

VERKEHR | ERSCHLIESSUNG | IMMISSION - Für eine klimagerechte Infrastruktur von Morgen

Ergebnisdokumentation

zur verkehrlichen Erschließung des B-Plans Nr. 22
»Sondergebiet Einzelhandel am Kölpinseer Weg« in Koserow



Quelle: Dipl.-Ing. R. Eggenweiler, Architekt | Lageplan mit Stand vom 03.03.2025

Berlin | 1. August 2025

IMPRESSUM

Titel..... **Ergebnisdokumentation**

zur verkehrlichen Erschließung des B-Plans Nr. 22 »Sondergebiet Einzelhandel und Wohnen am Kölpinseer Weg« in Koserow

Auftraggeber..... **STOLZ Holding GmbH**
Mozartstraße 2
89264 Weißenhorn

Bearbeitung..... **HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam..... Beata Schulte-Wrede (Teamleitung)
Maximilian Friebe (Projektleitung)

Ort | Datum..... **Berlin | 1. August 2025**



QualitätsManagement
für Architektur- und
Ingenieurbüros
zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID
0000021410
www.certipedia.de

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Bestandsanalyse.....	3
2.1	Kölpinseer Weg.....	3
2.2	Hauptstraße.....	4
2.2.1	Situation für den Fußverkehr	5
2.2.2	Situation für den Radverkehr	7
3	Zielsetzung und Rahmenbedingungen.....	8
3.1	Zu erwartendes Verkehrsaufkommen durch den Rewe-Markt.....	8
3.1.1	Kölpinseer Weg.....	9
3.1.2	Hauptstraße	9
3.2	Regelwerke	9
3.3	Vorhergehende Konzeptidee.....	11
4	Konzeptentwurf.....	12
4.1	Entwurfslösung Kölpinseer Weg	12
4.2	Entwurfslösung für die Hauptstraße	14
4.2.1	Abschnitt 1 - Querungsstelle Bahnhofstraße.....	15
4.2.2	Abschnitt 2 - Einmündung Kölpinseer Weg.....	17
4.2.3	Abschnitt 3 - Rewe-Zufahrt	18
4.3	Weiterführende Planungsschritte	20
5	Zusammenfassung.....	22

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1	Untersuchungsraum im Umfeld des Plangebiets	2
Abbildung 2-1	Kölpinseer Weg / Hauptstraße	3
Abbildung 2-2	Hauptstraße Höhe Plangebiet	5
Abbildung 2-3	Querungsstelle des Fußverkehrs zwischen Netto-Markt und Kaufhaus Stolz.....	6
Abbildung 2-4	Querungsstelle des Fußverkehrs Höhe Hauptstraße / Bahnhofstraße.....	6
Abbildung 2-5	Ende gemeinsamer Geh-/Radweg stadteinwärts vor der künftigen Rewe-Zufahrt.....	7
Abbildung 3-1	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen.....	10
Abbildung 4-1	Querschnittsentwurf Kölpinseer Weg.....	12
Abbildung 4-2	Verkehrsberuhigter Bereich: Förster-Schrödter-Straße in Koserow.....	13
Abbildung 4-3	Konzeptentwurf - Abschnitt 1.....	16
Abbildung 4-4	Querschnittsentwurf künftige Querungsstelle Hauptstraße Höhe Bahnhofstraße	17
Abbildung 4-5	Konzeptentwurf - Abschnitt 2	18
Abbildung 4-6	Querschnittsentwurf Hauptstraße Höhe der Ein- und Ausfahrt des Plangebiets.....	19
Abbildung 4-7	Konzeptentwurf - Abschnitt 3	20

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Gemeinde Koserow auf Usedom plant die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 22 »Sondergebiet Einzelhandel und Wohnen am Kölpinseer Weg«. Es ist die Errichtung eines Rewe-Markts mit darüber angeordneter Wohnbebauung und 116 Stellplätzen beabsichtigt. Das Plangebiet wird im Norden durch den Kölpinseer Weg begrenzt. Im Südosten grenzen Einfamilienhäuser an das Plangebiet. Im Südwesten befindet sich die Bundesstraße B111 sowie ein Kreisverkehr. Die Umgebung ist vorwiegend durch Gewerbenutzung (z.B. Netto-Markt, Tankstelle, Kaufhaus, Karls Erlebnis-Dorf) geprägt.

Die Zufahrt des Kundenparkplatzes und des Anlieferungsverkehrs ist über die südlich gelegene Hauptstraße angedacht, welche von einem Kreisverkehr unmittelbar im Süden ausgehend als zentrale Einfahrtstraße nach Koserow dient. Eine weitere Zufahrt befindet sich nördlich des Kundenparkplatzes am Kölpinseer Weg.

Im Rahmen der Planung wurde durch die HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH bereits im Januar 2024 eine verkehrstechnische Untersuchung¹ erarbeitet, die seitens der zuständigen Prüfbehörden eine grundsätzliche Zustimmung erfahren hat. Zudem wurden in den Monaten Mai bis Juli 2025 Untersuchungen zur Neugestaltung des bislang unbefestigten und unterdimensionierten Kölpinseer Weges durchgeführt². In Abstimmung mit der Gemeindevorwahl Koserow soll dabei eine Mischverkehrsfläche mit sanfter Trennung zwischen Kfz- und Fußgängerverkehr detaillierter ausgearbeitet und in Form von Lageplänen und Querschnitten dargestellt werden.

Abschließend wurde eine bereits zum Zeitpunkt der Untersuchung bestehende und vom Bauvorhaben unabhängige Konfliktstelle für den Radverkehr analysiert. Diese ergibt sich an der geplanten Zufahrt zum Rewe-Markt an der Hauptstraße, an welcher ein gemeinsamer Geh- und Radweg aus Richtung Ückeritz endet und eine Nutzung bzw. Querung der Hauptstraße erforderlich wird. Zur Lösung dieser Problematik entwickelte HOFFMANN-LEICHTER einen Vorschlag, der vorsah, den aus Richtung Koserow kommenden Radverkehr über eine neu zu errichtende Mittelinsel im Fahrbahnteiler des südlich gelegenen Knotenpunkts zu führen. Dieser Entwurf wurde im Sinne der Verkehrssicherheit vom Straßenbauamt Neustrelitz grundsätzlich begrüßt, jedoch mit Verweis auf potenzielle Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrsflusses abgelehnt³.

1 HOFFMANN-LEICHTER INGENIEURGESELLSCHAFT mbH: Verkehrstechnische Untersuchung zum B-Plan Nr. 22 „Sondergebiet Einzelhandel und Wohnen am Kölpinseer Weg“ in Koserow | Berlin, Januar 2024

2 HOFFMANN-LEICHTER INGENIEURGESELLSCHAFT mbH: Ergebnisdokumentation zur verkehrlichen Erschließung des B-Plans Nr. 22 »Sondergebiet Einzelhandel am Kölpinseer Weg« in Koserow | Berlin, Juni 2025

3 E-Mail vom 16.07.2025 sowie Videokonferenz am 22.07.2025

Im Rahmen der gemeinsamen Lösungsfindung mit der Gemeindevertretung Koserow wurde am 23.07.2025 die Möglichkeit einer Verlängerung des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Hauptstraße thematisiert. Diese Option gilt es nun in einer ersten Grobkonzeption anhand geltender Planwerke zu prüfen und skizzenhaft darzustellen. Der rund 220 m lange Planungsabschnitt erstreckt sich dabei zwischen dem Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs vor dem Plangebiet bis zum Kreuzungspunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße. An dessen Ende ist eine Lösung zu entwerfen, die ein sicheres Queren des aus Richtung Koserow kommenden Radverkehrs auf die gegenüberliegenden gemeinsamen Geh- und Radweg ermöglicht. Weitere Schwerpunkte der Untersuchung bilden die Zufahrten zu den Rewe- und Netto-Märkten sowie die Einmündung des Kölpinseer Wegs entlang der Hauptstraße. Ziel ist es, im Sinne der Verkehrssicherheit eine für alle Verkehrsteilnehmenden intuitiv erfassbare und übersichtliche Situation zu schaffen. Dabei sind geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung eines kontinuierlichen Verkehrsflusses zu integrieren. Die folgende Abbildung illustriert den Untersuchungsraum entlang der Hauptstraße sowie des Kölpinseer Wegs.

Die folgende Abbildung 1-1 verortet den Untersuchungsraum in der Umgebung des geplanten Rewe-Markts.

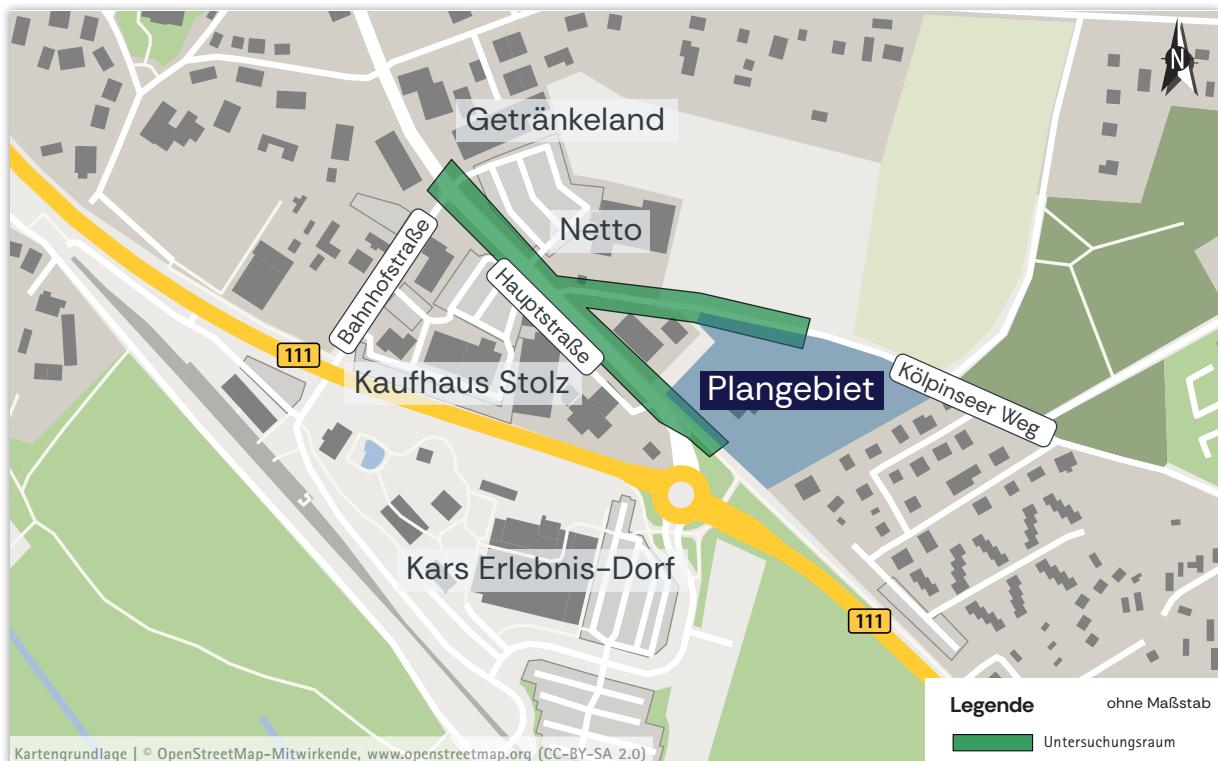


Abbildung 1-1 Untersuchungsraum im Umfeld des Plangebiets

2 Bestandsanalyse

Im Folgenden wird auf die Bestandssituation innerhalb des Untersuchungsraums eingegangen.

2.1 Kölpinseer Weg

Der Kölpinseer Weg dient ausschließlich der Erschließung der östlich gelegenen Einfamilien- und Ferienhaussiedlung ‚Am Waldwinkel‘ sowie des Campingplatzes ‚Am Sandfeld‘. Während der Vor-Ort-Besichtigungen im Juni 2023 und Juli 2025 wurde dort nahezu kein Fahrzeugverkehr festgestellt. Der Ausbaustandard entspricht derzeit einem nur bestigten Weg. Die Straße ist anhand ihrer Entwurfsparameter gemäß geltender Regeln der Technik⁴ als Erschließungsstraße einzuordnen. Wie in Abbildung 3-2 ersichtlich, erfolgt die Verkehrsführung im Bestand auf einer Breite von 4,00 m im Mischverkehr ohne gesonderte Anlagen für den Fuß- oder Radverkehr.



Abbildung 2-1 Kölpinseer Weg / Hauptstraße

Um den künftigen Bedarfen des Verkehrs gerecht zu werden, sieht der Bebauungsplan die Verbreiterung des Kölpinseer Wegs von 4,00 m auf 6,50 m vor. Für den Bebauungsplans werden daher die Flurstücke 212/5 und 213/3 westlich des Vorhabengebiets teilweise einbezogen, um verkehrstechnische Belange zu sichern. In der Lösungsfindung sind die zukünftig

⁴ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV | Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße, S.38 | Köln, 2006

erwarteten Belange aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und deren Interaktionsfälle innerhalb der verfügbaren Breite darzustellen (siehe Kapitel 3).

2.2 Hauptstraße

Die Hauptstraße bildet die zentrale Verkehrsachse der Gemeinde Koserow. Sie erstreckt sich vom örtlichen Badestrand und der Seebrücke bis zum südlich des Plangebiets gelegenen Kreisverkehr, wo der Anschluss an die Bundesstraße 111 erfolgt. Von dort aus besteht eine direkte Verbindung zu den umliegenden Gemeinden und Städten der Insel Usedom. Im betrachteten Untersuchungsabschnitt befindet sich beidseits der Straße das Nahversorgungszentrum von Koserow. Neben mehreren Einzelhandelsgeschäften sind dort auch ein Discounter, ein Getränkemarkt sowie eine Tankstelle angesiedelt. Aufgrund der Größe und Vielfalt des Angebots sowie der Nähe zum südlich gelegenen Karls Erlebnis-Dorf ist davon auszugehen, dass das Zentrum auch überörtlichen Kundenverkehr anzieht.

Mit einer Breite von 6,00 m sowie der Randbedingungen und Anforderungen ist die Straße anhand gemäß geltender Regelwerke⁵ als örtliche Erschließungs-, aber auch Geschäftsstraße einzuordnen, auf der der Kfz-Verkehr mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt wird. Gesonderte Anlagen zur Führung des Radverkehrs sind nicht vorhanden. Wie in Abbildung 2-2 ersichtlich, steht dem Fußverkehr auf der nördlichen Straßenseite ein ca. 2,00 m breiter Gehweg zur Verfügung, während auf der südlichen Seite vereinzelte Parkmöglichkeiten in Längsaufstellung, Zufahrten und Begleitgrün vorzufinden sind.

⁵ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV | Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße, S.38 | Köln, 2006



Abbildung 2-2 Hauptstraße Höhe Plangebiet

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens auf der Hauptstraße wurden Zähldaten für den Kreisverkehr B111 / Hauptstraße aus dem Verkehrsgutachten⁶ zur B 111 auf Usedom übernommen. Mit Blick auf die zukünftige Verkehrsentwicklung im Umfeld des Plangebiets wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung neben dem Bestand auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen für das Jahr 2030 berücksichtigt. Demanch ist künftig – ohne den geplanten Rewe-Markt – in der maßgebenden Spitzentunde am Nachmittag mit bis zu 872 Kfz-Fahrten über den gesamten Querschnitt der Haupstraße zu erwarten.

2.2.1 Situation für den Fußverkehr

Im Untersuchungsabschnitt fehlen Querungshilfen, die eine sichere Verbindung zwischen den beidseitig der Hauptstraße gelegenen Einzelhandelsgeschäften ermöglichen. Da auf der südlichen Straßenseite kein Gehweg vorhanden ist, sind Kunden gezwungen, die für den Kfz-Verkehr vorgesehenen Flächen zu nutzen. Dies führt zu erhöhtem Konflikt- und Unfallpotenzial (siehe Abbildung 2-3 und Abbildung 2-4). Die vorhandene Infrastruktur zeigt deutlich, dass in der fußläufigen Erschließung des Nahversorgungszentrums erhebliche Defizite bestehen.

⁶ TSC BERATENDE INGENIEURE FÜR VERKEHRSWESEN (Hrsg.): »B 111 auf Usedom – Defizitanalyse und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraße« | Neubrandenburg, 2020



Abbildung 2-3 Querungsstelle des Fußverkehrs zwischen Netto-Markt und Kaufhaus Stolz



Abbildung 2-4 Querungsstelle des Fußverkehrs Höhe Hauptstraße / Bahnhofstraße

2.2.2 Situation für den Radverkehr

Die Erschließung des Plangebiets sowie des Nahversorgungszentrums erfolgt über die vorhandenen Verkehrsanlagen. Unmittelbar östlich der geplanten Ein- und Ausfahrt des Vorhabens an der Hauptstraße endet der überregionale Radweg, welcher im Bestand als gemeinsamer Geh- und Radweg (Verkehrszeichen 240) ausgeführt ist. Der Radverkehr wird hier unter Beachtung des Vorrangs für Kfz im Mischprinzip auf die Fahrbahn überführt. Bei der Ortsbegehung (07.06.2023) wurde jedoch beobachtet, dass Radfahrende oft weiterhin widerrechtlich den Gehweg nutzen. Die folgende Abbildung 2-5 zeigt die Bestands situation.



Abbildung 2-5 Ende gemeinsamer Geh-/Radweg stadteinwärts vor der künftigen Rewe-Zufahrt

Aus dem Zentrum Koserows kommend wird der Radverkehr derzeit im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Nach der Ein-/Ausfahrt der Tankstelle existiert rechtsseitig der Fahrbahn bereits eine kleine, asphaltierte Aufstellfläche für Radfahrende, welche die Fahrbahn hier queren, um dann auf dem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite in Richtung Kölpinsee weiter zu gelangen. Angesichts der direkt anschließenden Mündungssituation des Kreisverkehrs, der Kurvenlage und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h stellt die bestehende Situation ein erhebliches Unfallrisiko dar. Diese Konfliktsituation besteht unabhängig des Bauvorhabens.

3 Zielsetzung und Rahmenbedingungen

Zur Behebung der bestehenden Defizite in der Radverkehrsführung werden im Folgenden zunächst die Rahmenbedingungen der Entwurfsplanung erläutert. Dabei stehen die künftig zu erwartenden Verkehrsströme durch den neuen Rewe-Markt, der bereits ausgearbeitete Entwurf zur Radverkehrsführung am Kreisverkehr sowie die einschlägigen Regelwerke im Fokus.

3.1 Zu erwartendes Verkehrsaufkommen durch den Rewe-Markt

Im Zuge der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2024 wurde das durch das geplante Bauvorhaben zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen abgeschätzt und sowohl tageszeitlich als auch räumlich verteilt. In Summe ist täglich von bis zu 2.350 Kunden und 19 Anwohnenden auszugehen, welche in der maßgebenden Spitenstunde am Nachmittag bis zu 300 Kfz-Fahrten verursachen. Diese teilen sich in Quellverkehr (zum Plangebiet fahrend) und Zielverkehr (das Plangebiet verlassend) auf. Für die tageszeitliche Verteilung wurden empirische Daten vergleichbarer Bauvorhaben herangezogen. Da Koserow ein Urlaubsort ist, ist es jedoch denkbar, dass sich die Einkaufszeiten hiervon unterscheiden – etwa durch die Frühspitze als maßgebende Spitenstunde oder einen insgesamt gleichmäßigeren Verlauf, der ein geringeres Spitäzenaufkommen zur Folge hätte. Der angesetzte Verlauf mit einer ausgeprägten Spitzene in den Abendstunden stellt daher einen konservativen Ansatz im Sinne eines Worst-Case-Szenarios dar.

Hier ist von einem hohen Mitnahmeeffekt auszugehen, da Touristen – unabhängig vom konkreten Vorhaben – entweder über die B111 und weiterführend über die Hauptstraße in die Gemeinde einfahren oder alternative Einkaufsmöglichkeiten ansteuern. Der geplante Rewe-Markt wird somit voraussichtlich als Zwischenstopp genutzt werden, wobei der Anteil des bereits bestehenden Verkehrsaufkommens 50 % oder mehr betragen kann. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Infrastruktur wurde zur sicheren Seite hin ohne Berücksichtigung des Mitnahmeeffekts gerechnet.

Hinsichtlich der räumlichen Verteilung des Verkehrsaufkommens wird davon ausgegangen, dass rund 60 % der Zu- und Abfahrten zum Plangebiet durch Anwohnende und Touristen aus Koserow erfolgen. Die verbleibenden 40 % sind voraussichtlich aus Richtung der umliegenden Gemeinden über den südlich gelegenen Kreisverkehr zu erwarten. Grundsätzlich ist der Anteil des zusätzlichen Kfz-Aufkommens am Kreisverkehr gegenüber dem bestehenden Verkehrsaufkommen auf der B111 mit rund 3 % äußerst gering und liegt innerhalb tagesüblicher Schwankungen.

Da die geplante Ein- und Ausfahrt an der Hauptstraße sich in unmittelbarer Nähe zum südlich gelegenen Kreisverkehr befindet, ist vorgesehen, hier lediglich die Fahrbeziehungen rechts-rein-rechts-raus zuzulassen. Der Zielverkehr aus dem Ortskern von Koserow sowie der Quellverkehr in Richtung Kreisverkehr wird daher über die alternative Zufahrt am Kölpinseer Weg geführt.

3.1.1 Kölpinseer Weg

Nach Errichtung des Bauvorhabens ist weiterhin von einem geringen Kfz-Aufkommen auf dem Kölpinseer Weg auszugehen. Neben den wenigen Fahrten, die im Bestand vorhanden sind, ist in der Spitzstunde am Nachmittag durch das Kundenaufkommen mit bis zu 172 zusätzlichen Kfz-Fahrten im Querschnitt zu rechnen. In Summe ist nach Abstimmung mit der Gemeindevertretung die prognostizierte Verkehrsstärke auf 200 Kfz/h anzusezten. Auf Grund der vorrangigen Erschließungsfunktion des Kölpinseer Wegs und der guten Erfahrungen der Gemeinde mit verkehrsberuhigten Bereichen (z.B. Förster-Schrödter-Straße, Am Sturmfeld) soll der Neuentwurf auf 6,50 m Breite als verkehrsberuhigten Bereich (Verkehrszeichen 325.1) ausgeführt werden.

3.1.2 Hauptstraße

Aufgrund der vorgesehenen Regelung der Fahrbeziehungen ist in der maßgebenden Spitzstunde mit 51 einfahrenden Kfz-Fahrten aus südlicher Richtung auf der Hauptstraße zu rechnen. Gleichzeitig verlassen 63 Fahrzeuge das Plangebiet in nördlicher Richtung. Unter Einbeziehung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens über den Kölpinseer Weg ergibt sich – ohne Berücksichtigung eines Mitnahmeeffekts – eine abschnittsweise Zunahme um rund 180 Kfz-Fahrten. Damit steigt das Gesamtaufkommen auf der Hauptstraße in der nachmittäglichen Spitzstunde auf etwa 1.050 Kfz-Fahrten.

3.2 Regelwerke

Für die Radverkehrsplanung bilden neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) die maßgeblichen Planungsgrundlagen zur Sicherstellung von Sicherheit und Komfort für Radfahrende. Die Auswahl einer geeigneten Führungsform kann im Wesentlichen durch die Korrelation zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit und dem vorhandenen Verkehrsaufkommen bestimmt werden⁷.

⁷ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), S. 18, Köln, 2010.

Unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der prognostizierten Verkehrsbelastung ist die Hauptstraße in den Übergang von Belastungsklasse II zu III einzuordnen (siehe Abbildung 3-1). Damit einher geht die Empfehlung, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit entsprechenden zusätzlichen Angeboten wie z. B. nicht benutzungspflichtigen Führungen (z. B. Gehweg, Rad frei) oder Schutzstreifen noch vertretbar ist.

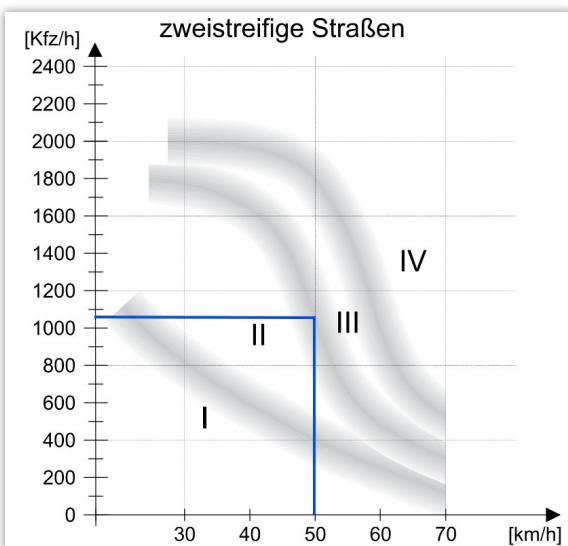


Abbildung 3-1 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen

Im Abgleich mit der bestehenden Infrastruktur ist festzustellen, dass die angedachten Führungsformen der Klasse II (Schutzstreifen, Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und »Gehweg mit Zusatz »Radfahrer frei«) angesichts der verfügbaren Fahrbahnbreite von 6,00 m sowie der Gehwegbreite von 2,00 m nicht umzusetzen sind. Für eine regelkonforme Anlage von Schutzstreifen benötigt es eine Mindestfahrbahnbreite von 9,00 m (1,50 m Schutzstreifen stadtauswärts + 6,00 m Restfahrbahnbreite + 1,50 m Schutzstreifen stadtteinwärts). Im Rahmen der bestehenden Querschnittsgestaltung ist die Herstellung von Schutzstreifen folglich nicht möglich.

Für den Belastungsbereich III hingegen ist eine Führung auf Radfahrstreifen, Radwegen oder auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg vorgesehen. Mit einer Regelbreite von 1,85 m für Radfahrstreifen bzw. 2,00 m für Radwege ergeben sich für mögliche Lösungentwürfe nochmals verbreiterte Seitenraumbreiten von 9,70 m (Radfahrstreifen) bzw. 10,00 m (Radwege).

Für gemeinsame Geh- und Radwege gilt grundsätzlich, dass dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglicht werden soll. Der Einsatz und die Breite sollte den umliegenden Nutzungen als auch den

zu erwartenden Verkehrsaufkommen Rechnung tragen (nutzbare Wegbreiten zwischen 2,50 – 4,50 m). Zu den angesetzten nutzbaren Breiten sind zusätzliche Sicherheitstrennstreifen vom Fahrbahnrand mit einer Breite von 0,50 m vorzusehen. Möglich sind benutzungspflichtige Führungen (Verkehrszeichen 240) oder auch solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 mit dem Zusatz »Radfahrer frei«). Grundsätzlich sollten gemeinsame Geh- und Radwege auf Abschnitten mit hoher Nutzung des Seitenraums und Hauptverbindungen des Radverkehrs nur in Ausnahmefällen umgesetzt werden.

3.3 Vorhergehende Konzeptidee

Der vorliegenden Untersuchung ging ein früherer Lösungsvorschlag voraus, der die Konfliktstelle vor der künftigen Zufahrt zum Rewe-Markt durch eine gezielte Führung und Querung des Radverkehrs in Richtung Kreisverkehr entschärfen sollte. Wie Anlage 1 zeigt, war vorgesehen, den aus Richtung Ahlbeck kommenden Radverkehr frühzeitig auf die Fahrbahn zu führen, um die Einfahrgeschwindigkeit zu reduzieren und die Vorfahrtsregelung klar zu gestalten. Für den aus Koserow kommenden Radverkehr war weiterhin eine Führung auf der Fahrbahn vorgesehen, die hinter der Tankstellenausfahrt durch eine 2,50 m breite Aufstellfläche bis zum Kreisverkehr ergänzt wurde. In Verbindung mit einer baulichen Verbreiterung des Fahrbahnteilers sollte so eine zweizügige Querung ermöglicht werden.

Dieser Entwurf wurde mit dem Straßenbauamt Neustrelitz abgestimmt, jedoch mit Verweis auf mögliche Beeinträchtigungen des Kfz-Verkehrsflusses abgelehnt. Hintergrund ist die seit Jahren bestehende Überlastung des östlichen Knotenarms des Kreisverkehrs in der Sommersaison, die durch hohe Querungsbedarfe von Fuß- und Radverkehr regelmäßig zu kilometerlangen Rückstaus führt. Eine Einbindung des Kreisverkehrs in die Lösungsfindung der Radverkehrsführung wird daher nachfolgend ausgeschlossen.

4 Konzeptentwurf

Nach Abwägung der zuvor erläuterten Rahmenbedingungen wird im Folgenden Kapitel die daraus abgeleitete Planungslösung erläutert.

4.1 Entwurfslösung Kölpinseer Weg

Die im Rahmen der Gemeindebeteiligung entwickelte Vorzugsvariante für den Kölpinseer Weg sieht eine Mischverkehrsfläche mit sogenannter ‚weicher Separation‘ vor. Anstelle von Hochborden wird eine höhengleiche Gestaltung gewählt, bei der die Trennung zwischen Geh- und Fahrbereich durch Material- und Farbwechsel erfolgt. Die 4,50 m breite Fahrbahn ermöglicht den eingeschränkten Begegnungsfall Pkw–Pkw, während der 2,00 m breite Gehweg einen komfortablen Bewegungsraum für Fußgänger bietet (siehe Abbildung 4-1).

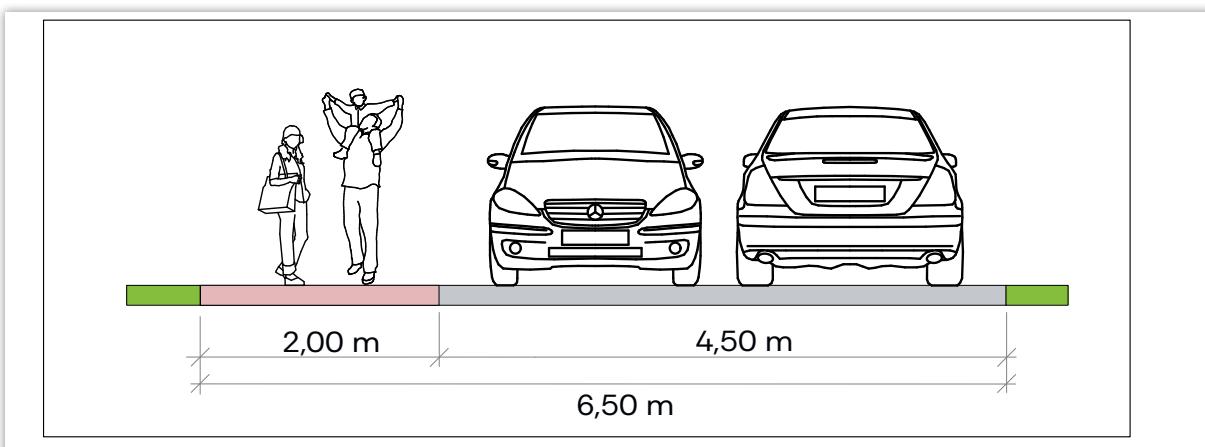


Abbildung 4-1 Querschnittsentwurf Kölpinseer Weg

Bei Begegnungsfällen, in denen die Fahrzeugbreite die verfügbare Fahrbahnbreite überschreitet, kann punktuell auf den Gebbereich ausgewichen werden. Diese gestalterische Zwischenform aus Misch- und Trennungsprinzip – mit ‚weicher Separation‘ – ist gemäß RAST 06 nur bei geringen Verkehrsstärken von maximal 400 Kfz/h zulässig⁸. Dieses Kriterium wird erfüllt, da selbst unter Annahme eines Worst-Case-Szenarios (kein Mitnahmeeffekt) mit maximal 200 Kfz-Fahrten in der maßgebenden Spitzenstunde die zulässige Belastungsgrenze deutlich unterschritten wird. Mit der Ausweisung des Kölpinseer Wegs als verkehrsberuhigten Bereich wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zudem auf Schrittgeschwindigkeit reduziert, wodurch die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht wird. Ein gelungenes Referenzbeispiel bietet die Förster-Schrödter-Straße in Koserow, in der die Fahrbahngestaltung den Kfz-

⁸ FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV | Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße, S.37 | Köln, 2006

Verkehr durch visuelle Führungselemente gezielt auf den mittleren Straßenbereich lenkt (siehe Abbildung 4-2).



Abbildung 4-2 Verkehrsberuhigter Bereich: Förster-Schrödter-Straße in Koserow

Zudem ist anzumerken, dass auch nach Bau des Rewe-Markts von einem niedrigen Fuß- und Radverkehrsaufkommen auszugehen ist, da der direkt an der Hauptstraße entlangführende Weg die deutlich schnellere als auch intuitive Route darstellt (siehe Abbildung 2-1).

Mit der geänderten Querschnittsaufteilung im Kölpinseer Weg geht auch eine veränderte Verkehrssituation am Knotenpunkt Hauptstraße / Kölpinseer Weg einher. Die im Bestand als Gehwegüberfahrt ausgeprägte Einmündung soll im Rahmen der Planungen künftig als Einmündung mit Hochbord ausgestaltet werden. Zur Beurteilung der Befahrbarkeit der Verkehrsflächen wurden Schleppkurvenanalysen gemäß der Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen durchgeführt⁹. Die Analysen zeigen einen Bedarf zur baulichen Verbreiterung des Knotenarmes auf. Entsprechend der bedarfsgerechten Gestaltung ist die bestehende Einmündung auf 14,00 m zu erweitern, um das Einbiegen für Fahrzeuge aus der Hauptstraße in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen. Zudem ist für den von der Hauptstraße nach rechts abbiegenden Verkehr der Kölpinseer Weg auf den ersten Metern in Richtung der Inselkücher zu verbreitern. Ziel dieser Maßnahme ist es, sicherzustellen, dass es nicht zu

⁹ HOFFMANN-LEICHTER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH: Ergebnisdokumentation zur verkehrlichen Erschließung des B-Plans Nr. 22 »Sondergebiet Einzelhandel am Kölpinseer Weg« in Koserow | Berlin, Juni 2025

Konfliktsituationen zwischen abbiegenden Fahrzeugen und gegebenenfalls im Gegenverkehr wartenden Fahrzeugen kommt.

4.2 Entwurfslösung für die Hauptstraße

Für die Ausgestaltung der Radverkehrsführung entlang der Hauptstraße wurden die in den vorherigen Kapiteln dargestellten Rahmenbedingungen zusammengeführt. Eine Fortführung des Radverkehrs auf der stark befahrenen Hauptstraße birgt demnach ein erhebliches Unfallrisiko im Zusammenspiel mit dem Kfz-Verkehr. Zudem wird der Verkehrsfluss durch das Fehlen geeigneter Querungsmöglichkeiten – insbesondere für den aus Koserow kommenden Radverkehr – erheblich eingeschränkt. Die im Bestand vorhandene Querung ist ungünstig gelegen und genügt den Anforderungen an eine sichere und flüssige Verkehrsführung nicht.

Darüber hinaus bietet der Straßenraum bei einer Fahrbahnbreite von lediglich 6,00 m nicht ausreichend Platz, um sichere Führungsformen für den Radverkehr wie Schutzstreifen oder Radfahrstreifen umzusetzen. Ein entsprechender Ausbau würde eine Verbreiterung der asphaltierten Fahrbahn um 3,00 m (für Schutzstreifen) bzw. 3,60 m (für Radfahrstreifen) erfordern – was angesichts der begrenzten örtlichen Gegebenheiten als nicht umsetzbar anzusehen ist. Zudem bleibt die Problematik der fehlenden Querungsmöglichkeit für den aus Koserow kommenden Radverkehr bestehen. Eine sichere Querung am naheliegenden Kreisverkehr an der Hauptstraße / B111 kann nachweislich nicht umgesetzt werden (siehe Kapitel 3.3).

Abschließend ist die Möglichkeit zur Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radweges zu prüfen. Entlang der nördlichen Hauptstraße ist auch künftig mit einem erhöhten Querungsbedarf des Fußverkehrs zu rechnen – insbesondere auf Höhe des Netto-Markts sowie des Kaufhaus Stolz. Entlang der Hauptstraße werden vor allem Kundinnen und Kunden des geplanten Rewe-Markts zwischen dem Kölpinseer Weg und dem Marktstandort erwartet. Ergänzt wird dieses Fußgängeraufkommen durch Besucherinnen und Besucher von Karls Erlebnis-Hof, die vom dortigen Parkplatz in Richtung Koserow laufen.

Auch der Radverkehr ist zu berücksichtigen: Während der stärker frequentierte Berlin-Usedom-Radweg weiter nördlich entlang der Küste verläuft, ist auf dem gemeindeübergreifenden Radweg entlang der Hauptstraße mit einem vergleichsweise geringeren Aufkommen zu rechnen. Insgesamt ist entlang dieses Abschnitts mit bis zu 180 zu Fuß Gehenden und Radfahrenden pro Stunde zu rechnen.

Für die Ausgestaltung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ist daher eine nutzbare Mindestwegbreite von 4,50 m anzusetzen. Zusätzlich ist ein seitlicher Sicherheitstrennstreifen

von 0,50 m erforderlich, um eine ausreichende Distanz zum angrenzenden Fahrbahnraum sicherzustellen und Konflikte mit dem motorisierten Verkehr zu vermeiden, wodurch in Summe 5,00 m anzusetzen sind. Der Ansatz zur Realisierung eines gemeinsamen Geh- und Radweges wird im Folgenden anhand von Lageplänen detailliert dargestellt. Dabei erfolgt eine Analyse potenzieller Hindernisse sowie eine Bewertung gegebenenfalls erforderlicher ergänzender Maßnahmen zur Umsetzung.

4.2.1 Abschnitt 1 - Querungsstelle Bahnhofstraße

Das nordwestliche Ende des Untersuchungsraums markiert den Beginn des Nahversorgungszentrums, innerhalb dessen aufgrund des Kundenverkehrs mit einem deutlich erhöhten Kfz-Aufkommen zu rechnen ist. Vor dem Hintergrund des damit verbundenen Konfliktpotenzials sieht der Konzeptentwurf für den aus Koserow kommenden Radverkehr in Richtung Ückeritz und Ahlbeck die Einrichtung einer separaten Querungsstelle vor. Diese soll hinter der Einmündung der Bahnhofstraße angeordnet werden.

Die dort im Bestand vorhandene Grünfläche bietet ausreichend Raum, um den Flächenanforderungen des Radverkehrs gerecht zu werden. Vorgesehen ist eine Aufstellfläche mit einer Länge von ca. 8,00 m und einer Breite von 3,00 m, die mehreren Radfahrenden gleichzeitig Platz bietet. Von hier aus kann die Hauptstraße gequert werden. Im Gegensatz zur bestehenden Querungsstelle in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs ist an dieser Stelle bereits mit einem reduzierten Kfz-Aufkommen zu rechnen, da die Zielverkehre zum Netto-Markt sowie zu den südlich gelegenen Einzelhandelsstandorten bereits auf die jeweiligen Stellplatzanlagen abgebogen sind.

Um dem Radverkehr die Notwendigkeit der Querung an dieser Stelle deutlich zu machen, ist die Aufstellung von Wegweisern vorgesehen, die auf die weiterführenden Radrouten hinweisen (z. B. »Ückeritz 4,7 km«, »Ahlbeck 18,2 km«).

Zur Entlastung der Querungsstelle am östlichen Querungsarm des Kreisverkehrs und zur Lenkung des Radverkehrs in Richtung Karls Erlebnis-Hof abseits der Hauptstraße kann ergänzend ein Hinweis auf eine alternative, von der Gemeinde bevorzugte Route über die Bahnhofstraße erfolgen. Da die Bahnhofstraße derzeit mit Kopfsteinpflaster befestigt ist, sollte perspektivisch eine Verbesserung der Befahrbarkeit für den Radverkehr geprüft werden. Anstelle einer vollständigen Asphaltierung bietet sich hier eine partielle Fräsumme der Oberfläche an. Diese Maßnahme würde die Fahrqualität für den Radverkehr deutlich erhöhen, gleichzeitig das historische Erscheinungsbild der Straße bewahren und die Versickerungsfähigkeit der Oberfläche erhalten. In Berlin durchgeführte Pilotprojekte haben

in diesem Zusammenhang bereits positive Resonanz erhalten und bestätigen die grund-sätzliche Akzeptanz sowie die Praxistauglichkeit der Maßnahme.¹⁰

Wie in der folgenden Abbildung 4-3 ersichtlich, gelangt der Radverkehr auf den als 5,00 m verbreiterten gemeinsamen Geh- und Radweg, welcher durch das entsprechende Verkehrszeichen 240 die Benutzungspflicht anzeigt. Zur Steigerung der Aufmerksamkeit werden am Beginn des gemeinsamen Geh- und Radweges Piktogramme angebracht. Darüber hinaus wird empfohlen, den Gehweg in der anschließenden Kurve in Richtung des Getränkemarkts bis zur Stellplatzanlage zu verlängern. Dadurch kann die Nutzung der Kfz-Fahrbahn vermieden und die Erschließung für den Fußverkehr sicherer gestaltet werden.



Abbildung 4-3 Konzeptentwurf – Abschnitt 1

Die folgende Abbildung 4-4 illustriert den geplanten Querschnitt auf Höhe der künftigen Querungsstelle für den Radverkehr.

¹⁰ <https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1551519.php>

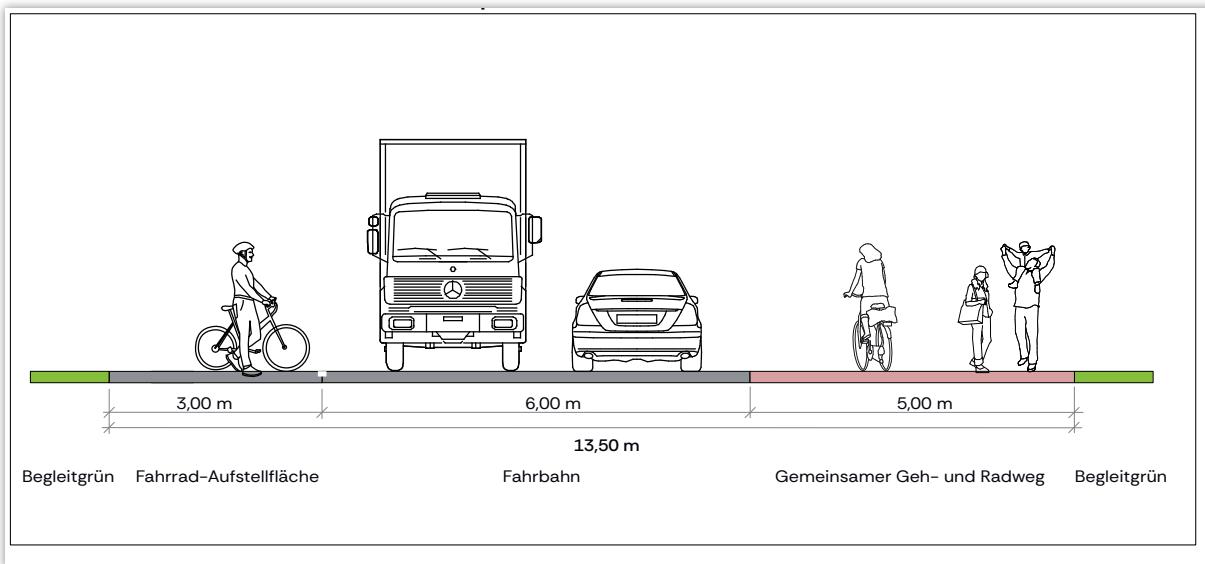


Abbildung 4-4 Querschnittsentwurf künftige Querungsstelle Hauptstraße Höhe Bahnhofstraße

4.2.2 Abschnitt 2 - Einmündung Kölpinseer Weg

Im zweiten Untersuchungsabschnitt erfolgt die Führung des Fuß- und Radverkehrs auf dem nunmehr 5,00 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg. Entlang dieses Abschnitts befindet sich unter anderem die Zufahrt zum Parkplatz des Netto-Markts. An dieser Stelle ist mit einem erhöhten Querungsaufkommen für die ein- und ausfahrenden Kundinnen und Kunden zu rechnen, wodurch besondere Anforderungen an die Verkehrssicherheit bestehen. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und zur Verdeutlichung des beidseitigen Radverkehrs werden im Bereich der Querungsstelle entsprechende Piktogramme auf der Gehwegüberfahrt angebracht. Gleiches gilt für die für die deutlich weniger stark frequentierte Zufahrt auf Höhe der Catering-Firma »Inselküche Koserow«.

Der künftig qualifizierte Kölpinseer Weg mündet gemäß der in Kapitel 4.1 dargestellten Querschnittsaufteilung mit einer Breite von 6,50 m mittig in die Hauptstraße ein. Der im Rahmen der Planung als Einmündung mit Hochbord ausgestaltete Bereich gewährleistet einerseits den erforderlichen Bewegungsraum für den Kfz-Verkehr. Zudem wird für den Fußverkehr eine komfortable und sichere Bewegungsfläche geschaffen, die einen direkten Übergang von der Hauptstraße in den Kölpinseer Weg ermöglicht. Darüber hinaus weist das Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) darauf hin, dass der Kfz-Verkehr an dieser Kreuzung bevorrechtigt ist. Diese Maßnahme trägt wesentlich zur Reduzierung potenzieller Rückstausituationen entlang der Hauptstraße bei.

Radfahrende, die aus Richtung Koserow kommend in südöstlicher Richtung unterwegs sind, werden durch das Verkehrszeichen 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) auf die be-

stehende Benutzungspflicht hingewiesen. Hintergrund dieser Regelung ist die bereits beschriebene, im weiteren Straßenverlauf fehlende Möglichkeit zur sicheren Querung der Hauptstraße.

Wie in Abbildung 4-5 illustriert, steht es dem Radverkehr aus Richtung Ahlbeck hingegen frei, entweder den gemeinsamen Geh- und Radweg zu nutzen oder auf die Fahrbahn der Hauptstraße auszuweichen, die in diesem Abschnitt als Tempo-30-Zone ausgewiesen ist. Da der Radverkehr in Richtung Koserow im weiteren Verlauf ohnehin auf die Fahrbahn geführt wird, verdeutlicht das Verkehrszeichen 239 („Gehweg“) mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) die bestehende Wahlfreiheit (siehe Abbildung 4-5).



Abbildung 4-5 Konzeptentwurf – Abschnitt 2

4.2.3 Abschnitt 3 - Rewe-Zufahrt

Abschnitt 3 des Untersuchungsbereichs umfasst die künftige Ein- und Ausfahrt des Rewe-Markts. Zur Optimierung der Einfahrtssituation für aus der Hauptstraße abbiegende Kraftfahrzeuge sowie zur Minimierung potenzieller Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch querenden Fuß- und Radverkehr wird – analog zur Regelung am Kölpinseer Weg – das Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) eingesetzt. Dieses weist auf die Regelung zugunsten des Kfz-Verkehrs hin und trägt somit zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Infrastruktur bei.

Zur Unterbindung der zukünftigen Nutzung der asphaltierten Behelfsaufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr in der Zufahrt des Kreisverkehrs wird empfohlen, diese perspektivisch zurückzubauen. Darüber hinaus wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ange regt, die Hauptstraße bereits ab der Einmündung aus dem Kreisverkehr als Tempo-30-Zone auszuweisen, welche derzeit erst auf Höhe des Kölpinseer Wegs beginnt.

Die folgende Abbildung 4-6 illustriert den Querschnittsentwurf der Hauptstraße nördlich der Ein- und Ausfahrt des Plangebiets.

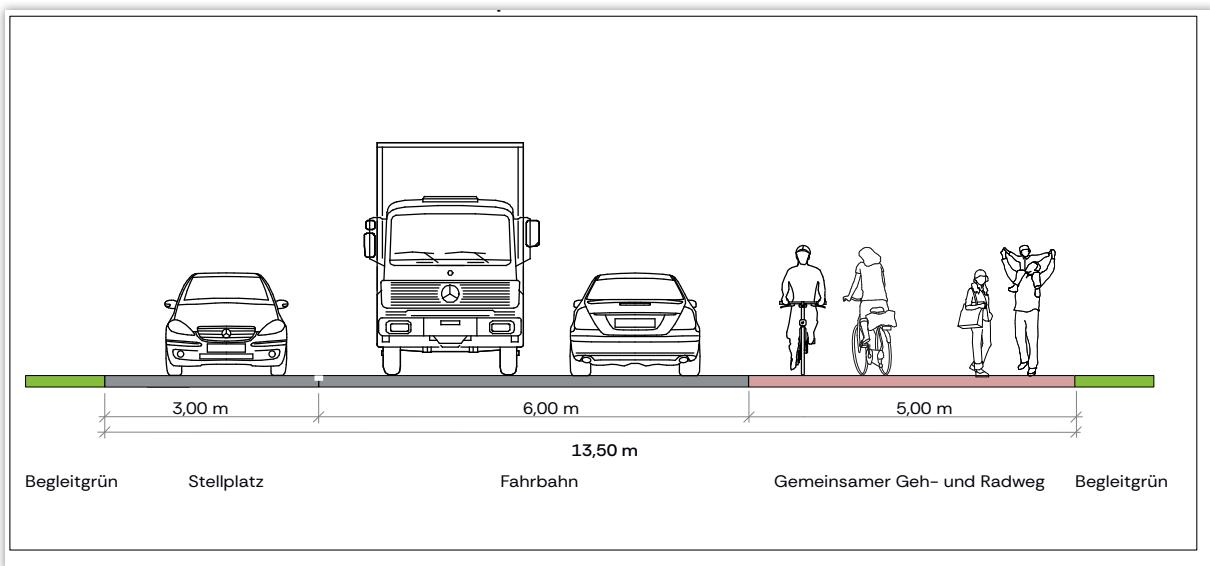


Abbildung 4-6 Querschnittsentwurf Hauptstraße Höhe der Ein- und Ausfahrt des Plangebiets

Wie in der folgenden Abbildung 4-7 ersichtlich, erfolgt im weiteren Verlauf in südöstlicher Richtung hinter der Zufahrt zum Rewe-Markt die Anbindung an den bestehenden, 2,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg.



Abbildung 4-7 Konzeptentwurf – Abschnitt 3

4.3 Weiterführende Planungsschritte

Voraussetzung zur Umsetzung des vorliegenden Konzepts sind die Vereinbarkeit in den Themenfeldern Liegenschaftsgrenzen, Entwässerung und zu verschiebende Einbauten. Im Falle einer Umsetzung des Konzepts ist eine Abstimmung hinsichtlich der Inanspruchnahme über die öffentlichen Grundstücksgrenzen hinausgehender Flächen mit den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern erforderlich. Eine Übersicht der Liegenschaftsgrenzen ist den Anlage 2 bis Anlage 4 zu entnehmen.

Im Zuge der geplanten Verbreiterung des Seitenraums von 2,00 m auf 5,00 m sind hinsichtlich der Entwässerung zunächst keine Einschränkungen zu erwarten, da entlang der Hauptstraße bereits ein funktionierendes System aus Entwässerungsrinnen besteht. Dennoch kann es erforderlich werden, den Entwässerungsnachweis für angrenzende Privatgrundstücke zu aktualisieren, sofern durch den Wegfall von Versickerungsflächen infolge der Seitenraumverbreiterung neue Anforderungen an die Ableitung von Niederschlagswasser entstehen.

Zuletzt sind im Rahmen der geplanten Umbauten bestehende Einbauten, wie beispielsweise Lichtmasten, zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist eine Leitungsanfrage erforderlich, die sowohl unterirdisch als auch oberirdisch verlegte Kabel im Umfeld des Untersuchungsgebiets umfasst. Entsprechend sind die zuständigen Netzbetreiber und

Versorgungsunternehmen frühzeitig in die Planungen einzubeziehen, um Konflikte mit bestehenden Infrastrukturen zu vermeiden und eine reibungslose Umsetzung der Baumaßnahmen zu gewährleisten.

5 Zusammenfassung

Die Gemeinde Koserow auf Usedom plant die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 22 »Sondergebiet Einzelhandel und Wohnen am Kölpinseer Weg«. Es ist die Errichtung eines Rewe-Markts mit darüber angeordneter Wohnbebauung und 116 Stellplätzen beabsichtigt. Die Zufahrt des Kundenparkplatzes und des Anlieferungsverkehrs ist über die südlich gelegene Hauptstraße angedacht, welche von einem Kreisverkehr unmittelbar im Süden ausgehend als zentrale Einfahrtstraße nach Koserow dient. Eine weitere Zufahrt befindet sich nördlich des Kundenparkplatzes am Kölpinseer Weg.

Im Rahmen des bisherigen Planungsprozesses wurde ein grundsätzlicher Neuentwurf des bislang unbefestigten und unterdimensionierten Kölpinseer Wegs erforderlich. Die Neugestaltung orientiert sich an den zukünftigen Anforderungen sowohl des motorisierten Verkehrs als auch des zu erwartenden Fuß- und Radverkehrs und sieht eine Ausführung als verkehrsberuhigten Bereich vor, der die Verkehrarten mittels weicher Separation voneinander trennt.

Darüber hinaus war eine Lösung für die Radverkehrsführung im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets sowie darüber hinaus zu entwickeln. Diese Maßnahme wurde notwendig, da entlang der Hauptstraße bislang keine eigenständige Radverkehrsführung vorhanden ist und die bestehende Infrastruktur – insbesondere im Bereich der Einmündung der Hauptstraße in den übergeordneten Kreisverkehr zur B111 – aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens sowohl sicherheitsrelevante Defizite als auch Einschränkungen im Verkehrsfluss aufweist.

Zur Lösungsfindung wurden mögliche Führungsformen des Radverkehrs gemäß den geltenden Regelwerken mit den bestehenden örtlichen Rahmenbedingungen abgeglichen. Dabei zeigte sich, dass die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen, Radfahrstreifen oder baulich getrennten Radwegen aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur mit erheblichen baulichen Eingriffen und weiterführenden Herausforderungen realisierbar wäre. Zudem würde ein solcher Ausbau keine regelkonforme Lösung für die Querung des Radverkehrs über die Hauptstraße bieten. Die einzige verkehrsrechtlich zulässige Querungsmöglichkeit im Bereich des Kreisverkehrs Hauptstraße / B111 wurde seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Neustrelitz aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsablaufs abgelehnt.

Das daraus abgeleitete Entwurfskonzept sieht die Anlage eines 5,00 m breiten gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der nördlichen Seite der Hauptstraße zwischen dem künftigen Rewe-Markt und der Bahnhofstraße vor. Für Radfahrende aus Richtung Koserow wird auf Höhe der Bahnhofstraße eine sichere und komfortable Querungsmöglichkeit geschaffen, um

eine weiter östlich gelegene, potenziell konfliktträchtigere Querung der Hauptstraße zu vermeiden. Zur Verdeutlichung der vorgesehenen Radverkehrsführung werden Wegweiser mit Zielangaben entlang der Radrouten installiert. Eine weitere Maßnahme zur Entzerrung des Radverkehrs im Untersuchungsbereich stellt die gezielte Lenkung in Richtung Karls Erlebnis-Dorf über die Bahnhofstraße dar. Um diese alternative Route attraktiver zu gestalten, wird empfohlen, das vorhandene Pflaster im betreffenden Abschnitt durch Fräsen fahrradfreundlicher zu gestalten.

Auf dem Planungsabschnitt kreuzende Gehwegüberfahrten werden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit durch Piktogramme ergänzt. An Einmündungsbereichen, an denen eine Rückstaubildung durch wartende Fahrzeuge zu vermeiden ist, wird durch das Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) auf die Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs hingewiesen.

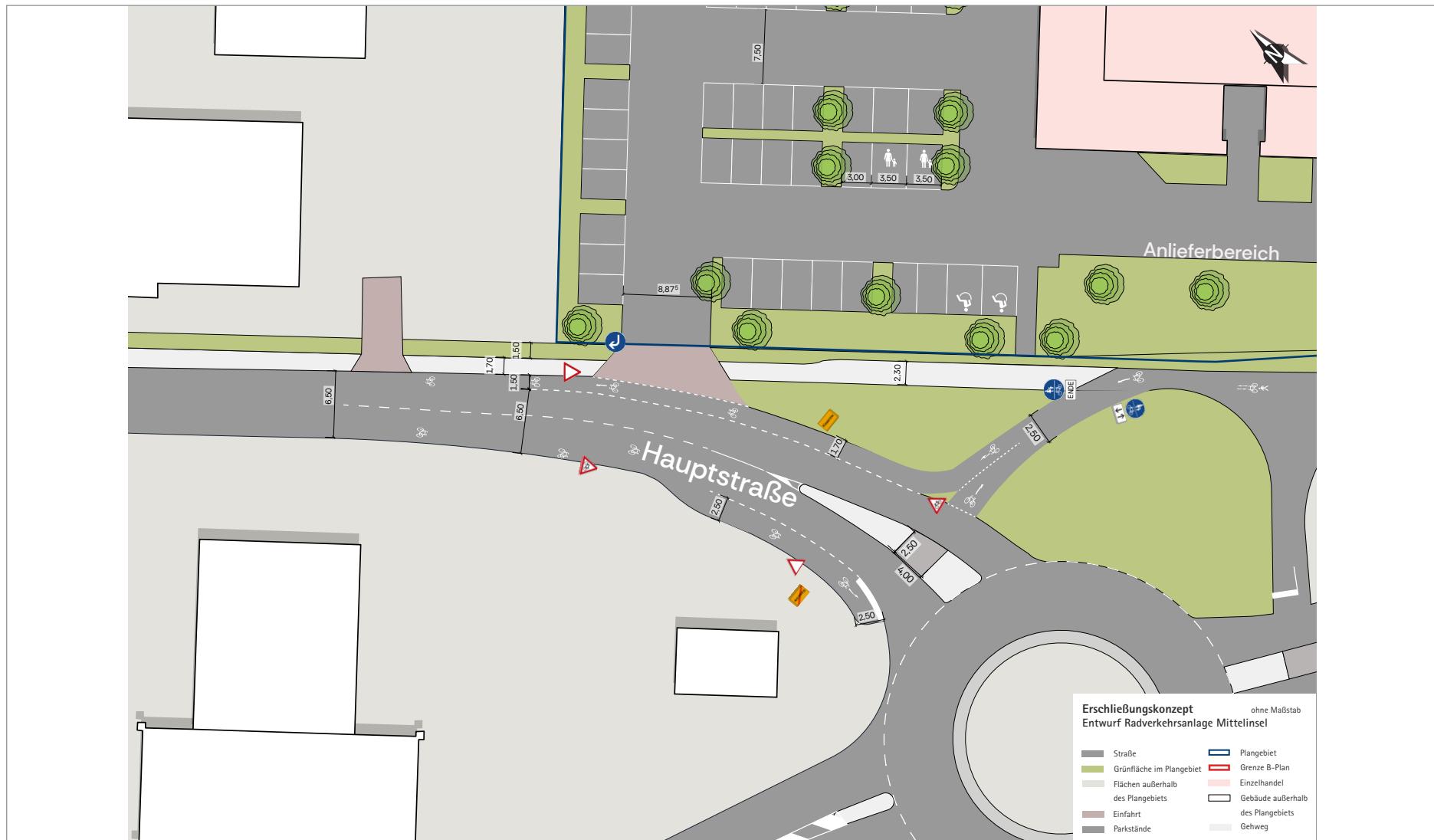
Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aufgrund der komplexen örtlichen Rahmenbedingungen keine standardisierte Ideallösung für die Führung des Radverkehrs umsetzbar ist. Die vorgesehene Anlage eines kombinierten Geh- und Radwegs ist unter den bestehenden Voraussetzungen als sachgerechte Kompromisslösung zu bewerten, die sowohl den Anforderungen an die Verkehrssicherheit des Radverkehrs als auch dem Anspruch des Fußverkehrs in hinreichendem Maße Rechnung trägt.

Anlagen

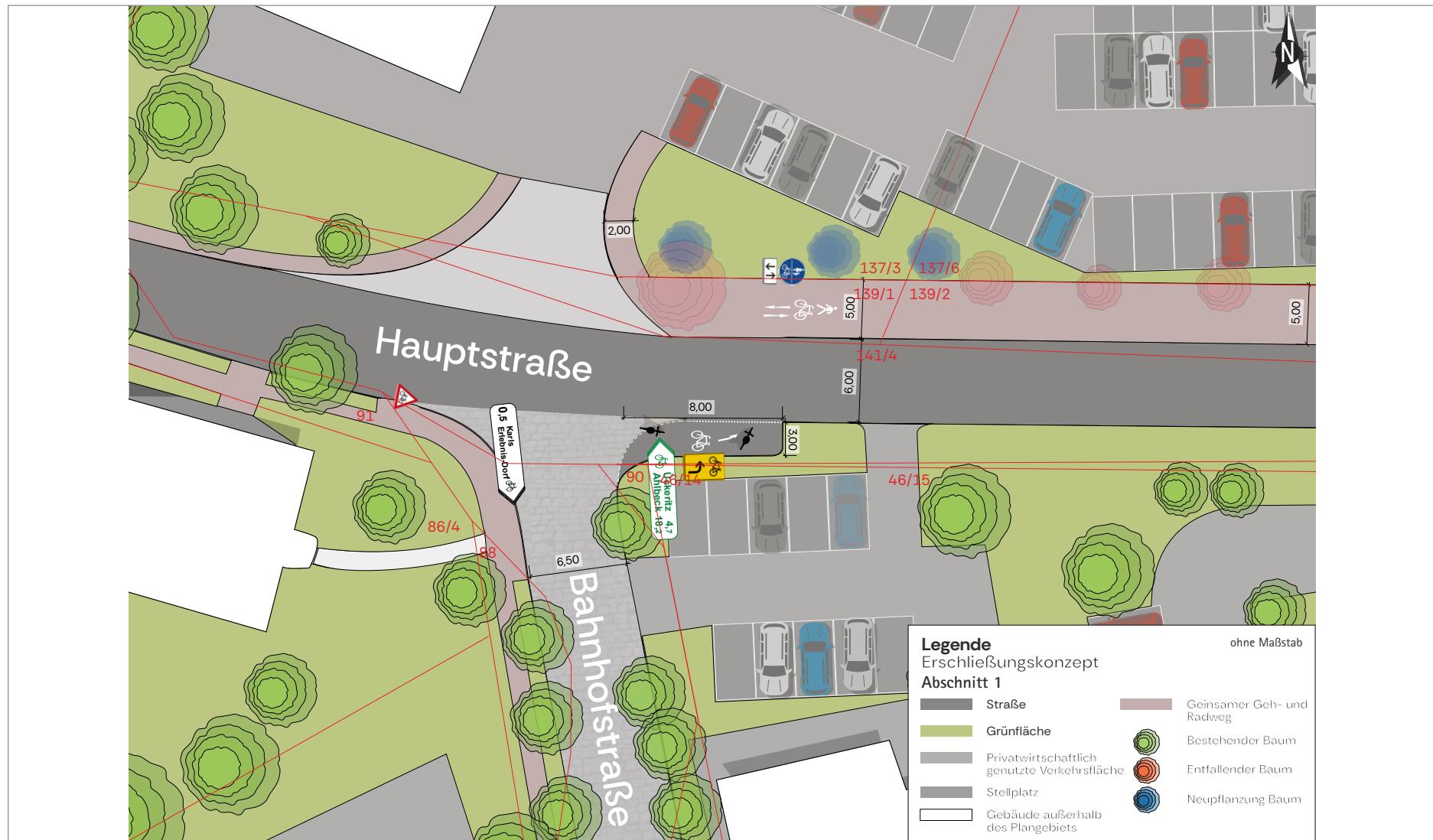
ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1	Ursprünglicher Lösungsvorschlag – Führung des Radverkehrs am Kreisverkehr	26
Anlage 2	Konzeptentwurf – Abschnitt 1 mit Liegenschaftsgrenzen.....	27
Anlage 3	Konzeptentwurf – Abschnitt 2 mit Liegenschaftsgrenzen.....	28
Anlage 4	Konzeptentwurf – Abschnitt 3 mit Liegenschaftsgrenzen.....	29

Anlage 1 Ursprünglicher Lösungsvorschlag – Führung des Radverkehrs am Kreisverkehr



Anlage 2 Konzeptentwurf – Abschnitt 1 mit Liegenschaftsgrenzen



Anlage 3 Konzeptentwurf – Abschnitt 2 mit Liegenschaftsgrenzen



Anlage 4 Konzeptentwurf – Abschnitt 3 mit Liegenschaftsgrenzen

