

Niederschrift  
der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum: Donnerstag, den 24.09.2015  
Beginn: 17:00 Uhr  
Ende: 19:15 Uhr  
Raum: Hansestadt Stralsund, Rathaus Löwenscher Saal

**Anwesend:**

Vorsitzende/r

Herr Hendrik Lastovka Bis 18:40 Uhr

stellv. Vorsitzende/r

Herr Thomas Lewing

Mitglieder

Frau Friz Fischer Bis 18:40 Uhr  
Herr Lothar Franzke  
Herr Jan Gottschling  
Herr André Meißner

Vertreter

Herr Gerd Tiede Vertretung für Herrn Stefan Nachtwey

Protokollführer

Frau Gaby Ely

von der Verwaltung

Herr Stephan Bogusch  
Frau Kristina Wilcke

Gäste

Herr Peter Mühle  
Frau Anja Sylvester  
Herr Pitzen  
Herr Prof. Dr. Monheim  
Herr Manfred Butter  
Frau Sabine Ehlert  
Herr Jörg Mattern  
Frau Sabine Tiede  
Frau Brunhilde Tobias

**Tagesordnung:**

**"Kombiniert mobil" Stralsund**

## **"Kombiniert mobil" Stralsund**

Nach ein paar einleitenden Worten von Herrn Bogusch stellen Herr Prof. Dr. Monheim und Herr Pitzen die Themen Park+Ride und ÖPNV anhand einer Präsentation vor.

Zum Thema P+R führt Herr Prof. Dr. Monheim aus, dass es für die Beibehaltung der Flanierfunktion der Altstadt notwendig ist, sie vor so vielen Störungen durch Autoverkehr wie möglich zu schützen. Das Parkangebot an Hauptverkehrsstraßen soll daher durch die Anknüpfung an den öffentlichen Verkehr sowie durch das Angebot eines gewissen Services ausgebaut werden. Wichtig ist in Zukunft auch die Ladeinfrastruktur für Elektroautos.

Die P+R-Plätze sollen verstärkt in touristischen Informationen abgebildet, die Wegweisungen verbessert werden. Um sie besser als Alternative einzubinden, ist die Differenzierung zu innerstädtischen Parkplätzen notwendig: die P+R-Plätze sollten günstiger sein, Sicherheit bieten, leicht nachvollziehbar sein, einen guten Service bieten sowie verkehrsgünstig angebunden sein. Ziel ist es, den Parkverkehr in der Altstadt zu vermeiden und somit diesen sensiblen Bereich zu entlasten.

Aus der jetzigen Situation ergibt sich, dass relativ viele Großparkplätze mit Servicefunktionen und unausgelasteten Kapazitäten vorhanden sind. Von zehn untersuchten Standorten haben sich acht Standorte als grundsätzlich tauglich erwiesen in Bezug auf Entfernung zur Altstadt, Kapazitäten, jetzige Auslastung und Bereitschaft des Eigentümers. Vor allem waren der Parkplatz des Ostsee-Centers, des Strelaparks, des Reals und eine Fläche in der Frankenvorstadt geeignet. Eine Kombination aller Standorte wäre eine intelligente Lösung für den Tourismusverkehr, den einheimischen Alltagsverkehr und dem regionalen Verkehr.

Herr Pitzen erklärt zum Thema ÖPNV, dass die Stadt Stralsund ein sehr gutes Stadtbusnetz bezogen auf ihre Größe hat, man jedoch nicht immer in alle Bereiche der Altstadt gelangt. An den Tagen, an denen die Park + Ride-Buslinie 7 fährt, entsteht ein hoher Aufwand, obwohl diese nicht zu allen Tageszeiten und an allen Tagen verkehrt sowie nicht alle Bereiche der Altstadt bedient. Wenn das reguläre Busnetz die Aufgaben des Park & Ride wahrnehmen würde, erreicht man mehr als mit speziellen Park + Ride-Bussen. Ein zusätzlicher Park & Ride-Verkehr bindet nur Geld und deckt doch nicht alle Bereiche der Altstadt ab.

Für den ÖPNV gibt es regelmäßig drei Erfolgsrezepte: eine klare Linienführung, die den Busverkehr übersichtlich macht; der Aufbau von Knoten, an denen sich Busse systematisch treffen und eine hohe Haltestellendichte. In Stralsund wären vier Knoten denkbar, die ein schnelles und garantiertes Umsteigen ermöglichen. Alle viertel Stunde sollte eine Verbindung zwischen einem P+R-Platz und der Altstadt bestehen. Mit dem heutigen Aufwand an Fahrzeugen wären diese Änderungen realisierbar.

Herr Butter kritisiert, dass man mit den Bussen nur an Bereiche des Innenstadtrands kommt, jedoch nicht in die Innenstadt rein. Für ihn ist es wichtig, dass man mit dem Auto so weit wie möglich in die Innenstadt kommt. Jeder, der mit dem Auto fährt, will die Möglichkeit nutzen, bis in die Innenstadt zu fahren. Anstatt den Schwerpunkt auf Park + Ride zu setzen, sollte man vielmehr die Parkmöglichkeiten in den Innenstadtbereichen verbessern.

Herr Prof. Dr. Monheim erklärt, dass man durch das neue Konzept mit dem Bus näher an sein Ziel kommt. Gerade für Menschen mit Behinderung ist es besser, wenn keine Autos durch die Straßen in der Altstadt fahren. Nötiger Autoverkehr ist zu ermöglichen, starker Parksuchverkehr und Immissionen sind zu verhindern. Um eine vitale Altstadt zu ermöglichen, ist es zur Lösung des Zielkonfliktes not-

wendig, möglichst viel Verkehr aus der Altstadt herauszuhalten.

Herr Pitzen ergänzt, dass aufgrund des Knotenmodells immer ein Bus am Knoten steht, der als Altstadtbuslinie die verschiedenen Haltestellen der Altstadt abfährt.

Herr Bogusch informiert, dass z.B. die Buslinie 3 nur Teile der Altstadt bedient.

Während der Bauzeit am Frankenwall und der damit verbundenen Umfahrung der Altstadt hat der Bus viel mehr Ziele erreicht, was sehr positiv bewertet wurde. Die Knotenpunkte sollen außerdem so umgebaut werden, dass der Platz für mehrere Busse ausreicht und somit eine Anschlusssicherung da ist.

Herr Mühle setzt sich dafür ein, in erster Linie die bestehenden P+R-Plätze für Tagestouristen auszubauen. Außenparkplätze sind seiner Meinung nach nicht gut geeignet. Außerdem findet er, dass die Straßen in der Innenstadt zu eng für den Busverkehr sind. In Bezug auf eine autofreie Altstadt würde er die Wasserstraße und Seestraße nur für Busse im Ringverkehr um die Altstadt freigeben.

Prof. Dr. Monheim erläutert, dass es laut Studien zu einer Zunahme von Aktivitätenkoppelungen, bei denen man z.B. den Einkauf mit einem Aufenthalt in einem Café verbindet, kommt. Für die Altstadtlinie müssen selbstverständlich altstadtgerechte Fahrzeuge ausgewählt werden.

Herr Pitzen erklärt, dass man derzeit noch untersucht, welche Linienführung durch die Altstadt sinnvoll ist und wie diese mit den Knotenpunkten in Einklang gebracht werden kann.

Prof. Dr. Monheim ergänzt, dass es nicht ohne Grund bereits eine Tangente zwischen dem Strelapark und der Altstadt gibt. Die Herrichtung der drei bisherigen Park + Ride-Standorte muss man in jedem Fall angehen. Außerdem bietet nur der Standort in der Werftstraße ergänzende Serviceangebote in der Nähe, weshalb man neue Standorte gesucht hat, die schnell genutzt werden können.

Herr Bogusch bestätigt, dass nur ein Park + Ride-Standort keine Lösung ist. Zudem sollte Park + Ride von den Menschen gezielt ausgesucht werden.

Frau Fischer ist der Meinung, dass Park + Ride für Stralsunder keine Option ist und nur für Reisende denkbar wäre. Sie zeigt sich entsetzt über die Idee, auf die vorhandenen Informationstürme ein „P+R“-Schild zu setzen. Die Stadt hat als Welterbe ein Image zu verlieren. Ein Altstadtbus mache jedoch Sinn.

Prof. Dr. Monheim erklärt, dass die Werbung für die Stadt durch die Park + Ride-Plätze in die Außenbereiche getragen und somit die Attraktivität der Innenstadt dargestellt wird.

Frau Thiede befürchtet, dass die Menschen, die an den Park & Ride-Plätzen das Serviceangebot nutzen, insbesondere einkaufen und essen gehen, in der Altstadt fehlen.

Prof. Dr. Monheim erklärt, dass die Altstadt ein viel hochwertigeres Angebot bereithält. Für die Park + Ride-Plätze würde eher ein Imbissangebot vorgehalten werden, welches ideal für Busfahrer ist. Die Innenstadt kann somit ihre Potenziale durch weniger störenden Autoverkehr noch besser zur Geltung bringen.

Frau Thiede erinnert an die Größe der Einkaufszentren mit ihren vielen Geschäften und ist sich sicher, dass Einkäufe eher dort getätigt werden.

Prof. Dr. Monheim erläutert, dass der Hauptgrund für einen Besuch Stralsunds die Innenstadt ist. Die P+R-Plätze dienen nur dem Versuch, eine Möglichkeit zu finden, stressfrei in die Altstadt zu kommen.

Ein Bürger gibt zu bedenken, dass man sich als Tourist nicht mit Park + Ride beschäftigt und fragt nach, wie solchen Plätzen dann eine Nutzung zukommen soll. Sein Vorschlag ist, die Innenstadt autofrei zu machen und die Geschwindigkeitsbegrenzungen in den Außenbereichen der Altstadt zu senken, damit das Autofahren unattraktiv wird.

Prof. Dr. Monheim erklärt, dass vor allem durch Werbung in Prospekten auf P+R aufmerksam gemacht wird. Zudem soll die verbesserte Wegweisung die Touristen zu den P+R-Plätzen führen. Die Schilder sollen außerdem Attraktionen und Restriktionen ankündigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Eingabe einer touristischen Attraktion in das Navigationssystem der nächste Park + Ride-Platz angezeigt werden muss.

Herr Mühle informiert, dass Parkhäuser bereits in den Navigationssystemen präsent sind und somit wahrscheinlich zuerst aufgesucht werden. Auch die Parkhäuser müssen Geld einbringen, dieser Aspekt sei nicht beachtet worden.

Prof. Dr. Monheim macht deutlich, dass das Problem nicht die Menschen sind, die in den Parkhäusern stehen, sondern die, die im öffentlichen Raum parken. Parkhäuser sind eher für routinierte Einheimische als für Fremde gedacht.

Herr Thiede macht auf die geplante ParkApp aufmerksam. Das Park + Ride-System sei daher ein viel zu hoher Aufwand. Das Problem der Parkhäuser ist, dass ihre Einfahrten oft verstopft sind. Die ParkApp wäre daher eine intelligente Lösung.

Prof. Dr. Monheim erklärt, dass die ParkApp ein Bestandteil des gesamten Parkkonzeptes ist.

Herr Prof. Dr. Monheim stellt einen weiteren Teil des Projektes vor. Eine mögliche Fahrradstation am Bahnhof und ein Leihfahrradsystem. Er geht bei seinen Ausführungen auf die bereits vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten und auf notwendige Verbesserungen zwischen der Verknüpfung von Schiene und Bus ein. Es ist deutlich, dass es Abstellbedarf für Fahrräder gibt.

Eine Fahrradstation ist bewacht, eingehaust und bietet oft auch Service rund um das Fahrrad. Die bewachte Fahrradstation ist gebührenpflichtig und wird häufig von Trägern des zweiten Arbeitsmarktes betrieben. Bei Verleihsystemen gibt es zwei Varianten. Einmal Fahrradverleih ohne Personaleinsatz und einmal mit persönlichem Service. Beide Möglichkeiten werden von unterschiedlichen Zielgruppen genutzt. Fahrradverleihsysteme wie „Nextbike“ oder „Call a Bike“ sind häufig mit Haltestellen gekoppelt.

Ein Fahrradverleihsystem sollte mit der Region abgestimmt werden, da es auf Usedom bereits ein solches System gibt.

Wirtschaftlich arbeitet eine Radstation ab 200 bis 250 Plätzen. Es zeigt sich, dass der ÖPNV von Fahrradstationen profitiert. Der Aufbau einer solchen Anlage ist förderfähig.

Frau Sylvester zeigt wie die verschiedenen Angebote bisher kommuniziert werden. Sie zeigt vor allem auf, dass die Kommunikation zu den verschiedenen Möglichkeiten stark verbesserungswürdig ist. Außerdem stellt Sie verschiedene Ansätze dar, um die Probleme zu lösen. Es ist wichtig, dass bei der Umsetzung des Konzeptes alle Institutionen zusammenarbeiten und Zugangshemmnisse reduziert werden.

Herr Prof. Dr. Monheim erklärt noch einmal, dass sich mit dem vorgestellten Projekt die Chance bietet, angesprochene Defizite zu verändern und so zu verbessern. Das Projekt kann, auch wenn es bereits läuft, angepasst werden. Es handelt sich um ein Modellprojekt, in dem verschiedene Themen und Stränge vereint werden können.

Herr Gottschling spricht sich für das Projekt aus. Wenn nur ein Teil des Vorhabens umgesetzt würde, würde dies die Stadt einen großen Schritt weiter bringen. Herr Gottschling sieht die Park+Ride Plätze bei den Einkaufszentren nicht als so problematisch an. Für die Tagestouristen muss es deutliche Hinweisschilder geben, dass das Parken in der Altstadt nur in Parkhäusern möglich ist. Herr Gottschling spricht sich dafür aus, dass Thema weiter in den Fraktionen zu diskutieren, um dann zeitnah Grundsatzentscheidungen treffen zu können.

Auf die Frage von Herrn Lewing antwortet Herr Bogusch, dass, da es sich um ein Modellprojekt des Landes handelt, Fördermittel beantragt werden können. Herr Prof. Dr. Monheim ergänzt, dass das erarbeitete Buskonzept zu mehr Fahrgästen und damit zu mehr Einnahmen führen soll. Radstationen tragen sich, wenn der Träger aus dem 2. Arbeitsmarkt kommt, finanziell selbst. Bei den meisten Punkten aus dem Projekt handelt es sich um förderfähige Kosten.

Herr Pitzen macht deutlich, dass das Knotenpunktsystem für den Busverkehr z. B. an Stoßzeiten angepasst werden kann. Eine konkrete Planung hängt davon

ab, welche Park+Ride Plätze realisiert werden. Herr Monheim fügt hinzu, dass eine ganzjährige Nutzung des Bussystems vorgesehen ist.  
Herr Bogusch bedankt sich bei den Anwesenden.

Die Ausschussmitglieder einigen sich darauf, das Projekt weiter in den Fraktionen zu beraten.  
Herr Lewing, der stellvertretende Ausschussvorsitzende, schließt die Sitzung.

gez. Hendrik Lastovka  
Vorsitzender

gez. Gaby Ely  
Protokollführung