

**Auszug aus der Niederschrift
über die 01. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung
am 04.01.2018**

Zu TOP : 4.1

Verkehrsberuhigung Wasserstraße (Information der Verwaltung)

Herr Haack übergibt das Wort an Herrn Bogusch.

Herr Bogusch hat eine Präsentation, die dem Protokoll beiliegt, zu der Thematik Wasserstraße vorbereitet.

Er erinnert, dass bisher vorgeschlagene Maßnahmen keine politische Mehrheit gefunden haben. Infolgedessen gab es Verkehrszählungen und aufbauend darauf auch Verkehrslärberechnungen. Aus den berechneten Lärmwerten geht hervor, dass die Grenzwerte der Richtlinie für Lärmschutz an Stadtstraßen überschritten werden. Daraus lässt sich ein Handlungserfordernis für die Hansestadt Stralsund ableiten.

Entstanden ist ein Konzept mit Maßnahmen, die zu einer Wirkung führen und die möglichst eine geringe Einschränkung der öffentlichen Nutzung des Verkehrsraumes nach sich ziehen. Das Konzept gliedert sich in zwei Stufen. Hierbei handelt es sich um Sofortmaßnahmen und kurz- bis mittelfristige Maßnahmen.

Einige Sofortmaßnahmen wurden bereits durchgeführt.

Änderungen gab es im Bereich Lenkung Kfz-Verkehr. Zum einen ist nur noch das Parkhaus, am Hafen Bestandteil des Parkleitsystems, sodass kein Verkehr mehr in die Altstadt gewiesen wird und zum anderen führt die Verkehrsleitung von der Hafensinsel über die Semlower Brücke. Es kommt zur Nutzung der Seestraße und zur Entlastung der Wasserstraße. Über die Wegweisung hinaus ist ein Rechtsfahrgebot vorgesehen. Dann wird der Verkehr über den verträglicheren Weg Knieperwall führen und die Nutzung der Wasserstraße ist ausgeschlossen.

Eine Änderung gab es auch in Höhe des Parkhauses am Hafen. Hier ist eine Beschilderung der Tempo 30 Zone mit farbiger Plastikmarkierung zu finden.

Weitere Maßnahmen sind zur Umsetzung vorgesehen.

Eine Maßnahme im Bereich der Wasserstraße ist die Einengung mit Fahrradbügeln. Das Thema fand bereits Vorstellung im Fahrradkonzept, als es um die Errichtung von Fahrradbügeln in der Altstadt ging. Die Bürgerschaft plädierte in diesem Zusammenhang auf den Erhalt der PKW Stellplätze. Diese Prämisse findet im Bereich der Wasserstraße Rücksicht. Die Fahrradbügel sind aus Richtung Fahrwall kommend auf der Höhe und Seite der Kneipe „Zur Fähre“ vorgesehen. Damit ist ein Fahrbahnversatz gegeben und die Durchfahrachse unterbrochen. Das Ganze im Zusammenspiel mit der Anordnung der Parkplätze, die momentan einseitig vorhanden sind. Im weiteren Verlauf ist eine weitere Einengung mit Fahrradbügeln geplant.

Die Überlegung Fahrradbügel zu installieren gibt es auch im Bereich der Badenstraße, insbesondere bei der Querung „Am Fischmarkt“.

Die Hinweise auf Parkplätze in der Altstadt sollen auch überarbeitet und verbessert werden. Momentan informieren Tafeln darüber, dass keine Parkplätze in der Altstadt vorhanden sind.

Des Weiteren will die Hansestadt Stralsund ein LKW Nachfahrverbot für die Wasserstraße anordnen, da die Überschreitung der Grenzwerte in den Nachtzeiträumen deutlich höher ist.

Weiterhin ist eine Straßensperrung vorgesehen. Hierbei handelt es sich um die Neue Badenstraße, zwischen Wasserstraße und Am Fischmarkt. Sehr schmale Seitenbereiche und die Tatsache als wichtige Fußgängerachse zu fungieren, begründen die Sperrung.

Die o.g. Punkte sind grafisch in der Präsentation dargestellt.

Herr Bogusch betont, dass alle vorgesehenen Maßnahmen mit einem milden Eingriff umgesetzt werden können und in den Bereichen zur Verkehrsberuhigung beitragen. Eine Realisierung der Maßnahmen zeigt, ob eine Unterschreitung der Grenzwerte erfolgt ist oder weiterer Handlungsbedarf besteht. Letzteres ist dann wieder Thema im Ausschuss.

Herr Bogusch bittet die Mitglieder des Bauausschusses um ein positives Votum für die vorgestellten Maßnahmen. Das macht das Verfahren leichter, da er ansonsten bei verkehrsrechtlichen Anordnungen aus Lärmschutzgründen eine Fachaufsicht einbinden muss.

Herr Lewing nimmt Bezug auf die Grafik und fragt, warum die Fahrradbügel nicht auf der anderen Seite der Straße angebracht werden.

Herr Bogusch sagt zu, dies zu prüfen.

Herr Meißner fragt, ob das Nachfahrverbot für LKW auch in anderen Bereichen der Altstadt gilt bzw. auf andere Bereiche ausgeweitet werden kann.

Herr Bogusch verneint und nimmt Bezug auf eine mögliche Ausweitung. Er verdeutlicht, dass die Verkehrslärmüberschreitung und ein hoher Anteil an LKW in der Wasserstraße Ergebnisse einer Untersuchung sind. Das Nachfahrverbot für LKW ist in dem Fall die geeignete Maßnahme. Wenn das Instrument flächendeckend Anwendung finden soll, müssen neue Untersuchungen durchgeführt werden.

Herr van Slooten schließt an die Ausführung an und gibt die Anlieferungszeiten des Einzelhandels zu bedenken. Diesbezüglich muss eine Abklärung stattfinden.

Herr Bogusch stimmt Herrn van Slooten zu und sichert die Abklärung mit den Lieferanten des Einzelhandels zu.

Herr Prof. Dr. Eilsberger fragt Herrn Bogusch, ob die Verkehrslenkung in Bezug auf den Durchgangsverkehr möglich ist. Er ist der Auffassung, dass der Durchgangsverkehr in Richtung Greifswald einen großen Teil des Lärms in der Wasserstraße verursacht.

Herr Bogusch äußert, dass die Touristen mit Wegweisungen und Beschilderungen erreicht werden, aber eben nicht Ortskundige. Er erinnert an die Zielsetzung, mit geringen Eingriffen den Lärm zu reduzieren, deshalb der klassische Ansatz mit Fahrbahnversätzen und -einengungen. Der Verkehr wird entschleunigt und die Wasserstraße als Abkürzungstrecke eventuell unattraktiver.

Frau von Allwörden spricht sich für einen verkehrsberuhigten Bereich in der kompletten Altstadt aus und fragt, warum dies nicht möglich ist.

Herr Bogusch erklärt, dass es eine gefestigte Rechtsprechung zum Thema verkehrsberuhigter Bereich gibt. Diese sagt aus, wie viele Fahrzeuge maximal pro Stunde in dem Bereich fahren dürfen. Es handelt sich um wenige Fahrzeuge, sodass ein

verkehrsberuhigter Bereich eher Spielstraßencharakter aufzeigt. Ein verkehrsberuhigter Bereich ist im Hinblick auf die Wasserstraße das falsche Instrument. Zudem setzt es baulich eine Mischverkehrsfläche voraus und auch vom Verkehrsaufkommen ist es nicht realisierbar.

Er erinnert an den Vorschlag der Verwaltung und bekräftigt den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich mit Hilfe einer Tempo 20 Zone als richtigen Weg.

Frau von Allwörden bezweifelt, dass der gewünschte Effekt durch eine Tempo 20 Zone eintreten wird. Ein verkehrsberuhigter Bereich regelt eventuell den Verkehr, indem die Nutzung der Straße ausbleibt. Dies kann jedoch nicht abgeschätzt werden. Nichtsdestotrotz glaubt sie, dass es der einzige Weg für Entschleunigung und Lärminderung ist. Eine Tempo 20 Zone ist aus ihrer Sicht nicht die Lösung.

Herr Haack weist darauf hin, dass Herr Bogusch um Unterstützung durch den Ausschuss gebeten hat.

Herr van Slooten fragt, ob das Votum zur Umsetzung der einzelnen angesprochenen Maßnahmen oder zum Ergreifen von Maßnahmen, die im weiteren Verlauf abgeklärt werden, führt.

Frau Wilcke erläutert, dass es um verkehrsrechtliche Maßnahmen geht. Bei der Durchführung verkehrsrechtlicher Maßnahmen muss entweder die obere Verkehrsbehörde um Genehmigung gebeten werden oder die Verwaltungsvorschrift gibt der Gemeinde vor, ein Konzept aufzustellen. Stimmt die Gemeinde den Maßnahmen zu, dann kann die Verwaltung als untere Verkehrsbehörde einfacher anordnen.

Die Mitglieder können sich nicht darauf verständigen ein Votum abzugeben.

Herr Bogusch schlägt vor, die angesprochenen Maßnahmen als Vorschlag zur Abstimmung bei der nächsten Ausschusssitzung einzureichen.

Der Ausschussvorsitzende ist damit einverstanden und schließt den Tagesordnungspunkt.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i. A. Gaby Ely

Stralsund, 12.07.2018