



Verkehrskonzept Innenstadt

<i>Einbringer/in</i> 60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	<i>Datum</i> 08.12.2021
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Bürgerschaft (BS)	<i>Sitzungsdatum</i> 13.12.2021	<i>Beratung</i> 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 – Kapauenstraße/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.

Maßnahmenempfehlungen:

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.

1. Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

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 Haupttrouten für den Radverkehr einzelne Straßenräume primär auf die Anforderungen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Um die Infrastruktur auf den Haupttrouten 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 besteht 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 |