

6. Netzmodellberechnungen Untersuchungsfälle 2020

6.1 Planfall 1 (1. Realisierungsstufe)

Die **1. Realisierungsstufe** („Sofortmaßnahmen“) bewirkt bereits kurzfristig - ohne großen baulichen Aufwand, im Wesentlichen nur durch Beschilderungs- und Signalisierungsmaßnahmen - eine Verkehrsentslastung der zentralen Innenstadtbereiche um rd. 35 %.

- Das Verkehrsführungskonzept für die Inselstadt Ratzeburg sieht in der 1. Stufe ein gegen den Uhrzeigersinn gerichtetes **Einbahnstraßen-Ringsystem** vor, bei dem die Hauptverkehrsströme im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 208 zunächst nur an der westlichen Einfahrt in das Stadtzentrum in Pkw-/Krad und Lkw-/Bus-Ströme aufgesplittet werden (Abb. 5.1.1).
- Die **Trennung in Pkw-/Krad und Lkw-/Bus-Verkehrsströme** erfolgt in der Straße Unter den Linden in Höhe Demolierung. Die starken Pkw-Verkehrsströme können nur nach rechts frei abfließen auf die „Südliche Sammelstraße“, welche für Lkw über 3,5 t durch Geradeausfahrgebot in die Herrenstraße de facto gesperrt ist, aber dennoch aus der Demolierung, Nordabschnitt, für Lkw des innenstadtorientierten Quell-/Zielverkehrs erreichbar ist. So werden die Lkw um den zentralen Bereich der Innenstadt herumgeleitet.
- Der **Lkw-Verkehr¹³ und ÖPNV** werden über eine Lichtsignalanlage (*Pförtnerrampel*) mit eigener Aufstellspur geradeaus nach wie vor durch die zentralen Achsen der Inselstadt (*Herrenstraße bzw. Töpferstraße und Markt, d. h. alte Ortsdurchfahrt der B 208*) geführt. Durch eine den Lkw-Verkehrsstärken entsprechende Signalschaltung (*lange Rotzeiten und kurze Grünzeiten für den Geradeausverkehr, jedoch mit ÖPNV-Vorrangschaltung*) wird verhindert, dass eventuelle Schleichverkehre den alten Fahrtrouten folgen.
- Der zentrale Bereich der Inselstadt wird in der 1. Stufe bereits **um rd 35 %** gegenüber der heutigen Verkehrssituation **entlastet**, wobei die Ortsdurchfahrt der B 208 formal so wie bisher bestehen bleibt (sog. „Netzschluss“ zwischen überörtlichen klassifizierten Straßen notwendig !) (Abb. 6.1.2).

Zunächst wurden 2 alternative Verkehrsführungskonzepte für die 1. Realisierungsstufe alternativ entwickelt:

Planfall 1a beinhaltete eine Pkw-Verkehrsführung in Richtung Osten über die Schulstraße -> An der Brauerei -> Fischerstraße / Große Wallstraße -> Langenbrücker Straße -> Königsdamm, die den Vorteil der theoretisch sofortigen Realisierbarkeit ohne weitere straßenbauliche Maßnahmen aufweist, jedoch um den Preis einer (*wenngleich nur als Interimslösung bis zur Umsetzung der 2. Planungsstufe andauernden*) schlechten Umfeldverträglichkeit insbesondere im Bereich Große Wallstraße. Dieser Planfall entspricht zwar exakt den Wettbewerbsvorgaben, wurde jedoch im Laufe der Bearbeitungsphasen des Verkehrskonzeptes Inselstadt Ratzeburg aus grundsätzlichen städtebaulichen Bedenken ad acta gelegt.

¹³ Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht

1. Realisierungsstufe Straßennetz

LEGENDE

- Zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz**
- Hauptnetz: 50 km/h
 - Nebennetz: 30 km/h
 - Zone 30
 - Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325 SVO)
 - Fuß- und Radwege / Fußwege

Vorfahrtsregelung im Straßennetz

- rechts vor links
- Vorfahrt achten
- Vorfahrtsstraße / vorfahrtsberechtigte Straße
- Pförtnerampel
- Knotenpunktsignalanlage
- Fußgängerampel

Sonstiges

- Einbahnstraße
- Durchfahrtsperre für Kfz
- Geradausfahrgebot
- Rechtsabbiegegebot
- Linksabbiegegebot
- OPNV-Haltestelle
- Taxiwarteposition

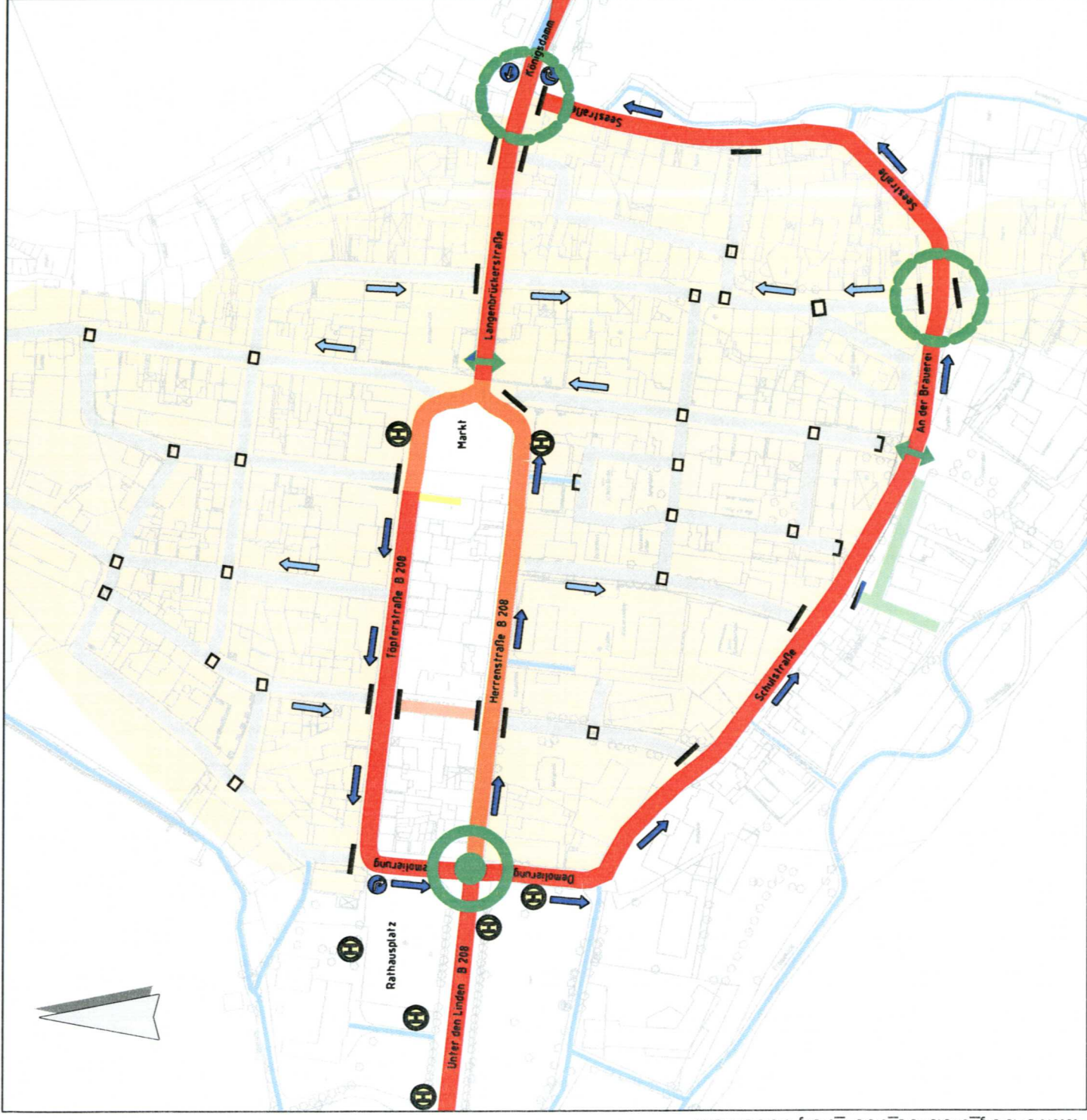


Abb. 6.1.1

pbbh
PLANUNGSBÜRO
H.A.M.G.M.B.H.

petersen pötksen partner
Architekten und Stadtplaner

Kennelstraße 52
23652 Lübeck
www.ppp.architekten.de

Ingenieure und Architekten
Beratung • Planung • Bauleitung
Mühlweg-Str. 205
42084 Censbrück
Tel. (0541) 1819-0
Fax. (0541) 1819-111
E-Mail: cendbueck@pbbh.org
Internet: www.pbbh.org

TRUPPER GONDEKER PARTNER
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN
Am Markt 17, 2009 Lübeck
FON: 0471/9564, FAX: 0471/9563
www.tgpa.de

Inselstadt Ratzeburg - Prognose-Planfall 1b - 2020

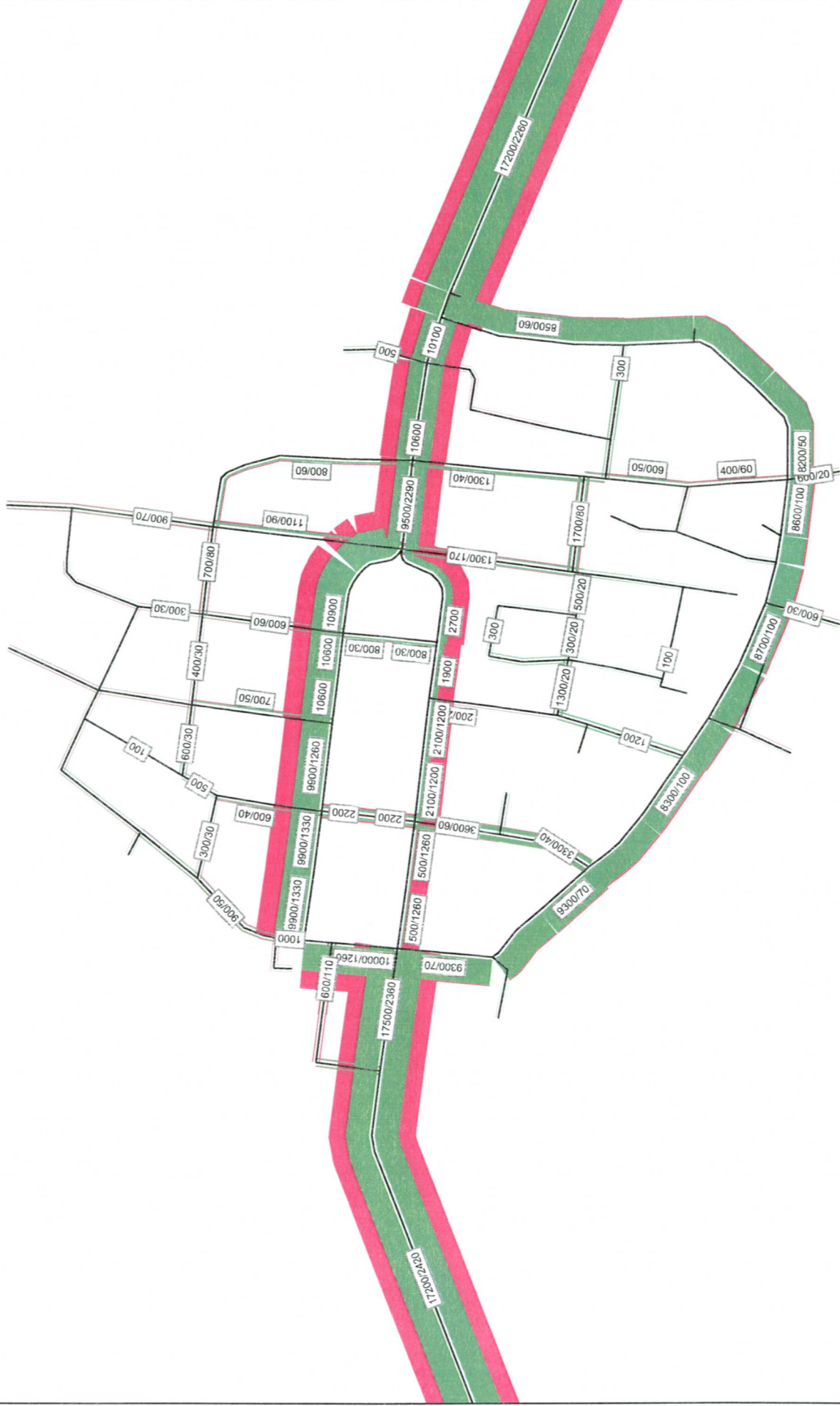


Abb. 6.1.2

Planungsbüro Hahm GmbH VBI	Belastungsangaben in [Pkw/24 h] / [Lkw / 24h]	Ratz_P1b-2020-neu
gedruckt am: 21.07.06	Verkehrsuntersuchung Inselstadt Ratzeburg 2005/2006	1 : 4033

Planfall 1b sieht dagegen eine Pkw-Verkehrsführung in Richtung Osten über die Schulstraße -> An der Brauerei -> Seestraße -> Königsdamm vor, was zumindest einen provisorischen Ausbau der Seestraße erforderlich macht. Dafür weist die Pkw-Fahrtroute in Richtung Osten eine wesentlich bessere Umfeldverträglichkeit auf. Dieser Fall wurde daher in Abstimmung mit der Stadt Ratzeburg den weiteren Planungen zugrunde gelegt.

6.2 Planfall 2 (2. Realisierungsstufe)

2. Realisierungsstufe: durch die Fertigstellung der südlichen Sammelstraße ergibt sich auch für die östliche Eingangssituation zur Innenstadt die räumliche Möglichkeit, eine Lichtsignalanlage (*Pförtnerampel*) mit separater Abbiegespur für Lkw / Busse zu installieren, sodass der Pkw-Verkehr auch in westlicher Fahrtrichtung wirkungsvoll aus den zentralen Innenstadtbereichen herausgehalten werden kann. Der Lkw- und Bus-Verkehr fließt dagegen in beiden Richtungen - per Pförtnerampel geregelt - auf kürzestem Wege durch die Innenstadt (*Abb. 6.2.1*).

Der Pkw-Durchgangsverkehr wird vollständig über die südliche Sammelstraße geleitet.

Die Ortsdurchfahrt der B 208 muss in dieser Stufe jedoch formal erhalten bleiben (*Netzschlusskriterium*).

Die Quell- / Zielverkehrsströme der Innenstadt werden weitgehend auf einer zusätzlichen Haupteinfahrtsschleife (*Fischerstraße <-> Große Wallstraße <-> Brauerstraße <-> Große Kreuzstraße -> Wasserstraße -> Töpferstraße -> Demolierung*) gebündelt, können aber nach wie vor aus allen Fahrtrichtungen auf kurzen Wegen direkt zu ihren Zielen in der Innenstadt fahren.

Der Markt und umgebende Straßen werden in dieser Stufe bereits nachhaltig vom Kfz-Verkehr entlastet (*Reduzierung rd. 70 % gegenüber dem Status quo*). Die gesamte restliche Inselstadt außerhalb dieser südlichen Sammelstraße kann daher in eine großflächige Tempo-30-Zone einbezogen werden.

„Planfall 2 – 2020“ zeigt die sich mit der veränderten Verkehrsführung und „Pförtnerung“ einstellenden Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz der Inselstadt (*Abb. 6.2.2*).

2. Realisierungsstufe Straßennetz

LEGENDE

Zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz

- Hauptnetz Nebennetz
- █ 50 km/h
 - █ 30 km/h
 - █ Zone 30
- Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325 SVO)
- █ Fuß- und Radwege / Fußwege

Vorfahrtsregelung im Straßennetz

- rechts vor links
- Vorfahrt achten
- Vorfahrtsstraße / vorfahrtsberechtigter Straße
- Pflanzrampel
- Knotenpunkt-signalanlage
- Fußgänger-signalanlage

Sonstiges

- Einbahnstraße
- Durchfahrtsperre für Kfz
- Geradeausfahrgebot
- Rechtsabbiegegebot
- Linksabbiegegebot
- ÖPNV - Haltestelle
- Taxiwarteposition

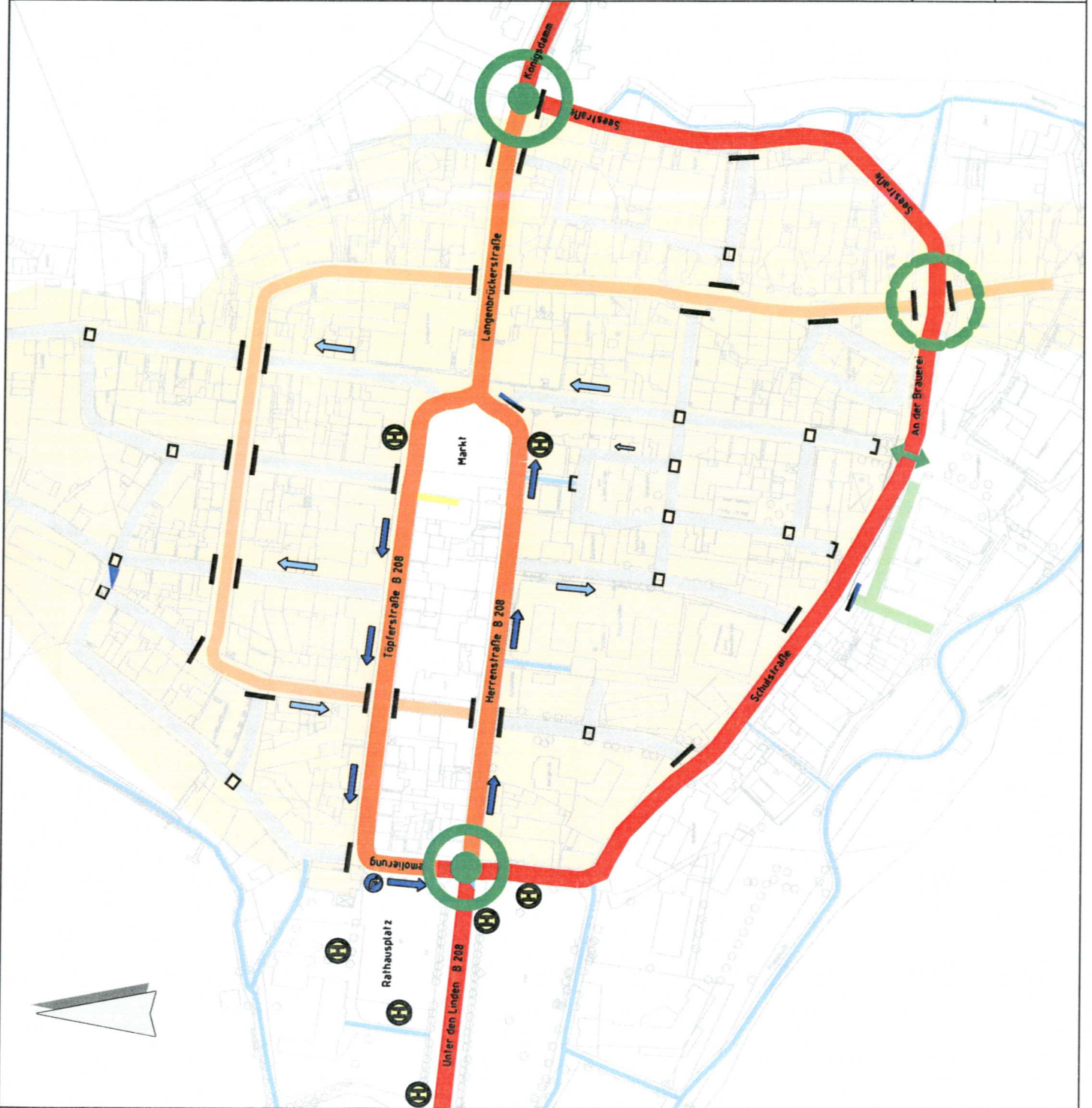


Abb. 6.2.1

Inselstadt Ratzeburg - Prognose-Planfall 2 - 2020

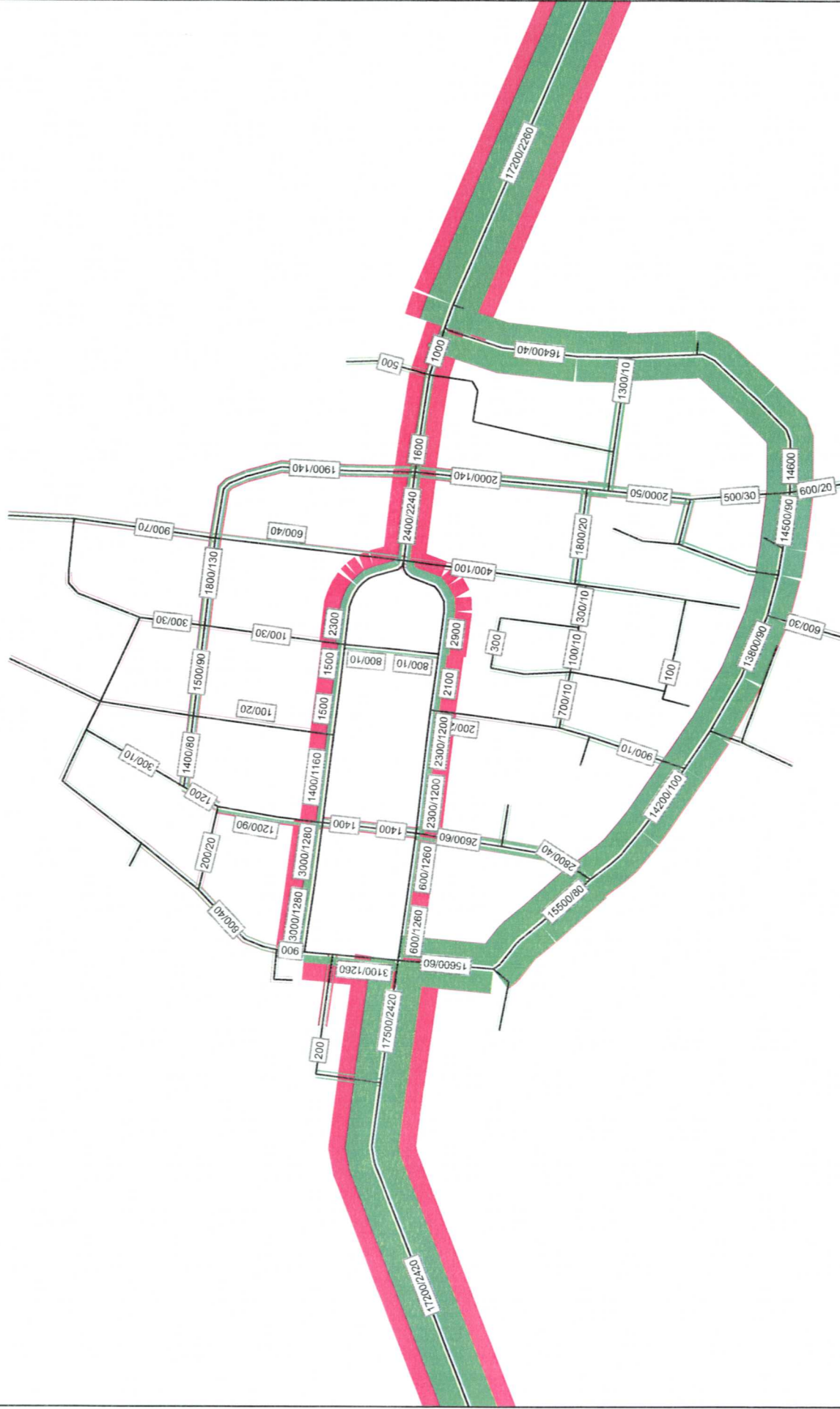


Abb. 6.2.2

Planungsbüro Hahm GmbH VBI	Belastungsangaben in [Pkw/24 h] / [Lkw / 24h]	Ratz_P2-2020-neu
gedruckt am: 21.07.06	Verkehrsuntersuchung Inselstadt Ratzeburg 2005/2006	1 : 4034

6.3 Planfall 3 (3. Realisierungsstufe)

3. Realisierungsstufe: durch Fertigstellung der Südumgehung B 208n sind die Voraussetzungen gegeben, den Lkw-Durchgangsverkehr ganz aus der Inselstadt zu verdrängen. *(Prämisse: ortsnahe Führung der B 208n; ausreichende Kontrolle und ggf. konsequente Ahnung von Verstößen gegen das Lkw-Durchfahrtsverbot oder Einbau von Lkw-Durchfahrtssperren, z. B. hydraulisch ausfahrbare und von Lkw mit Einfahrtsberechtigung per Funkcode oder per Schlüssel einfahrbare Poller, welche die Durchfahrbreite begrenzen).*

Es verbleibt lediglich der sehr geringe Lkw-Anteil des Binnen- und Quell-/Zielverkehrs sowie des Busverkehrs; dieser wird nach wie vor kundenfreundlich direkt durch den innersten Bereich des Stadtzentrums geführt. Die Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs entspricht ansonsten der Stufe 2. Jedoch hat die südliche Sammelstraße hierbei keine überörtliche Durchgangsverkehrsfunktion mehr, sondern dient lediglich dem innerstädtischen Verkehr. Sie kann daher mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h versehen werden *(im Netzmodell Planfall 3 bereits berücksichtigt)*.

Planfall 3 zeigt die hiermit einhergehenden Verkehrsentlastungen, insbesondere für den Lkw-Verkehr (Abb. 6.3.2).

3. Realisierungsstufe Straßennetz

LEGENDE








Zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz

- Hauptnetz Nebennetz
-  50 km/h
 -  30 km/h
 -  Zone 30
 -  Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325 SVO)
 -  Fuß- und Radwege / Fußwege

Vorfahrtsregelung im Straßennetz

-  rechts vor links
-  Vorfahrt achten
-  Vorfahrtsstraße / vorfahrtsberechtigter Straße
-  Pflöcherampel
-  Knotenpunktsignalanlage
-  Fußgängerampel

Sonstiges

-  Einbahnstraße
-  Durchfahrtsperre für Kiz
-  Geradeausfahrgelot
-  Rechtsabbiegegelot
-  Linksabbiegegelot
-  ÖPNV- Haltestelle
-  Taxiwarteposition

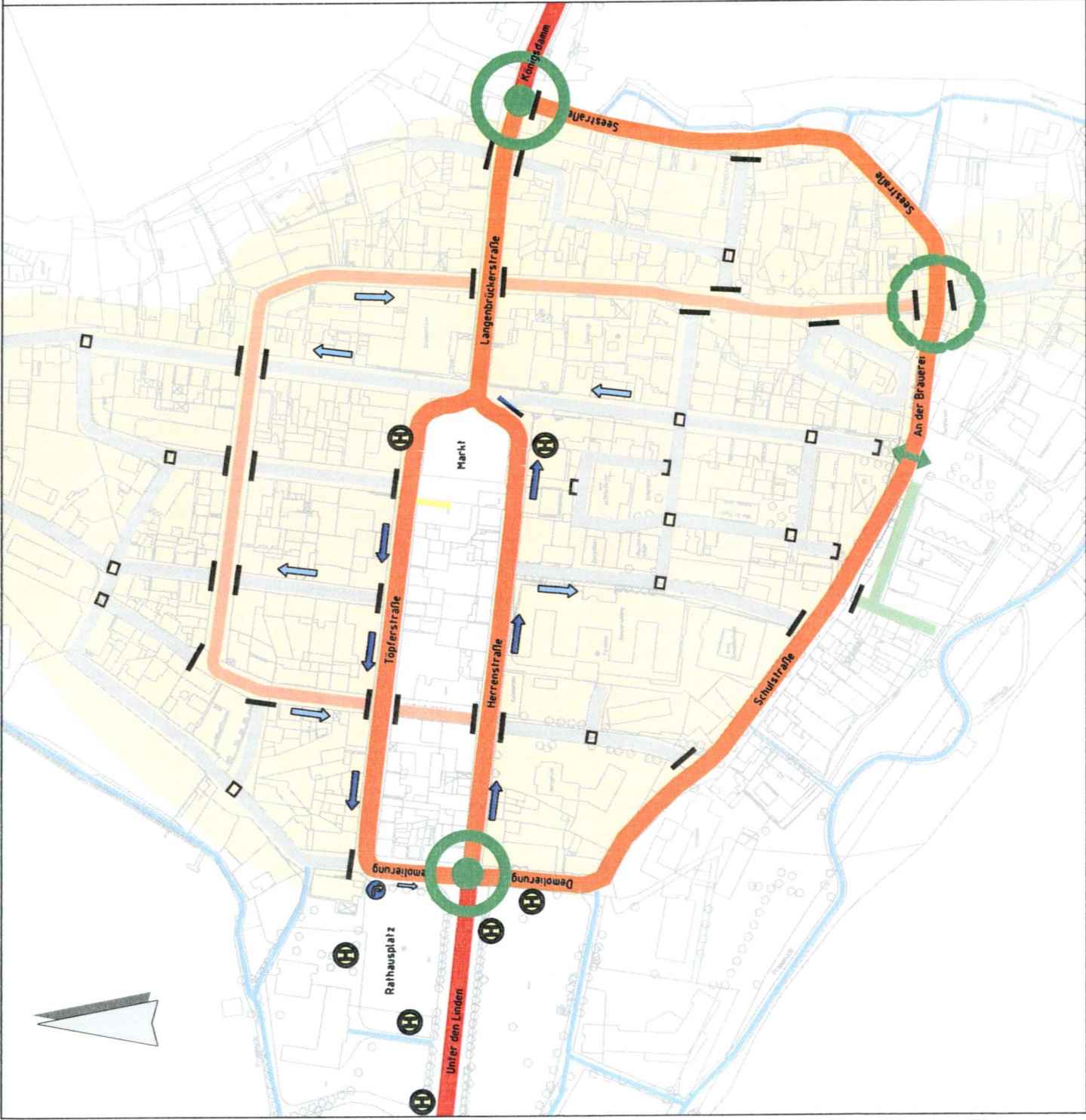


Abb. 6.3.1


pbh
 HANNOVER
 HANNOVER
 HANNOVER

Ingenieure und Architekten
 Beratung • Planung • Bouleierung
 Mindener Straße 205
 49084 Osnabrück
 E-Mail: osnabrueck@pbh.org Internet: www.pbh.org

petersen pörksen partner
 Architekten und Stadtplaner
 Kanalstraße 52
 23552 Lübeck
 www.ppp.architekten.de

TRÜPER GÖRDELEN PARTNER
 LANDSCHAFTSARCHitekten
 AM VORN LUTTENWEG 11, 22603 LÜBECK
 FÖR: 0477/3554, FAX: 0477/3553
 www.tgpa.de

Inselstadt Ratzeburg - Prognose-Planfall 3 - 2020

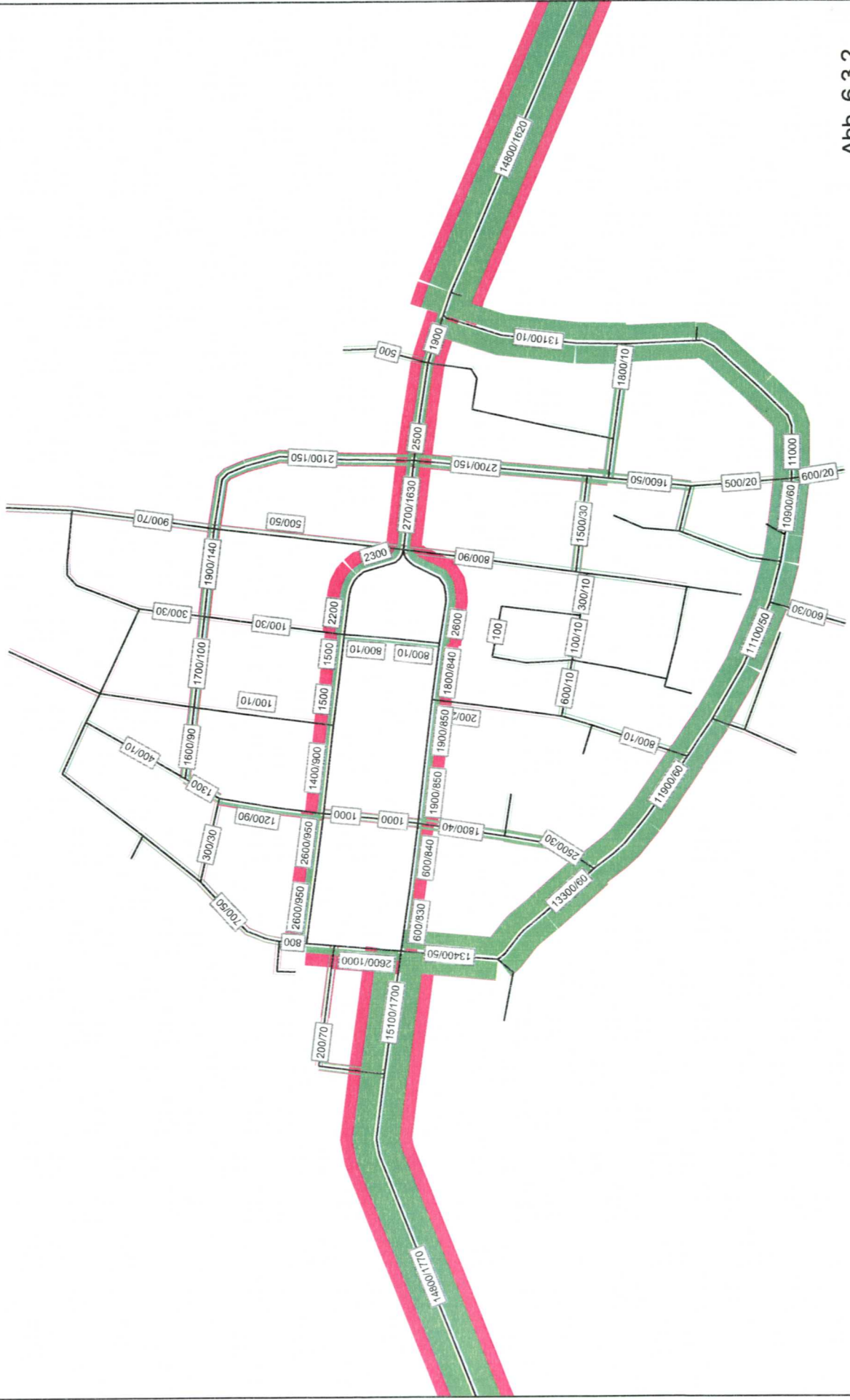


Abb. 6.3.2