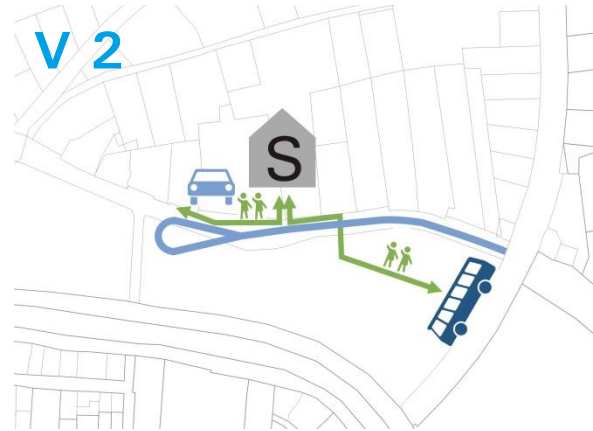
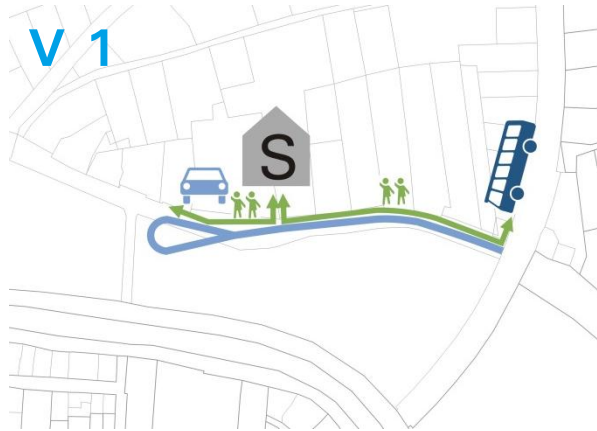
Erhebung erforderlich!

Näher zu betrachtende Teilräume hinsichtlich schlechter Sichtverhältnisse durch ruhenden Verkehr:

- > Markttorstraße
- > Am Färbergraben

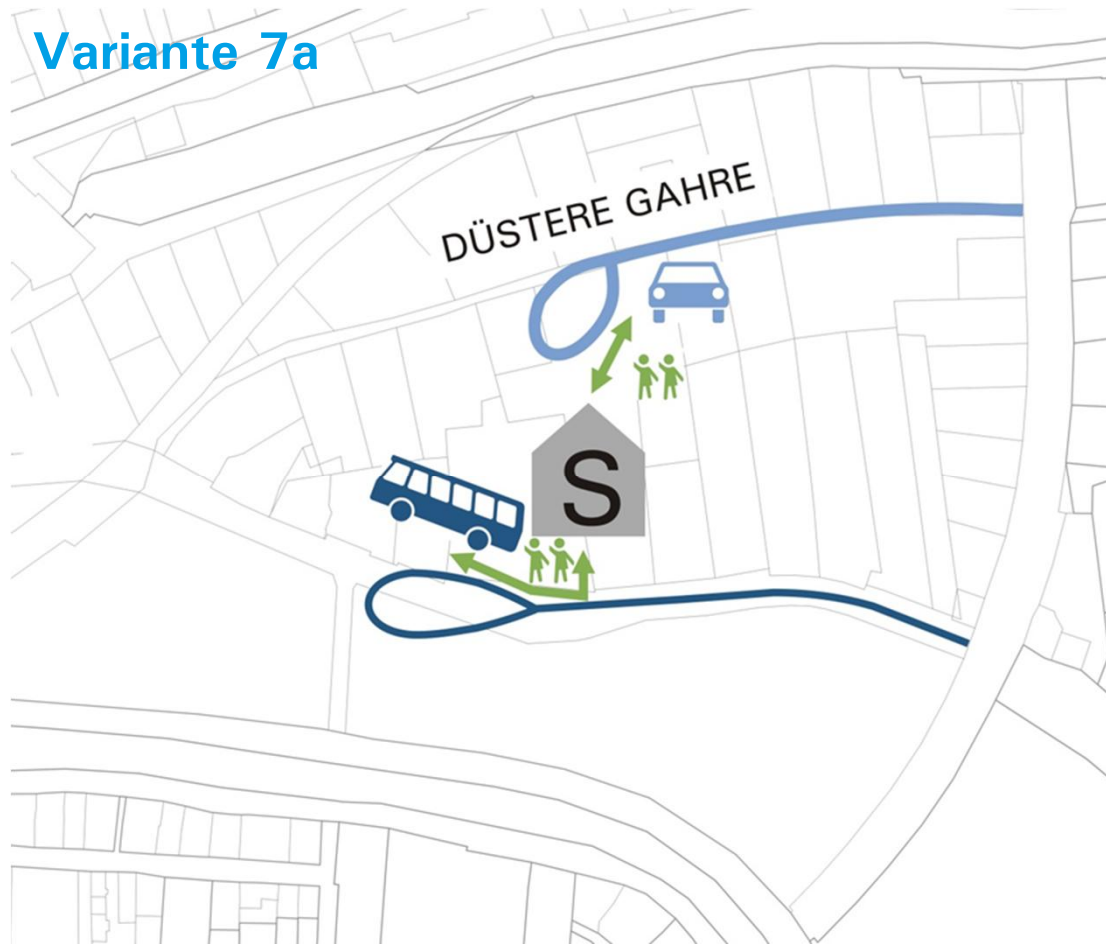


Konzept Grundschule



Konzept Grundschule

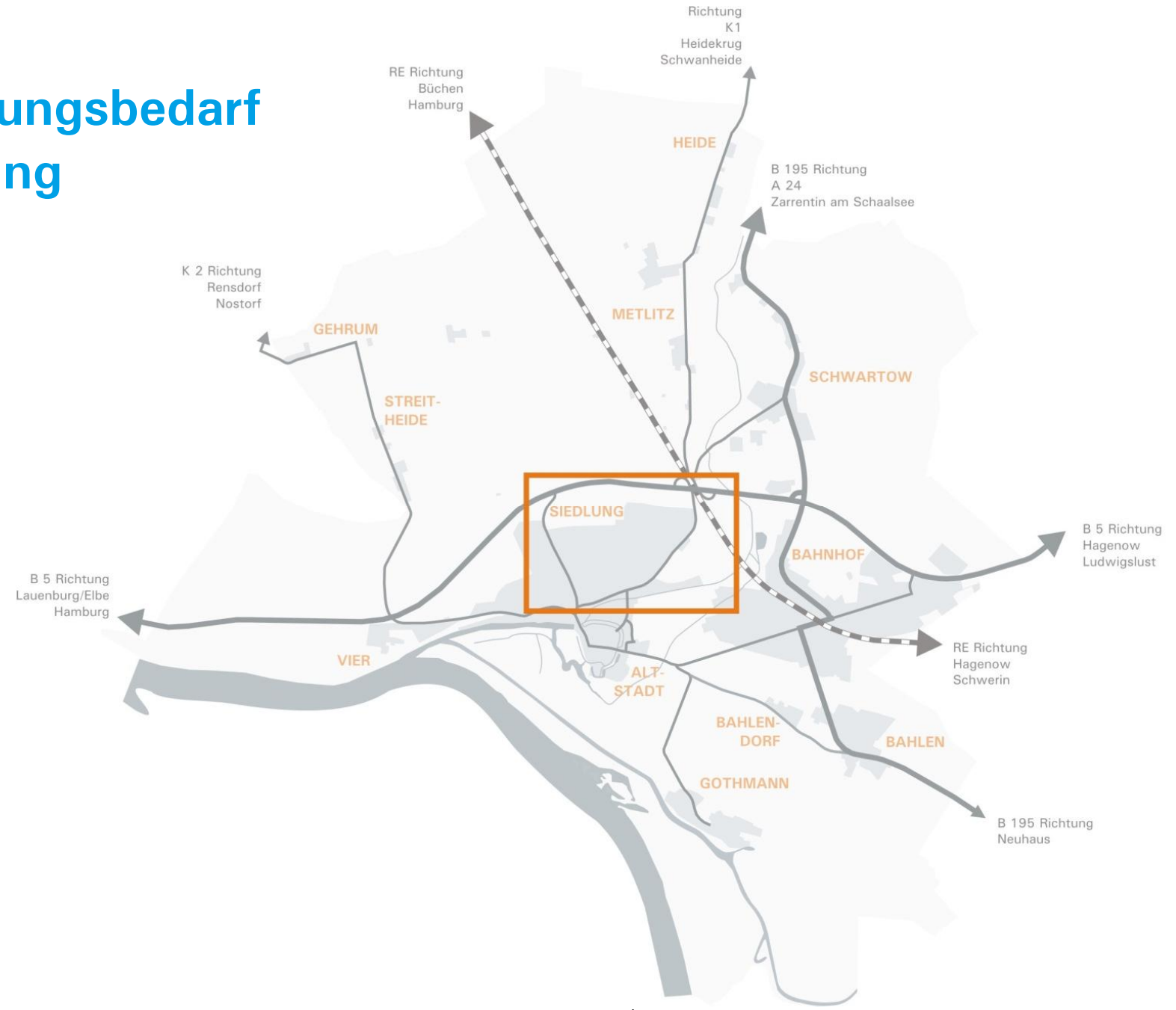
Variante 7a



Kostengünstigere Variante ohne Ausbau der Verbindung Düstere Gahre – An der Quöbbe – Amtsgärten

Platzgewinn durch Ankauf Fläche von Stadtwerken

Handlungsbedarf Siedlung



Bestand



Konzept



Näher zu betrachtende Teilräume hinsichtlich schlechter Sichtverhältnisse durch ruhenden Verkehr:

- > Am Keesboom
- > Dr.-Alexander-Str.

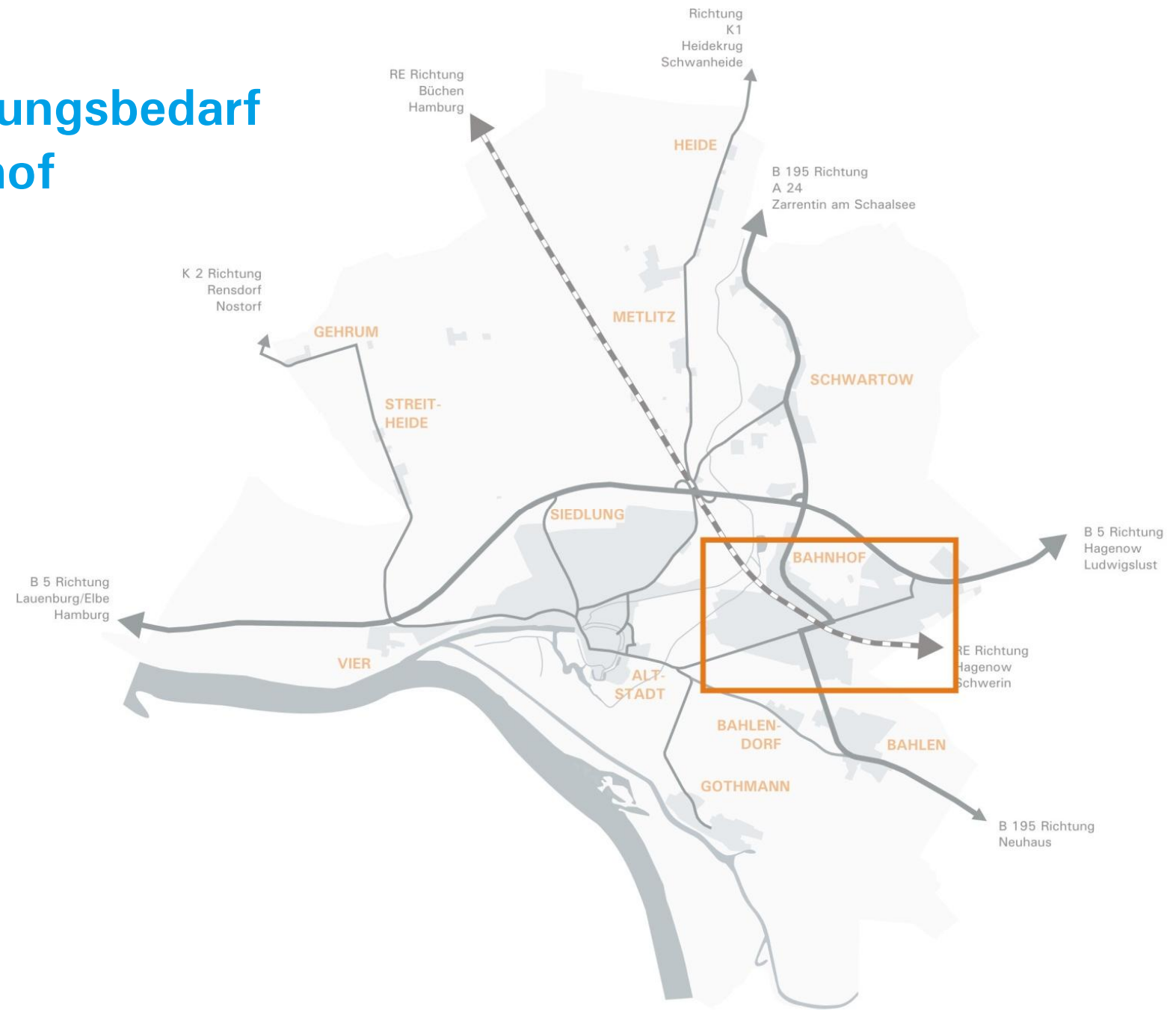
Detail

Querschnitt
Grüner Weg



F	R	Kfz	R	F
2,00	1,25	4,50	1,25	2,00
11,00				

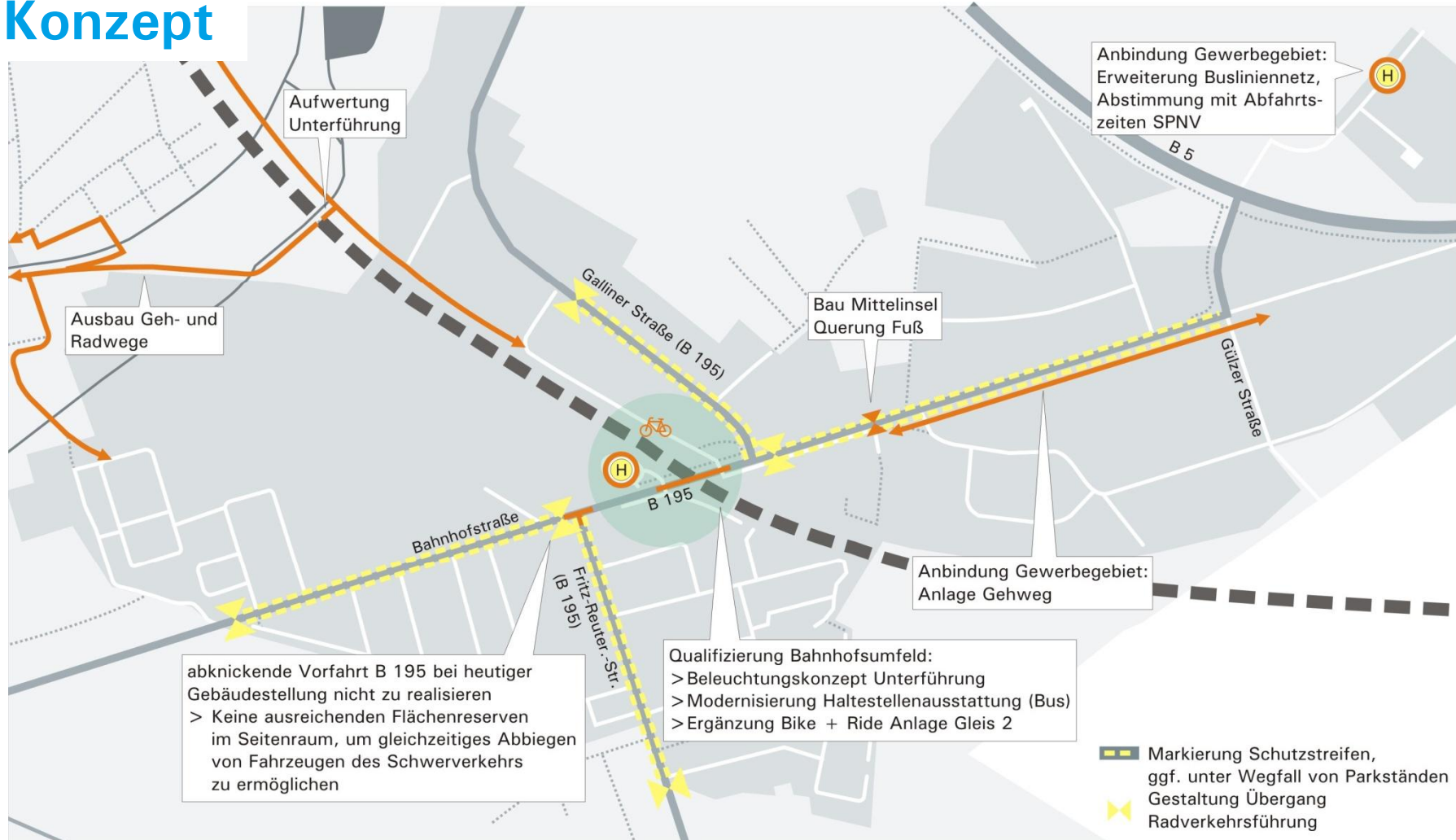
Handlungsbedarf Bahnhof



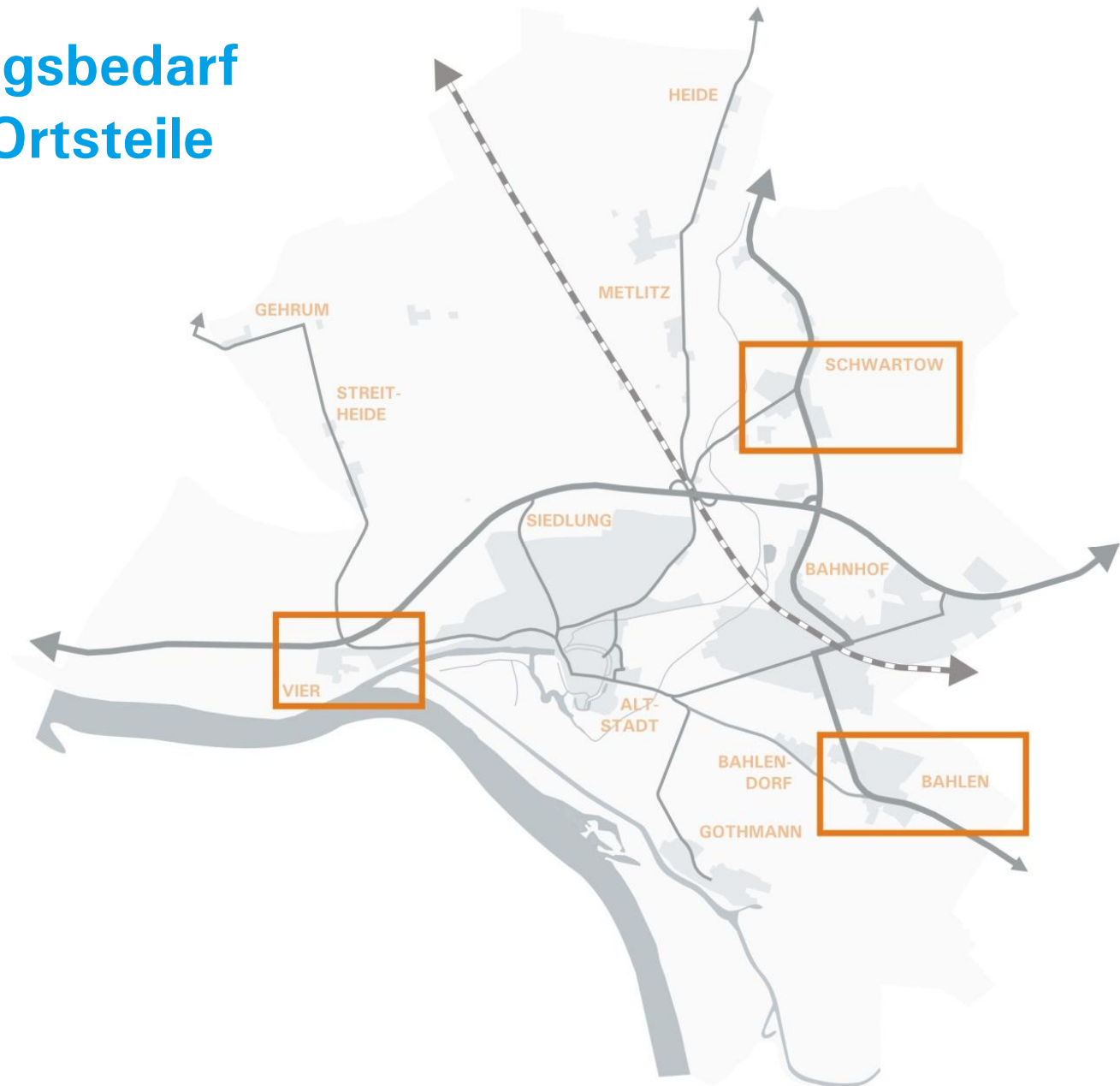
Bestand



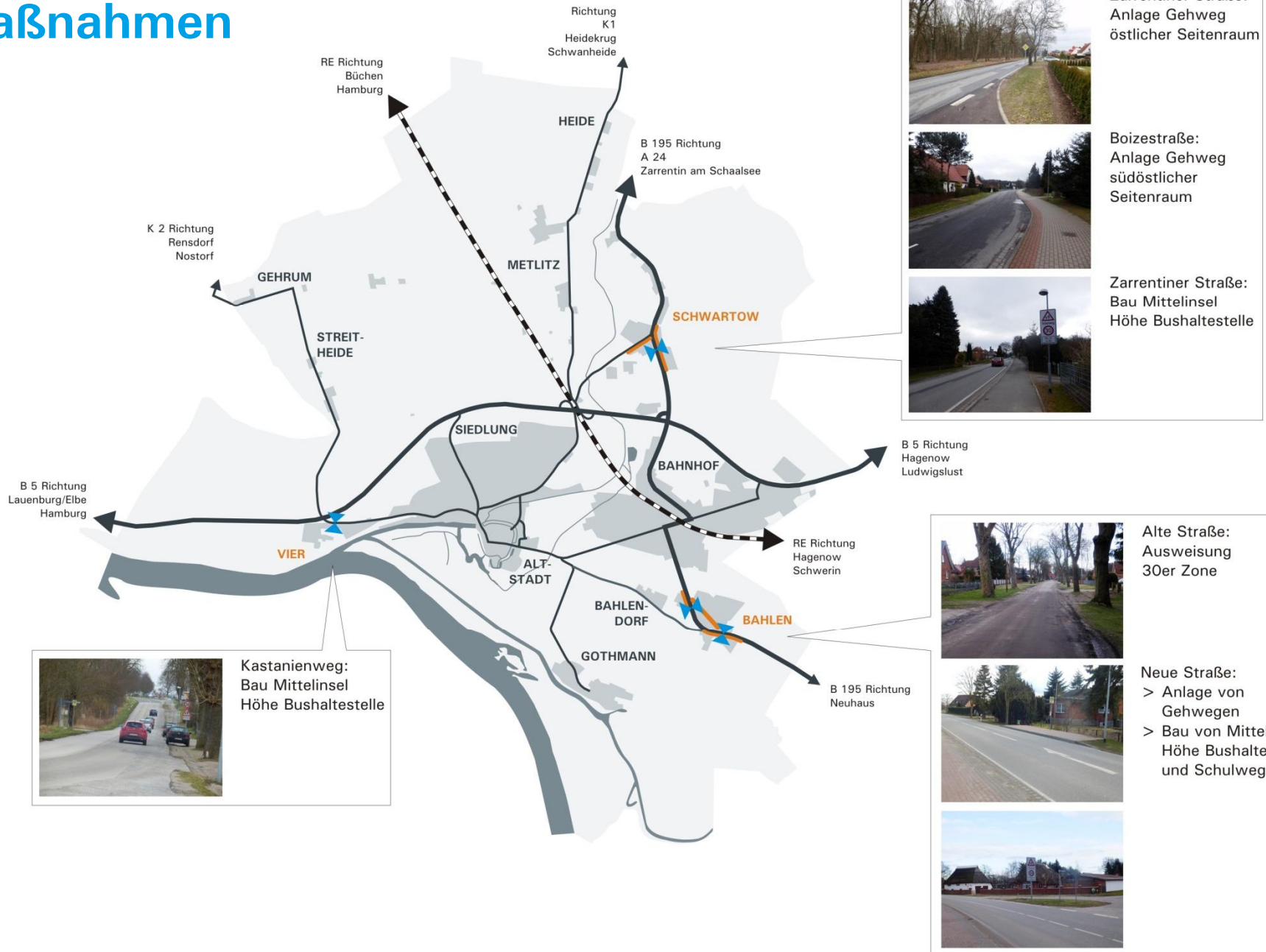
Konzept



Handlungsbedarf äußere Ortsteile



Maßnahmen





Vielen Dank!