



# Hansestadt Stralsund

## Fortschreibung Verkehrskonzept Altstadt Stralsund

- Kurzfassung -

April 2013



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Büro Dresden - Alaunstraße 9 - 01099 Dresden  
Tel.: (0351) 21 11 4-0 - Fax: (0351) 21 11 4-11  
dresden@ivas-ingenieure.de - [www.ivas-ingenieure.de](http://www.ivas-ingenieure.de)

## Impressum

Titel: Fortschreibung Verkehrskonzept Altstadt Stralsund  
Kurzfassung

Auftraggeber: Hansestadt Stralsund, vertreten durch  
Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH  
Fährstraße 22  
18439 Stralsund

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme  
Alaunstraße 9, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: [dresden@ivas-ingenieure.de](mailto:dresden@ivas-ingenieure.de)

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Claudia Thielemann

Stand: 6. April 2013

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dirk Ohm'.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm  
Inhaber

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>Hauptdefizite und Ziele der Neuordnung</b> .....	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>Kurzfristige Maßnahmen im Straßennetz</b> .....	<b>2</b>
<b>4.</b>	<b>Maßnahmen im Ruhenden Verkehr</b> .....	<b>6</b>
4.1	Einführung.....	6
4.2	Kurzfristige Maßnahmen im Ruhenden Verkehr.....	7
4.3	Anpassung Beschilderung/ Ergänzung Parkleitsystem .....	10
<b>5.</b>	<b>Weitere Maßnahmen</b> .....	<b>11</b>
5.1	Maßnahmen im Kurzfristhorizont.....	11
5.2	Weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Ozeaneums .....	11
5.3	Mittelfristige Maßnahmen für den Bereich Neuer Markt .....	12
5.4	Maßnahmen ohne zeitliche Einordnung, ständige Aufgaben, ergänzende Untersuchungen .....	13

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Übersichtstabelle Maßnahmen
Anlage 2	Verkehrsmengen im Nullfall
Anlage 3	Verkehrsmengen in Variante 2a (mit allen Maßnahmen Kfz)

## 1. Einführung

Ausgehend von der dynamischen Entwicklung der Historischen Altstadt von Stralsund, die auch zu neuen bzw. einer Verschärfung bestehender verkehrlicher Konflikte führt, wurde in den vergangenen zwei Jahren das Verkehrskonzept für die Altstadt in einem sukzessiven Prozess fortgeschrieben. Ausgehend von den erkannten Defiziten wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt, um die insgesamt positive Entwicklung auch verkehrlich absichern zu können. Dabei ist grundsätzlich in folgende Maßnahmengruppen zu unterscheiden:

- ⇒ Kurzfristige Maßnahmen, die auf bereits bestehende oder klar absehbare verkehrliche Defizite reagieren (z.B. im Zusammenhang mit der Eröffnung des Quartiers 17)
- ⇒ Maßnahmen, die im Zusammenhang mit mittelfristigen Entwicklungen von Bedeutung werden könnten (u.a. Quartier 65 und Umgestaltung Neuer Markt).

Nachfolgend werden – ausgehend von einer Zusammenfassung der wichtigsten Defizite – die Maßnahmen nochmals in Kurzform beschrieben.

## 2. Hauptdefizite und Ziele der Neuordnung

Aus den Analysen in Stufe I lassen sich folgende Hauptdefizite und daraus resultierende Zielstellungen ableiten:

- ⇒ Die hohen Verkehrsmengen an der Schnittstelle zwischen Altstadt und Hafeninseln, vor allem auf der Straße Am Fischmarkt und der Wasserstraße führen zu zahlreichen Konflikten mit den Funktionen Wohnen und Tourismus/ Aufenthalt/ Kommunikation. Durch die Entwicklung des Quartiers 17 werden sich die Verkehrsmengen nochmals deutlich erhöhen. Ziel der zu entwickelnden Konzepte muss es daher insbesondere sein, eine **nachhaltige Verkehrsberuhigung** herbeizuführen. Dies kann durch eine Verkehrsentlastung bzw. Verlangsamung des Kfz-Verkehrs erfolgen.
- ⇒ **Durchgangsverkehre von den nördlichen zu den südlichen Stadtteilen** haben an der Belastung von Wasserstraße und Am Fischmarkt einen erheblichen Anteil. Eine **Verlagerung** derselben kann also erheblich zur Entlastung der Schnittstelle beitragen.
- ⇒ Im Altstadtkern sind die Verkehrsmengen vergleichsweise gering. Eine Ausnahme stellt die Zufahrt zum Neuen Markt dar (Zipollenhagen/ Marienchorstraße). Sollen die Verkehrsbelastungen im Straßennetz hier effektiv gesenkt werden, wäre hierfür die **Reduzierung des Aufkommens im Ruhenden Verkehr auf dem Neuen Markt** der einzig zielführende Ansatzpunkt.
- ⇒ Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass selbst vergleichsweise geringe Verkehrsmengen auf den aus Gründen des Denkmalschutzes überwiegend mit Großpflaster belegten Erschließungsstraßen zu sehr **hohen Lärmemissionen** durch die Rollgeräusche führen.

- Insofern ist bei der Weiterentwicklung der Verkehrsorganisation im Altstadtbereich darauf hinzuwirken, dass **nur der unbedingt erforderliche Kfz-Verkehr** in die zentralen Bereiche der Altstadt einfährt und möglichst geringe Geschwindigkeiten realisiert werden.
- ⇒ Als auffällig hinsichtlich der Verkehrsbelastungen wurden insbesondere die Frankenstraße und die Langenstraße benannt. Es ist davon auszugehen, dass die Belastungen zwar nicht als grundsätzlich unverträglich zu kennzeichnen sind, aber die lange gerade Straßenführung zu unverhältnismäßigen Geschwindigkeiten führt und daraus Beeinträchtigungen der Wohn- und Aufenthaltsqualität resultieren.
  - ⇒ Alle Veränderungen in den verkehrsorganisatorischen Regelungen in der Altstadt müssen neben den allgemeinen Entwicklungen und Zielstellungen insbesondere auch auf die spezifischen Anforderungen durch das Quartier 17 Bezug nehmen.
  - ⇒ Der **Schnittstelle Altstadt – Hafeninnseln** kommt hinsichtlich der Optimierung von Verkehrsabläufen eine **zentrale Bedeutung** zukommt. Ohne Veränderungen und Anpassen der Verkehrsorganisation werden sich bereits kurzfristig die bestehenden Defizite durch die Eröffnung des Quartiers 17 erheblich verschärfen.
  - ⇒ Eine reine Maßnahmenorientierung auf Straßennetz und Kfz-Verkehr wird den vielfältigen Anforderungen im sensiblen Bereich der Schnittstelle Altstadt – Hafeninnseln nicht gerecht. Vielmehr sind **integrierte Ansätze** erforderlich, um zu zukunftsfähigen und beständigen Verkehrslösungen zu kommen.
  - ⇒ Insbesondere eine **optimale Verknüpfung** zwischen Ruhendem Verkehr, ÖPNV und Fußgängerverkehr kann zur Entlastung der Altstadt beitragen. Auch die Bedingungen im Radverkehr sind zu verbessern.

Bereits an dieser Stelle ist aber darauf hinzuweisen, dass vor dem Hintergrund der anhaltenden Entwicklungsdynamik **verkehrliche Grenzen** erkennbar werden, die eine über den Stadtteil Altstadt hinausgehende Betrachtung erfordern.

### 3. Kurzfristige Maßnahmen im Straßennetz

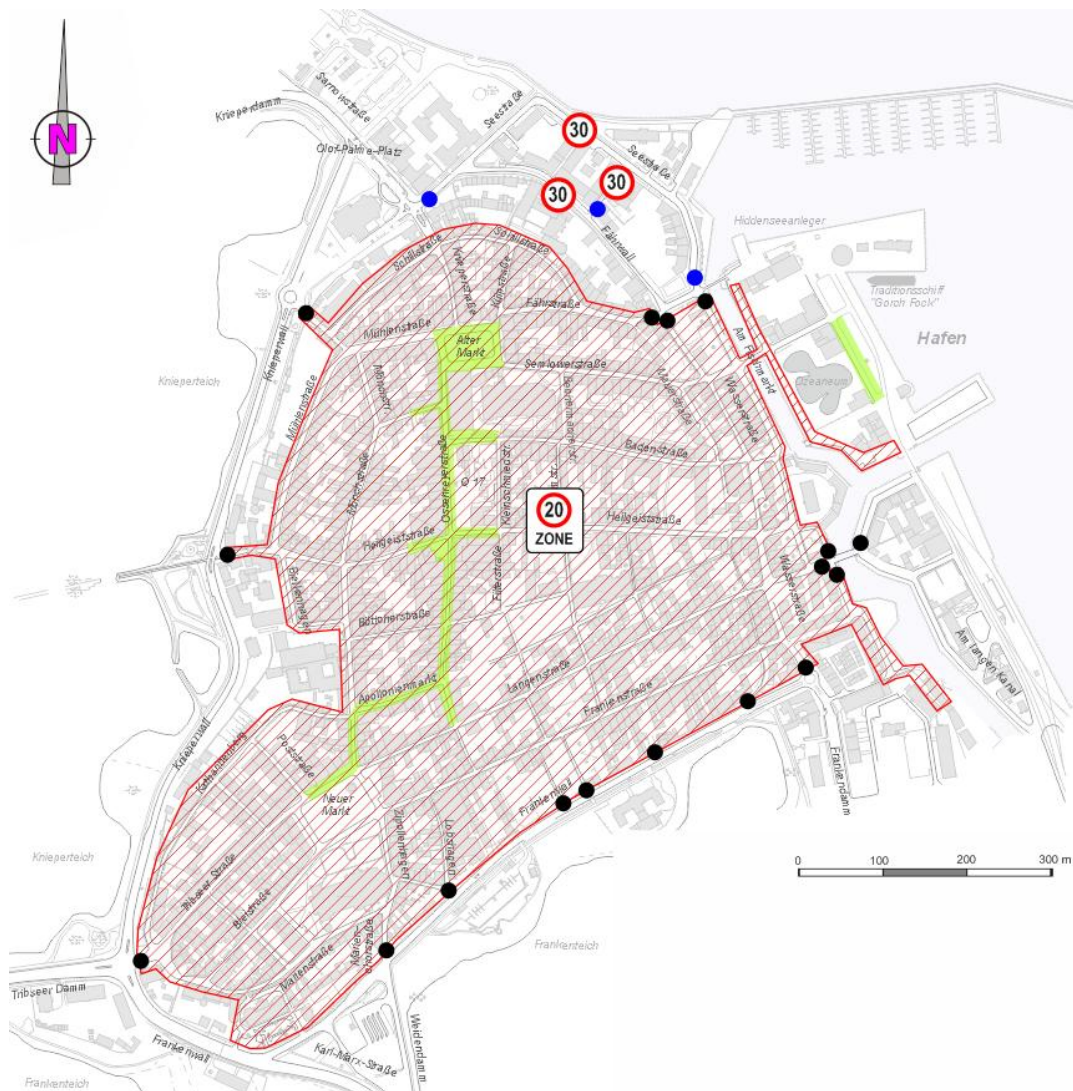
Mit Inbetriebnahme des Quartiers 17 wird es zu einer Verkehrszunahme innerhalb der Altstadt kommen. Auch die Regelungen der Zu- und Abfahrt zum Quartier 17 bringen Änderungen im Verkehrsablauf und erforderliche Anpassungen in den Straßenräumen mit sich.

Aus diesem Grund sind bereits kurzfristig erste Maßnahmen umzusetzen, die zu einer **Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs** und zu einer Neuordnung des Verkehrsablaufes führen. Die Abhängigkeiten zu Baumaßnahmen und weiteren Randbedingungen sind bei der zeitlichen Einordnung zu beachten (insbesondere Frankenwall).

### Tempo-20-Zone innerhalb der Altstadt (M 1.1)

Derzeit ist die Altstadt als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Zukünftig sollen alle Straßenzüge – ausgenommen des Bereiches Seestraße und Fährwall sowie beide Hafeninseln (diese bleiben verkehrsberuhigte Bereiche) – als Tempo 20-Zone ausgeschildert werden. Für die Seestraße und den Fährwall wird auf Grund eines anderen Straßenraumcharakters sowie der Anbindung des Parkhauses Am Hafen eine Streckenbegrenzung auf Tempo 30 vorgesehen.

In der folgenden Grafik sind die Abgrenzung der Tempo-20-Zone, die Eingangsbereiche sowie die Standorte für die Schilder der möglichen Streckenbeschränkung Tempo 30 im Bereich der Seestraße und des Fährwalls grafisch dargestellt.



Grafik: Abgrenzung der Tempo-20-Zone innerhalb der Altstadt ● - Eingang/ Ausgang zur Tempo-20-Zo. ● - Streckenbeschränkung Tempo 30)

Auch wenn die Maßnahme hier bezogen auf das Straßennetz beschrieben wird ist sie eine elementare Voraussetzung dafür, die Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer innerhalb der Altstadt zu fördern, insbesondere mit dem Fußgängerverkehr.

### Maßnahme zur Verkehrsberuhigung/ Entlastung nördliche Hafensinsel (M 1.2)

Die Maßnahme ist eine Komplexmaßnahme zwischen einer veränderten Organisation des Straßennetzes sowie Maßnahmen im Ruhenden Verkehr auf der nördlichen Hafensinsel, die in zwei Zeitscheiben realisiert werden sollte. Der erste Teil dient zur Verlagerung gebietsfremder Verkehre aus der Altstadt und sollte im kurzfristigen Zeithorizont mit Inbetriebnahme Quartier 17, der zweite Teil als mittelfristige Maßnahmen mit Beginn der Bebauung des Quartiers 65 realisiert werden.



Grafik: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Hafensinsel im Kurzfristhorizont

Folgende Teilmaßnahmen sind im Kurzfristhorizont umzusetzen:

- Verdeutlichung des Sondergebietes Hafensinsel durch ein touristisches Hinweisschild an der Zufahrt Semlower Brücke
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der nördlichen Hafensinsel mit Entfall aller öffentlichen Stellplätze (außer in der Übergangszeit Quartier 65), Konzentration der erforderlichen Stellplätze (Behindertenparken, Wasserschutzpolizei, Hafenamt etc.) auf der Kanalseite



- Vorübergehende Installation zweier Verkehrszeichen Z 286 mit Zusatzzeichen „Behinderte und Berechtigte frei“ für die Einmündung Am Semlowerkanal und „Reisebusse und Berechtigte frei“ für die Zufahrt Neue Semlower Straße.
- Bessere Verdeutlichung des verkehrsberuhigten Bereiches auf der nördlichen Hafeninsel (sichtbarere Installation von Z 325 vor dem Ozeaneum, Gestaltung des „Verkehrsraumes“ als verkehrsberuhigten Bereich)

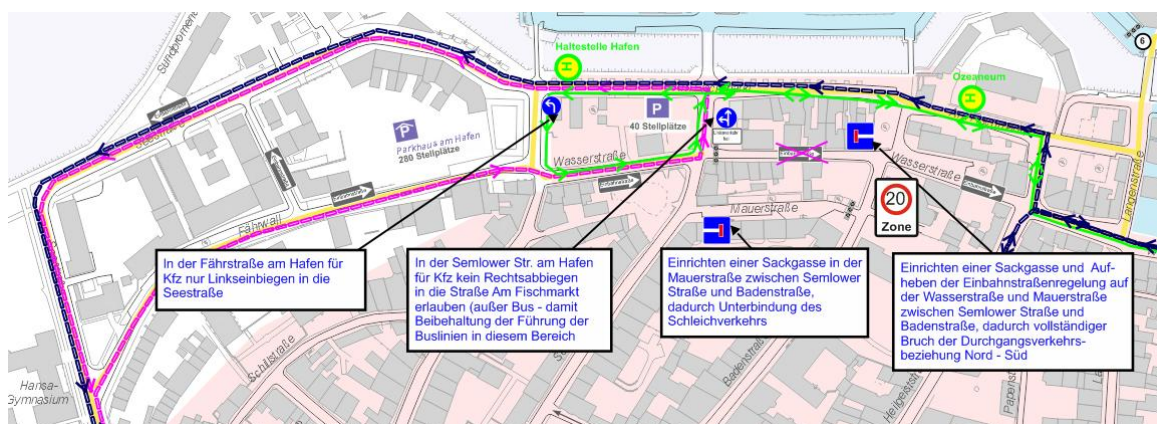
Diese Maßnahme trägt auch dazu bei, die Altstadt insgesamt bzw. insbesondere Wasserstraße und Fischmarkt von unnötigen Verkehren zu entlasten.

### Entlastung der Wasserstraße/ Am Fischmarkt (M 2.1)

Die Maßnahme trägt maßgeblich zur Entlastung der Altstadt von gebietsfremden Verkehren bei und sollte aus diesem Grund mit Inbetriebnahme des Quartiers 17 umgesetzt werden. Sie beinhaltet folgende Teilschritte, deren Umsetzung alle in einem Zug erfolgen müssen:

- Einrichten einer Sackgasse auf der Wasserstraße zwischen Semlower Straße und Badenstraße (Installation von einfachen Pollern bzw. Stadtmöblierung und Aufstellen des Zeichens Z 357)
- Entfernen der Einbahnstraßenregelung in der Wasserstraße zwischen Semlower Straße und Badenstraße
- Aufstellen der Abbiegerestriktionen Z 214-10 mit ZZ Linienverkehr frei in der Semlower Straße und Z 209-10 in der Fährstraße
- Einrichten einer Sackgasse in der Mauerstraße zwischen Semlower Straße und Badenstraße durch Poller/ einfache Stadtmöblierung und Aufstellen des Zeichens Z 357

Der Nutzen dieser Maßnahme wird als sehr hoch eingestuft. Sie ist aber erst nach Fertigstellung des Frankenwalls (2014/2015) umsetzbar.



Grafik: Maßnahme Änderung Verkehrsorganisation Wasserstraße/ Am Fischmarkt (Prinzipdarstellung)



### **Sperrung der Brücke über den Querkanal für den Kfz-Verkehr (M 1.10)**

Die Sperrung der Brücke wurde verkehrsorganisatorisch bereits umgesetzt (Z 250 mit ZZ Rad frei). Eine weitere massive Absperrung durch Poller wird aus derzeitiger Sicht nicht empfohlen, da beiderseits der Brücke die Ziele (öffentliches Parken etc.) entfallen werden.

### **Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches im Bereich des Meeresmuseums (M 1.11)**

Diese Maßnahme ist bereits umgesetzt. Dabei handelt es sich um die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches als logische Erweiterung der Fußgängerzone in der Mönchstraße und am Bielkenhagen im Bereich des Meeresmuseums. Hierbei sind die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum entfallen. Ergänzend ist eine optische Gestaltung – im Zusammenhang mit der Prüfung der Querschnittgestaltung (Anordnung Ruhender Verkehr) sinnvoll, um die Funktion des verkehrsberuhigten Bereiches besser zu verdeutlichen (Maßnahme 5.4 Bauliche Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches am Meeresmuseum).

## **4. Maßnahmen im Ruhenden Verkehr**

### **4.1 Einführung**

Maßnahmen im Ruhenden Verkehr sind keinesfalls nur als Versuch dafür zu verstehen, die vielschichtigen Parkraumbedürfnisse bestmöglich zu befriedigen. Vielmehr sind die Einordnung der Parkierungsschwerpunkte und Straßenraumstellplätze und ihre Bewirtschaftung das maßgebliche Instrument, den fließenden Kfz-Verkehr auf einem verträglichen Niveau zu halten und somit das Funktionieren des Straßennetzes um die Altstadt herum überhaupt zu gewährleisten. Dass dabei an vielen Tagen im Jahr bereits Grenzen erreicht werden, ist offensichtlich.

**Zentrales Element der Maßnahmen im Ruhenden Verkehr** ist der Entfall des öffentlichen Parkens im Straßenraum innerhalb der Tempo-20-Zone zu Gunsten einer Bündelung in den Parkhäusern und auf ausgewählten Parkplätzen (siehe Grafik Seite 7). Mit der Maßnahme gehen die Erweiterung des Bewohnerparkens und besondere Maßnahmen für die Berücksichtigung der Belange Mobilitätseingeschränkter einher. Daran schließen sich weitere Maßnahmen zur besseren Verdeutlichung der beabsichtigten Regelungen an (Ergänzung Beschilderung und Parkwegweisung). Nachfolgend werden die Maßnahmen kurz beschrieben.

## 4.2 Kurzfristige Maßnahmen im Ruhenden Verkehr

### Bündelung der öffentlichen Stellplätze an zentralen Punkten (M 1.4)

Bereits durch die Eröffnung des Parkhauses Am Hafen konnten 290 zusätzliche Stellplätze bereitgestellt werden. Mit Inbetriebnahme des Parkhauses Quartier 17 werden ca. 220 weitere Stellplätze hinzukommen. Aufgrund der Zunahme der Einwohnerzahl in der Altstadt ist der Bedarf an Bewohnerstellplätzen in den vergangenen Jahren stark gestiegen. Aus diesem Grund ist eine Neuordnung des Ruhenden Verkehrs vorzunehmen. Insbesondere sollen die öffentlichen Stellplätze in den Straßenräumen der Altstadt entfallen und eine Neuordnung des Bewohnerparkens und des öffentlichen Parkens vorgenommen werden.



Grafik: Darstellung der der altstadtrelevanten Parkplätze und –häuser sowie der peripheren straßenbegleitenden Stellplätze

Folgende Einzelmaßnahmen werden umgesetzt (teilweise auch Voraussetzung zur Erschließung Quartier 17):

- Entfall von Stellplätzen im Straßenraum der Heilgeiststraße (24 öffentliche Stellplätze)
- Teilweiser Entfall von Stellplätzen in der Badenstraße (14 Bewohnerstellplätze)
- Umordnung öffentlicher Stellplätze zu Bewohnerstellplätzen innerhalb der Tempo-20-Zone (Bielkenhagen und Mönchstraße bereits umgesetzt, Langenstraße, Frankenstraße, Tribseer Straße, Bleistraße, Wasserstraße inkl. Parkplatz)

Damit verbleiben neben den Parkhäusern innerhalb der Altstadt lediglich noch der Neue Markt sowie die Stellflächen Am Fischmarkt als öffentliche Stellplätze. In der Summe der Maßnahmen erhöht sich **kurzfristig** die Stellplatzanzahl um ca. 125 Stück (zusätzliche Angebote Q 17 und Am Frankenwall, Stellplatzreduktionen insbesondere im Bereich der nördlichen Hafensinsel, Knieperwall und Heilgeiststraße). Die Anzahl der öffentlich nutzbaren Stellplätze bleibt dabei mit ca. 2200 fast gleich (minus 30), die Anzahl der Bewohnerstellplätze nimmt um über 150 zu (ca. 900 Bewohnerstellplätze).

Mittelfristig ist von einem Entfall eines Teils der öffentlich nutzbaren Stellplätze auf dem Neuen Markt sowie im Quartier 65 auszugehen.

### **Prüfung der Stellplatzzuordnung am Altstadtring (M 1.5)**

Mit der Fertigstellung des Frankenwalls stehen zusätzliche Stellflächen zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Änderung der Parkraumbewirtschaftung ist eine Prüfung der Stellplatzzuordnung am Altstadtring sinnvoll, d. h. durch die Ermittlung des Bedarfes an Bewohnerstellplätzen kann ggf. eine „Umwidmung“ der Bewohnerstellplätze in öffentliche Stellplätze vorgenommen werden, um den steigenden Bedarf an öffentlichen Stellplätzen mit deren Entfall innerhalb der Altstadt gerecht zu werden.

### **Anpassung der Gebührenzonen (M 1.7)**

Um einen stärkeren Anreiz zu schaffen, die Altstadt selbst und insbesondere auch die Hafensinsel zu meiden und stattdessen die peripheren Parkhäuser und sonstigen Parkmöglichkeiten aufzusuchen, wird die Anpassung der Parkgebühren vorgesehen:

- Anpassung der Gebührenzonen innerhalb der Altstadt (Parkplätze Neuer Markt und Fischmarkt und in den Straßen Fährwall, Olof-Palme-Platz) – Gebührenzone A,
- Altstadtring, Parkplatz Am Langenkanal – Gebührenzone B,
- die Hafensinsel - eigene Gebührenzone HI (zukünftig jedoch Entfall des Pkw-Parkens im öffentlichen Straßenraum)

### **Anpassung der Parkgebühren (M 1.8)**

Mit der Umsetzung des Konzeptes muss die Steuerungsfunktion der Parkraumbewirtschaftung nachjustiert werden. Dazu ist vorgesehen, die Parkraumbewirtschaftung entsprechend anzupassen. Insbesondere sind folgende Teilmaßnahmen umzusetzen:

- Verkürzung des Gebührenintervalls von 30 min auf 20 min
- Verlängerung der Bewirtschaftungszeit Montag – Freitag und Einbeziehung des Wochenendes in die Bewirtschaftung
- Anpassung der Gebühren der Zone HI – Pkw – doppelte Gebühr als sonstige Altstadt, Anhebung der Gebühren für Reisebusse (zukünftig jedoch Entfall des Pkw-Parkens im öffentlichen Straßenraum)

### **Änderungen an den Behindertenstellplätzen innerhalb der Altstadt (M 1.9)**

Die Vorhaltung von Behindertenstellplätzen in den Straßenräumen ist bei der angedachten Konzentration des öffentlichen Parkens von besonderer Bedeutung. Derzeit sind 22 Behindertenstellflächen in den Straßenräumen ausgewiesen (2\* Mühlenstraße, 5\* Neuer Markt, 2\* Semlower Straße, 2\* Bielkenhagen, 2\* Theater, 2\* Schillstraße, 5\*Hafeninsel, 2\*Badenstraße).

Die Stellplätze auf der Hafeninsel sollen an einen neuen Standort gegenüber der Wasserschutzpolizei verlagert werden. Mit Umgestaltung des Neuen Marktes sind ggf. die dort vorhandenen Stellplätze neu einzuordnen.

### **Änderung der Zonenabgrenzung für Bewohnerparken (M 2.2)**

Um die Bedürfnisse der Bewohner in allen Teilen der Altstadt gleichmäßig abdecken zu können, ist im Zusammenhang mit der Schaffung neuer Bewohnerstellplätze auch eine neue Zonenabgrenzung sinnvoll. Somit kann die Überstreichung der Parkausweise zu Bewohnerstellplätzen von derzeit bis 2,4 auf 1,6 bzw. 1,7 verbessert werden. Dabei werden ein Verlassen der kleinteiligeren Struktur von 6 Zonen und eine Einteilung in 3 Zonen (2 für die Altstadt, zzgl. Hafeninsel als separate Zone) vorgeschlagen, die sich an den alten Grenzen orientieren. Eine Korrektur der Bewohnerparkausweise ist nicht erforderlich.

### 4.3 Anpassung Beschilderung/ Ergänzung Parkleitsystem

Insbesondere die Aufnahmen in der Saison haben ergeben, dass trotz Parkleitsystem bei vielen Nutzern immer noch die Vorstellung besteht, auf der nördlichen Hafensinsel oder in der Altstadt selbst frei Parken zu können. Deshalb werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, die auf die spezielle Situation hinweisen. Insbesondere werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

#### Hinweisschilder mit Verweis auf eingeschränktes Parken in der Altstadt (M 1.3)

Um dessen Akzeptanz zu erhöhen wird empfohlen, frühzeitig auf das Parkleitsystem der Stadt hinzuweisen. Dafür sind auffällig gestaltete Hinweisschilder bereits vor der ersten dynamischen Wegweisung an den Zufahrtsstraßen der Altstadt aufzustellen. Dafür kommen 11 Standorte an Zufahrtsstraßen in Frage, die ggf. durch 4 weitere Standorte in Richtung Altstadt erweitert werden können.



Grafik 1: mögliche Gestaltung eines Hinweisschildes/ Beispiel einer Hinweisbeschilderung

#### Ergänzung des Parkleitsystems (statisch) innerhalb der Altstadt (M 1.6)

Für die bessere Orientierung auf die nächstgelegenen Parkhäuser wird eine ergänzende statische Beschilderung im Bereich der Schnittstelle Altstadt/ Hafen installiert. Dafür sind 10 Standorte und 12 Schilder vorgesehen, die zu den Parkhäusern Am Hafen und Ozeaneum weisen. Das Parkhaus Quartier 17 sollte nicht durch ein statisches Schild ausgeschildert werden. Auf dieses Parkhaus sollte lediglich die dynamische Wegweisung hinweisen, da bei Überlastung des Parkhauses, die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den zu- und abführenden Straßen noch mehr beeinträchtigt wird. Diese Maßnahme ist zu einem Teil schon umgesetzt und sollte mit den noch nicht installierten Schildern ergänzt werden.



## **5. Weitere Maßnahmen**

### **5.1 Maßnahmen im Kurzfristhorizont**

#### **Prüfung Radschutzstreifens/ Fahrbahnerneuerung am Knieperwall (M 2.3)**

Die besonderen Anforderungen des steigenden Radverkehrs – auch auf dem Altstadtring – sollte dahingehend Rechnung getragen werden, dass eine Prüfung erfolgt, ob der Knieperwall Radverkehrsanlagen erhalten kann. Hierfür wird die Abmarkierung eines Radschutzstreifens (ggf. einseitig) vorgeschlagen.

### **5.2 Weitere Maßnahmen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Ozeaneums**

Mit der Erweiterung und eigentlich bereits mit Baubeginn des Quartiers 65 wird sich zum einen die Situation auf der nördlichen Hafensinsel drastisch ändern, zum anderen werden neue Anforderungen während der Bauphase aber auch später an die Bewältigung der Besucherströme gestellt.

#### **Hinweis zu eingeschränktem Parkplatzangebot auf der Hafensinsel (M 3.1)**

Wenn das Quartier 65 nicht mehr als Parkplatz genutzt werden kann – also mit Beginn der Umsetzung zur Erweiterung des Ozeaneums – ist es sinnvoll, bereits vor Auffahren auf die nördliche Hafensinsel darauf aufmerksam zu machen, dass es keine öffentlichen Stellplätze auf der Hafensinsel gibt. Dazu sind an der Straße Am Fischmarkt vor der Zufahrt zur Semlower Brücke in beiden Fahrrichtungen jeweils ein entsprechendes Hinweisschild „keine öffentlichen Stellplätze, Reisebusse zum Ein- und Ausstieg frei“ bzw. „... gebührenpflichtig“ aufzustellen und die restliche Beschilderung anzupassen.

Sollte sich die gewünschte Wirkung nicht einstellen, sind alternative Maßnahmen zu prüfen, die zu einer massiveren Absperrung (Poller, Verkehrszeichen mit Zufahrtsbeschränkung o. ä.) der nördlichen Hafensinsel führen.

#### **Reisebushalt auf der nördlichen Hafensinsel als Aus- und Zustieg (M 3.2)**

Mit Umsetzung der Erweiterung des Ozeaneums wird empfohlen, den Reisebushalt auf der nördlichen Hafensinsel lediglich als Aus- und Zustiegshalt zuzulassen. Dies würde bereits an der Beschilderung Am Fischmarkt angezeigt.



Folgende Maßnahmen sind umzusetzen:

- Anpassung der Beschilderung auf der nördlichen Hafeninsel (ZZ „Reisebusse zum Ein- und Ausstieg frei/ gebührenpflichtig“ bzw. ) am Verkehrszeichen Z 314-50
- Identifizierung geeigneter Stellflächen für den Reisebushalt (z.B. rund um den Beleuchtungsmasten)
- Prüfung für die Schaffung der Kontrollmöglichkeit (Servicepoint mit Touristinformation, die die Kontrolle mit übernehmen können, mechanische Zufahrtskontrolle mit Bezahlung der Aufenthaltszeit auf der Hafeninsel etc.).

### **Prüfung zur Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen im Quartier 65 (M 3.3)**

Mit einer zukünftigen Bebauung des Quartiers 65 wird es aller Voraussicht nach auch erforderlich, im Objekt entsprechende Parkmöglichkeiten vorzusehen. Deren Anzahl ist in der Landesbauordnung Mecklenburg Vorpommern geregelt. Sofern die Möglichkeit besteht, über die nutzungsbedingt erforderlichen Stellplätze hinaus weitere Stellplätze zu schaffen, sollte dies bei der Planung und Projektentwicklung entsprechend berücksichtigt werden. Bereits eine Größenordnung von ca. 30 bis 40 nicht der Objektnutzung zugeordneten Stellplätzen würde den Bedarf der nördlichen Hafeninsel weitgehend decken (Hotels, Gastronomie, Bewohner). Damit wäre es wesentlich einfacher, die Befahrung der Hafeninseln konsequent zu unterbinden.

### **5.3 Mittelfristige Maßnahmen für den Bereich Neuer Markt**

Mit einer teilweisen Freistellung des Neuen Marktes vom ruhenden Verkehr ändert sich das Angebot an Stellplätzen innerhalb der Altstadt, dem unter Umständen Rechnung getragen werden muss. Des Weiteren kommt es durch die Verringerung des Quell- und Zielverkehrs zum Neuen Markt hier zu einer weiteren Entlastung der zu-/ abführenden Straßen.

#### **Abhängen der Frankenstraße und Langenstraße vom Neuen Markt (M 4.1)**

Mit Fertigstellung des Frankenwalls kann dort durchgängig 50 km/h gefahren werden. Die Bedingungen für den fließenden Kfz-Verkehr verbessern sich deutlich – insbesondere auch in der Relation Hafenkante – südliche Altstadt/ Neuer Markt, so dass eine Durchfahrung der Altstadt vom Neuen Markt zur Wasserstraße über Frankenstraße und Langenstraße vollständig untersagt werden kann. Dies kann u. a. mit der Umsetzung folgender Maßnahmen erzielt werden:

- Einbeziehung der östlichen Fahrbahn des Neuen Marktes in die Fußgängerzone
- Ausbildung der westlichen Teile der Langenstraße und Frankenstraße als Sackgasse zum Neuen Markt hin durch Installation von Pollern oder Stadtmöblierung
- Aufheben der Einbahnstraßenregelungen in beiden Straßenzügen in dem Bereich zwischen Judenstraße und Neuem Markt

### **Prüfung zur Schaffung alternativer Parkierungsstandorte (M 4.2)**

Vor der abschließenden Reduzierung der Flächen für den ruhenden Verkehr auf dem Neuen Markt in Folge der Umgestaltung ist eine Prüfung erforderlich, ob der Entfall an Stellplätzen (geschätzt ca. 80) auch mit den dann verfügbaren Stellplätzen (in den Parkhäusern und Straßenräumen) kompensiert werden kann. Sollte dies nicht der Fall sein, ist eine Prüfung alternativer Standorte für den ruhenden Verkehr in und um die Altstadt erforderlich.

### **Städtebauliche Umgestaltung/ Stellplatzreduktion Neuer Markt (M 4.3)**

Für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Bedingungen des Fußgängerverkehrs erfolgt eine bauliche Umgestaltung des Neuen Marktes, die mit einer Stellplatzreduzierung und gleichzeitiger Erweiterung der Fußgängerzone einhergeht. Grundlage dafür bildet die städtebauliche Untersuchung (sh. Maßnahme **Städtebauliche Untersuchung** zur Gestaltung des Neuen Marktes).

## **5.4 Maßnahmen ohne zeitl. Einordnung, ständige Aufgaben, ergänzende Untersuchungen**

Im Folgenden werden die Maßnahmen aufgeführt, deren zeitliche Einordnung unabhängig von bestimmten Entwicklungen in der Altstadt sind. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte sich insbesondere nach der Finanzierbarkeit und der Dringlichkeit richten.

### **Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der südlichen Hafensinsel (M 5.1)**

Das Parken auf der südlichen Hafensinsel sollte zukünftig lediglich noch den Bewohnern gestattet werden. Dafür ist eine entsprechende Anpassung der Beschilderung erforderlich. In einem ersten Schritt kann dies durch Beschilderung erfolgen. Sollte es zum Missbrauch der Stellflächen durch Gewerbetreibende, Besucher o. ä. kommen, ist als Alternative die Einrichtung eines Pollers (versenkbar), der nur für Bewohner und Berechtigte (Einsatzfahrzeuge o. ä.) bedienbar ist, vorzusehen.

### **Fußgängerachse von der nördlichen Hafensinsel zum PH Am Ozeaneum (M 5.2)**

Diese Maßnahme dient der Aufwertung der Fußgängerachse zwischen den beiden Zielen und erweitert den touristisch relevanten Teil im Süden der Hafensinsel. Sie beinhaltet insbesondere folgende Schritte:

- Nutzung/ Umwidmung der gebäudenahen Gleise zur Schaffung einer Fußwegebeziehung mit Gewährleistung des Lieferverkehrs der Hafensinsel
- Einrichtung von Bewohnerparken für die südliche Hafensinsel innerhalb des Quartiers

Maßgebend sind die Entscheidungen und Möglichkeiten für die Nutzung der Gleisanlagen als Fußwegeverbindung.

### **Städtebauliche Untersuchung zur Gestaltung des Neuen Marktes (M 5.3)**

Für die Neuordnung des Neuen Marktes ist eine städtebauliche Untersuchung erforderlich, die die Belange von Städtebau, Verkehr (Reduzierung des Stellplatzangebotes, Anbindung des Neuen Marktes, Verkehrsführung) sowie Denkmalschutz beachtet und bewertet.

### **Bauliche Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches am Meeresmuseum (M 5.4)**

Zur besseren Verdeutlichung der Funktion des verkehrsberuhigten Bereiches im Bereich des Meeresmuseums ist eine bauliche Umgestaltung des Straßenraumes vorzunehmen: Hierin sind die Anforderung an die Anordnung der Stellplätze im ruhenden Verkehr sowie von Auslagen etc. zu beachten und entsprechende Lösungsmöglichkeiten abzuleiten.

### **Vertiefung der Planung zur Schützenbastion (M 5.5)**

Die Schützenbastion wird mit der weiteren Entwicklung in der Altstadt eine zentrale Aufgabe in puncto ruhender Verkehr und Reisebusparken übernehmen. Dazu liegen bereits Planungen mit verschiedenen Ausrichtungen vor. Aufgabe wird sein, diese Planungen zu vertiefen und die Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen (Denkmalschutz, Städtebau, Tourismus, Verkehr etc.) herauszuarbeiten.

### **Prüfung weiterer organisatorischer Maßnahmen im Umfeld des Neuen Marktes (M 5.6)**

Zur weiteren Verkehrsberuhigung im Umfeld des Neuen Marktes können ergänzende verkehrsorganisatorische Maßnahmen führen. Diese sind hinsichtlich Ihres Erfordernisses und Ihrer Wirksamkeit zu prüfen, insbesondere hinsichtlich der Anbindung des Neuen Marktes aus/ in Richtung Westen. Entsprechende verkehrliche Untersuchungen sind zum gegebenen Zeitpunkt in die städtebauliche Untersuchung zum Neuen Markt einzubinden (M 5.3).

### **Ausbilden der Seestraße im Zweirichtungsverkehr (M 5.7)**

Diese Maßnahme wird als optionale Maßnahme geführt und ist nicht von anderen Maßnahmen abhängig. Sie sollte aber in Betracht gezogen werden, um bei Überlastung des Parkhauses Am Hafen den Verkehrsfluss (ggf. auch des ÖPNV) zur Altstadt gewährleisten zu können. Sie beinhaltet folgende Bestandteile:

- Entfernen der Einbahnstraßenregelung im Bereich der Seestraße
- Rechtsabbiegegebot in der Seestraße von Richtung Mole zur Fährstraße und Verdeutlichung des Einbahnstraßencharakters Am Fischmarkt ab Fährstraße
- Abstimmung mit der Feuerwehr über gesonderte Anforderungen im Bereich der Fw-Ausfahrt
- Entfernen des ruhenden Verkehrs in der Seestraße zur Gewährleistung des Begegnungsfalles Bus – Bus/ Lkw – Lkw
- Prüfung der Anlage einer separaten Linksabbiegespur im Bereich Seestraße/ Fährwall aus Richtung Altstadt kommend
- Beibehalten der Verkehrsorganisation im Fährwall – Gewährleisten der Durchfahrtsmöglichkeit an „staufreien Tagen“

Diese Maßnahme ist insbesondere auch aufgrund der Querschnittanpassung im Bereich der vorgeschlagenen Linksabbiegespur und der zusätzlichen Anforderungen durch die Feuerwehr verkehrsorganisatorisch sehr aufwendig. Eine vorhergehende Planung – auch mit Einordnung von Radverkehrslösungen – ist zwingend erforderlich. Die Wirkung der Maßnahme wird als sehr hoch eingeschätzt – insbesondere für den ÖPNV bei Anpassung des Linienverlaufs zum Olof-Palme-Platz, Einrichten einer Altstadtlinie etc. aber auch an Tagen mit Rückstau durch das Parkhaus.

#### **Stärkung der Fußgängerachse in der Heilgeiststraße (M 5.8)**

Eine der Hauptachsen im Fußgängerverkehr zwischen Fußgängerzone und Hafen/ Ozeaneum ist die Heilgeiststraße. Allerdings herrschen hier eher schlechte Bedingungen für die Fußgänger (schmale Gehwege in schlechtem Zustand). Um diese Achse zu stärken ist eine deutliche Aufwertung dieser erforderlich. Dies kann u. a. damit erreicht werden, dass die Querschnittaufteilung des Straßenraumes weitestgehend zugunsten des Fußgängerverkehrs umgesetzt und die Fahrbahn nur in den notwendigen Mindestmaßen ausgebildet wird.

#### **Anpassung der Fußgänger- und Radwegweisung (M 5.9)**

Die Hansestadt Stralsund hat eine größtenteils logisch aufgebaute Wegweisung, die gleichermaßen von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann. Ziel sollte sein, diese Wegweisung weiter auszubauen, um von und zu allen Sehenswürdigkeiten (Kirchen, Museen, Fußgängerzone etc.) hin- und auch weiterzuführen. Entsprechende Anpassungen sind als Daueraufgabe zu sehen.

### **Ausbau und Erweiterung der Radabstellanlagen (M 5.10)**

An vielen Punkten existieren bereits Radabstellanlagen. Insbesondere im Bereich zu den Eingängen zur Fußgängerzone und an wichtigen Quellen/ Zielen/ Sehenswürdigkeiten sollten die Radabstellanlagen ausgebaut bzw. erweitert werden, so dass auch größere Radreisegruppen ihre Fahrräder gesichert abstellen können.

In einem ersten Schritt ist die Schaffung von Fahrradbügel im Bereich des Quartiers 17 bzw. in der Heilgeiststraße vorzunehmen. Insbesondere am Neuen Markt und Alten Markt (Mühlenstraße) ist die Erweiterung bereits bestehender Bügel erforderlich, so dass diese Standorte auch zum Abstellen von Fahrrädern für größere Radgruppen geeignet wären. Im Weiteren sind die Sehenswürdigkeiten (Museen, Kirchen etc.) einzubeziehen.

### **Prüfung der Realisierung von Quartiersgaragen (M 5.11)**

Der Parkdruck innerhalb der Altstadt wächst und wird mit der prognostizierten Einwohnerentwicklung weiter zunehmen. Um dem entgegenzuwirken sind entsprechende Alternativen zum Straßenraumparken wie die Realisierung neuer Quartiersgaragen weiter zu verfolgen. Erste Untersuchungen in der Konzepterarbeitung zeigten jedoch, dass eine Umsetzung in den bebauten historischen Quartieren aus verschiedenen Gründen kaum infrage kommt, weshalb entsprechende Ansätze insbesondere bei den bislang unbebauten Flächen zu prüfen sind.

### **Prüfung alternativer Möglichkeiten zum Reisebusparken (M 5.12)**

Der wachsende Tourismus und insbesondere auch die demografische Entwicklung erfordert auch eine stärkere Berücksichtigung des Reisebusparkens. Hier wird es zentrale Aufgabe der Verwaltung sein, alternative Möglichkeiten zum Reisebusparken – auch außerhalb der Altstadt, ggf. auch mit Verstärkung durch P+R-Linien zu prüfen. Im Ergebnis der konzeptionellen Untersuchungen ist jedoch zu konstatieren, dass ein zentraler Standort nicht gefunden werden kann. Neben dem Olof-Palme-Platz bleiben auch die Hafensinsel und die Schützenbastion wichtige Säulen des Angebotes für Reisebusse. Die Standorte am Bahnhof und Schwarze Kuppe sind durch vertiefende Untersuchungen zu qualifizieren.

### **Einrichten einer Altstadtbuslinie (M 5.13)**

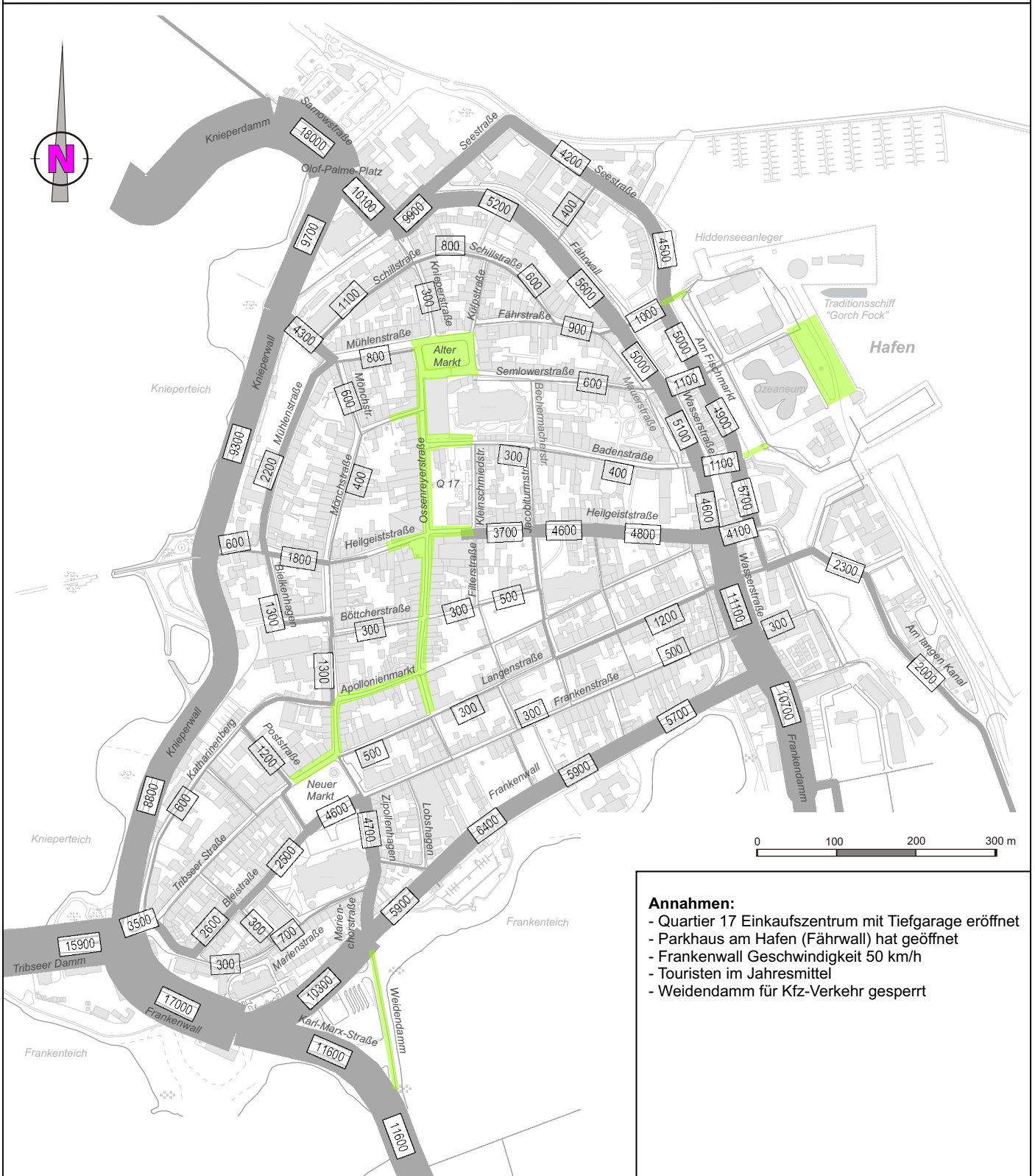
Insbesondere für die Senioren ist die Einrichtung einer Altstadtlinie, die gleichzeitig alle Stadtteile mit der Altstadt verbindet, ein sinnvolles Angebot zur Steigerung der Mobilität. Die Einrichtung einer solchen Linie ist in Abstimmung mit dem Träger des ÖPNV vorzunehmen.

Maßnahmen Nr. Bezeichnung	Kosten	Wirkung	Bereich	Bemerkung
<b>kurzfristige Maßnahme mit Inbetriebnahme Quartier 17 (im Jahr 2013)</b>				
1.1 Tempo-20-Zone innerhalb der Altstadt	5.000 EUR	hoch	Verkehrsberuhigung	keine Kombination mit Parkverbotszone
1.2 Maßnahme zur Verkehrsberuhigung auf der nördlichen Hafensinsel (touristisches Schild, Neuordnung Parken)	2.000 EUR	mittel	Verkehrsberuhigung Hafensinsel	abhängig von der Akzeptanz der Nutzer, ggf. Erweiterung um mechanische Absperrung, Komplexmaßnahme mit 3.1
1.3 Installation von Hinweisschildern an den Zufahrtsstraßen mit Verweis auf eingeschränktes Parken in der Altstadt	30.000 EUR	hoch	Parksuchverkehr	Abstimmung über Layout des Schildes, abhängig von der Akzeptanz der Nutzer
1.4 Bündelung der öffentlichen Stellplätze auf zentrale Punkte innerhalb der Altstadt	2.000 EUR	mittel	Parksuchverkehr	
1.5 Prüfung der Stellplatzzuordnung am Altstadttring	< 500 EUR	mittel	Ruhender Verkehr	
1.6 Ergänzung des Parkleitsystems innerhalb der Altstadt (statisch)	5.000 EUR	mittel	Parksuchverkehr	abhängig von der Akzeptanz der Nutzer
1.7 Anpassung der Gebührenzonen	keine	gering	Ruhender Verkehr	Aktualisierung der Parkgebührenordnung erforderlich
1.8 Anpassung der Parkgebühren	keine	mittel	Ruhender Verkehr	Aktualisierung der Parkgebührenordnung erforderlich
1.9 Einrichten zusätzlicher Behindertenstellplätze innerhalb der Altstadt	500 EUR	hoch	Behindertenparken	teilweise vorhanden
1.10 Sperrung der Brücke über den Querkanal für den Kfz-Verkehr	-	mittel	Bedingungen Fußgängerverkehr	Umsetzung bereits erfolgt
1.11 Einrichten eines verkehrsberuhigten Bereiches im Bereich des Meeresmuseums	-	mittel	Bedingungen Fußgängerverkehr	Umsetzung bereits erfolgt, Ergänzung durch bauliche Gestaltung in Maßnahme 5.4
<b>Kurzfristige Maßnahmen mit Fertigstellung Frankenwall (im Jahr 2014/ 2015)</b>				
2.1 Maßnahme zur Entlastung der Wasserstraße/ Am Fischmarkt	5.000 EUR	sehr hoch	Verkehrsberuhigung	
2.2 Änderung der Zonenabgrenzung für Bewohnerparken	gering	mittel	Bewohnerparken	
2.3 Angebotsstreifen für Fahrradfahrer am Knieperwall (mit Ausbau der Fahrbahn)	gering	hoch	Radverkehr und Kfz-Verkehr	Radverkehrsanlage ggf. förderfähig, Fahrbahnerneuerung im Rahmen EFRE, 1. Schritt zu 5.8
<b>Mittelfristige Maßnahmen mit Erweiterung des Ozeaneums</b>				
3.1 Hinweis zu eingeschränktem Parkplatzangebot auf der Hafensinsel	3.000 EUR	mittel	Verkehrsberuhigung Hafensinsel	abhängig von der Akzeptanz der Nutzer, ggf. Erweiterung um mechanische Absperrung, Komplexmaßnahme mit 1.3
3.2 Reisebushalt auf der nördlichen Hafensinsel als Aus- und Zustieg	gering - hoch	mittel - sehr hoch	Verkehrsberuhigung Hafensinsel	Kosten und Wirkung abhängig von der Ausrichtung der Maßnahme
3.3 Prüfung zur Schaffung von erforderlichen Stellplätzen im Quartier 65	keine	mittel	Gestaltung Hafensinsel	Abstimmung mit Investor erforderlich
<b>Mittelfristige Maßnahmen für den Bereich Neuer Markt</b>				
4.1 Abhängen der Frankenstraße und Langenstraße vom Neuen Markt	5.000 EUR	hoch	Verkehrsberuhigung	
4.2 Prüfung zur Schaffung alternativer Parkierungsstandorte	mittel	-	Ruhender Verkehr	Kosten für Prüfung
4.3 städtebauliche Umgestaltung mit Stellplatzreduzierung am Neuen Markt	hoch	hoch	Bedingungen Fußgängerverkehr Altstadtcharakter/ Tourismus/ Verkehrsberuhigung	städtebauliche Vertiefung mit 5.3
<b>Maßnahmen ohne zeitliche Einordnung bzw. ständige A</b>				
5.1 Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der südlichen Hafensinsel	gering	hoch	Bedingungen Fußgängerverkehr	abhängig von der Akzeptanz der Nutzer, ggf. Erweiterung um mechanische Absperrung
5.2 Verlängerung der Fußgängerachse von der nördlichen Hafensinsel zum PH Am Ozeaneum	-	-	Bedingungen Fußgängerverkehr	
5.3 städtebauliche Untersuchung zur Gestaltung des Neuen Marktes	hoch	sehr hoch	Bedingungen Fußgängerverkehr Altstadtcharakter/ Tourismus	im Zusammenhang mit den Maßnahmen 4.1 bis 4.3
5.4 bauliche Gestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches am Meeresmuseum	niedrig - mittel	mittel	Bedingungen Fußgängerverkehr	Fortführung von 1.9
5.5 Vertiefung der Planung zur Schützenbastion	hoch	hoch	Bedingungen Fußgängerverkehr/ Tourismus/ Reisebusparken/ Ruhender Verkehr	
5.6 Prüfung weiterer verkehrsorganisatorischer Maßnahmen im Umfeld des Neuen Marktes	-	mittel	Verkehrsberuhigung	
5.7 Ausbilden der Seestraße im Zweirichtungsverkehr	mittel - hoch	sehr hoch	ÖPNV, Verkehrsqualität	dadurch insbesondere an Tagen mit Stau verbesserter Verkehrsfluss ÖPNV zeitlich unabhängig, für 2014/ 2015 vorgesehen
5.8 Stärkung der Fußgängerachse in der Heilgeiststraße	hoch	hoch	Bedingungen Fußgängerverkehr	
5.9 Ausbau und Erweiterung der Fußgänger- und Radwegweisung	-	mittel	Bedingungen Fußgänger- und Radverkehr	Daueraufgabe
5.10 Ausbau und Erweiterung der Radabstellanlagen	10.000 EUR	mittel	Bedingungen Radverkehr	für 20 erforderliche Bügel am O 17, Daueraufgabe
5.11 Realisierung von Quartiersgaragen	-	mittel	Bewohnerparken	Daueraufgabe
5.12 Prüfung alternativer Möglichkeiten zum Reisebusparken	mittel	-	Reisebusparken	
5.13 Einrichten einer Altstadtbuslinie	-	hoch	ÖPNV	





Verkehrsmengen im Nullfall



- Annahmen:**
- Quartier 17 Einkaufszentrum mit Tiefgarage eröffnet
  - Parkhaus am Hafen (Fährwall) hat geöffnet
  - Frankenwall Geschwindigkeit 50 km/h
  - Touristen im Jahresmittel
  - Weidendamm für Kfz-Verkehr gesperrt

— Gemeindestraße  
 — Fußgängerzone

**1700** Angaben in Kfz/ 24 h (DTV<sub>Mo-Fr</sub>)





Verkehrsmengen in Variante 2a - Gesamtmaßnahmen Kfz

