



Stellungnahme der Verwaltung vom 11.11.2024 - Moratorium für nicht notwendige Verkehrsprojekte (BV-P-ö/08/0103)

<i>Einbringer/in</i> 60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	<i>Datum</i> 07.11.2024
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>		<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Beratung</i>
Bürgerschaft (BS)	Kenntnisnahme	25.11.2024	Ö

Sachdarstellung

Der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wird die beiliegende Stellungnahme der Verwaltung zur Verfügung gestellt.

Anlage/n

- 1 Stellungnahme des Stadtbauamtes zur Beschlussvorlage BV-P-ö/08/0103
öffentlich

Stellungnahme der Verwaltung vom 28.10.2024 zur Beschlussvorlage der CDU-Bürgerschaftsfraktion Greifswald BV-P-ö/08/0103 - Moratorium für nicht notwendige Verkehrsprojekte

Eine Zustimmung der Bürgerschaft zur Beschlussvorlage BV-P-ö/08/0103 hätte schwerwiegende finanzielle Folgen für die UHGW, die über den Haushalt 2025/2026 hinausreicht. Weiterhin geht die Beschlussvorlage von einer fehlerhaften Einschätzung der Verkehrssituation aus.

Vor diesem Hintergrund nimmt die Verwaltung zur Vorlage der CDU-Bürgerschaftsfraktion Greifswald wie folgt Stellung und empfiehlt, dem Antrag nicht zuzustimmen:

Zu Punkt 1 „Moratorium zur weiteren Umsetzung der Maßnahmeempfehlungen für die Leitprojekte A und B aus dem „Verkehrskonzept Innenstadt““ wird zunächst auf die Stellungnahme der Verwaltung vom 24.10.2024 zur Beschlussvorlage BV-P-ö/08/0098 und die Darstellung der finanziellen Auswirkungen verwiesen. Ergänzend dazu wird weiterhin Stellung genommen:

Haushaltssperre und die Notwendigkeit der Verkehrsinvestitionen

Langfristige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind nicht nur notwendige Maßnahmen, sondern auch zentrale Voraussetzungen für die Entwicklung der Stadt. Projekte wie der Fahrradstraßenring und die Modalfilter tragen dazu bei, den Mobilitätsbedürfnissen (u.a. Verkehrssicherheit, Erreichbarkeit, Gesundheitsförderung durch aktive Mobilität) aller Greifswalder Bürger und Bürgerinnen gerecht zu werden. Mit der Umsetzung der Projekte konkretisiert die Stadt darüber hinaus ihre selbstgesteckten und durch die Bürgerschaft beschlossenen Ziele im Bereich der Mobilitätswende.

Das Verkehrskonzept Innenstadt sieht explizit Maßnahmen vor, die die Aufenthaltsqualität erhöhen und den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel fördern. Wenn diese Maßnahmen gestoppt werden, verschlechtert sich langfristig die Attraktivität der Innenstadt für Einwohner und Besucher. Dies kann höhere Folgekosten verursachen, z.B. durch notwendige Anpassungen an veränderte Mobilitätsanforderungen, die später teurer und schwieriger umzusetzen wären.

Zudem könnte das Stoppen der Projekte den Zugang zu Fördermitteln gefährden, die für umweltfreundliche und nachhaltige Verkehrsprojekte bereitgestellt werden. Das würde die Haushaltslage der Stadt weiter belasten, anstatt sie zu entlasten. Der Verkehrsversuch Innenstadt wird zu 100 % über Fördermittel finanziert.

Ein Moratorium und Stopp der Maßnahmen widerspricht langfristigen Zielen der Stadtentwicklung

Das Verkehrskonzept Innenstadt zielt darauf ab, die Aufenthaltsqualität zu steigern, den öffentlichen Raum für Fußgänger und Radfahrer sicherer zu gestalten und gleichzeitig den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Ein Moratorium würde diese langfristigen Ziele zunichtemachen und die Innenstadtentwicklung stagnieren lassen. Modale Filter sind ein erprobtes Mittel, um die Belastung durch den Kfz-Verkehr zu senken, wie es auch in anderen Städten wie beispielsweise Bremen und Leipzig erfolgreich umgesetzt wurde. Sie schaffen eine sicherere Umgebung für Fußgänger und Radfahrer und führen zu einer verbesserten Luftqualität sowie weniger Lärm.

Fahrradstraßenringe bieten in Fahrradstädten wie Greifswald mit bereits über 39 % Radverkehrsanteil (Quelle: Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Universität Greifswald, 2014) eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit und des Komforts. In Städten wie Münster haben

Fahrradstraßen zu einem besseren Verkehrsfluss und einer attraktiveren Innenstadt beigetragen. Das Potential zur verbesserten Aufenthalts- und Lebensqualität hat auch die UHGW.

Die Verkehrsplanung der Stadt basiert auf einem integrierten Ansatz, der sowohl die Bedürfnisse des motorisierten als auch des nicht-motorisierten Verkehrs berücksichtigt. Alle Maßnahmen wurden auf Basis von umfassenden Analysen und Simulationen entwickelt, um die bestmögliche Verteilung des öffentlichen Raums zu erreichen. Der Erfolg von Modalfiltern und Fahrradstraßen wurde in vielen Städten dokumentiert. Langfristige Evaluationen zeigen, dass solche Maßnahmen den Verkehr effizienter gestalten und zu einer gleichmäßigeren Verteilung der Verkehrsarten führen (vgl. Publikation des Deutschen Instituts für Urbanistik 2023: Verkehrsberuhigung – Entlastung statt Kollaps. Einsehbar unter <https://difu.de/publikationen/2023/verkehrsberuhigung-entlastung-statt-kollaps>).

Bedeutung der Maßnahmen für soziale Gerechtigkeit und Barrierefreiheit

Modale Filter und der Umbau des Straßenraums verbessern die Barrierefreiheit und Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, wie ältere Menschen, Kinder, Jugendliche und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Diese Gruppen profitieren von sichereren Querungsmöglichkeiten und einem besseren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Durch die Verkehrsberuhigung wird die Innenstadt als öffentlicher Raum für alle Menschen zugänglich, unabhängig von ihrer Mobilitätsform.

Positive Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und lokale Wirtschaft

Die Reduzierung von Parkplätzen in zentralen Lagen und deren Umwidmung für Außengastronomie oder Fußgängerzonen steigert nachweislich die Aufenthaltsqualität und führt zu einer Belebung des Einzelhandels und der Gastronomie („Der lokale Einzelhandel und die Verkehrswende“, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2024). Städten wie Kopenhagen, Wien und Bremen haben durch wissenschaftliche Studien gezeigt, dass verkehrsberuhigte Bereiche zu einer längeren Verweildauer und einem höheren Umsatz im Einzelhandel führen.

Es ist ein Ziel des Verkehrskonzepts, den Parksuchverkehr in der Innenstadt zu verringern, indem der Autoverkehr besser gelenkt wird und zentrale Bereiche von parkenden Autos entlastet werden. Dies reduziert den Verkehr und verbessert die Lebensqualität in der Innenstadt.

Modalfilter verhindern lediglich den Durchgangsverkehr von ca. 1.600 Kfz/24 h, der für Geschäfte und Gastronomie keinen signifikanten Vorteil bringt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt grundsätzlich bestehen. Das Ziel ist es, die Innenstadt für zu Fuß Gehende, Radfahrende und den ÖPNV attraktiver zu machen, was zu einem lebendigeren Stadtkern führt.

Die Erfahrung anderer Städte, wie Groningen NL, zeigt, dass weniger Parkplätze in der Innenstadt langfristig *nicht* zu einem Rückgang der Besucher führt, sondern den Raum für andere, wirtschaftlich vorteilhafte Nutzungen öffnet, wie z.B. Außengastronomie und Fußgängerzonen, die den Umsatz des Einzelhandels fördern.

Verkehrsversuch

Die Einrichtung der Modalfilter in der Greifswalder Innenstadt sind zunächst als Verkehrsversuch angelegt. Das ist ein nach Straßenverkehrsrecht zulässiges Mittel, um Neuerungen im Straßenverkehr zu erproben und zunächst die Wirksamkeit der veränderten Verkehrsführung zu testen, um anschließend – nach einer ausreichenden Erprobungsphase von vorzugsweise einem Jahr – auf Grundlage klar messbarer Indikatoren die weitere Vorgehensweise zu überprüfen. Sollte der Verkehrsversuch zu dem Ergebnis kommen, dass die Vorteile für die Öffentlichkeit überwiegen, ist zu beurteilen, ob die Modalfilter dauerhaft umgesetzt und verstetigt werden.

Zu Punkt 2 der Beschlussvorlage indem gefordert wird, dass alle Maßnahmen zu einem Umbau des Kreuzungsbereichs Karl-Liebknecht-Ring/Pappelallee unter Wegfall einer Fahrspur abzubereiten und für alle Aktivitäten, die damit im Zusammenhang stehen zukünftig keine Haushaltsmittel bereitzustellen sind, wird wie folgt Stellung genommen:

Verkehrsplanerische Einschätzung/ Darstellung der Situation Karl-Liebknecht-Ring/Pappelallee

Die Rudolf-Petershagen-Allee / Pappelallee bildet eine zentrale Hauptachse für den Radverkehr im Stadtgebiet und hat für das Radfahren in Greifswald eine vergleichbare Funktion, wie die parallel verlaufende Anklamer Straße bzw. Wolgaster Straße für den Autoverkehr.

Während die Kfz-Hauptachsen im Bereich kreuzender Hauptverkehrs-, Verbindungs- und Erschließungsstraßen eine hohe Priorität haben (Vorfahrtstraße, größere Freigabezeitanteile an den Lichtsignalanlagen, etc.), sind im Verlauf der Fahrradachse insbesondere im Bereich der Kreuzungen deutliche Brüche zu verzeichnen. Diese erschweren aktuell ein zügiges und attraktives Vorkommen des Radverkehrs. Neben dem Platz der Freiheit betrifft dies auch die Schnittstellen mit der Walther-Rathenau-Straße und dem Karl-Liebknecht-Ring. Auf die entsprechenden Probleme und Handlungsnotwendigkeiten wurde in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten bereits durch unterschiedliche Fachgutachter sowie im Rahmen verschiedener Konzepte hingewiesen.

Der Umbau des Kreuzungsbereichs Karl-Liebknecht-Ring/Pappelallee ist dringend notwendig, um die Sicherheit für Radfahrende und Zu Fußgehende zu gewährleisten. Die aktuelle Gestaltung des Knotenpunktes wird den Anforderungen, welche sich aus der Bedeutung der Radverkehrsachse Rudolf-Petershagen-Allee / Pappelallee ergeben nicht gerecht. Angesichts der begrenzten Flächen bestehen Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr. Zudem kommt es im Bereich der Straßenquerung zu gegenseitigen Behinderungen zwischen den gegenläufigen Pulks der Radfahrenden, welche vorher durch die LSA-Regelung aufgestaut werden. Die aktuellen Konflikte am Knotenpunkt führen regelmäßig zu gefährlichen Situationen. Die Fahrradachse hat insbesondere als Schulweg eine hohe Bedeutung im Netz. Gefahrensituationen bestehen insbesondere in der Woche zu den Stoß- bzw. Spitzenzeiten, aber auch am Wochenende, beispielsweise zu Fußballspielen mit hohem Fußgängeraufkommen. Durch den Wegfall einer Fahrspur wird der Verkehrsfluss für den nicht-motorisierten Verkehr verbessert. Der geplante Umbau ist damit keine überflüssige Maßnahme, sondern eine Investition in die Verkehrssicherheit. Der Wegfall der Rechtsabbiegespur schafft Raum für diese Verbesserungen und beeinträchtigt den motorisierten Verkehr in einem vertretbaren Maße. Die Leistungsfähigkeit des Knotens für den Kfz-Verkehr bleibt durch den Umbau gegeben.

Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, dass eine Verbesserung der Rahmenbedingungen im Verlauf der Rudolf-Petershagen-Allee / Pappelallee gleichzeitig dafür sorgt, dass der Nutzungsdruck durch den Radverkehr in den parallel verlaufenden Straßen (Anklamer Straße, Wolgaster Straße) sinkt. Damit reduzieren sich hier die Interaktionen bzw. Nutzungsüberlagerung mit dem Kfz- und speziell dem Busverkehr. Damit führen die Investition in den Radverkehr letztlich zu einer Entlastung des Autoverkehrs und zu einer Verbesserung der verkehrsbedingten Lärm- und Luftschadstoffemissionen.

Finanzielle Auswirkung Karl-Liebknecht-Ring/Pappelallee

Neben der Arbeit der Fachämter (Stadtbauamt und Tiefbau- und Grünflächenamt) im Zusammenhang mit der Ausschreibung, Beauftragung und Begleitung diverser Konzepte (Radverkehrskonzept, Masterplan Klimaschutz, Lärmaktionsplan, Machbarkeitsstudie und Planungen der Leistungsphase 5 und 6) die sich schwer beziffern lassen, wurden für die Machbarkeitsstudie bereits rund 17.000 € ausgegeben. Aktuell ist das Fachplanungsbüro IPO GmbH mit der Erarbeitung der

Leistungsphase 5 und 6 (Ausführungsplanung) gemäß HOAI in Höhe von rund 28.000 € beauftragt. Die Ergebnisse sollen im November 2024 vorliegen. Im Haushalt sind für das kommende Jahr für die bauliche Umsetzung 200.000 € eingeplant. Die Universitätsmedizin und die Universität Greifswald sind mit der Bitte an den Oberbürgermeister herangetreten, eine gemeinsame Projektskizze beim Förderprogramm des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz: „Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs“ bis Ende Oktober 2024 einzureichen. Mit der Projektskizze wurde der Knotenpunktausbau Karl-Liebknecht-Ring/ Pappelallee als Maßnahme mit eingereicht. Es ist von einer Förderquote von 75 % auszugehen, mit der der städtische Haushalt entsprechend entlastet wird.