

BA-Pinnow, Sitzung am 19.11.2024, öffentlicher Teil, Tagesordnungspunkt 6:

„Verkehrskonzept Pinnow“ – Auditbericht zur Bestandssituation ausgewählter Schwerpunkte des Verkehrsnetzes in Pinnow, Büro INROS-LACKNER, Schwerin

Sachverhaltsdarstellung:

Im August 2022 hat die Arbeitsgruppe Verkehr nach einer Umfrage in der Gemeinde vom Winter 2021/2022 im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Verkehr und Ordnung die erarbeiteten „konzeptionellen Ideen für die Verkehrsentwicklung in Pinnow und Godern“ vorgestellt. Im Oktober 2022 hat der Ausschuss die Weiterbearbeitung durch einen Planer empfohlen.

Darauf aufbauend wurde nach einem Auswahlverfahren das Büro INROS-LACKNER im Sommer 2023 mit der Erarbeitung eines Verkehrsaudit für ausgewählte Standorte in Pinnow und Godern - insbesondere zur Beurteilung der Ortseingangssituationen - beauftragt.

Im Nachgang fanden gemeinsame Ortsbegehungen mit dem Planer statt. Nunmehr wird der Bericht im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Verkehr und Ordnung vorgestellt und die weitere Umsetzung soll nach einem Prioritätenkatalog weitergeführt werden.

Beschlussvorschlag:

Der BA bestätigt den vorgelegten Auditbericht zur Bestandssituation ausgewählter Schwerpunkte des Verkehrsnetzes in Pinnow des Büros INROS-LACKNER, Schwerin und empfiehlt der GV den Bürgermeister zu beauftragen, das Konzept mit der unteren Verkehrsbehörde zu beraten und in Folge die abgestimmten Maßnahmen umzusetzen. Zu einem solchen Termin soll zur fachlichen Unterstützung ein Fachplaner des Büros INROS-LACKNER hinzugezogen werden.

Auditbericht
zur
Bestandssituation
ausgewählter Schwerpunkte des
Verkehrsnetzes in der Gemeinde
Pinnow / Godern

Verfasser: Klaus Strehlow

30.10.2024

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Verbesserung der Bestandssituation unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit
Auftraggeber:	Gemeinde Pinnow / Godern
Entwurfsphase/Auditphase:	Sicherheitsaudit im Bestand
Aufstelldatum:	30.10.2024
Auditierte Unterlagen:	keine
Vorliegende Unterlagen:	- Konzeptionelle Ideen für die Verkehrsentwicklung in Pinnow und Godern von 2022 - Stellungnahme Landkreis Ludwigslust-Parchim zum Antrag auf Aufstellung von Ortstafeln bzw. Geschwindigkeitsreduzierung vom 12.09.2023
Termine Ortsbesichtigung:	13.04.2023 / 29.04.2024 / 28.10.2024

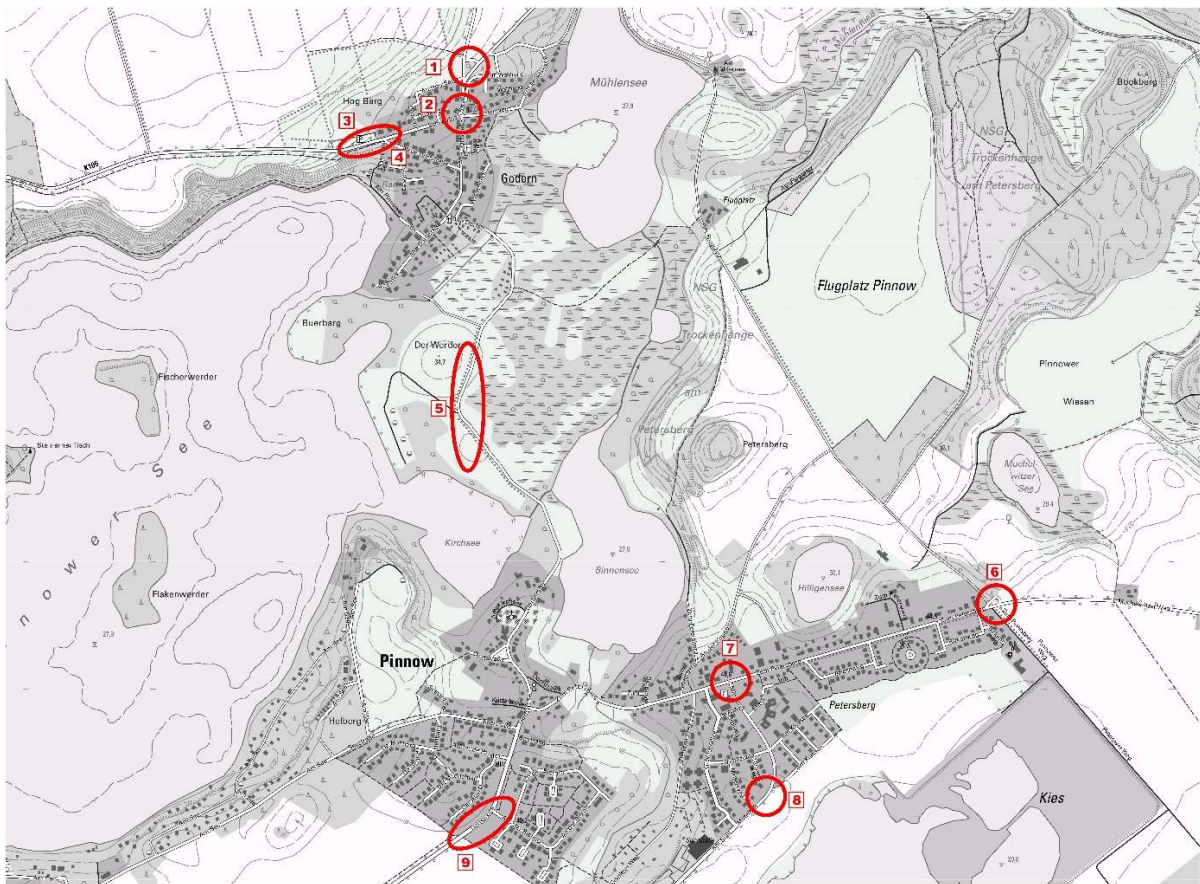
Auditor

Name:	Klaus Strehlow, Dipl.-Ing.
Dienststelle:	Inros Lackner SE Spieltordamm 9; 19055 Schwerin Tel.: 0385 / 6346-130 E-Mail: klaus.strehlow@inros-lackner.de
Datum, Unterschrift:	30.10.2024 

Objektangaben

Folgende Objekte wurden untersucht:

1. Godern: Bereich Wendeanlage, Ortsausgang Richtung Gneven
2. Godern: Knotenpunkt Kreisstraße 105 / Erlenweg / Alte Dorfstraße
3. Godern: Parkplatz Badestelle
4. Godern: Neue Dorfstraße
5. Verbindungsstraße Godern – Pinnow
6. Pinnow: Ortseingangsbereich aus Richtung Muchelwitz
7. Pinnow: Knoten „Zum Petersberg“ / „Mitteltrift“
8. Pinnow: Anbindung neues Wohngebiet / Zufahrt zur B 321
9. Pinnow: Ortseingang Dorfstraße (Pflaumenallee) / Zufahrt zur B 321



Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen **RASt 06**
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen **ERA 2010**
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen **EFA 2002**
- Straßenverkehrsordnung **StVO**
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung **VwV-StVO**
- Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen **RSAS 2019**

Auditergebnis**Grundsätzliches**

Bei einer gemeinsamen Begehung mit Vertretern der Gemeinde wurden die Untersuchungsorte erläutert und Ideen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aus einer Bürgerbefragung vorgestellt.

Unterlagen zum aktuellen Unfallgeschehen liegen leider nicht vor.

Aussagen zu notwendigen Breiten für zu schaffende bzw. auszubauende Seitenanlagen können aufgrund fehlender Verkehrszahlen zum Fuß- und Radverkehrsaufkommen nur angenommen werden.

1. Godern: Bereich Wendeanlage, Ortsausgang Richtung Gneven

Im Bereich des Ortsausgangs Richtung Gneven befindet sich eine Wendeanlage mit Bushaltestelle. Die Wendeanlage liegt unmittelbar an der Kreisstraße K 105. Ein- und Ausfahrt der Wendeanlage münden in der K 105. Die Kreisstraße wird als abbiegende Vorfahrtstraße in den Ort geführt.



Der untergeordnete Wendeanlagenanschluss stellt gleichzeitig die Einmündung einer Nebenstrecke nach Görslow dar und wird somit nicht nur von Wendeverkehr genutzt. Aufgrund der gestreckten Linienführung im Anschluss an die Wendeanlage und der Breite der Wendefahrbahn verleitet die Nebenstrecke zu erhöhten Geschwindigkeiten. Eine Ortstafel ist nicht aufgestellt, die einen Übergang von innerorts zu außerorts fixieren würde und einer Geschwindigkeitsbegrenzung gleichkäme.

Die sich in der Wendeanlage befindende Bushaltstelle ist behindertengerecht ausgebaut. Der neu gebaute Gehweg von der Haltestelle bis zur Kreisstraße hat nicht die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m gemäß dem Regelwerk. Auch wenn aufgrund der geringen Verkehrsbelegung im Bereich der Wende- und Haltestellenanlage die Breite von ca. 1,60 m ausreichend erscheint, erfordert dies beim Begegnen von Fußgängern die Inanspruchnahme von Sicherheitsräumen.

Deutlich Unterbemessen ist der weiterführende Gehweg in den Ort mit einer nutzbaren Breite von unter 1,50 m. Er verläuft direkt an der Kreisstraße und hat keinen Sicherheitstrennstreifen. Zudem weisen die alten Gehwegplatten Unebenheiten auf, die die Benutzung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen erschweren. Da der Zugang zur Haltestelle vor allem von schutzbedürftigen Fußgängern (Kinder und ältere Menschen) in Anspruch genommen wird, ist die Herstellung einer ausreichend dimensionierten, verkehrssicheren Seitenanlage notwendig.

Empfehlungen:

- Aufstellung einer Ortstafel am Ortseingang von der Nebenstrecke → verdeutlicht dem Kfz-Fahrer die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h
- Neubau der Gehweganbindung in Richtung Ortsmitte einschließlich eines Sicherheitstrennstreifens

2. Godern: Knotenpunkt Kreisstraße 105 / Erlenweg / Alte Dorfstraße

Wie unter Punkt erwähnt, ist der straßenbegleitende Gehweg an der K 105 zu schmal und ermöglicht keine gefahrfreien Begegnungsfälle. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Kreisstraße beträgt 50 km/h.

Ein Großteil der Fußgänger muss die Kreisstraße zwischen den beiden Kurven queren, da der überwiegende Teil der Einwohner südlich und östlich der Schweriner Straße (K 105) wohnt und der Gehweg zudem am Knoten K 105 – Erlenweg – Alte Dorfstraße endet. Eine gesicherte Quermöglichkeit gibt es nicht. Die Querung ist



aufgrund der topografischen Verhältnisse erst ab der Einmündung der Anliegerstraße „Am Waldrand“ möglich. Von dort bis zum Knotenpunkt der K 105 mit dem Erlenweg und der alten Dorfstraße gibt es einen gut ausgebauten Gehweg auf der Ostseite. Aufgrund des ausgeprägten Querungsbedarfs wird eine Überquerungsanlage als notwendig erachtet. Der Standort wäre vorzugsweise im Bereich der Einmündung „Am Waldrand“ in Form einer Mittelinsel oder eines Fußgängerüberweges.

Beim Knoten K 105 – Erlenweg – Alte Dorfstraße handelt es sich um eine Kreuzung mit abbiegender Vorfahrtstraße (K 105). Die stumpfwinklige Führung der Vorfahrtstraße wirkt nicht besonders geschwindigkeitsdämpfend. Eine Querung der Fußgänger ohne bauliche Veränderungen stellt wegen der eingeschränkten Sicht und der größeren Querungstrecke hier eine noch größere Gefahr dar.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung oder Knotenpunktumgestaltung würde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Empfehlungen:

- Ausbau des bestehenden Gehweges und Verlängerung auf der Nordseite bis zur nächsten Einmündung eines Anliegerweges
- Neubau einer Überquerungsanlage vorzugsweise mit baulicher Mitteltrennung
- Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf der Vorfahrtstraße auf 30 km/h
- Prüfung, ob eine Beschränkung der Anliegerstraße „Erlenweg“ auf Einrichtungsverkehr möglich ist, um die Anzahl der Fahrbeziehungen zu reduzieren

3. Godern: Parkplatz Badestelle

Aus Richtung Westen kommend befindet sich am Ortseingang von Godern auf der Nordseite der Kreisstraße ein Parkplatz, der insbesondere in der Sommerzeit stark genutzt wird.

Der straßenbegleitende Geh-/Radweg und die Badestelle befinden sich auf der anderen Straßenseite. Parkende Besucher müssen demzufolge die Fahrbahn queren. Auch hier gibt es keine gesicherte Quermöglichkeit. Die Ortstafel steht etwa auf Höhe des Parkplatzes. Die westlich davor befindliche Kurve ohne großen Richtungsänderungswinkel und die Absenkung der Geschwindigkeit vor der Kurve auf 70 km/h wirken nur bedingt geschwindigkeitsmindernd. Bauliche Formen mit Mittelinseln zur Geschwindigkeitsdämpfung gibt es nicht. Die geschlossene Bebauung beginnt östlich des Parkplatzes. Für den Kraftfahrer deutlich zu erkennende Anzeichen, sich dem innerörtlichen Verkehr anzupassen sind somit



beschränkt und lassen eine Durchschnittsgeschwindigkeit über den erlaubten 50 km/h an der Parkplatzausfahrt und den „wilden“ Querungsstellen der Fußgänger vermuten. Darüber hinaus liegt die Parkplatzzufahrt kurvennah und stellt auch für das Ein- und Ausfahren eine Gefahr dar. Die notwendige Anfahrtsicht und ggf. auch die Haltesicht werden vermutlich nicht eingehalten.

Empfehlungen:

- Verlegung der Parkplatzzufahrt in Richtung Bebauung → größerer Abstand zur Ortstafel und Kurve → Verbesserung der Sichtverhältnisse
- Anordnung einer Querungshilfe / Mittelinsel zur sicheren Querung der Fahrbahn und möglichst Ausbildung mit Fahrstreifenversatz gemäß Bild 99 der RSt 06 als Geschwindigkeitsdämpfung
- Gezielte Führung der Parkplatznutzer zur Querungsstelle

4. Godern: Neue Dorfstraße

Am westlichen Ortseingang von Godern nahe dem unter Punkt 3 beschriebenen Parkplatz mündet die Neue Dorfstraße in die Schweriner Straße (K 105). Die hier beginnende 30-km/h-Zone umfasst das gesamte sich anschließende Wohngebiet. In der Wohnstraße gibt es keine festen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Lediglich im Parkverbot stehende Autos wirken sichteinschränkend auf die ansonsten freie Sicht bis zum Straßenende. Das verleitet in beide Richtungen zu schnellerem Fahren.

Empfehlungen:

- Einbahnstraßenregelung ab dem Maulbeerweg und wechselseitiges Parken zur Geschwindigkeitsreduzierung
- Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Teilaufpflasterungen, Platteaufpflasterungen, Fahrbahneinengungen/-versätze)



5. Verbindungsstraße Godern - Pinnow

Auf der kurvenreichen Verbindungsstraße zwischen Godern und Pinnow gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Dabei bilden die teilweise für freie Außerortsge-
schwindigkeit (100 km/h) nicht ausreichenden Sichtweiten ein erhöhtes Sicherheitsri-
siko. Gemäß den bestehenden Kurvenradien und Kuppenhalbmessern sollten die
Kraftfahrer ihre Geschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen anpassen. Das trifft aber
bekanntermaßen nicht auf alle Fahrzeugführer zu. Der gute Fahrbahnzustand verleitet
zudem zum zügigen Fahren.



Die Fahrbahnbreite erfordert, dass im Begegnungsfall auf das Bankett ausgewichen werden muss. Ein Sommerweg existiert nicht und Ausweichstellen sind nur in geringem Umfang vorhanden. Einer besonderen Gefahr sind die schwächeren Verkehrsteilnehmer ausgesetzt. Die Strecke wird viel von Radfahrern aber auch von Fußgängern genutzt, die in der landschaftlich reizvollen Region unterwegs sind. Das schmale Bankett ist für Fußgänger wenig und für Radfahrer eher gar nicht zur Nutzung geeignet. Zwangsläufig dient die Fahrbahn allen Verkehrsteilnehmern.

In Anbetracht der unvermeidbar gemeinsamen Straßennutzung durch alle Verkehrsteilnehmer sollte eine angemessene, den bestehenden Sichtverhältnissen angepasste Geschwindigkeit vorgeschrieben werden.

Empfehlungen:

- Geschwindigkeitsreduzierung auf Grundlage einer Sichtweitenanalyse

6. Pinnow: Ortseingangsbereich aus Richtung Muchelwitz

Die Ortstafel aus Richtung Muchelwitz steht vor der Wendeanlage für den Busverkehr. Die Haltestellen sind beidseitig an der Gemeindestraße „Zum Petersberg“ als Fahrbahnrandhaltestellen ausgebildet und behindertengerecht hergestellt.

Bauliche Formen mit Mittelinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung gibt es am Ortseingang nicht. Die geschlossene Bebauung beginnt erst hinter den Haltestellen. Für den Kraftfahrer deutlich zu erkennende Anzeichen, sich dem innerörtlichen Verkehr anzupassen sind somit beschränkt und lassen eine Durchschnittsgeschwindigkeit über den erlaubten 50 km/h an den Haltestellen und fortführend in den Ort hinein vermuten.



Nutzer der Ortsauswärtshaltestelle müssen die Fahrbahn queren, um vom einseitig angelegten Gehweg auf der Nordseite zum Haltepunkt zu kommen.

Ortseinwärts ist die Straße nur einseitig angebaut. Auf der Südseite wird sie durch Baumbewuchs flankiert, der von einzelnen Wohnstraßeneinmündungen unterbrochen ist. Gesicherte Quermöglichkeiten für Fußgänger aus den Wohnstraßen auf den straßenbegleitenden Gehweg gibt es nicht.

Die gerade und ebene Linienführung auf über 1000 m Länge mit sehr guten Sichtverhältnissen verleitet trotz einzelner geschwindigkeitsdämpfender Fahrbahneinengungen zu schnellerem Fahren.

Empfehlungen:

- Anordnung einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz im Ortseinfahrtbereich als Geschwindigkeitsdämpfung
- Anordnung einer Querungshilfe nahe der Bushaltestellen zur Erhöhung der Sicherheit für die Fußgänger bei der Haltestellennutzung ortsauswärts

7. Pinnow: Knoten „Zum Petersberg“ / „Mitteltrift“

Die lange Gerade der Straße „Zum Petersberg“ in der Linienführung und auf weiten Strecken auch in der Höhenlage bietet beste Sichtverhältnisse. Was einerseits gut ist, birgt andererseits aber auch die Gefahr des schneller Fahrens. Neben anderer Wirkungen (Lärm usw.) erschwert dies das Queren der Fahrbahn für Fußgänger. Es gibt keine Querungshilfen an den einmündenden verkehrsberuhigten Bereichen (Birkenweg, Ahornweg, Eschenring) mit kleinräumiger Verbindungsfunktion (Erschließungsstraßen Stufe V gemäß Bild 1 der RAST 06).



Die einmündende Straße „Mitteltrift“ ist in der Verbindungsfunktionsstufe der Straße „Zum Petersberg“ gleichzusetzen. Es gibt keine direkte Gehweganbindung von der Mitteltrift an den Gehweg entlang der Straße „Zum Petersberg“. Der Gehweg endet etwa 30 m vor der Einmündung an einer Grundstückszufahrt. Der Knotenpunktbereich ist damit ohne Gehwegverbindung zwischen den beiden Straßen.

Empfehlungen:

- Einrichtung von Querungsstellen in der Straße „Zum Petersberg“ an den einmündenden Anliegerstraßen mit flankierenden Maßnahmen
- Direkte straßenbegleitende Gehweganbindung Mitteltrift / „Zum Petersberg“ mit Querungshilfe
- Veränderung der Knotenpunktform (Minikreisverkehr oder abbiegende Vorfahrtsstraße ortsauwärts) unter Berücksichtigung des ÖPNV

8. Pinnow: Anbindung neues Wohngebiet / Zufahrt zur B 321

Die Straße „Mitteltrift“ und in der Fortführung die Straße „Am Stall“ und „An der Crivitzer Chaussee“ verbindet den östlichen Dorfteil von Pinnow mit der Bundesstraße B 321 und hat damit eine nahräumige Verbindungsfunktion. Sie ist gut ausgebaut und hat fast durchgängig (vgl. Pkt.7) einen straßenbegleitenden Fußweg auf der bebauten Seite. Derzeit wird auf der anderen Straßenseite, auf der sich auch bereits Bebauung (u.a. mit Gewerbe und einem Altenheim) befindet, die Wohnbebauung erweitert.



Ähnlich wie bei der Straße „Zum Petersberg“ kommt es bei dieser Innerortsstraße wegen der langgestreckten Linienführung mit guter Sicht zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Gefördert wird dieses Fehlverhalten durch die fehlende Wahrnehmung der Innerortslage nach der Kreuzung „Kiebitzweg“/„Am Kieselsee“ (Bebauung auf längerer Strecke nur einseitig und durch Bewuchs verdeckt).

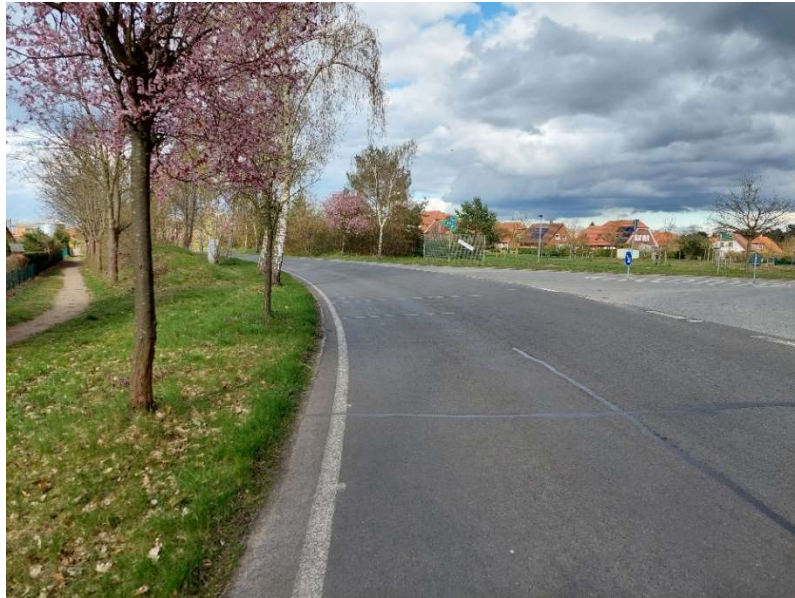
Im davor liegenden Abschnitt wurde im Bereich des Altenheimes in diesem Jahr die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Empfehlungen:

- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (ggf. im Zusammenhang mit dem Neubau von Bushaltestellen) in Form von Fahrbahnversätzen, -einengungen und Mittelinseln
- ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlage, ggf. mit flankierenden baulichen Maßnahmen
- Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz im Ortseinfahrbereich
- Evtl Ummarkierung mit Anordnung von Schutzstreifen für Radfahrer in Abstimmung mit der UVB

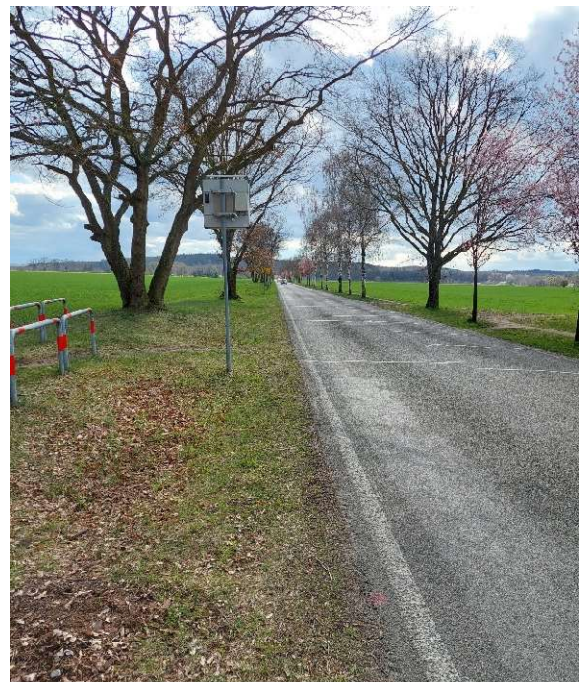
9. Pinnow: Ortseingang Dorfstraße (Pflaumenallee) / Zufahrt zur B 321

Ähnlich der Straße „Mitteltrift“ dient die Dorfstraße als Netzverbindung zwischen der überregionalen Bundesstraße B 321 und dem westlichen Ortsteil. Die von der Bundesstraße kommende Allee hat ortseinwärts einen unbefestigten parallel geführten Gehweg unterhalb der erforderlichen Mindestbreite.



Für die Ortseinfahrt gilt das Gleiche wie unter Punkt 3 und 6. Es gibt am beschilderten Ortseingang keine für den Kraftfahrer deutlich zu erkennende Anzeichen, sich dem innerörtlichen Verkehr anzupassen, was eine Durchschnittsgeschwindigkeit über den erlaubten 50 km/h zumindest bis zur Einmündung der Ringstraße „An der Bietnitz“ vermuten lässt.

Zwischen der Ortstafel und der Einmündung quert ein Radwanderweg die Dorfstraße ohne Sicherungsmaßnahmen zur Fahrbahnquerung. Eine Führung des Radverkehrs in den Ortskern (auf die Dorfstraße) gibt es nicht.



Empfehlungen:

- Anordnung einer Querungshilfe / Mittelinsel am Ortseingang im Bereich des querenden Radwanderweges zur sicheren Querung der Fahrbahn und möglichst Ausbildung mit Fahrstreifenversatz als Geschwindigkeitsdämpfung gemäß RSt 06 (Bild 99)
- Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr oder ggf. Anordnung von Schutzstreifen für den Radfahrer
- Herstellung einer Radweganbindung in den Ort