



Mobilitätskonzept

<i>Organisationseinheit:</i> Amt für Stadtentwicklung und Umwelt <i>Einreicher:</i>	<i>Datum</i> 18.10.2023
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (Vorberatung)	07.11.2023	Ö
Hauptausschuss (Vorberatung)	22.11.2023	Ö
Stadtvertretung (Entscheidung)	04.12.2023	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Stadtvertreterversammlung beschließt,

das vorliegende Verkehrskonzeptes für die Kernstadt Bad Doberan, Heiligendamm und Althof.

Sachverhalt:

Der Ergebnisbericht des Verkehrskonzeptes wurde an die Stadtverwaltung Bad Doberan übergeben. Zielstellung war die Erarbeitung einer kurz-, mittel und langfristigen Entwicklungsstrategie, mit Vorgaben aus dem ISEK und dem Lärmaktionsplan. Dabei wurden Lärm- und Geschwindigkeitsbetrachtungen, alternative Verkehrsführungen, ÖPNV, Parksituation, Beschilderung, touristische Wegeführungen, Radwegbeziehungen, Belange aller Verkehrsteilnehmer und E-Mobilität betrachtet.

Finanzielle Auswirkungen:

Einnahmen	
Keine haushaltsmäßige Berührung	x
Mittel stehen zur Verfügung in Haushaltsstelle	
Deckungsvorschlag	
Mittel stehen nicht zur Verfügung	

Anlage/n

1	2023-04-25 00_20230420_MobilitätskonzeptDBR_Bericht (öffentlich)
---	--

VERFASSTER:  Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH (ehem. BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH) Industriestraße 8 18069 Rostock Tel: (0381) 207 88-0 Fax: (0381) 207 88-25	Auftrag Nr.: 3799	
	Bearbeiter: Manon Blindow	Datum: 04/2023

Verkehrskonzept Stadt Bad Doberan sowie ihrer Ortsteile Heiligendamm, Vorder Bollhagen und Althof

Ergebnisbericht

Auftraggeber: Stadterneuerung und Ortsentwicklung
Mecklenburg mbH
Goethestraße 16
18209 Bad Doberan

Aufgestellt: Mecklenburgisches Ingenieurbüro für
Verkehrsbau GmbH
Industriestraße 8
18069 Rostock
Tel: (0381) 207 88-0
Fax: (0381) 207 88-25

Projektleitung: Manon Blindow, M. Eng.



INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Aufgabenstellung	4
2	Vorgehensweise	6
3	Grundlagenermittlung	8
3.1	Umstufung von Straßen	8
3.2	Einteilung des Straßennetzes in Haupt- und Nebenstraßen	9
3.3	Datengrundlagen	9
3.4	Literatur	10
4	Bestandsaufnahme	11
4.1	Datenanalyse	11
4.1.1	Strukturdaten	11
4.1.2	Unfallstatistik	11
4.1.3	Analyse des Kfz-Verkehrs (DTV und Durchgangsverkehr)	11
4.2	Einteilung des Untersuchungsraumes	13
5	Schwachstellenanalyse	14
5.1	Radverkehr (RV)	14
5.2	Fußgängerverkehr (FV)	21
5.3	Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	24
5.4	Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)	30
6	Zielkonzept	33
7	Handlungsfelder und Maßnahmen	35
7.1	Einleitung	35
7.2	Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)	35
7.3	Handlungsfeld nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	39
7.3.1	Einführung	39
7.3.2	Ausbau Fuß- und Radverkehrsnetz	41
7.3.3	Ausbau Querungshilfen	42
7.4	Individualverkehr Mobilitätseingeschränkter Personen (IMEP)	42
7.5	Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	43
7.6	Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV + P)	44
8	Öffentlichkeitsbeteiligung	46



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Lage des Untersuchungsraumes	5
Abbildung 3-1: Umstufung von Straßen in Bad Doberan aus dem Jahr 2011	8
Abbildung 4-1: Durchschnittlich täglicher Kfz-Verkehr (DTV) im Bestand Kfz [Kfz/24h] und SV [%]	12
Abbildung 4-2: Einteilung des Untersuchungsraumes in 3 Bereiche	13
Abbildung 5-1: Schwachstelle RV 1 zwischen Radfahrer und Fußgänger	15
Abbildung 5-2: Schwachstelle RV 1 zwischen Radfahrer und Kfz	15
Abbildung 5-3: Schwachstelle RV 2 Fahrradabstellanlagen in Heiligendamm	16
Abbildung 5-4: Schwachstelle RV 3 Unattraktive Wegeverbindungen, hier: Pfarrkoppelweg	17
Abbildung 5-5: Schwachstelle RV 3 Fehlende Querungshilfen, hier: Jagddammweg	18
Abbildung 5-6: Schwachstelle RV 4 Lücken im Radverkehrsangebot	19
Abbildung 5-7: Schwachstelle RV 5 Wegweiser von Radwanderwegen mangelhaft	20
Abbildung 5-8: Schwachstelle FV 3 Gehwege mit baulichen Mängeln	22
Abbildung 5-9: Schwachstelle FV 4 Fehlende Sitzmöglichkeiten	23
Abbildung 5-10: Schwachstelle FV 5 Fehlende Lücken im Fußgängerwegenetz - Mühlenweg	24
Abbildung 5-11: Schwachstelle ÖPNV 3 Parkleitsystem für Busse in Heiligendamm	26
Abbildung 5-12: Schwachstelle ÖPNV 4 am Busbahnhof in Bad Doberan	27
Abbildung 5-13: Schwachstelle ÖPNV 5 Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof ausbaufähig	28
Abbildung 5-14: Schwachstelle ÖPNV 6 Fehlende Haltestellen in Bad Doberan	29
Abbildung 5-15: Schwachstelle MIV+P 1 PP in Heiligendamm nicht rechtzeitig ausgeschildert	30
Abbildung 5-16: Schwachstelle MIV+P 1 PP in Bad Doberan mit mangelhafter Wegweisung	31
Abbildung 7-1: Vergleich der Querschnitte in der Beethovenstraße	37
Abbildung 7-2: Versatz durch wechselseitige Einengung	37
Abbildung 7-3: Wechselseitige Anordnung von Parkstreifen	38
Abbildung 7-4: Piktogramm spielender Kinder	38
Abbildung 7-5: Aufpflasterung am Knotenpunkt	38



TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1: Umstufung von Straßen in Bad Doberan aus dem Jahr 2011	8
Tabelle 4-1: Ergebnis der Kennzeichenerfassung in Bad Doberan vom 10.07.2008	12
Tabelle 5-1: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr (RV)	21
Tabelle 5-2: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr (FV)	24
Tabelle 5-3: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentl. Personennahverkehr – ÖPNV 1	25
Tabelle 5-4: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentl. Personennahverkehr – ÖPNV 2	25
Tabelle 5-5: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	30
Tabelle 5-6: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im motorisierten Individualverkehr (MIV+P)	33
Tabelle 6-1: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Radverkehr (RV)	33
Tabelle 6-2: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Fußgängerverkehr (FV)	34
Tabelle 6-3: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	34
Tabelle 6-4: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	34
Tabelle 7-1: Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit	39
Tabelle 7-2: Handlungsfeld nichtmotorisierter Individualverkehr	40
Tabelle 7-3: Übersicht der Maßnahmen für den Lückenschluss im Fuß- und Radverkehr (NMIV 3)	41
Tabelle 7-4: Übersicht der Maßnahmen für Querungshilfen im Fuß- und Radverkehr (NMIV 3)	42
Tabelle 7-5: Handlungsfeld Individualverkehr mobilitätseingeschränkter Personen	43
Tabelle 7-6: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr	44
Tabelle 7-7: Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr	45

Anlagen

1 Tabellen und Maßnahmen Bereich 1 Heiligendamm und Vorder Bollhagen	32 Seiten
2 Tabellen und Maßnahmen Bereich 2 Stadt Bad Doberan	148 Seiten
3 Tabellen und Maßnahmen Bereich 3 Althof	5 Seiten



1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Auftrag der Gesellschaft für Stadterneuerung und Ortsentwicklung Mecklenburg mbH (kurz: GSOM) ist ein Verkehrskonzept für die Stadt Bad Doberan sowie ihrer Ortsteile Heiligendamm, Vorder Bollhagen und Althof aufzustellen. Das Heilbad und Mittelzentrum Bad Doberan ist eine Kreisstadt mit ca. 12.300 Einwohnern (Stand 06/2017) und im westlichen Teil des Landkreises Rostock gelegen.

Das zu erarbeitende Konzept soll sich an die kurörtliche Entwicklung der Stadt Bad Doberan anpassen. Ziel ist es einen einheitlichen und übersichtlichen Handlungsleitfaden für alle Akteure und eine kurz-, mittel- sowie langfristige Entwicklungsstrategie aufzustellen. Das Konzept ist unter Nutzung der Ergebnisse des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (Stand 03/2015), einer verkehrstechnischen Analyse zu einzelnen Mobilitätsarten im Stadtgebiet Bad Doberan (Stand 08/2010) sowie des Lärmaktionsplanes 2016 zu erarbeiten. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Lärm- und Geschwindigkeitsbetrachtungen
- Prüfung von Möglichkeiten alternativer Verkehrsführungen
- Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr
- Parksituation
- Beschilderungen
- Touristische Wegführung/ Leitsystem
- Radwegenetz und –beziehungen (überörtliche Verknüpfung Stadtzentrum/ Ortsteile)
- Belange aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere auch Menschen mit Behinderung
- E-Mobilität

Das Konzept soll in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Bad Doberan und auch mit den ansässigen Bürgern in Form einer Bürgerwerkstatt erstellt werden.

Die folgende Abbildung stellt den Untersuchungsraum in einer Karte dar.

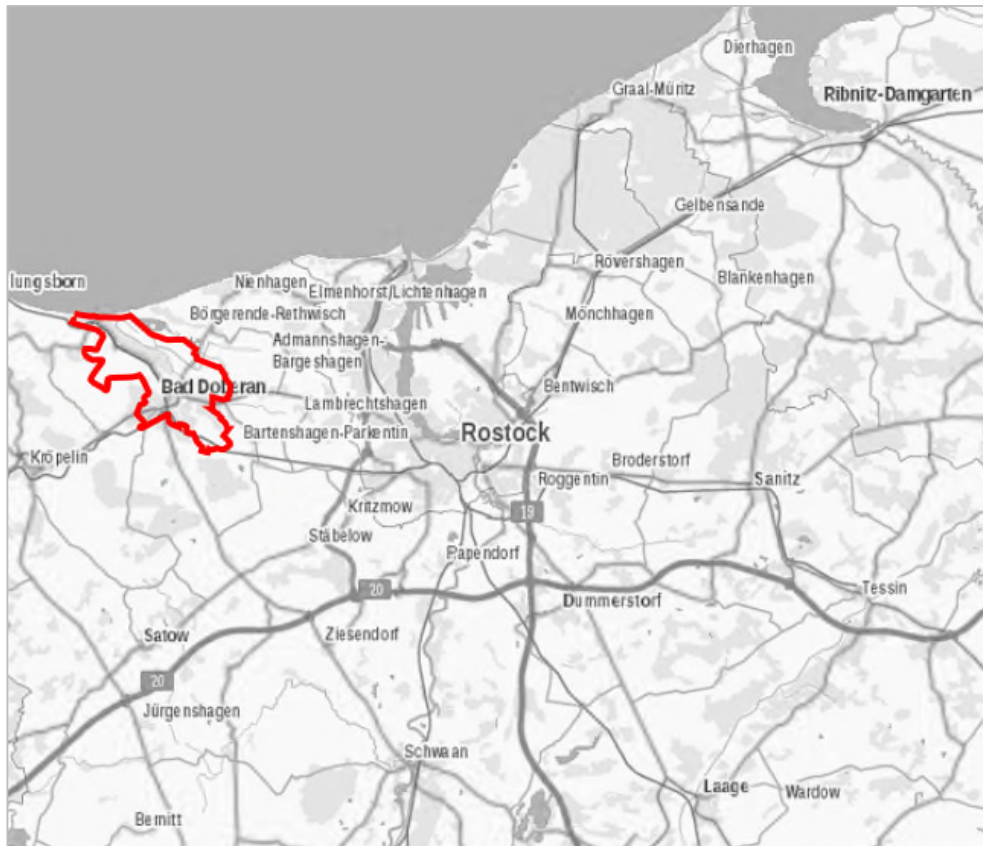


Abbildung 1-1: Lage des Untersuchungsraumes

Bildquelle: © GeoBasis-DE/M-V 2018



2 Vorgehensweise

Die nachfolgend beschriebene Vorgehensweise entspricht der Gliederung des vorliegenden Berichtes:

1. Grundlagenermittlung

- Beschaffen von Datengrundlagen (Konzepte und Untersuchungen zum Plangebiet)

2. Bestandsaufnahme

- Sichten und zusammenstellen der Datengrundlagen
- Begehungen und Befahrungen zur Erfassung der örtlichen Situation in Bezug auf die folgenden Verkehrsarten:
 - Fließender Kfz-Verkehr (MIV)
 - Ruhender Verkehr (Parksituation)
 - Radverkehr und Fußgänger (NMIV)
 - ÖPNV und SPNV
- Bewertung der Bestandsaufnahme im Hinblick auf:
 - Das Infrastrukturangebot/ Verkehrsangebot
 - Verkehrslenkung/ Wegweisung
 - Verkehrsnachfrage
 - Verkehrsqualität
 - Verkehrsbezogene Wirkungen auf das städtebauliche Umfeld

3. Schwachstellenanalyse

- Ableitung aus Ergebnissen der Bestandsaufnahme

4. Zielkonzept

- Erarbeiten verkehrsrelevanter Ziele auf der Basis
 - des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)
 - des Lärmaktionsplans
 - der kurörtlichen Entwicklungszielen
 - der Abstimmungen mit der Verwaltung
- Definition von Handlungsfeldern



5. Maßnahmenkatalog

- Erarbeiten zielorientierter Maßnahmen bezogen auf die definierten Handlungsfelder
- Berücksichtigen bereits vorliegender Planungen und Konzepte (ISEK, Lärmaktionsplan)

6. Öffentlichkeitsbeteiligung

- Abstimmen der Ziele und Maßnahmen mit der Öffentlichkeit und Berücksichtigung im Konzept

3 Grundlagenermittlung

3.1 Umstufung von Straßen

Im Jahr 2011 wurden aufgrund einer veränderten Verkehrsbedeutung in Bad Doberan die in Tabelle 3-1 genannten und in Abbildung 3-1 dargestellten Straßen umgestuft. Diese straßenverkehrlichen Änderungen werden im Verkehrskonzept berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Straße	Bezeichnung	
		vor Umstufung	nach Umstufung
[-]	[-]	[-]	[-]
1	Nienhäger Chaussee	Landesstraße 12	Gemeindestraße
2	Dammchaussee	Landesstraße 12	Gemeindestraße
3	Beethovenstraße	Landesstraße 13	Gemeindestraße
4	Randstraße zwischen Kreisverkehr an der Nienhäger Chaussee und Dammchaussee	Gemeindestraße	Landesstraße 12
5	An der Krim	Gemeindestraße	Landesstraße 13

Tabelle 3-1: Umstufung von Straßen in Bad Doberan aus dem Jahr 2011

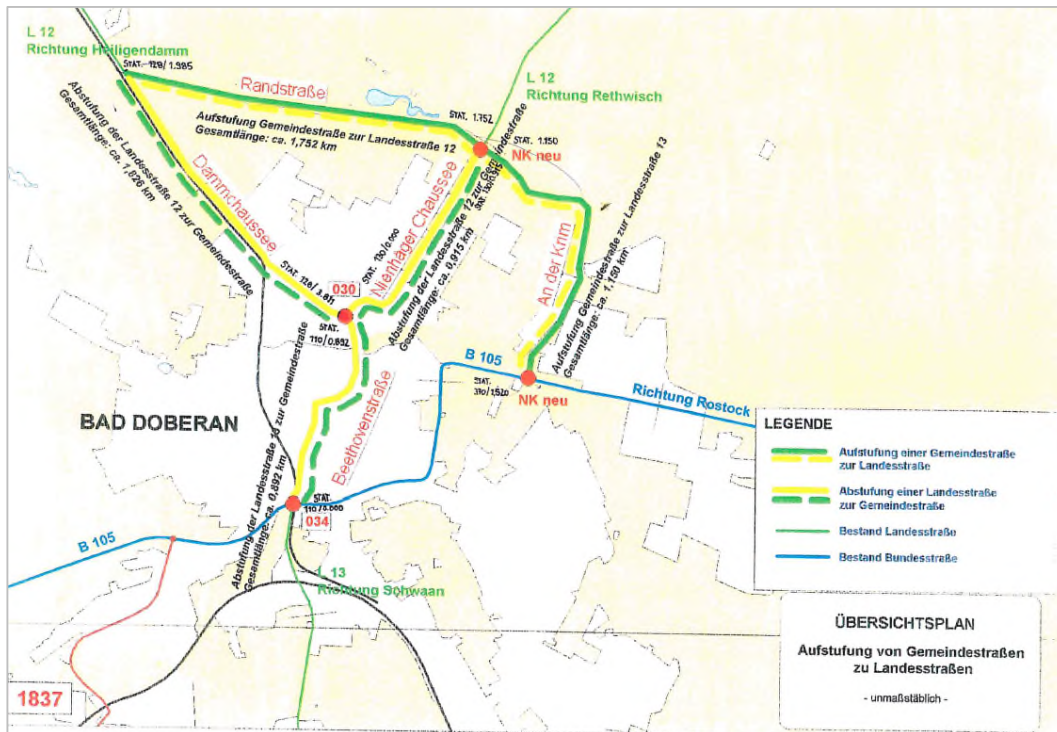


Abbildung 3-1: Umstufung von Straßen in Bad Doberan aus dem Jahr 2011

Bildquelle: Stadt Bad Doberan



3.2 Einteilung des Straßennetzes in Haupt- und Nebenstraßen

- Hauptstraßen = bevorrechtigte Stadtstraßen
- hohe verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung
- Hauptstraßen können dabei sowohl die Funktion einer Bundes-, Landes-, Kreis- oder einer Gemeindestraße übernehmen.

Straßen außerhalb von geschlossenen Ortschaften werden in Deutschland nicht als Hauptstraßen, sondern nach ihrer Baulast als Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße bezeichnet.

3.3 Datengrundlagen

Nachstehend sind die dem Verkehrskonzept zu Grunde gelegten Untersuchungen und Grundlagen genannt:

- B-Plan Nr. 12: „Erweiterung Wohngebiet Kammerhof“
- B-Plan Nr. 24: „Am Quellholz“
- B-Plan Nr. 25: „Sondergebiete Hotel, Thalasso-Zentrum, öffentlicher Servicebereich“ in Heiligendamm
- B-Plan Nr. 30: „Sondergebiete für Hotel und Klinik“(Grand Hotel und Median-Klinik“ in Heiligendamm
- B-Plan Nr. 33: Wohnbebauung und Stellplatzanlage in Heiligendamm
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2. Fortschreibung, Stadt Bad Doberan, Stand 03/2015
- Schalltechnische Untersuchungen zur Lärmaktionsplanung im Bereich der Stadt Bad Doberan (Stufe II), Stadt Bad Doberan, Stand 01/2016
- Verkehrsbelastung zum Lärmaktionsplan, Merkel Ingenieur Consult, Stand 03/2012
- Parkraumbewirtschaftungskonzept Bad Doberan, Merkel Ingenieur Consult, Stand 05/2015
- Verkehrstechnische Analyse einzelner Mobilitätsarten in Bad Doberan, Merkel Ingenieur Consult, Stand 08/2010
- Diverse Strukturdaten (Beschäftigte, Einwohner, Kfz-Zulassungen, Pendler, Unfallstatistik)
- Wegweiser und Kommune zur Bevölkerungsstatistik: www.wegweiser-kommune.de



3.4 Literatur

Folgende Regelwerke und Empfehlungen wurden angewandt:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2010
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2005
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2002
- Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Ausgabe 2000



4 Bestandsaufnahme

Die Bearbeitung des Verkehrskonzeptes startete mit einer umfassenden Bestandsaufnahme. Deren Gegenstände waren:

- eine umfassende Datenanalyse und
- eine detaillierte Verkehrsanalyse in Form von Ortsbegehungen im Kfz-Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

4.1 Datenanalyse

4.1.1 Strukturdaten

Die Datenanalyse zeigte u. a., dass die Einwohneranzahl der Stadt Bad Doberan von 2012 bis 2030 leicht sinken wird (von 11.460 Einwohner auf 11.240 Einwohner). Anhand von Arbeitsmarktdaten nachgewiesen und für die Verkehrssituation wesentlich ist die Funktion des Mittelzentrums Bad Doberan als zentraler Versorgungsschwerpunkt der Region mit einem Einpendlerüberschuss.

4.1.2 Unfallstatistik

Im Ergebnis der von der Polizei seit 2011 elektronisch geführten Unfalltypensteckkarte sind im Bereich der Stadt Bad Doberan keine Unfalldhäufungen zu verzeichnen.

4.1.3 Analyse des Kfz-Verkehrs (DTV und Durchgangsverkehr)

Im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Bad Doberan wurde vom Planungsbüro Merkel Ingenieur Consult die durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke (DTV) des Kfz-Verkehrs im Bestand ermittelt. Das Ergebnis ist in der folgenden Grafik dargestellt:



Abbildung 4-1: Durchschnittlich täglicher Kfz-Verkehr (DTV) im Bestand Kfz [Kfz/24h] und SV [%]

Darüber hinaus führte das Planungsbüro Merkel Ingenieur Consult am 10.07.2008 von 06:00 – 18:00 Uhr eine Kennzeichenerfassung zur Ermittlung des Quell- und Ziel- sowie Durchgangsverkehrs (auf der B 105 und der L12) in der Stadt Bad Doberan durch. Das Ergebnis berücksichtigt nicht die im Jahr 2011 beschlossenen Umstufungen der Dammchaussee, Nienhäger Chaussee, Beethovenstraße, An der Krim und Randstraße. Die Erhebung gibt dennoch einen guten Überblick über die Zusammensetzung des Kfz-Verkehrs in Bad Doberan und ist in der folgenden Tabelle dokumentiert.

Anteil Quell-/ Zielverkehr	Anteil Durchgangsverkehr	Binnenverkehr	Summe
[%]	[%]	[%]	[%]
63	35	2	100

Tabelle 4-1: Ergebnis der Kennzeichenerfassung in Bad Doberan vom 10.07.2008

4.2 Einteilung des Untersuchungsraumes

Aufgrund der Größe des Untersuchungsraumes wird es in die folgenden drei Bereiche eingeteilt:

Bereich 1: Heiligendamm und Vorder Bollhagen

- nördlich von der Ostsee begrenzt
- östlich von der Grünanlage des Conventer Sees begrenzt
- südlich vom Jagddammweg begrenzt
- westlich in Höhe der Ortschaft Brodhagen begrenzt

Bereich 2: Stadt Bad Doberan

- nördlich vom Jagddammweg begrenzt
- östlich von der Ortschaft Bahrenhorst begrenzt
- südlich vom Bahnhof Althof begrenzt
- westlich in Höhe der Ortschaft Brodhagen begrenzt

Bereich 3: Althof

- vom Bahnhof Althof begrenzt
- östlich von der Straße Scheperdieck begrenzt
- südlich vom Naturschutzgebiet Hütter Klosterteiche begrenzt
- westlich am Übergang der Straßen in Mühlenweg/ Althöfer Weg begrenzt

Die folgende Abbildung stellt die drei definierten Bereiche in einer Karte dar.

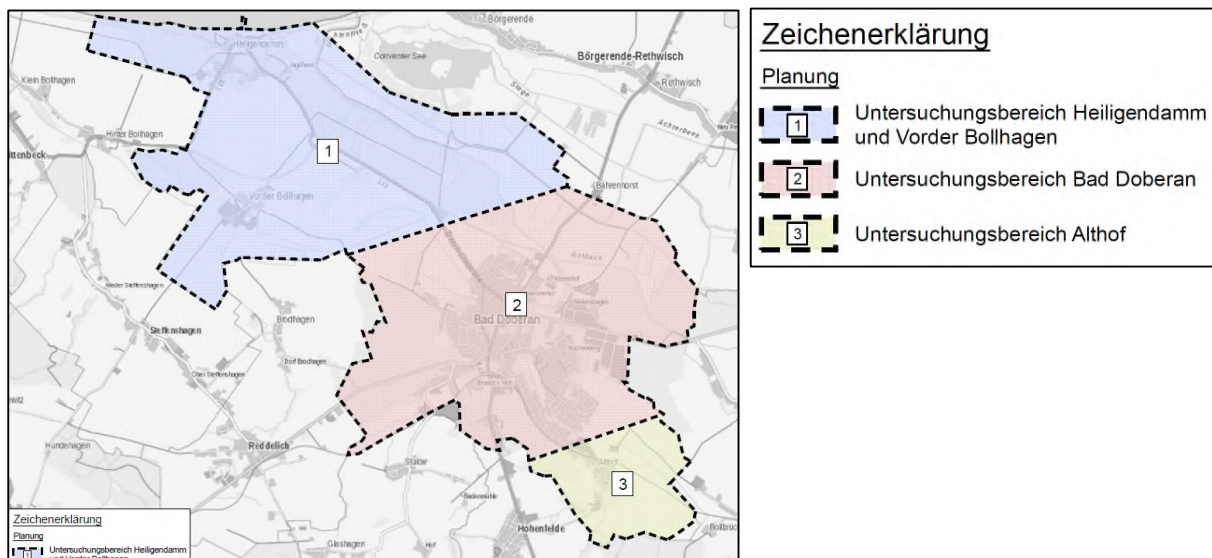


Abbildung 4-2: Einteilung des Untersuchungsraumes in 3 Bereiche



5 Schwachstellenanalyse

Im Folgenden werden die sich aus der Bestandsaufnahme ergebenden Schwachstellen abgeleitet. Die Analyse der Schwachstellen legt den Grundstein für den angestrebten Handlungsleitfaden der Stadt Bad Doberan. Zur besseren Übersicht werden sie nach folgenden Verkehrsarten unterschieden:

- Radverkehr (RV)
- Fußgängerverkehr (FV)
- Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)

Auf Basis der Schwachstellenanalyse wird schließlich je Verkehrsart ein Zielkonzept mit Maßnahmen für eine kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungsstrategie der Stadt Bad Doberan erstellt.

Auf die Schwachstellen der einzelnen Verkehrsarten wird in den folgenden Kapiteln detailliert eingegangen.

5.1 Radverkehr (RV)

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr – RV 1

„Nutzungskonkurrenzen mit dem Fuß-/ Kfz-Verkehr“

Jede Verkehrsart hat eigene Ansprüche hinsichtlich der Ausstattung und Dimensionen des Straßenraumes. Doch eines haben alle Verkehrsarten gemeinsam: Jede möchte für sich ungestört vorankommen. Zum Beispiel kann sich ein Radfahrer von einem Fußgänger gestört fühlen, der mit ihm einen gemeinsamen Geh- und Radweg teilt. Ein Radfahrer kann sich auch von einem Kfz gestört fühlen, wenn dieses ihn räumlich einschränkt. In Bezug auf diese unterschiedlichen Ansprüche der Verkehrsarten wurde für den Radverkehr die Schwachstelle RV 1 definiert. Diese tritt in allen drei Bereichen vorrangig durch die gemeinsame Nutzung der Nebenanlagen von Fußgängern und Radfahrern auf. Die Nutzungskonkurrenzen zwischen Fußgängern und Radfahrern sind dann besonders hoch, wenn die Verkehrsanlage nicht ausreichend dimensioniert ist, wie beispielsweise entlang der L12 in Heiligendamm oder der B105 in Bad Doberan. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist jeweils ca. 2,50 Meter breit und im Radverkehr für beide Fahrtrichtungen zugelassen. Dies kann besonders in der Saison in den Kurorten bei einer hohen Nachfrage im Fußgänger- und Radverkehr zu Konflikten führen.

**Bereich 1: L12 Kühlungsborner Straße
- Höhe Seedeichstraße Richtung Bahnhof
Einseitiger gemeinsamer Geh-/ Radweg
in 2 Richtungen auf ca. 2,5 m Breite**



**Bereich 2: B105 Rostocker Straße
- Richtung Alexandrinenplatz -
Beidseitiger gemeinsamer Geh-/ Radweg
in 2 Richtungen auf ca. 2,0 m Breite**



Abbildung 5-1: Schwachstelle RV 1 zwischen Radfahrer und Fußgänger

Im Bereich 1 Heiligendamm befindet sich die Seedeichstraße, welche den motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr von der L12 Richtung Ostseestrand führt. Die Fahrbahn (ca. 5 Meter breit) wird vom Kfz- und Radverkehr genutzt. Die Nebenanlagen (ca. 2 Meter breit) werden vom Fußgänger- und ebenfalls vom Radverkehr genutzt. Durch die Mischung des Rad- und Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn treten besonders in der Saison bei hohem Urlaubsverkehr zwischen beiden Verkehrsarten Nutzungskonkurrenzen und gegenseitige Behinderungen im Straßenverkehr auf.

**Bereich 1: Seedeichstraße
Nutzungskonkurrenzen zwischen Kfz- und Radverkehr auf der
Fahrbahn**



Abbildung 5-2: Schwachstelle RV 1 zwischen Radfahrer und Kfz

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr – RV 2

„Fahrradabstellanlagen nicht vor Witterung geschützt/ (annähernd) ausgelastet/ unattraktiv/ ohne Elektroladestationen“

Für den ruhenden Radverkehr fehlt es im Untersuchungsraum an ausreichend bequem erreichbaren, vor Witterung geschützten und mit Elektroladestationen ausgestatteten Fahrradabstellanlagen. Daraus wurde die Schwachstelle RV 2 abgeleitet. Besonders die Elektromobilität erfreut sich immer größerer Beliebtheit, sodass es an elektrischen Ladestationen in Bad Doberan und Umgebung fehlt.

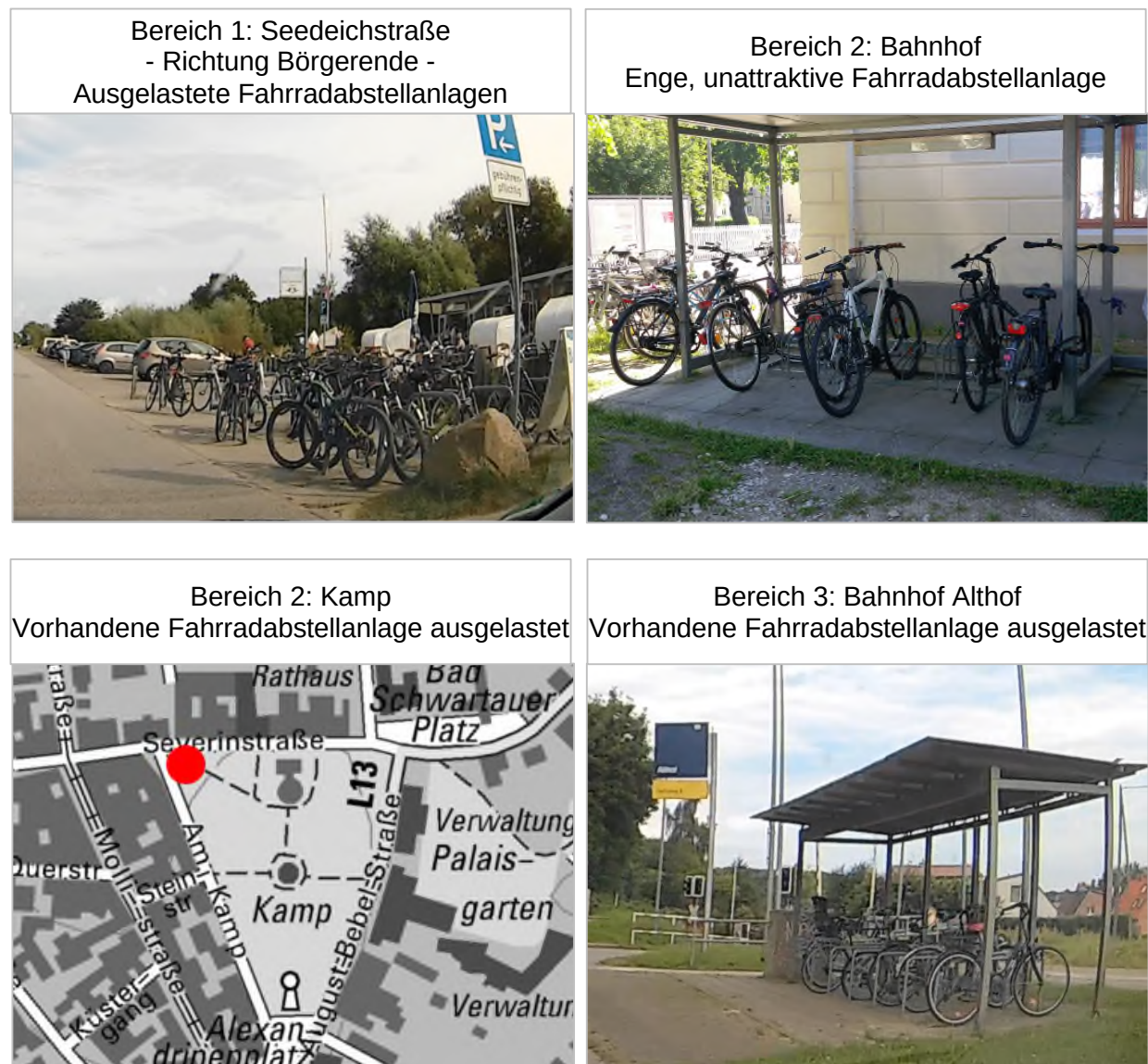


Abbildung 5-3: Schwachstelle RV 2 Fahrradabstellanlagen in Heiligendamm

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr – RV 3

„Unattraktive Wegeverbindungen/ fehlende Querungshilfen“

Entlang des Pfarrkoppelweges in der Stadt Bad Doberan (Bereich 2) verläuft der Radwanderweg Gutshaus-Rundweg. Die Qualität des Radwanderwegs sollte richtlinienkonform sein, da dies besonders die Nachfrage im touristischen Radverkehr beeinflussen könnte. Der Pfarrkoppelweg besteht zum Teil aus einem sandigen Oberbau und unebenen, mit Gras durchwachsenen Betonplatten. Er erfüllt demnach nicht die folgenden Grundvoraussetzungen eines Radweges gemäß den ERA:

- Dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand
- Gute Entwässerungseigenschaften zur Vermeidung von Pfützenbildung und aufspritzen- den Schmutz
- Gute Räumbarkeit bei Schnee
- Einheitliches Erscheinungsbild der Anlage



Abbildung 5-4: Schwachstelle RV 3 Unattraktive Wegeverbindungen, hier: Pfarrkoppelweg

Eine weitere Schwachstelle im Radverkehr ist das Fehlen einer Querungshilfe über die Damm-
chaussee in Höhe des Jagddammweges. Diese Querungsstelle befindet sich auf der Radwan-
derroute Gutshaus-Rundweg. Er führt den Radfahrer entlang des Stadtrandes über die Damm-
chaussee zum Jagddammweg. Bei hoher Verkehrsnachfrage auf der Dammchaussee kann es
für Radfahrer schwierig sein diese zu queren. Weiterhin wird dem Radverkehr das Queren des
Jagddammweges aufgrund folgender vorhandener Bedingungen erschwert:

1. Die Querungsstelle befindet sich außerorts. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-
Verkehrs beträgt an dieser Stelle 70 km/h.

2. Durch die beidseitige Allee entlang der Dammchaussee sind die Sichtbeziehungen zwischen den querenden Radfahrern und dem Kfz-Verkehr eingeschränkt, sodass ein Sicherheitsdefizit besteht.

Besonders nach Fertigstellung des geplanten Wohngebietes Kammerhof erscheint eine Querungshilfe über die Dammchaussee als geeignet.



Abbildung 5-5: Schwachstelle RV 3 Fehlende Querungshilfen, hier: Jagddammweg

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr – RV 4

„Lücken im Radverkehrsangebot“

Sowohl für den touristischen als auch alltäglichen Radverkehr ist ein lückenloses Radwegenetz von hoher Bedeutung, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und aus Gründen der Lärm- und Schadstoffemissionen die Autofahrer zum Umdenken eines Wechsels auf das Rad zu bewegen. Daher wurde untersucht, ob Lücken im Radverkehrsangebot im Untersuchungsraum vorhanden sind. Diese werden der Schwachstelle RV 4 zugeordnet. So besteht beispielsweise in der Stadt Bad Doberan entlang der B105 zwischen dem Parkentiner Weg und Alexandrinenplatz in Fahrtrichtung stadteinwärts ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Ist der Radfahrer am Knotenpunkt B105/ Alexandrinenplatz über diesen gemeinsamen Geh- und Radweg angekommen, fehlt es in Richtung Markt an einer Beschilderung, für welche Verkehrsarten die Nebenanlagen zugelassen sind. Der Radfahrer wird an dieser Stelle nicht gezielt in Richtung Markt geführt. Unter Anordnung des VZ 239 „Gehweg“ wäre für den Radfahrer ersichtlich, dass er auf der Fahrbahn Alexandrinenplatz/ August-Bebel-Straße weiterfahren darf. Die Fahrbahn des Alexandrinenplatzes besteht aus Kupferpflastersteinen, welche für den Radverkehr unkomfortabel in der Fortbewegung sind.

Weiterhin fehlt südlich der L12 zwischen dem neuen Wohngebiet Kammerhof und der Einmündung zur Dammchaussee eine Fortsetzung des bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweges.

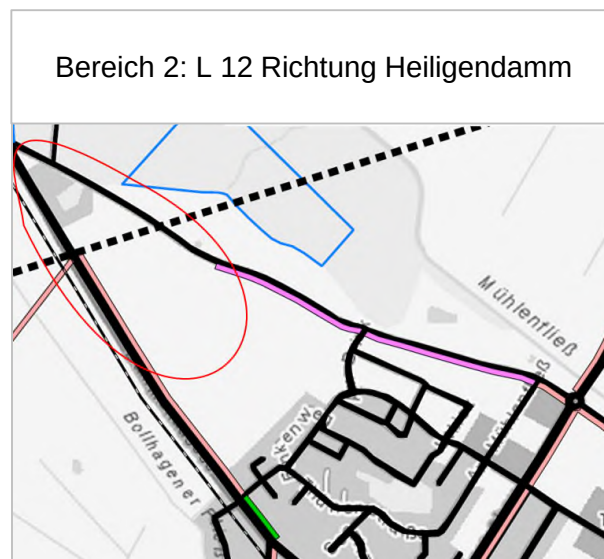


Abbildung 5-6: Schwachstelle RV 4 Lücken im Radverkehrsangebot

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr – RV 5

„Wegweiser von Radwanderwegen schlecht erkennbar/ zugewachsen/ beschmutzt/ verschwunden“

Das Ziel von Radwanderwegen ist es beispielsweise allein oder in Gruppen einer ausgeschilderten Wegeführung zu folgen und die Landschaft zu erkunden. Im Untersuchungsraum von Bad Doberan sind solche Radwanderwege beschildert. So führt der Gutshaus-Rundweg zum Beispiel über die Parkentiner Straße, am östlichen Stadtrand Bad Doberans vorbei und über die Dammchaussee weiter in Richtung Heiligendamm oder Vorder Bollhagen. Ein weiterer Radwanderweg namens Backstein-Rundweg verläuft aus Richtung Börgerende entlang der Küste über Heiligendamm und den Kinderstrand in Richtung Westen. Die dafür ausgerichtete Wegweisung soll besonders dem ortsunkundigen Radfahrer bei der Orientierung und Verfolgung seiner Route helfen. Daher wurde im Rahmen der Schwachstellenanalyse mit der Nummer RV 5 ermittelt, welche

wegweisenden Standorte mangelhaft sind. Diese sind in den folgenden Abbildungen gekennzeichnet.

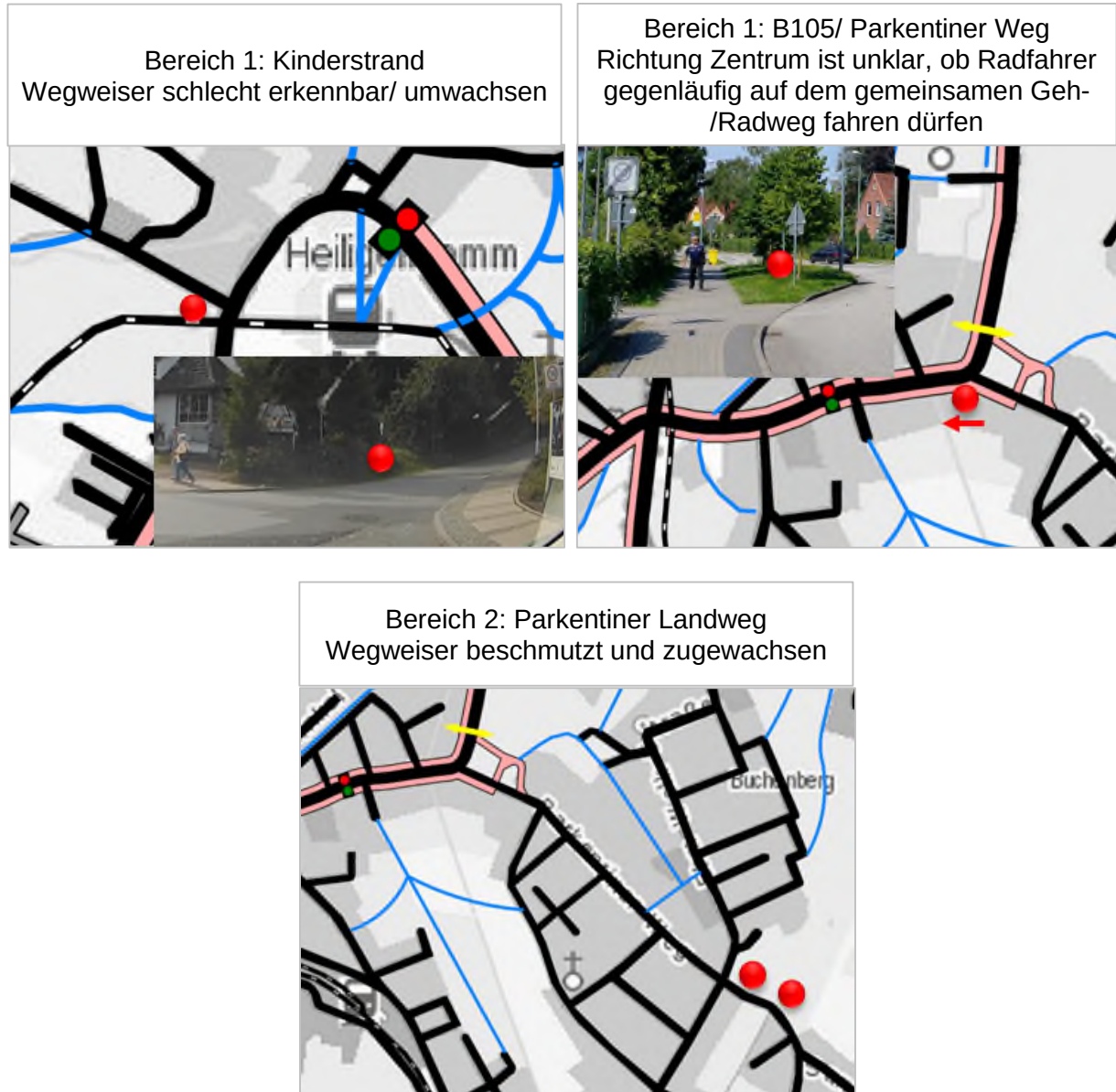


Abbildung 5-7: Schwachstelle RV 5 Wegweiser von Radwanderwegen mangelhaft

In der folgenden Tabelle sind die zuvor für den Radverkehr erläuterten Schwachstellen zusammenfassend dargestellt und den untersuchten Bereichen zugeordnet.



Kür- zel	Schwachstelle	Be- reich
RV 1	Nutzungskonkurrenzen mit dem Fuß-/ Kfz-Verkehr	1, 2, 3
RV 2	Fahrradabstellanlagen nicht vor Witterung geschützt/ (annähernd) ausgelastet/ unattraktiv/ ohne Elektroladestationen	1, 2, 3
RV 3	Unattraktive Wegeverbindungen/ fehlende Querungshilfen	2
RV 4	Lücken im Radverkehrsangebot	2
RV 5	Wegweiser von Radwanderwegen schlecht erkennbar/ zugewachsen/ be- schmutzt/ verschwunden	1, 2

Tabelle 5-1: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Radverkehr (RV)

5.2 Fußgängerverkehr (FV)

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr – FV 1

„Nutzungskonkurrenzen mit dem Rad-/ Kfz-Verkehr“

Analog zum Radverkehr RV 2.

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr – FV 2

„Unattraktive Wegeverbindungen/ fehlende Querungshilfen“

Analog zum Radverkehr RV 3.

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr – FV 3

„Gehwege mit baulichen Mängeln/ für mobilitätseingeschränkte Personen ungeeignet“

Um dem Fußgängerverkehr attraktive Gehwege zur Verfügung zu stellen, sollten sie u.a. Verkehrssicher sein und ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen. Diese Bedingungen sind nicht erfüllt, wenn die Gehwege bauliche Mängel aufweisen. Daher werden im Folgenden für die Schwachstelle FV 3 Gehwege im Bereich der Stadt Bad Doberan genannt, die besonders für mobilitätseingeschränkte Personen eine Gefahr darstellen. Die Wege sind zum Teil jedoch auch für Personen mit Kinderwagen schwer passierbar.

Bereich 2: Bahnhof
Bei Haltestelle „Ausstieg“ Richtung Gleise



Bereich 2: Dr.-Leber-Straße Höhe Bergstraße



Bereich 2: Kollbruchweg Höhe Am Wege



Abbildung 5-8: Schwachstelle FV 3 Gehwege mit baulichen Mängeln

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr – FV 4

„Nicht ausreichendes Angebot an Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum“

Im Rahmen der Ortsbegehung am Markt und Am Kamp wurde festgestellt, dass die vorhandenen Sitzmöglichkeiten nicht den Bedarf decken. Die Schwachstelle FV 4 soll auf diesen Mangel hinweisen.

Bereich 2: Am Markt
4 Bänke für je 2 Personen



Nr. Nummer der vorhandenen Sitzmöglichkeiten am Markt in der Stadt Bad Doberan

Abbildung 5-9: Schwachstelle FV 4 Fehlende Sitzmöglichkeiten

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr – FV 5

„Lücken im Fußgängerwegenetz“

In Althof endet der Gehweg im Mühlenweg in Höhe der Hausnummer 25. Ab dort müssen Fußgänger gemeinsam mit dem Radfahrer und Kfz die Fahrbahn nutzen. Der Mühlenweg verläuft schließlich auf ca. 730 m weiter in Richtung Südosten, wo er in den Althofer Weg übergeht. Auch dieser besteht hauptsächlich nur aus einer Fahrbahn für Kfz. Der Althofer Weg schließt nach ca. 860 m an die L 13 an. Unmittelbar vor der L 13 ist im Althofer Weg wieder ein Gehweg neben der Fahrbahn vorhanden.

Der Mühlenweg und Althofer Weg verlaufen entlang einer Kleingartenanlage, Ackerfeldern und durch einen Wald. Die Strecke bietet sich für Erholungssuchende als Wanderweg an und ist mit ca. 3,70 m zu schmal für Zweirichtungs-Kfz-Verkehr, Radfahrer und Fußgänger. Es wird empfohlen die Realisierung separater Nebenanlagen zu prüfen.

Weiterhin ist in Althof der vorhandene Bahnübergang zur Scheperdieck geschlossen. Es sollte eine fußläufige Zuwegung zum Scheperdieck durch eine Brücke oder durch einen Tunnel wiederhergestellt werden.



Abbildung 5-10: Schwachstelle FV 5 Fehlende Lücken im Fußgängerwegenetz - Mühlenweg

Die folgende Tabelle stellt die vorstehend erläuterten Schwachstellen im Fußgängerverkehr zusammenfassend unter Berücksichtigung der untersuchten Bereiche dar.

Kürzel	Schwachstelle	Be- reich
FV 1	Nutzungskonkurrenzen mit dem Rad-/ Kfz-Verkehr	1, 2, 3
FV 2	Unattraktive Wegeverbindungen/ fehlende Querungshilfen	1, 2, 3
FV 3	Gehwege mit baulichen Mängeln/ für mobilitätseingeschränkte Personen ungeeignet	2
FV 4	Nicht ausreichendes Angebot an Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum	2
FV 5	Lücken im Fußgängerwegenetz	3

Tabelle 5-2: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Fußgängerverkehr (FV)

5.3 Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 1

„Fehlende Blindenleitsysteme an Haltestellen“

Haltestellen sollten für Sehbehinderte ohne fremde Hilfe auffindbar sein. Daher wurden im Rahmen der Schwachstellenanalyse Haltestellen auf fehlende Blindenleitsysteme untersucht. Folgende Haltestellen wurden festgestellt:



Lfd. Nr.	Haltestelle	Bereich
1	Vorder Bollhagen	1
2	Vorder Bollhagen, Abzweig	1
3	Ärztehaus Goethestraße	2
4	Markt	2
5	Maxim-Gorki-Platz	2
6	Stadtmitte	2
7	Stülower Weg	2
8	Bahnhof	2
9	Clara-Zetkin-Straße	2

Tabelle 5-3: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 1

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 2

„Fehlende/r Fahrgastunterstände/ Sitzmöglichkeiten/ Witterungsschutz an Haltestellen“

Haltestellen sollten für Fahrgäste ein angenehmes und sicheres Warten auf den ÖPNV ermöglichen. Daher wurden im Rahmen der Schwachstellenanalyse folgende Haltestellen mit fehlenden Fahrgastunterständen, bzw. fehlendem Witterungsschutz untersucht:

Lfd. Nr.	Haltestelle	Bereich
1	Ärztehaus Goethestraße	2
2	Markt	2
3	Maxim-Gorki-Platz	2
4	Friedhof	2
5	Stadtmitte	2
6	Kröpeliner Straße	2
7	Stülower Weg	2
8	Bahnhof	2
9	Friedrich-Franz-Straße	2
10	Clara-Zetkin-Straße	2
11	Kollbruchweg	2
12	EKZ	2

Tabelle 5-4: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 2

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 3

„Informationstafel zum vorhandenen Parkleitsystem für Busse schwer verständlich“

Im Bereich 1 Heiligendamm und Vorder Bollhagen befindet sich im Zentrum von Heiligendamm ein Parkleitsystem für Busse. Die angezeigte Wegweisung ist jedoch nicht plausibel.

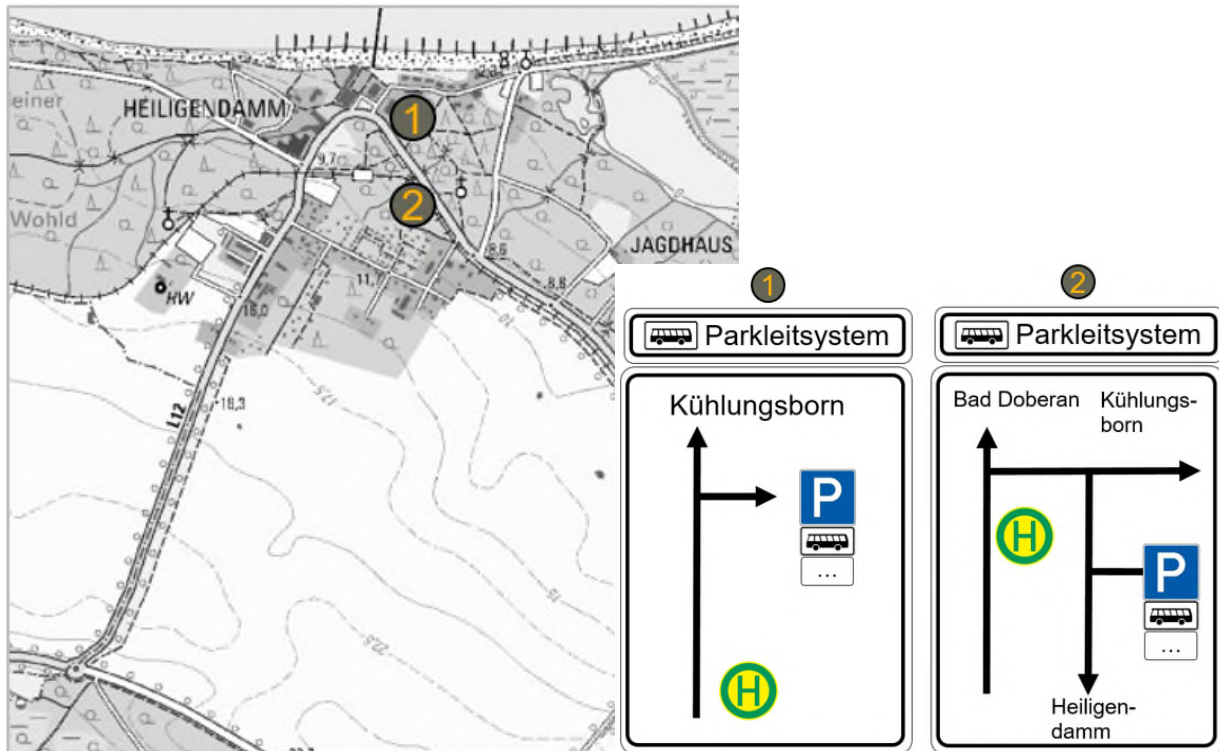


Abbildung 5-11: Schwachstelle ÖPNV 3 Parkleitsystem für Busse in Heiligendamm

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 4

„Bahnhofsvorplatz mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität und Funktionalität“

Der Bahnhofsvorplatz in Bad Doberan bedarf einer Neuordnung der Verkehrsflächen für den nichtmotorisierten Verkehr, Busse, Taxis und den ruhenden Verkehr. Die Anlagen des Fußgängerverkehrs sind baulich mangelhaft. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind zum Teil schwer zugänglich (beengt) und ausgelastet. Zudem ist nicht deutlich erkennbar, wo sich Taxis aufstellen können. Weiterhin fehlt es an adäquaten Fahrgastunterständen (siehe ÖPNV 2).

Bereich 2: Bushaltestelle am
Bahnhofsvorplatz ohne Sitzmöglichkeit



Bereich 2: Ausgelastete
Fahrradabstellanlagen am Bahnhofsvorplatz



Bereich 2: Unauffällige Beschilderung für
Taxis am Bahnhofsvorplatz



Bereich 2: Unauffällige Beschilderung für
Taxis am Bahnhofsvorplatz



Abbildung 5-12: Schwachstelle ÖPNV 4 am Busbahnhof in Bad Doberan

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 5

„Der ZOB und der Hauptbahnhof sind als wichtige öffentliche Verkehrsmittel zu weit voneinander entfernt“

Der Hauptbahnhof Bad Doberans befindet sich südlich und der ZOB nördlich des Zentrums. Die Luftlinie beider Bahnhöfe beträgt ca. einen Kilometer. Der ZOB wird vorrangig von Regionalbussen angefahren, die bspw. die Regionen Rostock, Rerik, Kühlungsborn und Neubukow miteinander verbinden. Vom Bahnhof verkehren Züge Richtung Rostock und Wismar, sowie Regionalbusse Richtung Rostock, Rerik, Kühlungsborn.

Die Intervalle der Verbindungen zwischen beiden wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten betragen außerhalb von Schultagen überwiegend ca. 60 Minuten. Nach Rücksprache mit dem Busunternehmen Rebus sollte dies weiter ausgebaut werden.

Der ZOB und Bahnhof sind in der folgenden Abbildung verortet.

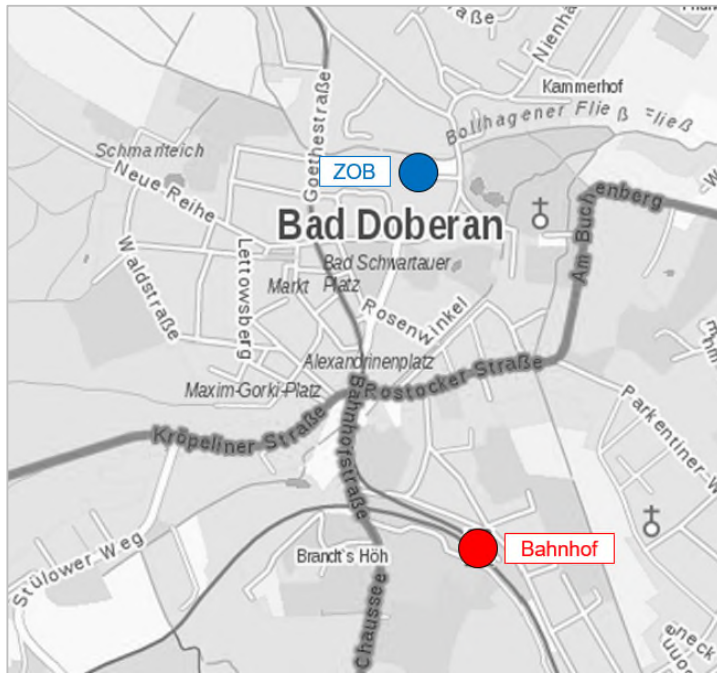


Abbildung 5-13: Schwachstelle ÖPNV 5 Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof ausbaufähig

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 6

„Fehlende Haltestellen im Stadtgebiet“

Nach Rücksprache mit dem Busunternehmen Rebus besteht Bedarf an der Erweiterung von Haltestellen im Stadtgebiet Bad Doberans. So sollten Beispielsweise die Severinstraße und der Wiesengrund zusätzlich vom ÖPNV erschlossen werden (siehe auch folgende Abbildung).

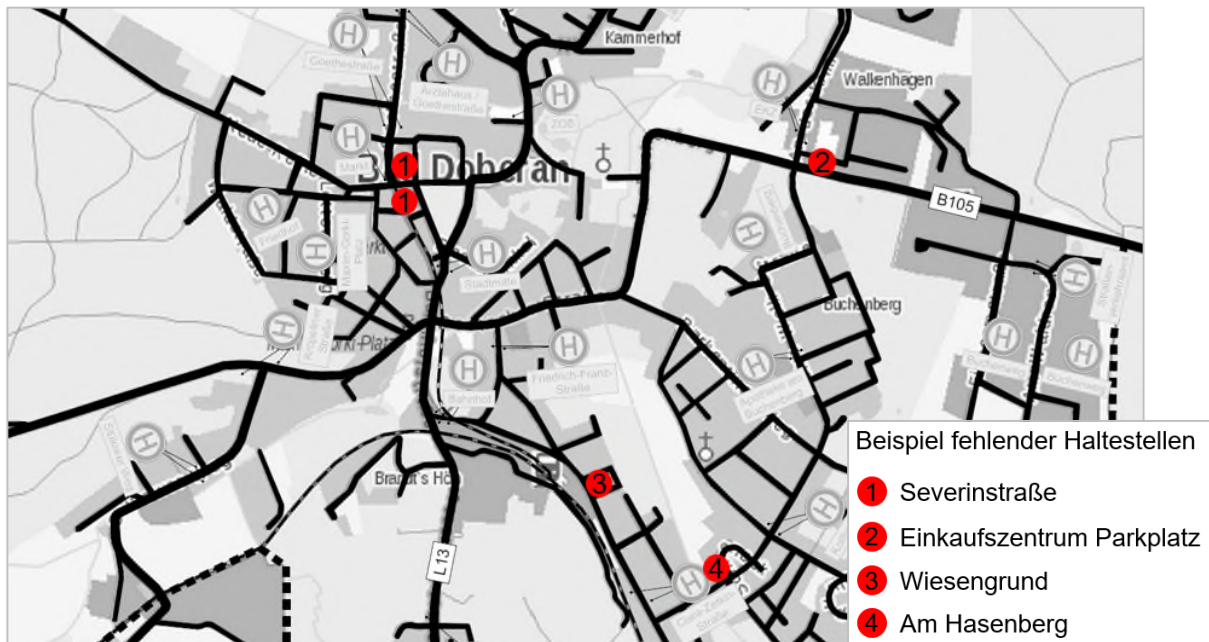


Abbildung 5-14: Schwachstelle ÖPNV 6 Fehlende Haltestellen in Bad Doberan

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr – ÖPNV 7

„Optimierungsbedarf der Anbindung der Haltestellen Bahnhof, Krankenhaus, Klinik Moorbad im städtischen Liniennetz“

Das Krankenhaus und die Klinik Moorbad werden werktags zwischen ca. 07:00 und 19:00 Uhr stündlich mit der Citybus-Linie angefahren. Nach Abstimmung mit dem Busunternehmen Rebus sollten die Taktfrequenzen verkürzt werden. Weiterhin verkehren die Busse nicht an Wochenenden.

In der folgenden Tabelle sind die zuvor für den ÖPNV erläuterten Schwachstellen zusammenfassend dargestellt und den untersuchten Bereichen zugeordnet. Die konstatierten Mängel können zu einer geringen Attraktivität und Nutzung dieses Verkehrsmittels führen.

Kürzel	Schwachstelle	Be- reich
ÖPNV 1	Fehlende Blindenleitsysteme an Haltestellen	1, 2, 3
ÖPNV 2	Fehlende/r Fahrgastunterstände/ Sitzmöglichkeiten/ Witterungsschutz an Haltestellen	2, 3
ÖPNV 3	Informationstafel zum vorhandenen Parkleitsystem für Busse schwer verständlich	1
ÖPNV 4	Bahnhofsvorplatz mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität und Funktionalität	2
ÖPNV 5	Der ZOB und der Hauptbahnhof sind als wichtige öffentliche Verkehrsmittel zu weit voneinander entfernt	2
ÖPNV 6	Fehlende Haltestellen im Stadtgebiet	2
ÖPNV 7	Optimierungsbedarf der Anbindung der Haltestellen Bahnhof, Krankenhaus, Klinik Moorbad im städtischen Liniennetz	2

Tabelle 5-5: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

5.4 Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr – MIV+P 1

„Unvollständige/ fehlende Zielführung, schlechte Erreichbarkeit von Parkeinrichtungen“

Ein Ergebnis des Lärmaktionsplans für Bad Doberan war, dass die Grenzwerte der Lärmemissionen überschritten werden. Die Ursachen hierfür liegen im Straßenverkehr, zum Beispiel wird Lärm aus Parksuchverkehren erzeugt. Daher wurden die Erreichbarkeiten sowie die Zielführung zu Parkeinrichtungen in Bad Doberan und Heiligendamm überprüft. Folgende Schwachpunkte konnten dabei festgestellt werden:

- Bereich 1: Parkplatz an der L12 im Zentrum von Heiligendamm Höhe des Molli-Bahnhofs wird nicht rechtzeitig angekündigt



Abbildung 5-15: Schwachstelle MIV+P 1 Parkplatz in Heiligendamm nicht rechtzeitig ausgeschildert

- Bereich 2: Der Parkplatz Am Drümpel ist über den Linksabbiegestreifen der B105 in Richtung Bahnhof Bad Doberan schlecht erreichbar. Zusätzlich ist die Zielführung zu diesem Parkplatz mangelhaft, da sie nicht rechtzeitig beginnt.
- Bereich 2: Die Beschilderungen von Parkplätzen, wie Münster Museum oder zum Parkhaus Zentrum sind nicht einheitlich und daher ggf. für den ortsunkundigen Autofahrer irreführend.



Abbildung 5-16: Schwachstelle MIV+P 1 Parkplätze in Bad Doberan mit mangelhafter Wegweisung

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr – MIV+P 2

„Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr“

Analog zur Schwachstelle RV 1 und FV 1



Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr – MIV+P 3

„Fehlende Elektroladestationen“

Im Ergebnis der Bestandsaufnahme wurden an öffentlichen Parkeinrichtungen keine Ladestationen für Elektrofahrzeuge festgestellt. Da das Thema Elektromobilität aus Gründen des Umweltschutzes immer wichtiger wird, sollten Parkeinrichtungen mit elektrischen Ladestationen ausgestattet werden.

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr – MIV+P 4

„Beeinträchtigung der Aufenthaltsfunktion/ Wohnqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen im Innenstadtbereich“

Wie in der Schwachstelle MIV+P1 erläutert, ist die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich durch Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt. Dies ist ein wichtiges Ergebnis des Lärmaktionsplans für die Stadt Bad Doberan und ein hervorzuhebender Schwachpunkt.

Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr – MIV+P 5

„Geringe Stellplatzkapazität in Wohnbereichen im Innenstadtbereich“

Die Innenstadt Bad Doberans ist neben kleinen Gewerbeeinrichtungen mit Wohnungen bebaut. Aufgrund der dichten Bebauung des Wohnbereichs um die Dr.-Leber-Straße, Lettowsberg oder Kastanienstraße ist die Stellplatzkapazität für Anwohner gering. Weiterhin können Tagesbesucher ihre Fahrzeuge kostenlos in den Wohnbereichen abstellen und fußläufig die Stadt erreichen. Dies erhöht den Parkdruck unter den Anwohnern, sodass dieser Punkt als Schwachstelle MIV+P 5 im Verkehrskonzept aufgenommen wird.

Die folgende Tabelle stellt die vorstehend erläuterten Schwachstellen im motorisierten und ruhenden Verkehr zusammenfassend unter Berücksichtigung der untersuchten Bereiche dar.



Kürzel	Schwachstelle	Be- reich
MIV+P 1	Unvollständige/ fehlende Zielführung, schlechte Erreichbarkeit von Parkeinrichtungen	1, 2
MIV+P 2	Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr	2, 3
MIV+P 3	Fehlende Elektroladestationen	1, 2
MIV+P 4	Beeinträchtigung der Aufenthaltsfunktion/ Wohnqualität durch Lärm- und Schadstoffemissionen im Innenstadtbereich	2
MIV+P 5	Geringe Stellplatzkapazität in Wohnbereichen im Innenstadtbereich	2
MIV+P 6	Unvollständige/ fehlende Zielführung, schlechte Erreichbarkeit von Parkeinrichtungen	1, 2
MIV+P 7	Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr	2, 3

Tabelle 5-6: Verkehrsmittelbezogene Schwachstellen im motorisierten Individualverkehr (MIV+P)

6 Zielkonzept

Im Folgenden wird auf Grundlage der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse ein Zielkonzept mit Handlungsfeldern erarbeitet. Es werden Einzelziele verkehrsmittelbezogen genannt, aus die letztendlich Maßnahmen abgeleitet werden. Hierbei ist zu beachten, dass es Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gibt und es somit zu Überschneidungen kommen kann. Die Einzelziele sind nachstehend bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel zusammengefasst.

Kürzel	Titel	Bereich
RV 1	Einführung eines funktionalen, an anerkannten Qualitätsstandards orientierten Radverkehrsangebotes	1, 2, 3
RV 2	Stärkung der Nahmobilität durch attraktive, direkte und sichere Wegeverbindungen	1, 2, 3
RV 3	Erhöhung des Angebots an qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen mit Elektroladestationen	1, 2, 3
RV 4	Einführung einer kontinuierlichen und vollständigen Wegweisung für den Radverkehr	2

Tabelle 6-1: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Radverkehr (RV)



Kürzel	Titel	Bereich
FV 1	Erhöhung des Anteils zu Fuß zurückgelegter Wege	1, 2
FV 2	Barrierefreiheit im Hinblick auf den demographischen Wandel	1, 2
FV 3	Stärkung der Aufenthaltsfunktion im öffentlichen Raum	1, 2
FV 4	Stärkung der Nahmobilität durch attraktive, direkte und sichere Wegeverbindungen	2, 3

Tabelle 6-2: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Fußgängerverkehr (FV)

Kürzel	Titel	Bereich
ÖPNV 1	Erhöhung der ÖPNV-Nutzung	1, 2, 3
ÖPNV 2	Barrierefreiheit im ÖPNV im Hinblick auf den demografischen Wandel	1, 2, 3
ÖPNV 3	Erleichterung zum Auffinden von Busstellplätzen für Busfahrer	1

Tabelle 6-3: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Kürzel	Titel	Bereich
MIV+P 1	Vermeidung von Parksuchverkehr	1, 2
MIV+P 2	Verringerung von Geräusch- und Schadstoffemissionen	1, 2
MIV+P 3	Förderung der Elektromobilität	1, 2
MIV+P 4	Vermeidung von Nutzungskonkurrenzen mit dem Fuß-/ Radverkehr	2, 3

Tabelle 6-4: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)



7 Handlungsfelder und Maßnahmen

7.1 Einleitung

Programmatisch formulierte Handlungsfelder haben die Funktion, die Ziele des Verkehrskonzeptes zu konkretisieren. Auf der strategischen Ebene werden in den Handlungsfeldern Konzepte und Maßnahmen benannt und daraufhin erläutert, wie die o. g. verkehrlichen Einzelziele erreicht werden sollen.

Die Handlungsfelder wurden aus der Schwachstellenanalyse entwickelt.

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

- > Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)
- > Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)
- > Individualverkehr Mobilitätseingeschränkter Personen (IMEP)
- > Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- > Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Ruhender Verkehr (MIV+P)

Die entwickelten, nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen werden im Verlauf des Kapitels beschrieben und jeweils tabellarisch dargestellt. Es entsteht eine zusammenfassende Übersicht, die sich nach den jeweiligen Handlungsfeldern unterteilt und die Maßnahmen bereits erklärt. Weitergehende Erklärungen über den Maßnahmentitel hinaus können den weiteren Anlagen entnommen werden, auf die in der Kommentarspalte verwiesen wird.

7.2 Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)

Die Erschließung der Stadt Bad Doberan und ihrer Ortsteile Heiligendamm, Vorder Bollhagen und Althof ist vom MIV, ÖPNV und Radverkehr geprägt.

Die Konsequenz des MIV ist die Bündelung starker Verkehrsströme auf den Ortsdurchfahrt der B105, was zu städtischen Unverträglichkeiten im Straßennetz führt. An dieser Stelle wird auf die Ergebnisse des Lärmaktionsplans zur Stadt Bad Doberan mit dem Ergebnis einer Überschreitung der Emissionen in der Innenstadt verwiesen.

Eine stadt- und umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung kann vor allem durch eine Entschleunigung des Verkehrs erreicht werden. Straßen erfüllen nicht nur eine Verkehrsfunktion, sondern sollten als städtebauliche Identifikationsräume zu begreifen sein. Sie können neben der Orientierung durch entsprechende Angebote für Aufenthalt und Bewegung die Bedürfnisse aller Nutzergruppen befriedigen und somit die gegenseitige Rücksichtnahme fördern.

Um den Kfz-Verkehr stadtverträglich abzuwickeln, können zum Beispiel die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gemindert werden. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kfz trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Unfällen bei. Die Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in der Region Bad Doberan erfolgt



durch die hier vorgeschlagene Etablierung von Tempo 30-Zonen im Nebennetz (Wohn-, Sammel-, Quartier- und Geschäftsstraßen). Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO (BRD, 2015) ist vor der Anordnung von Tempo 30-Zonen zunächst die Festlegung eines innerörtlichen Vorfahrtstraßennetzes durch Zeichen 306 (Vorfahrtstraße) zu bestimmen. Dieses Vorfahrtstraßennetz besteht aus Straßen für den überörtlichen Verkehr (Bundesfernstraßen, Landesstraßen), die außerdem den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechen.

Ziele dieser Maßnahme sind

- Schutz der Bevölkerung durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit,
- Reduzierung von Emissionen, v. a. Lärm und
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

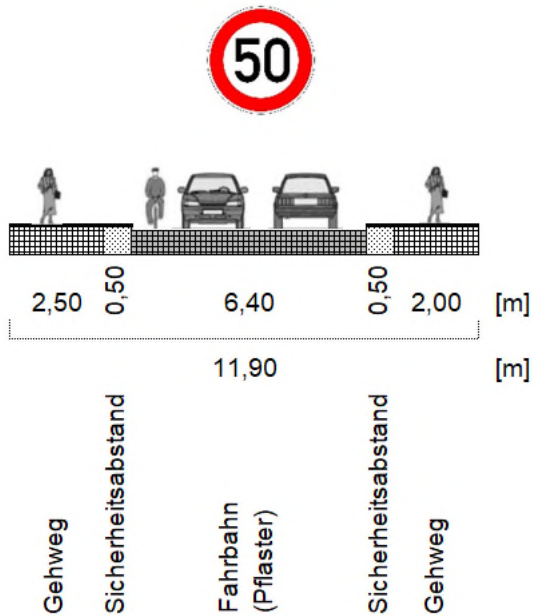
Ein wesentlicher Beitrag zur Geschwindigkeitsdämpfung sollte durch entsprechende bauliche Maßnahmen im Straßenraum verdeutlicht werden. Sie können sukzessive bei der Sanierung von Straßen umgesetzt werden. Bei der Umgestaltung von Straßenabschnitten wird eine Ausrichtung an den Straßenkategorien der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008) empfohlen. Diese werden in den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) weiter ausgeführt und mit konkreten Gestaltungsbeispielen für Straßenquerschnitte versehen. Bei der Planung baulicher Maßnahmen müssen auch ÖPNV und Lieferverkehr mitgedacht werden sowie Einsätze von Rettungsfahrzeugen.

Zur Geschwindigkeitsreduzierung sollten mehrere verkehrsberuhigende Maßnahmen miteinander kombiniert werden, da der Problematik der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht mit Einzelmaßnahmen begegnet werden kann:

- bei anstehenden Sanierungen linienhafte Verringerung des Fahrbahnquerschnitts.

Beethovenstraße

Bestand (Handaufmaß, keine Vermessung)



Beethovenstraße

Empfehlung

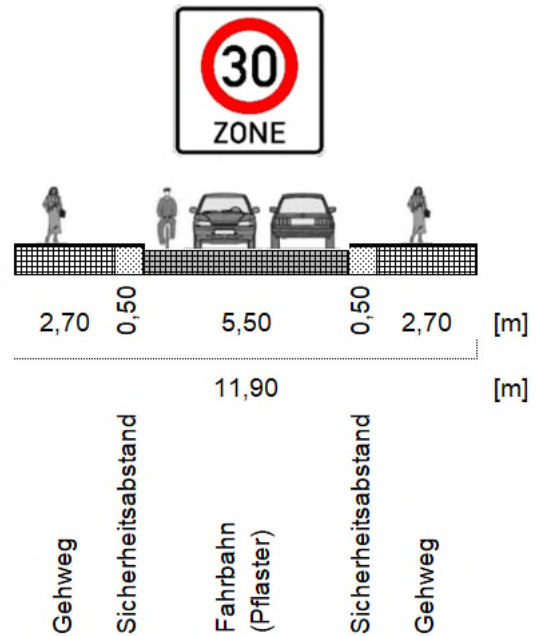


Abbildung 7-1: Vergleich der Querschnitte in der Beethovenstraße

- punktuelle Verengungen in Kombination mit Versätzen durch seitliche Pflanzbeete oder vorgezogene Seitenräume, vor allem an Einfahrtsbereichen oder Fahrbahnanteile als Querungshilfe

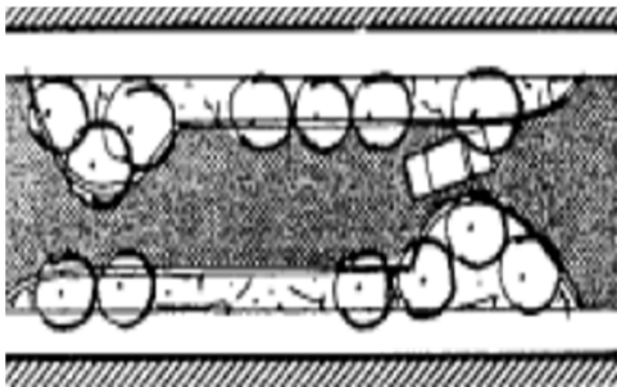


Abbildung 7-2: Versatz durch wechselseitige Einengung

- Anordnung von Parkstreifen im Fahrbahnraum so, dass ein abwechslungsreicher Straßenraum und eine optische Unterbrechung geschaffen wird



Abbildung 7-3: Wechselseitige Anordnung von Parkstreifen

- Vermeidung und ggf. Rückbau von geschwindigkeitserhöhenden Elementen wie breite Querschnitte mit Mittelmarkierungen, Busbuchten, Vorfahrtsregelung im Nebennetz
- Fahrbahnmarkierungen (z. B. Piktogramme „Kinder, Radfahrer“) oder Belagwechsel an Knotenpunkten im Nebennetz, Einmündungen, Eingängen zu Einrichtungen mit besonderem Schutzbedarf (z. B. Kitas, Schulen, Seniorenheime).



Abbildung 7-4: Piktogramm spielender Kinder

- punktuelle Teilaufpflasterungen (bei ÖPNV Plateaufaupflasterungen) mindestens alle 50 m, wo Verkehrslärm vernachlässigbar ist
- Aufpflasterungen an Knotenpunkten und Einmündungen des Nebennetzes



Abbildung 7-5: Aufpflasterung am Knotenpunkt

Auch auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen (wie an Schulen und Kindergärten) sowie in von Fußgängern und Radfahrern stark frequentierten Bereichen (Stadtteil- und Nahversorgungszentren) und an durch Lärm belasteten Straßen ist auf Abschnitten eine Geschwindigkeits-senkung zu empfehlen.

Eine Übersicht zu der gesetzlichen Grundlage, Voraussetzung und Umsetzung von Tempo 30-Zonen ist in der Unterlage 3.3.1 aufgeführt.

Die weiteren Maßnahmen zum Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt und in den Anlagen näher erläutert.

Kürzel	Titel
SUUV 1	Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung durch Etablierung von Tempo 20- oder Tempo 30-Zonen im Nebennetz
SUUV 2	Verkehrsberuhigung durch Tempo 30 im Hauptnetz
SUUV 3	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche
SUUV 4	Einrichtung von baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
SUUV 5	Dammchaussee – Versetzen des Ortsschildes und Anpassen der Höchstgeschwindigkeit
SUUV 6	Anordnung einer Einbahnstraßenregelung
SUUV 7	Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung signal geregelter Knotenpunkte
SUUV 8	Errichten eines Kreisverkehrs Parkentiner Weg / Ehm Welk-Straße / Fritz-Reuter Straße

Tabelle 7-1: Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit

7.3 Handlungsfeld nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)

7.3.1 Einführung

Der nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV) umfasst den Fuß- und Radverkehr und beinhaltet beispielsweise auch Pedelecs, Tretroller und Skateboards. In der Stadt Bad Doberan ist der NMIV einerseits durch den Alltagsverkehr, andererseits aber auch sehr stark durch den touristischen Verkehr geprägt. Die verschiedenen Nutzergruppen stellen dabei unterschiedliche Ansprüche an das Verkehrsnetz.

Eine kontinuierliche Stärkung des NMIV bringt viele Vorteile mit sich. Ein wichtiger Aspekt ist die bessere Umweltbilanz im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV), denn dieser ist bei derzeitigem Motorisierungsstand weiterhin ein erheblicher Emittent von CO₂ und anderen Treibhausgasen und Schadstoffen. Im Gegensatz dazu sind Fuß- und Radverkehr umweltverträgliche Möglichkeiten, die Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Ein weiterer ökologischer Vorteil ergibt sich aus dem geringen Flächenverbrauch. Auch der soziale Aspekt des NMIV ist erheblich, denn er ist bezahlbar und damit finanziell jeder Person zugänglich. Um niemanden auszuschließen, ist beim Fuß- und Radverkehr ebenfalls auf Inklusion und Barrierefreiheit zu achten. Wenn der Fuß-

und Radverkehr jeder Person möglich ist, ist er zudem auch gut für die Gesundheit. Die Gesundheitsvorteile ergeben sich für den Nutzer durch die körperliche Aktivität an der frischen Luft und für den Anwohner durch geringere Lärmemissionen des Verkehrs.

Weiterhin ist die Förderung des NMIV entscheidend für eine funktionierende Verkehrswende. Die Verkehrswende umfasst eine dauerhafte Verschiebung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Formen als den MIV, den sogenannten Modal Shift. Angesichts der Klimakrise ist die Verkehrswende ökologisch unverzichtbar. Ein ambitioniertes Vorgehen zahlt sich aber auch an anderen Stellen der Stadt aus. Bei weniger Kfz auf den Straßen wird der Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer erträglicher, da es zu weniger Stau kommt. Dafür müssen direkte Verbindungen geschaffen werden, wo derzeit noch Lücken im Netz sind. Außerdem werden Städte insgesamt als lebendiger und lebenswerter eingeschätzt, wenn der Fuß- und Radverkehr attraktiv gestaltet ist. Für eine Stadt wie Bad Doberan, für die sinkende Einwohnerzahlen prognostiziert wurden (siehe Kapitel 4.1.1), ist es besonders wichtig, die Aufenthaltsqualität und die Stadtqualität auf einem hohen Niveau zu halten, um ein attraktives Reiseziel für Touristen zu bleiben. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei immer auf Personen mit Behinderung oder besonderen Bedürfnissen im Straßenverkehr, wie Personen mit Kinderwagen. Auch dies ist mit gezielten Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr zu erreichen.

Insgesamt werden in den vergangenen 10 Jahren immer mehr und immer längere Strecken mit dem Rad zurückgelegt. Hier spielt auch der vermehrte Einsatz von Elektro-Rädern eine entscheidende Rolle. Eine bedarfsgerechte Infrastruktur für den NMIV sorgt dafür, dass sich diese Entwicklung in Bad Doberan fortsetzt. Des Weiteren ergeben sich aus der verbesserten Infrastruktur und dem vermehrten Nutzen von Elektro-Rädern und Cargo-Bikes auch Potentiale für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr. Außerdem ist eine Stärkung dieser Infrastruktur für den Radverkehr weniger kostenintensiv als Investitionsmaßnahmen in den Ausbau von Straßen.

Aus verschiedenen Perspektiven betrachtet, sei es der Beitrag der Verkehrswende zur ökologisch nachhaltigen Entwicklung oder eine Stärkung des innerstädtischen Wirtschaftsverkehrs, lassen sich zahlreiche Argumente für einen starken NMIV finden. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Maßnahmen im Handlungsfeld NMIV. Darauf folgt ein Einblick in NMIV 3.

Kürzel	Titel
NMIV 1	Konzept zum Fahrradparken inkl. Ladestationen und Leihfahrrädern
NMIV 2	Ausweisung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes
NMIV 3	Lückenschlüsse und Querungshilfen im Fuß- und Radverkehrsnetz
NMIV 4	Instandsetzung von Gehwegen unter Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen
NMIV 5	Stärkung der Aufenthaltsqualität
NMIV 6	Touristisches Info- und Wegeleitsystem
NMIV 7	Instandsetzung der Gehwege für Schulkinder
NMIV 8	Prüfung der Fußgängerbeschilderung

Tabelle 7-2: Handlungsfeld nichtmotorisierter Individualverkehr

7.3.2 Ausbau Fuß- und Radverkehrsnetz

Das Fuß- und Radverkehrsnetz in Bad Doberan weist einige Lücken auf, die sich negativ auf den touristischen Verkehr, aber auch den alltäglichen Verkehr auswirken. So fehlt, wie bereits in Kapitel 5.1 beschrieben, eine Fortsetzung des gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen dem Wohngebiet Kammerhof und der Einmündung zur Dammchaussee. Auch im Osten der Stadt gibt es nicht ausreichend Zuwege zur Schule am Buchenberg, im Südwesten ist die Radverbindung vom Jahnweg kommend in Richtung Bahnhof durch ein Waldstück unterbrochen.

Im Netzentwurf des zukünftigen Radverkehrsnetzes gilt es, die bestehende Infrastruktur weiterzuentwickeln. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Lücken, zu denen jeweils Maßnahmen formuliert wurden sowie die Nummer des Anhangs unter NMIV 3.

Kürzel in NMIV 3	Titel
1.1	Verbindung zwischen Thünenstraße und Nienhäger Chaussee
1.3	Ausbau des Weges Nienhäger Chaussee über "Hinter der Klostermauer" zur B105
1.5	Ausbau/Herrichtung eines Fuß- und Radweges zum Buchenberg
2.1	Ausbau/Ertüchtigung der Straße Walkenhagen mit Anschluss zur „An der Krim“
2.2	Einrichtung einer durchgehenden Wegeführung Kreuzung B105 / an der Krim zur Buchenbergschule / Wohngebiet Buchenberg
3.1	Herstellen von Barrierefreiheit zwischen August-Bebel-Str. und B105 (Brücke über den Wallbach)
3.2	Ausbau der Verbindung Wiesengrund von Fußgängerampel B105 bis Herrmann-Löns-Weg
3.3	Ausbau der Verbindung Wiesengrund - Kollbruchweg (durch einen baulichen Steg)
3.4	Ausbau der Verbindung Kollbruchweg - Buchenbergschule inkl. Treppenanlage (Schulweg)
3.5	Ausbau des Weges entlang Althöfer Bach bis Erlengrund / Fuchsberg
4.0	Herrichtung und Instandsetzung des Jahnweges mit Verbindung zur Innenstadt und zum Bahnhof
5.2	Verbesserung der Rampe am alten Wasserwerk
5.3	Prüfung der Einrichtung eines Radweg entlang Dammchaussee Seite Mollischiene, ggf. entlang des Bollhäger Fließes
5.4	Ausbau der Verbindung zwischen Klaus-Groth-Str. und Feldstr
5.5	Ausbau des Weges Am Bollhänger Fließ (zur Erschließung des Klostergeländes)
5.6	Ausbau eines Fuß- und Radweges an der Dammchaussee zwischen An den Salzwiesen und Ärztehaus
6.1	Einrichtung einer Wegbeziehung zwischen Alexandrinenplatz zum Bahnhof, entweder (Prio 1) über den Drümpel entlang der Mollischiene oder (Prio 2) entlang des Weges "Am Drümpel" oder (Prio 3) über Nutzung der Friedrich-Franz-Str.

Tabelle 7-3: Übersicht der Maßnahmen für den Lückenschluss im Fuß- und Radverkehr (NMIV 3)

In vielen Fällen sind bereits Wege auf freien Flächen entstanden, die Quellen und Ziele auf möglichst direktem Weg miteinander verbinden. Diese Wege müssen den geltenden Regelbreiten angepasst werden und daher unter Umständen leicht versetzt werden, wie es bei der Verbindung vom Wiesengrund zum Kollbruchweg (siehe Anlage NMIV 3 3.3) aufgrund des Baumbestands der Fall ist. Weiterhin müssen die Wege ausreichend beschildert werden, damit Verkehrsteilnehmer wissen, ob ein Weg für sie freigegeben ist. Beispielsweise ist die Verbindung entlang des Althöfer Bachs bis zum Erlengrund / Fuchsberg (siehe Anlage NMIV 3 3.5) nur als Wanderweg zu nutzen, da Fahrräder nicht über die Hochwasserschutzanlage queren können. Auf vielen Wegen müssen außerdem die Bordhöhen und Oberflächenbefestigung sowie taktile Flächen an die Nutzung durch Personen mit Behinderung oder Personen mit Kinderwagen angepasst werden, wie es bei der Wegeführung von der Kreuzung B105 / An der Krim zur Buchenbergschule und zum Wohngebiet Buchenberg (siehe Anlage NMIV 3 2.2) der Fall ist.

7.3.3 Ausbau Querungshilfen

Für eine erfolgreiche Stärkung des Fuß- und Radverkehrs müssen außerdem ausreichend sichere Querungshilfen vorhanden sein. Der alltägliche Verkehr vieler Pendler aus den Wohngebieten zum Bahnhof und den Bushaltestellen, sowie der Schulkinder in die Stadtmitte, gibt bereits wichtige Quell- und Zielverkehre vor, die sicher gestaltet werden müssen. Zusätzliche Ziele des touristischen Verkehrs müssen ebenfalls miteinbezogen werden. Bei der Analyse dieser Wegeverbindungen wird deutlich, dass einige Knotenpunkte zusätzlicher Querungshilfen bedürfen. Dies ist beispielsweise an der Dammchausee in Höhe des Jagddammweges der Fall, wie bereits im Kapitel 5.1 beschrieben.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Auflistung der zusätzlich zu schaffenden Querungshilfen, die in Ergänzung des Mobilitätskonzeptes unter Nr. NMIV 3 umzusetzen sind.

Kürzel in NMIV 3	Titel
1.2	Querungshilfe Nienhäger Chaussee von Thünenstraße (Verlängerung 1.1)
1.4	Querungshilfe B105 Kreuzungsbereich Parkentiner Weg zu 1.5
5.1	Querungshilfe Dammchausee in Höhe Jagddammweg
6.2	Querungshilfen Kreuzung Bahnhofstr – Am Bahnhof

Tabelle 7-4: Übersicht der Maßnahmen für Querungshilfen im Fuß- und Radverkehr (NMIV 3)

7.4 Individualverkehr Mobilitätseingeschränkter Personen (IMEP)

Auch Personen mit Mobilitätseinschränkungen haben Mobilitätsbedürfnisse und möchten am täglichen, gemeinschaftlichen Leben teilhaben. Die Einschränkungen und dem zu Folge die benötigten Voraussetzungen hierfür können sehr vielfältig sein. Sehr unebene Oberflächen sind für mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. mit Rollatoren) unbenutzbar und beeinträchtigen bei

der Benutzung die Sicherheit (Stolpern/Rutschen) und den Komfort. Blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderung benötigen taktile und visuell gut wahrnehmbare Leitelemente, die ihnen zur Orientierung verhelfen.

Um die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit mobilitätseingeschränkter Personen zu verbessern, wurde im Verkehrskonzept das Handlungsfeld IMEP aufgenommen.

Kürzel	Titel
IMEP 1	Orientierungsmöglichkeiten für Personen mit Sehbehinderung und barrierefreie Wege im öffentlichen / innerstädtischen Raum
IMEP 2	Ergänzung von Warnmarkierungen an Fahrradständern für Personen mit Sehbehinderung
IMEP 3	Prüfung der Notwendigkeit von Betonpollern und ggf. hinzufügen von Warnmarkierungen für Menschen mit Behinderungen

Tabelle 7-5: Handlungsfeld Individualverkehr mobilitätseingeschränkter Personen

7.5 Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Viele Menschen erfüllen ihre Mobilitätsbedürfnisse über den ÖPNV. Vor allem Menschen ohne privaten Pkw sind regelmäßige Nutzer des ÖPNV, da dieser erschwinglicher ist. Damit ist der ÖPNV ein wichtiges Werkzeug gegen Mobilitätsarmut und funktioniert gleichzeitig als Treiber für Inklusion. Nur wenn Menschen auch an Orte des öffentlichen Interesses gelangen, können sie auch daran teilhaben. Ein weiterer Aspekt der Teilhabe betrifft die ältere Generation, der ein Wechsel vom privaten Pkw auf den ÖPNV so einfach wie möglich gemacht werden sollte. Diese wachsende Personengruppe hat einerseits konstante Mobilitätsansprüche und andererseits sinkende Routine und Sicherheit beim Autofahren. Auch Menschen mit eingeschränkter Beweglichkeit, mit Rollstuhl oder Rollator sowie Menschen, die mit Kinderwagen unterwegs sind, sind auf die Erreichbarkeit von Haltestellen und deren barrierefreien Ausbau angewiesen. Dazu kommt ein wachsendes Bewusstsein für klimaschonende Mobilität, weswegen sich viele aus Prinzip für die Nutzung des ÖPNV entscheiden.

Ein dichtes ÖPNV-Netz von den Wohngebieten in die Innenstadt stärkt die Wirtschaft im Zentrum. Dies ist besonders wichtig, wenn der MIV und das Parken in der Innenstadt eingeschränkt werden. Ein funktionierender ÖPNV muss demnach eine Alternative darstellen und zuverlässig funktionieren, damit der Modal Shift gelingt und Menschen gleichzeitig ihre Mobilitätsbedürfnisse erfüllen können. Eine weitere Wechselwirkung zwischen den Handlungsfeldern besteht in den Effekten aus dem Handlungsfeld NMIV. Durch den Ausbau sicherer Fuß- und Radwege wird auch der Zugang zu den Haltestellen des ÖPNV begünstigt.

Für eine vermehrte Nutzung des ÖPNV muss dieser nachfrageorientiert und zuverlässig funktionieren. Des Weiteren muss es attraktive Ticketangebote geben, um einerseits noch mehr Menschen mit geringem Einkommen Mobilität zu ermöglichen und andererseits preissensible Pkw-Nutzer zu überzeugen, umzusteigen. Viele Menschen sind der Meinung, dass Städte und Ge-

meinden so entwickelt werden müssen, dass niemand auf den privaten Pkw angewiesen ist. Dennoch werden derzeit etwa die Hälfte aller Wege in Städten mit dem Auto zurückgelegt. Ein überzeugender ÖPNV braucht ein qualitativ hochwertiges, engmaschiges und dicht getaktetes Netz, um möglichst viele dieser Wege übernehmen zu können.

Die zwei zentralen Punkte des Busverkehrs in Bad Doberan sind der Bahnhof im Süden der Stadt und der ZOB im Norden. Diese Ziele müssen zuverlässig angefahren und gleichzeitig sinnvoll getaktet werden, um weiterführende Verbindungen mit tragbaren Wartezeiten zu ermöglichen. Daher erfolgte im Januar 2022 die Anpassung der Taktzeiten der Firma Rebus auf den Bahnverkehr.

Auch im Haltestellennetz von Bad Doberan gab es in den vergangenen Jahren einige Veränderungen. Als die Firma Rebus die eingesetzten Fahrzeuge vollständig auf 12 Meter lange Linienbusse umstellte, mussten die Haltestellen „Friedhof“, „Markt“ und „Rehaklinik“ aufgegeben werden. Laut Rebus würde nur eine Anpassung der Infrastruktur in den anliegenden Straßen ein Anfahren der Haltestellen wieder ermöglichen. Weitere Informationen können den entsprechenden Maßnahmenblättern der ÖPNV-Maßnahmen entnommen werden. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Maßnahmen in diesem Handlungsfeld.

Kürzel	Titel
ÖPNV 1	Ergänzung von Sicherheits- und Komfortausstattung an Bushaltestellen insbesondere Blindenleiteinrichtung und Fahrgastunterstände
ÖPNV 2	Gestalterische und verkehrliche Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes
ÖPNV 3	Ergänzung von Haltestellen
ÖPNV 4	Prüfen von Optimierungsmöglichkeiten bezüglich des Transports und der Schaffung von ausreichend dimensionierten Warteflächen für Rollstühle / Kinderwagen / Rollatoren

Tabelle 7-6: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr

7.6 Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV + P)

Das Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Ruhender Verkehr (P) verfolgt das Ziel, das leistungsfähige Straßennetz und die gute Erreichbarkeit der Stadt und Region für den motorisierten Individualverkehr zu erhalten bzw. zu verbessern. Dies ist besonders für die Entwicklung als Wohn- und Arbeitsstandort für die Funktion als Mittelzentrum bedeutend. Parallel dazu gilt es, den gestiegenen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs gerecht zu werden und den Verkehr vor allem an den Haupteinfallsstraßen verträglich abzuwickeln, um zu einem Abbau von Lärm- und Abgasemissionen beizutragen. Kennzeichnend für den MIV in Bad Doberan sind die hohen innerstädtischen Verkehrsbelastungen und die dadurch hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung. Abgestimmt auf das Zielkonzept sowie im Ergebnis der Schwachstellenanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die nach-



folgend dargestellten Maßnahmen für das Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P) erarbeitet. Diese sind in den folgenden Abschnitten detailliert beschrieben. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der Maßnahmen.

Kürzel	Titel
MIV + P 1	Errichten eines auf die Wegweisung abgestimmten Parkleitsystems im Hinblick auf eine vollständige und kontinuierliche Zielführung zu allen Parkeinrichtungen
MIV + P 2	Errichtung und Ausweisung von Ladestationen an den öffentlichen Parkplätzen
MIV + P 3	Verbesserung der Bedingungen für das Anwohnerparken in Wohnbereichen
MIV + P 4	Gestalterische und funktionale Aufwertung der Parkdecks des Parkhauses Zentrum durch farbige Markierung und verbesserte Beleuchtung
MIV + P 5	Entwicklung des Parkplatzes Am Drümpel
MIV + P 6	Erhöhung der Stellplatzanzahl durch wechselseitiges Parken und Ergänzung von Markierungen in Halteverbotszonen im öffentlichen Raum

Tabelle 7-7: Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr



8 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Sommer 2018 wurden die ersten Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes auf der Internetseite und alternativ im Rathaus der Stadt Bad Doberan veröffentlicht, sodass die Bürger dieses einsehen konnten. Anschließend war es jedem möglich Hinweise und Wünsche schriftlich an die Stadt zu stellen.

Bis Ende des Jahres 2018 wurden die Anregungen aus der Bevölkerung ausgewertet, mit dem Auftraggeber abgestimmt und ggf. in das Mobilitätskonzept aufgenommen. Anfang des Jahres 2019 konnten daraufhin die Ergebnisse des überarbeiteten Konzeptes in einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung vorgestellt werden. Nach weiteren Modifizierungen erfolgte letztendlich die Finalisierung des Mobilitätskonzeptes.