

Verkehrliche Betrachtung

für den

B-Plan 21.4 der Stadt Klütz

1. Ausgangssituation

Wohlenberg ist ein Ortsteil der Stadt Klütz im Norden des Landkreises Nordwestmecklenburg. Mit dem Bebauungsplan Nr. 21.4 der Stadt Klütz für den Teilbereich in Wohlenberg sollen die im Geltungsbereich gelegenen Flächen städtebaulich neu geordnet werden (Abbildung 1).

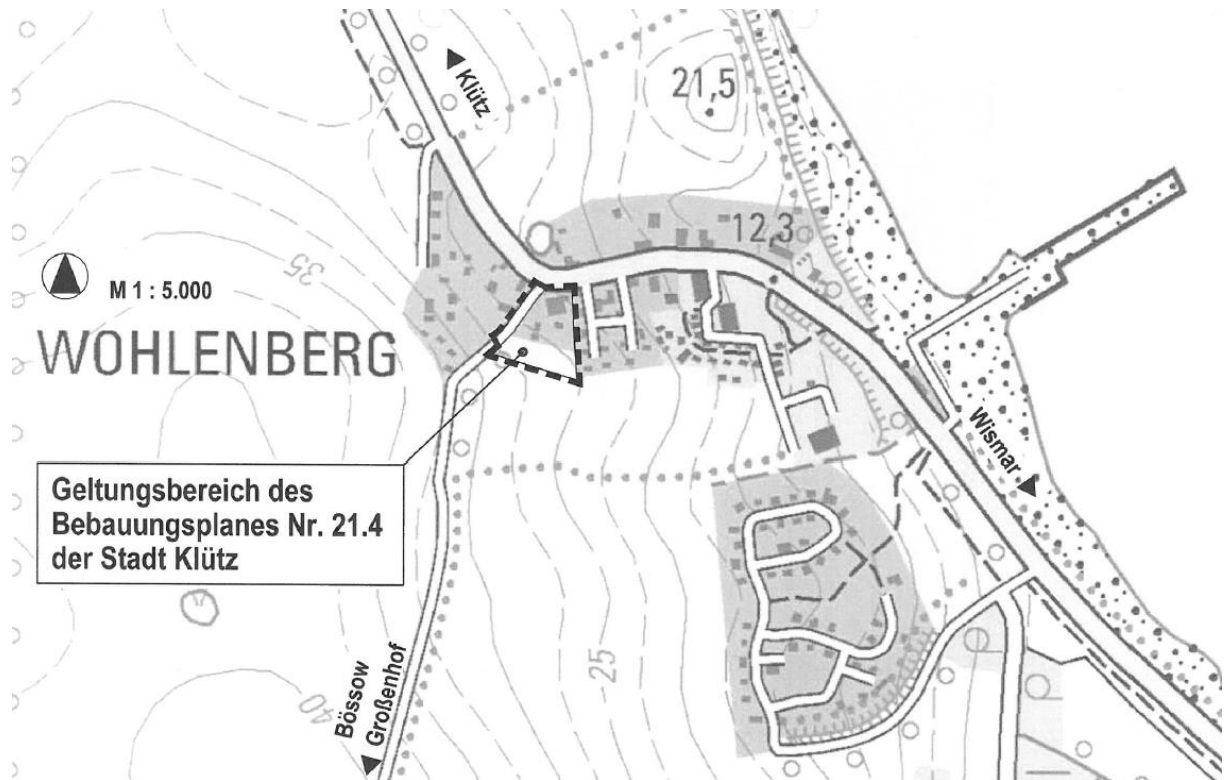


Abbildung 1: Lage des B-Plans in Wohlenberg

Das Gebiet des Bebauungsplans ist als Mischgebiet aus Wohnbebauung und gewerblicher Nutzung ausgelegt. Im Bereich befindet sich neben Wohngebäude eine Eisdiele, welche direkt in die Wohnbebauung integriert ist. Durch den Betreiber der Eisdiele wurde ein Kunden-Parkplatz im südlichen Teil des Areals angelegt (Abbildung 2). Ein eigenes Hinweisschild für den Parkplatz wurde vom Betreiber am Knoten zur L01 aufgestellt.

Auf der Parkfläche befinden sich etwa 25 unmarkierte Pkw-Stellplätze. Besonders in den Sommermonaten wird der Parkplatz durch Kunden der Eisdiele höher frequentiert. Eine Zufahrt der Parkfläche ist nur über die in Abbildung 2 gekennzeichnete Straße (orange Linie) möglich.

Die Zufahrtsstraße ist im Bereich des Parkplatzes beidseitig mit einer Böschung umgeben und verbindet im weiteren Verlauf auf einer unbefestigten Straße Wohlenberg mit Bösow sowie Großenhof.



Abbildung 2: Satellitenbild B-Plan 21.4

Im Bebauungsplan 21.4 liegt die Planungsvorstellung unter anderem darin, den Parkplatz der Eisdiele planungsrechtlich abzusichern. Ein alternativer Standort für einen Parkplatz ist aufgrund der beengten Verhältnisse innerhalb der Ortslage von Wohlenberg nicht realistisch. Die Zufahrtsstraße zum bestehenden Parkplatz ist an der engsten Stelle 3,5 m breit und damit nicht für den ungehinderten Zweirichtungsverkehr ausgelegt. Eine Verbreiterung der Zufahrtsstraße ist aufgrund der direkt angrenzenden Grundstücksgrenzen sowie Bebauung nicht möglich.

Die Parkfläche ist von der L01/ „An der Chaussee“ nicht einsehbar, von wo aus der Verkehr auf den Parkplatz geführt wird.

Im Folgenden werden zunächst die verkehrsrechtlichen Grundbedingungen zusammengefasst und im Anschluss eine Empfehlungen gegeben, wie die bestehende verkehrliche Situation am B-Plan-Gebiet 21.4 aus verkehrstechnischer Sicht abgesichert werden kann.

2. Richtlinien und Vorschriften

Zur reibungslosen und verkehrsrechtlich konformen Nutzung der Parkfläche, ist den bestehenden Rahmenbedingungen und Herausforderungen zu begegnen. Dazu zählt in erster Linie der geringe Straßenquerschnitt der Zufahrtsstraße, die aktuell weder als Engstelle oder ähnlichem beschildert noch anderweitig kenntlich gemacht ist.

2.1 Engstelle

Für Fahrbahnverengungen gilt §6 StVO. Darin heißt es: „Wer an einer Fahrbahnverengung [...] links vorbeifahren will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Satz 1 gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308) anders geregelt ist.“ Durch Verkehrszeichen 208 wird laut HAV (Hinweise für das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) „dem Gegenverkehr Vorrang gewährt“. In der anderen Richtung ist VZ 308 aufzustellen, dass „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ signalisiert.



Abbildung 3: VZ 208



Abbildung 4: Zeichen 308

Voraussetzung für die Nutzung beider Verkehrszeichen ist eine Engstelle, die für den Begegnungsfall von Fahrzeugen zu schmal, jedoch beidseitig überschaubar ist. Bei verkehrsarmen (< 400 Kfz/h) und engen Ortsstraßen, sowie bei kurzen (< 50 m), übersichtlichen Engstellen auf mäßig befahrenen Straßen, ist es laut Empfehlung der BAST und HAV nicht zwingend erforderlich Zeichen 208 und 308 aufzustellen.

Die Gefahrenzeichen 120 und 121 weisen auf eine wesentliche Verengung der Fahrbahn bzw. einseitige Engstellen hin. Das VZ 120 ist laut HAV stets aufzustellen, wenn die Fahrbahn weniger als zwei Fahrstreifen breit ist. Ausnahme kann auch hier eine verkehrsarme und durchgängig enge Ortsstraße sein. Die Beschilderung mit VZ 121 erfolgt in Verbindung mit den Zeichen 208 und 308. Diese sind so anzuordnen, dass derjenige mit der besseren Einsicht in die Engstelle die Vorfahrt gewähren muss.



Abbildung 5: Zeichen 120



Abbildung 6: Zeichen 121

Nach Empfehlungen der RAST handelt es sich bei dem im B-Plan 21.4 vorliegenden Fall (mit einer Fahrbahnbreite von ca. 3,5 m) um eine „schmale Zweirichtungsfahrbahn mit Ausweichstelle“. Im Bestand ist für den Verkehr vom Parkplatz kommend keine Ausweichstelle/ Aufstellmöglichkeit vor der Engstelle vorhanden.

Gemäß HAV und RAST ist es möglich die Engstelle durch Maßnahmen im Straßenraum für den Kfz-Verkehr hervorzuheben. Dabei bieten sich einerseits bauliche Mittel (u.a. Verziegungen oder Blumenkübel) oder optische Mittel auf der Fahrbahn (u.a. Markierung oder Wechsel der Fahrbahnoberflächen) an.

2.2 Parkplatz

Derzeit wird auf den Parkplatz mit einem Verkehrsschild hingewiesen, dass nicht den Anforderung der StVO entspricht. Gemäß HAV ist es auch möglich „größere Parkplätze [...], die von Privatpersonen betrieben werden“ mit VZ 314 („Parkplatz“) zu beschildern.



Abbildung 7: Zeichen 314

Zur Erweiterung von Beschilderungen wird innerhalb der RAST die Einrichtung eines Parkleitsystems thematisiert. Dieses wird bei einer hohen Nachfrage nach Parkraumangeboten sowie mehreren ähnlich attraktiven und gut verteilten Parkflächen mit je min. 50 - 60 Parkständen empfohlen. Unterschieden wird dabei in statische und dynamische Parkleitsysteme. Erstere geben lediglich Hinweise auf die Lage von Parkplätzen in einem größeren Gebiet. Die Beschilderung gibt dabei Auskunft über Name, Art der Parkfläche sowie die Zielrichtung.

Dagegen sind dynamische Parkleitsysteme deutlich komplexer. Sie kommen besonders in Groß- und Mittelstädten oder stark nachgefragten Parkquartieren zum Einsatz. Dabei können sie frühzeitige Information über freie Parkplätze sowie eine entsprechende Routenführung geben. Parksuchverkehre sollen damit verringert und das Parkraumangebot gleichmäßig ausgelastet und genutzt werden. Zum Betrieb dieser Anlagen ist eine Vielzahl von Komponenten nötig:

- Erfassungseinrichtungen der Fahrzeuge
- Straßenseitige Anzeigeeinrichtungen
- Parkleitrechner
- Einrichtungen zur Datenübertragung



Abbildung 8: Kombination aus statischem und dynamischem Parkleitsystem



Abbildung 9: Dynamisches Parkleitsystem mit Restplatzanzeige

3. Lösungsansätze

Aus verkehrstechnischer Sicht werden in Bezug auf den geringen Straßenquerschnitt in der Zufahrtsstraße folgende Maßnahmen empfohlen:



Abbildung 10: Verkehrliche Anpassungen B-Plan 21.4

Die laut den Richtlinien angesetzte Verkehrsstärke von 400 Kfz/h wird im Bereich der Zufahrtsstraße nicht erfüllt. Dennoch wird aufgrund der geringen Straßenquerschnitte und den damit beengenden Verhältnissen im Begegnungsfall aus verkehrstechnischer Sicht empfohlen die Zufahrtsstraße als einseitige Engstelle auszulegen.

Die Raumverhältnisse in der Parkplatzausfahrt sind eng und durch die umgebende Böschung begrenzt. Weiterhin ist die Zufahrtsstraße für den Verkehr von der L01 kommend besser einsehbar. Aus diesem Grund soll dem Verkehr vom Parkplatz Vorrang gewährt werden.

Im südlichen Bereich ist daher das VZ 121-20 und an der nördlichen Seite das VZ 121-10 aufzustellen.

Eine Ausweichstelle für den Verkehr von der Parkfläche kommend ist innerhalb des derzeitigen Straßenraumquerschnitts nicht darstellbar. Deshalb wird empfohlen direkt hinter der Einbiegung der Parkplatzausfahrt auf die Zubringerstraße am Rande des Flurstücks 15/5 eine ebene Einbuchtung auf Straßenniveau herzustellen (orangenes Fläche in Abbildung 10).

Dadurch können Fahrzeuge vom Parkplatz vor der Engstelle halten, wenn sich ein Fahrzeug von der Hauptstraße gerade in der Engstelle befindet.

Zur Verbesserung der optischen Wahrnehmung der Engstelle ist es möglich die Engstelle baulich oder durch Markierung hervorzuheben. Aufgrund des jetzt schon geringen Straßenquerschnitts wird von einer baulichen Herrichtung der Engstelle abgesehen. Es wird empfohlen durch Maßnahmen, die auf der Fahrbahn aufgebracht werden, die Engstelle optisch hervorzuheben. Dabei ist einerseits eine kleine Sperrflächenmarkierung an der westlichen Straßenseite denkbar, wobei hier die notwendigen Fahrbahnbreiten von mind. 3 m einzuhalten sind. Als weitere Möglichkeit bietet sich ein Wechsel der Fahrbahnoberfläche an, indem z.B. der Engstellenbereich mit einer roten Fahrbahnoberfläche hervorgehoben wird. Zur weiteren Verdeutlichung wird im nördlichen Bereich vor der Einfahrt „Dat Oole Huus“ eine Wartelinie markiert, welche aufgrund der Grundstückszufahrten etwas weiter vom Engstellenbereich entfernt anzulegen ist. Für die vorgestellten Maßnahmen ist es erforderlich die Zufahrtsstraße bis zum Parkplatz zu Pflastern.

Ergänzend zu diesen Maßnahmen wird empfohlen den nordöstlichen Teil der Zufahrtsstraße mit dem Zeichen 283 („Halteverbot“) beschildert, um Parkverkehre weit gefassten Knotenbereich zur L01 zu vermeiden.

In Bezug auf die Beschilderung des Parkplatzes ist zu sagen, dass es sich bei dem betrachteten Parkplatz weder um einen öffentlichen Parkplatz noch um einen privat betriebenen Parkplatz mit einer großen Anzahl von Parkständen handelt. Bei einer Beschilderung nach StVO wird der Verkehr auf der L01 auf diesen Parkplatz stark aufmerksam gemacht. Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Parkplatz mehr öffentlich genutzt wird, wodurch den Kunden der Eisdiele weniger Stellplätze zur Verfügung stünden und der Parkplatz sowie die Zufahrtsstraße stärker genutzt wird.

Daher wird eine Beschilderung mit Zeichen 314 aus verkehrstechnischer Sicht nicht empfohlen. Es ist denkbar, dass vom Betreiber der Eisdiele ein eigenständiges und gut erkennbares Schild aufgestellt wird, welches dem Verkehr auf der L01 auf den Parkplatz im südlichen Bereich des Grundstücks hinweist. Darüber hinaus kann eine andere Beschilderung genutzt werden, welche nicht StVO-konform ist (Abbildung 11). Diese Beschilderung ist direkt an der Zufahrt zum Parkplatz anzubringen.



Abbildung 11: Beschilderung Kundenparkplatz

Die Inbetriebnahme eines dynamischen Parkplatzinformationssystems wird für diese Parkfläche nicht empfohlen. Aufgrund der Parkplatzgröße und dem stark saisonalen Geschäft der Eisdiele, ist es schwer den hohen Einrichtungs- sowie Investitionsaufwand mit den vermeintlich/ erwünschte Nutzen aufzuwiegen.