



**SHP** Ingenieure



# Stadt Mölln

## Fußverkehrskonzept

### Schlussbericht

# Stadt Mölln – Fußverkehrskonzept

– Bericht zum Projekt Nr. 23058 –

Auftraggeber:  
Stadt Mölln  
Wasserkrüger Weg 16  
23879 Mölln

Auftragnehmer:  
SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:  
Dr.-Ing. Peter Bischoff (bis 02/2024)  
Dipl.-Ing. Jörn Janssen (ab 03/2024)

Bearbeitung:  
Kristina Bröhan M.Sc.  
Christopher Nootz B.Eng.

Hannover, März 2025

Inhalt		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Ausgangslage	2
3	Netzentwicklung	3
3.1	Quellen und Ziele	3
3.2	Wunschliniennetz	5
3.3	Fußverkehrsnetz	5
4	Bestandsaufnahme	9
4.1	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger	9
4.1.1	Online-Beteiligung	9
4.1.2	Workshop	12
4.2	Befahrung / Begehung	13
4.3	Unfalldaten	13
4.4	Fazit	15
5	Maßnahmenkatalog	17
5.1	Weiterführende Maßnahmen:	21
6	Schulwegsicherheit	22
6.1	Konfliktpunkte und Lösungsansätze	24
7	Barrierefreiheit	25
7.1	Historischer Hintergrund der Gehwege in der Altstadt	26
8	Aufenthaltsorte	27
9	Knotenpunkte	32
10	Ausblick	39
11	Anhang	40

# 1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Stadt Mölln hat am 19. Dezember 2019 beschlossen, ein Fuß- und Radwegekonzept für die Stadt aufzustellen. Geändert wurde dieser Beschluss am 5. August 2021 im Bauausschuss dadurch, dass das Fußverkehrskonzept getrennt vom Radverkehrskonzept zu erarbeiten ist.

Das Konzept soll grundsätzliche Aussagen zum Fußverkehr für die gesamte Stadt umfassen. Der Bereich ZOB wird in den nächsten Jahren vollständig überplant. Die Hauptstraße im Stadtzentrum wurde bereits überplant und der Verkehrsraum neu aufgeteilt. Derzeit finden die Arbeiten des ersten Bauabschnittes statt. Die detailliertere Maßnahmenerarbeitung einschließlich Barrierefreiheit im Rahmen dieses Konzeptes fokussiert sich auf das Stadtzentrum (mit Ausnahme der Hauptstraße) und die benachbarten Quartiere.

Ziel ist es mit Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, der Politik, den Trägern öffentlicher Belange und weiteren ausgewählten Akteurinnen und Akteuren eine sichere, komfortable und zukunftsfähige Infrastruktur für den Fußverkehr zu schaffen. Das Konzept soll Politik und Verwaltung als Entscheidungsgrundlage für Investitionen in den nächsten Jahren dienen.

## Ziele des Fußverkehrskonzeptes

- Steigerung der Attraktivität und Qualität des Fußverkehrsnetzes
- Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs für alle Altersklassen und Nutzungsgruppen
- Problemlösung von Angsträumen
- Schulwegsicherheit
- Optimierung der Barrierefreiheit
- Optimierung Querungsstellen
- Optimierung des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen
- Konfliktlösungen mit dem Radverkehr
- Konfliktlösungen mit dem ruhenden Verkehr
- Erarbeitung von umsetzbaren Maßnahmen

Bei der Maßnahmenentwicklung des Fußverkehrskonzeptes waren insbesondere die Barrierefreiheit und das Schulwegekonzept zu betrachten. Das parallel zum Fußverkehrskonzept zu entwickelnde Radverkehrskonzept wurde bei den Betrachtungen mit einbezogen.

## 2 Ausgangslage

Die Straßen in Mölln sind flächendeckend mit Fußverkehrsanlagen versehen. Diese werden i.d.R. beidseitig geführt. Oft weisen diese Wege allerdings eine unzureichende Breite auf oder entsprechen nicht den Vorgaben zur Barrierefreiheit. Der Radverkehr in der Stadt Mölln wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zusätzlich sind die Gehwege überwiegend für Radfahrende freigegeben, mit Ausnahme von Straßenzügen die mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h beschildert sind. Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind somit nicht auszuschließen.

### Denkmalschutz Innenstadt

Der mittelalterliche Stadtkern umfasst viele historische Gebäude. Zusammen mit den Straßen sind diese oft ein denkmalgeschütztes Ensemble und lassen sich nicht ohne Auflagen umbauen. Ein barrierefreier Umbau wird dadurch aufwendiger. Die geltenden Auflagen sind bei der Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen.

## 3 Netzentwicklung

Das im Rahmen dieses Konzeptes betrachtete Fußverkehrsnetz setzt sich aus den Wegen in der Altstadt sowie sechs Hauptwegen zusammen. Die Hauptwege verbinden die Innenstadt und wichtige Quellen und Ziele in der Umgebung.

### 3.1 Quellen und Ziele

In Abb. 1 werden wichtige Quellen und Ziele für zu Fuß Gehende in der Altstadt der Stadt Mölln und der unmittelbaren Umgebung als Cluster dargestellt. Berücksichtigt werden dabei folgende Kategorien:

- Bildungsreichrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- ÖPNV-Haltestellen
- sowie Wohnstandorte als Quellen

Die Übersicht basiert auf den Erkenntnissen des Planungsteams und der Verwaltung. Der Plan wurde aktualisiert und um die Hinweise aus den Beteiligungsphasen ergänzt.

Ziel des zu entwickelnden Fußverkehrsnetz ist es, die aufgeführten Quellen und Zielen miteinander zu verbinden. Den Mittelpunkt des Netzes stellt die Altstadt dar.



Abb. 1 Quellen und Ziele in Mölln

### 3.2 Wunschliniennetz

Die Quellen und Ziele wurden im nächsten Schritt durch Luftlinien mit der Altstadt verbunden. Die sogenannten Wunschlinien stellen die kürzesten Verbindungen zwischen zwei Punkten dar (vgl. Abb. 2).

### 3.3 Fußverkehrsnetz

Da die Wunschlinien-Verbindungen z.B. aufgrund der Bebauung nicht direkt realisierbar sind, erfolgte eine Umlegung der einzelnen Wunschlinien auf tatsächlich existierende Wegeverbindungen. Das entstandene Fußverkehrsnetz wurde zunächst mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Mölln abgestimmt und dann den Bürgerinnen und Bürgern in einer Online-Beteiligung präsentiert. Die Hinweise aus der Beteiligung sind mit in die Netzentwicklung eingeflossen. Das mit der Verwaltung abgestimmte Netz wurde im Anschluss in Haupt- und Nebenweg unterteilt (vgl. Abb. 3 und Abb. 4), wobei lediglich die Hauptwege detailliert betrachtet werden. Diese Abschnitte werden im Anhang in Form von Steckbriefen dargestellt. Die Nebenwege umfassen die restlichen Straßen in der Altstadt sowie Querverbindungen zwischen den Hauptwegen.



Abb. 2 Wunschnlinien

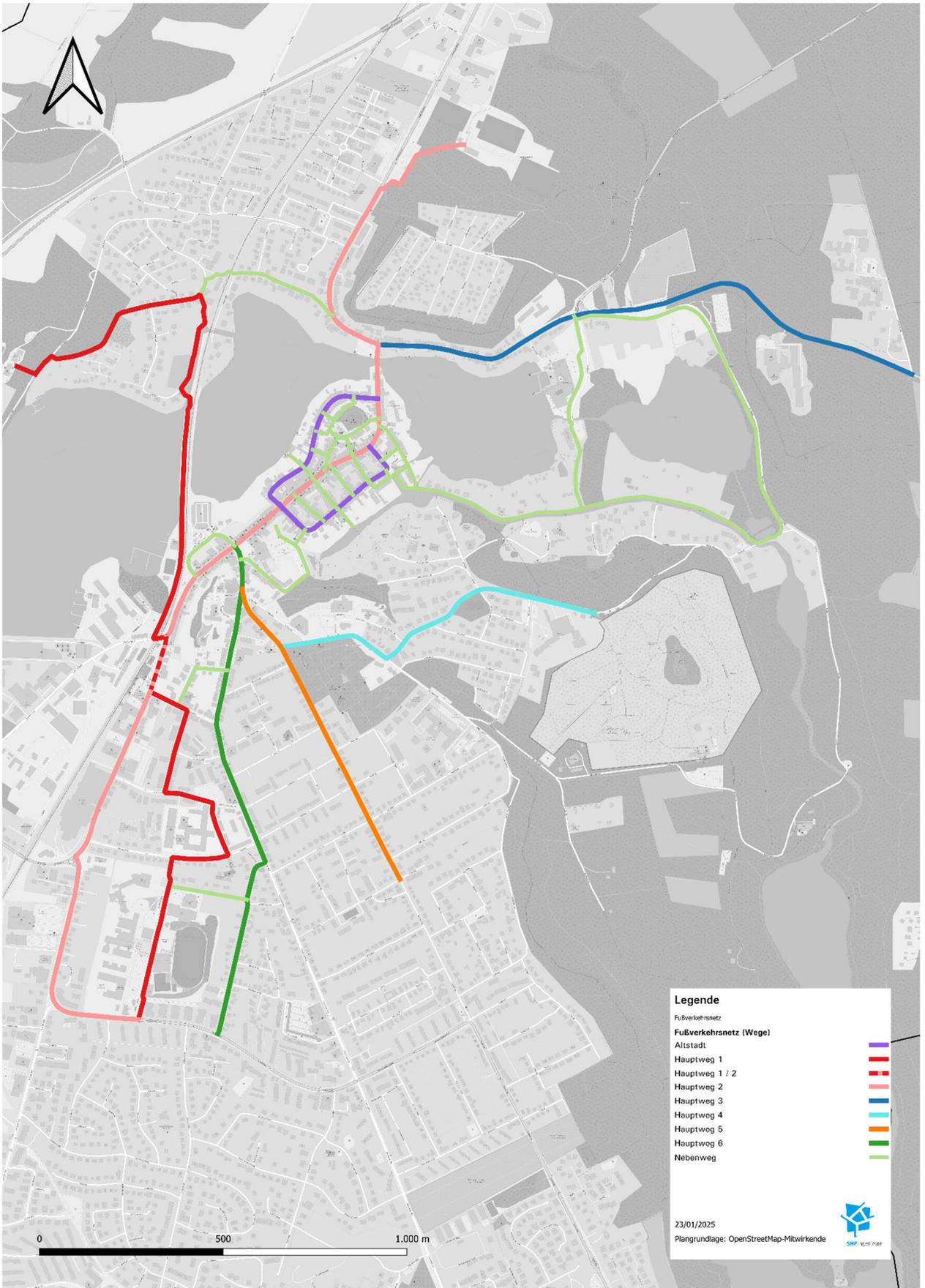


Abb. 3 Haupt- und Nebenwegenetz

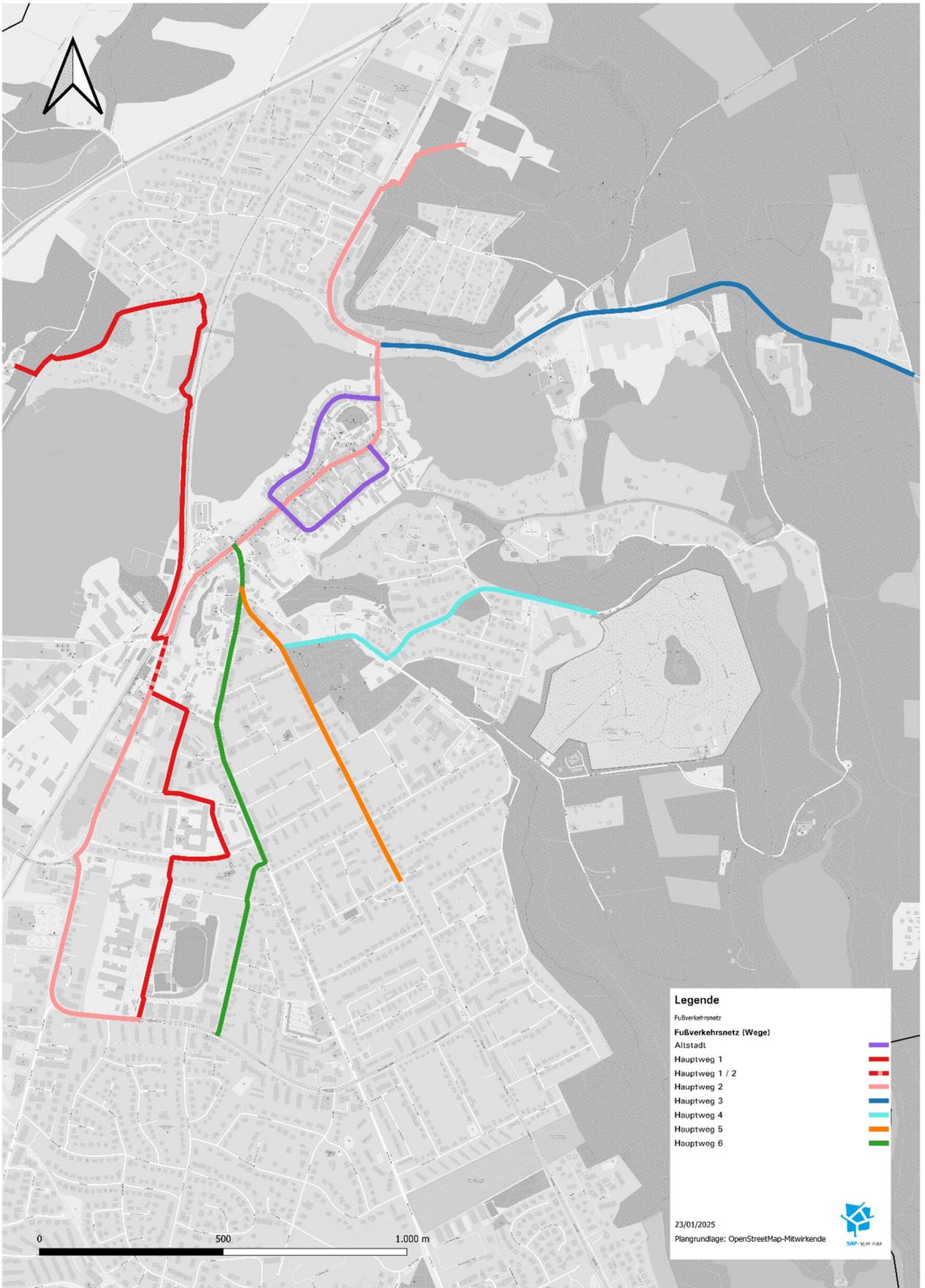


Abb. 4 Hauptwegenetz

## 4 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme setzt sich aus mehreren Befahrung vor Ort, der Auswertung von Bestandsunterlagen und den Hinweisen aus den Beteiligungsformaten zusammen.

### 4.1 Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger

#### 4.1.1 Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung wurde vom 19. Juni bis zum 09. Juli 2023 (drei Wochen) durchgeführt. Die Bürgerbeteiligung wurde auf der Homepage der Stadt Mölln und auf Plakaten im Stadtbereich beworben. Bürgerinnen und Bürger konnten auf einer interaktiven Stadtkarte Konfliktstellen, Schwerpunkte mit Handlungsbedarf, sowie Wünsche oder Anregungen in acht Kategorien zum Rad- und Fußverkehr äußern.

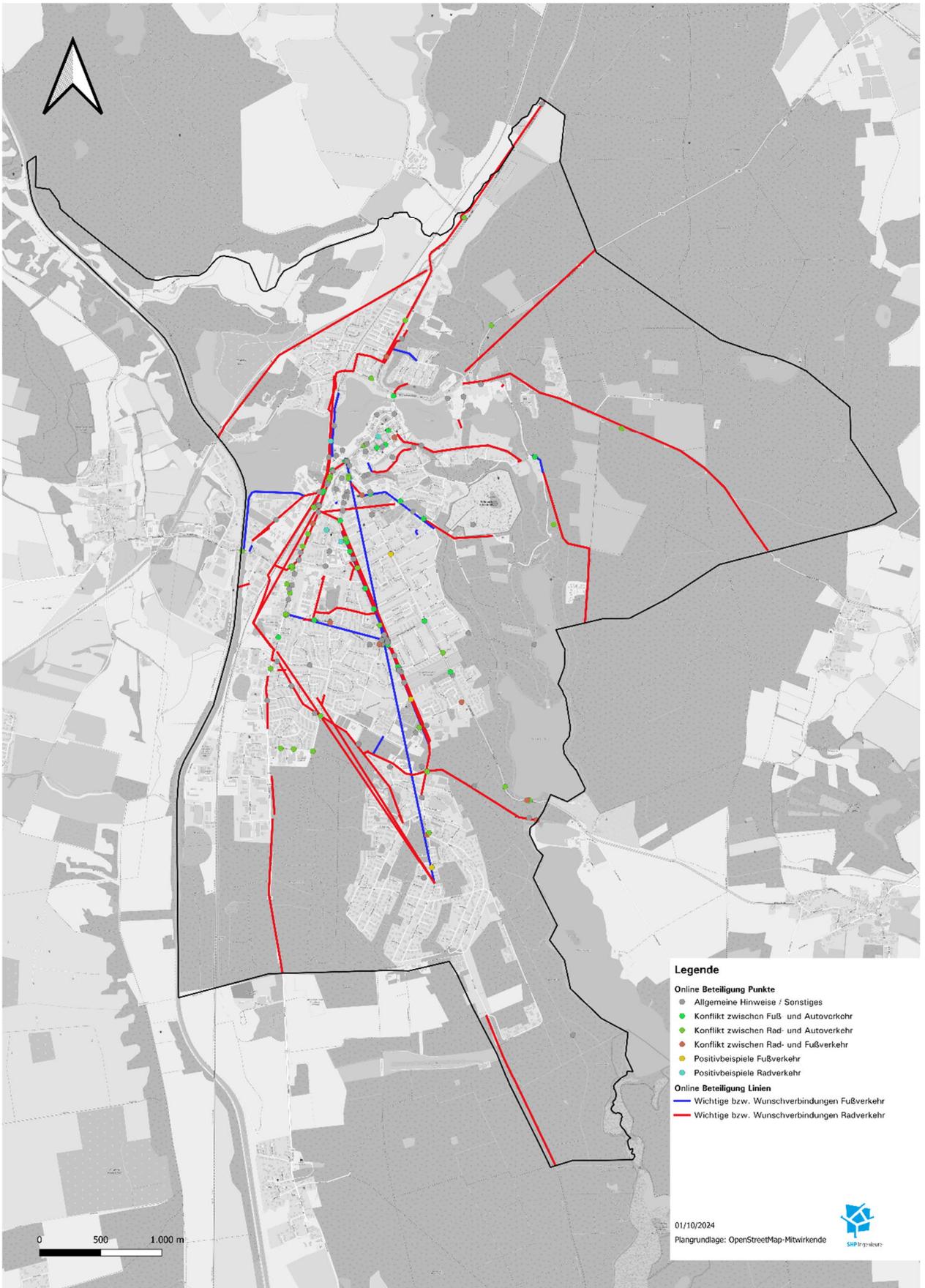


Abb. 5 Übersicht der eingetragenen Ideen und Hinweise

Zu folgenden Kategorien konnten Anregungen eingetragen werden:

- Wichtige bzw. Wunschverbindungen Radverkehr – Welche Verbindungen werden von Bürgerinnen und Bürgern im Alltag häufig genutzt und haben somit eine hohe Bedeutung im Radverkehrsnetz der Stadt Mölln?
- Wichtige bzw. Wunschverbindung Fußverkehr – Welche Verbindungen werden von zu Fuß Gehenden im Alltag häufig genutzt und haben somit eine hohe Bedeutung im Fußverkehrskonzept der Stadt Mölln?
- Konflikte zwischen Rad- und Autoverkehr – Wo gibt es vermehrt auftretenden Konflikte zwischen Rad- und Autofahrenden? Gibt es Konflikte mit dem ruhenden Verkehr? Wo werden Sicherheitsabstände nicht eingehalten?
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr – Wo treten Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf? Wo fehlen Querungshilfen?
- Konflikte zwischen Fuß- und Autoverkehr – Wo gibt es vermehrt auftretenden Konflikte zwischen zu Fußgehenden und Autofahrenden? Gibt es Einschränkungen durch ruhenden Verkehr auf Gehwegen?
- Positivbeispiele Radverkehr – Wo gibt es Positivbeispiele für die Führung des Radverkehrs und die Gestaltung von Radverkehrsanlagen?
- Positivbeispiele Fußverkehr – Wo gibt es Positivbeispiele für die Führung des Fußverkehrs und die Gestaltung von Gehwegen oder Aufenthaltsmöglichkeiten?
- Allgemeine Hinweise / Sonstiges – Welche allgemeinen Hinweise an die Verwaltung bzw. an das Planungsteam gibt es?

Über den Zeitraum von 21 Tagen wurden 228 Ideen eingetragen und 74 Kommentare verfasst. Sofern durch die Teilnehmenden ein Wohnort angegeben wurde, lag dieser überwiegend im Stadtgebiet von Mölln. Vereinzelt haben Personen aus Lübeck, Ratzeburg und den Nachbargemeinden Alt Mölln und Grambek teilgenommen. Eine Übersicht der verorteten Anregungen ist in Abb. 5 dargestellt. Die Ideen und Hinweise konnten beim Eintragen den oben beschriebenen acht Kategorien zugeordnet werden. Wie in Abb. 6 erkennbar, sind die meisten Anregungen zu den Themen „Allgemeine Hinweise / Sonstiges“, „Wichtige bzw. Wunschverbindungen Radverkehr“ und „Konflikt Rad- und Autoverkehr“ eingegangen. Bezogen auf den Fußverkehr wurden die meisten Anregungen zu dem Thema „Konflikt Fuß- und Autoverkehr“ abgegeben.

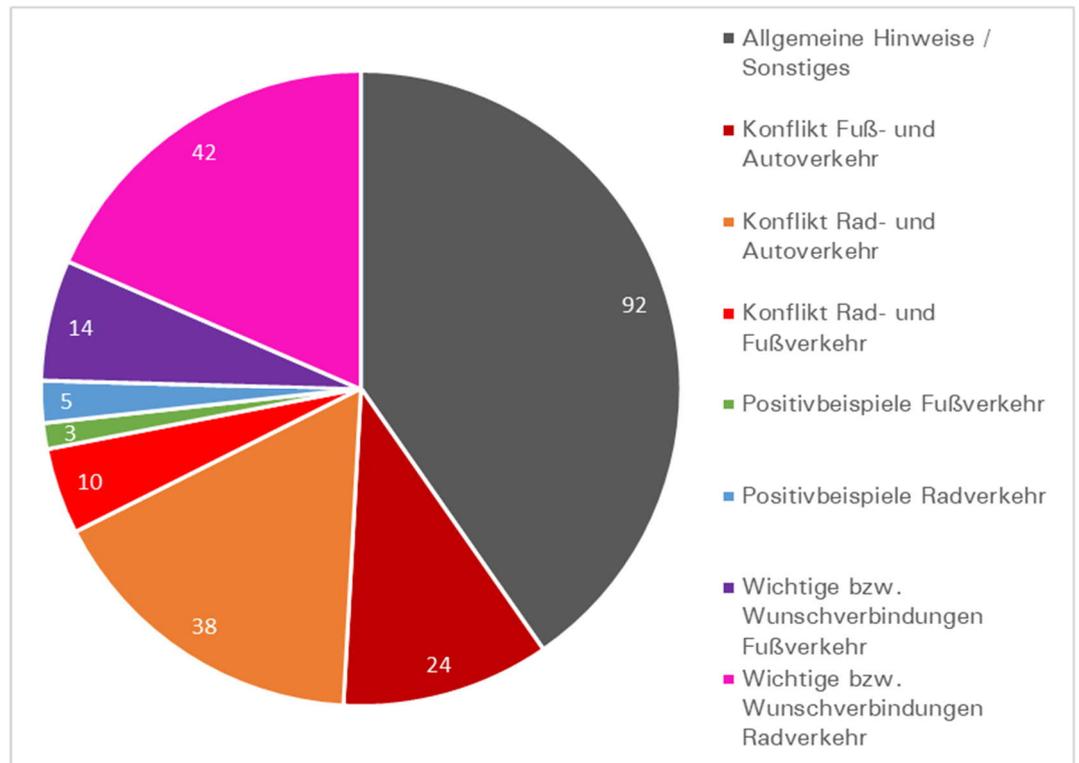


Abb. 6 Eingegangene Ideen und Hinweise nach Kategorien

Durch die Praxiserfahrung der Bürgerinnen und Bürger im Fußverkehr der Stadt konnten vorhandene Eindrücke des Planungsteams und in der Begehung festgestellte Mängel im Fußverkehrsnetz bestätigt werden. Ergänzend konnten zusätzlichen punktuelle Mängel und Maßnahmenvorschläge aufgenommen werden. Durch die Online-Beteiligung konnten Bereiche identifiziert werden, die für die Bürgerinnen und Bürger von besonderer Bedeutung sind.

Im Workshop am 18. Januar 2024 wurden unter reger Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern viele dieser Hinweise erläutert und näher ausgeführt. Zahlreiche dieser Hinweise konnten noch Eingang finden in die weitere Bearbeitung des Fußverkehrskonzeptes für die Stadt Mölln. Die Veranstaltung wird in Kapitel 4.1.2 ausführlich erläutert.

#### 4.1.2 Workshop

Am 18. Januar 2024 fand im Rathaus in Mölln eine Workshop-Veranstaltung zum Rad- und Fußverkehrskonzept mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern statt.

In einem ersten Block stellten Vertretende der Stadt und das Planungsteam von SHP Ingenieure das Arbeitsprogramm, die allgemeinen Regeln des Radverkehrs und den aktuellen Sachstand der Bearbeitung der beiden Konzepte vor. Dabei wurde auch auf die ersten Ergebnisse der bereits abgeschlossenen Online-Beteiligungsphase (Online-Beteiligung im Juni und Juli 2023)

eingegangen. Im Anschluss an die Präsentationen hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit erste Rückfragen zu stellen.

Im zweiten Block der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit dem Planungsteam und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung Hinweise zu den ersten Überlegungen hinsichtlich des Fußverkehrsnetzes und den berücksichtigten Zielen zu geben. Diese wurden an Stellwänden dokumentiert. Der Austausch mit den Teilnehmenden zeigte, dass dem vom Planungsteam entwickelte Netz zugestimmt wird. Vereinzelt wurden weitere Verbindungen vorgeschlagen. Hinweise bezogen sich größtenteils auf Mängel hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Konflikte mit dem ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr.

## 4.2 Befahrung / Begehung

Während der Befahrung und Begehung des Rad- und Fußverkehrsnetzes am 27. und 28. September 2023 sind Führungsformen, Breiten, Art des Belages und allgemeine Anmerkungen (wie z.B. Tempo 30, geplante Umbaumaßnahmen, etc.) aufgenommen worden. Die Befahrung / Begehung wurde von einer Mitarbeiterin der Stadt Mölln begleitet, die zudem Hinweise und Anmerkungen zur aktuellen Verkehrslage der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden (z.B. Gefahrenstellen, etc.) ergänzen konnte. Die Breiten der Geh- und Radwege sowie der Fahrbahn wurde mit einem Laser-Entfernungsmesser gemessen. Die Abschnittsbildung erfolgte während der Befahrung / Begehung bei Veränderung eines oder mehrerer der aufgenommenen Merkmale. Jeder Abschnitt wurde fotografiert und der Großteil der Befahrung der Routen des Fußverkehrskonzeptes wurde für interne Zwecke gefilmt. Für Routen, die ausschließlich Bestandteil des Fußverkehrskonzeptes sind, erfolgen nur eine Fotodokumentation. Auf Grundlage der gesammelten Daten der Befahrung / Begehung wurden die Maßnahmensteckbriefe für die Abschnitte des Fußverkehrsnetzes erstellt. Eine eintägige Nacherhebung entlang ergänzter Abschnitte erfolgte mit analoger Vorgehensweise am 9. April 2024.

## 4.3 Unfalldaten

Die Auswertung der Unfalldaten aus den Jahren 2020 bis 2023 zeigt, dass Verkehrsunfälle mit zu Fuß Gehenden überwiegend auf dem Wasserkrüger Weg, dem Grambeker Weg und der Hauptstraße, also in starkem Maße im Hauptstraßennetz und nicht im nachgeordneten Straßennetz, in dem bereits überwiegend eine Tempo-30-Zonenregelung gilt, stattfinden. Außerdem entfallen viele Unfälle auf die Knotenpunkte der Hauptverkehrsstraßen. Daraus resultiert die Forderung, hier vordringlich mit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr zu beginnen. Insgesamt wurden 36 Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden, von denen 25 im Untersuchungsraum verortet sind, polizeilich erfasst. Die häufigsten Unfalltypen sind Überschreiten- und Abbiegeunfälle.



Abb. 7 Unfallkarte von 2020 bis 2023 der Stadt Mölln (Untersuchungsraum)

Die Errichtung von barrierefreien Querungsstellen und die Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs, welche bereits im Radverkehrskonzept vorgeschlagen wurden, fördern gleichzeitig das sichere Queren der Fahrbahn für den Fußverkehr. Besonders im Umfeld des Schulzentrums und auf den Schulwegen sollten zu Fuß Gehende durch bauliche oder verkehrsregelnde Maßnahmen geschützt werden. Auf die Thematik der Schulwegsicherung wird im Kapitel 6 näher eingegangen. Die Herstellung von ausreichenden Sichtbeziehungen an den für den Fußverkehr relevanten Knotenpunkten und Querungen könnte dazu führen die Anzahl an Unfällen in diesen Bereichen zu reduzieren.

#### 4.4 Fazit

Die gebildeten Abschnitte des abgestimmten Fußverkehrsnetzes sind mit den Daten der Befahrung / Begehung und den Hinweisen der Beteiligungsverfahren versehen worden. Die Verteilung der unterschiedlichen Bestandsbreiten der Fußverkehrsanlagen im Untersuchungsraum sind in Abb. 8 dargestellt. Anhand dieser ist zu erkennen, dass die Fußverkehrsanlagen oftmals eine zu geringe Breite aufweisen, teilweise sogar deutlich schmaler als 1,50 m.

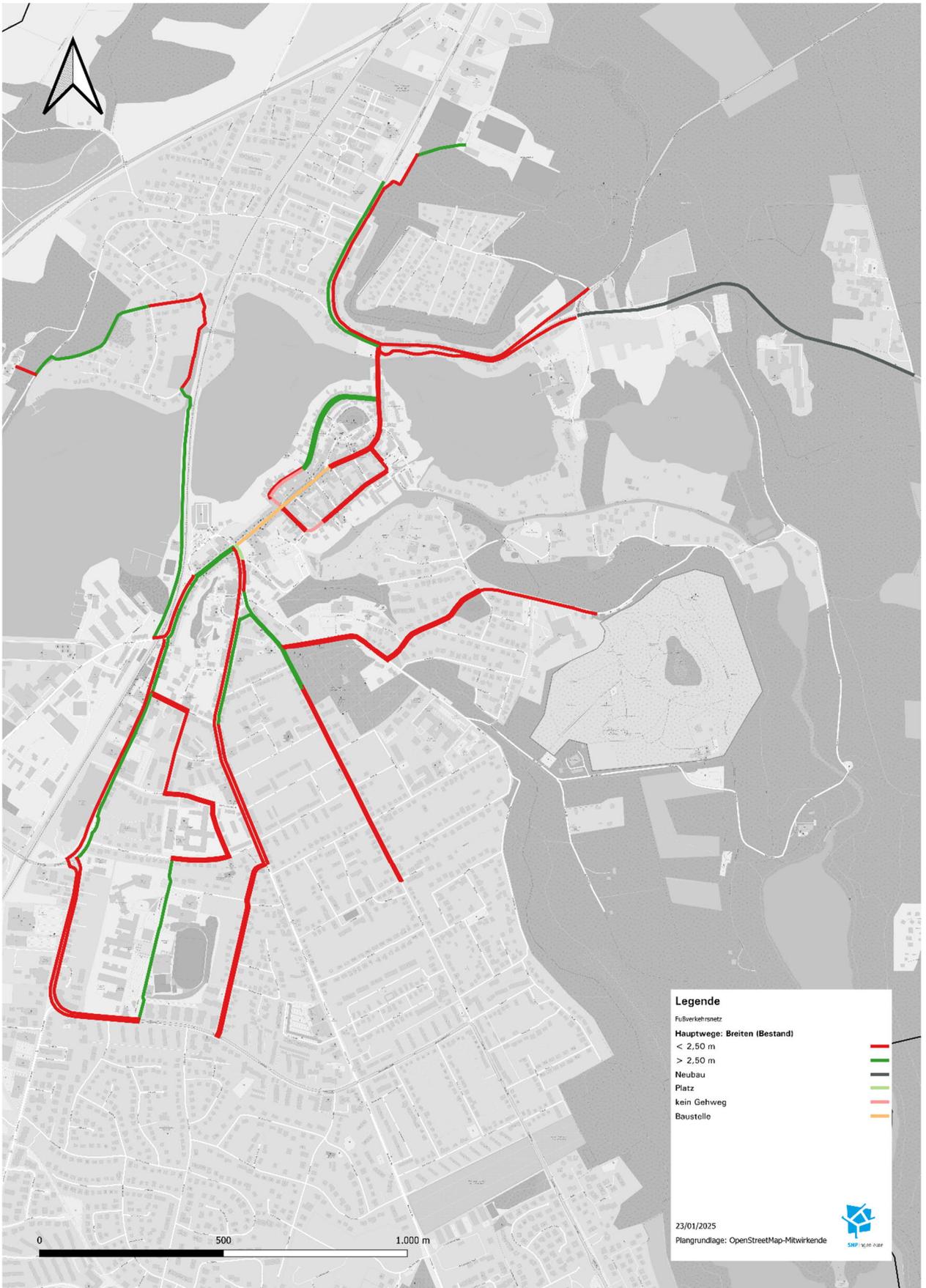


Abb. 8 Breiten von Fußverkehrsanlagen im Bestand

## 5 Maßnahmenkatalog

Das untersuchte Fußverkehrsnetz (Hauptwege) der Stadt Mölln weist eine Länge von rund 11,9 Kilometern auf.

Untersucht wurden in diesem Fußverkehrsnetz (Hauptwege) rund 19,1 Kilometer Fußverkehrsanlagen (vgl. Kap. 3.3) unterteilt in 61 Teilabschnitte. Für jeden Teilabschnitt wurde ein Maßnahmensteckbrief erstellt, der detaillierte Informationen zur Bestandssituation (inkl. Fotodokumentation), der Standarderreichung, möglichen Konflikten sowie den notwendigen Maßnahmen enthält. Auch Aussagen zu einer ersten groben Kostenschätzung, Prioritäten und dem Umsetzungszeitraum sind den Steckbriefen zu entnehmen.

Eine hohe Priorität haben die Maßnahmen, die die Barrierefreiheit betreffen. Fast alle anderen Maßnahmen haben eine mittlere Priorität.

Die erste grobe Kostenschätzung ergibt Nettokosten von rund 1.644.000 EUR. Die Baulastträgerschaft liegt bei der Stadt Mölln.

Alle weiteren Informationen sind den Maßnahmensteckbriefen im Anhang (vgl. Kap. 11) zu entnehmen.

Nachfolgend sind in den Übersichtskarten die notwendigen Maßnahmen, die Prioritäten und Umsetzungszeiträume des Fußverkehrsnetzes dargestellt.

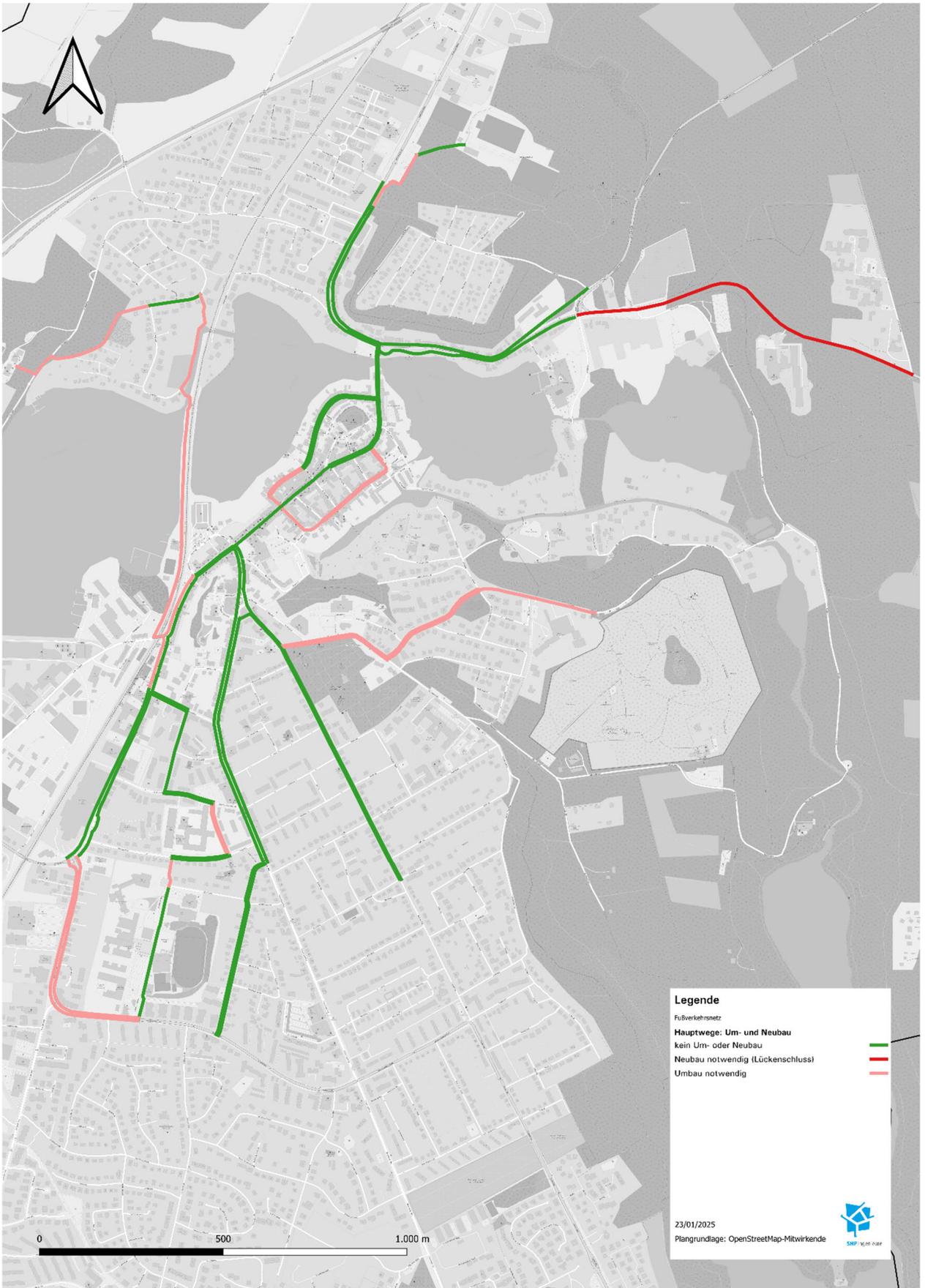


Abb. 9 Übersicht Lückenschlüsse und notwendige Umbaumaßnahmen

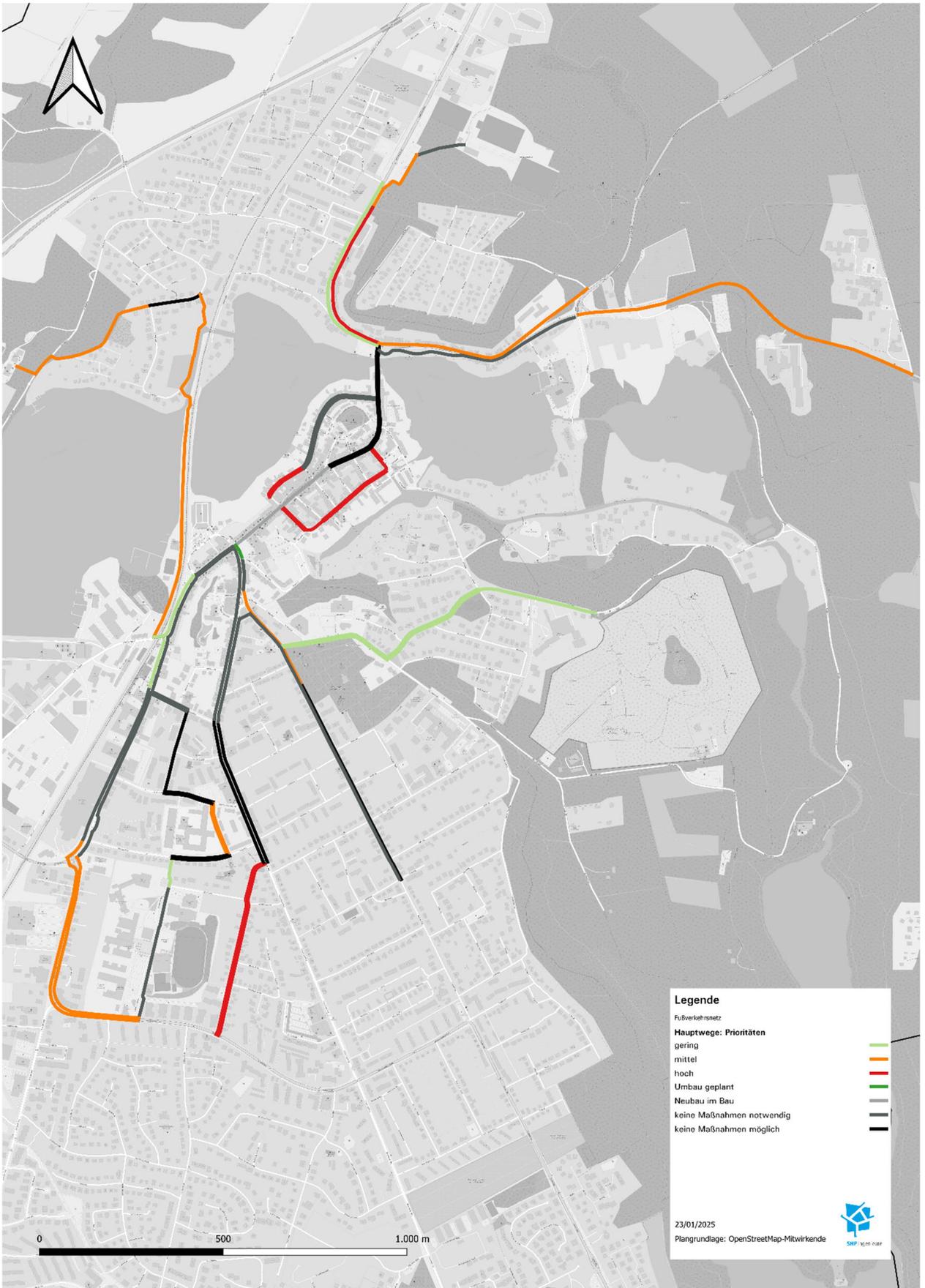


Abb. 10 Übersicht der Prioritäten

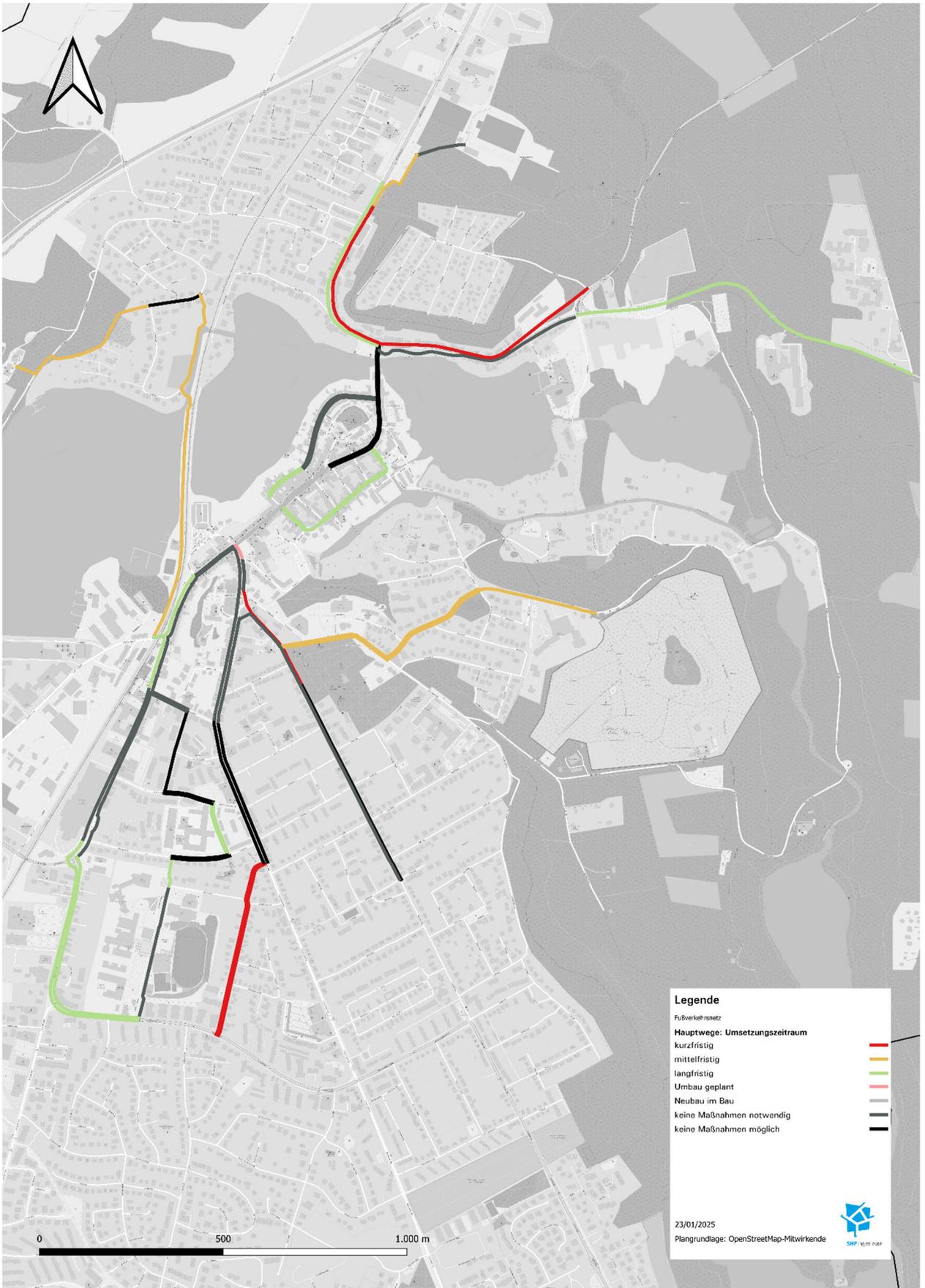


Abb. 11 Übersicht der Umsetzungszeiträume

## 5.1 Weiterführende Maßnahmen:

Zusätzlich zu den beschriebenen Maßnahmen in den Steckbriefen sollten weitere Hinweise und Maßnahmen bei der zukünftigen Planung des Fußverkehrs beachtet werden:

- Die Oberfläche von Gehwegen sollten bei Sanierung, Neu- oder Umbau als Pflaster ohne Fase ausgeführt werden. Dadurch wird die Barrierefreiheit gewährleistet und Radfahrenden, welche durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ im Seitenraum fahren dürfen, können eine ebenerdige Fläche befahren. Im Rahmen der Beteiligung „Träger öffentlicher Belange“ (TöB) wurde angemerkt, dass die Versiegelung von Flächen im Stadtgebiet aufgrund des Klimaschutzes möglichst geringgehalten werden sollte. Der Grad an Versiegelung durch Pflaster ist dabei kaum geringer als bei Grandbelag. Vor Umsetzung der Versiegelung bestimmter Fläche sollte die Nutzergruppe, sowie die Anzahl der Nutzenden berücksichtigt werden. Die endgültige Entscheidung über die Umsetzung der betreffenden Maßnahmen erfolgt final im Ausschuss.
- Die tatsächlich nutzbare Breite von Gehwegen (und Radwegen) wird oft durch Hindernisse und Bewuchs eingeschränkt. Durch regelmäßige Prüfung der Parksituation und Durchsetzung geltender Halte- und Parkverbote sowie den Rückschnitt von Hecken und Büschen entlang von Gehwegen kann die Situation deutlich verbessert werden.
- Bänke bieten zu Fuß Gehenden die Möglichkeit sich auszuruhen. Diese sollten insbesondere im Umfeld von Altenheimen und Kliniken und in Bereichen höherer Aufenthaltsqualität in Parks und Grünflächen vorgesehen werden. Dabei sollte auf witterungsbeständiges Material geachtet werden. Holzbänke sollten vermieden werden.
- Maßnahmen außerhalb des Plangebietes:
  - o Überprüfung und ggf. Verlängerung der Grünphase für zu Fuß Gehende bei der LSA am Übergang im Wasserkrüger Weg zwischen Sebastian-Kneipp-Straße und Papenkamp
  - o Umgestaltung der Wegeführung für den Fußverkehr auf dem Kurpark-Parkplatz, ggf. Durchfahrt in Richtung Mühlenstraße unterbinden (Durchgangsverkehr Altstadt)
  - o Aufgrund des erhöhtem Hol- und Bringverkehrs im Schäferkamp sollte die direkte Zufahrt zur Schule temporär unterbunden werden (z.B. Poller, Personal (Schulstraße)). Anliegerinnen und Anlieger sowie die Lehrkräfte sollten weiterhin dauerhaft Zugang zum Schäferkamp erhalten. Ergänzend sind ansprechende und gut sichtbare Hol- und Bringzonen notwendig. Grundsätzlich sollten in der Straße Maßnahmen getroffen werden, um den Pkw-Begegnungsverkehr im Schäferkamp zu ermöglichen und das Überfahren des nördlichen Gehweges zu verhindern. Die Gestaltung des Schulumfeldes sollte in einem Schulwegekonzept im Detail geprüft werden.

## 6 Schulwegsicherheit

Ein Schulwegplan verlangt umfangreiche Datengrundlagen zum Schuleinzugsbereich, zu den potenziellen Zahlen der Schülerinnen und Schüler je nach Wohnort (straßenscharf) und zur Unfallsituation, um daraus relevante, sichere Wegeverbindungen abzuleiten. Dies ist nicht Teil dieses Gutachtens und müsste in einer ergänzenden Untersuchung erarbeitet werden.

Grundsätzlich setzt sich eine erfolgreiche Schulwegsicherung aus drei Bausteinen zusammen (vgl. Abb. 12):

- Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen
- Verkehrsüberwachung
- Verkehrserziehung

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen werden in den praxisgerechten Leitfäden als wichtigstes Maßnahmenfeld beschrieben.



Abb. 12 Grundlagen einer erfolgreichen Schulwegsicherung

Die Zielfelder der Schulwegsicherung umfassen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit die Förderung der selbstständigen Mobilität sowie die Stärkung der sozialen Kompetenz der Schülerinnen und Schüler (vgl. Abb. 13). Die Steigerung der Verkehrssicherheit wird durch Unfallprävention, aber auch durch die gewählten Routen, die sich durch eine hohe soziale Sicherheit auszeichnen, erlangt. Bei der Wahl der Wege wird darauf geachtet, dass die Routen entlang gesicherter Wege geführt werden. Die Förderung der selbstständigen Mobilität beschreibt die Unterstützung des sozialen Entwicklungsprozesses der Kinder. Außerdem sollen durch das eigenständige Bewältigen des Schulweges die motorischen und kognitiven Fähigkeiten verbessert werden. Ebenso soll es zu einer Minimierung des motorisierten Verkehrsaufkommens, vor allem der Hol- und Bringverkehre, kommen. Das Zielfeld, das die Stärkung der sozialen Kompetenz beinhaltet, wird durch die Interaktion mit anderen Kindern während des Schulweges erreicht.

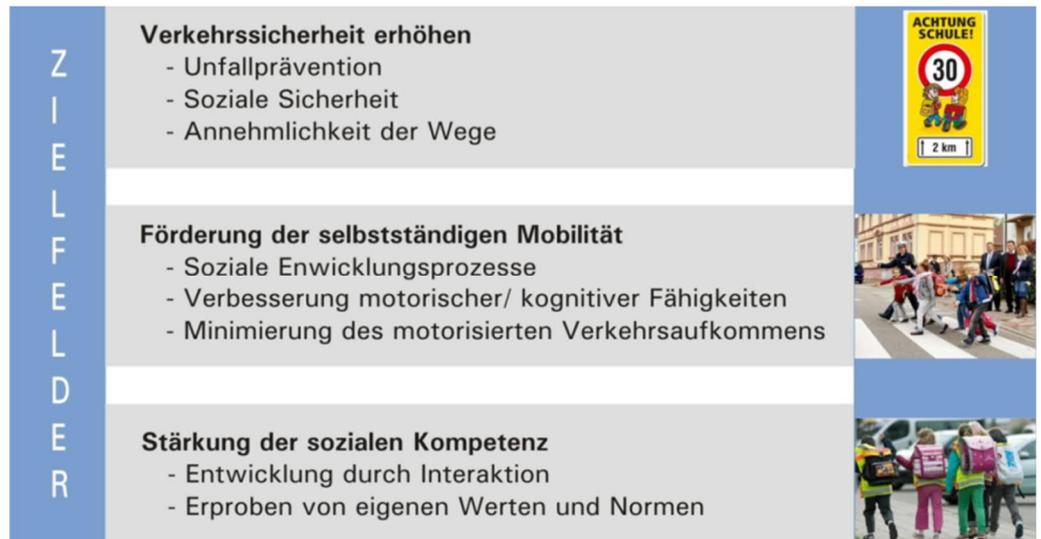


Abb. 13 Zielfelder einer Schulwegsicherung

In der Abb. 14 wird das bundesweite Unfallgeschehen von schulpflichtigen Kindern, in Abhängigkeit der Tageszeit, verdeutlicht. Es ist festzustellen, dass Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren am häufigsten in Zeitbereichen des Hin- und Rückweges zur Schule verunglücken. Während der vormittäglichen Stunden hingegen kommen weniger Kinder zu Schaden, da sie sich zu der Zeit in der Schule befinden. Weiter ist zu erkennen, dass in der Summe am Nachmittag auch viele Kinder auf Freizeitwegen verunglücken.

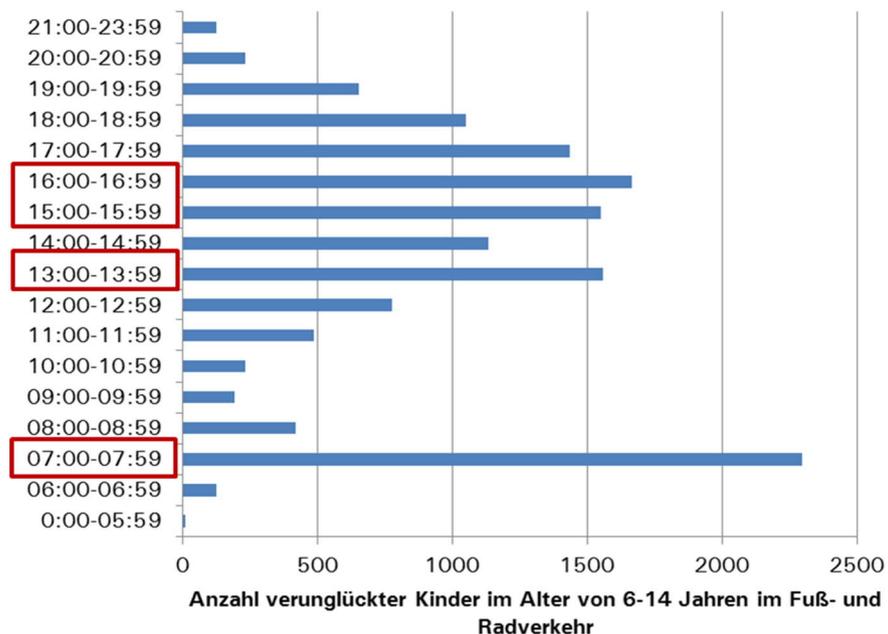


Abb. 14 Kinder als Verkehrsteilnehmende<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt: Kinderunfälle im Straßenverkehr, 2016

## 6.1 Konfliktpunkte und Lösungsansätze

### Querungspunkte

Querungspunkte sind wichtige Bestandteile entlang von sicheren Schulwegen und sollten an allen wichtigen Verbindungen für Schülerinnen und Schüler vorgesehen werden. Diese können z.B. als Fußgängerüberwege oder LSA ausgestaltet sein. Bei den LSA ist darauf zu achten, dass die Wartezeiten für den Fußverkehr nicht zu lang sind, da Kinder die Straße sonst ggf. doch ungesichert queren würden.

Der Querungspunkt im Hemschört, welche das Berufsbildungszentrum mit dem südlichen Schulzentrum verbindet, benötigt aufgrund der bestehenden Tempo-30-Zone keine bauliche Veränderung. Lediglich die derzeit verwendeten Leitpoller sollten an dieser Stelle gegen Leitplatten (Verkehrszeichen 626-10 oder 626-20) ausgetauscht werden.

### Hol- und Bringverkehr

Es ist davon ausgehen, dass Kinder und Jugendliche, die im Stadtgebiet von Mölln leben, alleine oder in Begleitung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Auch Kinder und Jugendliche, die mit dem ÖPNV anreisen gehen das letzte Stück zur Schule zu Fuß. All diese Kinder und Jugendliche sind im direkten Schulumfeld insbesondere durch den Hol- und Bringverkehr (Pkw-Verkehr) gefährdet. Es ist sicherzustellen, dass es spezielle Zonen gibt, an denen Eltern ihre Kinder mit dem Pkw absetzen können, ohne andere Schülerinnen und Schüler zu gefährden. Alternativ sind Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw zu unterbinden.

### Beleuchtung

Die von Schülerinnen und Schülern auf dem Weg zur Schule genutzten Verbindungen sollten mit einer ausreichenden Beleuchtung versehen werden, sodass diese z.B. auch morgens in der dunklen Jahreszeit sicher genutzt werden können. Eine Beleuchtung der vom Schulverkehr genutzten Wege wird dringend empfohlen.

### Winterdienst / Räumdienst

Um die ausgewählten Schulwege auch im Winter bei Eis und Schneefall sowie im Herbst, wenn das Laub von den Bäumen fällt, sicher nutzen zu können, sollte das frühzeitige Räumen dieser Verbindungen vor Schulbeginn eine hohe Priorität haben.

## 7 Barrierefreiheit

### Allgemeine Hinweise

Der Straßenraum und die öffentlichen Verkehrsmittel sollen für alle Menschen einfach zugänglich und nutzbar sein, auch für mobilitätseingeschränkte Personen, unabhängig ob durch eine körperliche Beeinträchtigung (z.B. mit einem Rollator oder Rollstuhl) oder durch einen Kinderwagen. Barrierefreiheit bezieht sich in diesem Zusammenhang nicht nur auf die Verkehrsanlagen oder den Zugang zum öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV), sondern beispielsweise auch auf Verkehrsinformationssysteme.

### Querverkehr

Im Querverkehr ist die Barrierefreiheit an Querungsstellen in Form von Nullabsenkungen oder – wenn eine getrennte Führung von seh- und gehbehinderten Menschen nicht möglich ist – einer Kompromisslösung von 3 cm Anschlaghöhen der Bordsteine zu berücksichtigen. Bodenindikatoren und Signalgeber an LSA erhöhen die Sicherheit für sehbehinderte Menschen.

Im Zuge von Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen sollte immer die Umsetzung von Barrierefreiheit an Querungsstellen vorgesehen werden.



Abb. 15 Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 3 cm Bord (Beispiel Stadt Bünde)

Bei den verschiedenen Arten von Querungshilfen sind folgenden Bestandteile hinsichtlich der Barrierefreiheit zu beachten:

- Fußgängerüberweg (FGÜ): Nullabsenkung bzw. 3 cm Bord, taktile Leitelemente, Beleuchtung
- Lichtsignalanlage (LSA): Nullabsenkung bzw. 3 cm Bord, taktile Leitelemente, akustische und tastbare Signalgeber
- Mittelinsel: Nullabsenkung bzw. 3 cm Bord, taktile Leitelemente, Abmessungen mind. 2,00 m x 4,00 m (diese Maßnahmen helfen auch dem Radverkehr beim Queren)

## Längsverkehr

Im Längsverkehr ist den Gehwegbreiten die größte Bedeutung zuzuschreiben. Ohne ausreichende Breiten kann der Begegnungsfall von zu Fuß Gehenden ggf. mit Kinderwagen nicht gewährleistet werden. Weitere zusätzliche Einschränkungen wie parkende Autos, Verkehrsschilder oder Straßenlaternen sorgen für eine zusätzliche Einengung der bereits z.T. zu schmalen Gehwege. Die Regelbreite für einen straßenbegleitenden Gehweg liegt bei 2,50 m. Die Oberfläche von Gehwegen muss frei von Löchern und Kanten sein, damit eine sichere und komfortable Fortbewegung garantiert ist. Eine maximale Querneigung von 2,5 % gewährleistet, dass beim Gehen mit einem Rollator oder Kinderwagen kein zusätzlicher Kraftaufwand aufgebracht werden muss.

Zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden kommt es an den Stellen, an denen die Seitenräume nicht die Regelbreiten aufweisen und wenn beide Verkehrsteilnehmenden sich diesen teilen müssen bzw. können, zu Konflikten. Ein weiterer Problemfall sind fehlende Radverkehrsanlagen an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen. Hier weichen Radfahrende aus Sicherheitsgründen oftmals auf den Gehweg aus.

## Haltestellen

Die Haltestellen des ÖPNV in Mölln weisen eine geringe Barrierefreiheit auf. Eine Umgestaltung der Haltestellen wäre wünschenswert. Hierbei ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit nicht nur an der Haltestelle hergestellt wird, sondern auch die Zuwegung entsprechend ausgebildet werden muss, so dass z.B. sehbeeinträchtigte Menschen ihren Alltagsweg anhand von taktilen Leitlinien bewältigen können.

## 7.1 Historischer Hintergrund der Gehwege in der Altstadt

Die historische Altstadt von Mölln ist denkmalgeschützt. Die Gehwege in der Hauptstraße wurden ca. 1880 gebaut. Anschließend wurden, abgehend von der Hauptstraße, weitere Straßenzüge mit Gehwegen ausgestattet. Für die Oberfläche wurde damals Bockhorner Klinker verwendet. Aufgrund des vorherrschenden Denkmalschutzes ist die Möglichkeit zur Umsetzung von Maßnahmen stark beschränkt oder mit einem hohen Kostenaufwand verbunden.

## 8 Aufenthaltsorte

Für den Fußverkehr gilt grundsätzlich, wer sich in seiner Umgebung wohl und sicher fühlt, geht gerne zu Fuß. Neben der ausreichend breiten und barrierefreien Fußverkehrsflächen trägt hierzu wesentlich eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums bei. Sitz- und Spielelemente dienen ebenso wie eine „Grüne Infrastruktur“ der Steigerung der Aufenthaltsqualität.

In Abstimmung mit der Stadt Mölln wurden fünf Aufenthaltsorte definiert, die detaillierter betrachtet werden sollten hinsichtlich möglicher Verbesserungen für zu Fuß Gehende. Folgende Bereiche wurden ausgewählt:

- Straße „Am Kurgarten“
- Mühlenplatz
- Bootsanleger Morgenroth
- Parkfläche in der Straße „Am Hegesee“
- Feldbäckerei

### Straße „Am Kurgarten“

Die Straße „Am Kurgarten“ verläuft zwischen dem Gudower Weg und der Hindenburgstraße und weist bereits heute stellenweise den Charakter eines Gehweges auf. Um die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu verbessern könnte die Einfahrt für den Kfz-Verkehr auf beiden Seiten verboten (Zusatzzeichen Anlieger frei) und der Bereich mit Sitzmöglichkeiten versehen werden.



Abb. 16 Straße „Am Kurgarten“

## Mühlenplatz

Zum Zeitpunkt der Besichtigung des Platzes galt dort eine geänderte Verkehrsführung bzw. Nutzung aufgrund der Baustelle in der Hauptstraße. Die Bestandssituation konnte somit nicht im Detail aufgenommen und dokumentiert werden. Der Platz bietet aber grundsätzlich ein hohes Potenzial, um die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende zu verbessern. Durch ein neues Gestaltungskonzept z.B. mit Einrichtung eines Wasserspiels, Bänken und Tischen könnte ein Rastplatz am Wasser entstehen. Der Wasserbezug könnte ggf. stärker herausgearbeitet und betont werden.



Abb. 17 Mühlenplatz

## Bootsanleger Morgenroth

Der Bootsanleger Morgenroth befindet sich in der Ratzeburger Straße am Stadtsee. Von dort sind Ausflugsschifffahrten möglich. Die Ausstattung (Kiosk und Sitzgelegenheiten) ist leicht veraltet und könnte ggf. ausgetauscht und in der Gestaltqualität verbessert werden. Zusätzliche Tische und Bänke würden die Aufenthaltsqualität am Wasser attraktiver gestalten und zum Verweilen einladen. Weiterhin würde ein Wasserspiel oder ein bis zwei Spielgeräte für Kinder die Attraktivität besonders für Familien steigern

### Parkfläche in der Straße „Am Hegesee“

Unmittelbar an der Straße „Am Hegesee“ befindet sich eine Wiese mit einer überdachten Sitzgelegenheit. Bei der Wiese handelt sich um eine sumpfige Fläche, auf der keine Maßnahmen möglich erscheinen. Die überdachte Sitzgelegenheit könnte aufgewertet werden, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern.



Abb. 18 Parkfläche in der Straße „Am Hegesee“

## Feldbäckerei

Bei der Feldbäckerei handelt es sich um einen Bereich mit einem großen Kinderspielplatz und eine Grünfläche u.a. mit einer Disc-Golf-Anlage. Diese bietet schon heute gute Aktivitätsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende. Um die Aufenthaltsmöglichkeiten zu verbessern könnten Bänke und Tische ergänzt werden.



Abb. 19 Feldbäckerei



Abb. 20 Aufenthaltsorte mit Gestaltungspotenzialen

## 9 Knotenpunkte

Im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes sind folgende Knotenpunkte, welche ein erhöhtes Konfliktpotenzial für zu Fuß Gehende aufweisen, detaillierter untersucht worden:

- Eichholzberg / Grambeker Weg
- Grambeker Weg / Berliner Straße
- Hauptstraße / Alt-Möllner Straße

Nach einer allgemeinen Beschreibung des Knoten, sowie der vorherrschenden Verkehrssituation, wird ein möglicher Maßnahmenvorschlag des Planungsteams anhand einer Skizze erläutert. Für die untersuchten Knoten kann, zusätzlich zu den nachfolgend vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen, auch der Umbau zu einem Kreisverkehr gesondert geprüft werden.

Situation derzeit: Eichholzberg / Grambeker Weg

Der Knoten besitzt für die Nord-Süd-Querung eine Mittelinsel und für die Ost-Süd-Querung zwei Mittelinseln und ist vollständig signalisiert. Vom westlichen Eichholzberg kommend hat der Kfz-Verkehr einen separierten Rechtsabbieger, welcher durch eine Mittelinsel von den Geradeausfahrenden getrennt wird. Die Schleppkurven sind für den verstärkten Schwerverkehr aufgeweitet, welche die Einzelhandelsgeschäfte im südlichen Grambeker Weg anfahren. Der Radverkehr wird südlich und westlich des Knotens auf dem Bord und aus Nordosten kommend entweder im Mischverkehr oder mittels eines freigegebenen Fußweges in beide Fahrtrichtungen geführt. Sofern die Radfahrenden auf dem Grambeker Weg verkehren, sind keine eigenständigen Abbiegestreifen oder Aufstellflächen vorhanden. Für den Fußverkehr ist an allen Überwegen die Möglichkeit zur Grün-Anforderung gegeben.



Abb. 21 Knotenpunkt Eichholzberg / Grambeker Weg

#### Lösungsansatz: Eichholzberg / Grambeker Weg

Da der Knoten im Bestand viel Fläche beansprucht, wird zu einer allgemeinen Umgestaltung geraten, um diesen kompakter zu gestalten. Dazu sollte der gesonderte Rechtsabbieger des Eichholzberges zurückgebaut, die „blinde Fläche“ zum Geradeausfahrstreifen umgewandelt und der bestehende Fahrstreifen für Geradeausfahrende zum Rechtsabbieger ummarkiert werden. Die daraus entstehende Fläche könnte zur Begrünung des Knotens genutzt werden, um z.B. die Aufenthaltsqualität zu steigern. Der Radverkehr wird im Knotenraum auf gesonderten Schutzstreifen oder Radfahrstreifen geführt. Zusätzlich wird im westlichen Bereich des Knotenpunktes der Radverkehr vom Kfz-Verkehr mittels einer baulichen Trennung voneinander abgegrenzt, wodurch verhindert wird, dass zurückstauende Fahrzeuge den Radverkehr blockieren können. Zudem sind im Knotenbereich eigenständige Abbiegestreifen und Furten für Radfahrende markiert. Durch die Trennung von Fuß- und Radverkehr, durch deren Verlagerung auf die Fahrbahn, sinkt das Konfliktpotential zwischen den beiden Verkehrsteilnehmenden. Durch den Wegfall von Mittelinseln ist es dem Rad- und Fußverkehr möglich den Knotenpunkt ohne Zwischenstopp zu queren.



Abb. 22 Skizzierter Umgestaltungsvorschlag des Knotens Eichholzberg / Grambeker Weg

Situation derzeit: Grambeker Weg / Berliner Straße

Der nördliche Grambeker Weg weist insgesamt zwei Fahrstreifen auf, welche im Knotenpunkt durch eine Mittelinsel getrennt werden. Im Südosten ist ebenfalls eine Verkehrsinsel vorhanden, welche die beiden Abbiegestreifen vom Fahrstreifen in Richtung stadtauswärts trennen. Die Berliner Straße weist insgesamt drei Fahrspuren auf, von denen zwei für die Zufahrt in den Knotenpunkt und eine für die Ausfahrt vorgesehen ist. An diesem Knoten verkehrt ein erhöhter Anteil an Schwerverkehr, aufgrund der nördlich und südlich gelegenen Einzelhandelsgeschäfte. Für Radfahrende sind die Fußwege der Berliner Straße in beide Richtungen freigegeben, im südlichen Grambeker Weg ist das westliche Seitenraum ausschließlich für zu Fußgehende frei gegeben. In der Theorie soll der Radverkehr im Mischverkehr verkehren, während der Befahrung konnte vor Ort kein Radfahrender auf der Fahrbahn beobachtet werden. Auch die Mitarbeiterin der Stadt konnte diesen Eindruck bestätigen. Anhand der Unfalldaten ist zu erkennen, dass es an diesem Knotenpunkt bereits zu Unfällen mit zu Fuß Gehenden gekommen ist.

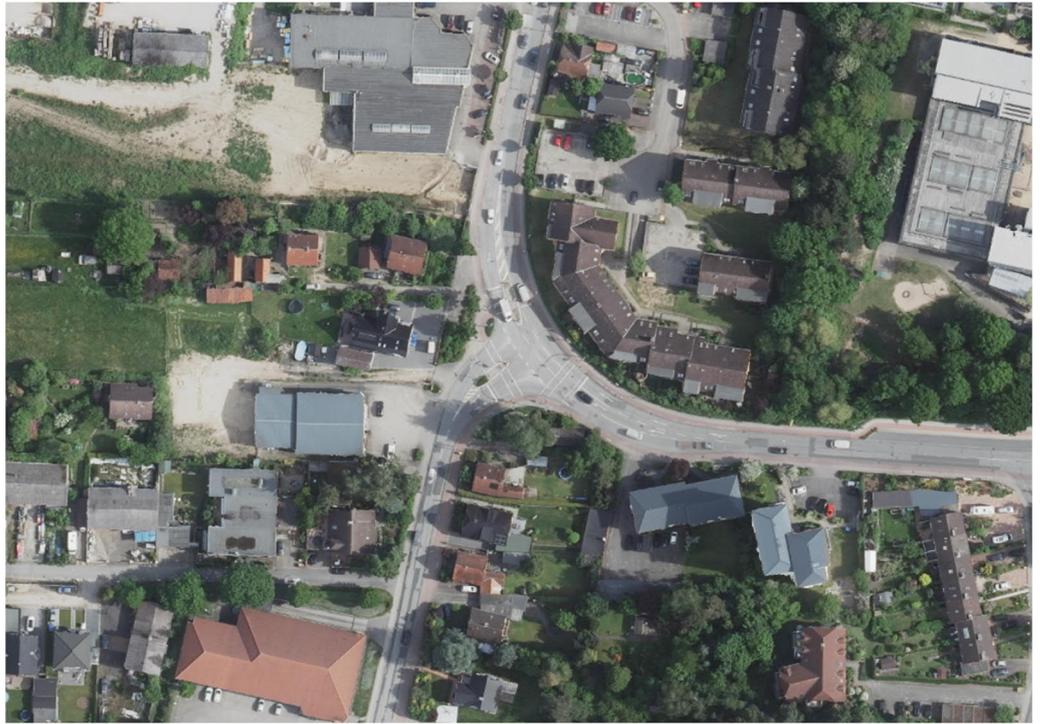


Abb. 23 Knotenpunkt Grambeker Weg / Berliner Straße

#### Lösungsansatz: Grambeker Weg / Berliner Straße

Grundsätzlich soll der Knotenpunkt kompakter gestaltet werden, um mehr Flächen zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs zu gewinnen. Dazu müssen die Schleppkurven überprüft werden, da diese eventuell enger ausgeführt werden könnten. Die vorhandenen Mittelinseln werden im Rahmen der Umgestaltung entfernt, die freigewordene Fläche kann entlang der Hauptverkehrsrichtung für Radfahrstreifen genutzt werden. Dieser Wegfall ermöglicht zudem das zeitigere Queren ohne Wartezeit auf einer Mittelinsel. Der Radverkehr soll zukünftig getrennt vom Fußverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, wodurch das Konfliktpotential der beiden Teilnehmenden abnimmt.



Abb. 24 Skizzierter Umgestaltungsvorschlag des Knotens (Grambeker Weg / Berliner Straße)

Situation derzeit: Hauptstraße / Alt-Möllner Straße

Die Hauptstraße verläuft parallel zu den Bahnschienen und schließt im Westen an die Alt-Möllner Straße an. Der Knoten ist Vorfahrt geregelt, hierbei ist der südliche Knotenarm wartepflichtig, während die anderen beiden Zufahrten mittels einer abknickenden Vorfahrt den Vorrang erhalten. Der Radverkehr soll im Mischverkehr geführt werden, laut der Mitarbeiterin der Stadt Mölln nutzen Radfahrende bevorzugt den Seitenraum. Dies führt zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Diese Situation konnte auch während der Befahrung beobachtet werden. Die Borde östlich der Schienen sind zudem durch Zäune von der Straße abgetrennt, dadurch können bei geschlossener Schranke keine zu Fuß Gehenden zwischen nördlichem und südlichem Bord queren. Im Bereich des Knotens sind allgemein keine Querungsmöglichkeiten vorgesehen, lediglich südlich des Knotens, in einigen Metern Entfernung, ist eine Mittelinsel vorhanden. An diesem Knoten ist es im Laufe der vergangenen drei Jahren ebenfalls zu einem Unfall mit einem zu Fuß Gehendem gekommen.

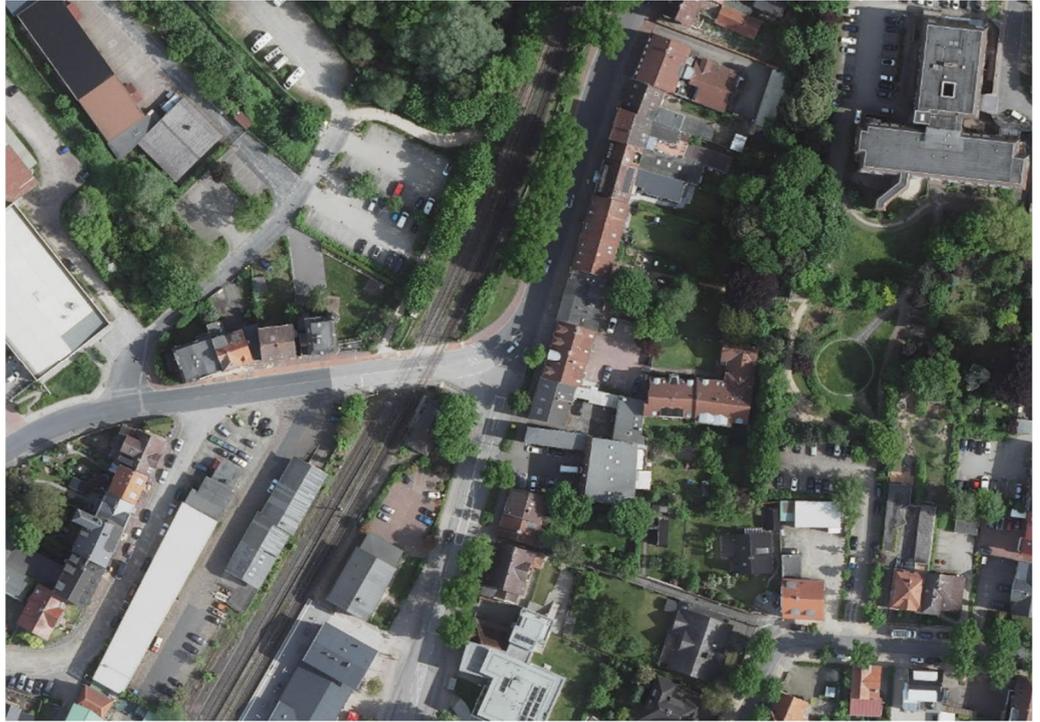


Abb. 25 Knotenpunkt Hauptstraße / Alt-Möllner Straße

**Lösungsvorschlag: Hauptstraße / Alt-Möllner-Straße**

Die Seitenräume sollten auf 2,50 m erweitert und die Zäune im Bereich des Bahnübergangs saniert werden. Als Maßnahmenvorschlag für die Umgestaltung des Knotenpunktes kann dieser mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden. Daraufhin könnte in Absprache mit der Deutschen Bahn geprüft werden, ob die Zäune entfernt werden und anstelle dessen eine Furt für den Rad- und Fußverkehr errichtet werden könnten. Die Planung und der Umbau des bestehenden Knotens ist eine langfristige Maßnahme, aus welcher eine Qualitätssteigerung für alle Verkehrsteilnehmenden entsteht. Zudem erhöht es die Verkehrssicherheit für die Querenden im Fuß- und im Radverkehr an diesem Knotenpunkt.

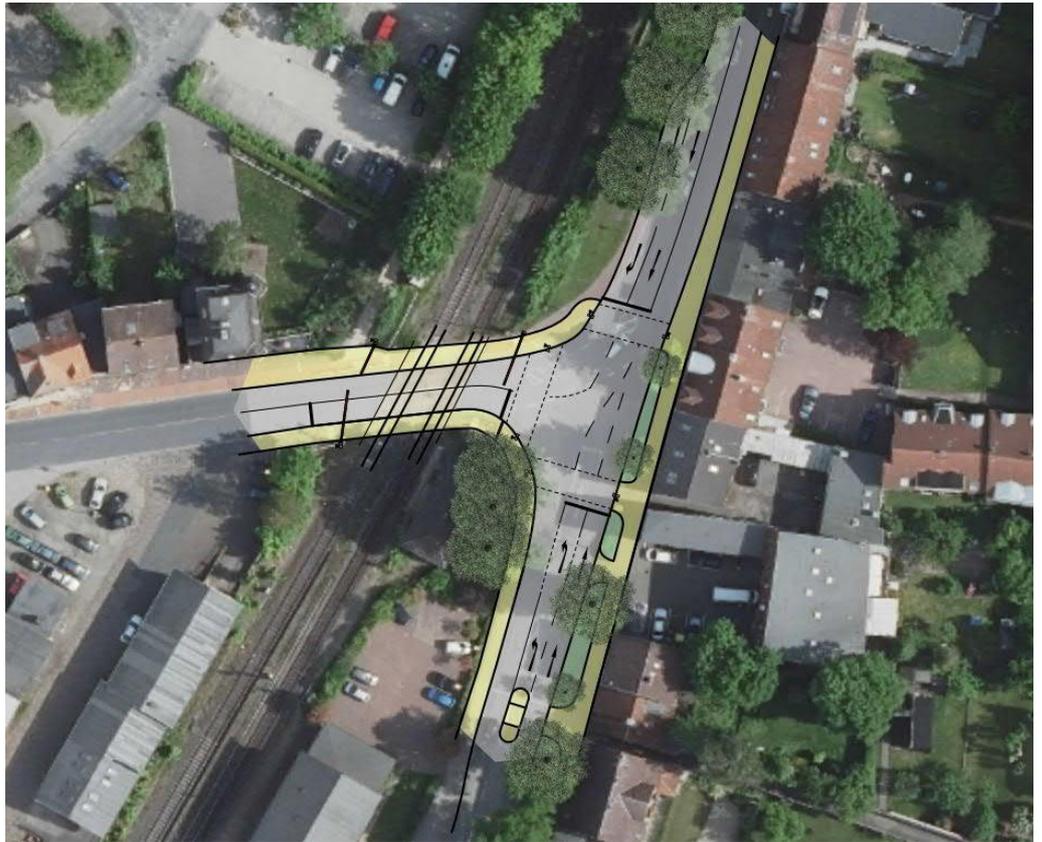


Abb. 26 Skizzierter Umgestaltungsvorschlag des Knotens Hauptstraße / Alt-Möllner Straße

#### Radverkehrskonzept

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde ein weiterer Knotenpunkt detaillierter untersucht:

- Alt-Möllner Straße / Vorkamp

Dieser befinden sich außerhalb des Planungsraums für das Fußverkehrskonzeptes. Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen an den genannten Knotenpunkten aber ebenfalls zu einer Verbesserung der Situation für zu Fuß Gehende.

## 10 Ausblick

Vor dem Hintergrund des ausgerufenen Klimanotstandes der Stadt Mölln soll das Fußverkehrskonzept einen fundierten Rahmenplan für den Fußverkehr darstellen. Auf dieser Grundlage sollen Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, um systematisch die Förderung des Fußverkehrs voranzutreiben und die Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet zu erhöhen. Weiterhin soll dieses Konzept der Politik sowie der Verwaltung als Entscheidungsgrundlage für anstehende Investitionen dienen. Das vorliegende Fußverkehrskonzept soll der Stadt Mölln den Weg ebnen, die Anteile des Fußverkehrs zu erhöhen und die Barrierefreiheit, besonders in der Altstadt und auf den Haupttrouten des Fußverkehrs, zu verbessern. Ob die anfangs definierten Ziele erreicht werden, sollte in kurzen Zeitabständen evaluiert werden, um sukzessive nachsteuern zu können.

Die Basis des Konzeptes ist ein definiertes Routennetz mit den Zielen wichtige Wege hochwertig zu gestalten und Netzlücken zu schließen. Den einzelnen Streckenabschnitten werden unterschiedliche Maßnahmen zugeordnet. Die dafür entwickelten Maßnahmensteckbriefe geben Hinweise zur Einrichtung von Querungsstellen, dem Umbau von Seitenräumen und deren Belägen, für Tempo-30- Zonen, zu geschwindigkeitsreduzierten Maßnahmen, wodurch der Radverkehr auf die Straße verlagert wird und damit vom Fußverkehr separiert wird. Es erfolgte ein Abgleich mit den Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Mölln. Diskussionen und Beteiligung haben gezeigt, dass empfohlene Maßnahmen oft kontrovers diskutiert werden. Das vorliegende Fußverkehrskonzept sollte daher bei konkreten baulichen Maßnahmen im Einklang mit den Regelwerken gegebenenfalls aktualisiert werden.

Die Bereitstellung moderner und hochwertiger Aufenthaltsbereiche ist neben einem gut ausgebauten und barrierefreien Fußverkehrsnetz ebenfalls wichtig für die Akzeptanz zu Fuß zu gehen. Das Konzept gibt Hinweise zur lokalen Anordnung und zum Umfang.

Da die Verkehrssicherheit im Fußverkehr auch von großer Bedeutung ist, sind im Rahmen dieses Konzeptes exemplarisch drei Knotenpunkte untersucht und skizzenhaft überarbeitet worden. Die potentiellen Neugestaltungen sorgen dafür, dass zu Fuß Gehende auch an konfliktträchtigen Kreuzungen oder Einmündungen sicher unterwegs sein können. Zusätzlich wurde das Konfliktpotential mit Radfahrenden, durch deren Verlagerung auf die Fahrbahn, reduziert.

## 11 Anhang

Steckbriefe  
Übersichtpläne