



Herzlich Willkommen

Verkehrskonzept Innenstadt

Vortrag: Dipl.-Ing. Alexander Gärdyan, M.Sc.
Gremien | (Greifswald - Kassel) | November 2021

Projektleiter

Name **Alexander Gardyan**

Ausbildung **Dipl.-Ing. , M.Sc. Stadtplanung (Universität Kassel)**

IKS Mobilitätsplanung

Gründer und Geschäftsführender Gesellschafter (seit 2014)

Universität Kassel

Wissenschaftlicher Mitarbeiter FG Integrierte Verkehrsplanung (2016-2020)
Lehraufträge Schwerpunkt Radverkehrsplanung (seit 2020)

SRL e. V.

Regionalgruppensprecher Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland (2016-2021)
Bundesweiter Sprecherrat Forum Mensch und Verkehr (seit 2019)

IKS Mobilitätsplanung



*Ingenieurbüro für
konzeptionelle und
strategische
Mobilitätsplanung*

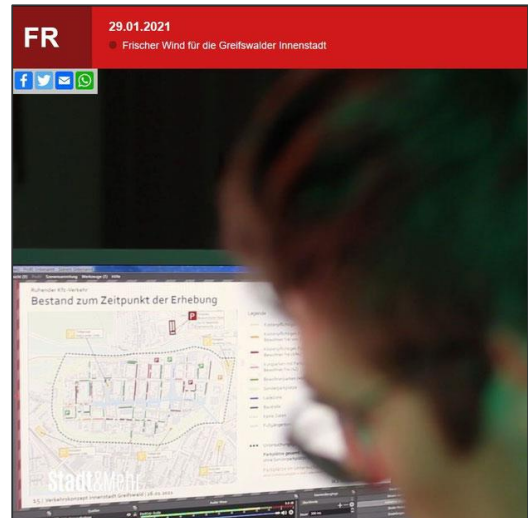


Die Stadt im Wandel

- Mit dem Verkehrskonzept bewegen wir uns im „Wohnzimmer“ Ihrer Stadt
 - Wohlfühlen - Verweilen - Gäste empfangen
 - Respekt vor Einwohnerinnen und Einwohnern sowie aufgebauten Existenzen (Geschäftsinhabende, Gastronomie)
- Dabei ist eine Stadt nie fertig, sondern bewegt sich immer im Wandel der Zeit
- **Mobilitätswende - Klimaanpassung - Resilienz**
- Wandel ist Verunsicherung und ungewiss, aber den aktuellen Zeitgeist zu ignorieren ist keine Option!
- **Integrierte Verkehrsplanung** ist nicht nur Bau von Infrastruktur, sondern Bestandteil moderner Stadtvision unter Einbezug der Bevölkerung

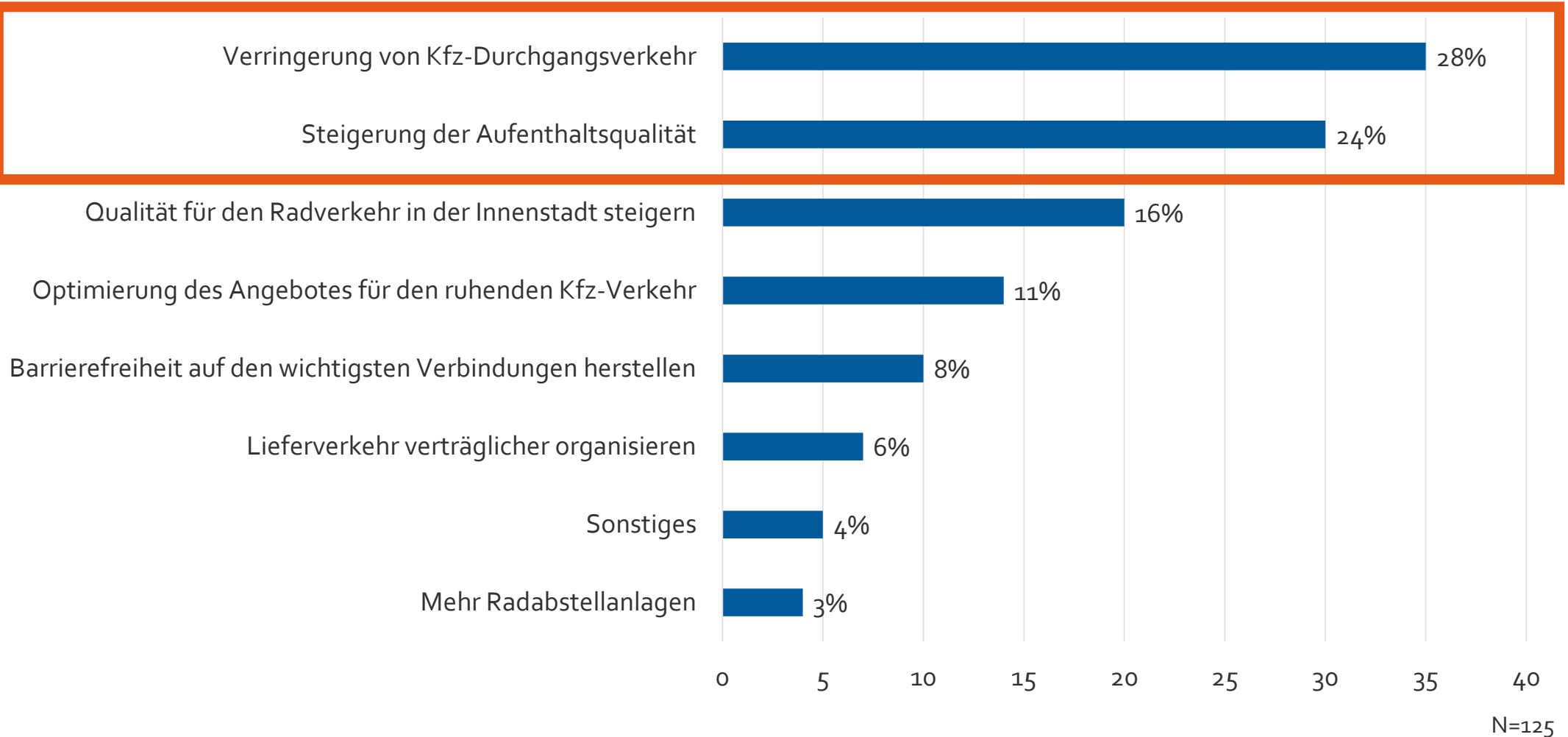
Breites Beteiligungsverfahren

- 2 öffentliche Onlineworkshops
- Ergänzende Abstimmung im eingerichteten Arbeitskreis
- Online-Befragung von ausgewählten Geschäftsinhabenden
- Begleitende Berichterstattung



Umfrage aus 1. Online-Workshop (je Person 2 Antwortmöglichkeiten):

Was sind die 2 wichtigsten Handlungsfelder für die Greifswalder Innenstadt?



Zielkonflikte werden deutlich

Radverkehr in der Friedrich-Loeffler-Straße

„Als Radfahrer in der Loefflerstraße zu fahren, ist ebenfalls kein Vergnügen, da die Autos und LKWs leider oft keine Rücksicht nehmen und die Straße auch einfach für LKWs, Busse etc. grundsätzlich viel zu eng ist.“

Konflikte Fußgänger - Radfahrer

„Mehr Sicherheit für Fußgänger statt dem Augenmerk nur auf Radfahrer. Radfahrer sollen häufiger absteigen.“

Barrierefreiheit

„Besonders für Menschen mit Gehbehinderungen, Menschen mit Rollatoren, Kinderwagen oder Handbikes ist das dauerhafte Blockieren des glatten Asphaltbandes durch Geschäfte ein echtes Hindernis.“

ÖPNV

„Doch gerade der ÖPNV ist unverzichtbar, sollte das Stadtbild der UHGW prägen und Teil der Identität der Kommune sein.“

Kein Problem

„Ich kann keinen Handlungsbedarf erkennen, die Verkehrsführung in der Altstadt zu ändern. Es ist gut so, wie es ist.“

Elterntaxi

„Bereits im Seminar wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass die F.-Löffler-Str. in Stoßzeiten gerade durch "Elterntaxis" immer wieder blockiert wird. Dies betrifft dann nicht nur Auto- u. Radverkehr, sondern auch die anderen Kinder, die in die Schule kommen.“

Lärmbelastung

„Wir plädieren daher sehr dafür, die Loefflerstraße stark verkehrsberuhigt umzugestalten. Der Hauptverkehr sollte über den Hansering laufen.“

Konflikte Fußgänger - Radfahrer

„Also Fahrradfahrer müssen durchs Mühlentor um in die Stadt einfahren zu können. Hier gibt es zwar seit ein paar Jahren den neu gepflasterten Weg, allerdings keine Angaben, welcher Bereich wem zugeteilt ist. Hier würde eine deutliche Markierung für Radfahrer auf dem Kopfsteinpflasterbereich ja schon helfen, Fußgänger und Rollstühle auf den glatten Bereichen.“

Zielsetzung

1. Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismusstandort mit hoher Aufenthaltsqualität
2. Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
3. Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr
4. Umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten)
5. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Ausarbeitung auf Grundlage vorhandener (beschlossener) Konzepte und Untersuchungen sowie des Online-Workshops vom 26.01.2021

- 2019: Lärmaktionsplan (Stufe 3) (LAP)
- 2019: Integrierte Sportentwicklungsplanung
- 2018: Einzelhandelsfachplan
- 2017: Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 (NVP)
- 2017: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
- 2016: Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt
- 2015: Kombiniert Mobil - Verkehrsmittel vernetzen
- 2010: Integriertes Klimaschutzkonzept
- 2010: Radverkehrsplan Greifswald

Zusammenfassende Mängelanalyse

- Durchgangsverkehr Kfz (1.642 Kfz zwischen 6 und 20 Uhr [1/3 der Einfahrten]) mindert Aufenthaltsqualität und Entwicklungsmöglichkeiten
- Hohe Auslastung der Parkplätze im städtebaulich sensiblen Altstadtbereich mit unnötigem Parksuchverkehr
- Auslastung nachts durch Bewohnerinnen und Bewohner sehr hoch, dann aber freie Parkplätze in Parkbauten
- Radverkehr: Störung durch parkende Fahrzeuge und Kfz-Durchgangsverkehr (Friedrich-Loeffler-Straße, Domstraße)
- Fußverkehr: Konflikte mit Radverkehr, Lieferverkehr, „Kundenstoppern“ und fehlende Barrierefreiheit
- „Elterntaxi“ an Käthe-Kollwitz-Schule
- Zudem: Punktuelle Mängel für alle Verkehrsarten



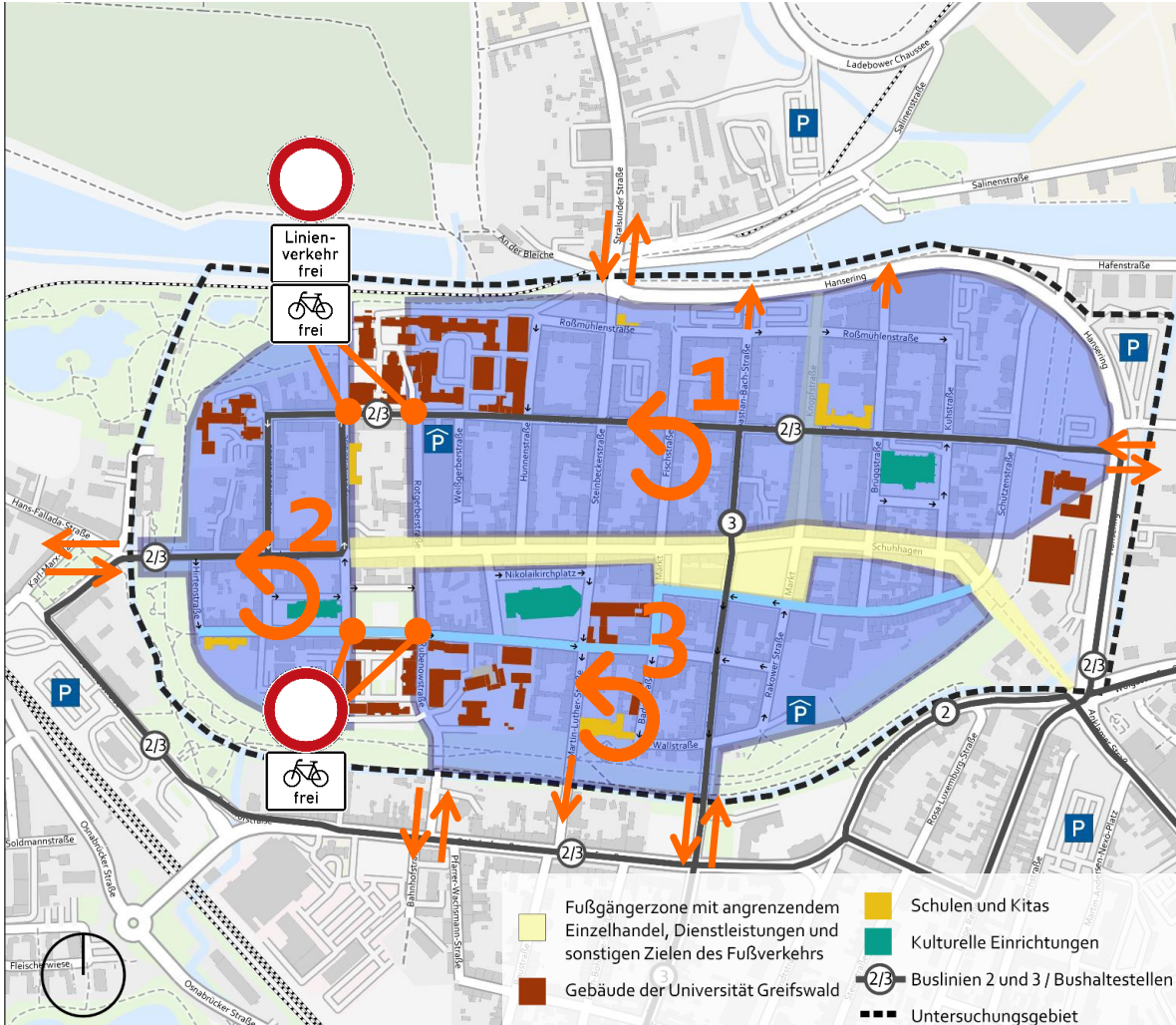
Maßnahmenempfehlungen



Kurzvorstellung ausgewählter Maßnahmenempfehlungen

Bezeichnung	Seite
Leitprojekt A: Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln	66
Modal-Filter für die Innenstadt	67
Option: Perspektivische Erweiterung der Modal-Filter	75
Anpassung der Bewohnerparkbereiche	76
(Temporäre) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums	79
Verkehrsberuhigung Rakower Straße	83
Leitprojekt B: Fahrradstraßenring	85
Optimierung des südlichen Abschnitts (Fahrradstraße Domstraße, Baderstraße, Mühlenstraße)	86
Optimierung des nördlichen Abschnitts (Friedrich-Loeffler-Straße, Wollweberstraße, Schützenstraße)	90
Leitprojekt C: Elterntaxis an Käthe-Kollwitz-Grundschule	96
Einrichtung einer Hol- und Bringzone am Parkplatz Schießwall	97
Anpassung der Parkplatzsituation im Umfeld der Käthe-Kollwitz-Schule	99
Schulisches Mobilitätsmanagement an der Käthe-Kollwitz-Schule	101
Sonstige Maßnahmenempfehlungen	103
Barrierefreiheit im Hauptfußwegenetz herstellen	103
Dezentrale Anlage von Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen	106
Monitoring - Anlage von Fuß- und Radzählstellen	108
Ausgabe von Bewohnerparkausweisen	109
Steuerung und Entwicklung des ruhenden Verkehrs	112
Neue Bushaltestelle / Mobilitätsstation „Parkplatz Schießwall“	117
Vorrang für zu Fuß Gehende entlang der Wallanlage	119
Städtisches Logistikkonzept	122
Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur weiterentwickeln	124
Verkehrskontrollen intensivieren	126

Modal-Filter für die Innenstadt



- Einteilung von 3 Bereichen innerhalb des Walls mittels Beschilderung
- Kfz-Durchgangsverkehr wird wirksam verhindert
- Erreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen und Parkbauten bleibt gesichert

- Bessere Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr
- Qualitätssteigerung für Radverkehr
- Campusvorplätze und Bushaltestelle erhalten
Aufwertung
- Umsetzung im Rahmen eines Verkehrsversuchs empfohlen (6-12 Monate)
- Evaluierung: illegale Durchfahrten, Bewertung Geschäftsinhabende, Auswirkungen auf Hansering
- Hohes Potenzial, Künstler, Schüler, Bewohner und Bewohnerinnen in Prozess einzubeziehen, um Projekt positiv mitzugestalten

Zusammenlegung der Bewohnerparkbereiche 1 und 2



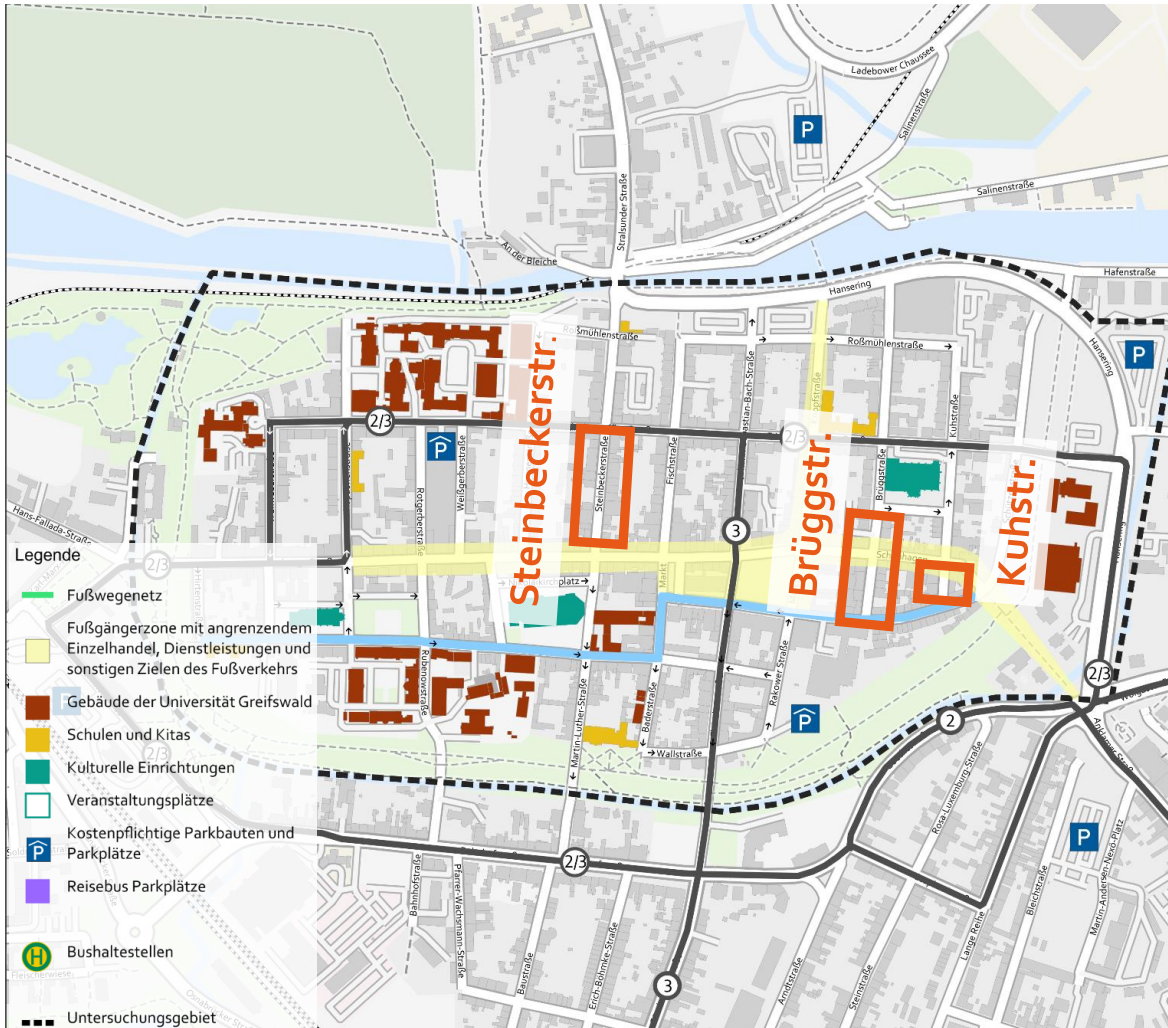
Rechtliche Grundlagen werden eingehalten:

- Höchstens 50 % der Parkplätze ausschließlich für Bewohner reserviert
 - Von 1.117 Parkplätzen (Parkhaus Dom Center ausgeschlossen) sind 468 für Bewohner reserviert
- Längste Ausdehnung 1.000 Meter

→ Zusammenlegung führt zu größtmöglicher Flexibilität für Bewohnerinnen und Bewohner

- 3 Bereiche durch modale Filter
- Bewohnerparkbereich Nr. A
- restlichen Bewohnerparkbereiche
- Untersuchungsgebiet

(Temporäre) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums



- Freigabe der Straßenabschnitte für Außengastronomie und sonstige (nicht-kommerzielle) Nutzungen
 - Die Erweiterung der Fußgängerzone sollte ein Angebot sein
 - Testlauf in belebten Sommermonaten
 - Fördern von Außenbestuhlung und Mobiliar
- Einwohnerinnen und Einwohner / Geschäftsleute / Gastro sollten bei Auswahl der Straßen mitentscheiden
- Sperrung der Abschnitte macht nur Sinn, wenn freiwerdender Straßenraum auch genutzt wird

Angebot ausgewählter Bereiche zur Nutzung durch Handel und Gastro



Steinbeckerstraße

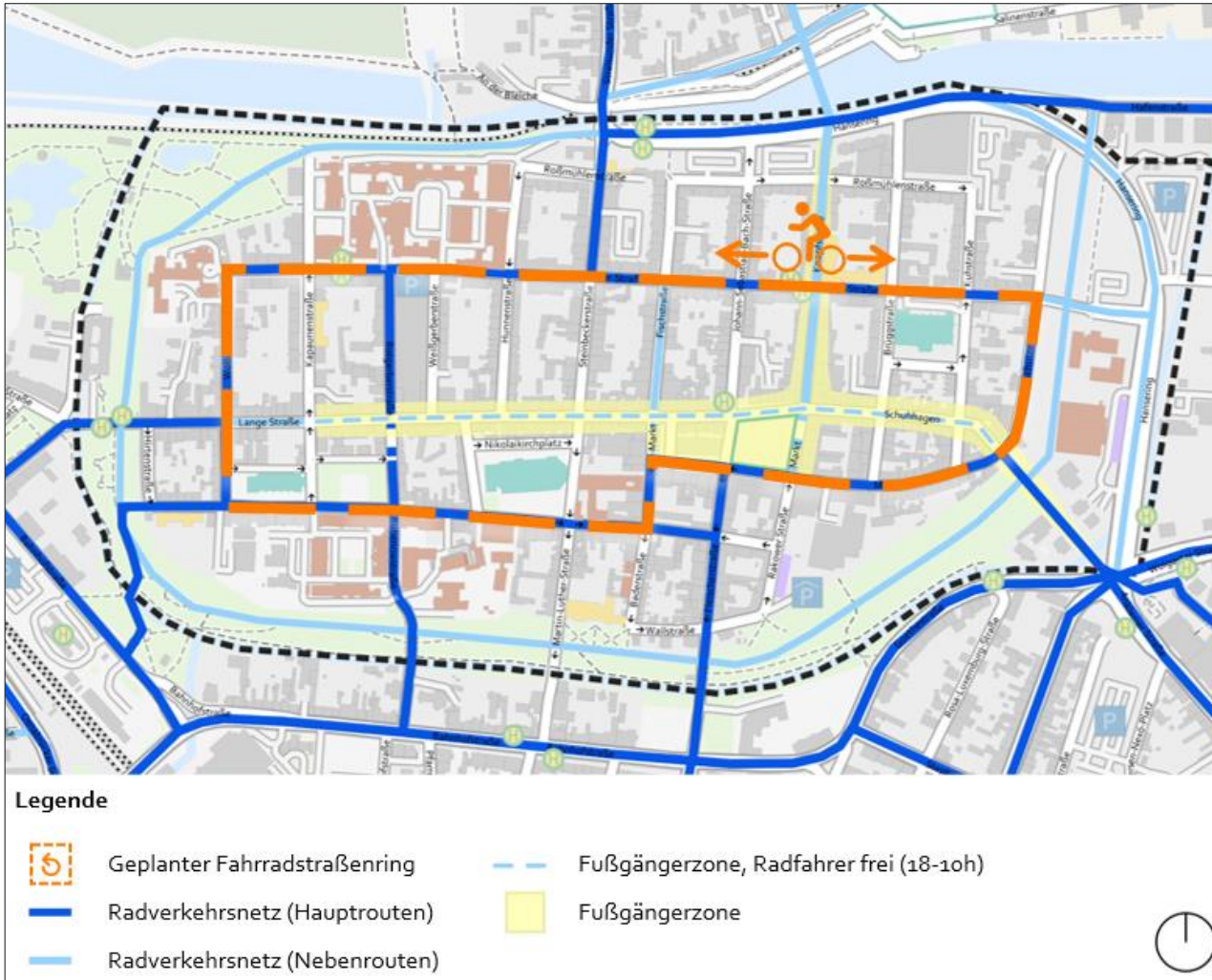


Good-Practice-Beispiel: Hamburg-Ottensen



Good-Practice-Beispiel: Hamburg-Ottensen

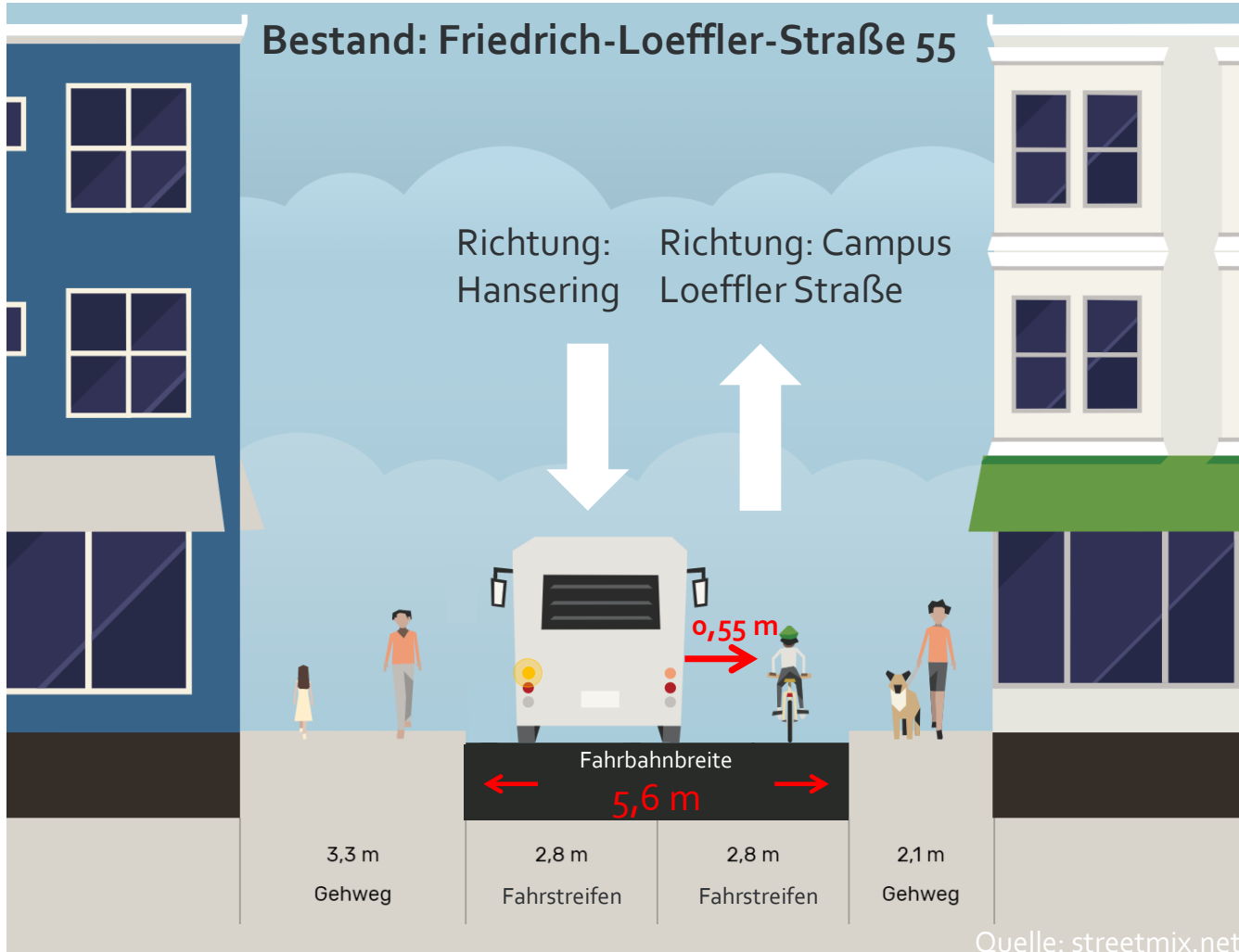
Einrichtung eines Fahrradstraßenrings



- Zusammenhängendes Fahrradstraßennetz ohne Mitbenutzung der Fußgängerzone (nicht zu Lasten des Fußverkehrs)
- Erreichbarkeit sämtlicher wichtiger Einrichtungen
- Ohne Kfz-Durchgangsverkehr (Modal-Filter): Hohe Qualität für Radfahrer

→ Projekt mit Symbolwirkung „Fahrradstadt Greifswald“

ÖPNV und Radverkehr in der Friedrich-Loeffler-Straße



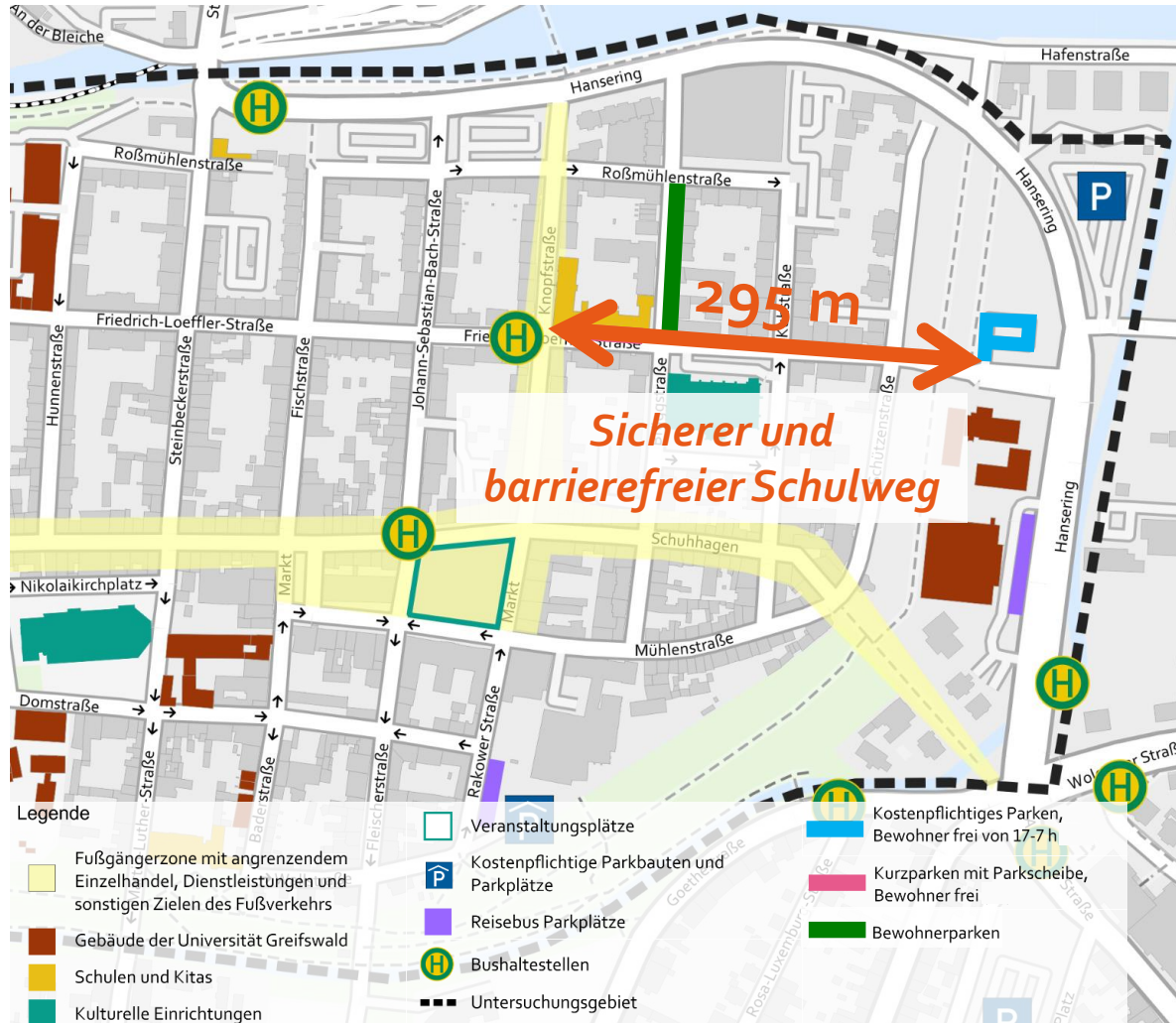
- Durchschnittliche Breite Straßenraum von Bord zu Bord: 5,50 bis 6,00 m
- Im aktuellen Ausbauzustand ist ein Überholvorgang mit einem Bus von einen Radfahrenden kaum möglich

→ *Durch die Anlage einer Fahrradstraße (Nebeneinanderfahrenden erlaubt) gäbe es diesbezüglich also kaum rechtliche Veränderungen*

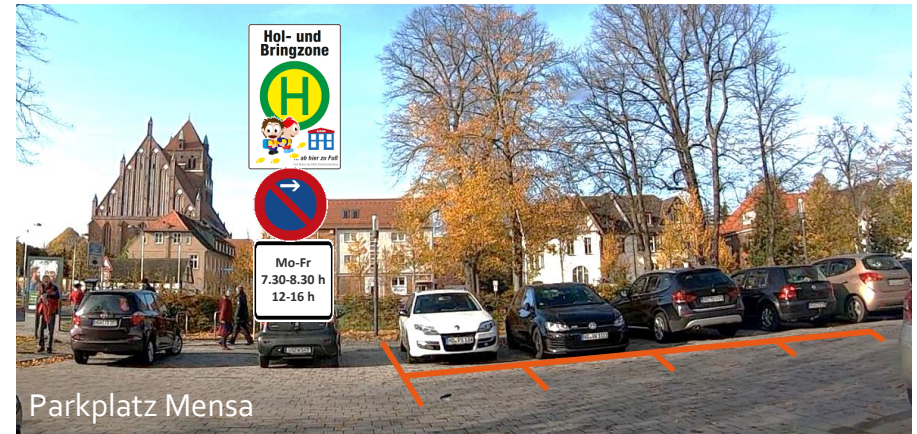
→ *Fahrradstraße würde für Klarheit sorgen*

→ *Empfehlung: Ansprache / Schulung der Busfahrenden*

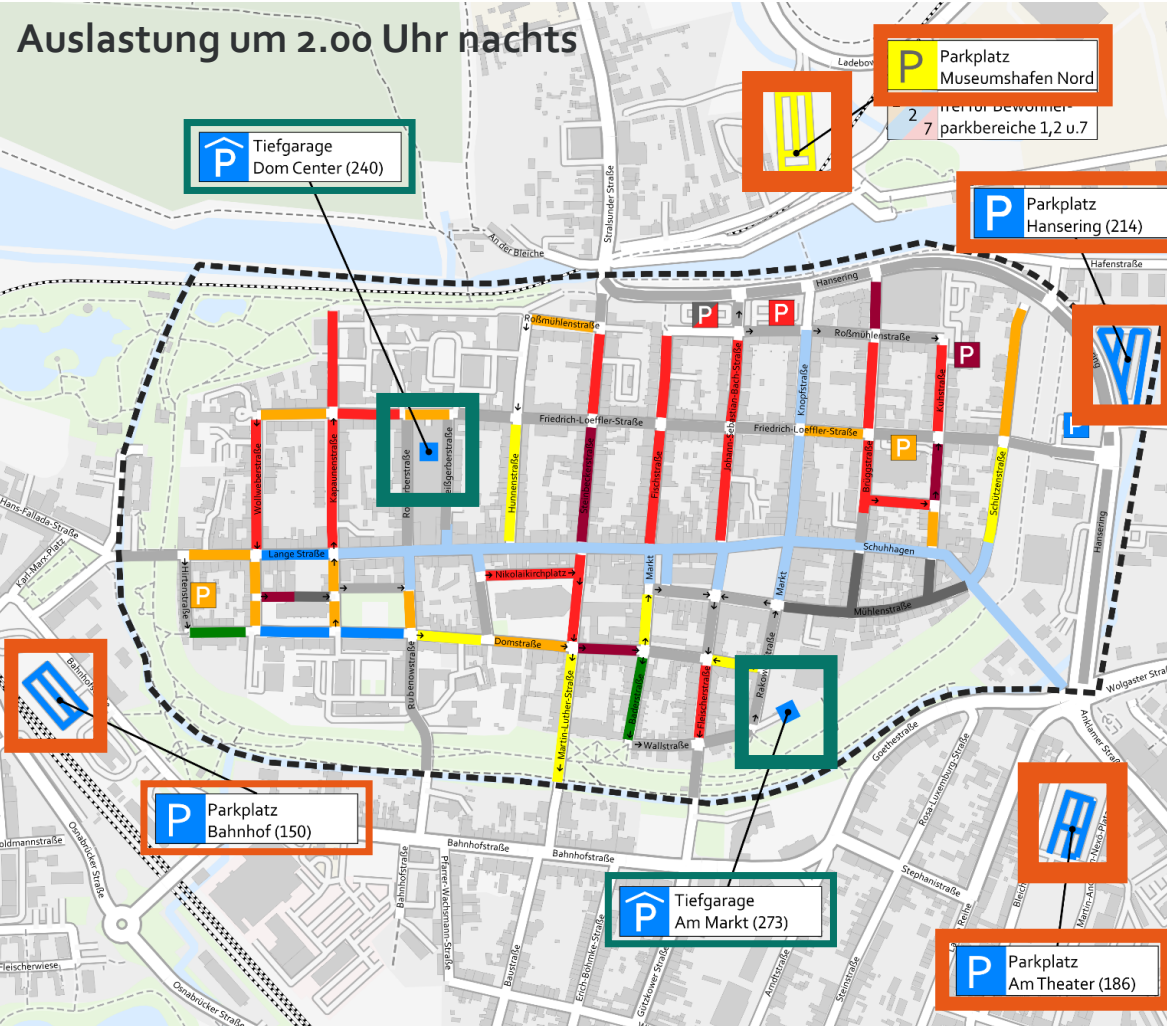
Hol- und Bringzone am Parkplatz Schießwall



Begleitung durch schulisches Mobilitätsmanagement



Steuerung und Entwicklung des ruhenden Kfz-Verkehrs



Vorhandenes Angebot
besser auslasten

Kapazitäten erhöhen

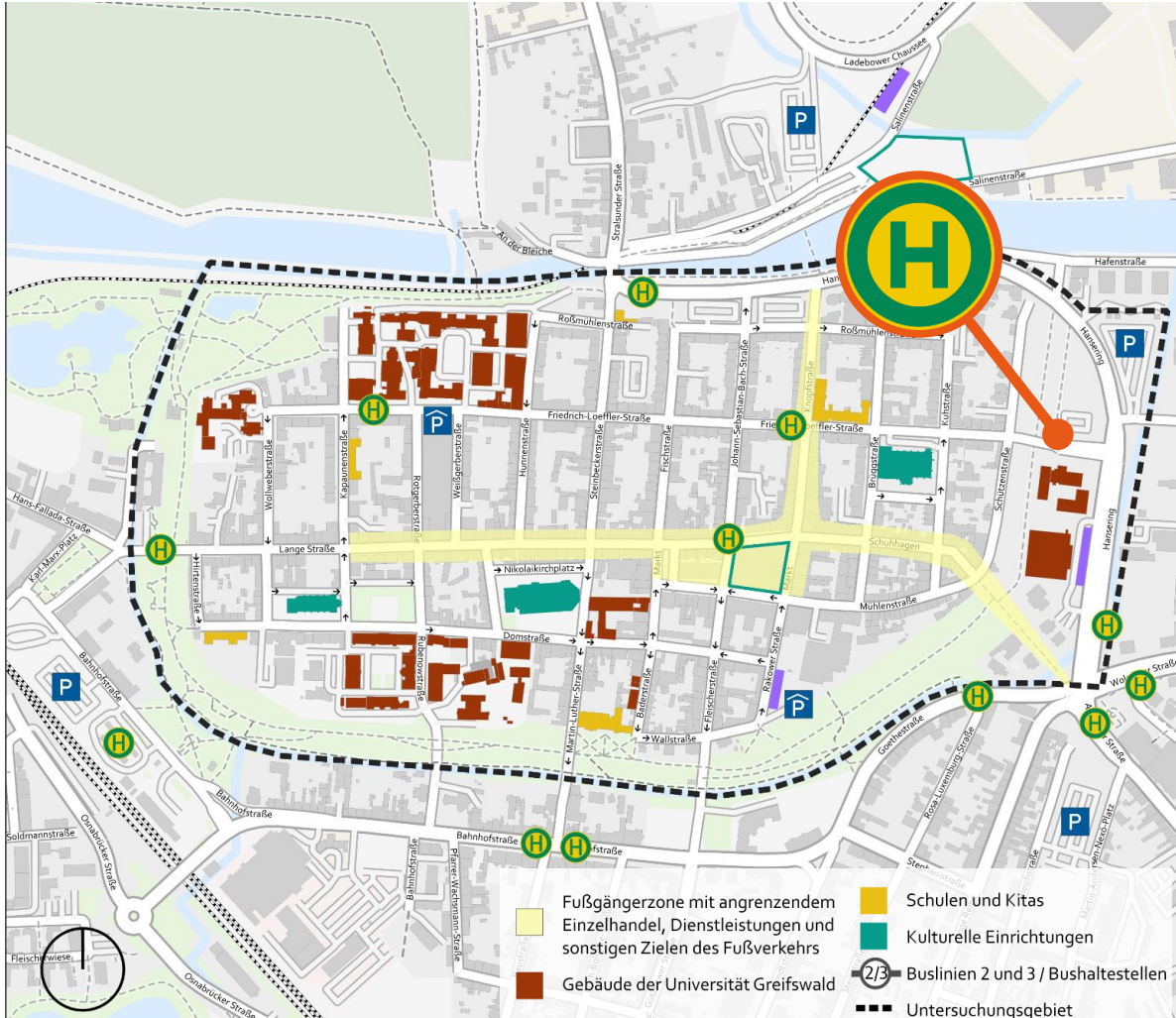
Entlastung der sensiblen
Bereiche in der Altstadt

Dezentrale Anlage von Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen



- Flächendeckende Umwandlung der Parkplätze auf der Fahrbahn nach dem 5 m-Einmündungsbereich (Parken verboten)
 - Anlage von je 3-4 Bügeln
 - Markierung und perspektivische bauliche Nachrüstung der „Gehwegnasen“
- **Dezentrales Angebot für Radverkehr, zielnah und im Blickfeld der Radfahrenden**
- **Eindämmung illegales „Eckenparken“**
- **Freihaltung der Sichtfelder und barrierefreie Querungsstellen für Fußverkehr**

Neue Bushaltestelle / Mobilitätsstation Parkplatz „Schießwall“



- Anlage einer neuen Bushaltestelle „Parkplatz Schießwall“
- Sinnvolle Ergänzung mit Synergieeffekten zum Parkplatz und zur Hol- und Bringzone

→ **Standort als Mobilitätsstation entwickeln** (vgl. Konzept Kombiniert Mobil 2015)





Vielen Dank für
Ihre Mitarbeit zum
Verkehrskonzept
Innenstadt

Impressum

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig

Auftragnehmer:

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

Projektleiter:

Alexander Gardyan

0561 - 953 79-677

alexander.gardyan@iks-planung.de

© **IKS** Mobilitätsplanung, Kassel 2021