BV-V/07/0462-02
Beschlussvorlage der Verwaltung
öffentlich

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Einbringer/in	*Datum*
60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	08.12.2021

Beratungsfolge		*Sitzungsdatum*	*Beratung*
Bürgerschaft (BS)	Beschlussfassung	13.12.2021	Ö

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bestätigt das in der Anlage 1 beigefügte Konzept zum „Verkehrskonzept Innenstadt“ und beschließt dessen Umsetzung.

Sachdarstellung

Anlass und Zielstellung des Konzeptes

Mit Beschluss des Hauptausschusses vom 16.03.2020 (BV-V/07/0163) über die außerplanmäßige Auszahlung für die Bereitstellung der Finanzmittel zur Erstellung des „Verkehrskonzeptes Innenstadt“ leitete die Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Überplanung der aktuellen Verkehrsführung in der historischen Altstadt, gemäß des Leitziels des Städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt/Fleischervorstadt (2016), mit dem Ziel einer umfassenden Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgänger- und Radverkehr, ein.

Der Städtebauliche Rahmenplan Innenstadt/Fleischervorstadt (2016) geht davon aus, dass mehrere Straßenzüge von Durchgangsverkehr, der Abkürzungen für das Hauptstraßennetz nutzt, betroffen sind und dieser zu unnötigen Belastungen führt. In der Innenstadt betrifft das den Verlauf Steinbeckerstraße – Friedrich-Loeffler-Straße – Kapaunenstraße/Wollweberstraße über die Lange Straße oder die Rubenowstraße zur Bahnhofstraße.

Das Untersuchungsgebiet für die Konzepterarbeitung umfasst i. W. die historische Altstadt innerhalb der Wallanlagen. Der Flusslauf des Rycks bildet die nördliche Grenze.

Das Verkehrskonzept Innenstadt für Greifswald wurde 1994 aus dem Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt/Fleischervorstadt und aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 1993 abgeleitet. Die Notwendigkeit zur Aktualisierung des Verkehrskonzeptes von 1994 ergibt sich maßgeblich aus der Verlagerung des Universitätscampus in die Friedrich-Loeffler-Straße, städtebaulichen Planungen in den sogenannten A-Quartieren, Parkdruck und

Parksuchverkehr, den Ergebnissen aus der Lärmaktionsplanung und Problemen im innerstädtischen Lieferverkehr.

Der Verkehrsentwicklungsplan von 1993 wurde unter anderem durch den Lärmaktionsplan 2019, den Radverkehrsplan 2010, den Masterplan 100 % Klimaschutz 2017 und den Nahverkehrsplan 2017-2027 sektoral fortgeschrieben. Darin sind konkrete Maßnahmen und Prüfaufträge bezüglich der Verkehrsführung in der Innenstadt formuliert. Ausgewählte Prüfaufträge wurden nun im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung abgearbeitet. Insgesamt bestand das Erfordernis, den bisher erreichten Status im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur in der Innenstadt zu prüfen und anhand der aktuellen und bevorstehenden Herausforderungen für die zukünftige Verkehrs- und Stadtentwicklung fortzuschreiben.

Im September 2020 beauftragte die Universitäts- und Hansestadt das Planungsbüro IKS Mobilitätsplanung aus Kassel mit der Konzepterarbeitung unter Beteiligung der Öffentlichkeit mit Fokus auf die Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung in der Innenstadt unter Berücksichtigung der Förderung des Umweltverbundes sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Vorgehensweise und Konzepterarbeitung
Basis des Konzeptes bildet eine umfassende Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse durch das beauftragte Planungsbüro. Im Zuge der Bestandsanalyse wurden die bestehenden verkehrlichen und städtebaulichen Verhältnisse untersucht, verschiedene Verkehrserhebungen durchgeführt, Unfalldaten ausgewertet und Geschäftsinhabende zum Thema Lieferverkehr befragt.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens fanden am 26.01.2021 und am 18.05.2021 zwei öffentliche Workshops – pandemiebedingt als digitale Online -Workshops – statt, bei denen interessierte Bürgerinnen und Bürger der Stadt Greifswald die Möglichkeit bekamen, sich über den aktuellen Stand des Verkehrskonzeptes Innenstadt informieren zu lassen und Ihre Ideen einzubringen. Gleichzeitig wurde auf der Homepage der Stadtverwaltung unter der Rubrik Verkehrsplanung über die Konzepterarbeitung informiert. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung ergaben sich teilweise recht gegensätzliche Meinungen, bei denen für das weitere Vorgehen ein Kompromiss gefunden werden musste.

<u>Maßnahmenempfehlungen:</u>
Mit dem Konzept werden Maßnahmenempfehlungen zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindung sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität vorgelegt. Im Folgenden sind die übergeordneten Maßnahmenempfehlungen kurz zusammengefasst und die wichtigsten Maßnahmen konkret zur Umsetzung dargelegt. Eine ausführliche Erläuterung der jeweiligen Problemstellung, Zielsetzung und Maßnahmenempfehlung sind dem Konzept zu entnehmen.

<u>1. Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln</u>
Der öffentliche Straßenraum soll mit der Zielsetzung entwickelt werden, die

Geschäftsbereiche attraktiver zu gestalten und gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern. Fahrbahnen, Seitenräume und Platzflächen sollen insbesondere zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ein sicheres und komfortables Bewegen und Verweilen ermöglichen. Die Straßenräume sollen barrierefrei gestaltet sein, dass sich auch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen dort eigenständig und sicher bewegen können.

Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung:

- Zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs Einrichtung sogenannter Modal-Filter für die Innenstadt im Bereich Friedrich-Loeffler-Straße und Domstraße sowie perspektivisch Modal-Filter im östlichen Verlauf der Friedrich-Loeffler-Straße
- Anpassung der Bewohnerparkbereiche
- (Temporäre) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums

2. Fahrradstraßenring:

Verbesserung der Qualität des Radverkehrs durch Erhöhung von Komfort und Sicherheit für Radfahrende durch Anpassung und Gestaltung der Führungsform. Um in der Fahrradstadt Greifswald weitere Potenziale von Radfahrenden zu aktivieren, bedarf es moderner und funktioneller Radinfrastruktur. Aktuell sind auch entlang der Hauptrouten für den Radverkehr einzelne Straßenräume primär auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Um die Infrastruktur auf den Hauptrouten weiterzuentwickeln, wird die Umsetzung eines Fahrradstraßenrings um die Fußgängerzone empfohlen.

Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung:

- Optimierung des südlichen Abschnittes (Fahrradstraße Domstraße, Baderstraße, Mühlenstraße) durch Entfernung vorhandener Engstellen sowie Umsetzung einheitlicher Gestaltungsmerkmale und Beschilderung/Markierung
- Optimierung des nördlichen Abschnitts (Friedrich-Loeffler-Straße, Wollweberstraße, Schützenstraße) durch Ausweisung als Fahrradstraße, damit einhergehend Entfernung vorhandener Engstellen und Umsetzung einer einheitlichen Gestaltung

3. Elterntaxis an Käthe-Kollwitz-Grundschule

An der Käthe-Kollwitz-Grundschule wird die Sicherheit der Kinder durch sog. „Elterntaxis“ gefährdet. Zwischen dem Hol- und Bringverkehr „Elterntaxis“ an der Käthe-Kollwitz-Grundschule und den Kindern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen, bestehen Konflikte und Gefahrensituationen. Das veranlasst viele Eltern, ihre Kinder zukünftig auch mit dem Kfz zur Schule zu bringen, es bestehet ein „Teufelskreis“, der zu einer wachsenden Zahl von „Elterntaxis“ führt. Durch Reglementierung des Hol- und Bringverkehrs sollen Kinder die Möglichkeit haben, sich im direkten Schulumfeld sicher zu bewegen.

4. Sonstige Maßnahmenempfehlungen

Unter diesem Punkt sind verschiedene Maßnahmenempfehlungen zusammengefasst, welche sich nicht bei den o.g. Maßnahmen integrieren lassen. Diese Empfehlungen umfassen u.a. Maßnahmen wie die Herstellung der Barrierefreiheit im Hauptfußwegenetz, die dezentrale Anlage von sogenannten

Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen, Einrichtung einer neue Bushaltestelle / Mobilitätsstation „Parkplatz Am Schießwall“, die Entwicklung eines städtischen Logistikkonzeptes..

Umsetzung
Das Konzept ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung ausgelegt. Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, werden vorrangig Projekte entwickelt, die auch in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen umgesetzt werden können. Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte (mit höheren Baukosten und längeren Planungsphasen) diskutiert und umgesetzt werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, sollen gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen.

Hinweis: Einige Maßnahmen, wie die Einrichtung der Modal-Filter zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs, können nur in Abhängigkeit der Fertigstellung des Hanserings umgesetzt werden.

Für das Umsetzungsmanagement soll verwaltungsseitig mit der AG Mobilität als Begleit- und Kontrollinstanz auf bereits bestehende Strukturen zurückgegriffen werden.

Finanzielle Auswirkungen

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen (Ja oder Nein)?	HHJahr
Ergebnishaushalt	Nein	
Finanzhaushalt	Nein	

	Teil-haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1				

	HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €
1				

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto Deckungsvorschlag	Deckungsmittel in €
1			

Folgekosten (Ja oder Nein)?	

	HHJahr	Produkt/Sachkonto / Untersachkonto	Planansatz in €	Jährliche Folgekosten für	Betrag in €
1					

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
X		

Begründung: Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt damit einhergehend Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen; Verbesserung der Infrastruktur den Fuß- und Radverkehr; Steigerung der Aufenthaltsqualität

Anlage/n

1	Schlussbericht Verkehrskonzept Innenstadt öffentlich
2	Stellungnahme an Politik - Frage aus dem Bau- und Klimaausschuss vom 23.11.2021 öffentlich

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

IKS Mobilitätsplanung

Bericht | Oktober 2021



Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

- Bericht | Oktober 2021 -

Auftraggeber

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Stadtbauamt | Abteilung Stadtentwicklung/ untere Denkmalschutzbehörde

Markt 15

17489 Greifswald

Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung

UG (haftungsbeschränkt)

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

0561 - 953 79-677

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Projektbearbeitung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc. (Projektleitung)

Felix Frühauf, M.Sc.

Marco Pfeifer, B.Sc.

Kevin Basei Welti

Kassel, den 25. Oktober 2021

© **IKS** Mobilitätsplanung, 2021

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung / Anlass 1

2 Zielsetzungen 3

3 Beteiligungsverfahren 4

4 Vorhandene Konzepte und konkrete Maßnahmenvorhaben 5

4.1 Konzepte und Untersuchungen 5

4.2 Konkrete Maßnahmenvorhaben 8

5 Planungsgrundlagen und Anforderungen 9

5.1 Fußverkehr 9

5.2 Radverkehr 14

5.3 Fließender Kfz-Verkehr 18

5.4 Ruhender Kfz-Verkehr 20

6 Bestandserhebung und Analyse 22

6.1 Modal Split 22

6.2 Online-Workshops 23

6.3 Online-Befragung von Geschäftsinhabenden zum Thema Lieferverkehr 27

6.4 Fußverkehr 29

6.4.1 Netzentwicklung 29

6.4.2 Mängelanalyse 31

6.4.3 Zusammenfassende Bewertung 34

6.5 Radverkehr 35

6.5.1 Netzentwicklung 35

6.5.2 Führungsformen im Bestand 37

6.5.3 Mängelanalyse 38

6.5.4 Zusammenfassende Bewertung 41

6.6 Fließender Kfz-Verkehr 42
6.6.1 Verkehrserhebungen 43
6.6.2 Zusammenfassende Bewertung 46
6.7 Ruhender Kfz-Verkehr 48
6.7.1 Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung 48
6.7.2 Verkehrserhebungen 49
6.7.3 Mengengerüst der Parkraumauslastungen um 11 Uhr und 2 Uhr nachts 52
6.7.4 Parkgebührenvergleich 53
6.7.5 Ausgabe von Bewohnerparkausweisen 54
6.7.6 Zusammenfassende Bewertung 54
6.8 Verkehrsprognose 2030 56
7 Strategien und Handlungsfelder 60
8 Maßnahmenempfehlungen 63
8.1 Leitprojekt A: Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln 66
8.1.1 Modal-Filter für die Innenstadt 67
8.1.2 Option: Perspektivische Erweiterung der Modal-Filter 75
8.1.3 Anpassung der Bewohnerparkbereiche 76
8.1.4 (Temporäre) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums 79
8.1.5 Verkehrsberuhigung Rakower Straße 83
8.2 Leitprojekt B: Fahrradstraßenring 85
8.2.1 Optimierung des südlichen Abschnitts (Fahrradstraße Domstraße, Baderstraße, Mühlenstraße) 86
8.2.2 Optimierung des nördlichen Abschnitts (Friedrich-Loeffler-Straße, Wollweberstraße, Schützenstraße) 90
8.3 Leitprojekt C: Elterntaxis an Käthe-Kollwitz-Grundschule 96
8.3.1 Einrichtung einer Hol- und Bringzone am Parkplatz Schießwall 97
8.3.2 Anpassung der Parkplatzsituation im Umfeld der Käthe-Kollwitz-Schule 99
8.3.3 Schulisches Mobilitätsmanagement an der Käthe-Kollwitz-Schule 101

8.4 Sonstige Maßnahmenempfehlungen 103
8.4.1 Barrierefreiheit im Hauptfußwegenetz herstellen 103
8.4.2 Dezentrale Anlage von Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen 106
8.4.3 Monitoring - Anlage von Fuß- und Radzählstellen 108
8.4.4 Ausgabe von Bewohnerparkausweisen 109
8.4.5 Steuerung und Entwicklung des ruhenden Verkehrs 112
8.4.6 Neue Bushaltestelle / Mobilitätsstation „Parkplatz Schießwall" 117
8.4.7 Vorrang für zu Fuß Gehende entlang der Wallanlage 119
8.4.8 Städtisches Logistikkonzept 122
8.4.9 Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur weiterentwickeln 124
8.4.10 Verkehrskontrollen intensivieren 126

9 Fazit und Ausblick 127

10 Verzeichnisse und Quellenangaben 129

11 Anhang 133

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Text hauptsächlich die männliche Form verwendet. Die Angaben beziehen sich wertfrei auf jegliches Geschlecht.

1 Vorbemerkung / Anlass

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung beauftragt, unter Einbezug der Bevölkerung und unter Berücksichtigung vorhandener Planungen und Zielsetzungen ein Verkehrskonzept für die Innenstadt zu entwickeln. Untersuchungsgegenstand des Konzeptes sind der Fußverkehr, Radverkehr sowie der Kfz-Verkehr.

Der Status Quo der verkehrlichen Infrastruktur soll auf bevorstehende Anforderungen und Herausforderungen geprüft und Vorschläge für eine nachhaltige Optimierung entwickelt werden.

Stadt im Wandel

Straßenräume und Verkehrsinfrastruktur spiegeln auch immer die Zeit wider, in der diese geplant und gebaut wurden. Die Innenstadt stellt dabei mit den vorhandenen unterschiedlichen Interessen und Nutzungen besondere Anforderungen an Mobilität und Erreichbarkeit, die sich in der Regel deutlich schneller entwickeln als die gebaute Umwelt. Um so wichtiger ist es zu akzeptieren, dass eine Stadt nie „fertig" sein wird, sondern sich immer an neue Herausforderungen und Anforderungen anpassen muss.

Integrierter Ansatz

Für das Verkehrskonzept liegt der Fokus daher auf einem integrierten Ansatz mit der Entwicklung zeitlich absehbar und umsetzbarer Maßnahmen - ausgerichtet auf längerfristige Zielsetzungen.

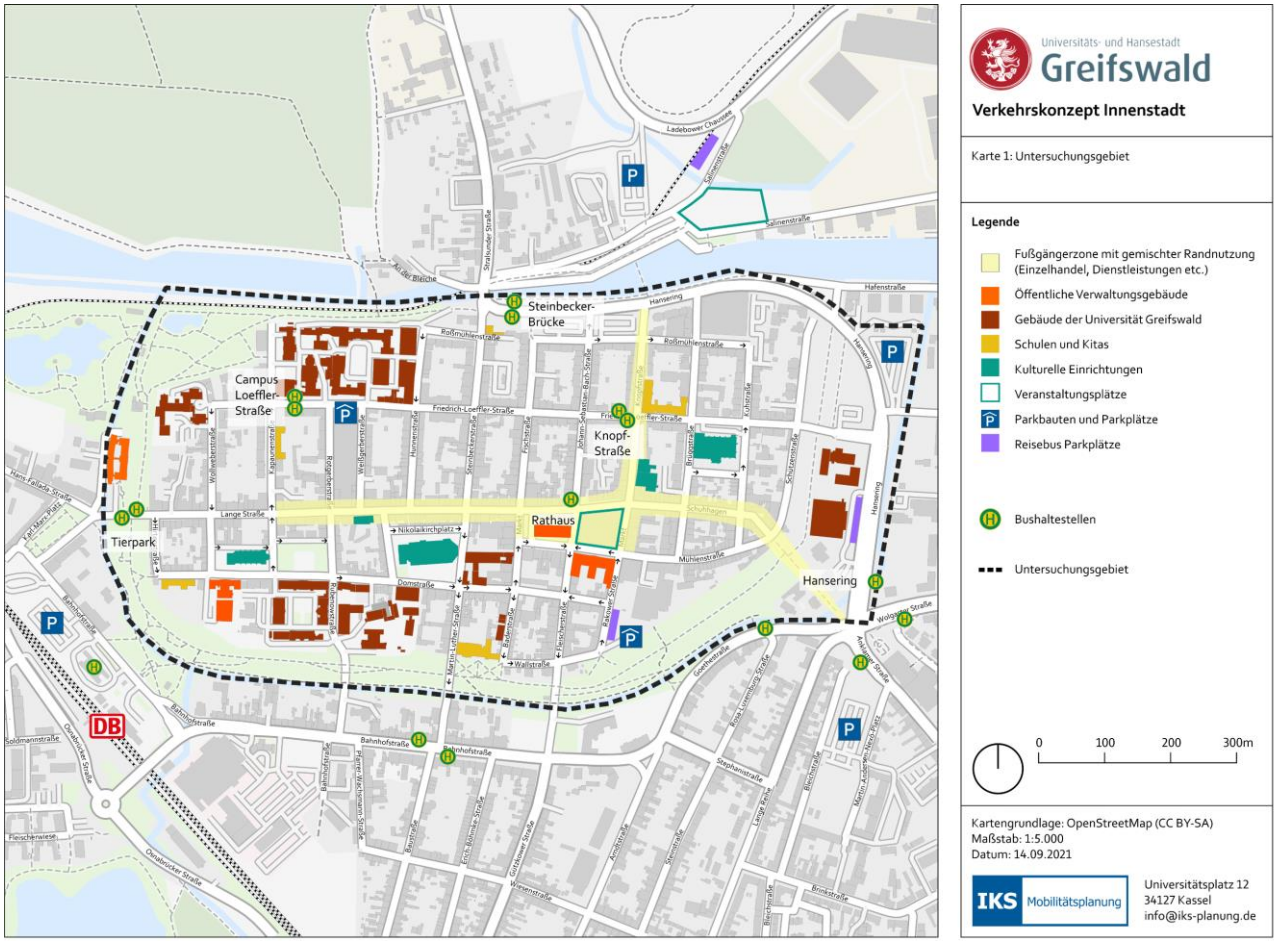
Es müssen verschiedene Handlungsfelder und Zusammenhänge berücksichtigt werden, da die Erreichung der Ziele nicht allein mit der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen zusammenhängt. Mit der Betrachtung von Straßenräumen als öffentliche Räume, rückt eine moderne Stadtvision mit hoher Aufenthaltsqualität in den Fokus, die durch Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelungen unterstützt werden.

Bei einer integrierten Herangehensweise werden auch Zielkonflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern und Nutzern des öffentlichen Raums deutlich, die sich nicht immer für alle Seiten zufriedenstellend auflösen lassen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt werden daher fachliche Empfehlungen entwickelt. Die Umsetzung der (Einzel-)Maßnahmen obliegt der Kommunalpolitik.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nordwestlichen Teil des Stadtgebiets und wird nördlich durch den Ryck, westlich und südlich durch die Wallanlagen und östlich durch den Hansering begrenzt (vgl. Karte 1).[1] Es handelt sich dabei im wesentlichen um den historischen Altstadtkern.



Karte 1: Untersuchungsgebiet

Die Innenstadt ist insgesamt durch eine hohe Nutzungsvielfalt (Gewerbe und Gastronomie, Universität, kulturelle Einrichtungen, Verwaltungsgebäude) und enge Straßenräume geprägt. Die Fußgängerzone verläuft entlang der Straße Schuhhagen und Lange Straße in Ost-West-Richtung und entlang der Knopfstraße in Nord-Süd-Richtung durch das Untersuchungsgebiet.

[1] Zur besseren Lesbarkeit am Bildschirm sind sämtliche Karten in verkleinerter Form in den Text eingebettet. Zusätzlich liegen die Karten in Originalgröße im Anhang.

Es bestehen vielfältige Mobilitätsansprüche durch Bewohner, Pendler sowie Kunden und Touristen, welche die Innenstadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln und Bedürfnissen aufsuchen.

2 Zielsetzungen

Die Zielsetzung des Verkehrskonzeptes ist darauf ausgerichtet, eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in der Greifswalder Innenstadt zu etablieren und zu fördern.

Auf dieser Grundlage werden für die Erstellung des Verkehrskonzeptes Innenstadt folgende Zielsetzungen verfolgt, die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmt wurden und teilweise in ähnlicher Form in vorhandenen Konzepten bereits abgestimmt und beschlossen wurden:

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

3 Beteiligungsverfahren

Die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes Innenstadt konnte aufgrund der Covid-19-Pandemie und damit verbundener Auflagen nicht durch ein „klassisches" Beteiligungsverfahren mit Präsenzveranstaltungen begleitet werden. Absprachen und Vorstellungen mit den beteiligten Akteuren wurden stattdessen hauptsächlich telefonisch oder online durchgeführt.

Das Beteiligungsverfahren gliederte sich im Wesentlichen in folgende Bausteine:

- Projektorganisation im Rahmen eines Lenkungskreises, bestehend aus Projektverantwortlichen der Verwaltung und des Planungsbüros IKS Mobilitätsplanung.
- Vorstellung und Abstimmung von Ergebnissen im Rahmen eines Arbeitskreises, bestehend aus wechselnden Beteiligten, beispielsweise aus der Verwaltung (verschiedene Fachämter), der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft, des Verkehrsbetriebs Greifswald, der Polizei und des Planungsbüros IKS Mobilitätsplanung.
- Durchführung von zwei öffentlichen Online-Workshops inklusive moderierter Diskussion (Ergebnisse vgl. Kapitel 6.2 ab Seite 23).
- Online-Befragung von ausgewählten Geschäftsinhabenden zum Thema Lieferverkehr (vgl. Kapitel 6.3 ab Seite 27).
- Vorstellung der Ergebnisse vor politischen Gremien.

4 Vorhandene Konzepte und konkrete Maßnahmenvorhaben

Vorhandene Konzepte, Untersuchungen und sonstige Planungen bilden eine Grundlage für das Verkehrskonzept Innenstadt. Bereits entwickelte und abgestimmte Ziele und Maßnahmenempfehlungen wurden zusammengefasst (vgl. auch Kapitel 2 ab Seite 3) und im aktuellen Konzept berücksichtigt.

4.1 Konzepte und Untersuchungen

Für die Stadt Greifswald wurden bereits mehrere Konzepte und Untersuchungen entwickelt, die bezüglich des Verkehrskonzeptes Innenstadt relevant sind. Nachfolgend sind die wichtigsten nach Aktualität aufgelistet:

- Untersuchung zu Elterntaxis und Hol- und Bringzonen[2]
- Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 3) (LAP)[3]
- Integrierte Sportentwicklungsplanung (ISEP)[4]
- Masterplan Steinbeckervorstadt (MasS)[5]
- Radverkehrszählung 2019[6]
- Einzelhandelsfachplan Fortschreibung (EFP)[7]
- Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 (NVP)[8]
- Verkehrsuntersuchung Hansering (VTU)[9]

[2] Bueffee; Freiraum für Kinder beginnt auf dem täglichen Schulweg / Elterntaxis und Hol- und Bringzonen. Wuppertal (in Bearbeitung)
[3] SVU Dresden; Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 3) Abschlussbericht. Dresden 2019
[4] Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Integrierte Sportentwicklungsplanung für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Greifswald 2019
[5] Planung Morgenstern; Masterplan Steinbeckervorstadt. Greifswald 2020
[6] Universität Greifswald (Wirtschafts- und Sozialgeographie); Radverkehrszählung. Greifswald 2019
[7] Junker + Kruse; Einzelhandelsfachplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Fortschreibung. Dortmund 2018
[8] IGES Institut GmbH; Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Berlin 2017
[9] BDC Dorsch Consult Ingenieursgesellschaft mbH; Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Umgestaltung Hansering 1. BA Verkehrsuntersuchung. Rostock 2018

- Greifswald 2030plus Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)[10]
- Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt/ Fleischervorstadt (SRP)[11]
- Tourismuskonzeption für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und Region (Tour)[12]
- Kombiniert Mobil - Verkehrsmittel vernetzen (KM)[13]
- Radverkehrsplan Greifswald (RVP)[14]
- Integriertes Klimaschutzkonzept (IKK)[15]

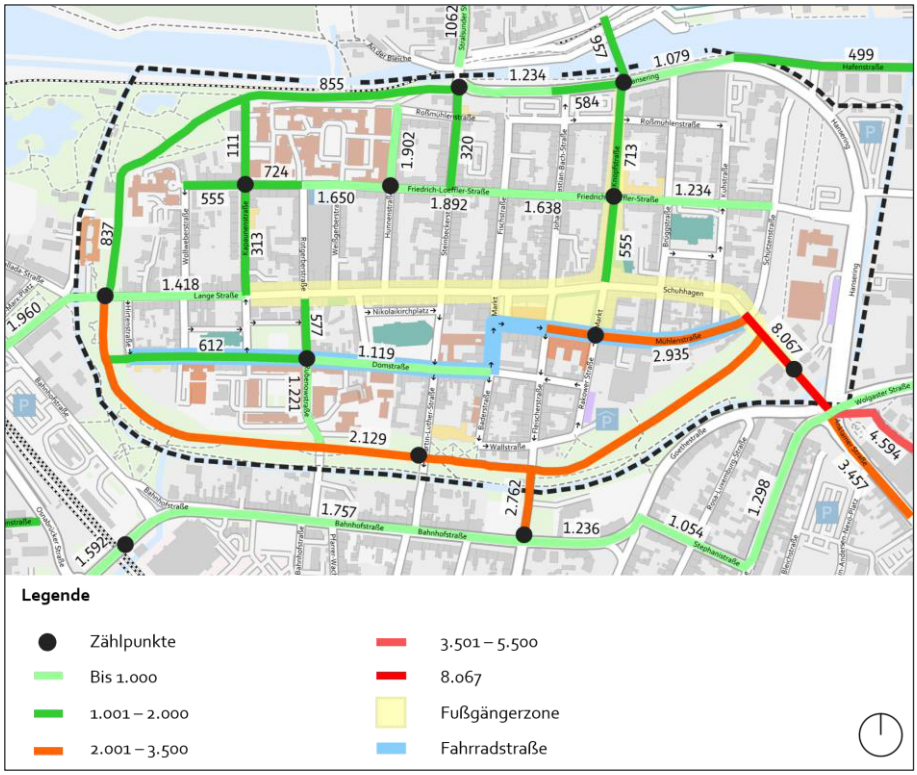


Abbildung 1: Radverkehrszählung aus dem Jahr 2019[16]

10 Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Greifswald 2030plus Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Greifswald 2017
11 StadtBüro Hunger Stadtforschung und -entwicklung GmbH, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt/ Fleischervorstadt, Neufassung 2016. Berlin 2016
12 dwif consulting; Fortschreibung der Tourismuskonzeption für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald und Region. Berlin 2016
13 team red Deutschland GmbH; Kombiniert Mobil - Verkehrsmittel vernetzen, Universitäts- und Hansestadt Greifswald Endbericht. Berlin 2015
14 Stadtbauamt Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Radverkehrsplan 2010. Greifswald 2010
15 Max-Planck-Institut für Plasmaphysik - Gruppe für Energie- und Systemstudien - und Andere.; Integriertes Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Dresden 2010
16 Eigene Darstellung, nach Universität Greifswald; Radverkehrszählung. Greifswald 2019

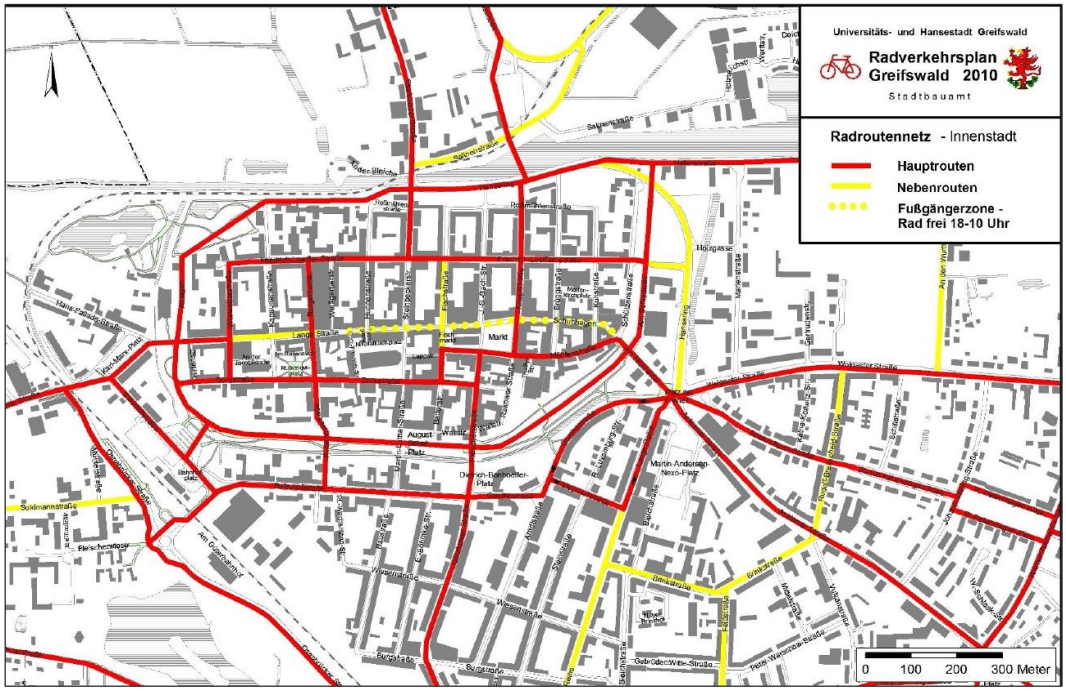


Abbildung 2: Radverkehrsplan aus dem Jahr 2010

In Tabelle 1 sind die benannten Ziele und Handlungsfelder aus den vorhandenen Konzepten zusammengefasst. In Tabelle 2 sind die wichtigsten Maßnahmenempfehlungen dargestellt.

Tabelle 1: Ziele und Handlungsfelder vorhandener Konzepte in Greifswald

Ziele und Handlungsfelder	Verweise
Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes	LAP S.46; NVP S. 112, ISEK S.187, SRP S. 43, KM S. 31, IKK S.103f
Sportentwicklungsplanung als Teil der Stadt-/ Raumentwicklung	ISEP S. 8
Berücksichtigung aller Bedarfe und Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten (Förderung der Barrierefreiheit)	NVP S. 112, ISEK S. 186
Förderung stadt- und umweltverträglicher Mobilität	ISEK S. 187, KM S. 31, RVP S. 6, MasS S. 17
Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr	SRP S. 47
Erhöhung der Verkehrssicherheit	RVP S. 8

Tabelle 2: Konkrete Maßnahmenempfehlungen vorhandener Konzepte

Maßnahmenempfehlungen	Verweise
Geschwindigkeitsüberwachung mittels Motivanzeige-tafeln Bahnhofstraße	LAP S. 61
Verkehrskonzept Altstadt - Kfz Verkehr auf das Notwendigste beschränken, Prüfung Unterbindung Durchfahrtsmöglichkeit/ Fahrradstraßen	LAP S. 63, SRP S.115ff
Schaffung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen/ Mobilitätsstationen/ Radstationen (unter anderem Hauptbahnhof und Markt/ Rathaus)	LAP S. 64, NVP S. 178ff, SRP 120f, ISEK S. 221, KM S. 47ff, RVP S. 80, IKK S. 106ff, MasS S. 22
Attraktive Radverkehrsanbindung der nördlichen Altstadt über Friedrich-Loeffler-Straße	LAP S.63
Integrierte Straßenraumgestaltung Friedrich-Loeffler-Straße und Bahnhofstraße	LAP S. 72
Verdrängung von Kurzzeitparkern aus der Innenstadt	SRP S. 126
Förderung und Ausbau von Sharing Konzepten (mit Prüfung auf Lastenradsystem)	NVP S. 180, SRP S.127f, IKK S. 113ff
Umgestaltung Hansering	ISEK S.221, SRP S. 114f, VTU
Betriebliches Mobilitätsmanagement	KM S. 34ff, IKK S.115f
Diagonalquerung für den Radverkehr Platz der Freiheit	RVP S. 61, SRP S. 121
Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr (unter anderem: Querungen von Hauptverkehrsachsen z.B. Bahnhofstraße, barrierefreie Wegebeziehungen)	IKK S. 111f, LAP S.81, SRP S.121f
Einrichtung von alternativen Angeboten im Lieferver-kehr	IKK S. 113
Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Umweltverbund	IKK S.117f, RVP S. 87ff
Steuerung des ruhenden Verkehrs	IKK S. 119, SRP S. 124ff

4.2 Konkrete Maßnahmenvorhaben

Für folgende Straßenabschnitte sind Straßenbaumaßnahmen vorgesehen, die bereits parallel zur Konzeptentwicklung umgesetzt werden:[17]

- **Mühlenstraße:** Umbau/Neugestaltung (Fertigstellung Dezember 2020)
- **Hansering, 1. Bauabschnitt** (Stralsunder Straße bis zum Fangenturm)**:** Umbau/ Neugestaltung

[17] Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald

5 Planungsgrundlagen und Anforderungen

Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr haben unterschiedliche Bewegungsmuster und Geschwindigkeiten. Einher gehen verschiedene Anforderungen an die Infrastruktur und den öffentlichen (Straßen)Raum insgesamt. Die wichtigsten Anforderungen sind nachfolgend zusammengefasst.

5.1 Fußverkehr

Für Planungen zum Fußverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)[18] und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)[19]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)[20]
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)[21]
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)[22]
- DIN 18040 - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Hierarchisierung des Netzes

Wie alle anderen Verkehrsarten bewegt sich auch der Fußverkehr in Netzen. Diese bestehen aus verschiedenen Elementen wie straßenbegleitenden Gehwegen, Querungsanlagen über Fahrbahnen, straßenunabhängig geführten Wegen oder Plätzen.

Grundsätzlich sind bzw. sollen alle Straßen und Wege für den Fußverkehr nutzbar sein. Aufgrund von der Nutzungsstrukturen, funktionalen Zusammenhängen, verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen lässt sich ein Fußwegehauptnetz mit besonderer Bedeutung und Qualitätsanforderungen (z. B. an Barrierefreiheit) identifizieren.

---

18 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

19 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

20 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006

21 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

22 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

Angemessene Gestaltung der öffentlichen Straßenräume

Aufenthaltsqualität wird zu einem großen Teil durch die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume inklusive Gehwege bestimmt. Dabei muss eine hohe Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

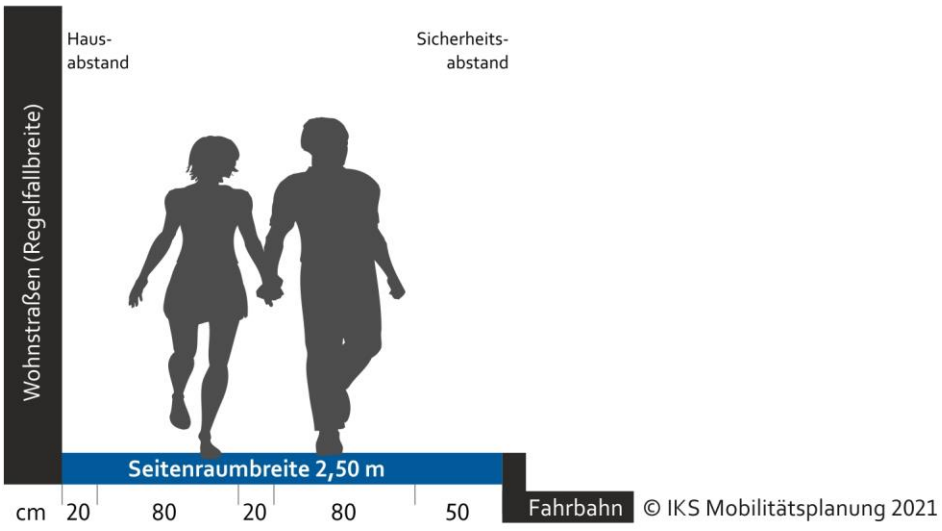


Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)[23]

Entscheidend sind neben gut begehbaren Oberflächen, angemessenen Geräuschpegeln und komfortablen und sicheren Querungsmöglichkeiten insbesondere ausreichende Gehwegbreiten (vgl. Abbildung 3), die je nach angrenzender Nutzung auch breiter als 2,50 m sein sollten (vgl. Tabelle 3 auf Seite 11).

[23] Abbildung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

Tabelle 3: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen

Bezeichnung	Beschreibung	Breite Gehweg (Gehfläche[24] inkl. Sicherheitsraum)	Art der Querungsanlage
Wohnen	Straßen mit fast ausschließlich Wohnen; Geschlossene oder offene Bebauung	≥ 2,50 m	Vorgezogene Seitenräume Gegebenenfalls FGÜ, Teilaufpflasterung
Wohnen mit bereichsweisem Einzelhandel und Tertiärnutzung	Wohnen und bereichsweise Einzelhandel und Gewerbe	≥ 3,00 m	Mittelinseln, Vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Befahrbare Wohnwege	Straßen und Wege in Wohngebieten mit Mischverkehr; Sonst 1.)	Straßenraum ≥ 4,50 m	In der Regel keine Querungsanlagen erforderlich, Z 325 StVO empfohlen
Straßenunabhängig geführte Wege		≥ 3,00	(wenn Straßen gequert werden, ggf. dort erforderlich)

Notwendigkeit von Gehwegen

Gehwege sind dann notwendig, wenn viele Fahrzeuge insbesondere mit höheren Geschwindigkeiten fahren. In den Regelwerken[25] wird davon ausgegangen, dass in Wohnwegen bei Verkehrsbelastungen von bis zu 150 Kfz/h und geringen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gehwege verzichtet werden kann.

Wenn allerdings Gehwege angelegt sind, müssen diese barrierefrei mit den oben beschriebenen Breiten sein, weil es nach § 25 StVO eine Benutzungspflicht gibt.

[24] Gehfläche ist der Bereich des Seitenraums, der für den Fußverkehr bestimmt ist und von allen Einbauten freigehalten wird. Hinzu kommt in der Regel der Sicherheitsraum zur Fahrbahn und Flächen für Aufenthalt und Sondernutzungen etc.

[25] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006, S. 36

Barrierefreiheit

Mindestens das Fußwegehauptnetz soll barrierefrei, durchgängig und umwegefrei nutzbar sein. Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zu verstehen, der schrittweise vorangetrieben werden soll. Besonders bei den Querungsstellen ist die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips entscheidend. Dabei sollen mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen durch die Infrastruktur angesprochen werden (vgl. Abbildung 4).

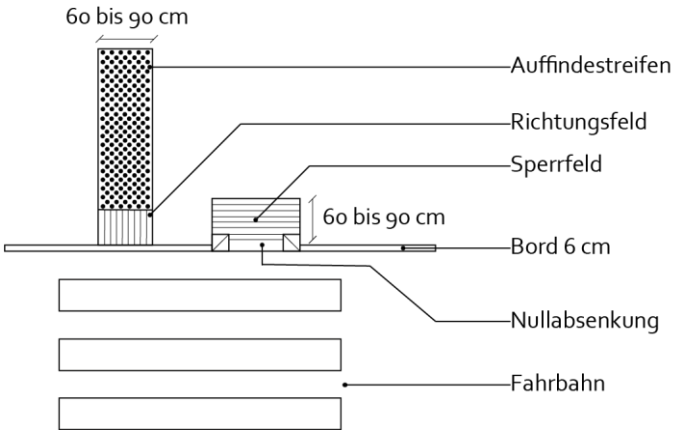


Abbildung 4: Gestaltung von barrierefreien Querungen[26]

Gemeinsame Führung von Fußgängern und Radverkehr

Gehwege sollten dem Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine sichere und ungestörte Bewegungsfläche bieten.

Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. In den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen steht zu dem Thema:

> *„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen."* [27]

[26] Eigene Abbildung nach: Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018

[27] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 42

Anforderungen an Haltestellen

Der ÖPNV sollte in besonderem Maße auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle gelangen. Ein weitgehend barrierefreier ÖPNV kann zudem die Mobilität eingeschränkter Menschen erheblich steigern.

Folgende Grundanforderungen an Haltestellen sollten erfüllt werden, die durch kommunale Vorgaben auf Grundlage des Nahverkehrsplans[28], ergänzt werden können: [29]

- Sichere Erreichbarkeit (von beiden Seiten)
- Barrierefreiheit (Hochbord, taktiles Leitsystem, Fahrgastinformation)
- Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationen zu Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Umgebungskarte, Tarifinformationen)
- Kurze Taktzeiten
- Die Standorte der Haltestellen sollten auf wichtigen Fußgängerverbindungen liegen (sofern möglich an Kreuzungspunkten der Fußgängerverbindungen)
- Die Haltestellen sollten in Fahrtrichtung vor dem Knoten liegen
- Senkung der Fahrgeschwindigkeit an Haltestellen

[28] IGES Institut GmbH; Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Berlin 2017

[29] Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

5.2 Radverkehr

Für Planungen zum Radverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)[30] und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)[31]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)[32]
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[33]

Hierarchisierung des Netzes

Das Fahrrad ist ein Alltagsverkehrsmittel sowie ein touristisches Verkehrsmittel. Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrer von besonderer Relevanz.

Die wichtigsten Routen sollen daher in einem Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten zusammengefasst werden. Das gesamte Radverkehrsnetz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradler (Pendler, Schüler), Gelegenheitsradler sowie touristischen Radverkehr.

Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Radverkehr soll innerorts aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr) möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden. Auch, da Fußgängern (besonders mobilitätseingeschränkte Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt auf den Wegen im Seitenraum ermöglicht werden sollen. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden.

---

30 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

31 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

32 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006

33 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

Auch die Anlage von Zweirichtungsradwegen sind innerorts zu vermeiden. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung steht zu dem Thema:

> *„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden."* [34]

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Menge und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt. Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden.

Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen. Auf dieser Grundlage ergeben sich auch die in Tabelle 4 genannten Breiten.

Tabelle 4: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen[35]

<table>
<tr><th rowspan="2">Anlagentyp</th><th colspan="2" rowspan="2">Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)</th><th colspan="3">Breite des Sicherheitstrennstreifens</th></tr>
<tr><th>Zur Fahrbahn</th><th>Zu Längsparkständen (2,00 m)</th><th>Zu Schräg/ Senkrechtparkständen</th></tr>
<tr><td rowspan="2">Schutzstreifen</td><td>Regelmaß</td><td>1,50 m</td><td rowspan="2">---</td><td rowspan="2">Sicherheitsraum 0,25 m - 0,50 m</td><td rowspan="2">Sicherheitsraum 0,75 m</td></tr>
<tr><td>Mindestmaß</td><td>1,25 m</td></tr>
<tr><td>Radfahrstreifen</td><td>Regelmaß</td><td>1,85 m</td><td>---</td><td>0,50 m - 0,75 m</td><td>0,75 m</td></tr>
<tr><td>Einrichtungsradweg</td><td rowspan="3">Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)</td><td>2,00 m (1,60 m)</td><td rowspan="4">0,50 m
0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hohen Verkehrsstärken)</td><td rowspan="4">0,75 m</td><td rowspan="4">1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)</td></tr>
<tr><td>Beidseitiger Zweirichtungsradweg</td><td>2,50 m (2,00 m)</td></tr>
<tr><td>Einseitiger Zweirichtungsradweg</td><td>3,00 m (2,50 m)</td></tr>
<tr><td>Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)</td><td>Abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke</td><td>> 2,50 m</td></tr>
</table>

[34] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

[35] Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16

Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrer besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 StVO beschildert sind (vgl. Abbildung 5).



Abbildung 5: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO

Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.[36] Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (z. B. ausreichender Zustand und Breite).[37]

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind i. d. R. Endpunkt (und oft auch Ausgangspunkt) eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein. Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild" an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt werden.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkillern") sollten grundsätzlich nicht aufgestellt werden.

[36] Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

[37] VwV-StVO Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden und folgende Anforderungen erfüllen:[38]

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit (1,30 m - 1,50 m Entfernung zwischen zwei Bügeln bei kurzen Abstelldauern; 1,10 m - 1,20 m bei längeren Abstelldauern) und gute Zugänglichkeit
- Guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch E-Bikes, Rennräder und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußgängerverkehrs errichtet werden

In Tabelle 5 auf Seite 17 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Ortsgefüge sinnvoll erscheint.

Tabelle 5: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung[39]

Ort	Art der Abstellanlage
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/ Freiräumen	Bügel (ggf. flexibel verstellbar)
An Schulen/ Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; ggf. mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen An touristischen Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/ Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus oder Fahrradraum mit E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, Reparaturservice und Bewachung

[38] Vgl. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

[39] Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren - es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

5.3 Fließender Kfz-Verkehr

Für Planungen zum fließenden Kfz-Verkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)[40] und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)[41]
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)[42]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)[43]

Raumbedarf und Straßenraumgestaltung

Der Raumbedarf des fließenden Kfz-Verkehr ergibt sich nach RASt[44] aus den Maßen des Fahrzeugs, einem Bewegungsspielraum und einem Sicherheitsraum. Auch die Nutzung durch bestimmte Fahrzeugtypen haben Einfluss auf die empfohlenen Regelquerschnitte. Beispielsweise haben Strecken, auf denen ein Begegnungsverkehr von Bussen stattfindet, eine breite Regelfahrbahnbreite als reine Wohnstraßen.

In der RASt sind je nach Straßentyp und Nutzung empfohlene Regelquerschnitte dargestellt.[45] Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten werden diese hier nicht wiederholend gezeigt.

[40] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist
[41] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)
[42] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008
[43] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006
[44] Ebenda, S. 25ff
[45] Ebenda, S. 33ff

Zulässige Geschwindigkeiten

Generell angestrebte Geschwindigkeiten richten sich nach der RASt[46] an den Straßenkategorien gemäß RIN[47].

- Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete (VS) sollen außerorts 70 km/h und innerorts 50 km/h anstreben.
- Auf angebauten Hauptverkehrsstraßen (HS) soll die Höchstgeschwindigkeit in der Regel 50 km/h betragen.
- Erschließungs- und Sammelstraßen (ES) sollen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h begrenzt werden.

Diese Werte sind Orientierungswerte, die je nach Gegebenheiten mit anderen Anforderungen abgewogen werden müssen. Aus angemessenen Gründen wie Sicherheit, Lärm oder Erprobungsmaßnahmen können nach StVO[48] geringere Höchstgeschwindigkeiten angeordnet werden.

Hierbei gilt grundsätzlich, dass Sicherheit vor Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs geht.

[46] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006, S. 13f

[47] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008, S. 15

[48] Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist, § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

5.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Für Planungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)[49] und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)[50]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)[51]
- Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR)[52]

Anforderungen an Erreichbarkeit und Auffindbarkeit

Für die Planungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sparsamer Umgang mit Flächen und Schutz des Innenstadtbereichs vor Parksuchverkehr.
- Bewohnern sollte möglichst ein Parkplatz in fußläufig zumutbarer Entfernung zu ihrer Wohnung bereitgestellt werden.
- Parkplätze für den Kunden- und Erledigungsverkehr sollten von der Erschließung stadtverträglich angeordnet sein (diese Parkplätze erzeugen den meisten Verkehr).
- Touristische und gebietsfremde Verkehre sollen frühzeitig zu verträglichen Parkplätzen gelenkt werden.
- Verträgliche Parkplätze sollten frühzeitig und eindeutig angezeigt werden.
- Für Menschen mit Behinderung sollen Parkplätze reserviert werden.
- Parkplätze sollten so angeordnet werden, dass keine Konflikte mit anderen Nutzern entstehen, insbesondere zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.
- Für Ein- und Ausparkvorgänge soll eine gute Sichtbeziehung, z. B. zu Kindern, gegeben sein.

---

49 Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18.Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist

50 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

51 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006

52 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR), Köln 2005

Bewohnerparkbevorrechtigung

Nach der VwV-StVO[53] gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten der Bewohnerparkbevorrechtigung:

- **Trennprinzip**, hier sind Anteile der Parkplätze ausschließlich für Bewohnerfahrzeuge reserviert. Es dürfen zwischen 9:00 Uhr und 18:00 Uhr höchstens 50 % der Parkplätze und in der übrigen Zeit höchstens 75 % der Parkplätze für Bewohner reserviert sein. Diese Regelung gilt für ein definiertes Gebiet, das in der längsten Ausdehnung 1.000 m nicht übersteigen darf. Die Übrigen Parkplätze innerhalb dieses definierten Gebietes müssen für die Allgemeinheit nutzbar sein.
- **Mischprinzip**, hier ist der gesamte Parkraum für die Allgemeinheit nutzbar. Eine Bevorrechtigung für Bewohner besteht nach Nr. 6 der o. g. VwV darin, dass diese auf den Parkplätzen von der Zahlung von Parkgebühren und der Parkdauerbeschränkung befreit sind. Eine räumliche Begrenzung besteht für das Mischprinzip nicht. Hinsichtlich der Bewohnerparkzone gilt die o.g. maximale Ausdehnung.

Die effektivste Art, für die Nutzergruppe der Bewohner Parkraum zu reservieren, ist das Trennprinzip. Es besteht die Möglichkeit, die Parkplätze mit Bewohnerparkbevorrechtigung auch zeitlich zu befristen, beispielsweise montags bis freitags von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Diese Befristung kann sinnvoll sein, wenn z.B. nachts für die Anwohner keine Probleme bestehen und tagsüber gebietsfremder Verkehr aus den Wohnstraßen herausgehalten werden soll.

Mit der Ausweisung der Bewohnerparkbevorrechtigung wird für Bewohner die Chance deutlich erhöht, einen freien Parkplatz in Nähe des gewünschten Zieles zu finden. Eine Garantie auf einen zielnahen Parkplatz ist damit nicht verbunden. In der Regel werden mehr Ausweise ausgegeben als reservierte Parkplätze vorhanden sind. Diese Nutzungskonflikte werden aber deutlich geringer sein, als ohne Bewohnerparkbevorrechtigung. Während sich die Situation für Bewohner deutlich verbessert, wird es Nachteile für Gebietsfremde, z. B. Berufspendler oder Gastronomiebesucher, geben, die in diesen Straßenabschnitten nicht mehr parken dürfen.

Der Bewohnerparkausweis muss bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beantragt werden. Die Kosten für einen Bewohnerparkausweis betragen in Greifswald 30 € jährlich.

---

53 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8); zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

6 Bestandserhebung und Analyse

Der Bestand wurde im November 2020 anhand von Begehungen und Befahrungen sowie zielorientierter Verkehrserhebungen getrennt für Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr vor Ort erhoben.[54] Die Daten wurden in GIS[55] übertragen.

6.1 Modal Split

Im Jahr 2014 wurde im Rahmen einer Haushaltsbefragung in der Stadt Greifswald eine Modal Split-Erhebung durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Erhebung geben Auskunft darüber, wie und mit welchem Verkehrsmittel sich die Menschen in Greifswald fortbewegen. Zum Vergleich liegen ebenso Daten einer Modal Split Erhebung aus dem Jahre 2009 vor (Abbildung 6 Seite 22).

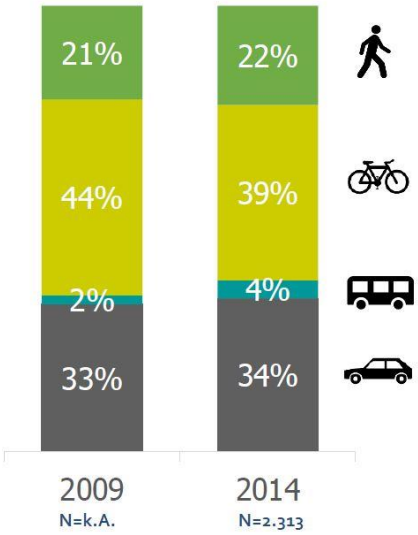


Abbildung 6: Modal Split Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2009 sowie 2014 auf Basis durchgeführter Wege[56]

[54] Im Laufe der Projektbearbeitung wurde ein Abschnitt des Hanserings umgebaut. Es ist daher möglich, dass im Bericht dargestellte Mängel bereits behoben sind bzw. sich im Umbau befinden.

[55] GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

[56] Eigene Darstellung nach Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hrsg., 2015; Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014. Steinbeis Transferzentrum Freizeit-, Tourismus- und Regionalforschung an der Universität Greifswald. Greifswald. 2015, S. 7.

Sowohl aus den Modal Split-Werten aus dem Jahr 2014 wie auch aus dem Jahr 2009 ist ablesbar, dass die Stadt Greifswald einen überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil besitzt. Insgesamt werden im Jahr 2014 65 % aller Wege in Greifswald mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV) zurückgelegt. Davon alleine 39 % der Wege mit dem Fahrrad, was den meisten Wegen entspricht.

Für das Untersuchungsgebiet liegen keine separaten Daten vor. Es ist allerdings davon auszugehen, dass aufgrund der kompakten Bebauung, der kurzen Wege und der vielfältigen Zielorte insbesondere der Anteil an Wegen, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, noch deutlich höher liegen, als die 22 % im gesamtstädtischen Bereich.

6.2 Online-Workshops

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens fanden am 26.01.2021 und am 18.05.2021 zwei öffentliche Online-Workshops statt, bei denen interessierte Bürgerinnen und Bürger der Stadt Greifswald die Möglichkeit bekamen, sich über den aktuellen Stand des Verkehrskonzeptes Innenstadt zu informieren und Ihre Ideen einzubringen.



Abbildung 7: Screenshot des 2. Online-Workshops von Teilnehmenden (Ausschnitt)

1. Online-Workshop

Für den ersten Workshop am 26.01.2021 meldeten sich insgesamt ca. 100 Teilnehmende an, von denen 76 zum Beginn der Veranstaltung anwesend waren. Die Moderation wurde von Alexander Gardyan (IKS Mobilitätsplanung) durchgeführt. Inhaltlich wurde die Zielsetzung abgestimmt, die Bestandsanalyse vorgestellt und erste Lösungsansätze vorgestellt.

Im Rahmen des Workshops konnten sich die Teilnehmenden mittels Chatfunktion und Redebeiträge in die Diskussion einbringen. Zusätzlich wurden Echtzeitbefragungen durchgeführt. In Abbildung 8 sind die Antworten auf die Frage dargestellt: „Was sind die 2 wichtigsten Handlungsfelder für die Greifswalder Innenstadt?"

Die häufigsten Nennungen waren „Verringerung des Kfz-Durchgangsverkehrs" und „Steigerung der Aufenthaltsqualität".

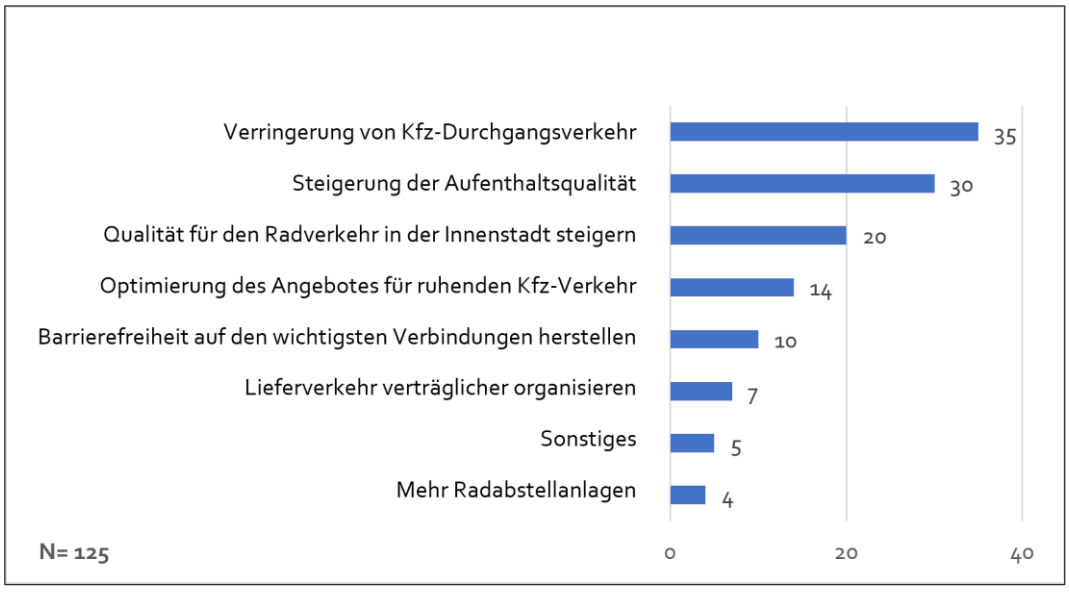


Abbildung 8: Echtzeitbefragung - Was sind die 2 wichtigsten Handlungsfelder für die Greifswalder Innenstadt

Im Rahmen des Workshops und im Nachgang zugesendeter Mails haben sich besonders folgende konkrete Themen ergeben, die im Projekt weiterbearbeitet bzw. in die Zielsetzung integriert wurden:

- Umweltschutz als übergeordnete Zielsetzung
- Ausweitung der Fußgängerzone prüfen
- Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende verbessern

- Zugänglichkeit des ÖPNV verbessern
- Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden verringern
- Qualität der Radverkehrsführungen in der Friedrich-Löffler-Straße verbessern
- Lärmbelästigung in der Friedrich-Löffler-Straße verringern
- Dezentrale Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen, auch für Lastenräder
- Ordnung des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung von Bewohnerparken
- Elterntaxi vor der Käthe-Kollwitz-Schule

2. Online-Workshop

Für den zweiten Online-Workshop am 18.05.2021 meldeten sich insgesamt über 100 Teilnehmende an, von denen 65 zum Beginn der Veranstaltung anwesend waren. Die Moderation wurde wieder von Alexander Gardyan (IKS Mobilitätsplanung) durchgeführt. Inhaltlich wurde die Integration der Ergebnisse des ersten Workshops erläutert und konkrete Maßnahmenvorschläge vorgestellt.

Im Rahmen des Workshops konnten sich die Teilnehmenden wieder mittels Chatfunktion und Redebeiträge einbringen. Zusätzlich wurden Echtzeitbefragungen durchgeführt. In Abbildung 9 sind die Antworten auf die Frage dargestellt: Was sind aus Ihrer Sicht die 2 Maßnahmen, die mit hoher Priorität umgesetzt werden sollen?" Die häufigsten Nennungen waren „Verkehrsversuch Modalfilter" und „Elterntaxi: Hol- und Bringzone Käthe-Kollwitz-Grundschule".

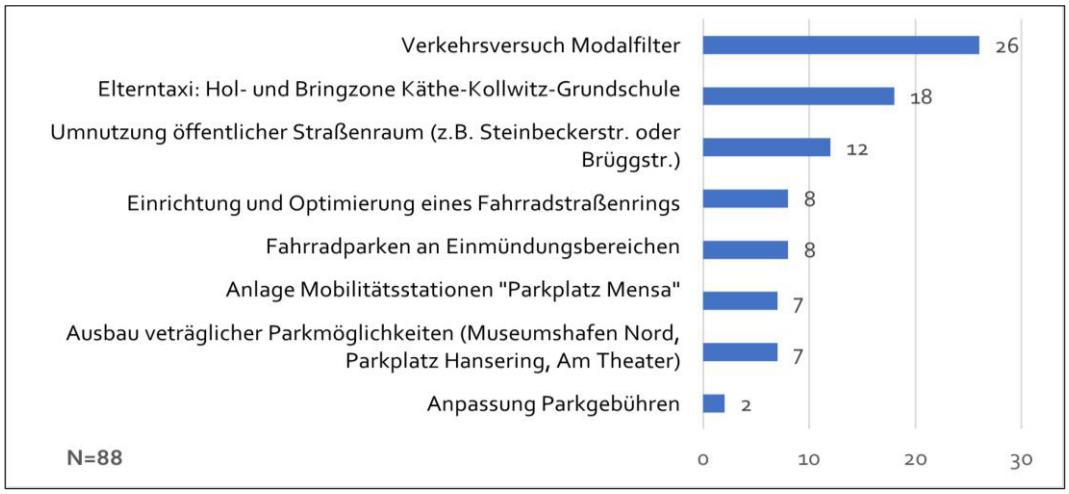


Abbildung 9: Echtzeitbefragung - Was sind aus Ihrer Sicht die 2 Maßnahmen, die mit hoher Priorität umgesetzt werden sollten?

Im Rahmen der abschließenden Diskussion wurde deutlich, dass zu einzelnen Punkten durchaus unterschiedliche Meinungen bestehen. Beispielhaft bei dem Thema Parkplätze und Kfz-Verkehr, wo die Wünsche von einer „autofreien Innenstadt" bis zur Anlage von zusätzlichen Parkplätzen reichte.

Berichterstattung

Zu den öffentlichen Online-Workshops wurde von den Teilnehmenden ein überwiegend positives Feedback gegeben. Auch in Presse und Medien wurden die Workshops kommuniziert.



Abbildung 10: Beispielhaft - Fernsehbeitrag Greifswald-TV (links) und Ostsee-Zeitung vom 04.02.2021 zum 1. Online-Workshop (rechts)

6.3 Online-Befragung von Geschäftsinhabenden zum Thema Lieferverkehr

Zum Thema Lieferverkehr wurde eine Online-Befragung ausgewählter Geschäftsinhabenden in der Innenstadt durchgeführt. Die Befragung war über einen per Post zugesendeten Zugangscode vom 27.05.2021 bis zum 20.06.2021 freigeschaltet. Insgesamt wurden 132 Geschäftsinhabende angeschrieben, von denen 28 an der Befragung teilgenommen haben.



Abbildung 11: Startseite der Online-Befragung

Es wurden dabei Fragen hinsichtlich des Liefervorgangs, der Ware und der Lieferzeit sowie Fragen zur Einschätzung neuer Lieferkonzepte gestellt. Die relevanten Erkenntnisse aus der Befragung sind nachfolgend zusammengefasst. Der gesamte Fragebogen befindet sich im Anhang.

Die Belieferungen der Teilnehmenden erfolgte überwiegend an Werktagen zwischen 10 und 14 Uhr. Knapp drei Viertel der Liefervorgänge sind nicht länger als 15 Minuten. Rund die Hälfte der Händlerinnen und Händler werden mit dem Pkw oder Kleintrans-

porter beliefert, rund ein Viertel mit einem Lkw bis 7,5 t. Die Fahrzeuge halten während der Anlieferung in der Fußgängerzone oder in Straßen außerhalb der Fußgängerzone.

Die Hälfte der Lieferungen wiegen bis zu 50 kg (vgl. Abbildung 12). Die häufigste Art der Lieferungen sind Pakete, Stückgut und Lebensmittel.

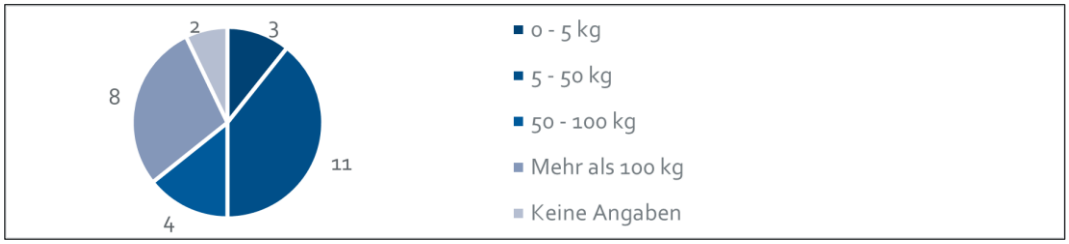


Abbildung 12: Online-Befragung - Welchen Lieferumfang beträgt Ihre Lieferung durchschnittlich?

Unter den Befragten wird niemand mit dem Lastenrad beliefert. Bei dem überwiegenden Teil der Befragten bestehen zudem Zweifel über die Lieferung der Waren per Lastenrad. Insbesondere in Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung sowie hinsichtlich des Transports vieler und schwerer Waren wurden Bedenken geäußert.

Die Mehrheit der Händlerinnen und Händlern, die selbst Waren ausliefern, könnten sich eine Auslieferung mit einem Lastenrad ebenfalls nicht vorstellen. Auch hierbei wurden Bedenken über die Kapazität und Reichweite von Lastenrädern geäußert. Auch zur konkreten Durchführung und Zuständigkeiten bestehen Unklarheiten und Bedenken.

Einordnung der Befragung

Die Befragung ist nicht repräsentativ und gibt lediglich ein Stimmungsbild wieder. Dennoch geben die Ergebnisse wichtige Anhaltspunkte zu dem Umgang und Bedarf an nachhaltigen Lieferkonzepten in Greifswald.

Die Aussagen zu den Lieferzeiten decken sich mit den Beobachtungen vor Ort, wo ganztägig Lieferfahrzeuge in der Fußgängerzone standen, obwohl diese nur zwischen 18 und 10 Uhr für den Lieferverkehr freigegeben ist. Diese Missachtung der Regelungen führt zu vielfältigen Konflikten in der Fußgängerzone und mindert letztlich die Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität (vgl. Abbildung 15 auf Seite 33).

Die Einschätzung der Befragten zeigt, dass es großen Informationsbedarf zur Umsetzung und Leistungsfähigkeit von nachhaltigen Lieferkonzepten, beispielsweise mit Lastenrädern, gibt. Beispielsweise lag die Hälfte der Lieferungen mit unter 50 kg durchaus im Rahmen der Leistungsfähigkeit eines Lastenrades.

6.4 Fußverkehr

Fußverkehr nimmt eine besondere Rolle im urbanen Verkehr ein. Er steht in besonderem Maße für die Belebtheit, soziale Sicherheit und das öffentliche Leben in der Stadt. Das trifft besonders auf urbane Quartiere zu, welche vielfältige Aktivitäten für zu Fuß Gehende bieten. Trotz viel Kfz-Verkehr wirkt es ohne zu Fuß Gehende unbelebt und unattraktiv, man könnte die „Bürgersteige hochklappen". Ein hochwertig gestalteter öffentlicher Raum (dazu gehören auch die Verkehrsflächen) kann soziale Aktivitäten und die Nutzung durch Fußgänger insgesamt fördern.[57]

6.4.1 Netzentwicklung

Für den Fußverkehr wird ein Netz entwickelt, welches als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dient. Schließlich ist auch der ÖPNV wesentlich von der Qualität der Fußwegerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangen zu Fuß zur Haltestelle.

Hierarchisierung

Das Fußwegenetz ist im Wesentlichen ein Bestandsnetz und hierarchisch in ein Fußwegehauptnetz und ein Grundnetz gegliedert (siehe Karte 2 auf Seite 30).

Zum Grundnetz gehören sämtliche Wege innerhalb des Untersuchungsgebiets. Zum Fußwegehauptnetz gehören Verbindungen, die besondere Relevanz für zu Fuß Gehende besitzen und entsprechend höher frequentiert sind.

Mindestens auf dem Fußwegehauptnetz soll perspektivisch allen Nutzenden ein sicheres, barrierefreies und komfortables Gehen ermöglicht werden. Besondere Berücksichtigung gilt dabei Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen. Das Netz ist so angelegt, dass es Anschlüsse an angrenzende Quartiere bietet.

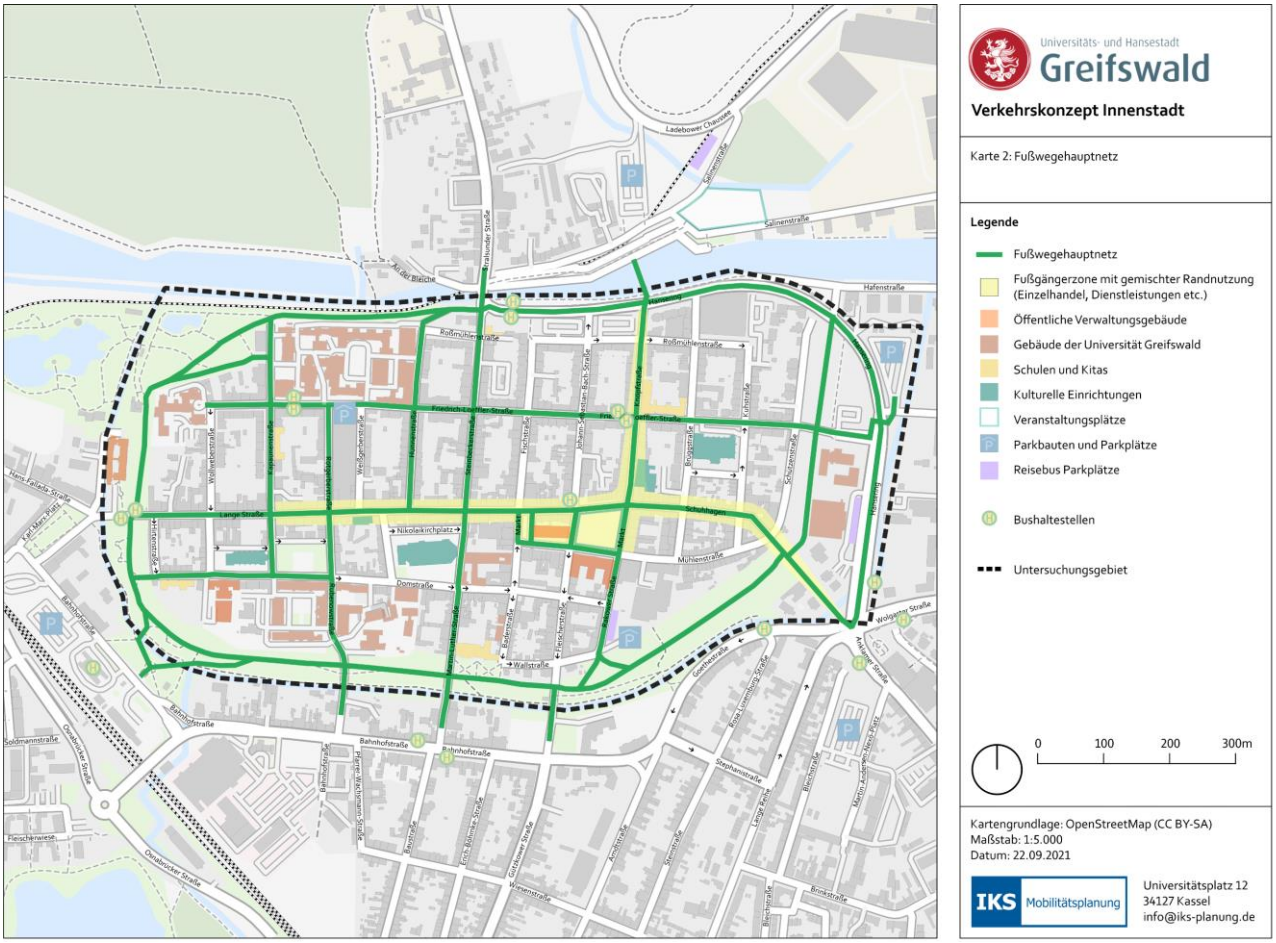
Wesentliche Einflussfaktoren zur Identifizierung des Fußwegenetzes in der Altstadt von Greifswald sind:

- Fußgängerzone
- Geschäftsstraßen und Einkaufscenter (Domcenter)

[57] Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015, S.35

- Bahnhof / ÖPNV-Haltestellen
- Schulen
- Wallanlagen, Parks
- Parkplatzanlagen
- Universitätsgebäude

Dabei können auch Unterschiede innerhalb des Fußwegehauptnetzes bestehen. Beispielsweise ist Barrierefreiheit und die Begehbarkeit zu allen Jahres- und Tageszeiten für Alltagswege ein besonders wichtiger Faktor. Auf Freizeitwegen (z. B. Parkwegen) können Qualitäten wie Aufenthaltsqualität und Gestaltung der Wege und des Umfelds eine größere Rolle spielen.



Karte 2: Fußwegehauptnetz

6.4.2 Mängelanalyse

Innerhalb des Fußwegehauptnetzes wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Erkenntnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

Gehwegbreiten und Oberflächen

Der Komfort vom zu Fuß gehen hängt in entscheidendem Maße mit angemessenen Gehwegbreiten und gut nutzbaren Oberflächen zusammen. Es bestehen auf großen Teilen der Gehwege des Fußwegehauptnetzes unter dem Aspekt der Gehwegbreite und Oberflächenbeschaffenheit Mängel. Die häufigsten sind:

- Gehwege baulich zu schmal angelegt
- Oberflächen nicht komfortabel und sicher begehbar (Unebenheiten, Kopfsteinpflaster, Stolperkanten)
- Einschränkung der Gehflächen durch Hindernisse (z. B. Geschäftsauslagen, Beschilderungen, Stromkästen und sonstige Einbauten auf Gehwegen)



Abbildung 13: Mängel in Gehwegbreite und Oberfläche

Barrierefreiheit an Knoten und Einmündungsbereichen

Entlang des Fußwegehauptnetzes wurden sämtliche Knoten und Einmündungen auf Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende nach Folgenden Kriterien überprüft:

- **Barrierefreie Knotenpunkte** und Einmündungsbereiche beinhalten ein taktiles Leitsystem und eine Nullabsenkung (grüner Punkt)
- **Eingeschränkt barrierefreie Knotenpunkte** und Einmündungsbereiche beinhalten ein taktiles Leitsystem oder eine Nullabsenkung; ebenfalls werden Knotenpunkte mit vorhandenem taktilem Leitsystem und Nullabsenkung aber unebenem Kopfsteinpflaster im Querungsbereich als eingeschränkt barrierefrei bewertet (orangener Punkt)
- **Nicht barrierefreie Knotenpunkte** und Einmündungsbereiche beinhalten weder ein taktiles Leitsystem noch eine Nullabsenkung (roter Punkt)

Insgesamt wurden 5 barrierefreie, 21 eingeschränkt barrierefreie und 7 nicht barrierefreie Knotenpunkte erfasst (siehe Abbildung 14). An den meisten Knotenpunkten und Einmündungsbereichen bestehen Mängel in der Barrierefreiheit. In der Fußgängerzone haben zu Fuß Gehende Vorrang. Diese ist niveaugleich gestaltet. Daher sind Mängel eher in der Fläche vorhanden und weniger auf einzelne Knoten zu reduzieren.

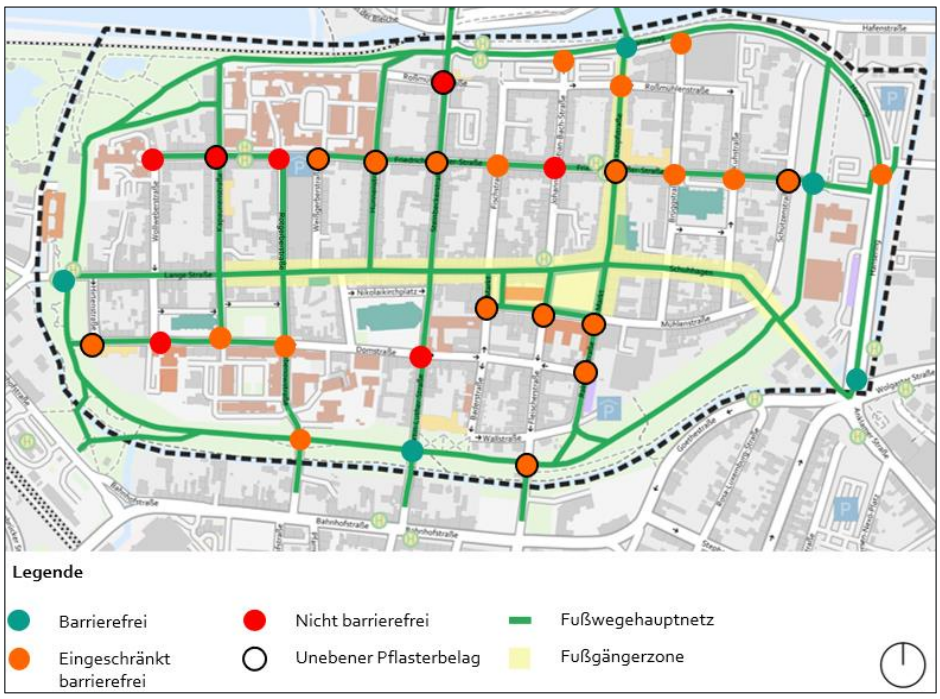


Abbildung 14: Knotenpunkte und Einmündungsbereiche für den Fußverkehr im Fußwegehauptnetz

Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Wenn andere Verkehrsteilnehmende die Infrastruktur von zu Fuß Gehenden mit nutzen (legal oder illegal), führt das in der Regel zu erheblichen Einbußen des Komforts, der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität.



Abbildung 15: Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden

Es bestehen vielfältige Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden im Fußwege-hauptnetz. Beispielsweise entstehen Konflikte, wo zu Fuß Gehenden kein sicheres Queren der Fahrbahn möglich ist (z. B. Parken im 5 m - Einmündungsbereich) oder die Mindestbreiten der Gehwege aufgrund dort parkender Fahrzeuge unterschritten werden. Die häufigsten Mängel sind:

- Straßenräume sind hauptsächlich auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet
- Illegales Parken von Kfz im 5 m - Einmündungsbereich
- Abgestellte Fahrräder auf Gehwegen
- Gemeinsame Flächennutzung mit Radfahrenden (z. B. Wallanlage)
- Illegale Befahrung der Fußgängerzone (außerhalb der freigegebenen Zeiten)
- Lieferfahrzeuge in der Fußgängerzone (außerhalb der freigegebenen Zeiten)

6.4.3 Zusammenfassende Bewertung

Die wesentlichen räumlich verortbaren Mängel aus Sicht der zu Fuß Gehenden sind in Abbildung 16 dargestellt. Gerade beim Fußverkehr bestehen zusätzlich auch vielfältige Mängel, die sich nur schwer verorten lassen oder im gesamten Untersuchungsgebiet vorkommen:

- Viele Abschnitte und Knoten im Fußwegehauptnetz sind nicht barrierefrei.
- Die Qualität für zu Fuß Gehende wird vielerorts durch andere Verkehrsteilnehmende gemindert, z. B. durch auf Gehwegen abgestellte Fahrräder oder gemeinsame Flächennutzung (Wallanlage, Fußgängerzone).
- Es fehlt ein Verständnis für die Anforderungen von zu Fuß Gehenden und mobilitätseingeschränkten Menschen *„da kann man doch dran vorbei laufen"*.

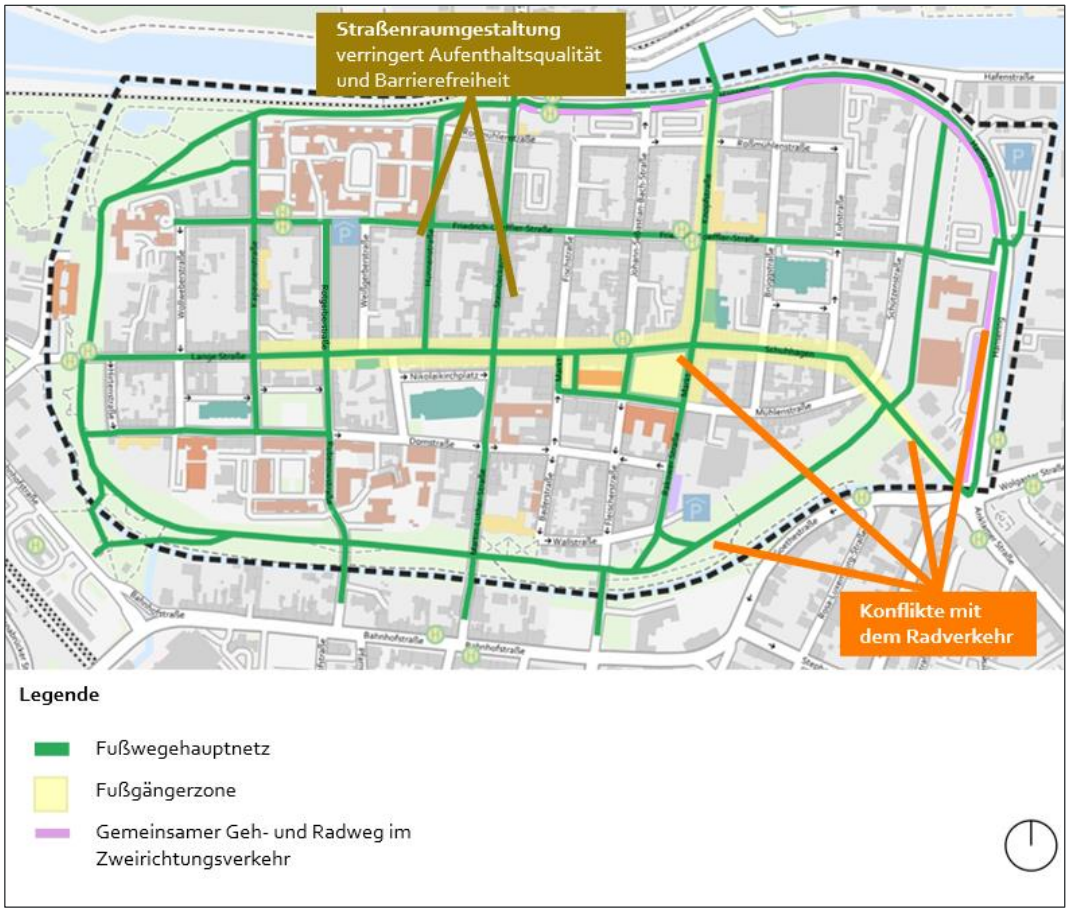


Abbildung 16: Zusammenfassung der wesentlichen Mängel des Fußverkehrs

6.5 Radverkehr

Radverkehr gewinnt bundesweit zunehmend an Bedeutung. Neben den flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Alltags-, Berufs- und Freizeitverkehr trägt auch die voranschreitende Elektrifizierung zur Ausbildung einer neuen Fahrradkultur bei und erschließt neue Nutzergruppen.

Der vergleichsweise geringe Ressourcenverbrauch und die positiven Begleiterscheinungen wie Gesundheitsförderung oder Klimaschutz entsprechen dem aktuellen Zeitgeist und verbinden Mobilität mit Lebenseinstellung.[58]

Betrachtet man andere Städte in Deutschland, ist der Radverkehrsanteil in Greifswald mit 39 % überdurchschnittlich hoch. Der durchschnittliche Radverkehrsanteil liegt in Deutschland für Städte in gleicher Stadtkategorien bei etwa 10 %.[59]

6.5.1 Netzentwicklung

Zur Vernetzung der wesentlichen Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt (siehe Karte 3 auf Seite 36), welches als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dient.

Hierarchisierung

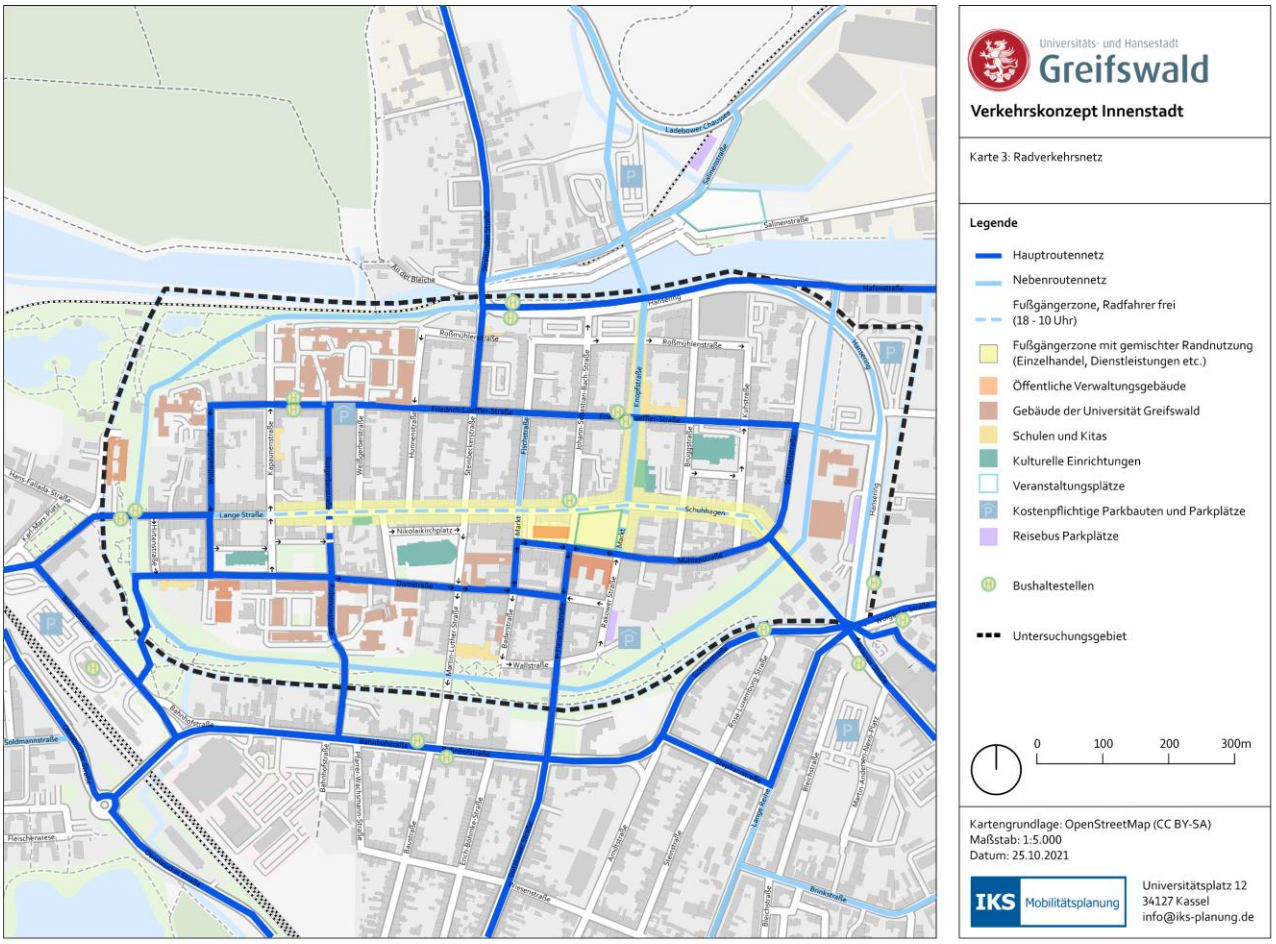
Das Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz und hierarchisch in ein Hauptroutennetz und ein Nebenroutennetz gegliedert. Zum Hauptroutennetz gehören Verbindungen, die besondere Relevanz für Radfahrende besitzen und entsprechend höher frequentiert sind.

Mindestens das Hauptroutennetz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzergruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradfahrende (Pendelnde, Schulkinder), Gelegenheitsradfahrende sowie touristischen Radverkehr.

[58] Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens [Zugriff: 29.07.2021]

[59] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Mobilität in Deutschland (MiD) - Ergebnisbericht. Bonn 2019, S. 47

Als Grundlage für die Bildung des Radverkehrsnetztes in der Altstadt wurde sich am Radverkehrsplan Greifswald aus dem Jahr 2010[60] sowie den Radverkehrszählungen aus dem Jahr 2019[61] orientiert.



Karte 3: Radverkehrsnetz

[60] Stadtbauamt Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Radverkehrsplan Greifswald 2010. Greifswald 2010

[61] Universität Greifswald (Lehrstuhl Wirtschafts- und Sozialgeographie); Radverkehrszählung. Greifswald 2019

Die wesentlichen Einflussfaktoren zur Bildung des Netzes im Untersuchungsgebiet sind:

- Radverkehrsplan Greifswald 2010
- Radverkehrszählung 2019
- Geschäftsstraßen und Einkaufscenter (Domcenter)
- Schulen
- Universitätsgebäude

Das Radverkehrsnetz ist als Zielnetz konzipiert, muss also noch nicht an allen Abschnitten den Anforderungen der Nutzer genügen. Teile des Netzes werden ggf. erst durch die Umsetzung von Maßnahmen (legal) befahrbar.

6.5.2 Führungsformen im Bestand

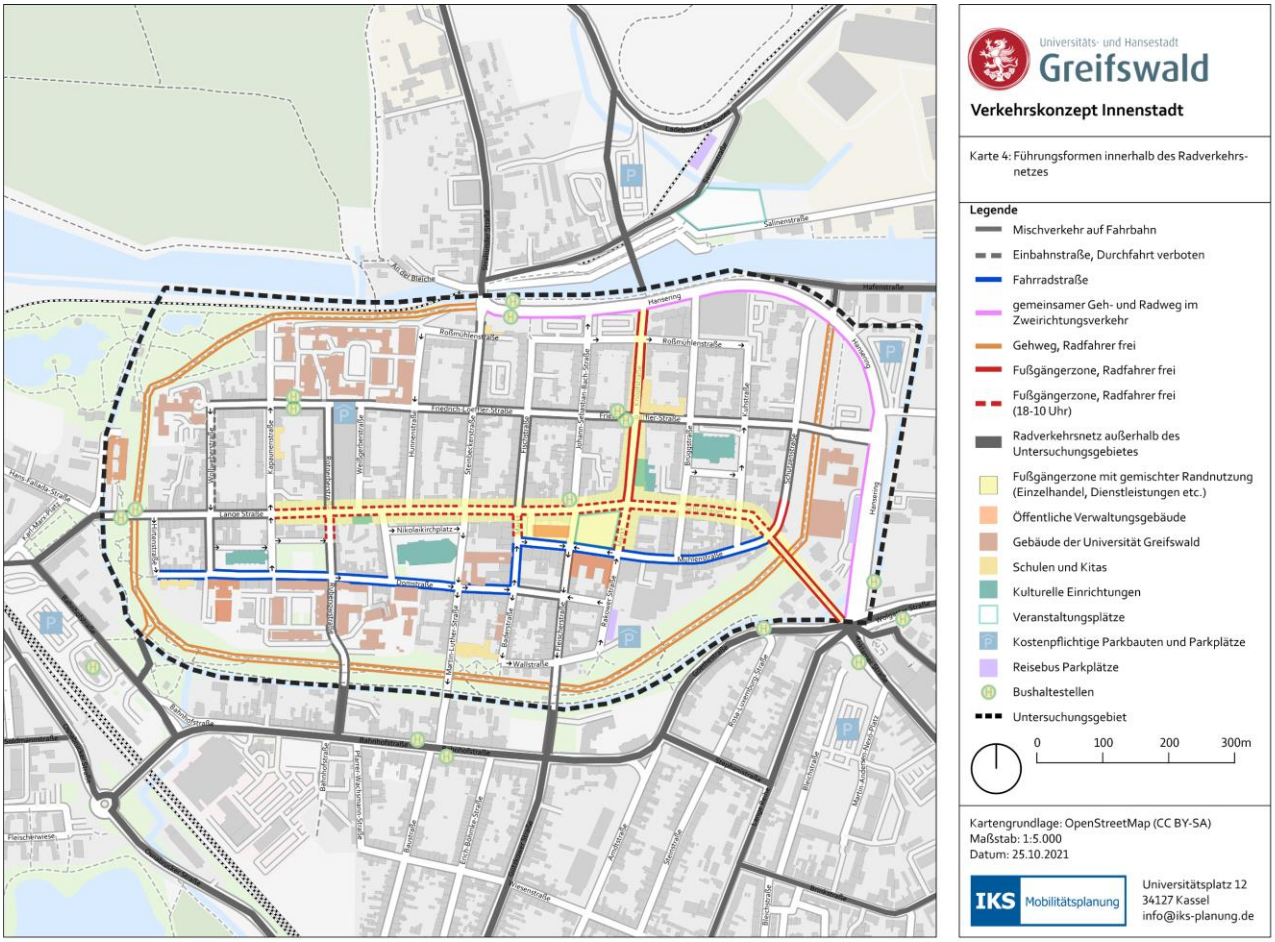
Innerhalb des Radverkehrsnetzes wird der Radverkehr auf den meisten Abschnitten bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Mischverkehr geführt. Die Verbindung Domstraße, Baderstraße, Markt und Mühlenstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen (für Kfz-Verkehr freigegeben - „unechte Fahrradstraße").

Die Fußgängerzonen Knopfstraße sowie das Mühlentor sind für den Radverkehr ganztägig freigegeben. Die Fußgängerzone entlang der Straßen Lange Straße und Schuhhagen sind von 18 Uhr bis 10 Uhr für den Radverkehr freigegeben. Die Wallanlagen sind als Fußgängerweg ausgewiesen, aber für den Radverkehr freigegeben.

Die Führungsformen innerhalb des Radverkehrsnetzes sind in Karte 4 auf Seite 38 zusammengefasst.



Abbildung 17: Ausgewählte Führungsformen im Untersuchungsgebiet



Karte 4: Führungsformen innerhalb des Radverkehrsnetzes

6.5.3 Mängelanalyse

Innerhalb des Radverkehrsnetzes wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Erkenntnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

Führungsformen und Gestaltung der Infrastruktur

Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der ERA umgesetzt werden, um die angestrebte Sicherheit und den Komfort zu erreichen.

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der oft beengten Straßenräume ist die Führung auf Fahrbahnniveau angemessen. Dennoch bestehen Mängel im Radverkehrsnetz. Die häufigsten Mängel sind:

- Auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung wird der Komfort und das Sicherheitsempfinden für Radfahrende gemindert (z. B. Friedrich-Loeffler-Straße)
- Es bestehen Gefahrensituationen aufgrund von Engstellen, die oft durch parkende Fahrzeuge entstehen (z. B. in der Domstraße, in der Kapaunenstraße und der Friedrich-Loeffler-Straße)
- Fahrradinfrastruktur ist nicht ausreichend markiert bzw. für alle Verkehrsteilnehmer ersichtlich (z. B. Fahrradstraße Domstraße)
- Teile des Radverkehrsnetzes sind nicht durchgängig befahrbar (Abschnitte der Fußgängerzone)
- Fahrbahnabschnitte sind in schlechten Zustand oder mit Kopfsteinpflaster befestigt (z. B. Hunnenstraße, Friedrich-Loeffler-Straße)



Abbildung 18: Mängel in Führungsform und Gestaltung der Infrastruktur

Einbahnstraßen - Freigabe für Radfahrende in Gegenrichtung

Grundsätzlich soll der Radverkehr zur Vermeidung von Umwegen Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Im Radverkehrsnetz ist die Wollweberstraße nicht für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (siehe Abbildung 19). Der Abschnitt ist als Netzlücke zu werten.



Abbildung 19: Netzlücke durch Einbahnstraße und Engstelle in der Wollweberstraße

Abstellanlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Baustein von Radinfrastruktur. Im Untersuchungsgebiet besteht, aufgrund der hohen Anzahl an Zielorten und dem insgesamt hohen Radverkehrsanteil, ein großer Bedarf an dezentral verteilten Abstellanlagen.

Im Untersuchungsgebiet fehlt es insbesondere an diesen dezentral verteilten Abstellanlagen. Das wird daran deutlich, dass Fahrräder an Bäumen, Masten und sonstigen Straßenmöblierungen angeschlossen werden, was wiederum in vielen Fällen zu einer Beeinträchtigung der Barrierefreiheit auf den Gehwegen führt (vgl. Abbildung 20). Auch für Lastenräder bzw. Fahrräder mit Anhängern besteht keine Möglichkeit, diese sicher und komfortabel abzustellen.



Abbildung 20: Bedarf an dezentral verteilten Fahrradabstellanlagen mit hoher Sicherheit und Komfort

6.5.4 Zusammenfassende Bewertung

Die wesentlichen räumlich verortbaren Mängel aus Sicht der Radfahrenden sind in Abbildung 21 dargestellt. Insgesamt wird die Qualität für Radfahrende besonders durch die bestehenden Regelungen im Kfz-Verkehr gemindert, beispielsweise durch hoch belastete Straßen oder parkende Fahrzeuge und dadurch entstehende Engstellen.

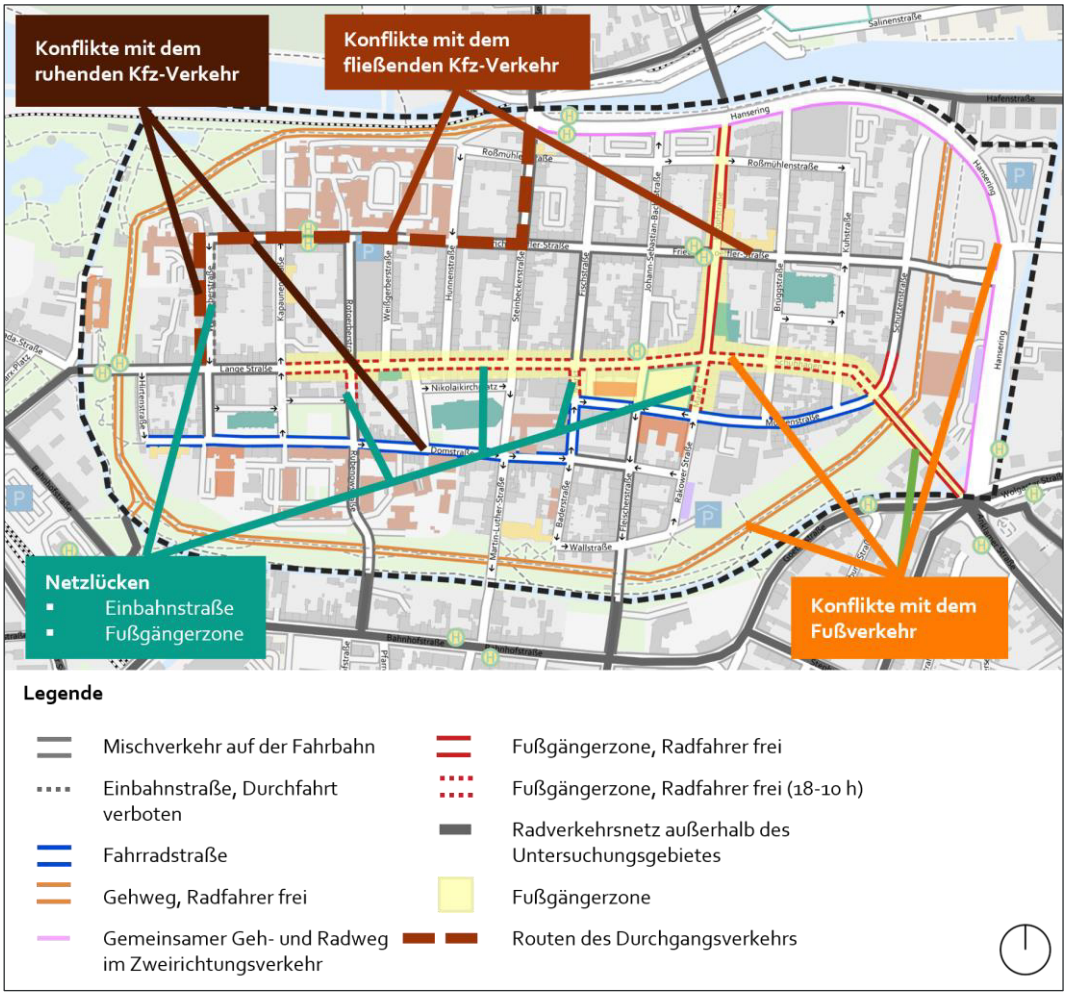


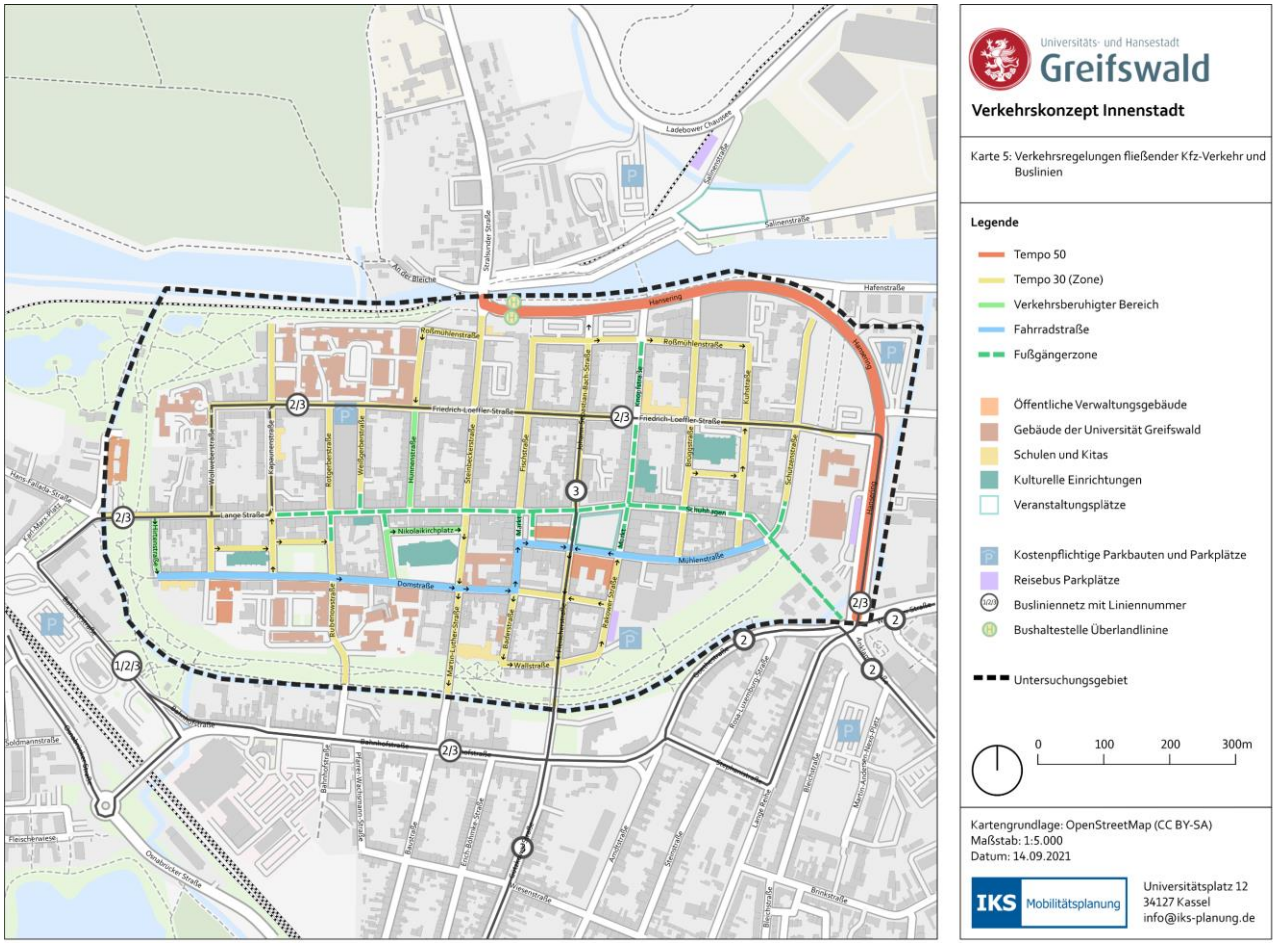
Abbildung 21: Zusammenfassung der wesentlichen Mängel des Radverkehrs

6.6 Fließender Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr bleibt ein wichtiger Mobilitätsbaustein. Als Teil eines Oberzentrums muss die Innenstadt auch für Auswärtige und Touristen erreichbar bleiben.

Aufgrund des hohen Raumbedarfs und der vielfältigen negativen Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität (z. B. durch Lärm oder technische Gestaltungsvorgaben) und auf den Fuß- und Radverkehr, werden Zielkonflikte deutlich. Diese lassen sich aufgrund der vorhandenen schmalen Straßenquerschnitte in der Innenstadt auch nicht vollständig auflösen.

Die relevanten Verkehrsregelungen im Untersuchungsgebiet sind in Karte 5 dargestellt.



Karte 5: Verkehrsregelungen fließender Kfz-Verkehr und Buslinien

6.6.1 Verkehrserhebungen

Um die Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet zu bestimmen und eine objektive Diskussionsgrundlage zu erlangen, wurde an verschiedenen Standorten Verkehrserhebungen durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro (Messtechnik Mehl) durchgeführt.

Die Erhebungen fanden videobasiert am 22.10.2020 statt, was nach den Regelwerken als „Normaltag" zu bewerten ist (Donnerstag, außerhalb der Ferienzeit und ohne besondere Feste usw.).[62] Für die Videoerhebung wurde ein datenschutzkonformes Verfahren eingesetzt, wobei keinerlei personenbezogene Daten erfasst wurden.

Die Fahrzeugklassen wurden entsprechend der Vorgaben nach HBS 2015[63] zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr erhoben und dem Auftraggeber im Excel-Format zur weiteren Verwendung übermittelt.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie und damit verbundenen Einschränkungen sind die erfassten Daten sicherlich mit Vorsicht zu bewerten, auch wenn zu dem Zeitpunkt kein offizieller „Lockdown" bestand. Ein Abgleich mit älteren Verkehrserhebungen zur Umgestaltung des Hanserings[64], aus der Zeit vor der Covid-19-Pandemie, hat allerdings gezeigt, dass die erhobenen Daten plausibel erscheinen. Eine rechnerische Anpassung der Daten hat daher nicht stattgefunden.

62 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 28

63 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Fassung 2015. Köln 2015

64 BDC Dorsch Consult Ingenieursgesellschaft mbH; Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Umgestaltung Hansering 1. BA Verkehrsuntersuchung. Rostock 2018

Knotenstromerhebungen

Im Untersuchungsgebiet wurden an zehn Standorten Knotenstromerhebungen durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 22 zusammengefasst.

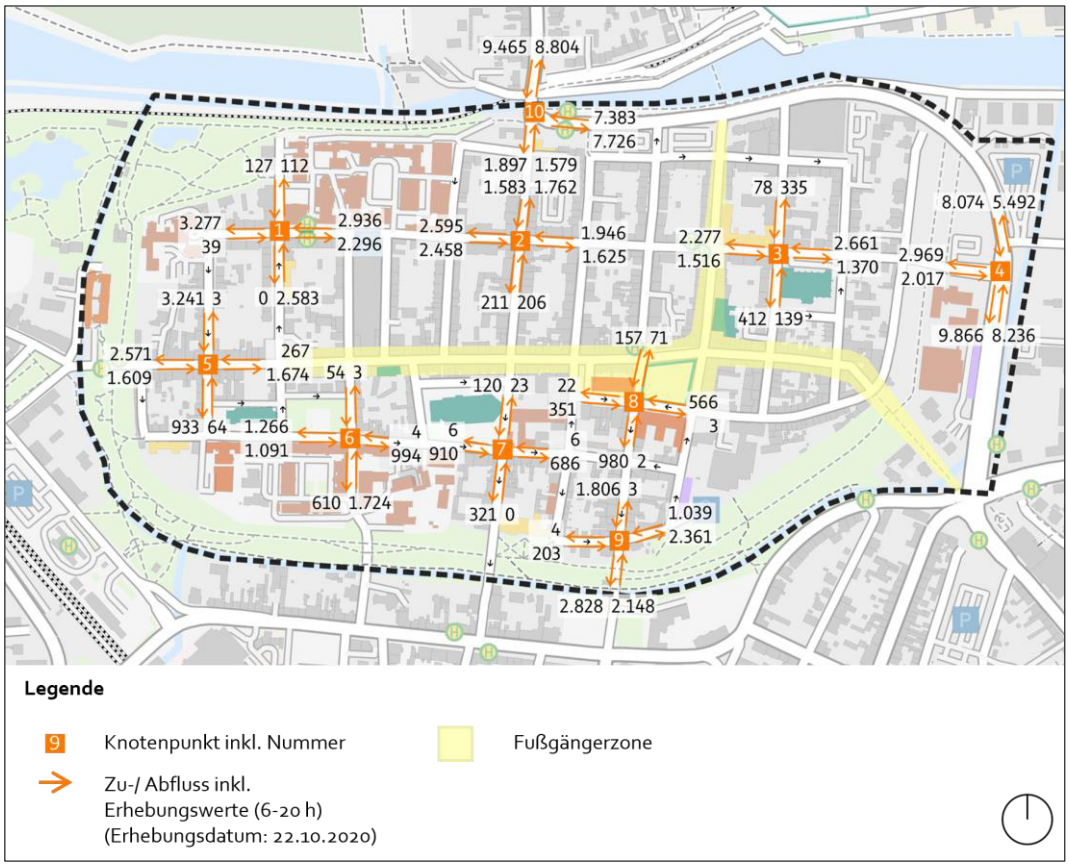


Abbildung 22: Ergebnis der Knotenstromerhebungen

Ermittlung des Durchgangsverkehrs

Zielsetzung dieser Untersuchung war die Ermittlung, wie viele Fahrzeuge den westlichen Teil der Innenstadt nur zu Durchfahrt nutzen, um z. B. den Weg über den Hansering abzukürzen.

Zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs wurde an 3 drei Zählstellen eine Kennzeichenerhebung durchgeführt (siehe Abbildung 23 auf Seite 45).[65]

[65] Datenschutz: Die Kennzeichen wurden vor Ort in Echtzeit aus dem Videosignal ausgelesen und irreversibel pseudonymisiert. Eine Aufzeichnung des Videomaterials erfolgte nicht.

Anhand dieser kann ermittelt werden, wie lange sich ein Fahrzeug innerhalb der Innenstadt aufhält. Bei Durchfahrtszeiten unter 5 Minuten wird davon ausgegangen, dass dieses Fahrzeug nur durch die Innenstadt fährt, und dort keine weiteren Ziele hat (z. B. zum Einkaufen oder für sonstige Erledigungen).

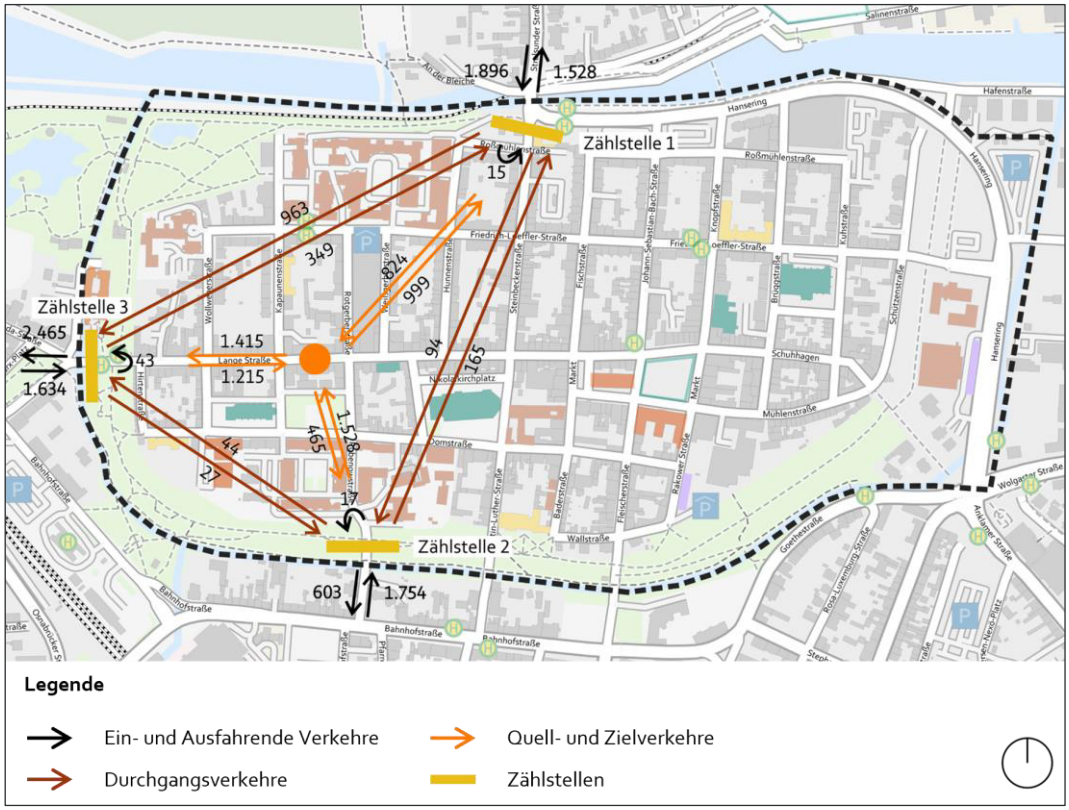


Abbildung 23: Ergebnisse der Kennzeichenerhebung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs

Anhand der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass an den drei Zählstellen zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr insgesamt 5.284 Kfz in das Gebiet eingefahren sind. Davon sind 1.642 Kfz durch die Innenstadt gefahren (Durchgangsverkehr), was 31 % am Gesamtaufkommen entspricht.

Die Werte teilen sich folgendermaßen auf die drei Zählstellen auf:

- Zufahrt Zählstelle 1: 1.896 Kfz (davon 1.057 Kfz bzw. 56 % Durchgangsverkehr)
- Zufahrt Zählstelle 2: 1.754 Kfz (davon 209 Kfz bzw. 12 % Durchgangsverkehr)
- Zufahrt Zählstelle 3: 1.634 Kfz (davon 376 Kfz bzw. 23 % Durchgangsverkehr)

6.6.2 Zusammenfassende Bewertung

Anhand der Verkehrserhebungen konnte nachgewiesen werden, dass 1.642 Kraftfahrzeuge als reiner Durchgangsverkehr durch die westliche Innenstadt gefahren sind (vgl. Abbildung 24). Ein Großteil davon über die Friedrich-Loeffler-Straße.

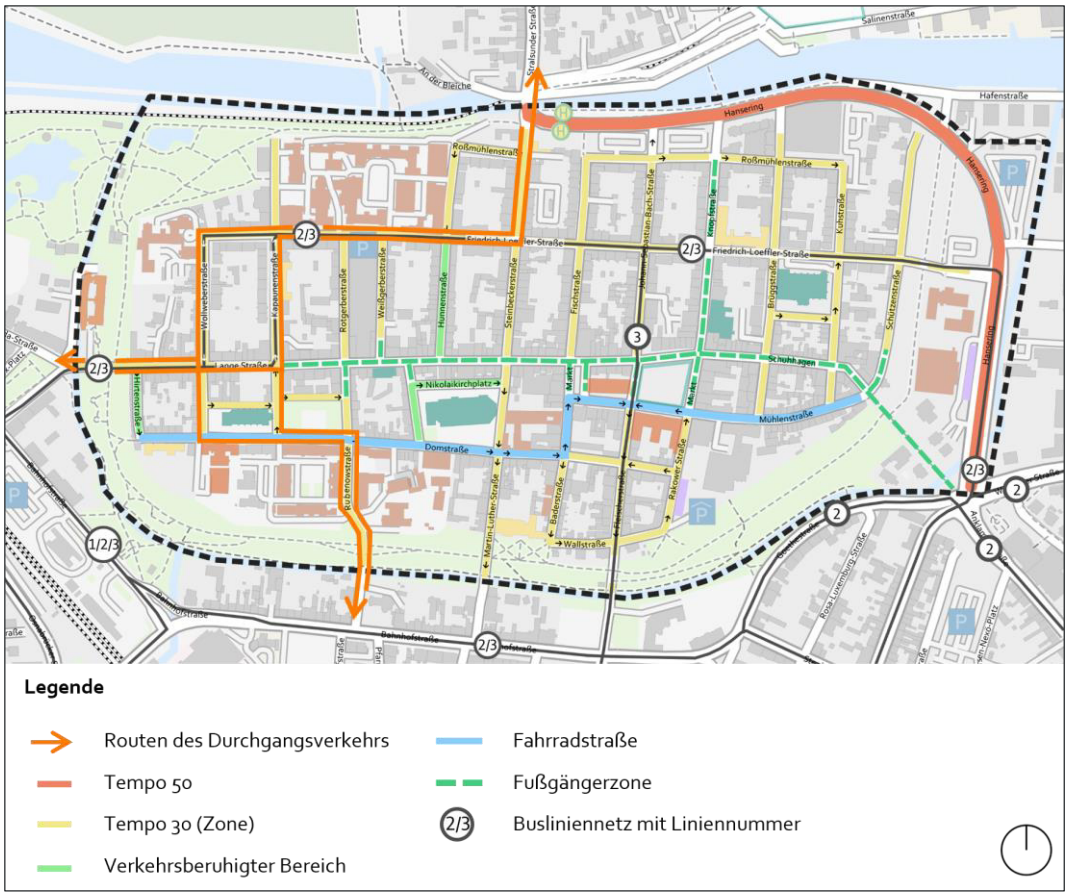


Abbildung 24: Zusammenfassung der wesentlichen Mängel des Kfz-Verkehrs

Diese Fahrzeuge haben keinen Nutzen für die lokale Wirtschaft, mindern die Aufenthaltsqualität für Kunden, Besucher und Bewohner und verschärfen die Konflikte mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Auch der ÖPNV wird durch die unnötigen Durchfahrten behindert. Zudem verringern diese Fahrzeuge die Qualität für nötigen Kfz-Verkehr (Lieferverkehr, Kunden, Bewohner), da auch für diese die Fahrtzeiten verlängert werden.



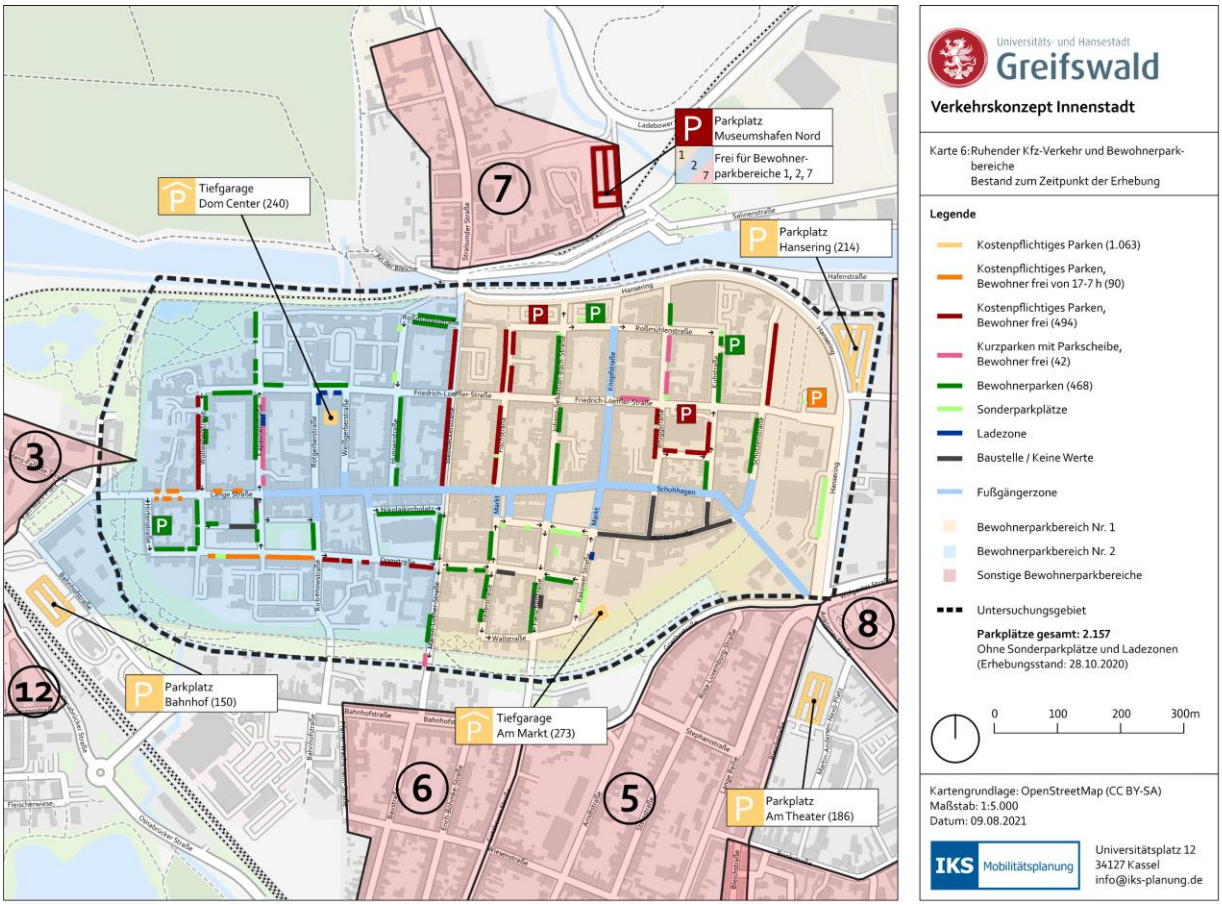
Abbildung 25: Rückstau in der Friedrich-Loeffler-Straße

6.7 Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumprobleme entstehen in der Regel dort, wo hohe Nutzungsmischungen und eine Funktionsvielfalt bestehen, also verschiedene Nutzertypen um den gleichen Parkraum konkurrieren. Zusätzlich ist insbesondere in innerstädtischen Bereichen der Parkraum in der Regel knapp, da die wertvollen Flächen „sinnvolleren" Nutzungen zugeführt werden. Kaum ein anderes Thema im Bereich Stadtverkehr nimmt in den öffentlichen Diskussionen einen größeren Stellenwert ein als das Thema Parken.

6.7.1 Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung

In einem ersten Schritt wurden sämtliche öffentliche Parkplätze und relevante Verkehrsregelungen, wie die Ausdehnung der Bewohnerparkbereiche, im Untersuchungsgebiet erfasst (siehe Karte 6).



Karte 6: Ruhender Kfz-Verkehr und Bewohnerparkbereiche

Direkt angrenzende Parkbauten (Am Theater, Bahnhof, Museumshafen Nord) wurden in die Untersuchung integriert. Zum Zeitpunkt der Erhebung standen im Untersuchungsgebiet und der genannten Parkbauten insgesamt 2.157 öffentliche Parkplätze zu Verfügung, die alle bewirtschaftet sind.

468 der Parkplätze sind ausschließlich für Bewohner reserviert (Trennprinzip). Auf 626 der Parkplätze bestehen Parkgebühren oder die Pflicht zur Auslage der Parkscheibe. Diese Parkplätze sind ebenfalls für Bewohner freigegeben (Mischprinzip).

1.063 Parkplätze sind kostenpflichtig bewirtschaftet. Diese liegen in den Parkbauten bzw. Sammelparkanlagen „Tiefgarage Domcenter", „Parkplatz Bahnhof", „Tiefgarage Am Markt", „Parkplatz Am Theater" und „Parkplatz Hansering".

Auch in den zentralen Bereichen mit direkter Lage zur Fußgängerzone bestehen Parkplätze im Straßenraum, die für auswärtige Fahrzeuge nutzbar sind. Diese Anordnung führt zu ungewolltem Parksuchverkehr in den städtebaulich sensiblen Bereichen.

Die Innenstadt ist in zwei Bewohnerparkbereiche gegliedert. „Bewohnerparkbereich 1" im westlichen und „Bewohnerparkbereich 2" im östlichen Teil der Innenstadt.

6.7.2 Verkehrserhebungen

Um die Diskussionen zum Thema Parken auf eine objektive Ebene zu heben, wurden verschiedene Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt.

Am 28.10.2020, was nach den Regelwerken als „Normaltag" zu bewerten ist (Mittwoch, außerhalb der Ferienzeit und ohne besondere Feste usw.)[66], wurde die Auslastung der öffentlichen Parkplätze mittels Strichliste erhoben.

Die Erhebungen wurden vormittags (11 Uhr) und nachts (2 Uhr) durchgeführt.

Vormittags ist mit einer hohen Mischung durch Pendler, Kunden, Gäste und Bewohner zu rechnen. Auf Grundlage der Nachterhebung wurde die Auslastung durch Bewohnerfahrzeuge ermittelt.

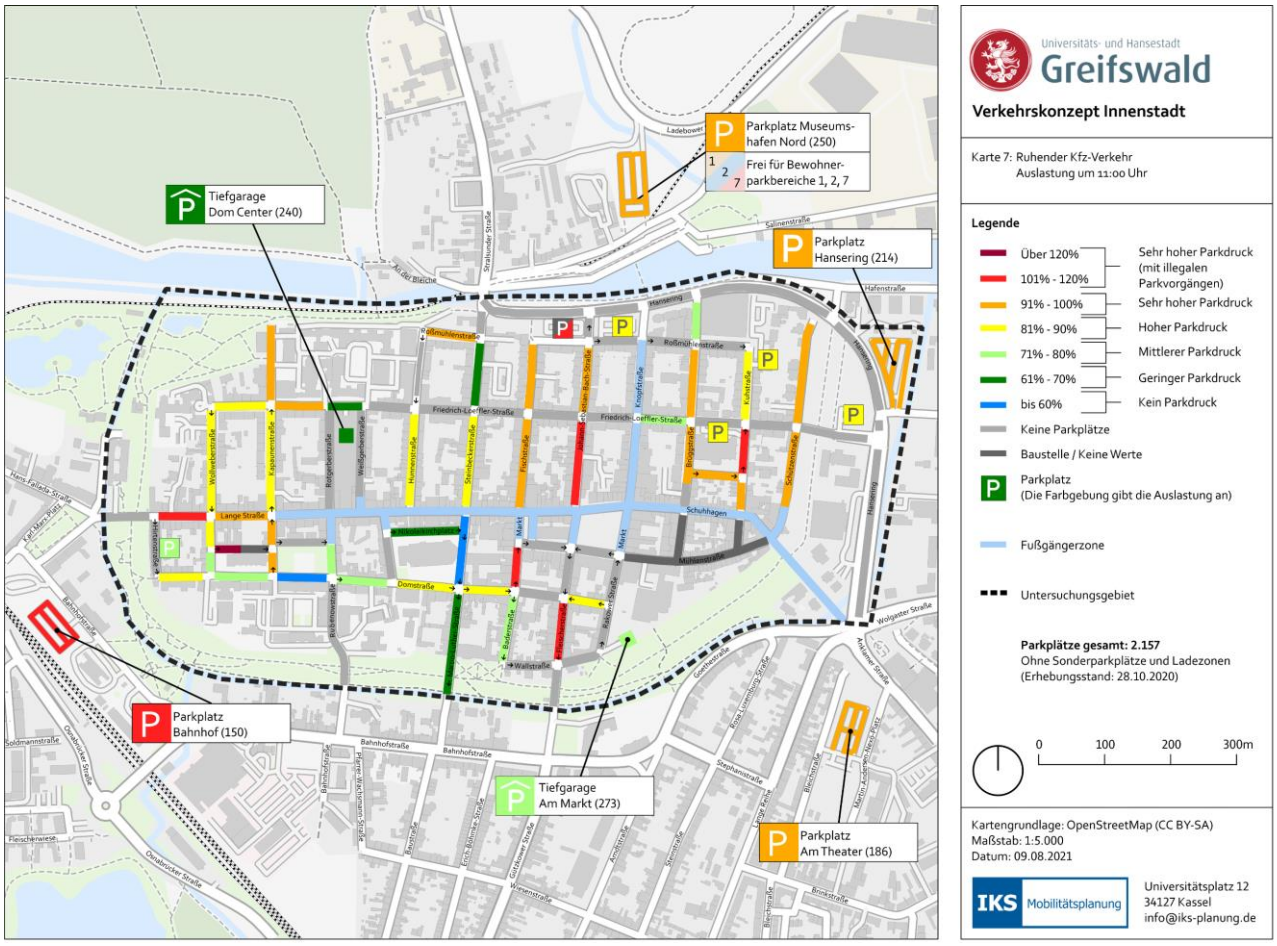
Die Daten der Parkbauten, die durch die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) bewirtschaftet werden, wurden für den Stichtag von der GPG zur Verfügung gestellt (Auswertung der Schrankenanlagen).

[66] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 28

Aufgrund der Covid-19-Pandemie und damit verbundenen Einschränkungen sind die erfassten Daten sicherlich mit Vorsicht zu bewerten. Insbesondere, was die Auslastung der Parkplätze um 11 Uhr angeht.

Auslastung um 11 Uhr

Die Ergebnisse der Erhebung um 11 Uhr sind in Karte 7 dargestellt. Es ist ablesbar, dass insgesamt ein hoher Parkdruck[67] besteht, der sich über das gesamte Gebiet verteilt. Von den betrachteten 2.157 Parkplätzen waren um 11 Uhr 1.893 belegt, was einer Auslastung von 88 % entspricht. Insbesondere in der Tiefgaragen Domcenter und Am Markt sind freie Kapazitäten vorhanden, wobei hier durchaus ein Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie plausibel ist.



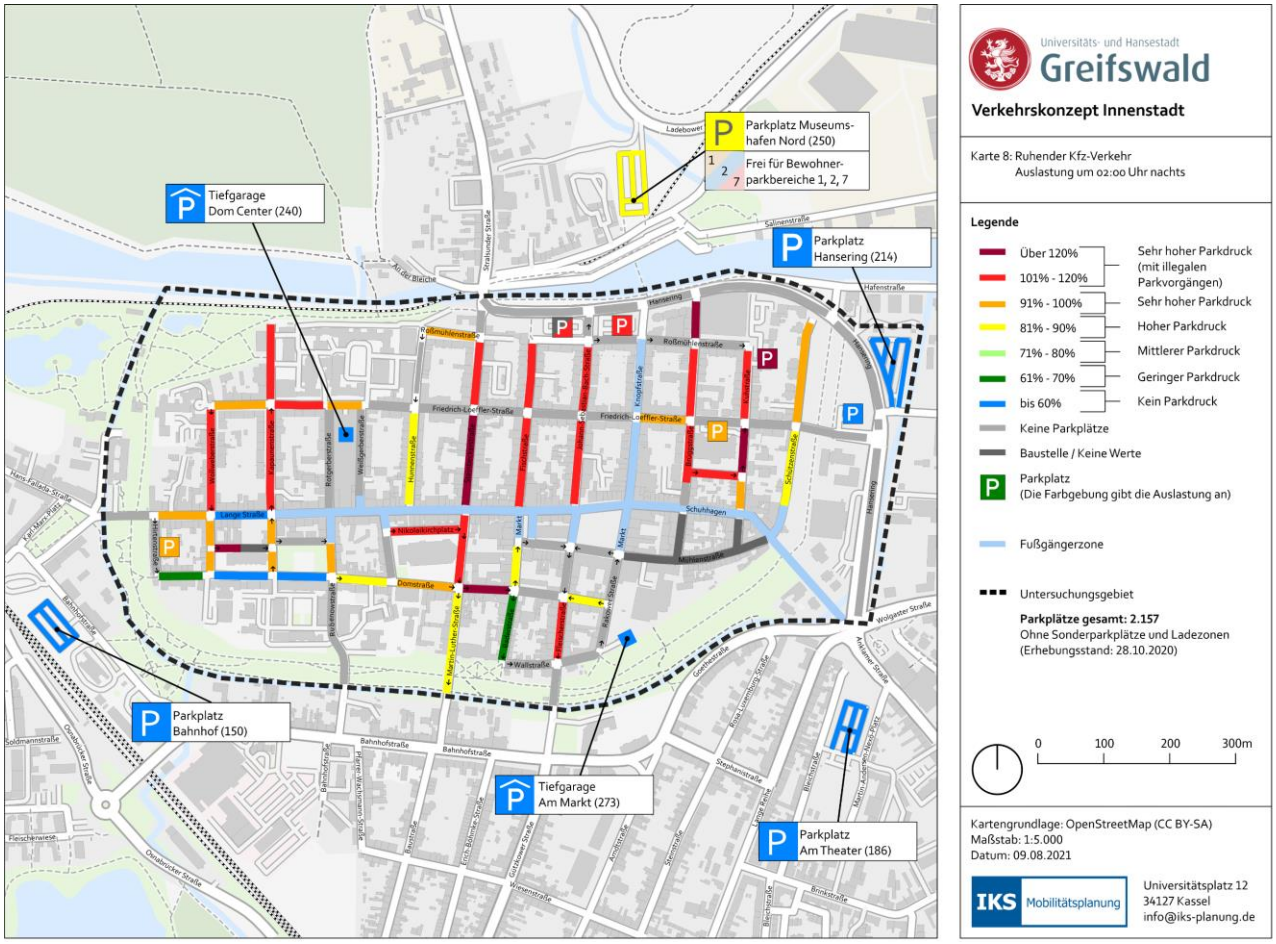
Karte 7: Ruhender Kfz-Verkehr - Auslastung um 11 Uhr

[67] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR), Köln 2005

Auslastung um 2 Uhr nachts

Die Ergebnisse der Erhebung um 2 Uhr nachts sind in Karte 8 dargestellt. Insgesamt besteht eine Auslastung sämtlicher untersuchten Parkplätze von 61 %, was einem geringen Parkdruck entspricht.[68]

Allerdings wird deutlich, dass auf den Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum ein sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen besteht (z. B. durch Parken im 5 m - Einmündungsbereich). Hingegen sind nachts in den Parkbauten große Kapazitäten ungenutzt.



Karte 8: Ruhender Kfz-Verkehr - Auslastung um 2 Uhr nachts

[68] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für die Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR), Köln 2005

6.7.3 Mengengerüst der Parkraumauslastungen um 11 Uhr und 2 Uhr nachts

Betrachtet man die konkreten Auslastungen der einzelnen Bewirtschaftungstypen zu den erhobenen Uhrzeiten, werden die in Karte 7 und Karte 8 dargestellten Ergebnisse auch zahlenmäßig deutlich (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Mengengerüst der Parkraumauslastung um 11 Uhr und 2 Uhr nachts

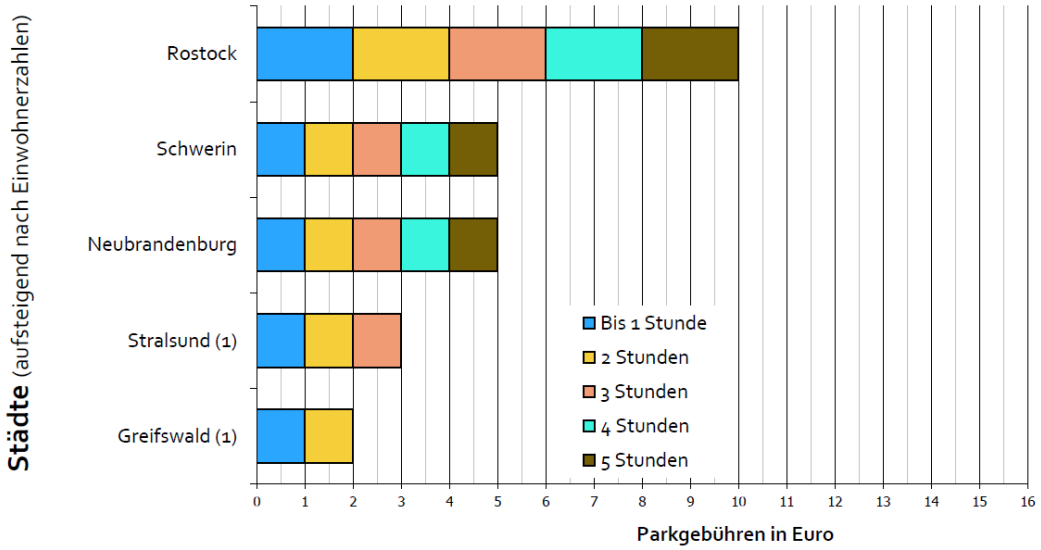
Bewirtschaftung	Anzahl Parkplätze	Auslastung um 11 Uhr	Auslastung um 2 Uhr nachts
Kostenpflichtiges Parken	1.063	910 (86 %)	271 (25 %)
Kostenpflichtiges Parken, Bewohner frei von 17-7h	90	73 (81 %)	29 (32 %)
Kostenpflichtiges Parken Bewohner frei	494	465 (94 %)	467 (95 %)
Kurzparken mit Parkscheibe, Bewohner frei	42	36 (86 %)	48 (114 %)
Bewohnerparken	468	409 (87 %)	497 (106 %)
Auslastung gesamt	**2.157**	**1.893 (88 %)**	**1.312 (61 %)**

Auf das Gesamtgebiet betrachtet sind mit dem „Ist-Zustand" ausreichend Parkplätze vorhanden, wenngleich tagsüber ein hoher Parkdruck besteht.

Nachts ist der hohe Parkdruck eher auf ein Verteilungsproblem zurückzuführen.

6.7.4 Parkgebührenvergleich

Um die bestehenden Parkgebühren in der Greifswalder Innenstadt einordnen zu können, wurden vergleichsweise die Parkgebühren umliegender Städte herangezogen (Stand: Januar 2020) (siehe Abbildung 26).



1= Höchstparkdauer vorhanden

Abbildung 26: Parkgebühren in Greifswald und umliegenden Städten

Die Parkgebühren im Innenstadtgebiet von Greifswald (1 €/h) entsprechen dabei den Parkgebühren aus umliegenden Städten. Zusätzlich ist die Parkhöchstdauer auf 2 h begrenzt.

6.7.5 Ausgabe von Bewohnerparkausweisen

Die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen ist in Greifswald folgendermaßen reglementiert:

> *„Bewohner, die in einem Bewohnerparkbereich ihren Hauptwohnsitz haben sowie Bewohner, die hauptberuflich in Greifswald arbeiten (der Arbeitsvertrag oder ein sonstiges Nachweisdokument ist vorzulegen) und vorwiegend hier eine Wohnung nutzen, ihren Hauptwohnsitz jedoch nicht nach Greifswald verlegen können (Lebensmittelpunkt der Familie an anderem Ort, die Eheurkunde oder Lebenspartnerschaftsurkunde ist vorzulegen), erhalten auf Antrag einen Bewohnerparkausweis, der sie berechtigt, in ihrem Bewohnerparkbereich an ausgewiesenen Bewohnerparkflächen unentgeltlich zu parken. Zudem können pflegende Angehörige, die ein Familienmitglied mit einem anerkannten Pflegegrad betreuen, eine sogenannte "Pflegevignette" beantragen, die gleichfalls zum unentgeltlichen Parken in einem ausgewiesenen Bewohnerparkbereich berechtigt, der in der Bewohnerparkzone liegt, in der das zu pflegende Familienmitglied hauptwohnsitzlich gemeldet ist."*[69]

Besondere Reglementierungen zur Größe der Fahrzeuge bestehen nicht. Das führt in der Praxis dazu, dass immer größer werdende Fahrzeuge (auch vermehrt als Pkw angemeldete Campingbusse) den knappen und kostbaren Parkraum in der Innenstadt belegen und mit 30 €/Jahr die gleichen Kosten tragen wie Kleinstfahrzeuge, obwohl diese nur einen Bruchteil der Fläche beanspruchen.

6.7.6 Zusammenfassende Bewertung

Tagsüber (11 Uhr) wurde eine Auslastung der bestehenden öffentlichen Parkplätze von 88 % ermittelt. Das entspricht nach den Regelwerken einem hohem Parkdruck. Die Auslastung bestand zum Zeitpunkt der Erhebung auf nahezu sämtlichen vorhandenen Parkplätzen.

Die erhobene Auslastung ist insbesondere für die sensiblen Bereiche in der Innenstadt problematisch (historische Gassen und Geschäftsstraßen), da z. B. durch den zugehörigen Parksuchverkehr und den Flächenverbrauch durch parkende Fahrzeuge die Aufent-

[69] Website der Universitäts- und Hansestadt Greifswald; https://www.greifswald.de/de/wirtschaft-bauen-verkehr/mobil-in-greifswald/bewohnerparken/ [Zugriff: 04.08.2021]

haltsqualität verringert wird und Flächen für andere Nutzungen (Außengastronomie) fehlen (siehe Abbildung 27).

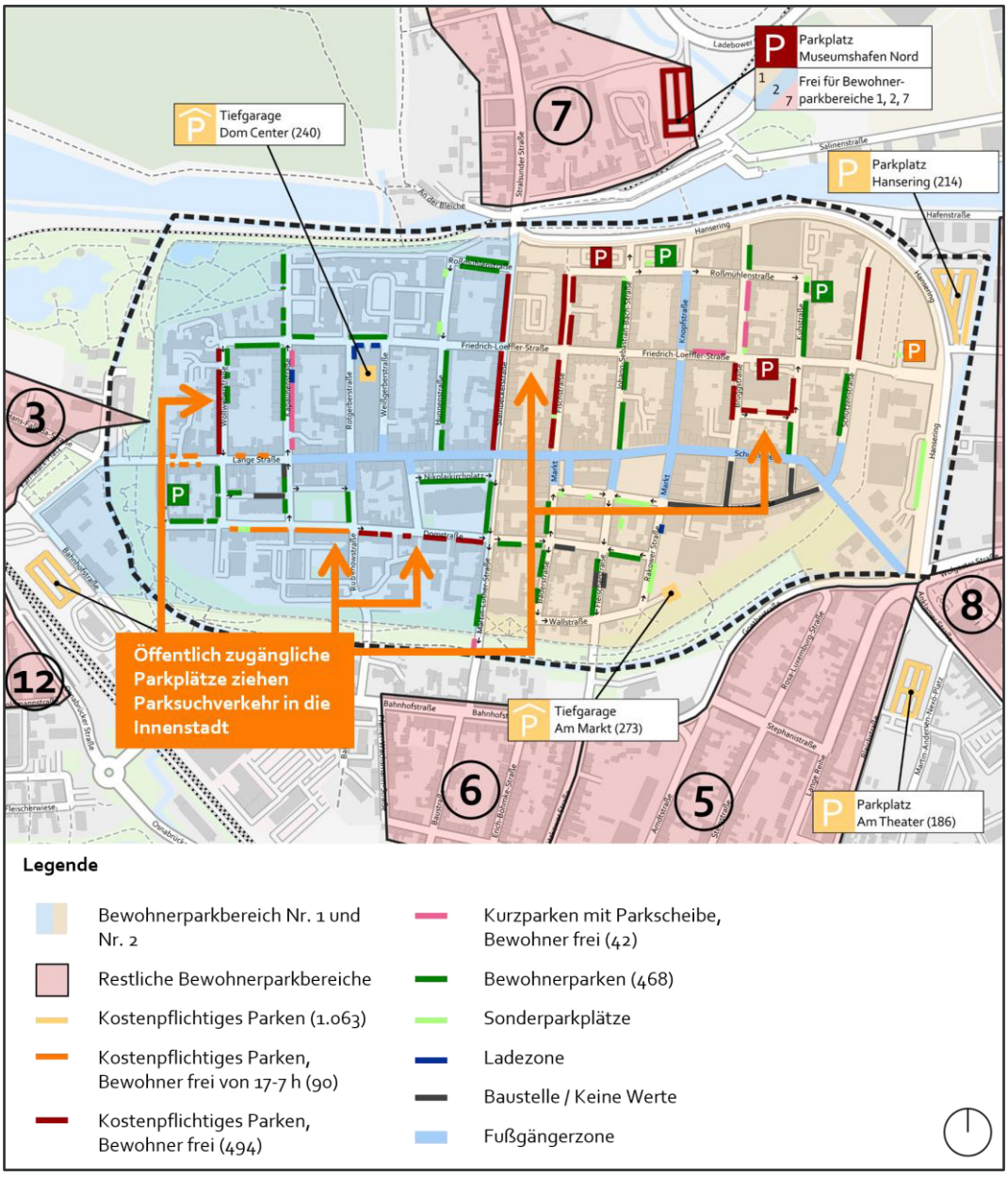


Abbildung 27: Wesentliche Mängel des ruhenden Kfz-Verkehrs

Nachts (2 Uhr) waren besonders die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum mit einem sehr hohen Parkdruck belegt, der mit illegalen Parkvorgängen einherging (z. B. Parken im 5 m - Einmündungsbereich). In den untersuchten Parkbauten waren hingegen große

Kapazitäten ungenutzt (Auslastung unter 60 %). Die hohe Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nachts wird auch dadurch verschärft, dass Bewohnerparkplätze mit „Gesamtkosten" von 30 € jährlich deutlich kostengünstiger sind, als eine Dauermiete eines Stellplatzes in einer der Parkbauten. Besonders nachts ist der Parkdruck also eher auf ein Verteilungsproblem zurückzuführen als auf fehlende Parkplätze.

Insgesamt ist zu bemerken, dass Konflikte im ruhenden Verkehr oft mit Zielkonflikten einhergehen. Einerseits ist die Erreichbarkeit mit dem Kfz von einigen Geschäftsinhabenden erwünscht (Parkplätze vor Geschäften, Gastronomie), andererseits mindern genau diese Kfz die Aufenthaltsqualität der Innenstadt.

6.8 Verkehrsprognose 2030

Bestandteil der Aufgabenstellung war auch eine Prognose der Verkehrsentwicklung für das Jahr 2030. Als Basis für die Verkehrsprognose dient die durchgeführte Verkehrszählung in der Innenstadt[70] und der verkehrstechnischen Untersuchungen für den Hansering[71] und die Bebauungspläne 55, 55A und 62[72].

Für die Prognose der Verkehrsstärken für das Jahr 2030 werden für den Hansering die Verkehrsströme am Knotenpunkt Nr. 10 aus Richtung Osten und am Knotenpunkt Nr. 4 aus Richtung Norden verwendet. Da von nahezu vollständigem Durchgangsverkehr ausgegangen werden kann, wird je Knoten nur der ausfahrende Verkehr betrachtet, da Fahrzeuge sonst doppelt gezählt würden.

Für die Innenstadt werden an den Zufahrten die einfahrenden und auch die ausfahrenden Fahrzeuge betrachtet. Für die Bestimmung des Durchgangsverkehrs wurde an 3 Hauptzufahrten mit einer Kennzeichenerhebung die Verweildauer von Fahrzeugen in der Innenstadt gemessen. Der Durchgangsverkehr wurde mit einer Verweildauer von bis zu 5 Minuten angenommen. Er hat ein Anteil von 31 % an allen gezählten Fahrzeugen. Damit diese in der Auswertung nur einfach gezählt werden, ergibt sich ein Abzug von 15,5 % vom Gesamtaufkommen.

[70] Eigene Erhebung, Ergebnisse siehe Kapitel 6.6.1 ab Seite 43
[71] BDC Dorsch Consult Ingenieursgesellschaft mbH; Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Umgestaltung Hansering 1. BA Verkehrsuntersuchung. Rostock 2018
[72] Merkel Ingenieur Consult; Hansestadt Greifswald - B-Pläne 55, 55A, 62. Verkehrstechnische Untersuchung. Voruntersuchung zum grundhaften Straßenausbau An den Wurthen. Bad Doberan 2018

Tabelle 7: Bestandsermittlung von Kfz-Verkehren im Rahmen der Mobilitätsprognose 2030

	Bestand [Kfz 6-20h]
Hansering	15.457
Innenstadt	(20.273 - 15,5%) = 17.131

Verkehrsentwicklung allgemein

Um die Bestandsdaten des Verkehrs für die allgemeine Verkehrsentwicklung auf den Prognosehorizont 2030 hochzurechnen, wurde die Verkehrsverflechtungsprognose[73] des BMVI für das Prognosejahr 2030 verwendet. Für den Zeitraum 2010-2030 wird eine Erhöhung des Motorisierten Verkehrs von 3,8 % (0,19 % p.a.) prognostiziert. Vom Erhebungszeitpunkt 2020 bis zum Jahr 2030 entspricht dies einer Zunahmen von 1,9 %.

Es ist zu berücksichtigen, dass diese Verkehrsprognosen für den Fernverkehr auf Autobahnen und Bundesstraßen erstellt wurden und für den kleinräumigen Verkehr möglicherweise zu hoch angesetzt sind.

Neuverkehre aus Bauplanungen

In einer verkehrstechnischen Untersuchung für den Hansering[74] und die Bebauungspläne 55, 55A und 62[75], wurden für anstehende Bauvorhaben die erwarteten Neuverkehre bestimmt. Anhand dieser Werte und geschätzten Anteilen, wie viele davon in die Innenstadt und über den Hansering fahren werden, wurden die erwarteten Neuverkehre berechnet. Für die Neuverkehre zwischen 6 und 20 Uhr wird von 80 % der gesamten Neuverkehre ausgegangen.

73 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht. Berlin 2014, S. 232

74 BDC Dorsch Consult; Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Umgestaltung Hansering 1. BA. Verkehrsuntersuchung. Rostock 2018

75 Merkel Ingenieur Consult; Hansestadt Greifswald - B-Pläne 55, 55A, 62. Verkehrstechnische Untersuchung. Voruntersuchung zum grundhaften Straßenausbau An den Wurthen. Bad Doberan 2018

Tabelle 8: Ermittlung der Neuverkehre

Projekt		Neuverkehre [Kfz/24h]	Davon ca. über den Hansering[76]	Neuverkehre Hansering [Kfz/24h]	Davon über die Innenstadt[77]	Neuverkehre Innenstadt [Kfz/24h]
VTU Hansering	Stralsunder Straße Bebauungsplan Nr. 3	70	26,5 %	19	26,5 %	19
	Steinbecker Vorstadt Bebauungsplan Nr. 105	442	26,5 %	117	26,5 %	117
	A-Quartiere Bebauungsplan Nr. 83	262	33,3 %	87	66,7 %	175
VTU B-Plan 55, 55A, 62		5384	10,0 %	538	10,0 %	538
	Gesamt [Kfz/24h]			761		849
	Kfz von 6 bis 20 Uhr (80 % von Gesamt)			**609 (Kfz 6-20h)**		**679 (Kfz 6-20h)**

Mehrverkehre unter Vollastbetrieb der Universität

Aufgrund der zum Erhebungszeitraum vorherrschenden Covid 19-Pandemie war der Universitätsbetrieb nur eingeschränkt möglich. Es wird davon ausgegangen, dass Vorlesung fast vollständig online stattgefunden haben und auch das Personal nur eingeschränkt am Standort war (Home-Office).

Auf Basis der Studierenden- und Personal-Zahlen[78] aus dem Jahr 2020 wurde geschätzt, wie viele Mehrverkehre im Normalbetrieb entstehen.

Es wird für die Studierenden von einer 100%igen und für das Personal von einer 80%igen Abwesenheit während der Corona-Pandemie ausgegangen. Für Studierende wird davon ausgegangen, dass 1 % mit dem eigenen Pkw anreisen. Das Personal wird aufgrund einer Vielzahl von Teilzeit-Beschäftigten mit einem Vollzeit-Äquivalent von 30 % angenommen. Dieses reist nach dem Modal Split der Innenstadt zu 27 %[79] mit

[76] Nach der VTU-Hansering fährt, für die B-Pläne 3 und 105, 53 % des DTV in Richtung Süden. Es wird angenommen, dass davon jeweils die Hälfte über die Innenstadt und die Hälfte über den Hansering fahren (53 % * 50 % = 26,5 %).
Es wird angenommen, dass 2/3 der Neuverkehre aus dem B-Plan 83 über den Hansering und 1/3 über die Innenstadt fahren.
Es wird angenommen, dass jeweils 10,0 % der Neuverkehre aus den Bebauungsplänen 55, 55A und 62 in Richtung Hansering und 10 % in Richtung Innenstadt fahren.

[77] Ebenda

[78] Universität Greifswald; Die Universität in Zahlen 2020. Greifswald, 2020

[79] IGES Institut; Nahverkehrsplan 2017 bis 2027.Berlin 2017, S. 95

dem eigenen Pkw an. Da die Universität verschiedene Standorte besitzt, wird davon ausgegangen, dass 60 % des Verkehrs in die Innenstadt fließt und 0 % auf den Hansering. Folglich ergeben sich unter Vollastbetrieb bei 2 Fahrten pro Person zusätzlich 535 Fahrten, welche voraussichtlich vollständig zwischen 6 und 20 Uhr stattfinden.

Tabelle 9: Ermittlung der Pkw-Fahrten von Studierenden und Personal

	Studierende	Personal
Anzahl	10.019	5.329 * 40 % = 2132
Anfahrt mit Pkw	1 %	27 %
2020 vor Ort	(0 %)	(20 %)
2020 nicht vor Ort	100 %	80 %
Fahrten pro Person	2	2
In Innenstadt	60 %	60 %
Mehrverkehr [Kfz 6-20h]	120	415

Prognose 2030

Für das Jahr 2030 ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrsmengen in der Innenstadt um +8,58 % und auf dem Hansering um +6,29 % gegenüber der Erhebung im Jahr 2020.

Tabelle 10: Verkehrsprognose 2030

	Hansering	**Innenstadt**
Bestand	15.457	17.131
Verkehrsentwicklung allgemein	+294	+ 326
Neuverkehre aus Bauplanungen	+ 679	+ 609
Vollastbetrieb Universität	+ 0	+ 535
Prognose 2030 [Kfz 6-20h]	**16.430**	**18.601**
Entwicklung [%]	**+6,29 %**	**+8,58 %**

Aufgrund der komplexen Auswirkungen der Covid 19-Pandemie sowie der aktuellen gesellschaftlichen Veränderungen (Klimaschutz, steigende Ansprüche an den öffentlichen Raum als Lebensraum) ist es allerdings schwierig, eine fundierte Verkehrsprognose anzugeben. Viele der Angaben basieren auf Schätzungen auf Grundlage der bestehenden Ausgangslage.

7 Strategien und Handlungsfelder

Das Konzept ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung ausgelegt. Um die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmten Zielsetzungen zu erreichen (vgl. Kapitel 2 auf Seite 3), werden folgende Strategien und Handlungsfelder empfohlen, die den Rahmen für die konkreten Maßnahmenempfehlungen vorgeben:

Integrierte Maßnahmenkonzeption

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzer an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein an einzelnen Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Gesamtheit fördern.

Die Maßnahmenempfehlungen sind darauf ausgerichtet, begrenzte Ressourcen zuerst für die Maßnahmen einzusetzen, die möglichst hohes Potenzial und Qualität für die Nutzer aufweisen und bestehende Infrastruktur möglichst flexibel zu nutzen.

Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

Der öffentliche Straßenraum soll mit der Zielsetzung entwickelt werden, die Geschäftsbereiche zu Attraktivieren und gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern. Fahrbahnen, Seitenräume und Platzflächen sollen insbesondere zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sichere und komfortable Bewegung sowie Verweilen ermöglichen. Die Straßenräume sollen barrierefrei gestaltet sein, dass sich auch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen dort eigenständig und sicher bewegen können.

Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeit der Fußgängerzone verbessern

Die Innenstadt mit der Fußgängerzone als zentrale Achse steht inklusive ihrer Funktionen als Geschäfts- und Gastronomiestandort in besonderem Maße für Kultur und öffentliches Leben in Greifswald. Der gesamte Bereich ist Anziehungspunkt für Bewohner, Pendler, Kunden und Touristen und untersteht vielfältigen Ansprüchen.

Dementsprechend sollten auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Städtebau ausgerichtet werden, um den Standort im gesamten zu stärken. Der Bereich soll insbesondere auf die Bedürfnisse von zu Fuß Ge-

henden ausgerichtet werden. Für Radfahrende soll eine attraktive und funktionale Erreichbarkeit gewährleistet sein.

Hauptrouten für Fuß- und Radverkehr etablieren

Um das Potenzial zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrs in Greifswald zu aktivieren, sollen Hauptrouten herausgearbeitet werden, die besonders hohe Relevanz für Alltagsverkehre haben. Auf diesen Hauptrouten sollen Fuß- und Radverkehr besondere Privilegien im Zusammenspiel mit hoher Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit vorgehalten werden.

Kfz-Verkehr verträglich gestalten

Der fließende Verkehr, insbesondere Durchgangsverkehr, sollte möglichst verträglich über die bestehenden Hauptverkehrsstraßen abgewickelt werden. Der zentrale Innenstadtbereich soll vor unnötigen Verkehren geschützt werden.

Auch die Regelungen des ruhenden Kfz-Verkehr sollten perspektivisch an dieser Strategie ausgerichtet werden. Dazu zählt der Schutz der zentralen innerstädtischen Bereichen vor (gebietsfremden) Parksuchverkehr und eine optimierte Nutzung der bestehenden verkehrlich gut erschlossenen Parkbauten.

Neben Bewohnenden sollte der zentrale Innenstadtbereich möglichst verträglich auch für logistische Verkehre erreichbar bleiben.

Bedeutend erscheint insbesondere, möglichst einheitliche und leicht verständliche Regelungen zu etablieren, die für den gesamten Innenstadtbereich gelten.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Mobilitätsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen und z. B. Probleme oder nötige Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche Problematiken oft verhindert werden.

Hier sollte ein zielführender Einsatz digitaler Medien genutzt werden, um Entscheidungsprozesse, Abläufe und besonders auch die angestrebten Ziele zu vermitteln. Beispielsweise über das Angebot von „Vorher-Nachher-Visualisierungen". Nur so kann

es auch gelingen, die positiven Aspekte ausreichend zu beleuchten, ohne dass bekannte Aspekte zum Kfz-Verkehr die Debatten dominieren.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und auch begleitend zu anderen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Schnelle Umsetzung initiieren

Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, werden vorrangig Projekte entwickelt, die auch in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen umgesetzt werden können. Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte (mit höheren Baukosten und längeren Planungsphasen) angegangen und diskutiert werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, sollen gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen

Leitprojekte bilden und umsetzen

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden für Greifswald Leitprojekte mit hohen Potenzialen zur Erreichung der Zielsetzung entwickelt. Durch eine kompakte Umsetzung der Leitprojekte (inhaltlich und zeitlich) kann das Potenzial der Maßnahmen voll ausgeschöpft werden und eine hohe Qualitätssteigerung für die Nutzenden erreicht werden.

8 Maßnahmenempfehlungen

Die folgenden Maßnahmenempfehlungen sind auf Grundlage der Bestandsanalyse, des Beteiligungsverfahrens, der Zielsetzung sowie der Strategien und Handlungsfelder entwickelt.

Grundsätzlich sind die Maßnahmenempfehlungen auf Realisierbarkeit ausgelegt und werden in vergleichbaren Situationen in verschiedenen Orten in Deutschland angewendet.

Dennoch entsprechen sämtliche Maßnahmenempfehlungen konzeptionellen Empfehlungen, deren Umsetzung im konkreten Einzelfall anhand der bestehenden Gesetzeslage verkehrsrechtlich geprüft werden muss. Auch Details, wie Beschilderung oder räumliche Ausdehnung, müssen anhand der Situation vor Ort abschließend geprüft und ggf. angepasst werden. Hierzu können, je nach Inhalt der Maßnahmenempfehlungen, auch ergänzende Abstimmungen mit z. B. der Polizei oder dem Denkmalschutz nötig sein.

Zur besseren Lesbarkeit sind die Maßnahmenempfehlungen in übergeordnete Leitprojekte und sonstige Maßnahmenempfehlungen zusammengefasst. Eine Kennzeichnung von Projekten mit hoher Priorität erfolgt in den Steckbriefen, in denen ebenfalls Zielgruppen, Kostenschätzungen, Fördermöglichkeiten und ein Umsetzungshorizont beschrieben sind.

Die Kostenschätzungen entsprechen Erfahrungswerten aus anderen Kommunen und können aufgrund örtlicher Gegebenheiten, der Auftragslage des Baugewerbes und des angestrebten Ausbaustandards variieren. Je höher die Kostenschätzungen ausfallen, desto wahrscheinlicher sind Abweichungen der Schätzungen von den real auftretenden Kosten. Insbesondere bei der aktuell extrem dynamischen Preisentwicklung der Rohstoffkosten.

In Tabelle 12 auf Seite 65 sind die Maßnahmenempfehlungen aufgelistet. Der Aufbau der Steckbriefe ist in Tabelle 11 erläutert.

Tabelle 11: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☐
		↖ ↑ Zielgruppe ↑ ↗			Leitprojekt mit ↑ hoher Priorität
Ausgangslage / Problemstellung ↖ Zielsetzung ← Inhalte der Maßnahmenbeschreibung Maßnahmenempfehlungen ↙					
Kosten-schätzung	Grobe Kostenschätzung (Preisstand 2021)				
Förder-möglichkeiten	Vorstellung möglicher Fördermittel für die einzelnen Maßnahmen				
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐	
		↖ ↑ Zeithorizont ↗			Maßnahmen mit ↑ kontinuierlichem Umsetzungsbedarf

Tabelle 12: Themenfelder und 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

8.1 Leitprojekt A: Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

Die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume haben große Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität der Stadt. Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende, sichere Führungsformen für Radfahrende, angemessene Abwicklung des Kfz-Verkehrs und eine ansprechende Begrünung sind Grundlagen für Straßen mit hoher Aufenthaltsqualität.

In der Innenstadt sind einzelne Straßenräume primär auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet (Durchgangsverkehr, öffentlich nutzbare Parkplätze in zentralen sensiblen Bereichen), was die Qualität für den Fuß- und Radverkehr mindert (Zielkonflikt). Da aufgrund der bestehenden schmalen Straßenquerschnitte nicht alle Verkehrsarten auf separaten Flächen geführt werden können, ist eine integrierte Entwicklung des Straßenraums umso bedeutender.

Um die Grundanforderungen an Aufenthaltsqualität zu erfüllen, müssen Änderungen in der Verteilung des öffentlichen Raums und der Nutzung vorhandener Flächen vorgenommen werden.

Um den Straßenraum hin zu einem öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität zu entwickeln, wird die Umsetzung folgender Maßnahmen empfohlen.

8.1.1 Modal-Filter für die Innenstadt

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Kfz-Durchgangsverkehr durch die Innenstadt mindert die Aufenthaltsqualität und stört die Qualitäten für zu Fuß Gehende und Radfahrende (z. B. durch erschwerte Straßenquerungen und die Minderung der subjektiven Sicherheit). Außerdem bringt der Kfz-Durchgangsverkehr keine Vorteile für Geschäftsinhabende und Gastronomie. Im Gegenteil wird insgesamt der Standort Innenstadt durch den Kfz-Durchgangsverkehr abgewertet.

Zielsetzung

- Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismusstandort mit hoher Aufenthaltsqualität
- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Die Straßenräume der Innenstadt sollten mit Priorität an den Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sowie den Nutzern des ÖPNV ausgerichtet werden um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Dazu wird empfohlen, in Ergänzung zu der bestehenden Fußgängerzone, sogenannte Modal-Filter zu installieren. Modal-Filter sind Durchgangssperren für ausgewählte Verkehrsteilnehmer. Die Innenstadt soll dabei für zu Fuß Gehende, Radfahrende und den ÖPNV wie bisher begehbar und befahrbar bleiben. Kfz-Verkehr innerhalb der Innenstadt wird durch die Modalfilter eingeschränkt. Kurze Wege innerhalb der Innenstadt werden so für Kfz-Verkehr umständlich und länger, als die gleichen Wege zu Fuß oder

mit dem Rad zu erledigen (vgl. Abbildung 28). Das steigert indirekt auch die Attraktivität der verkehrlich gut erschlossenen Parkbauten im Umfeld der Innenstadt. Notwendige Fahrten können aber weiterhin erledigt werden, sämtliche Ziele bleiben anfahrbar. Der ungewollte Durchgangsverkehr kann so vollständig verhindert werden.

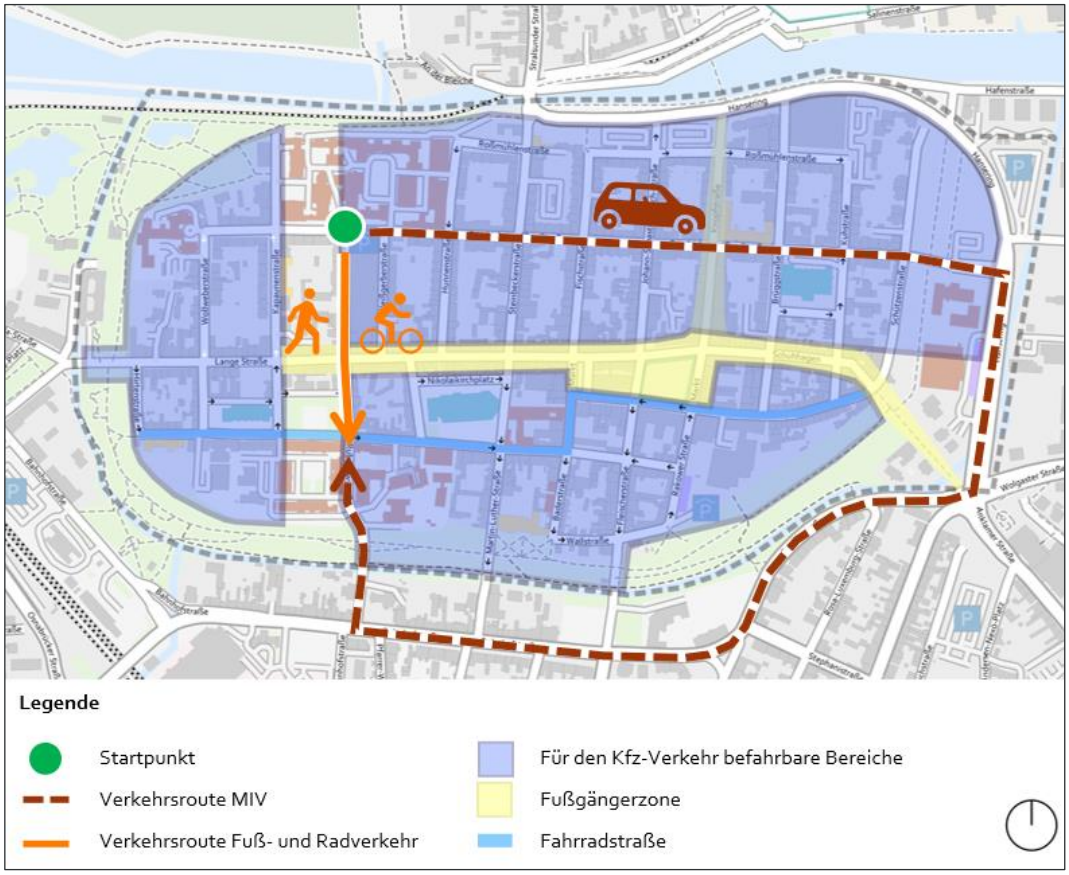


Abbildung 28: Prinzipielle Wirkungsweise der Modal-Filter in der Innenstadt

Zur konkreten Umsetzung wird empfohlen, die Innenstadt in 3 Bereiche zu gliedern, die im Zusammenwirken mit der Fußgängerzone den Kfz-Durchgangsverkehr wirksam verhindern (vgl. Abbildung 29 auf Seite 69). Die Erreichbarkeit der Ziele innerhalb der 3 Bereiche (z. B. die Tiefgarage Domcenter) bleibt bestehen. Die Fahrt mit dem Kfz von z. B. Bereich 1 in Bereich 3 ist lediglich über den Hansering möglich.

Die Qualität für Radfahrende steigt durch die verringerte Kfz-Belastung deutlich. Auch für zu Fuß Gehende steigt die Aufenthaltsqualität durch verbesserte Querungsmöglichkeiten sowie weniger Lärm, was wiederrum die Innenstadt als Ganzes aufwertet.

Auch der ÖPNV profitiert von einer besseren Erreichbarkeit der Haltestellen und weniger Belastung auf der Friedrich-Loeffler-Straße. Zudem werden die Universitätsstandorte aufgewertet, da die Zugänglichkeit und die Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende, durch weniger Kfz-Verkehr erheblich verbessert wird.

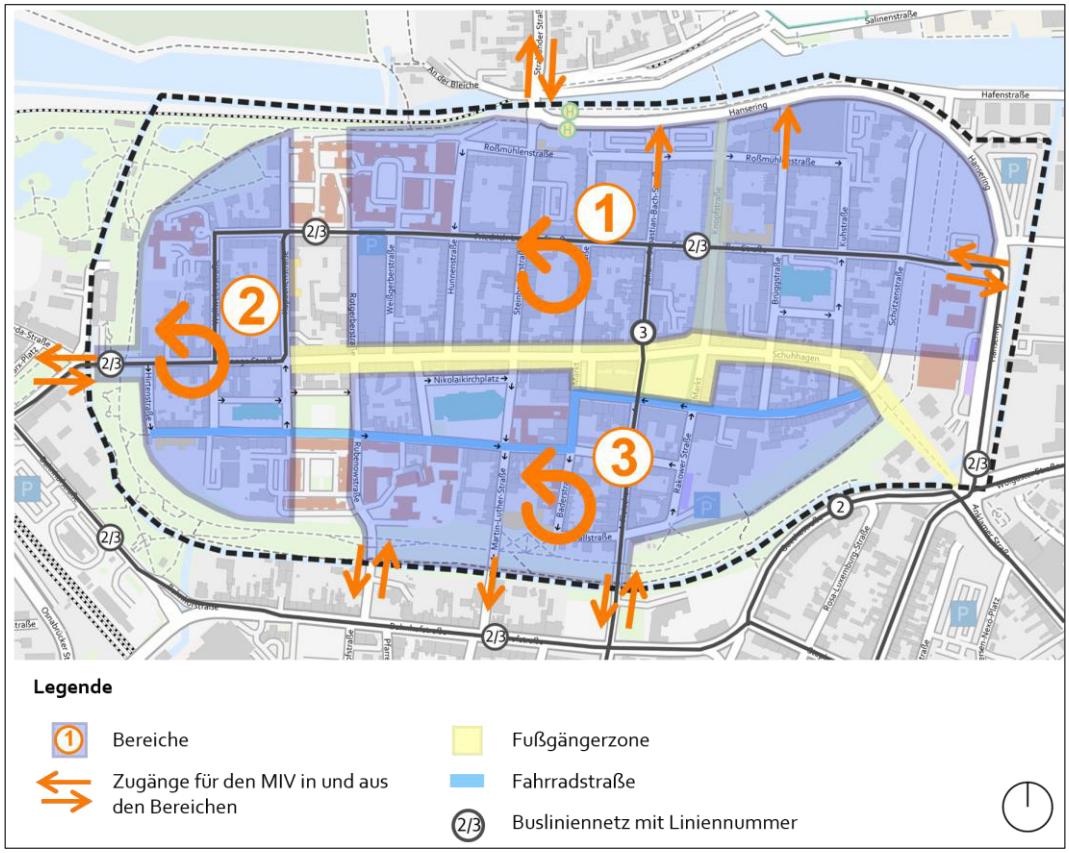


Abbildung 29: Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch getrennte Bereiche

Modal-Filter Friedrich-Loeffler-Straße (zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße)

Im Bereich der Friedrich-Loeffler-Straße (zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße) ist die Anlage eines Modal-Filters vorgesehen. Das Durchfahrtsverbot soll nicht für Radfahrende und den ÖPNV gelten. Bei Umsetzung des Modal-Filters entfallen 6 Parkplätze (Bewohnerparkplätze).

Ergänzend wird empfohlen, den Bereich der Friedrich-Loeffler-Straße zwischen Kapaunenstraße und Wollweberstraße als Einbahnstraße auszuweisen, die von Ost nach West befahren werden kann. Diese bildet dann mit den bestehenden Einbahnstraßen in der Wollweberstraße und der Kapaunenstraße einen Einbahnstraßenring.

Der Modal-Filter soll mittels folgender Beschilderung erreicht werden: Z 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art" mit den Zusatzzeichen ZZ 1026-32 StVO „Ausnahmen für Linienverkehr" sowie ZZ 1022-10 StVO „Radverkehr frei" (siehe Abbildung 30).

Optional kann der Modal-Filter zusätzlich für den Lieferverkehr freigegeben werden.

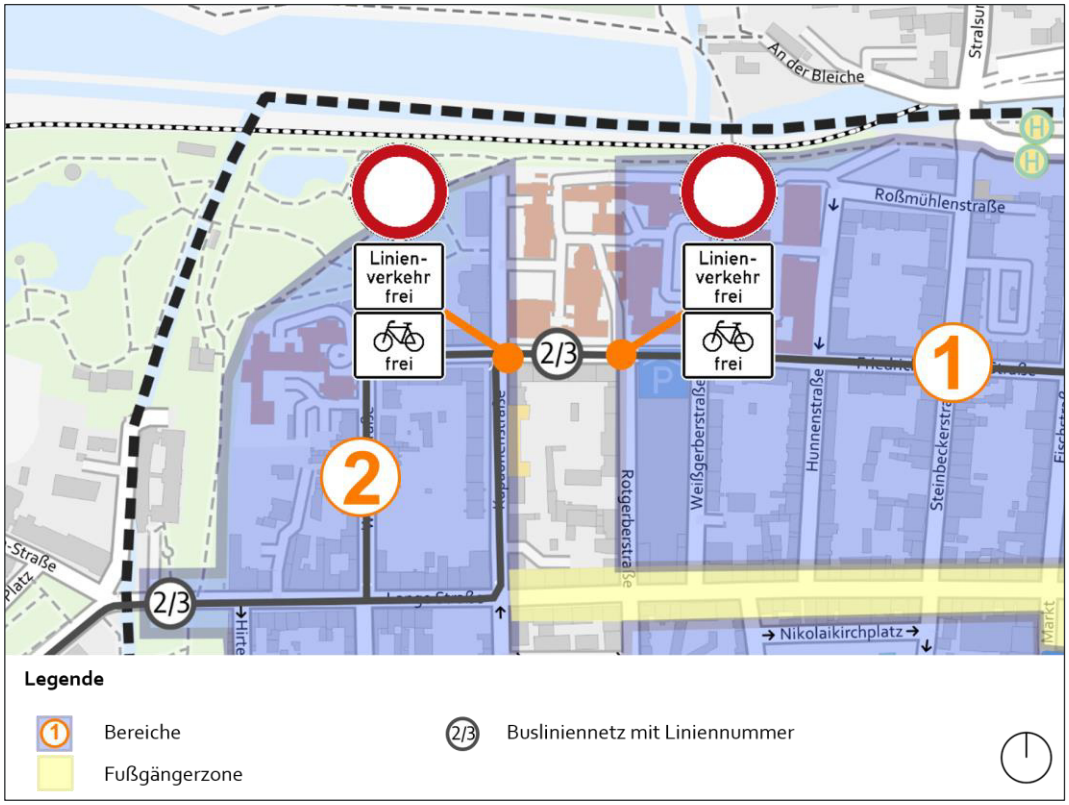


Abbildung 30: Beschilderung des Modalfilters in der Friedrich-Loeffler-Straße

Modal-Filter in der Domstraße Straße (zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße)

Ein weiterer Modal-Filter ist im Bereich der Domstraße (zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße) vorgesehen. Das Durchfahrtsverbot soll ebenso nicht für Radfahrende gelten. Bei Umsetzung des Modal-Filters entfallen 12 Parkplätze (kostenpflichtig bewirtschaftet).

Der Modal-Filter soll mittels folgender Beschilderung erreicht werden: Z 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art" mit dem Zusatzzeichen ZZ 1022-10 StVO „Radverkehr frei" (siehe Abbildung 31 auf Seite 71).

Optional kann der Modal-Filter zusätzlich für den Lieferverkehr freigegeben werden.

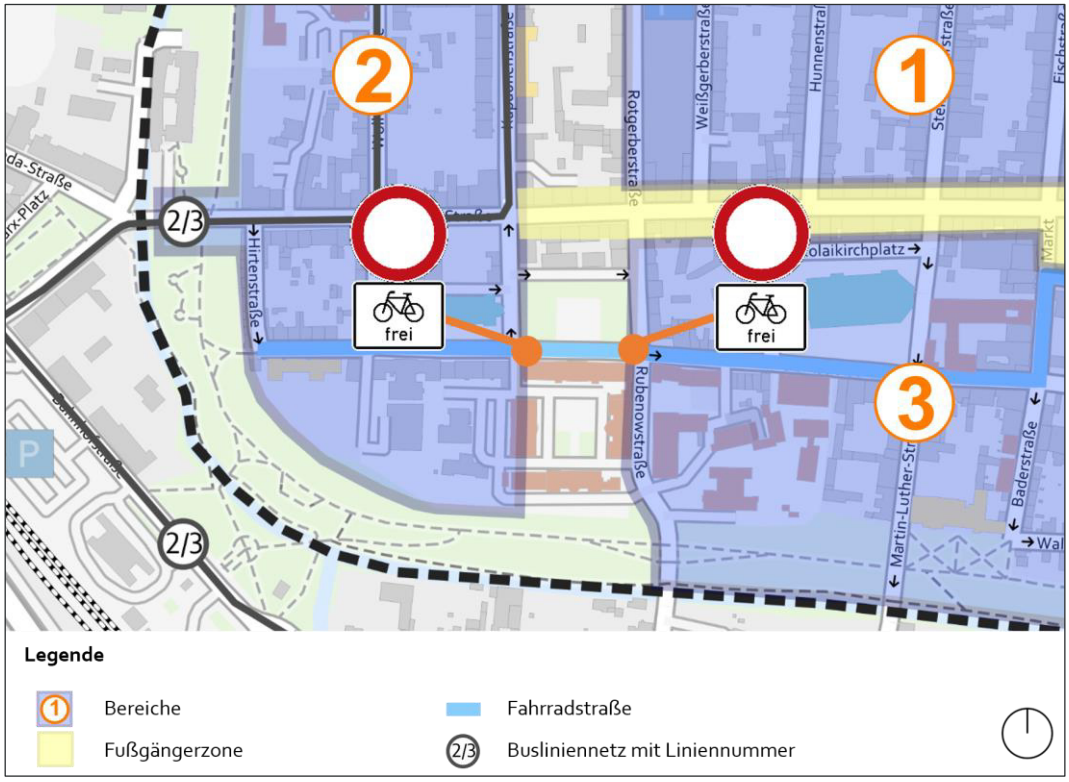


Abbildung 31: Beschilderung des Modalfilters in der Domstraße (Variante 1)

Alternativ ist auch eine Änderung der Beschilderung zur Herstellung einer sogenannten „Echten Fahrradstraße" möglich. Derzeit ist die Benutzung der bestehenden Fahrradstraße von Krafträdern und Pkws durch Zusatzzeichen erlaubt.

Durch Entfernen dieser Zusatzzeichen zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße wird in diesem Bereich eine „Echte Fahrradstraße" und somit ein Modalfilter für den Kfz-Verkehr hergestellt (siehe Abbildung 32 auf Seite 72).

Aufgrund einer einheitlichen Beschilderung wird jedoch empfohlen, die Variante 1 umzusetzen. Auch, da das Durchfahrtsverbotsschild mehr Aufmerksamkeit erzeugt und somit die erwartete Wirkung höher eingestuft wird als bei Variante 2.

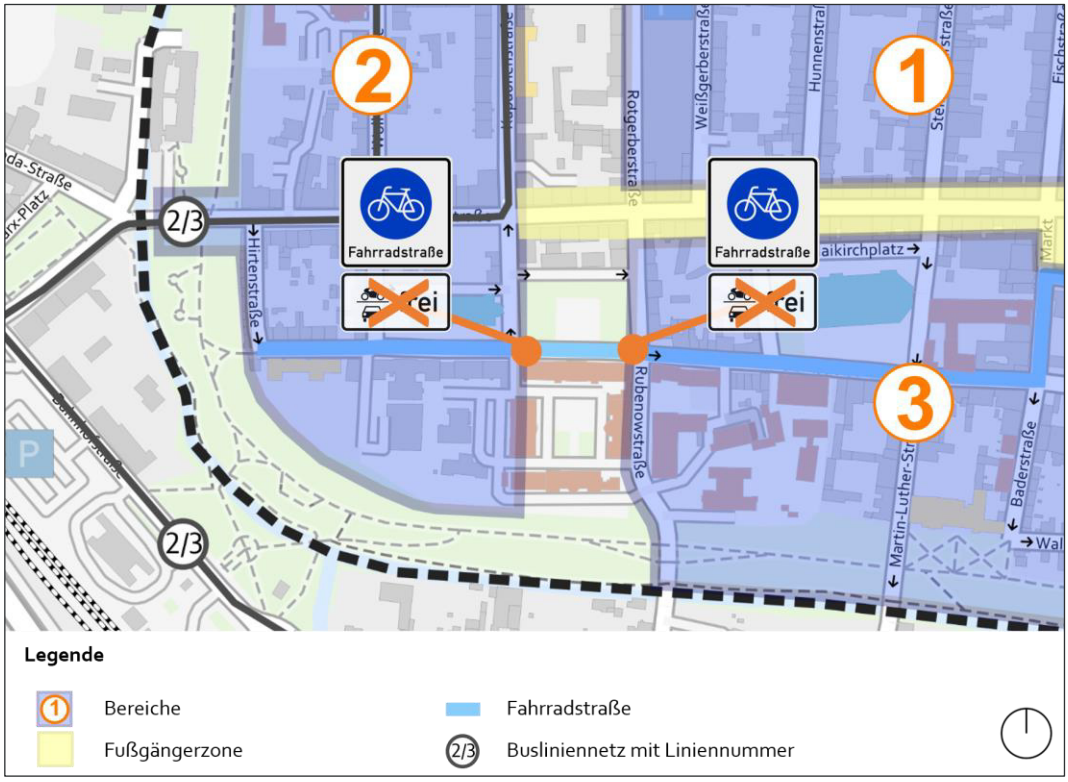


Abbildung 32: Beschilderung einer "Echte Fahrradstraße" in der Domstraße (Variante 2)

Ergänzende Beschilderung Am Rubenowplatz

Einer potenziellen Umfahrung des Modal-Filters in der Domstraße über die Straße Am Rubenwoplatz kann durch eine Beschilderung mit Z 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art" in Verbindung mit dem Zusatzzeichen Z 1020-30 StVO „Anlieger frei" vorgebeugt werden (siehe Abbildung 33). Diese Beschilderung muss lediglich an der Einfahrt aus der Kapaunenstraße hergestellt werden, da die Straße Am Rubenowplatz eine Einbahnstraße ist.



Abbildung 33: Mögliche Beschilderung Am Rubenowplatz (Einmündung Kapaunenstraße)

Umsetzungsempfehlungen

Die Empfehlungen sollten als Maßnahmenbündel umgesetzt werden, da die Modal-Filter ihre volle Wirkung nur im Kollektiv entfalten. Zudem wird empfohlen, die Maßnahmen zunächst als Verkehrsversuch, beispielsweise umzusetzen. Der Verkehrsversuch sollte mindestens mit einer Laufzeit von 6 Monaten angelegt sein. Besser wären 12 Monate, um die Auswirkungen auf ein gesamtes Jahr berücksichtigen zu können.

> *Die Straßenverkehrsbehörden können die **Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken** aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs **beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten**. Das gleiche Recht haben sie*
>
> *[1. -5.]*
>
> *6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie **zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.***[80]

Bauliche Maßnahmen sind dazu nur in begrenztem Maße nötig (Anpassung der Beschilderung, ggf. Markierungsarbeiten). Auch der Einbezug der Universität und angrenzenden Schulen wird empfohlen. Beispielsweise könnten die Straßenräume im Bereich der Modal-Filter durch örtliche Akteure künstlerisch gestaltet werden (vgl. Abbildung 34).



Abbildung 34: Künstlerisch gestaltete Fußgängerfurt als Identifikationsmerkmal des Quartiers

[80] §45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO

Im Rahmen des Verkehrsversuchs sollten mindestens folgende Fragestellungen untersucht werden:

- Durchführungen von Verkehrszählungen inklusive eines bewertenden Vergleiches zur Verkehrserhebung aus dem Jahr 2020
- Beobachtung der Situation auf dem Hansering - kommt es zu relevanten Verkehrsbehinderungen oder Rückstaus durch die erwarteten Mehrverkehre?
- Beobachtung der Nutzung der Umfahrung Am Rubenowplatz - besteht Bedarf an polizeilichen Kontrollen?
- Überprüfung der Regelkonformität - wie viele Fahrzeuge missachten das Durchfahrtsverbot, kommt es z. B. zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden?
- Befragung von Geschäftsinhabenden und Bewohnern - wie wird die Situation um Vergleich mit dem Bestand bewertet?
- Bewertung, ob der Verkehrsversuch langfristig umgesetzt werden soll

Kostenschätzung	5.000 € - 30.000 € (je nach Umfang der begleitenden Verkehrserhebung und Befragung)			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.1.2 Option: Perspektivische Erweiterung der Modal-Filter

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	☒	☒	☒	☐	☐

Sofern die vorab beschriebene Maßnahme mit der Anlage von 3 Bereichen positiv aufgenommen wurde und die erhofften Zielsetzungen erfüllt sind, ist die Erweiterung auf 4 Bereiche denkbar. Hierzu besteht die Voraussetzung, dass der Hansering fertiggestellt ist, da nur so eine Ein- und Ausfahrt aus allen Bereichen gewährleistet werden kann.

Durch die Anlage eines weiteren Bereichs und der damit einhergehenden Verkehrsberuhigung auf dem östlichen Abschnitt der Friedrich-Loeffler-Straße, könnte besonders die Käthe-Kollwitz-Schule profitieren (siehe Abbildung 35). Die Beschilderung des 4. Bereichs sollte sich an der bereits bestehenden Modal-Filtern orientieren, um einheitliche Regelungen umzusetzen. Es wird empfohlen, die Erweiterung in Kombination mit den Maßnahmen 8.3.1 (siehe ab Seite 97) und 8.4.6 (siehe ab Seite 117) umzusetzen.

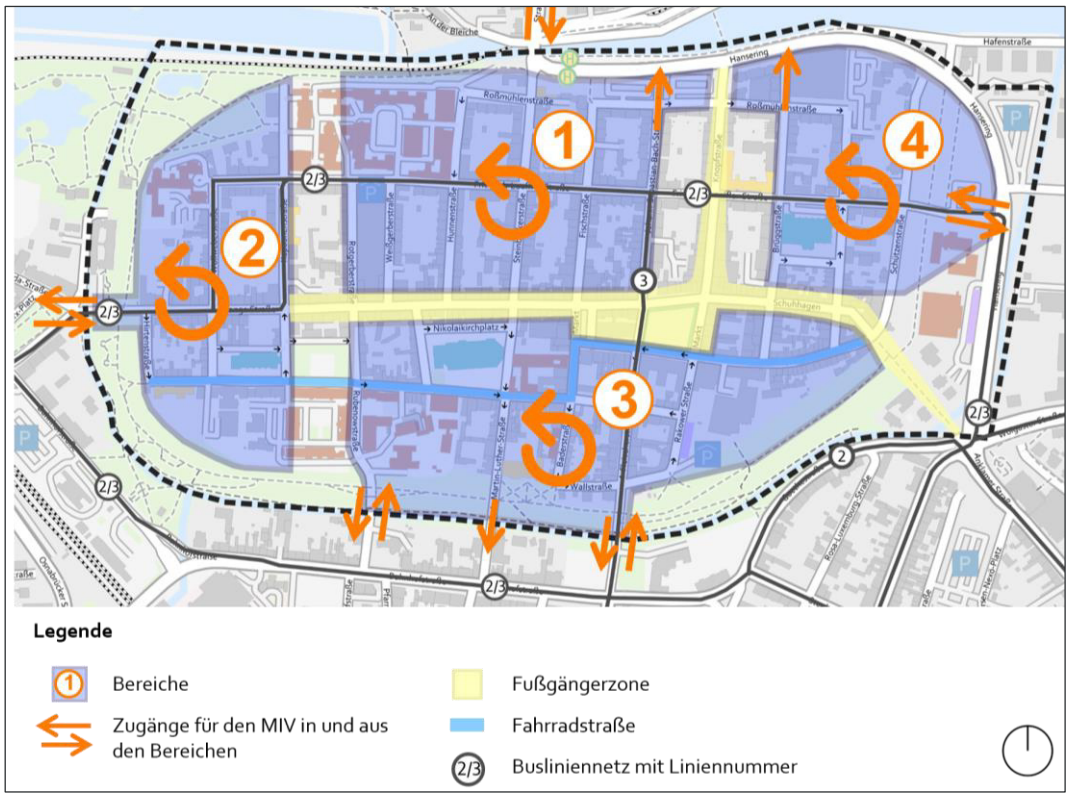


Abbildung 35: Perspektivische Einteilung der Innenstadt in 4 Bereiche

8.1.3 Anpassung der Bewohnerparkbereiche

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	☐	☐	☐	☒	☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Derzeit ist die Innenstadt in die Bewohnerparkbereiche 1 und 2 aufgeteilt. Diese Einteilung ist mit der empfohlenen Anlage der Modal-Filter (vgl. Kapitel 8.1.1 ab Seite 67) nicht praktikabel, da es durch die eingeteilten Bereiche zu kleinen befahrbaren „Inseln" kommen würde (siehe Abbildung 36). Dies widerspricht den Anforderungen an eine komfortable und möglichst flexible Lösung für die Bewohner.

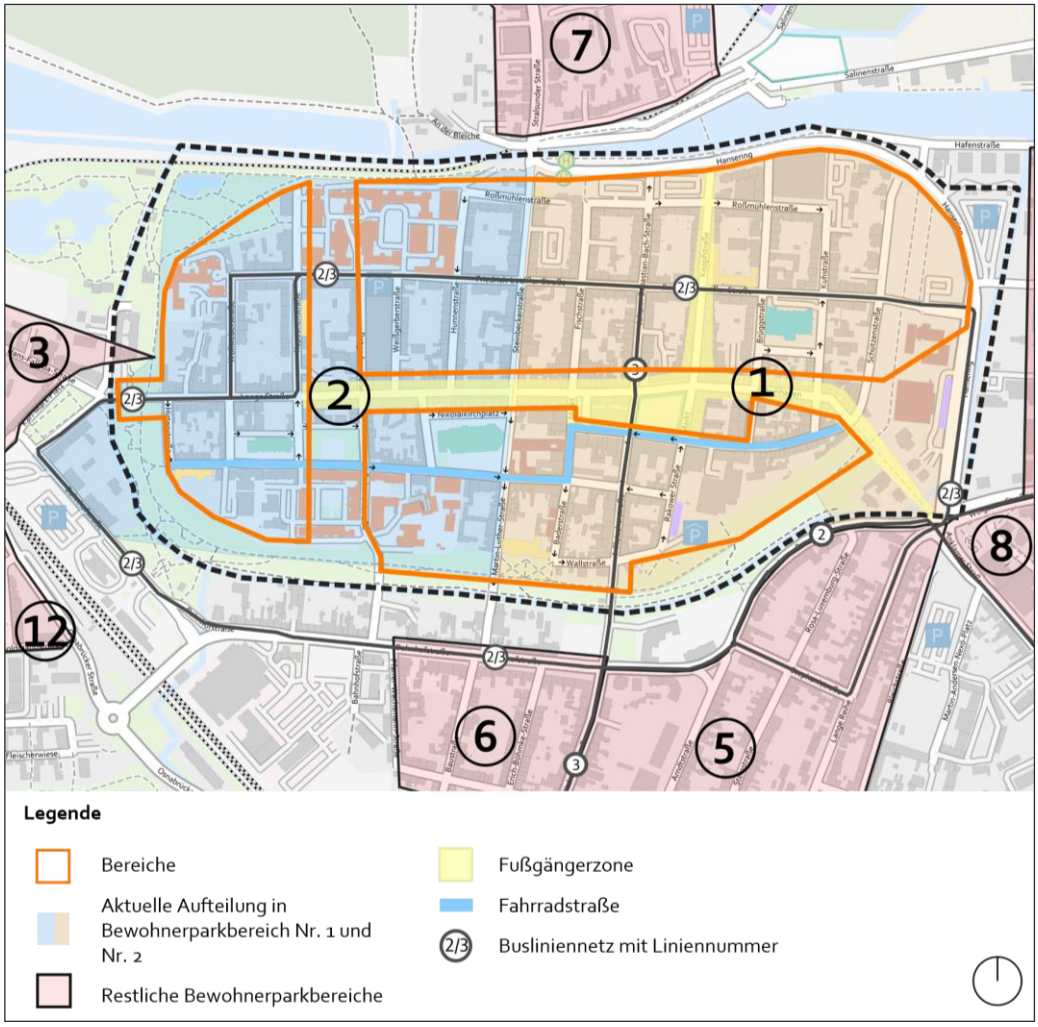


Abbildung 36: Bestand Bewohnerparkbereiche und durch Modalfilter entstehende drei Bereiche

Zielsetzung

- Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismusstandort mit hoher Aufenthaltsqualität

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Bewohnerparkbereich 1 und 2 zusammenzulegen. Somit wären sämtliche Parkplätze in den Bewohnerparkbereichen für alle Inhaber eines gültigen Bewohnerparkausweises nutzbar, um eine größtmögliche Flexibilität zu gewährleisten und unnötigen Parksuchverkehr durch Bewohnende zu vermeiden.

Den rechtlichen Vorgaben für Bewohnerparken[81] zufolge, dürfen unter anderem höchstens 50 % der Parkplätze für Bewohnerparken reserviert sein. Innerhalb des geplanten Bewohnerparkbereichs bestehen 1.581 Parkplätze[82], von denen 468 ausschließlich für Bewohner reserviert sind.

Ebenso darf die längste Ausdehnung eines Bewohnerparkbereichs nicht mehr als 1.000 m betragen. Diese Ausdehnung wird eingehalten.

Die gesetzlichen Vorgaben werden erfüllt.

Umsetzungsempfehlung

Um die Neuregelung im Rahmen des Verkehrsversuchs (vgl. Kapitel 8.1.1 ab Seite 67) auch kurzfristig umsetzen zu können, wird empfohlen den aktuellen Bewohnerparkbereich 1 auch für Besitzer eines gültigen Bewohnerparkausweises für den Bewohnerparkbereich 2 freizugeben und andersherum.

Der Verwaltungsaufwand würde auf ein Minimum reduziert, da Neben der Satzung nur die Beschilderung angepasst werden müsste. Die bestehenden Bewohnerparkausweise wären weiterhin gültig. Auch die Beschilderungen könnten einfach mittels Aufkleber ergänzt werden (siehe Abbildung 37).

Dies wird auch mit der Sicht empfohlen, dass der Verkehrsversuch ggf. nicht langfristig umgesetzt werden soll.

---

[81] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8), zu § 45 Absatz 1 bis 1e.

[82] Inklusive TG Am Markt (273) und PP am Hansering (214), ohne TG Domcenter (240)



Abbildung 37: Zusammenlegung der Bewohnerparkbereiche durch ergänzende Aufkleber

Es wird weiterhin empfohlen, im Rahmen des begleitenden Verkehrsversuchs die Praxistauglichkeit der Regelung in Form einer Befragung der Nutzenden zu evaluieren (Vorher-Nachher-Befragung).

Zudem sollten die Besitzer von Bewohnerparkausweisen vorab per Anschreiben über die Änderungen informiert werden.

Kosten-schätzung	< 5.000 €			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.1.4 (Temporäre) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Straßenraum im direkten Umfeld der Fußgängerzone wird aktuell überwiegend zum Parken genutzt. Das Mindert die Aufenthaltsqualität und stuft die Straßenräume in eigentlich exponierten Lagen herab. Zudem wird durch die Parkmöglichkeiten ungewollter Parksuchverkehr in die zentralen Lagen gezogen und gleichzeitig die Nachfrage nach den etwas weiter entfernten Parkbauten herabgesetzt.

Zielsetzung

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

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, Straßenabschnitte im Umfeld der Fußgängerzone, mit entsprechenden Nutzungspotenzialen zur Umnutzung des öffentlichen Raums, für den Kfz-Verkehr zu sperren und die gesamte Fläche beispielsweise der Nutzung durch Außengastronomie, Gewerbe oder sonstigen nicht-kommerziellen Nutzungen zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der bestehenden Nutzung und Lage bieten sich mindestens Abschnitte der Steinbeckerstraße, der Brüggstraße oder der Kuhstraße dazu an (vgl. Abbildung 38).

Diese Abschnitte sind nicht abschließend und können auf Grundlage neuer Nutzungen oder konkreter Vorhaben ergänzt werden.

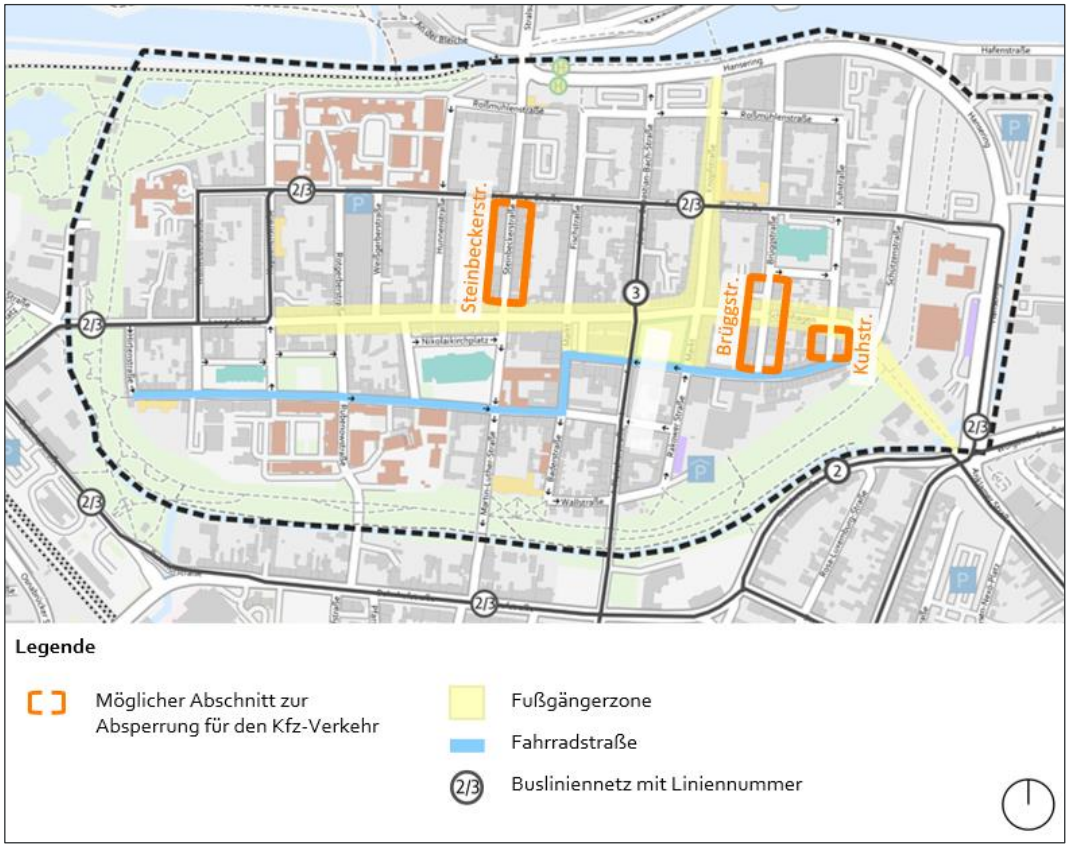


Abbildung 38: Mögliche Abschnitte zur (temporären) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums

Die Umnutzung kann beispielsweise über die Beschilderung Z 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art" mit dem Zusatzzeichen ZZ 1022-10 „Radverkehr frei" erreicht werden und ergänzend durch mobile Möblierung untermauert werden (vgl. Abbildung 39). Auch die Zufahrt einzelner Adressen kann weiterhin zugelassen werden.



Abbildung 39: Temporäre Möblierung aus dem Good-Practice-Beispiel: Hamburg-Ottensen

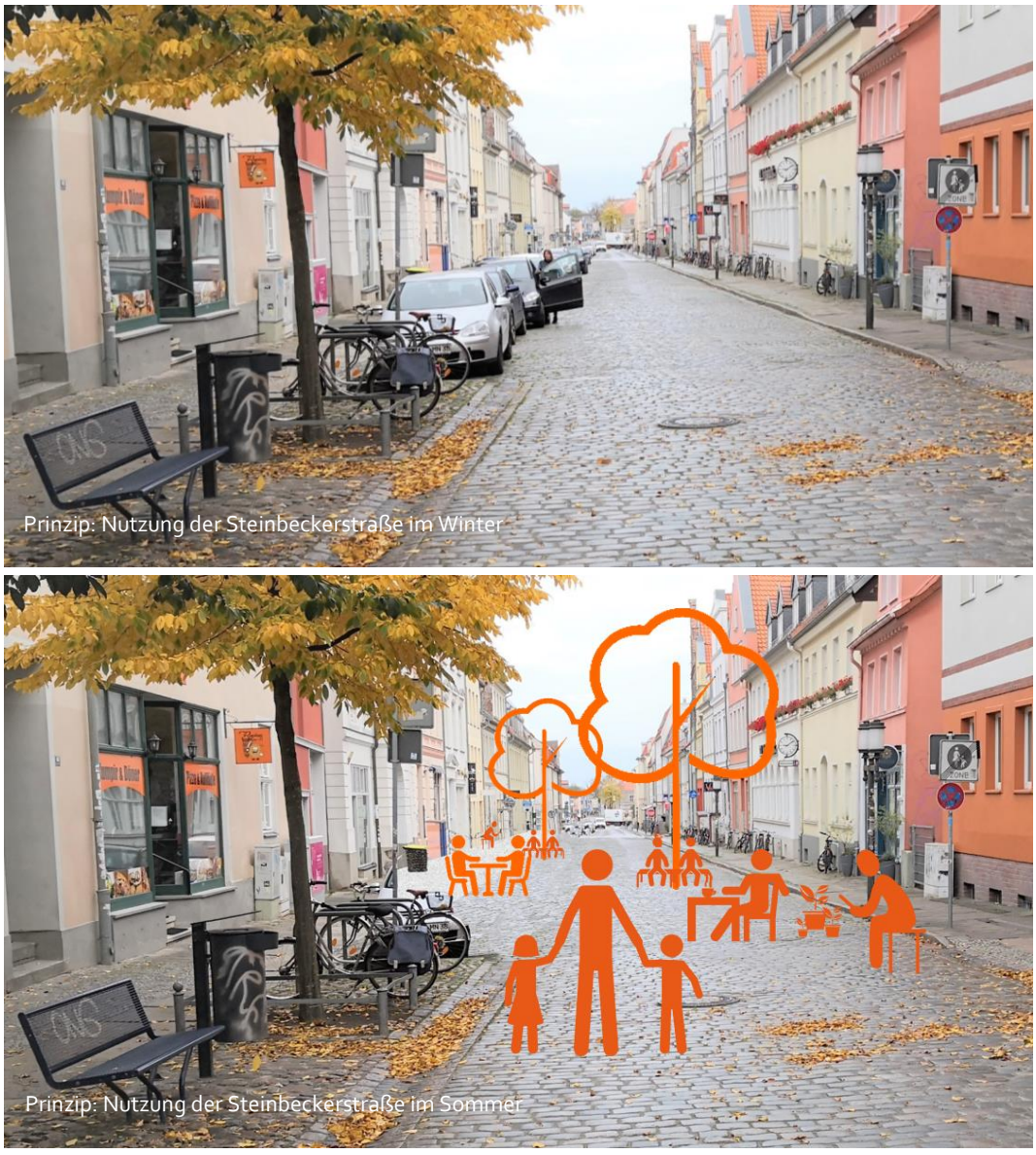


Abbildung 40: Nutzung der Steinbeckerstraße (beispielhaft) im Winter (oben) und Sommer (unten)

Umsetzungsempfehlungen

Bei einer Umnutzung der bestehenden Regelungen muss beachtet werden, dass der Entfall der bestehenden Parkplätze in der Regel nur akzeptiert wird, wenn die Folgenutzung mit einem sichtbaren Qualitätsgewinn einhergeht.

Die Umsetzung sollte daher zuerst in Straßenabschnitten erfolgen, in denen unter Einbezug ansässiger Gewerbetreibende und Gastronomiebetreibenden ein konkreter Wunsch nach Umnutzung des Straßenraums besteht. So ist sichergestellt, dass die Fläche direkt „bespielt" wird und eine positive und aufgeschlossene Grundstimmung gegenüber dem Projekt besteht. Das Angebot und mögliches Interesse der Gewerbetreibenden kann beispielsweise über bestehende Arbeitskreise (Vitale Innenstadt) abgefragt und kommuniziert werden

Bei dieser Maßnahme bietet es sich an, zunächst eine temporäre Erprobung zu versuchen. So könnte in den belebteren Sommermonaten eine hohe Auslastung der Angebote erreicht werden und im Winter die Bereiche wieder als Parkplätze zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 40). Die mobile Möblierung könnte über den Winter eingelagert werden und im nächsten Jahr (ggf. auch an anderer Stelle) wieder aufgestellt werden.

Grundsätzlich sollte jedoch angestrebt werden, die Umnutzungen auch dauerhaft zu etablieren.

Kostenschätzung	5.000 € - 25.000 € (je nach Ausstattung durch mobile Möblierung)			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.1.5 Verkehrsberuhigung Rakower Straße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Bereits 2016 sollte die nördliche Rakower Straße (gemeinsam mit der südlichen Brügg- und südlichen Kuhstraße als „weiche" Fußgängerzonen ausgewiesen werden. In diesem Zuge beantragte die UHGW 2016 beim Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung gemäß § 9 „Straßen- und Wegegesetz MV" die Teileinziehung der Strecken mit der Absicht, eine deutliche Verkehrsberuhigung in dem Bereich Markt Südseite zu bewirken.

Das Vorgehen scheiterte am Widerspruchsverfahren und die geplante Verkehrsberuhigung mit einer "weichen" Fußgängerzone konnte nicht realisiert werden. Um dennoch eine Verkehrsberuhigung zu erreichen, wurde 2019 das Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei" aufgestellt.

Die nördliche Rakower Straße, zwischen der Mühlenstraße und der Domstraße ist nach wie vor nur für den Anliegerverkehr freigegeben (zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 km/h).

Dennoch kommt es weiterhin zu konfliktreichen Situationen zwischen zu Fuß Gehenden und Kfz-Verkehr (augenscheinlich ohne Berechtigung zur Durchfahrt), was auch daran liegt, dass der Bereich niveaugleich gestaltet ist und viel frequentierte Ein- und Ausgänge, z. B. der Stadtverwaltung oder der Hauptfiliale der Post, in dem Abschnitt liegen.

Zielsetzung

- Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr

Maßnahmenempfehlung

Unter Berücksichtigung der Historie sind folgende 3 Varianten denkbar, um die bestehenden Konflikte zu entschärfen.

1. Verkehrsberuhigter Bereich

Mit der Anlage eines verkehrsberuhigten Bereichs (Z 325 „verkehrsberuhigter Bereich") hätten Zu Fuß Gehende in dem bereits niveaugleich gestalteten Abschnitt Vorrang und die westlichen Bereiche der Mühlenstraße bleiben weiterhin für den Kfz-Verkehr (mit Schrittgeschwindigkeit) befahrbar. Die Aufenthaltsfunktion ist durch angrenzende Eingänge und die direkte Nähe zur Fußgängerzone und dem Markt vorhanden.

Ggf. kann der Bereich mittels Straßenmarkierungen zusätzlich kenntlich gemacht und so die Aufenthaltsqualität für zu Fuß Gehende zusätzlich gesteigert werden.

2. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Mit der Anlage eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Z 274 „Tempo 20 Zone") könnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt werden. Zu Fuß Gehende hätten allerdings weiterhin keinen Vorrang und müssen die Gehwege bzw. Seitenräume nutzen.

Konflikte zwischen Zu Fuß Gehenden und Kfz-Verkehr könnten einerseits durch die Geschwindigkeitsreduzierung reduziert werden. Andererseits wäre die Straße wieder für alle Verkehrsteilnehmenden nutzbar, was zur aktuellen Regelung (nur für Anlieger frei) zu mehr Verkehr führen könnte.

3. Bauliche Umgestaltung

Die Regelungen (auch die bestehende) könnte auch durch bauliche Maßnahmen unterstützt werden, beispielsweise durch die Anlage von Fahrbahnverengungen oder die bauliche Anlage einer Eingangssituation im Bereich Rakower Straße/ Domstraße.

Diese Variante ist sicherlich am teuersten sowie erst mittelfristig umsetzbar, kann allerdings die übrigen Regelungen qualitativ aufwerten und ist daher insbesondere als Ergänzung sinnvoll.

Kosten-schätzung	< 5.000 € (Beschilderung) Bauliche Umgestaltung: Keine Angabe			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.2 Leitprojekt B: Fahrradstraßenring

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume haben in Verbindung mit der Führungsform eine große Auswirkung auf den Komfort und die Sicherheit für Radfahrende. Diese Grundlagen sind für Greifswald von besonderer Bedeutung, da bereits ein Radverkehrsanteil von etwa 40 % besteht. Um in einer solchen Fahrradstadt weitere Potenziale von Radfahrenden zu aktivieren, bedarf es moderner und funktioneller Radinfrastruktur.

Aktuell sind auch entlang der Hauptrouten für den Radverkehr einzelne Straßenräume primär auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet, wodurch die Qualität für den Radverkehr gemindert wird.

Um die Infrastruktur auf den Hauptrouten weiterzuentwickeln, wird die Umsetzung eines Fahrradstraßenrings um die Fußgängerzone empfohlen (siehe Abbildung 41). Zur Realisierung sollten folgende Maßnahmen umgesetzt werden.

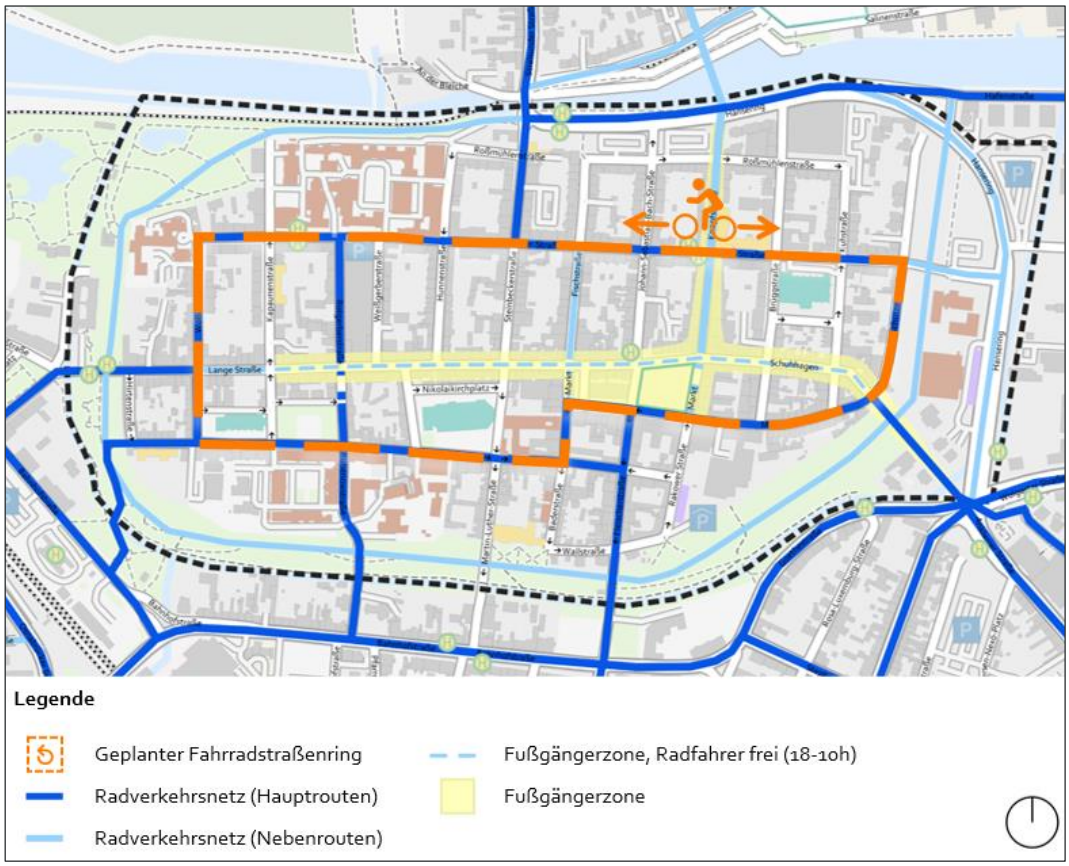


Abbildung 41: Geplanter Fahrradstraßenring auf dem Hauptroutennetz in der Innenstadt

8.2.1 Optimierung des südlichen Abschnitts (Fahrradstraße Domstraße, Baderstraße, Mühlenstraße)

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	**Priorität**
	☐	☒	☐	☐	☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Südlich der Fußgängerzone verläuft eine Hauptachse für den Radverkehr in Ost-West-Ausrichtung. Diese wird entlang der Domstraße, der Baderstraße und der Mühlenstraße in Form einer Fahrradstraße geführt, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist.

In Abschnitten entspricht die Domstraße mit verbleibenden Fahrbahnbreiten von 3,30 m - 3,70 m nicht den Anforderungen einer qualitativ hochwertigen Radinfrastruktur.[83] Das liegt insbesondere auch an der Anordnung der Parkplätze in der Domstraße und der Baderstraße.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Domstraße neben der Beschilderung auch in ihrer Gestaltung als Hauptroute des Radverkehrs kenntlich zu machen. Dazu sollten Engstellen entfernt werden und eine einheitliche Gestaltung umgesetzt werden.

[83] Eine Mindestbreite für Fahrradstraßen ist in den Regelwerken nicht konkret benannt und lässt sich daher nur indirekt ableiten. Bei Mitnutzung der Fahrbahn durch den Kfz-Verkehr wird eine Mindestbreite von 4,00 m angenommen. Sofern einseitig geparkt wird, erhöht sich dieser Wert auf 4,75 m, um auch im Begegnungsverkehr ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einhalten zu können (vgl. FGSV; RASt. Köln 2006).

Entfernung der Engstellen

Um die Engstellen und einhergehende Konflikte in der Domstraße zu entschärfen, wird empfohlen, das Parken in den Abschnitten zu verbieten, wo die Mindestbreiten von 4,75 m nicht eingehalten werden können (siehe Abbildung 42).

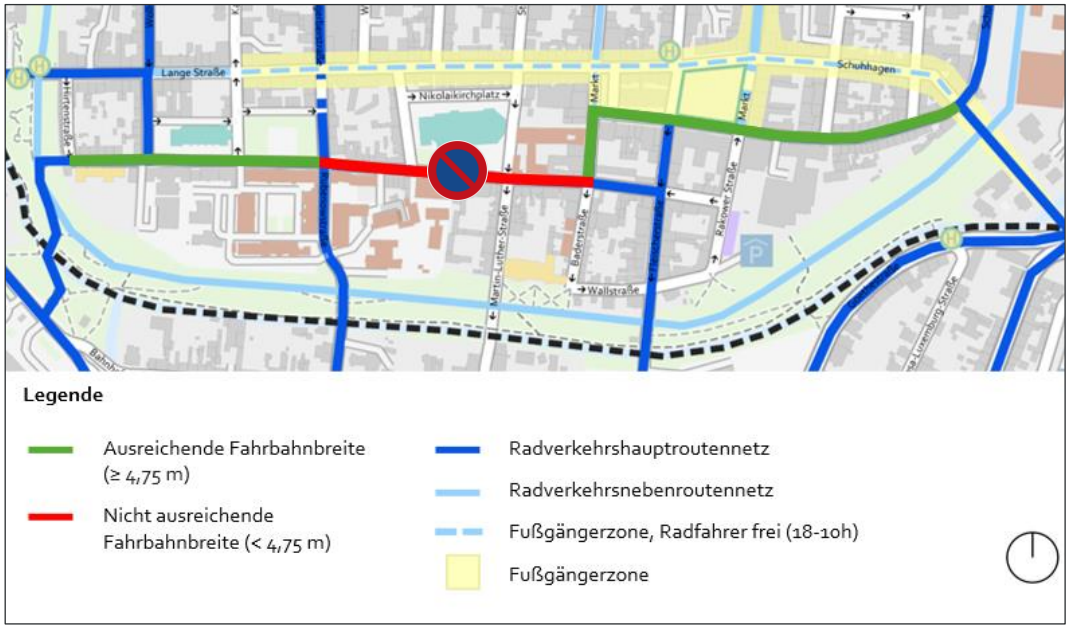


Abbildung 42: Eingeschränktes Haltverbot, um Engstellen in der Domstraße zu beseitigen

Dazu wird empfohlen, in dem Abschnitt zwischen Rubenowstraße und Baderstraße eingeschränktes Haltverbot anzuordnen (Z 286 StVO). Durch die Maßnahme würden insgesamt 32 Parkplätze entfallen. Davon 23 kostenpflichtige Parkplätze (Bewohner frei) und 9 Bewohnerparkplätze.

Ergänzend kann das eingeschränkte Haltverbot auch auf die Baderstraße ausgeweitet werden (Anmerkung aus dem Beteiligungsverfahren). Dort besteht zwar eine ausreichende Fahrbahnbreite, allerdings besteht aufgrund der kurvigen Linienführung eine eingeschränkte Sicht auf dem Abschnitt. Dort würden weitere 9 Parkplätze entfallen.

Sofern die Maßnahme aufgrund der Widerstände um entfallende Parkplätze nicht umgesetzt werden könnte, wird der Kompromiss empfohlen, zumindest ein eingeschränktes Haltverbot wochentags zwischen 8.00 Uhr - 18.00 Uhr anzuordnen. Zwischen 18.00 Uhr - 8.00 Uhr sowie samstags, sonntags und feiertags könnten die bestehenden Parkplätze für Besitzer gültiger Bewohnerparkausweise freigegeben werden (eine vergleichbare Beschilderung wurde bereits in der Mühlenstraße angewendet). Hierbei ist

zu beachten, dass die Qualität der Fahrradstraße insbesondere am Wochenende eingeschränkt bleibt, obwohl zu diesen Zeiten verstärkt mit touristischen und Einkaufsverkehren zu rechnen ist.

Umsetzung einheitlicher Gestaltungsmerkmale und Beschilderung

Um Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmenden als solche sichtbar zu machen, wird die Umsetzung einheitlicher Gestaltungsmerkmale empfohlen:[84]

- Beschilderung der Fahrradstraße mit dem Zeichen Z 244 StVO „Fahrradstraße"
- Einrichtung einer Vorfahrtsregelung entlang der Fahrradstraße mittels Z301 StVO „Vorfahrt"
- Sofern die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben werden soll (ist durchgängig vorgesehen), wird die Anbringung des Zusatzzeichen 1020-30 StVO „Anlieger frei" empfohlen
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen; ggf. Rotmarkierung der Einmündungsbereiche bei erhöhtem Gefahrenpotenzial

Durch die Umsetzung der Maßnahmen würde sowohl der Komfort als auch die (subjektive) Verkehrssicherheit für den Radverkehr erheblich gesteigert.

In Verbindung mit der Maßnahme zur Herstellung eines Modalfilters zwischen Kapaunenstraße und Rubenowstraße (vgl. 8.1.1 ab Seite 67) kann die Qualität der Fahrradstraße nochmals deutlich gesteigert werden.

[84] Da zur Zeit noch keine Vorgaben zu Gestaltung von Fahrradstraßen für das Land Mecklenburg-Vorpommern vorliegen, wurde sich an den Musterlösungen aus Hessen orientiert. Zum Zeitpunkt der Konzepterarbeitung befindet sich als Gemeinschaftsarbeit der AGFK MV (Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern) und dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern ein Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen für das Land Mecklenburg-Vorpommern im Aufbau, der ebenfalls Empfehlungen zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen gibt. Nach Veröffentlichung des Leitfadens ist zu prüfen, inwiefern die empfohlenen Gestaltungsmerkmale insbesondere in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen umgesetzt werden können.

Kosten-schätzung	60.000 € - 75.000 €			
Förder-möglichkeiten	Radverkehrsinfrastrukturförderrichtlinie (RadFörderRL)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.2.2 Optimierung des nördlichen Abschnitts (Friedrich-Loeffler-Straße, Wollweberstraße, Schützenstraße)

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	**Priorität**
	☐	☒	☒	☐	☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Entlang der Friedrich-Loeffler-Straße liegen mehrere Zielorte für Radfahrende, beispielsweise Gebäude der Universität. Der Radverkehr wird auf dieser Hauptverbindung im Mischverkehr geführt.

Die Qualität wird durch durchfahrende Kfz, die Anordnung von Parkplätzen mit entstehenden Engstellen (Wollweberstraße) und allgemein durch die Ausrichtung des schmalen Straßenraums auf den Kfz-Verkehr gemindert. Auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden zu enge Überholabstände und fehlende Rücksichtnahme auf Radfahrende bemängelt.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Friedrich-Loeffler-Straße, die Wollweberstraße und die Schützenstraße als Hauptroute des Radverkehrs kenntlich zu machen und in Verbindung mit der bestehenden Fahrradstraße südlich der Fußgängerzone einen durchgängigen Fahrradstraßenring zu bilden.

Dazu sollten die Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen, Engstellen entfernt und eine einheitliche Gestaltung umgesetzt werden. Die Wollweberstraße sollte als Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden.

Entfernung der Engstellen

Um die Engstellen und einhergehenden Konflikte in der Wollweberstraße zu entschärfen, wird empfohlen, das Parken in den Abschnitten einseitig zu verbieten, wo die Mindestbreiten von 4,75 m nicht eingehalten werden (siehe Abbildung 43).

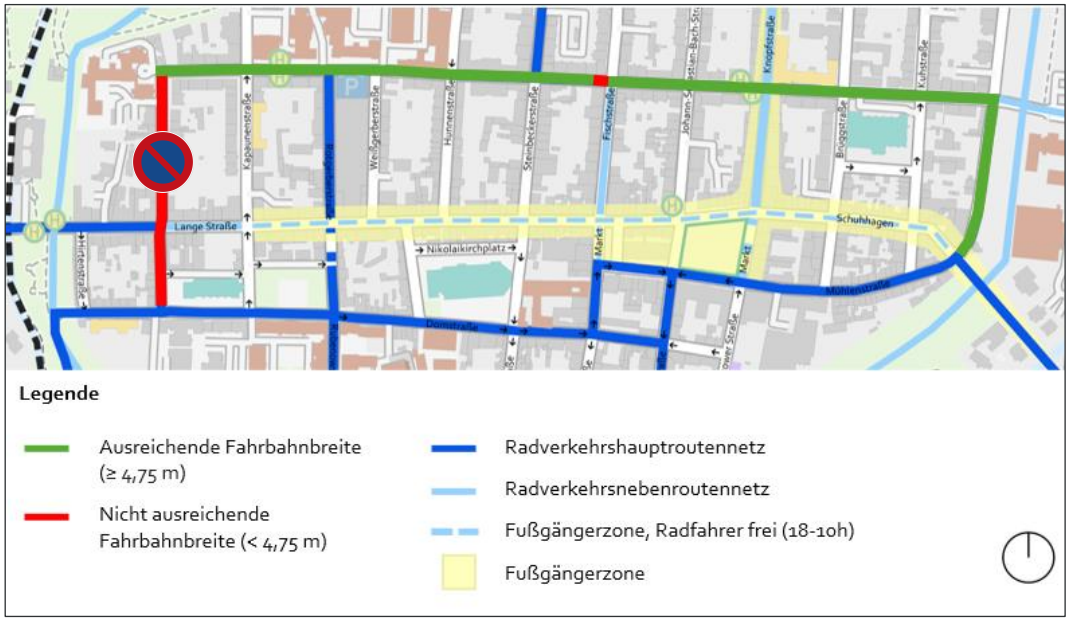


Abbildung 43: Eingeschränktes Haltverbot, um Engstellen in der Wollweberstraße zu beseitigen

Dazu wird empfohlen, in dem Abschnitt zwischen Friedrich-Loeffler-Straße und Lange Straße auf der östlichen Seite und zwischen Lange Straße und Domstraße auf der westlichen Seite eingeschränktes Haltverbot anzuordnen (Z 286 StVO). Durch die Maßnahme würden insgesamt 23 Bewohnerparkplätze entfallen.

Ergänzend kann das eingeschränkte Haltverbot auch auf die 9 Bewohnerparkplätze in der Friedrich-Loeffler-Straße (zwischen Rotgerberstraße und Weißgerberstraße) ausgeweitet werden. Dort besteht zwar grundsätzlich eine ausreichende Fahrbahnbreite, allerdings würde der Entfall, aufgrund der unübersichtlichen Situation in dem Abschnitt, die Qualität für Radfahrende steigern.

Sofern die Maßnahme aufgrund der Widerstände um entfallende Parkplätze nicht umgesetzt werden könnte, wird der Kompromiss empfohlen, zumindest ein eingeschränktes Haltverbot wochentags zwischen 8.00 Uhr - 18.00 Uhr anzuordnen.

Zwischen 18.00 Uhr - 8.00 Uhr sowie samstags, sonntags und feiertags könnten die bestehenden Parkplätze für Besitzer gültiger Bewohnerparkausweise freigegeben werden (eine vergleichbare Beschilderung wurde bereits in der Mühlenstraße angewendet).

Hierbei ist zu beachten, dass die Qualität der Fahrradstraße insbesondere am Wochenende eingeschränkt bleibt, obwohl zu diesen Zeiten verstärkt mit touristischen und Einkaufsverkehren zu rechnen ist.

Umsetzung einheitlicher Gestaltungsmerkmale und Beschilderung

Um Fahrradstraßen für alle Verkehrsteilnehmenden als solche sichtbar zu machen, wird die Umsetzung einheitlicher Gestaltungsmerkmale empfohlen: [85]

- Beschilderung der Fahrradstraße mit dem Zeichen Z 244 StVO „Fahrradstraße"
- Einrichtung einer Vorfahrtsregelung entlang der Fahrradstraße mittels Z301 StVO „Vorfahrt"
- Sofern die Fahrradstraße für den Kfz-Verkehr freigegeben werden soll (durchgängig, außer Abschnitt der Schützenstraße), wird die Anbringung des Zusatzzeichen 1020-30 StVO „Anlieger frei" empfohlen
- Da die Friedrich-Loeffler-Straße und die Wollweberstraße auch durch Buslinienverkehr befahren werden, wird dort die ergänzende Anbringung des Zusatzzeichens 1026-32 StVO „Linienverkehr frei" empfohlen
- Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen; ggf. Rotmarkierung der Einmündungsbereiche bei erhöhtem Gefahrenpotenzial

[85] Da zur Zeit noch keine Vorgaben zu Gestaltung von Fahrradstraßen für das Land Mecklenburg-Vorpommern vorliegen, wurde sich an den Musterlösungen aus Hessen orientiert. Zum Zeitpunkt der Konzepterarbeitung befindet sich als Gemeinschaftsarbeit der AGFK MV (Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern) und dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern ein Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen für das Land Mecklenburg-Vorpommern im Aufbau, der ebenfalls Empfehlungen zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen gibt. Nach Veröffentlichung des Leitfadens ist zu prüfen, inwiefern die empfohlenen Gestaltungsmerkmale insbesondere in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen umgesetzt werden können.

Sonderfall Schützenstraße

Der südliche Abschnitt der Schützenstraße ist angrenzend an die Mühlenstraße als Fußgängerzone ausgewiesen und ganztags für den Radverkehr freigegeben. Diese Regelung sollte dort beibehalten werden.

Öffnung der Einbahnstraße in der Wollweberstraße

In den Regelwerken zum Radverkehr wird eine generelle Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung empfohlen, wenn keine Sicherheitsgründe entgegenstehen. Insbesondere in Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Einbahnstraßen in der Regel für den Radverkehr freizugeben. Die Mindestbreite der Fahrbahn sollte zur Freigabe von Radverkehr in Gegenrichtung nicht weniger als 3,00 m, bei Linienbusverkehr 3,50 m betragen. [86]

Auf dieser Grundlage wird empfohlen, die Wollweberstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Dazu sollten an der Einfahrt der Einbahnstraße das Zeichen Z 1000-32 StVO „Radverkehr im Zweirichtungsverkehr" montiert werden. An der Ausfahrt der Einbahnstraße sollte das Zeichen Z 1022-10 StVO „Radfahrer frei" ergänzt werden (siehe Abbildung 44).

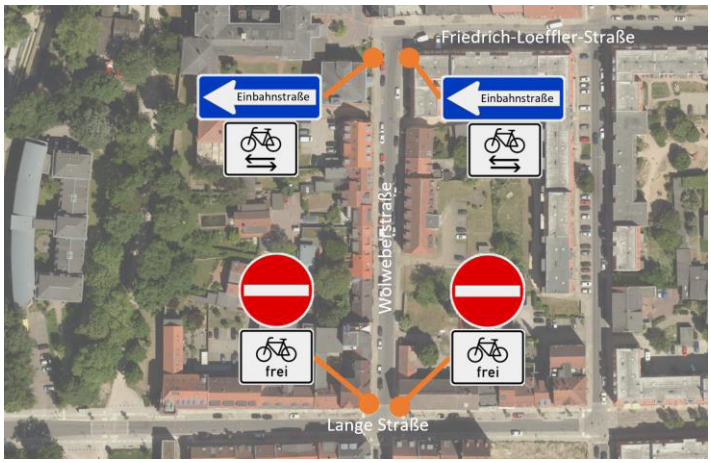


Abbildung 44: Beschilderung zur Öffnung der Wollweberstraße für Radverkehr in Gegenrichtung[87]

[86] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S.62

[87] Kartengrundlage: Geoportal Greifswald, Universitäts- und Hansestadt Greifswald | Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0), 2021

Hinweise zum Buslinienverkehr

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden Bedenken geäußert, ob die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Friedrich-Loeffler-Straße negative Auswirkungen auf den Busverkehr hätte.

Nach aktueller Rechtsprechung müssen Kfz (auch Busse) beim Überholen von Radfahrenden innerorts einen Überholabstand von 1,5 m einhalten.

Die durchschnittliche Fahrbahnbreite der Friedrich-Loeffler-Straße liegt bei 5,50 m bis 6,00 m. Im aktuellen Ausbauzustand kann ein Überholvorgang eines Busses in der Regel nur mit Unterschreitung des gesetzlichen Mindestabstandes erfolgen (siehe Abbildung 45 auf Seite 94). Demnach ist bereits im aktuellen Zustand rechtlich kein Überholen von Radfahrenden möglich.



Abbildung 45: Maße Überholvorgang in Friedrich-Loeffler-Straße im Bestand

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße entstehen demnach keine Nachteile für den Busverkehr, auch wenn Radfahrende dort nebeneinanderfahren. Es ist auch keine Auswirkung auf die Fahrzeiten zu erwarten. Das wurde auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens von Seiten des Verkehrsbetriebes Greifswald bestätigt und die Anlage einer Fahrradstraße befürwortet.

Ggf. kann ergänzend eine Schulung der Busfahrenden zur Sensibilisierung des Verhaltens in Fahrradstraßen angeboten werden, um die neue Regelung von Beginn an möglichst konfliktfrei umzusetzen.

Insgesamt sollte in der gesamten Kommunikation der Maßnahme deutlich werden, dass die Friedrich-Loeffler-Straße auch weiterhin eine Hauptachse des ÖPNV darstellt.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen würde sowohl der Komfort als auch die (subjektive) Verkehrssicherheit für den Radverkehr erheblich gesteigert. Insbesondere in Verbindung mit der Optimierung der bestehenden Fahrradstraße Domstraße (siehe Kapitel 8.2.1 ab Seite 86) und der Herstellung der Modalfilter (vgl. 8.1.1 ab Seite 67) und der damit einhergehenden allgemeinen Verkehrsberuhigung.

Kosten-schätzung	80.000 € - 100.000 €			
Förder-möglichkeiten	Radverkehrsinfrastrukturförderrichtlinie (RadFörderRL)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.3 Leitprojekt C: Elterntaxis an Käthe-Kollwitz-Grundschule

An der Käthe-Kollwitz-Grundschule wird die Sicherheit der Kinder durch Elterntaxis gefährdet. Die Thematik wurde auch wiederkehrend im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingebracht. Die bestehende Situation mit dem Angebot von 20 Parkplätzen direkt vor der Schule begünstigt das vermeintlich „schnelle" Herauslassen der Kinder vor der Schule und damit die Konflikte mit Kindern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen (siehe Abbildung 46).

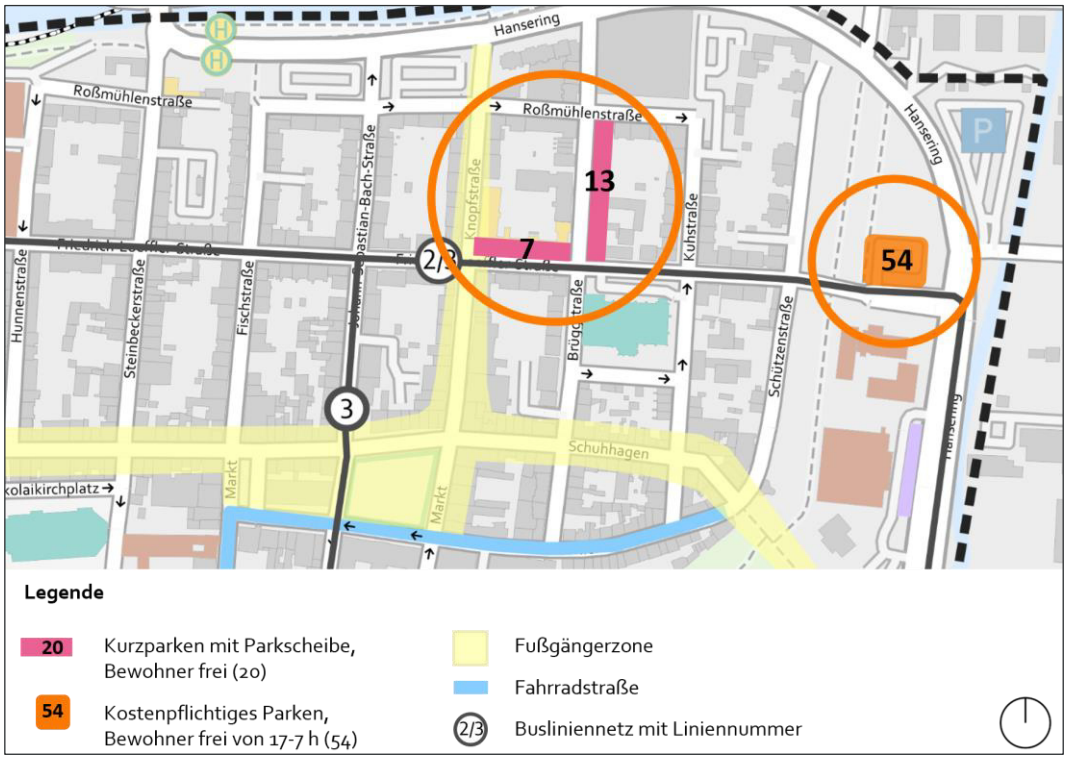


Abbildung 46: Bestand Kurzparken an Käthe-Kollwitz-Schule

Zum Thema Elterntaxis ist parallel ein weiteres Planungsbüro beauftragt. Die Planung setzt auf eine breite Beteiligung mit der Schule und war daher aufgrund der Covid-19 Pandemie ausgesetzt. Die folgenden Empfehlungen sind soweit möglich mit den Zwischenständen[88] kompatibel und sollten als zusammenhängendes Maßnahmenbündel umgesetzt werden, um Kindern einen selbstbestimmten Schulweg zu ermöglichen.

[88] Bueffee; Freiraum für Kinder beginnt auf dem täglichen Schulweg / Elterntaxis und Hol-und Bringzonen (Präsentation). Wuppertal 2019

8.3.1 Einrichtung einer Hol- und Bringzone am Parkplatz Schießwall

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Zwischen dem Hol- und Bringverkehr „Elterntaxis" an der Käthe-Kollwitz-Grundschule und den Kindern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen, bestehen Konflikte und Gefahrensituationen. Das veranlasst viele Eltern, ihre Kinder zukünftig auch mit dem Kfz zur Schule zu bringen, es bestehet ein „Teufelskreis", der zu immer weiter Elterntaxis führt. Dabei wird den Kindern die Chance genommen, wichtige Erfahrungen auf dem Schulweg zu sammeln und ihren Schulweg selbstbestimmt zurücklegen zu können.

Zielsetzung

- Umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Hol- und Bringverkehr so zu reglementieren, dass Kinder die Möglichkeit haben, sich im direkten Schulumfeld sicher zu bewegen. Um die Elterntaxis frühzeitig abzufangen und dadurch die Verkehrssicherheit für die Kinder zu erhöhen, wird die Anlage einer Hol- und Bringzone empfohlen, von wo aus die Kinder sicher zur Schule laufen können.

Es wird empfohlen, zunächst 2 bis 5 Parkplätze auf dem Parkplatz Schießwall als Hol- und Bringzone zu kennzeichnen (siehe Abbildung 47 auf Seite 98). Die Anzahl kann im Praxisbetrieb an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden.

Der Parkplatz ist über den Hansering gut mit dem Pkw erreichbar. Der verbleibende Schulweg von ca. 300 m ist barrierefrei und ohne besondere Gefahrenstellen (kein Kreuzen der Friedrich-Loeffler-Straße nötig). Unterstützend können Schülerlotsen den Schulweg sichern, gerade zu Umsetzungsbeginn.

Eine mögliche Beschilderung und Markierung von Parkplätzen ist in Abbildung 47 dargestellt. Eine Hinweisbeschilderung sollte bereits auf der Friedrich-Loeffler-Straße zum Eingang des Parkplatzes angebracht werden.

Das eingeschränkte Haltverbot sollte an die Bedarfszeiten (hauptsächlicher Schulbeginn und Schulende) der Käthe-Kollwitz-Schule angepasst werden. Beispielsweise von Mo.-Fr. zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr sowie 12.00 Uhr bis 16.00 Uhr. Zu den übrigen Uhrzeiten können die Parkplätze entsprechend der sonstigen Bewirtschaftung genutzt werden.

Hierbei ist eine regelmäßige Kontrolle besonders wichtig, damit die Parkplätze auch wirklich für den Hol- und Bringverkehr freistehen. Auch die Kommunikation mit den Eltern ist ein bedeutender Baustein. Die Hol- und Bringzone kann nur funktionieren, wenn den Eltern die Bedeutung der Maßnahme erläutert und von Seiten der Schule offensiv beworben wird.

Eine gemeinsame Umsetzung mit der Maßnahme 8.4.6 Neue Bushaltestelle / Mobilitätsstation „Parkplatz Schießwall" (siehe ab Seite 117) wird empfohlen.

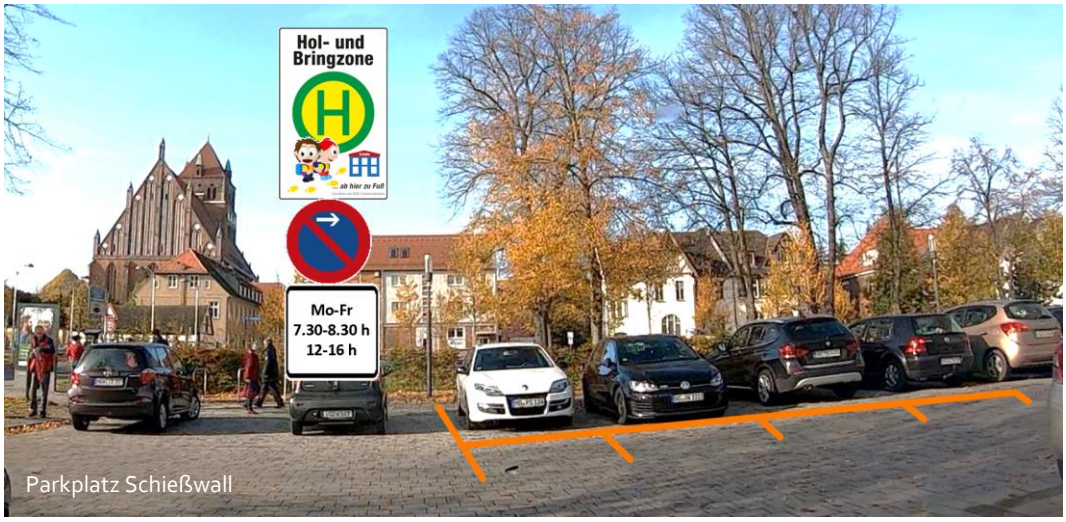


Abbildung 47: Mögliche Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz Schießwall

Kostenschätzung	< 5.000 €			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.3.2 Anpassung der Parkplatzsituation im Umfeld der Käthe-Kollwitz-Schule

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Kfz ☒	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Die unmittelbar an der Käthe-Kollwitz-Grundschule liegenden Kurzzeitparkplätze in der Brüggstraße und der Friedrich-Loeffler-Straße begünstigen den Hol- und Bringverkehr (Elterntaxis) im Schulumfeld, wodurch die Sicherheit der Kinder gefährdet wird (siehe auch Kapitel 8.3.1 ab Seite 97). Die Parkplätze sind mittels Parkscheibenregelung kostenfrei nutzbar (Bewohner frei).

Zielsetzung

- Umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Parkplätze südlich der Käthe-Kollwitz-Schule (Friedrich-Loeffler-Straße) in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln. Es sollten auch Parkplätze für Lastenräder bzw. Fahrrädern mit Anhänger vorgesehen werden. Im direkten Umfeld der Schule hätte diese Maßnahme, zusätzlich zu der Verkehrsberuhigung, auch eine symbolische Bedeutung.

Vor Umsetzung sollte eine mögliche Fördermittelbindung von der Sanierung der Käthe-Kollwitz-Schule geprüft und berücksichtigt werden.



Abbildung 48: Bestandssituation vor der Käthe-Kollwitz-Schule und Good-Practice-Beispiel aus Wien

Außerdem wird empfohlen, die 13 Parkplätze östlich der Käthe-Kollwitz-Schule (Brüggstraße) zukünftig ausschließlich für Bewohner zu reservieren.

Durch die Maßnahmen im direkten Schulumfeld wird aufgrund mangelnder Parkmöglichkeiten das Elterntaxi unattraktiver. Gleichzeitig sollten Alternativen durch die Einrichtung einer Hol- und Bringzone geschaffen werden (vgl. Kapitel 8.3.1 ab Seite 97).

Kostenschätzung	5.000 € - 75.000 € (je nach Ausstattungsvariante der Fahrradabstellanlagen)			
Fördermöglichkeiten	Radverkehrsinfrastrukturförderrichtlinie (RadFörderRL)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.3.3 Schulisches Mobilitätsmanagement an der Käthe-Kollwitz-Schule

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

An der Käthe-Kollwitz-Schule ist das Problembewusstsein zur Thematik Elterntaxis durchaus vorhanden, wie das Beteiligungsverfahren gezeigt hat. Erfahrungsgemäß fehlt in vielen Fällen aber das Wissen um vorhandene Lösungsmöglichkeiten oder es fehlt an Kapazitäten, um die Problematik anzugehen.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlungen

Um die Problematik um die Elterntaxis in den Griff zu bekommen, wird empfohlen, neben den bereits benannten Maßnahmen (vgl. Kapitel 8.3.1 ab Seite 97 und Kapitel 8.3.2 ab Seite 99) ein schulisches Mobilitätsmanagement durchzuführen.

Hierzu sollten die Ergebnisse der parallel laufenden Untersuchung abgewartet und integriert werden.[89]

[89] Vgl. Bueffee; Freiraum für Kinder beginnt auf dem täglichen Schulweg / Elterntaxis und Hol-und Bringzonen (Präsentation). Wuppertal 2019

Beispielhafte Bausteine eines schulischen Mobilitätsmanagements sollten sein:

- Wiederkehrende Ansprache der Elternschaft zu Gefahren von Elterntaxis und dem Hinweis zum „richtigen Verhalten"
- Kommunikation der Vorteile von Schulwegen zu Fuß
- Gestaltung und Kommunikation sicherer Schulwege (Schulwegplan)
- Projektwoche „Mobilität"
- Sensibilisierung der Lehrerschaft für die Thematik
- Entwicklung einer Plakatreihe zur Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmenden in der Friedrich-Loeffler-Straße inklusive öffentlicher Ausstellung

Kosten-schätzung	20.000 € - 30.000 €			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.4 Sonstige Maßnahmenempfehlungen

8.4.1 Barrierefreiheit im Hauptfußwegenetz herstellen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Auch innerhalb des Hauptfußwegenetzes bestehen Knoten und Einmündungen, an denen keine Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende besteht. Es fehlen Nullabsenken, taktile Leitsysteme oder der Straßenbelag besteht auch an den Querungsstellen aus Kopfsteinpflaster. Von insgesamt 33 Knoten bzw. Einmündungen innerhalb des Fußwegehauptnetzes sind ein Großteil nur eingeschränkt barrierefrei. Das bedeutet, dass zumindest die Nullabsenkung oder die taktilen Elemente fehlen.

Hinzukommen, neben den oft zu schmalen Gehwegen, einzelne Hindernisse, welche die Barrierefreiheit einschränken. Dazu gehören beispielsweise auf Gehwegen abgestellte Fahrräder, Kfz-Parken auf Gehwegen oder im 5 m - Einmündungsbereich oder Werbeaufsteller in der Fußgängerzone und Geschäftsstraßen.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Mindestens und mit Priorität sollte angestrebt werden, das Hauptfußwegenetz barrierefrei zu gestalten. Die Maßnahmenempfehlungen gliedern sich in kurzfristig und langfristig umsetzbare Maßnahmen.

Kurzfristige Maßnahmenempfehlungen

- Durchführung von Verkehrskontrollen zur Eindämmung illegaler Parkvorgänge (vgl. Kapitel 8.4.10 ab Seite 126).
- Durchführung einer Kampagne zur Sensibilisierung der Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen und zu Fuß Gehenden im Allgemeinen. Im Fokus sollte das illegale Befahren und das Abstellen von Fahrrädern auf Gehwegen stehen.
- Regelmäßige Kontrolle der Gehflächen innerhalb des Hauptfußwegenetzes. Werbeaufsteller sind nur zu gestatten, wenn Gehflächen auch für mobilitätseingeschränkte Menschen nutzbar bleiben (Freihalten der glatten Pflasterflächen, Mindestgehwegbreite von 2,50 m).

Langfristige Maßnahmenempfehlungen

Daneben wird empfohlen, das Hauptfußwegenetz mit Priorität barrierefrei auszubauen. Da dies ein größerer baulicher Aufwand ist, wird eine kontinuierliche Verbesserung des Netzes mit folgenden Bausteinen empfohlen:

- Barrierefreier Umbau von 5 Knoten jährlich. So ist gewährleistet, dass zumindest die Knoten und Einmündungen im Hauptfußwegenetz innerhalb der nächsten 7 - 10 Jahre barrierefrei gestaltet sind.
- Anlage eines barrierefrei befahrbaren Streifens innerhalb der Fußgängerzone. Auf diese Weise können historische Pflaster und Barrierefreiheit vereint werden.
- Sofern Baustellen im Netz bestehen (Leitungsarbeiten usw.) sollten die Querungsstellen barrierefrei hergestellt werden.

An folgenden Knoten und Einmündungen innerhalb des Hauptfußwegenetzes besteht Handlungsbedarf, um Barrierefreiheit nach aktuellen Standards zu erreichen (siehe Abbildung 50). Als Good-Practice-Beispiel, in Hinblick auf eine ebene Pflasterung im Querungsbereich, können die Querungen in der Wollweberstraße (Höhe Lange Straße) sowie in Lange Straße (Höhe Haltestelle Tierpark) dienen (siehe Abbildung 49).



Abbildung 49: Ebene Querungsfläche zur Barrierefreiheit in der Wollweberstraße und Lange Straße

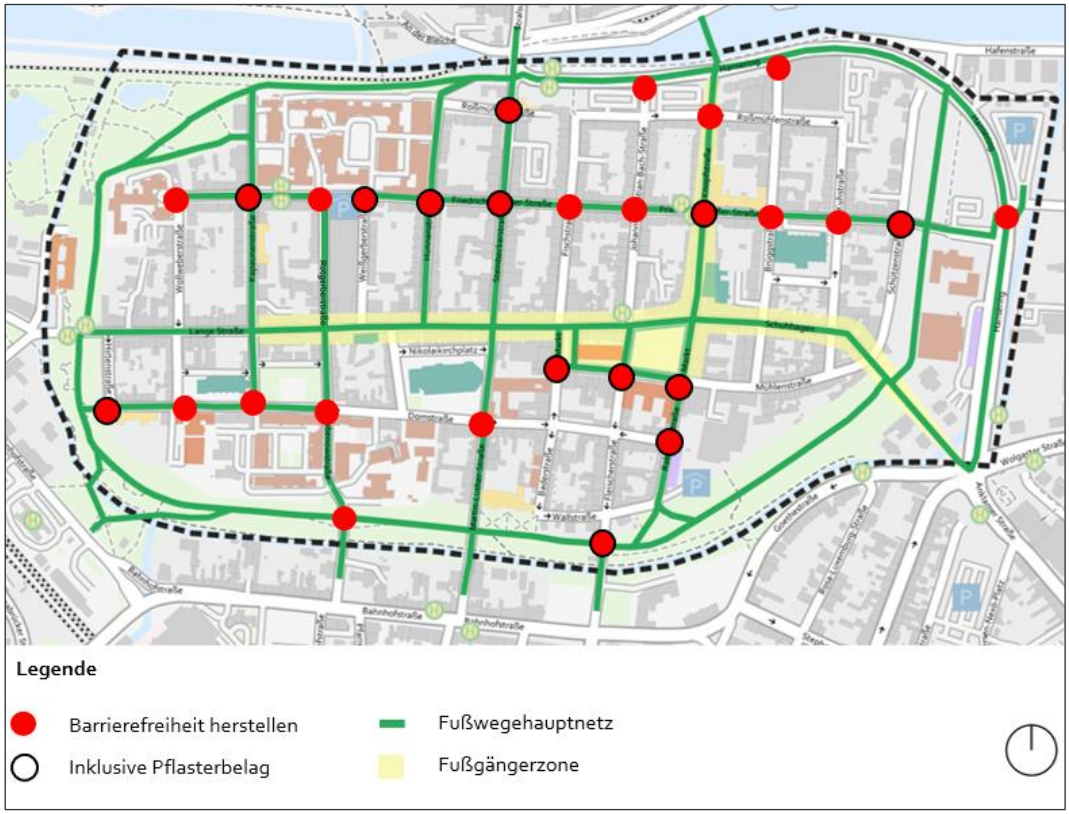


Abbildung 50: Knoten und Einmündungen mit Handlungsbedarf im Hauptfußwegenetz (ohne die Fußgängerzone)

Zur Vereinbarkeit von Gestaltungsansprüchen mit der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sowie zum Herausarbeiten von Schwerpunktbereichen, auch außerhalb der Innenstadt, wird empfohlen, ein stadtweites Fußverkehrskonzept entwickeln zu lassen. Bestandteil sollten auch Musterlösungen und Standards zur Barrierefreiheit und Gestaltung sein, die bei künftigen Maßnahmen angewendet werden können.

Die Umsetzung kann mit der Maßnahmenempfehlung „Dezentrale Anlage von Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen" (siehe Kapitel 8.4.2 ab Seite 106) kombiniert werden.

Kostenschätzung	Je Knoten: 15.000 - 30.000 € (je nach baulichem Aufwand) Fußverkehrskonzept: 45.000 €			
Fördermöglichkeiten	Stadtentwicklungsförderrichtlinie (StadtEntwFÖRL-M-V) (Bagatellgrenze mindestens 100.000 €)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.4.2 Dezentrale Anlage von Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

An vielen Einmündungen bestehen überdimensionierte Einmündungsbereiche. Das sorgt für weite Wege zur Querung der Bereiche für zu Fuß Gehende und für schlechte Sichtbeziehungen. Hinzu kommen illegale Parkvorgänge im 5 m - Einmündungsbereich.

Zudem fehlt es im gesamten Gebiet an zielnahen und dezentralen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Das führt dazu, dass Fahrräder oft auf Gehwegen abgestellt werden und die Barrierefreiheit stören.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlungen

Es wird empfohlen, die Gehwege an den Einmündungsbereichen soweit wie möglich vorzuziehen, um Sichtfelder zu verbessern und Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Kurzfristig können diese Bereiche markiert werden. Perspektivisch sollten Sie auch baulich hergestellt werden. Ergänzend sollten an sämtlichen Einmündungen direkt nach dem 5 m - Einmündungsbereich 3 - 4 Fahrradbügel auf Fahrbahnniveau installiert werden, sofern dort geparkt werden darf (vgl. Abbildung 51).

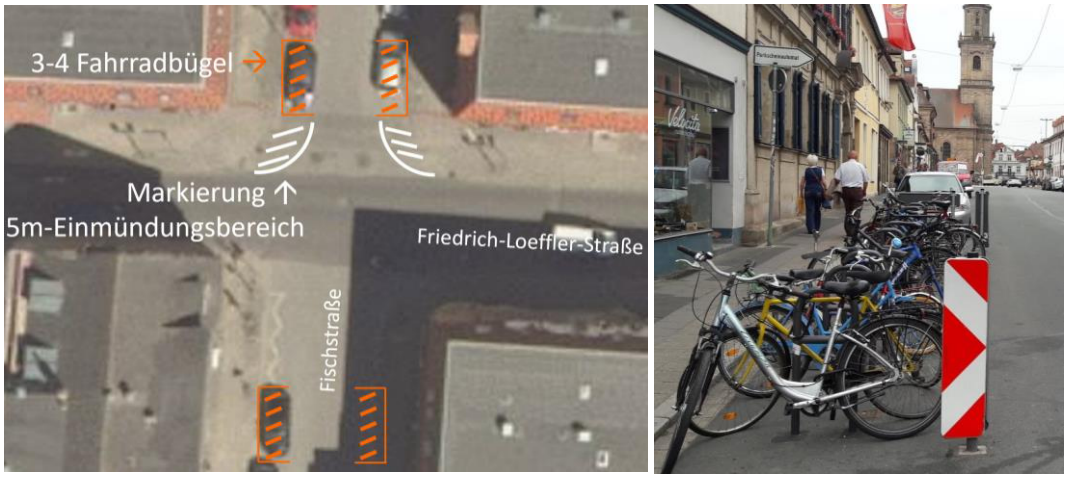


Abbildung 51: Prinzipskizze zur Anlage von Gehwegnasen und Fahrradbügeln (links) und Good-Practice-Beispiel aus Erlangen (rechts)

Die Kombination der Maßnahmen sorgt für eine schnelle Steigerung der Radabstellanlagen und freie Sichtfelder an den Einmündungsbereichen für zu Fuß Gehende. Auch illegale Parkvorgänge im 5 m - Einmündungsbereich können so reduziert werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen sollte sukzessive erfolgen. Insbesondere bei Sanierungen sollte auf Umsetzung geachtet werden.

Kostenschätzung	Je Einmündung: 3.000 € - 10.000 € (je nach baulichem Aufwand)			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.4.3 Monitoring - Anlage von Fuß- und Radzählstellen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Es bestehen keine dauerhaften Zählstellen zur Erfassung der Fuß- oder Radverkehrsmengen im Untersuchungsgebiet. Diese Grundlagendaten besitzen aber eine hohe Bedeutung, um umgesetzte Maßnahmen zu evaluieren und zukünftige Maßnahmen zu priorisieren. Auch, um die Diskussionen zur Sinnhaftigkeit von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr objektiv gestalten zu können.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes

Maßnahmenempfehlungen

Es wird empfohlen, feste Fuß- und Radzählstellen in Form sichtbarer Stelen an Hauptverbindungen innerhalb des Haupt Fuß- und Radverkehrsnetzes aufzustellen. So könnten Verkehrsteilnehmende verschiedene Daten (u. a. tägliche und jährliche zu Fuß Gehende und Radfahrende) direkt im Vorbeigehen und -fahren ablesen. Denkbare Standorte sind Am Mühlentor, in der Domstraße, in der Friedrich-Loeffler-Straße (Radverkehr) oder in der Fußgängerzone (Fußverkehr).

Die Daten von allen Zählstellen sollten für alle Interessierten im Internet abrufbar sein. Für den Radverkehr können die Daten durch die vorhandenen Standorte Robert-Blum-Straße, die Rudolph-Petershagen-Allee und die mobile Radzählstation ergänzt werden.

Kostenschätzung	Je Stele mit Display: 20.000 €			
Fördermöglichkeiten	Möglicherweise: Radverkehrsinfrastrukturförderrichtlinie (RadFörderRL)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.4.4 Ausgabe von Bewohnerparkausweisen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☒	**Priorität** ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Die Ausgabe der Bewohnerparkausweise ist durch bundesweite Gesetzgebung reglementiert. Mit Beschluss des Bundestages vom 12.05.2020 wurde im Straßenverkehrsgesetz (StVG) nach §6a Abs. 5 ein neuer Absatz 5a eingefügt.

Mit diesem erhalten die Bundesländer eine Ermächtigungsgrundlage, die Gebühren für Bewohnerparkausweise eigenständig zu regeln. Ebenfalls ist es den Ländern möglich, diese Ermächtigung an die Kommunen zu übertragen. Zum Stichtag wurde von dieser Möglichkeit durch das Land Mecklenburg-Vorpommern noch kein Gebrauch gemacht.

Bisher war die Höchstgrenze bundeseinheitlich geregelt und auf maximal 30,70 Euro pro Jahr festgesetzt. Diese Höchstgrenze dürfte, unter Berücksichtigung der Bearbeitungsdauer und aller entstehenden Aufwände (Personalkosten, Versand), kaum die tatsächlichen Kosten zur Ausgabe der Bewohnerparkausweise decken. Auch Dauerparkplätze in Parkbauten lassen sich zu diesem Preis nicht kostendeckend anbieten.

Die folgenden Empfehlungen zur Gebührenentwicklung setzen den Fall voraus, dass die Stadt Greifswald die Kosten für Bewohnerparkausweise eigenständig festlegen darf.

Weiterhin orientiert sich die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen in Greifswald nicht an Fahrzeuggrößen. Beispielsweise können für einen Kleinstwagen oder einen Campingvan zu gleichen Kosten von 30 € jährlich ein Bewohnerparkausweis beantragt werden, obwohl der Campingvan ein Vielfaches der knappen Fläche im öffentlichen Straßenraum belegt und zudem durch seine Fahrzeughöhe wichtige Sichtbeziehungen einschränken kann.

Zielsetzung

- Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismusstandort mit hoher Aufenthaltsqualität
- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes

Maßnahmenempfehlungen

Es wird empfohlen, die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen zukünftig an der Fahrzeuggröße zu bemessen. Es bestehen folgende Handlungsspielräume:

Sofortmaßnahme

Es wird empfohlen, die Ausgabe von Bewohnerparkausweisen für bestimmte Fahrzeugabmessungen und Voraussetzungen zu verweigern. In verschiedenen Städten (z. B. Kassel oder Herzogenaurach haben sich sinngemäß folgende Beschränkungen bzw. Voraussetzungen etabliert.

- Es ist kein privater Stellplatz oder eine Garage verfügbar
- Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs beträgt nicht mehr als 3,5 t
- Das Fahrzeug ist nicht länger als 5,50 m und breiter als 2,10 m
- Bewohnerparkausweise können nur für Pkw (keine Lkw, Wohnmobile oder Motorräder) ausgestellt werden.

Perspektivisch

Sofern die Stadt Greifswald berechtigt ist die Gebühren für Bewohnerparkausweise eigenständig festzulegen, wird empfohlen, diese an tatsächlich entstehenden Kosten anzupassen. Dabei sollten die Gebühren mit den Gebühren für Dauerparkplätze in den Parkbauten mit der Zielsetzung synchronisiert werden, um möglichst viele Fahrzeuge in die Parkbauten zu verlagern. So kann der öffentliche Straßenraum perspektivisch sinnvoller genutzt werden und in den Parkbauten sind insbesondere nachts viele Kapazitäten frei.

Es wird zudem empfohlen, die Gebühren für Bewohnerparkausweise anhand der Fahrzeuggrößen festzulegen. Beispielhaft können folgende Größenordnung als Grundlage dienen (z. B. anhand des Fahrzeuggewichtes festgelegt), sofern nicht auf Landesebene andere Kennwerte festgelegt werden.

- Kleinstwagen: 0,25 €/ Tag (91,25 €/ Jahr)
- Mittelklasse: 0,50 €/ Tag (182,50 €/ Jahr)
- SUV / Van: 1,00 €/ Tag (365 €/ Jahr)

Die Diskussion zur Gestaltung von fahrzeugabhängigen Gebühren zur Ausgabe der Bewohnerparkausweise wird als aktuelles Thema parallel in mehreren Städten geführt. Darunter beispielsweise in den Städten Bremen und Tübingen. Es wird empfohlen Kontakt aufzunehmen, sobald sich für Greifswald die Möglichkeit ergibt, diese Gebühren eigenständig festzulegen.

Diese Gebührensteigerung hätte auch den Vorteil, dass es Betreibern von Parkbauten möglich wäre, ein konkurrenzfähiges Angebot für Dauerparkplätze zu unterbreiten.

Aktuelle Angebote der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH bieten einen Stellplatz zwischen 17.00 und 9.00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ab 11,10 €/ Monat an.

Bei einer solchen Preisgestaltung würde sich bereits für einen Mittelklassewagen die Dauermiete in einer der Parkbauten lohnen.

Es wird empfohlen, auch die Preisgestaltung der Dauerparkplätze in den Parkbauten an aktuelle Anforderungen anzupassen. Beispielsweise kann die Regelung um 3 „Jokertage"/ Monat erweitert werden, an denen die Fahrzeuge auch unter der Woche tagsüber kostenfrei parken dürfen. So muss nicht aufgrund von Krankheit oder Home Office ein Tagesticket gezahlt werden.

Kostenschätzung	Keine Angaben			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☒	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.4.5 Steuerung und Entwicklung des ruhenden Verkehrs

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☒	**Priorität** ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Der ruhende Verkehr und einhergehender Parksuchverkehr und Flächenverbrauch ist auf vielen Ebenen für Konflikte im innerstädtischen Bereich verantwortlich.

Allgemein ziehen öffentlich zugängliche Parkplätze in der Innenstadt Parksuchverkehr in den Kernstadtbereich. Insgesamt besteht tagsüber ein hoher Parkdruck (88 % Auslastung). Während sich dieser tagsüber relativ ausgeglichen verteilt, besteht nachts ein sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen in den zentralen Bereichen. Gleichzeitig sind die Parkbauten nachts kaum ausgelastet.

Für den Bereich der Innenstadt wurden im Rahmen des Konzeptes und des Beteiligungsverfahrens konkrete Zielsetzungen entwickelt (siehe auch Abbildung 52 auf Seite 113):

- Abbau und Verteuerung von Parkplätzen in den zentralen Bereichen (Parkplätze im öffentlichen Straßenraum).
- Reservierung der zentralen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und Entwicklung fairer Angebote in angrenzenden Parkbauten für Bewohner.
- Verlagerung ortsfremder Fahrzeuge (Pendler, Kunden, Touristen) auf verkehrlich gut erschlossene Parkbauten.

Für die folgenden Maßnahmenempfehlungen werden zudem die Annahmen zu Grunde gelegt, dass die Themenfelder A, B, und C (vgl. Kapitel 8.1, 8.2 und 8.3 ab Seite 66) weitgehend umgesetzt werden.

Entsprechend würden zum jetzigen Bestand etwa 95 Parkplätze entfallen. Ein Mengengerüst der Parkplätze ist in Tabelle 13 auf Seite 114 zusammengefasst.

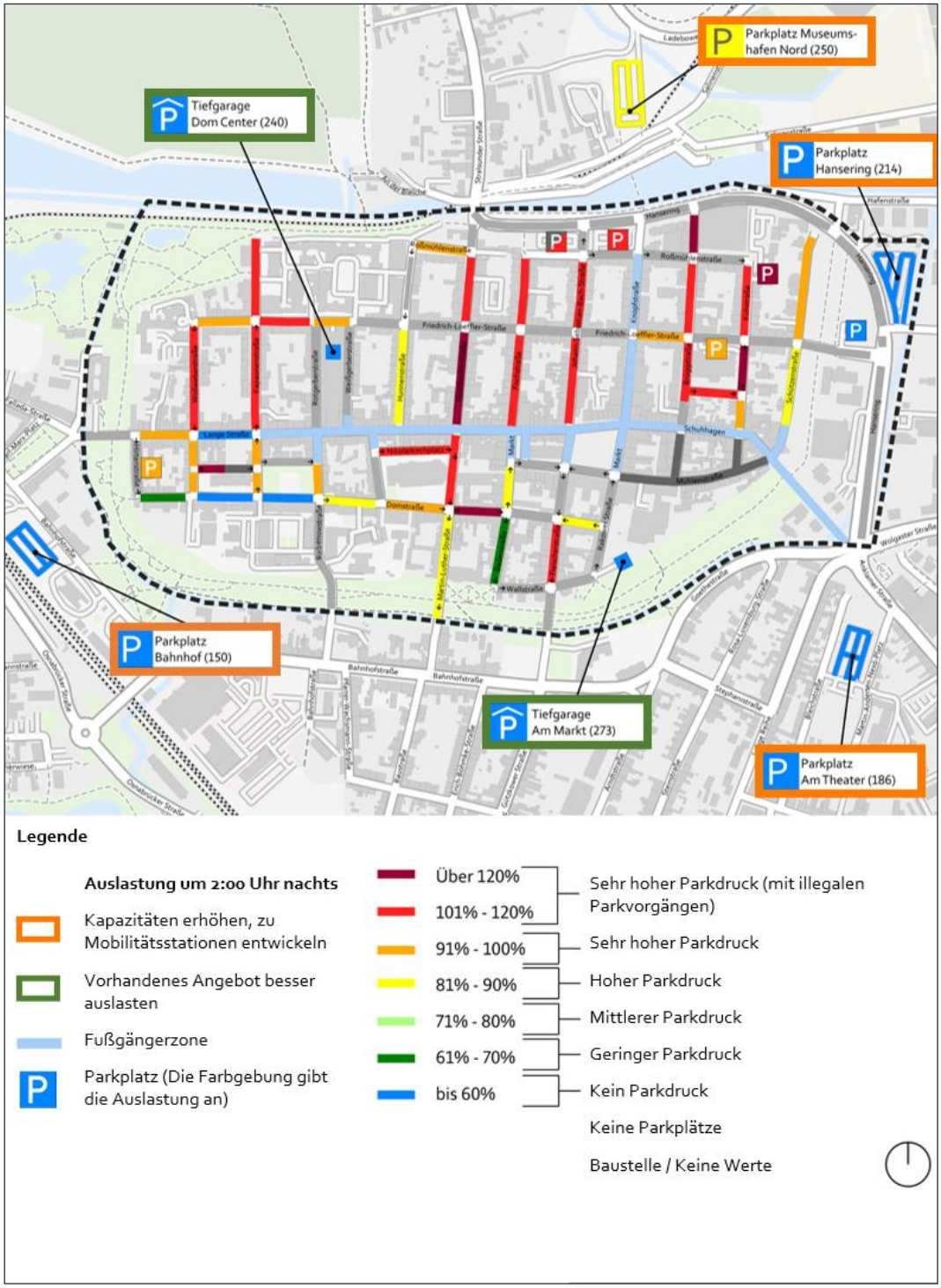


Abbildung 52: Zielsetzungen zur Entwicklung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt

Tabelle 13: Mengengerüst der Parkplätze im Untersuchungsgebiet nach Umsetzung erster Maßnahmen

	Bewohner-parkplätze	Öffentlich nutzbare Parkplätze (Straßenraum)	Museumshafen Nord, PP Hansering, TG Am Markt	TG Domcenter, PH Am Theater, PH Bahnhof	Gesamt
Bestand	468	376	737	576	**2.157**
Parkplätze entfallen durch umgesetzte Maßnahmen					
Modalfilter	-6	-12			-18
Elterntaxi		-7			-7
Optimierung der Fahrradstr.	-18	-23			-41
Anlage Fahrradstraße	-20	-9			-29
Bilanzierung					
	424	325	737	576	**2.062**

Zielsetzung

- Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismusstandort mit hoher Aufenthaltsqualität
- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr

Maßnahmenempfehlungen

Um das Parkraummanagement nachhaltig zu entwickeln, wird die parallele Umsetzung mehrerer Maßnahmen empfohlen, die aufgrund längerer Planungslaufzeiten, teilweise hoher Investitionskosten und nötiger Beteiligungsverfahren sukzessive angegangen werden sollten. Aufgrund der hohen Komplexität des Parkraummanagements und einer deutlich über das Untersuchungsgebiet hinausgehenden Reichweite wird empfohlen, die einzelnen Empfehlungen im Rahmen eines Parkraumkonzeptes konkreter zu validieren und durch ein zielführendes Beteiligungsverfahren begleiten zu lassen.

Parkgebühren

Es wird empfohlen, die Parkgebühren auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum von derzeit 1 €/h auf 2,00 €/h zu erhöhen, um die vorhandenen verkehrlich besser erschlossenen Parkbauten für Nutzende attraktiver zu gestalten. Die Parkgebühren in den Parkbauten sollten mindestens 0,50 € bis 1,00 €/h unter den Gebühren der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum liegen.

Bewirtschaftung

Es wird empfohlen, die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum innerhalb der Wallanlagen perspektivisch ausschließlich für Bewohner zu reservieren. Die Regelung, dass innerhalb eines Bewohnerparkbereichs höchstens 50 % der Parkplätze ausschließlich für Bewohner reserviert werden dürfen,[90] wird knapp verpasst, sofern die Parkbauten Museumshafen Nord, Tiefgarage Am Markt und Parkplatz Hansering als öffentlich nutzbare Parkplätze in die Berechnung einbezogen werden (749 Parkplätze ausschließlich für Bewohner reserviert, 737 Parkplätze öffentlich nutzbar).

Es wird empfohlen, die Umstrukturierung in Verbindung mit dem folgenden Punkt anzugehen.

Ausbau bestehender Kapazitäten an verträglichen Standorten

Um den bestehenden Parkdruck nicht übermäßig zu verschärfen, wird empfohlen, begleitend die Kapazitäten an verkehrlich gut erschlossenen Standorten zu erweitern.

Dazu wird der Ausbau bzw. die Aufstockung folgender Parkbauten und Parkplätze empfohlen:

- Parkhaus Am Theater
- Parkhaus Museumshafen Nord
- Parkplatz Am Hansering (Bau einer Parkpalette)
- Parkplatz Bahnhof (Bau einer Parkpalette)

[90] Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8); zu § 45 StVO - Absatz 1 bis 1e, X

Entwicklung der Parkbauten als moderne Servicestationen

Sofern einzelne Standorte ausgebaut oder erweitert werden, wird die Entwicklung der Parkbauten zu modernen Mobilitätsstationen empfohlen (vgl. auch Masterplan Steinbeckervorstadt [91]). Dazu gehören mindestens:

- Angebot von E-Ladestationen für Kfz (perspektivisch an sämtlichen Stellplätzen)
- Integration von gesicherten Abstellbereichen für Fahrräder mit besonderen Bereichen für Lastenräder, ausgestattet mit E-Ladestationen
- Integration von ebenerdig erreichbaren Packstationen
- Ggf. Integration von Micro-Depots, um die letzte Liefermeile z. B. mittels Lastenrad ausliefern zu können (Logistikkonzept erforderlich, vgl. Kapitel 8.4.7 ab Seite 119)

Parkleitsystem

Es wird empfohlen, sämtliche Parkbauten und größere Parkplätze im Untersuchungsgebiet durch ein Parkleitsystem auszuschildern. Die Investition in ein digitales Parkleitsystem (mit Anzeige von freien Parkplätzen) wird nicht empfohlen, da sich die digitale Wegweisung (z. B. Google Maps) voraussichtlich auch dahingehend weiterentwickeln wird. Bauliche Maßnahmen mit den entsprechenden Kosten erscheinen aus dieser Sicht als vermeidbare Investition mit kurzer Lebensdauer.

Kosten-schätzung	Parkraumkonzept: 45.000 € Sonstige Kosten sind nicht bezifferbar			
Förder-möglichkeiten	Für investive Maßnahmen: Stadtentwicklungsförderrichtlinie (StadtEntwFÖRL-M-V) (Bagatellgrenze mindestens 100.000 €)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

[91] Vgl. Planung Morgenstern; Masterplan Steinbeckervorstadt. Greifswald 2020, S. 17

8.4.6 Neue Bushaltestelle / Mobilitätsstation „Parkplatz Schießwall"

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☐	ÖPNV ☒	Kfz ☐	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Ein dichtes Netz an qualitativ hochwertigen Haltestellen ist eine bedeutende Grundlage des ÖPNV. Insbesondere in innerstädtischen Lagen mit einer entsprechenden Dichte haben sich vielerorts auch Mobilitätsstationen bewährt. Dort besteht für die Nutzenden die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu wechseln, was die Flexibilität erhöht.

In der Innenstadt besteht noch keine Mobilitätsstation.

Zielsetzung

- Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismus-standort mit hoher Aufenthaltsqualität
- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umwelt-verbundes

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, auf der Friedrich-Loeffler-Straße (Höhe Parkplatz Schießwall) eine neue Bushaltestelle anzulegen. Diese sollte als Bestandteil einer Mobilitätsstation ent-wickelt werden.

Die Haltestelle sollte folgende Bausteine beinhalten, die auf der Fläche des bisherigen monofunktionalen Kfz-Parkplatzes errichtet werden sollten. Hierbei ergeben sich auch Synergieeffekte zur Anlage der Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz (vgl. 8.3.3 ab Seite 101).

- Bushaltestelle mit Überdachung, Sitzplätzen und digitaler Anzeige
- Überdachte Fahrradabstellanlage mit E-Ladestation

- 2 - 4 Carsharing Fahrzeuge
- 8 - 10 Leihfahrräder und 2 E-Lastenräder
- Schließfächer
- Ggf. Toilettenanlage
- E-Ladestation für Kfz

Bei der Umsetzung kann sich am Good-Practice-Beispiel der Mobilitätsstation Osnabrück orientiert werden (siehe Abbildung 53).



Abbildung 53: Good-Practice-Beispiel: Mobilitätsstation Osnabrück[92]

Kosten-schätzung	50.000 € - 150.000 € (je nach baulicher Gestaltung)			
Förder-möglichkeiten	Investition zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

[92] Lewandowski, Uwe, Stadtwerke Osnabrück, o.J., Osnabrück.de, 2021

8.4.7 Vorrang für zu Fuß Gehende entlang der Wallanlage

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☐	**Priorität** ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Der Fußweg entlang der ehemaligen Wallanlage liegt auf dem Hauptfußwegenetz und ist auch für Freizeitaktivitäten eine relevante Verbindung. Die Qualität wird durch mehrere kreuzenden Straßen gemindert. Teilweise sind zumindest Aufpflasterungen oder Bodenschwellen vorhanden, um die Aufmerksamkeit an diesen Übergängen zu erhöhen. Vorrang für zu Fuß Gehende besteht nicht.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes
- Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fußgänger- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, auf der gesamten Verbindung Vorrang für zu Fuß Gehende einzurichten. Diese Forderung wurde auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingebracht. Dazu wird die Anlage von Aufpflasterungen (auch eigenständig umsetzbar) in Verbindung mit Fußgängerüberwegen empfohlen. So könnte sämtlichen Verkehrsteilnehmenden neben dem Vorrang für den Fußverkehr gleichzeitig der Eingangsbereich in die Innenstadt verdeutlicht werden. Die Standorte sind in Abbildung 54 dargestellt.

Eine beispielhafte Visualisierung für den Übergang an der Martin-Luther-Straße ist in Abbildung 55 auf Seite 121 dargestellt. Gestalterisch sind die Maßnahmen bei konkreter Umsetzung mit der unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

Vorläufiges Prüfergebnis der Verwaltung

Die vorgeschlagene Maßnahme ist mit der jetzigen Gesetzeslage nicht einheitlich und in voller Gänze umsetzbar. Insbesondere eine gleichberechtigte Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs ist mit der Einrichtung eines Fußgängerüberweges teilweise ohne bauliche Untersetzung mittels Umlaufsperren, nach jetzigem Stand, nicht möglich. Sollte sich künftig die Gesetzeslage diesbezüglich ändern, ist bei Bedarf die Maßnahme erneut zu prüfen.

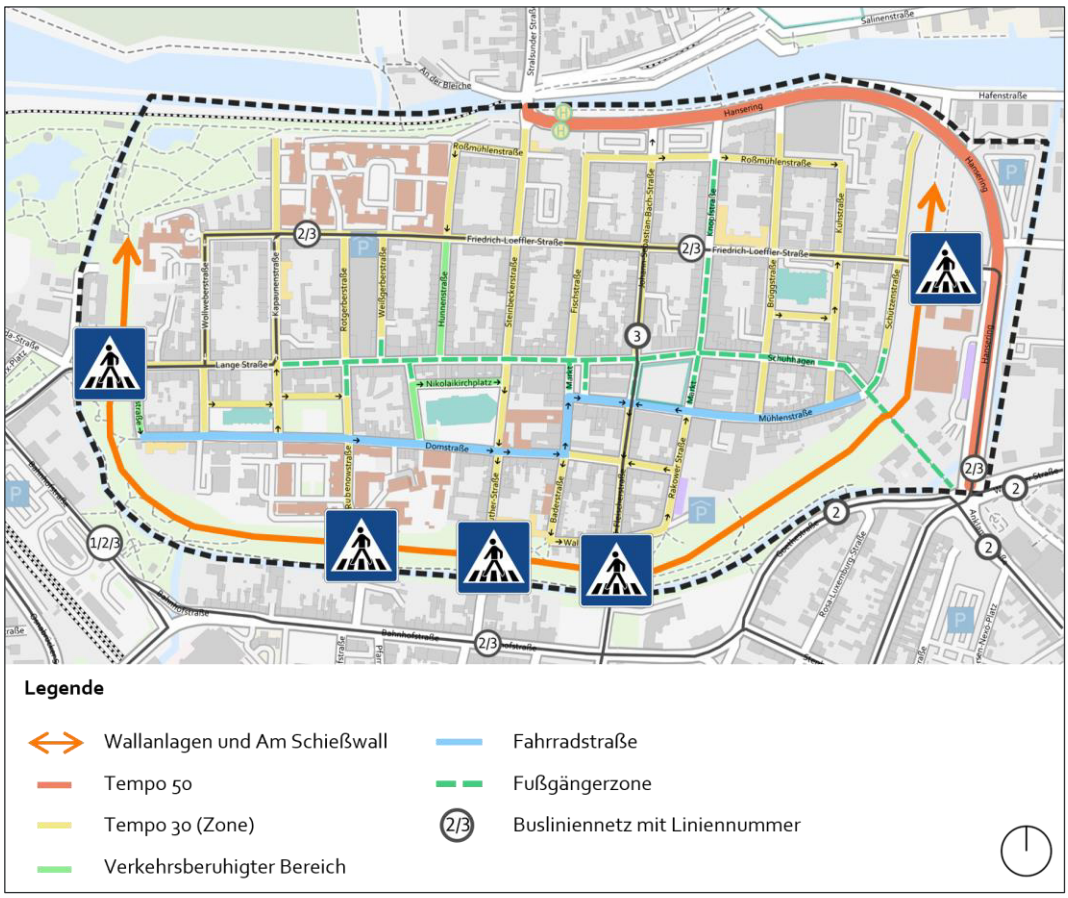


Abbildung 54: Empfohlene Standorte zur Anlage von Aufpflasterungen und Fußgängerüberwegen

Entlang der Wallanlage sind keine Unfallhäufungsstellen verzeichnet. Dennoch wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ein erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genannt. Optional würde daher auch eine Entfernung der Freigabe für den Radverkehr die Qualität für zu Fuß Gehende steigern (Ausweisung als reiner Gehweg). Dem Radverkehr stehen insbesondere nach Umsetzung des Fahrradstraßenrings (vgl. Kapitel 8.2 ab Seite 85) ausreichend qualitativ hochwertige Alternativen zur Verfügung.



Abbildung 55: Martin-Luther-Straße als Bestandsbeispiel für den empfohlenen Mindeststandard (oben) und als Visualisierung für die Empfehlung inklusive Fußgängerüberweg (unten)

Kosten-schätzung	Je Übergang: 35.000 €			
Förder-möglichkeiten	Stadtentwicklungsförderrichtlinie (StadtEntwFÖRL-M-V) (Bagatellgrenze mindestens 100.000 €)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.4.8 Städtisches Logistikkonzept

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☐	Radverkehr ☐	ÖPNV ☐	Kfz ☒	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Im Rahmen der Bestandserhebung wurde deutlich, dass viele Lieferdienste die Fußgängerzone auch außerhalb der freigegebenen Zeiten befahren und so während der Ladenöffnungszeiten die Aufenthaltsqualität und die Barrierefreiheit einschränken. Dies ist auch ein zentrales Ergebnis der durchgeführten Online-Befragung von ausgewählten Geschäftsinhabenden.

Weiterhin wurde deutlich, dass ein großes Informationsbedürfnis bezüglich moderner innerstädtischer Lieferkonzepte besteht, obwohl gleichzeitig etwa die Hälfte der Lieferungen unter 50 kg wiegen und damit auch ohne Transporter geliefert werden könnten.

Insgesamt wird die Problematik um die Lieferdienste zukünftig eher zunehmen.

Zielsetzung

- Entwicklung der Innenstadt als Wirtschafts-, Arbeits-, Wohn- und Tourismusstandort mit hoher Aufenthaltsqualität

Maßnahmenempfehlung

Um auf die steigende Problematik mit den Lieferfahrzeugen in zentralen Bereichen zu reagieren, wird empfohlen, ein städtisches Logistikkonzept erarbeiten zu lassen. Inhalte des Konzeptes sollten mindestens sein:

- Beteiligung und Einbezug der örtlichen Geschäftsinhabenden sowie der Kurier-Express-Paket (KEP) Lieferdienste (z. B. DHL, Hermes, DPD, UPS…).
- Prüfen von Standorten und möglichen Betreibern von Microdepots. Auf den ersten Blick bieten sich die Standorte Museumshafen Nord sowie Parkplatz Hansering an. Insbesondere, wenn dort Parkbauten entwickelt werden, sollten direkt Flächen für Microdepots eingeplant werden. Die Auslieferung der letzten Meile könnte dann beispielsweise per Lastenrad oder mit elektrisch angetriebenen Kleinstfahrzeugen vorgenommen werden.

- Abstimmung konkreter Standorte für zusätzliche Lieferzonen. Denkbare Standorte unter Einbezug der geplanten Modal-Filter sind in Abbildung 56 dargestellt.

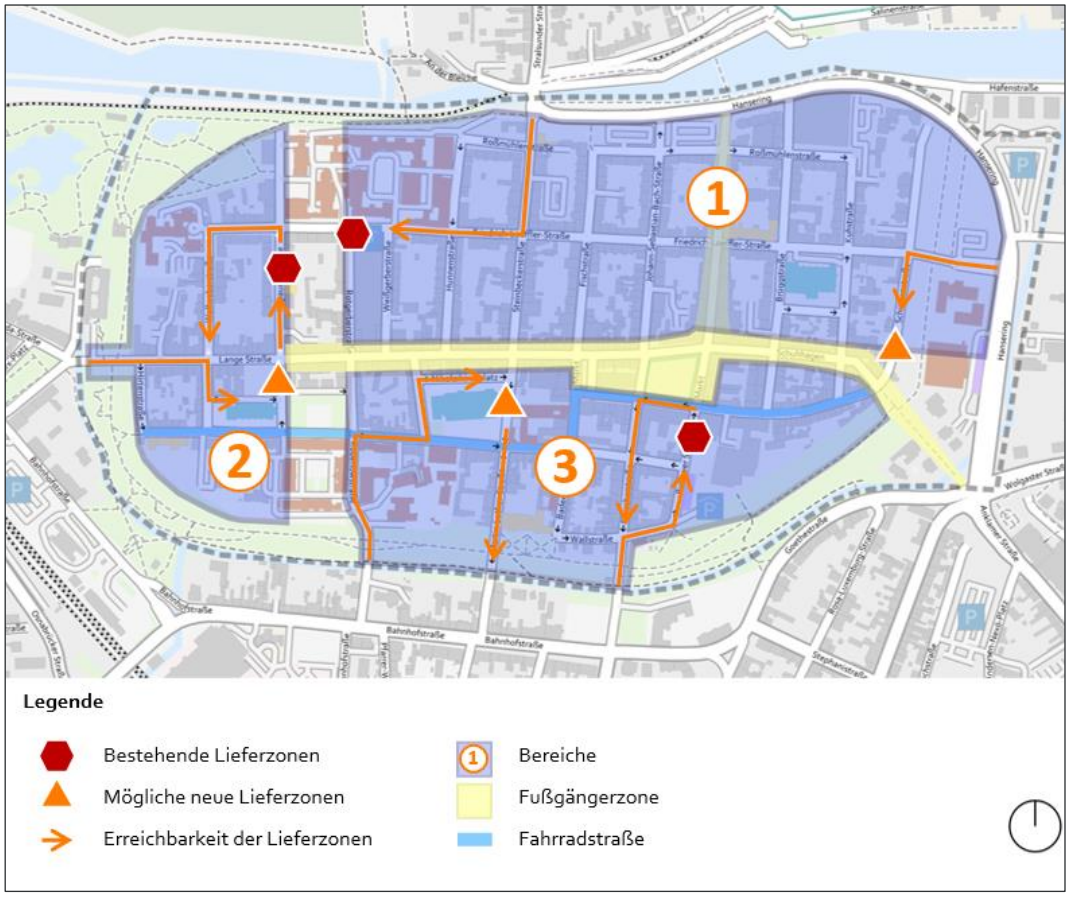


Abbildung 56: Mögliche Flächen für Lieferzonen mit kurzen Zu- und Abwegen

Kosten-schätzung	Städtisches Logistikkonzept: 45.000 € Sonstige Kosten sind nicht bezifferbar			
Förder-möglichkeiten	Förderrichtlinie städtische Logistik (Planung und investive Maßnahmen)			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☒	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☐

8.4.9 Öffentlichkeitsarbeit - Mobilitätskultur weiterentwickeln

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Kfz ☒	**Priorität** ☐

Ausgangslage/ Problemstellung

Maßnahmen der Mobilitätsplanung sollten in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik kontinuierlich vorgestellt und transparent erklärt werden. Hier bedarf es dauerhafter Ansätze, um auch viel diskutierte Themen, wie z. B. den Entfall von Parkplätzen zu Gunsten von Barrierefreiheit oder Radwegen, in die Umsetzung zu bekommen.

Zielsetzung

- Mobilitätsentwicklung als Baustein des Klimaschutzes - Förderung von stadt- und umweltverträglicher Mobilität durch Erhöhung der Nutzungsanteile des Umweltverbundes

Maßnahmenempfehlungen

Nachfolge sind beispielhafte Aktionen vorgestellt, die nicht abschließend sind. Insgesamt sollte es immer darum gehen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, die neuen Möglichkeiten zu erklären und Entscheidungen transparent nachvollziehbar zu machen.

Mögliche Partner für die Aktionen können z. B. der ADFC, die Presse, Tourismusverbände, Schulen, die Universität, die Universitätsmedizin, größere Arbeitgeber oder Fahrradläden sein.

- Einweihung neuer Infrastruktur oder neuer Verkehrsregelungen im Rahmen von Straßen- bzw. Innenstadtfesten mit medialer Begleitung.
- Stellenausschreibung: Mobilitäts- und Digitalbeauftragten - Die Aufgabenstellung soll darin liegen, geplante Maßnahmen, Prozesse und Entscheidungsfindungen in der Verkehrsplanung digital verständlich aufzubereiten und neben den gängigen Kanälen (Presse, Website) auch im Rahmen von Social-Media Kampagnen zu veröffentlichen. Zielkonflikte und Abwägungsprozesse können so frühzeitig und verständlich auch bei bisher unerreichten Bevölkerungsgruppen kommuniziert werden.

- Teilnahme am Stadtradeln: Event, das sowohl neue Radfahrende generieren kann als auch mit dem (optionalen) eingeführten Tracking der Teilnehmenden einen Einblick in Fahrradhauptrouten ermöglicht.
- „StVO-Regelkunde" zu ausgewählten Themen, z. B. Radfahren auf Gehwegen, wo darf man parken, welche Rechte habe ich als zu Fuß Gehender. Die Regelkunde ist auch zielgruppenspezifisch denkbar. Z. B. in Kooperation mit der Universität bzw. der Universitätsmedizin, als Information für neu nach Greifswald gezogene Studierende (Neubürgerinformationen).

Kosten-schätzung	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

8.4.10 Verkehrskontrollen intensivieren

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr ☒	Radverkehr ☒	ÖPNV ☒	Kfz ☒	**Priorität** ☒

Ausgangslage/ Problemstellung

Ohne Kontrolle sind sämtliche Regelungen nutzlos. Dabei treffen Regelverstöße i. d. R. Zu Fuß Gehende und Radfahrende, deren Wege z. B. durch Falschparker versperrt werden oder deren Sicherheit durch zu hohe Geschwindigkeiten leidet.

Zielsetzung

- Umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmenempfehlungen

Es wird empfohlen, wiederkehrende und konsequente Kontrollen mit folgenden Schwerpunkten durchzuführen. Die Zuständigkeit liegt dabei teilweise beim Ordnungsamt und teilweise bei der Polizei. Diese sollten entsprechend frühzeitig in Diskussionen und Planungen mit einbezogen werden.

- Falschparken (Schwerpunkte Gehwegparken und Parken auf Radwegen)
- Geschwindigkeitsübertretungen und „Autoposen"
- Illegales Radfahren auf Gehwegen

Kosten-schätzung	Keine Angaben			
Förder-möglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 0-2 Jahre ☐	Mittelfristig: 3-5 Jahre ☐	Langfristig: 6-10 Jahre ☐	Daueraufgabe ☒

9 Fazit und Ausblick

Die Mobilität in der Greifswalder Innenstadt ist geprägt durch die unterschiedlichen Anforderungen von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden, ÖPNV-Nutzenden und Kfz-Fahrenden und damit einhergehenden Zielkonflikten um den begrenzten Straßenraum.

Durch die kleinteiligen Nutzungsmischungen und die Funktion der Innenstadt als Aushängeschild und „Wohnzimmer" der Stadt liegt der Fokus auf einer hohen Aufenthaltsqualität, auch um den Wirtschaftsstandort zu erhalten und zu stärken.

Zur Gestaltung einer nachhaltigen Innenstadt müssen allerdings kontinuierlich Defizite abgebaut und die Qualität öffentlicher Räume verbessert werden. Als Grundlage zukünftiger Planungen und der Umsetzungen von Maßnahmen sollten daher die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgestellten Zielsetzungen immer wieder herangezogen werden.

Die Strategien und Handlungsfelder aus dem Konzept stellen dabei einen Handlungsrahmen für die nächsten zehn Jahre dar, um die Transformation der Innenstadt mit einer modernen Vision zu begleiten und zu steuern.

Um den kurzfristigen Handlungsbedarf abzudecken, wurden ein Großteil der Maßnahmenempfehlungen so entwickelt, dass diese auch ohne größere Umbaumaßnahmen umsetzbar sind. Grundlage ist ein flexibler und ressourcensparender Umgang mit bestehender Infrastruktur, um langlebige Infrastruktur an die sich oft schnell ändernden gesellschaftlichen Ansprüche anzupassen.

Das soll unter anderem durch die Anwendung von Verkehrsversuchen und temporären Lösungen erreicht werden. So können auch mal Lösungen ausprobiert werden, die vielleicht auf Anhieb keine politischen Mehrheiten erhalten würden.

Für den Umsetzungsprozess empfiehlt es sich daher, zuerst kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit hohem Nutzen und großer Öffentlichkeitswirkung (hohe Sichtbarkeit) in den Fokus zu nehmen. Folgende Maßnahmen bieten sich aus dieser Sicht an:

- Umsetzung des Maßnahmenbündels „Leitprojekt A: Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln", inklusive der Bausteine „Modal-Filter", „Anpassung der Bewohnerparkbereiche" und die „temporäre Umnutzung des öffentlichen Straßenraums" (Freigabe von ausgewählten Abschnitten für Außengastronomie, Gewerbe und sonstige nicht-kommerzielle Nutzungen).
- Dezentrale Anlage von Gehwegnasen und Fahrradabstellanlagen.

Zeitlich darauf aufbauend wird empfohlen, folgende Maßnahmenbündel umzusetzen, die größere bauliche und planerische Anforderungen haben:

- „Leitprojekt B: Fahrradstraßenring" inklusive der Bausteine „Optimierung des südlichen Abschnitts" (bestehenden Fahrradstraße) und „Optimierung des nördlichen Abschnitts" (Anlage zusätzlicher Fahrradstraßen).
- „Leitprojekt C: Elterntaxis an Käthe-Kollwitz-Straße" inklusive der „Einrichtung einer Hol- und Bringzone", der „Anpassung der Parkplatzsitutaion im Umfeld der Schule" und der Durchführung eines „schulischen Mobilitätsmanagements"

Weiterhin wird empfohlen, größere Themen mit Auswirkungen über die Innenstadt hinaus mit konkreten Konzepten zu begleiten und zu moderieren.

- Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie mit Handlungsempfehlungen (Fußverkehrskonzept)
- Entwicklung einer städtischen Parkraumstrategie mit Handlungsempfehlungen (Parkraumkonzept)
- Umgang mit wachsendem logistischem Verkehr (Logistikkonzept)

Ein Themenfeld, dass sicherlich weiterhin kontrovers diskutiert werden wird, ist der Umgang mit der Gestaltung von Straßenräumen und dem ruhenden Kfz-Verkehr. Hier werden die Zielkonflikte zwischen den Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit auf der einen Seite und dem Status Quo, einen zielnahen Parkplatz vor der Haustür zu haben, sehr deutlich.

Wichtig erscheint bei aller Planung, dass insbesondere die kommunale Politik den Mut aufbringt, Straßenräume nicht als Verkehrstrassen, sondern als öffentliche Räume neu zu denken und auch politische Entscheidungen daran ausrichtet. Durch vielfältige Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene wird diese Herangehensweise bereits finanziell unterstützt.

10 Verzeichnisse und Quellenangaben

Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet

Karte 2: Fußwegehauptnetz

Karte 3: Radverkehrsnetz

Karte 4: Führungsformen innerhalb des Radverkehrsnetzes

Karte 5: Verkehrsregelungen fließender Kfz-Verkehr und Buslinien

Karte 6: Ruhender Kfz-Verkehr und Bewohnerparkbereiche

Karte 7: Ruhender Kfz-Verkehr - Auslastung um 11 Uhr

Karte 8: Ruhender Kfz-Verkehr - Auslastung um 2 Uhr nachts

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Radverkehrszählung aus dem Jahr 2019 6

Abbildung 2: Radverkehrsplan aus dem Jahr 2010 7

Abbildung 3: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) 10

Abbildung 4: Gestaltung von barrierefreien Querungen 12

Abbildung 5: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO 16

Abbildung 6: Modal Split Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2009 sowie 2014 auf Basis durchgeführter Wege 22

Abbildung 7: Screenshot des 2. Online-Workshops von Teilnehmenden (Ausschnitt) 23

Abbildung 8: Echtzeitbefragung - Was sind die 2 wichtigsten Handlungsfelder für die Greifswalder Innenstadt 24

Abbildung 9: Echtzeitbefragung - Was sind aus Ihrer Sicht die 2 Maßnahmen, die mit hoher Priorität umgesetzt werden sollten? 25

Abbildung 10: Beispielhaft - Fernsehbeitrag Greifswald-TV (links) und Ostsee-Zeitung vom 04.02.2021 zum 1. Online-Workshop (rechts) 26

Abbildung 11: Startseite der Online-Befragung 27

Abbildung 12: Online-Befragung - Welchen Lieferumfang beträgt Ihre Lieferung durchschnittlich? 28

Abbildung 13: Mängel in Gehwegbreite und Oberfläche 31

Abbildung 14: Knotenpunkte und Einmündungsbereiche für den Fußverkehr im Fußwegehauptnetz 32

Abbildung 15: Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden 33

Abbildung 16: Zusammenfassung der wesentlichen Mängel des Fußverkehrs 34

Abbildung 17: Ausgewählte Führungsformen im Untersuchungsgebiet 37
Abbildung 18: Mängel in Führungsform und Gestaltung der Infrastruktur 39
Abbildung 19: Netzlücke durch Einbahnstraße und Engstelle in der Wollweberstraße 40
Abbildung 20: Bedarf an dezentral verteilten Fahrradabstellanlagen mit hoher Sicherheit und Komfort 40
Abbildung 21: Zusammenfassung der wesentlichen Mängel des Radverkehrs 41
Abbildung 22: Ergebnis der Knotenstromerhebungen 44
Abbildung 23: Ergebnisse der Kennzeichenerhebung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs 45
Abbildung 24: Zusammenfassung der wesentlichen Mängel des Kfz-Verkehrs 46
Abbildung 25: Rückstau in der Friedrich-Loeffler-Straße 47
Abbildung 26: Parkgebühren in Greifswald und umliegenden Städten 53
Abbildung 27: Wesentliche Mängel des ruhenden Kfz-Verkehrs 55
Abbildung 28: Prinzipielle Wirkungsweise der Modal-Filter in der Innenstadt 68
Abbildung 29: Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch getrennte Bereiche 69
Abbildung 30: Beschilderung des Modalfilters in der Friedrich-Loeffler-Straße 70
Abbildung 31: Beschilderung des Modalfilters in der Domstraße (Variante 1) 71
Abbildung 32: Beschilderung einer "Echte Fahrradstraße" in der Domstraße (Variante 2) 72
Abbildung 33: Mögliche Beschilderung Am Rubenowplatz (Einmündung Kapaunenstraße) 72
Abbildung 34: Künstlerisch gestaltete Fußgängerfurt als Identifikationsmerkmal des Quartiers 73
Abbildung 35: Perspektivische Einteilung der Innenstadt in 4 Bereiche 75
Abbildung 36: Bestand Bewohnerparkbereiche und durch Modalfilter entstehende drei Bereiche 76
Abbildung 37: Zusammenlegung der Bewohnerparkbereiche durch ergänzende Aufkleber 78
Abbildung 38: Mögliche Abschnitte zur (temporären) Umnutzung des öffentlichen Straßenraums 80
Abbildung 39: Temporäre Möblierung aus dem Good-Practice-Beispiel: Hamburg-Ottensen 81
Abbildung 40: Nutzung der Steinbeckerstraße (beispielhaft) im Winter (oben) und Sommer (unten) 81
Abbildung 41: Geplanter Fahrradstraßenring auf dem Hauptroutennetz in der Innenstadt 85
Abbildung 42: Eingeschränktes Haltverbot, um Engstellen in der Domstraße zu beseitigen 87
Abbildung 43: Eingeschränktes Haltverbot, um Engstellen in der Wollweberstraße zu beseitigen 91
Abbildung 44: Beschilderung zur Öffnung der Wollweberstraße für Radverkehr in Gegenrichtung 93
Abbildung 45: Maße Überholvorgang in Friedrich-Loeffler-Straße im Bestand 94
Abbildung 46: Bestand Kurzparken an Käthe-Kollwitz-Schule 96
Abbildung 47: Mögliche Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz Schießwall 98
Abbildung 48: Bestandssituation vor der Käthe-Kollwitz-Schule und Good-Practice-Beispiel aus Wien 100
Abbildung 49: Ebene Querungsfläche zur Barrierefreiheit in der Wollweberstraße und Lange Straße 104

Abbildung 50: Knoten und Einmündungen mit Handlungsbedarf im Hauptfußwegenetz (ohne die Fußgängerzone) 105
Abbildung 51: Prinzipskizze zur Anlage von Gehwegnasen und Fahrradbügeln (links) und Good-Practice-Beispiel aus Erlangen (rechts) 107
Abbildung 52: Zielsetzungen zur Entwicklung des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt 113
Abbildung 53: Good-Practice-Beispiel: Mobilitätsstation Osnabrück 118
Abbildung 54: Empfohlene Standorte zur Anlage von Aufpflasterungen und Fußgängerüberwegen 120
Abbildung 55: Martin-Luther-Straße als Bestandsbeispiel für den empfohlenen Mindeststandard (oben) und als Visualisierung für die Empfehlung inklusive Fußgängerüberweg (unten) 121
Abbildung 56: Mögliche Flächen für Lieferzonen mit kurzen Zu- und Abwegen 123

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ziele und Handlungsfelder vorhandener Konzepte in Greifswald 7
Tabelle 2: Konkrete Maßnahmenempfehlungen vorhandener Konzepte 8
Tabelle 3: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen 11
Tabelle 4: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen 15
Tabelle 5: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung 17
Tabelle 6: Mengengerüst der Parkraumauslastung um 11 Uhr und 2 Uhr nachts 52
Tabelle 7: Bestandsermittlung von Kfz-Verkehren im Rahmen der Mobilitätsprognose 2030 57
Tabelle 8: Ermittlung der Neuverkehre 58
Tabelle 9: Ermittlung der Pkw-Fahrten von Studierenden und Personal 59
Tabelle 10: Verkehrsprognose 2030 59
Tabelle 11: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief 64
Tabelle 12: Themenfelder und Maßnahmenempfehlungen 65
Tabelle 13: Mengengerüst der Parkplätze im Untersuchungsgebiet nach Umsetzung erster Maßnahmen 114

Quellenangaben

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

BDC Dorsch Consult Ingenieursgesellschaft mbH; Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Umgestaltung Hansering 1. BA Verkehrsuntersuchung. Rostock 2018

Bueffee; Freiraum für Kinder beginnt auf dem täglichen Schulweg / Elterntaxis und Hol-und Bringzonen. Wuppertal (in Bearbeitung)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Mobilität in Deutschland (MiD) - Ergebnisbericht. Bonn 2019

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht. Berlin 2014

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008

Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015

IGES Institut GmbH; Nahverkehrsplan für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Berlin 2017

Junker + Kruse; Einzelhandelsfachplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Fortschreibung. Dortmund 2018

Max-Planck-Institut für Plasmaphysik - Gruppe für Energie- und Systemstudien - und Andere.; Integriertes Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Dresden 2010

Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018

Stadtbauamt Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Radverkehrsplan Greifswald 2010. Greifswald 2010

StadtBüro Hunger Stadtforschung und -entwicklung GmbH, Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt/ Fleischervorstadt, Neufassung 2016. Berlin 2016

Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist.

SVU Dresden; Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 3) Abschlussbericht. Dresden 2019

team red Deutschland GmbH; Kombiniert Mobil - Verkehrsmittel vernetzen, Universitäts- und Hansestadt Greifswald Endbericht. Berlin 2015

Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Integrierte Sportentwicklungsplanung für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Greifswald 2019

Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Greifswald 2030plus Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Greifswald 2017

Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens [Zugriff: 29.07.2021]

Freie Hansestadt Bremen, o.J. bei VCD.org, 2021: mobil.punkte und mobil.pünktchen für Bremen, https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/beispiele/mobilpunkt-bremen/, Zugriff: 09.07.2021

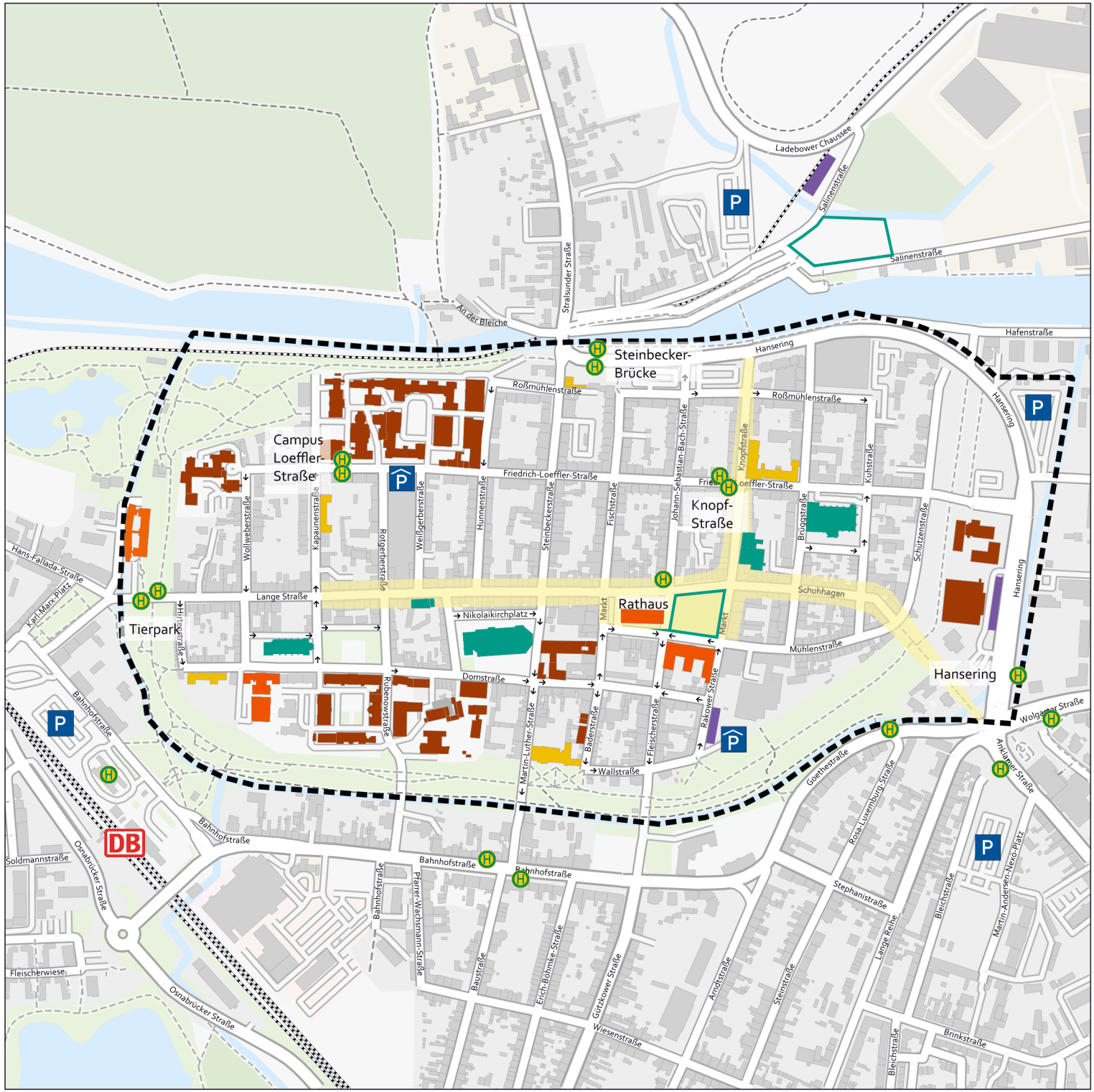
Geoportal Greifswald, Universitäts- und Hansestadt Greifswald | Hanse- und Universitätsstadt Rostock (CC BY 4.0), Zugriff: 21.06.2021.

Lewandowski, Uwe; Stadtwerke Osnabrück, o.J.; Rad, Bus und Carsharing an einem Ort: Die neue Mobilitätsstation in Haste ist in Betrieb, bei: Osnabrück.de; Rad, Bus und Carsharing an einem Ort: Mobilitätsstationen in Haste und Düstrup gehen in Betrieb, https://www.osnabrueck.de/radfahren/mobilitaetsstationen, Zugriff: 25.06.2021.

11 Anhang

Kartenband

Fragebogen Lieferung



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

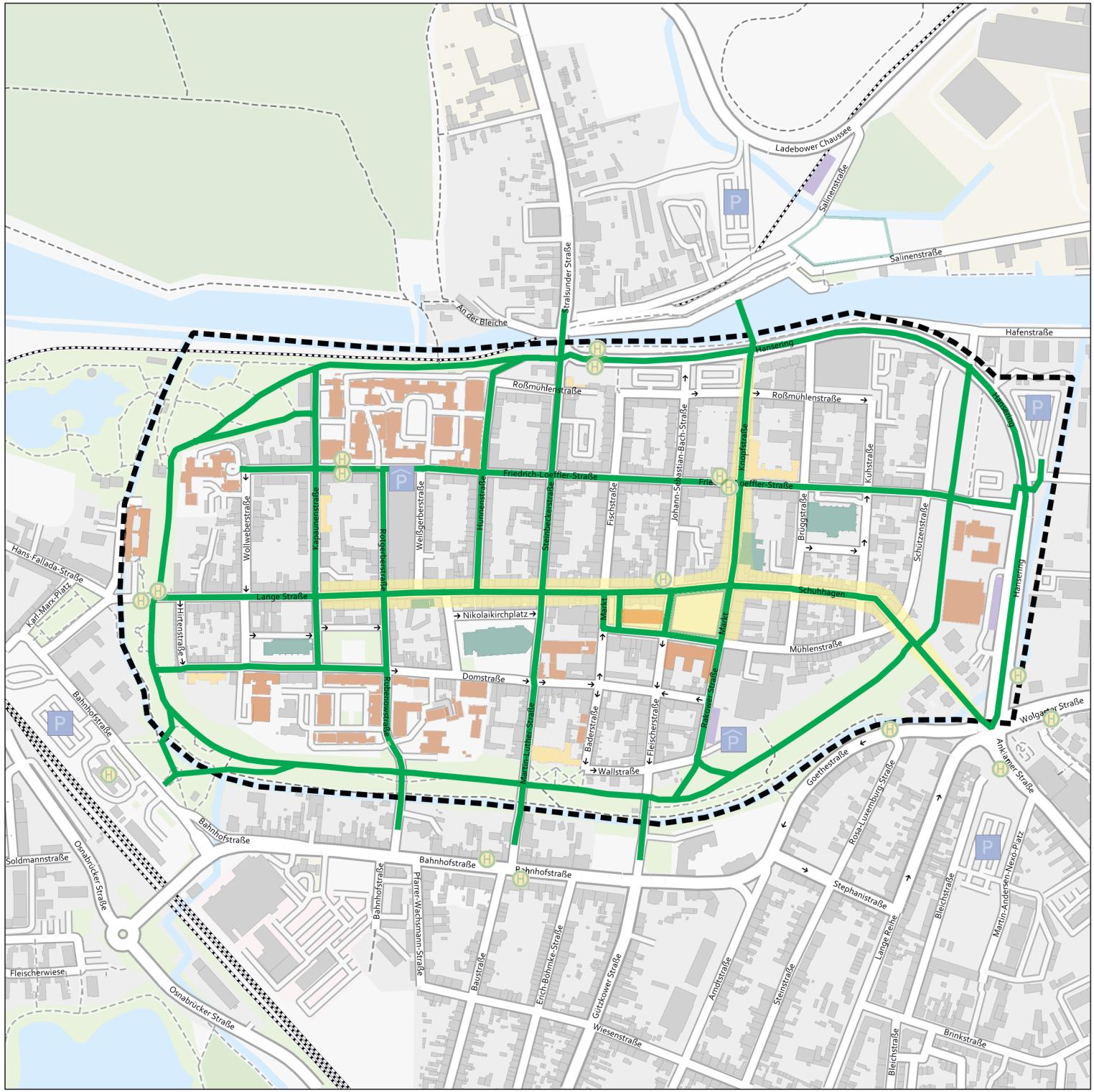
Karte 1: Untersuchungsgebiet

Legende

- Fußgängerzone mit gemischter Randnutzung (Einzelhandel, Dienstleistungen etc.)
- Öffentliche Verwaltungsgebäude
- Gebäude der Universität Greifswald
- Schulen und Kitas
- Kulturelle Einrichtungen
- Veranstaltungsplätze
- Parkbauten und Parkplätze
- Reisebus Parkplätze
- Bushaltestellen
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 14.09.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 2: Fußwegehauptnetz

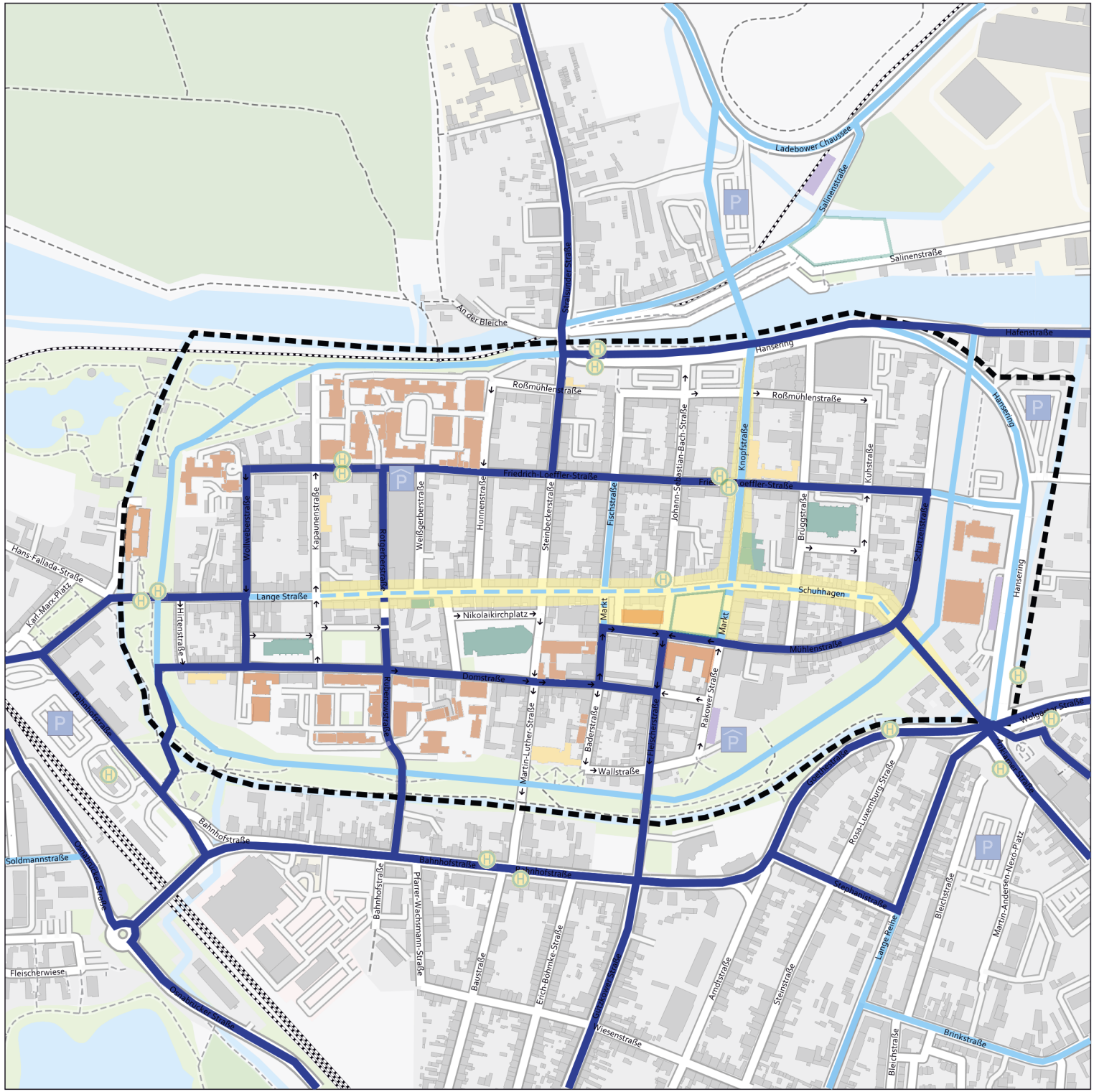
Legende

- Fußwegehauptnetz
- Fußgängerzone mit gemischter Randnutzung (Einzelhandel, Dienstleistungen etc.)
- Öffentliche Verwaltungsgebäude
- Gebäude der Universität Greifswald
- Schulen und Kitas
- Kulturelle Einrichtungen
- Veranstaltungsplätze
- Parkbauten und Parkplätze
- Reisebus Parkplätze
- Bushaltestellen
- Untersuchungsgebiet

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 22.09.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 3: Radverkehrsnetz

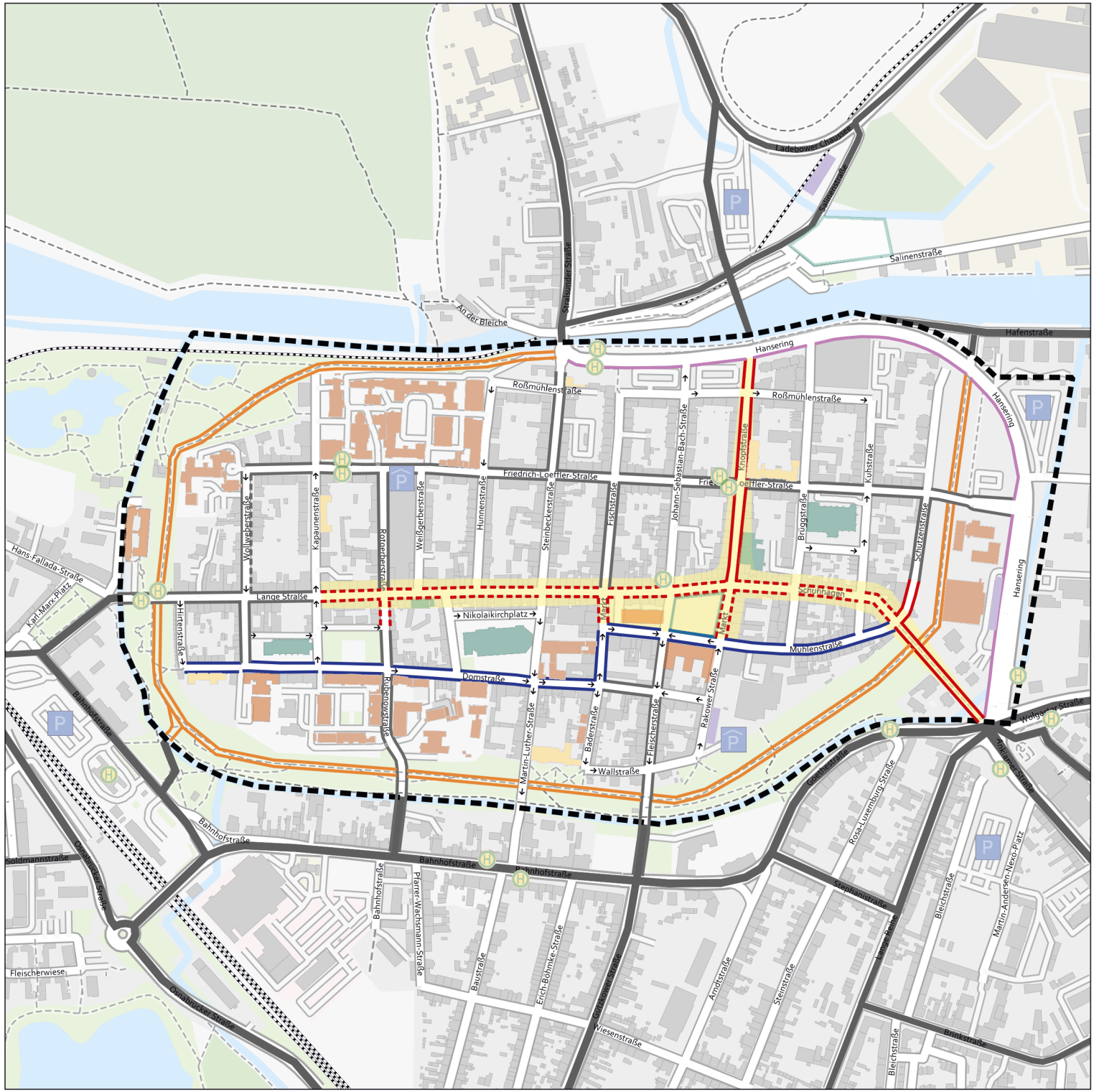
Legende

- Hauptroutennetz
- Nebenroutennetz
- Fußgängerzone, Radfahrer frei (18 - 10 Uhr)
- Fußgängerzone mit gemischter Randnutzung (Einzelhandel, Dienstleistungen etc.)
- Öffentliche Verwaltungsgebäude
- Gebäude der Universität Greifswald
- Schulen und Kitas
- Kulturelle Einrichtungen
- Veranstaltungsplätze
- Kostenpflichtige Parkbauten und Parkplätze
- Reisebus Parkplätze
- Bushaltestellen
- Untersuchungsgebiet

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 25.10.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 4: Führungsformen innerhalb des Radverkehrs-netzes

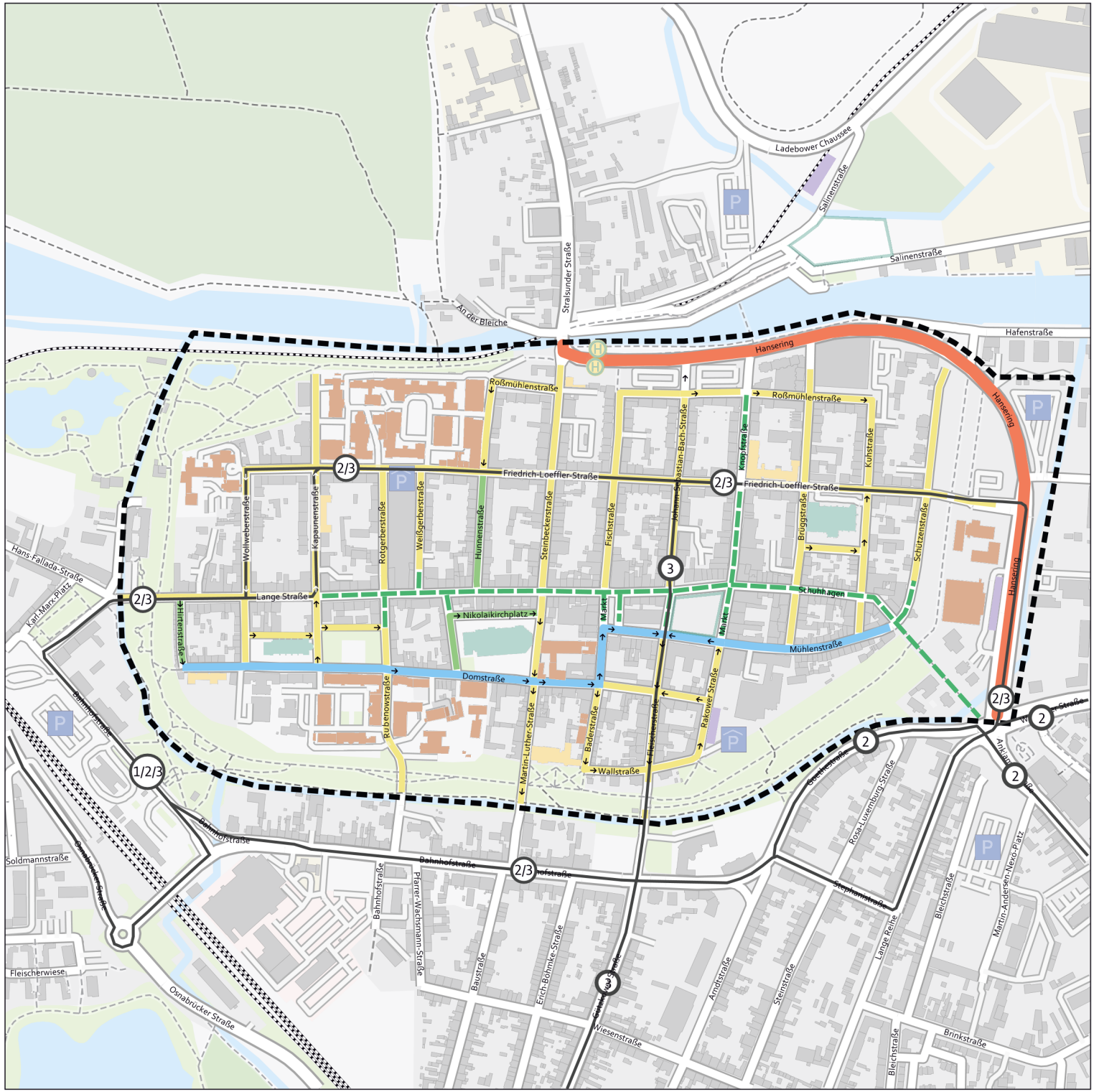
Legende

- Mischverkehr auf Fahrbahn
- Einbahnstraße, Durchfahrt verboten
- Fahrradstraße
- gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- Gehweg, Radfahrer frei
- Fußgängerzone, Radfahrer frei
- Fußgängerzone, Radfahrer frei (18-10 Uhr)
- Radverkehrsnetz außerhalb des Untersuchungsgebietes
- Fußgängerzone mit gemischter Randnutzung (Einzelhandel, Dienstleistungen etc.)
- Öffentliche Verwaltungsgebäude
- Gebäude der Universität Greifswald
- Schulen und Kitas
- Kulturelle Einrichtungen
- Veranstaltungsplätze
- Kostenpflichtige Parkbauten und Parkplätze
- Reisebus Parkplätze
- Bushaltestellen
- Untersuchungsgebiet

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 25.10.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 5: Verkehrsregelungen fließender Kfz-Verkehr und Buslinien

Legende

- Tempo 50
- Tempo 30 (Zone)
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fahrradstraße
- Fußgängerzone

- Gebäude der Universität Greifswald
- Schulen und Kitas
- Kulturelle Einrichtungen
- Veranstaltungsplätze

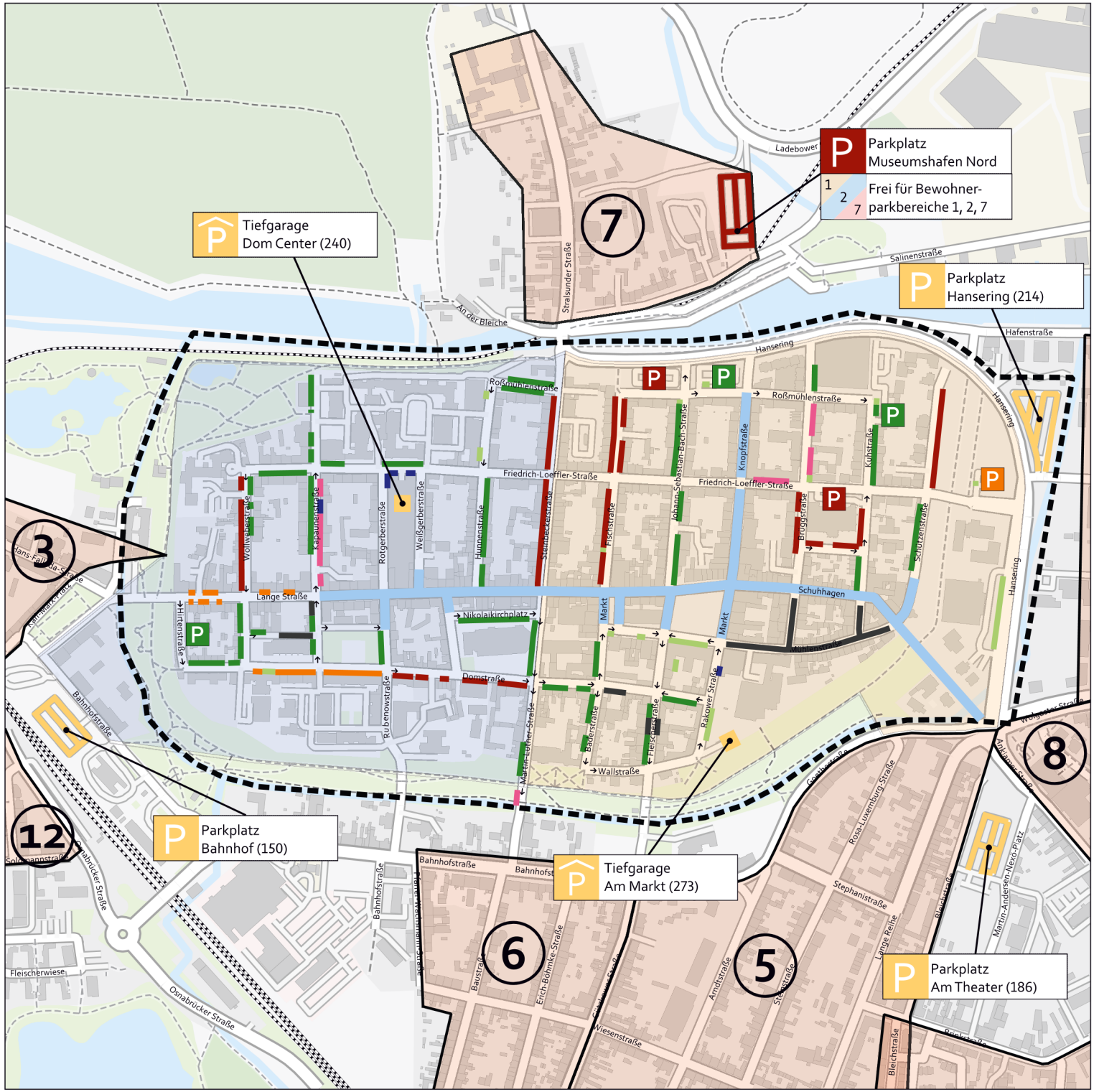
- Kostenpflichtige Parkbauten und Parkplätze
- Reisebus Parkplätze
- Buslinniennetz mit Liniennummer (1/2/3)
- Bushaltestelle Überlandlinie

- Untersuchungsgebiet

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 05.07.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 6: Ruhender Kfz-Verkehr und Bewohnerparkbereiche
Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung

Legende

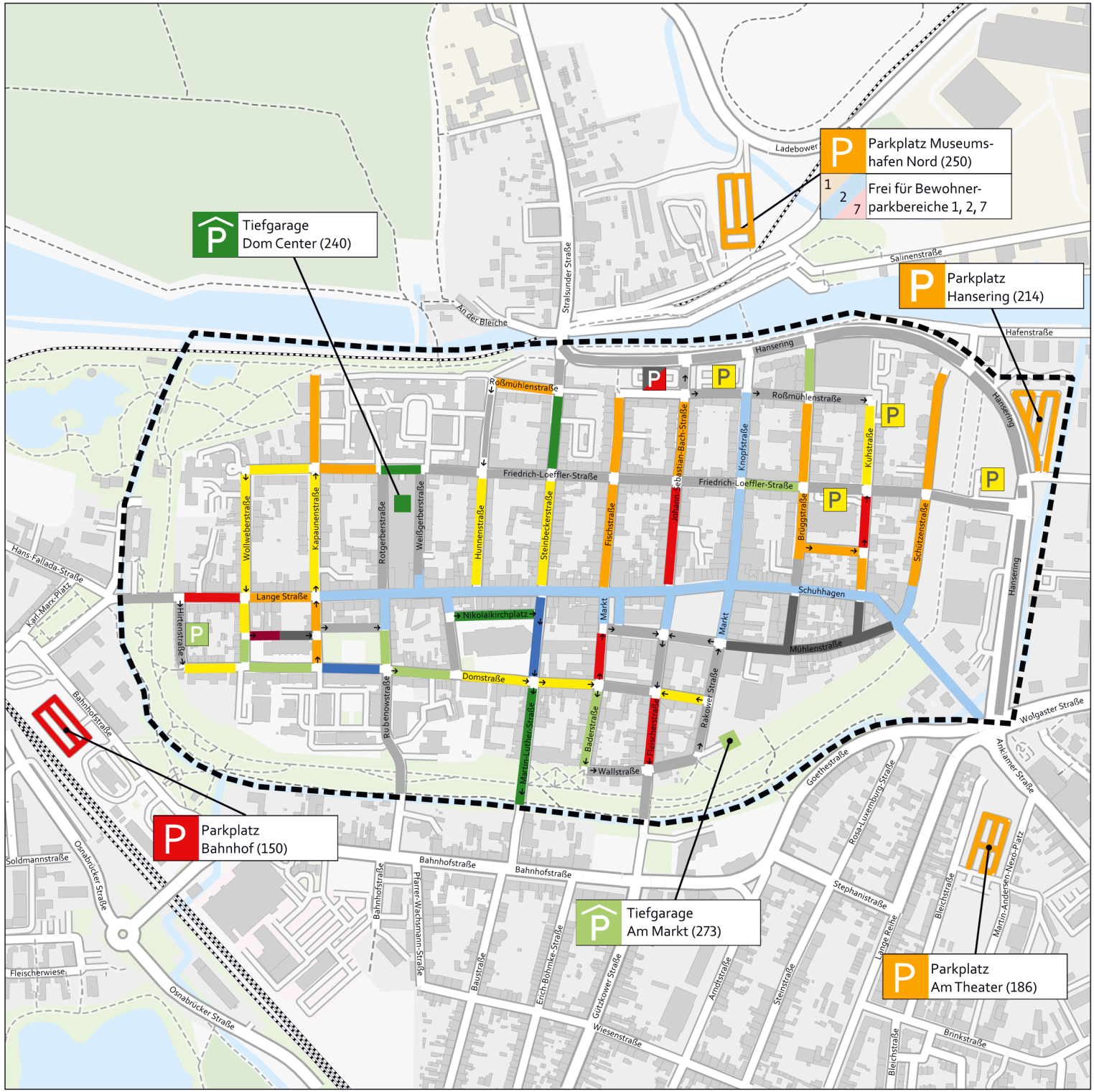
- Kostenpflichtiges Parken (1.063)
- Kostenpflichtiges Parken, Bewohner frei von 17-7 h (90)
- Kostenpflichtiges Parken, Bewohner frei (494)
- Kurzparken mit Parkscheibe, Bewohner frei (42)
- Bewohnerparken (468)
- Sonderparkplätze
- Ladezone
- Baustelle / Keine Werte
- Fußgängerzone
- Bewohnerparkbereich Nr. 1
- Bewohnerparkbereich Nr. 2
- Sonstige Bewohnerparkbereiche
- Untersuchungsgebiet

Parkplätze gesamt: 2.157
Ohne Sonderparkplätze und Ladezonen
(Erhebungsstand: 28.10.2020)

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 09.08.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 7: Ruhender Kfz-Verkehr
Auslastung um 11:00 Uhr

Legende

- Über 120%
- 101% - 120%

Sehr hoher Parkdruck (mit illegalen Parkvorgängen)

- 91% - 100%

Sehr hoher Parkdruck

- 81% - 90%

Hoher Parkdruck

- 71% - 80%

Mittlerer Parkdruck

- 61% - 70%

Geringer Parkdruck

- bis 60%

Kein Parkdruck

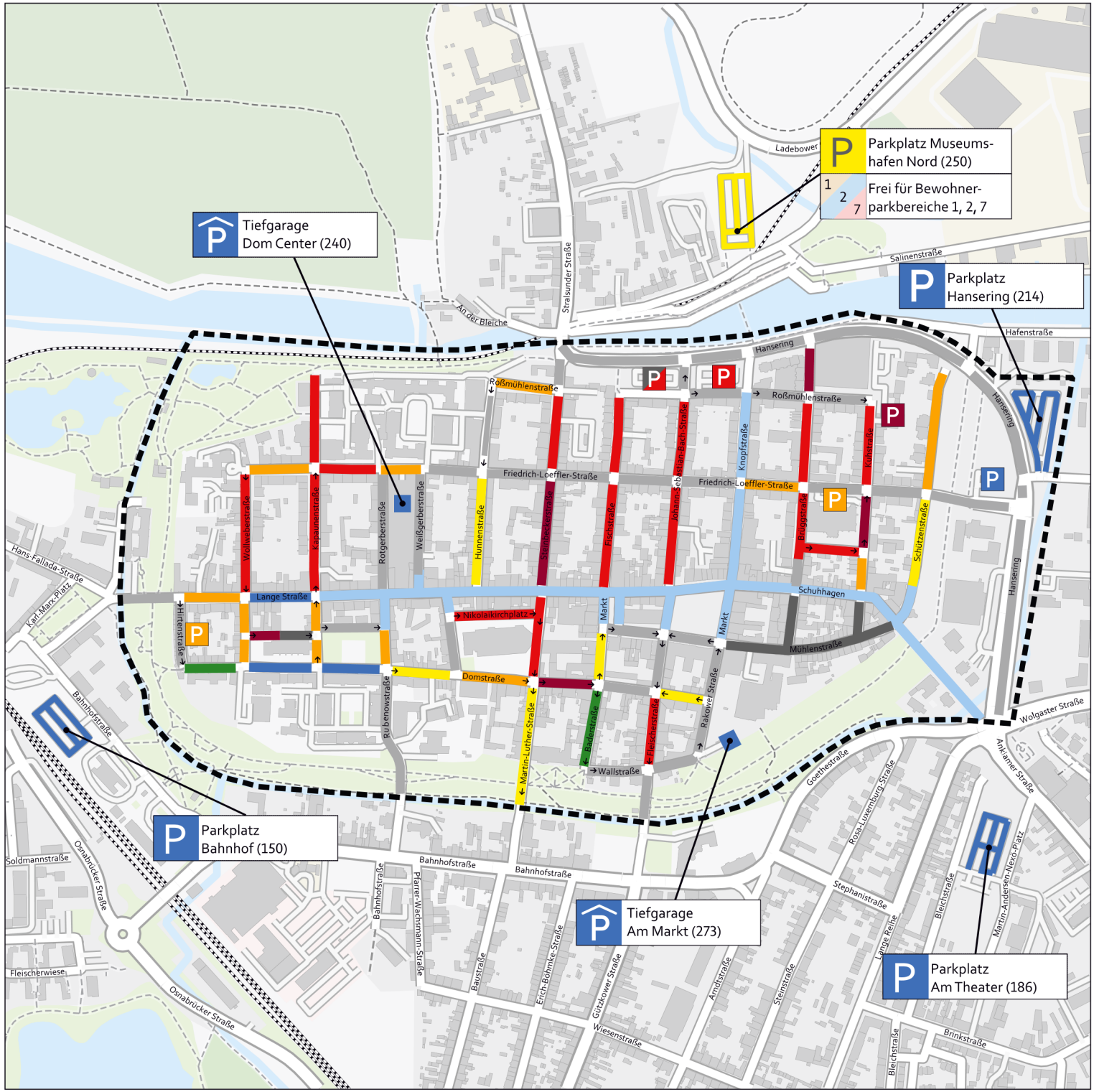
- Keine Parkplätze
- Baustelle / Keine Werte
- P Parkplatz (Die Farbgebung gibt die Auslastung an)
- Fußgängerzone
- Untersuchungsgebiet

Parkplätze gesamt: 2.157
Ohne Sonderparkplätze und Ladezonen
(Erhebungsstand: 28.10.2020)

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 09.08.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

Verkehrskonzept Innenstadt

Karte 8: Ruhender Kfz-Verkehr
Auslastung um 02:00 Uhr nachts

Legende

- Über 120% — Sehr hoher Parkdruck (mit illegalen Parkvorgängen)
- 101% - 120%
- 91% - 100% — Sehr hoher Parkdruck
- 81% - 90% — Hoher Parkdruck
- 71% - 80% — Mittlerer Parkdruck
- 61% - 70% — Geringer Parkdruck
- bis 60% — Kein Parkdruck
- Keine Parkplätze
- Baustelle / Keine Werte
- P Parkplatz (Die Farbgebung gibt die Auslastung an)
- Fußgängerzone
- Untersuchungsgebiet

Parkplätze gesamt: 2.157
Ohne Sonderparkplätze und Ladezonen
(Erhebungsstand: 28.10.2020)

0 100 200 300m

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:5.000
Datum: 09.08.2021

IKS Mobilitätsplanung
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de

Online Umfrage zum Thema Lieferverkehr in der Greifswalder Innenstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung ist von der Stadt Greifswald beauftragt, ein Verkehrskonzept für die Innenstadt zu entwickeln. Bestandteil des Konzeptes ist auch der Lieferverkehr.
Wir möchten Sie bitten, Ihre alltäglichen Erfahrungen zu dem Thema mit uns zu teilen.

Die Auswertung der Umfrage erfolgt ausschließlich zum Zweck der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes für die Innenstadt. Die Daten werden nicht an Dritte weiter gegeben.

Die Online-Befragung ist bis zum **13.06.2021** freigeschaltet.
Wir möchten uns im Voraus für Ihre Unterstützung bedanken.

Bei Fragen stehen wir gerne unter "hendrik.hartmann@iks-planung.de" zur Verfügung.
Informationen zu unserem Büro finden sie unter "www.iks-planung.de".

Dauer
7 min

Autor
IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2021

Frage 1

Wie oft werden Sie beliefert?

- ○ Mehrmals am Tag
- ○ Einmal am Tag
- ○ Mehrmals die Woche
- ○ Einmal die Woche
- ○ Weniger als einmal in der Woche

- ○ Wir erhalten keine Lieferung

Frage 2

An welchen Tagen werden Sie in der Regel beliefert?

Mehrfachantwort möglich

- [ ] Mo.
- [ ] Di.
- [ ] Mi.
- [ ] Do.
- [ ] Fr.
- [ ] Sa.
- [ ] So.

- [ ] Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 3

Zu welchen Uhrzeiten erhalten Sie Ihre Lieferungen?

Mehrfachantwort möglich

- [ ] 06 - 10 Uhr
- [ ] 10 - 14 Uhr
- [ ] 14 - 18 Uhr
- [ ] 18 - 06 Uhr

- [ ] Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 4

Wie lange dauert die Anlieferung in der Regel?

- ○ 0 - 5 min
- ○ 5 - 15 min
- ○ 15 - 30 min
- ○ 30 - 60 min
- ○ Länger als 60 min

- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 5

Welche Transportgüter werden angeliefert?

Mehrfachantwort möglich

- ☐ Pakete / Päkchen
- ☐ Paletten / Stückgut
- ☐ Lebensmittel
- ☐ Gastro (Getränke)
- ☐ Sonstiges: _____

- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 6

Welchen Umfang beträgt Ihre Lieferung durchschnittlich?

- ○ 0 - 5 kg
- ○ 5 - 50 kg
- ○ 50 - 100 kg
- ○ Mehr als 100 kg (Angabe in kg): _____

- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 7

Wo hält das Lieferfahrzeug während der Anlieferung?

Mehrfachantwort möglich

- [ ] Fußgängerzone
- [ ] Ladezone (vor Rathaus)
- [ ] Straße (außerhalb Fußgängerzone)
- [ ] An einer Laderampe / auf einem Lieferhof
- [ ] Sonstiges:

- [ ] Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 8

Mit welchem Fahrzeugtyp werden Sie beliefert?

Mehrfachantwort möglich

- [ ] Lastenrad
- [ ] PKW
- [ ] Kleintransporter
- [ ] LKW (bis 7,5 t)
- [ ] LKW (größer als 7,5 t)
- [ ] Sonstiges:

- [ ] Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 9

Könnten Ihre Lieferungen auch mit einem Lastenrad angeliefert werden?

- ( ) Ja
- ( ) Teilweise, weil:
- ( ) Nein, weil:

- ( ) Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 10

Liefern Sie Ware an Ihre Kunden aus?

- ○ Ja
- ○ Nein

- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 11

In welche Gebiete liefern Sie Ihre Ware aus?

Mehrfachantwort möglich

- ☐ Greifswald Innenstadt
- ☐ Greifswald gesamtes Stadtgebiet
- ☐ Andere Kommunen
- ☐ Sonstiges:

- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 12

Wie beliefern Sie Ihre Kunden?

Mehrfachantwort möglich

- ☐ Mit externen Dienstleistern (DHL, UPS, Hermes ...)
- ☐ Mit eigenem Kfz
- ☐ Mit eigenem Lastenrad
- ☐ Sonstiges:

- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 13

Könnten Ihre Lieferungen auch mit einem Lastenrad ausgeliefert werden?

- ○ Ja
- ○ Teilweise, weil: _____
- ○ Nein, weil: _____
- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 14

Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?

Mehrfachantwort möglich

- ☐ zusätzliche Anlage von Ladezonen (Wo?): _____
- ☐ Anlage von Packstationen (Wo?): _____
- ☐ Lieferzeiten ausweiten (Welche Zeiten?): _____
- ☐ Sonstiges (Erläuterung): _____
- ☐ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 15

Würden sie die Erstellung eines städtischen Logistikkonzeptes befürworten?

- ○ ja
- ○ nein, weil: _____
- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 16

Würden sie bei der Erstellung eines städtischen Logistikkonzeptes mitarbeiten? (z.B. in einem Arbeitskreis)

- ○ ja
- ○ nein

- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 17

Haben Sie sonstige Anmerkungen / Wünsche zum Thema Lieferverkehr?

- ○ Ja, und zwar: _____
- ○ Nein

- ○ Weiss nicht/Keine Angabe

Frage 18

Sind Sie an weiteren Informationen interessiert?
Bitte geben Sie Ihre Email-Adresse an, falls Sie Interesse haben.

Mehrfachantwort möglich

- ☐ Allgemeine Informationen zum Thema Lastenrad und Lieferverkehr
- ☐ Ergebnisse zur dieser Studie
- ☐ Einladungen zu den Beteiligungsverfahren

- ☐ Kein Interesse

Email-Adresse:

Frage 19

Bitte geben Sie zum Schluss den Namen und die Adresse Ihrers Betriebes an, damit die Ergebnisse besser räumlich zugeordnet werden können.

Bitte vervollständigen Sie die folgenden Angaben:

Name des Betriebs	
Straße & Hausnummer	

☐ keine Angabe

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Online Umfrage zum Thema Lieferverkehr in der Greifswalder Innenstadt

Die Ergebnisse der Auswertung werden voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2021 veröffentlicht.

Autor
IKS Mobilitätsplanung, Kassel 2021

IKS Mobilitätsplanung

Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de

Universitäts- und Hansestadt Greifswald 10.12.2021

60.2 Stadtentwicklung und untere Denkmalschutzbehörde
Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0462-02 vom 8.12.2021

Amt 60 – Stadtbauamt
Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0462-02 vom 8.12.2021

über: Dezernat II Frau von Busse
Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0462-02 vom 8.12.2021

über: Kanzlei der Bürgerschaft
Freigabe via Workflow zur BV-V/07/0462-02 vom 8.12.2021

An: Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit

Betreff: Stellungnahme zur Beschlussvorlage BV-V/07/0462-02 Verkehrskonzept Innenstadt

Beantwortung erfolgt:	öffentlich ☒	nichtöffentlich ☐

Mit der in der Ausschusssitzung am 23.11.2021 aufgetretenen Anmerkung zur Beschlussvorlage *BV-V/07/0462-01 Verkehrskonzept Innenstadt* möchten wir gern folgende ergänzende Erläuterung in Zusammenarbeit mit dem beauftragten Planungsbüro IKS Mobilitätsplanung/Herrn Gardyan, übermitteln.

Direkte Radwegeverbindung zwischen Steinbeckervorstadt – Fleischervorstadt
Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Innenstadt wurde geprüft, inwiefern die Radwegeverbindungen in der historischen Altstadt auch in Nord-Süd-Ausdehnung verbessert werden könnten.

Zunächst wurde eine Verknüpfung des stark frequentierten Bereichs des historischen Universitätscampus Altstadt (Domstraße / Rubenowstraße) und des neuen Campus Loefflerstraße westlich der Fußgängerzone mit einer Querverbindung über die Rubenow- und Rotgerberstraße mittels Ausweitung der Fahrradstraße geprüft.

Ergebnis der Prüfung und abschließende Beurteilung:

Im Zuge der Konzepterarbeitung entschied sich der verwaltungsinterne Arbeitskreis in Abstimmung mit dem beauftragten Planungsbüro aus folgenden Gründen gegen die Durchbrechung der Fußgängerzone bzw. gegen die Einrichtung einer direkten Radwegeverbindung in diesem sensiblen Bereich:

- Eine Querung einer möglichen Fahrradstraße in der Rubenowstraße/ Rotgerberstraße mit der Fußgängerzone ist aus unserer Sicht eher problematisch. Es wird erwartet, dass die Regelung von Radfahrenden oft missachtet würde, was die Qualität der Fußgängerzone in dem Abschnitt erheblich schmälern würde. Die Entscheidung ist also insbesondere aus Sicht der Barrierefreiheit und der Qualität für zu Fuß Gehende getroffen worden.
- Auch für Radfahrende wäre nur mit sehr geringen Verbesserungen zu rechnen, da die Qualitäten einer Fahrradstraße in einer solchen Sackgasse nicht zur Geltung kommen könnten.
- Auch eine sonstige Verkehrsberuhigung hätte für Radfahrende kaum Vorteile, da die gefahrenen Geschwindigkeiten, aufgrund der Sackgassensituation durch die Fußgängerzone, gering sind.
- Da in dem Abschnitt auch jetzt schon kaum Parkplätze vorhanden sind, ist auch hier kein Handlungsspielraum zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr vorhanden.

- Eine allgemeine Verkehrsberuhigung in der Rubenowstraße sowie Friedrich-Loeffler-Straße wird durch die Einrichtung der Modal Filter erwartet.

Letztlich ist die Rotgerberstraße/ Rubenowstraße in der jetzigen Form als Hauptroute für den Radverkehr geeignet. Als durchgängige Trasse könnte die Verbindung nur entwickelt werden, sofern man die Fußgängerzone an der Stelle unterbrechen würde. Diese Maßnahme würde anderen übergeordneten Zielsetzungen entgegenstehen (Zielkonflikte mit Barrierefreiheit und Stärkung der Fußgängerzone).

Aus diesem Grund wurden auch potenziell weitere Radwegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung zwischen Steinbeckervorstadt und Fleischervorstadt, wie bspw. Steinbecker Straße/Martin-Luther-Straße oder Johann-Sebastian-Bach-Straße/Fleischerstraße, in die nähere Betrachtung als Ergänzung im Hauptnetz des Radverkehrs nicht einbezogen.

Um eine durchgängige, lückenlose Alternative mit hoher Qualität für den Radverkehr zu schaffen manifestiert sich die Empfehlung der Einrichtung des Fahrradstraßenrings. Eventuelle Umwege sind für den Radverkehr aus genannten Gründen und der entsprechenden Abwägung in Kauf zu nehmen.

Anlage/n

-