

## Verkehrskonzept Altstadt

Öffentlichkeitsbeteiligung nach Vorstellung des Planungskonzeptes am 14. Mai 2013

### Zusammenstellung von Hinweisen und Bedenken

#### I. Bewohner

| Lfd. Nr. | PE                             | Hinweise / Vorschläge  | Erörterung / Abwägung Verwaltung  |
|----------|--------------------------------|--|---|
| 1        | Mail vom 15.05. und vom 22.05. | <p><u>Hinweis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei vollem PH „Am Meeresmuseum“ entsteht „Trombose-Wirkung“ am Knieperwall, bis hin zum Küter Tor. Diese Verkehrsbehinderung ist im Rahmen der Maßnahmenplanung zu untersuchen und einer Lösung zuführen.</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umkehrung der Einbahnstraßenregelung Schillstraße (zw. Fähr- und Knieperstraße), Külpstraße und Fährstraße, damit erhebliche Entlastung; ist frühere Verkehrsführung; Zufahrt Schillstraße dann über Knieperstraße</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>temporäre Übernachtung; wird bedacht</li> <li>Nach Einführung der Tempo-20-Zone erfolgt eine weitere Überprüfung zum Durchgangsverkehr (Verkehrserhebung) in der Fähr- und Schillstraße. Je nach Ergebnis wird eine Änderung der Verkehrsführung erwogen.</li> </ul> |
| 2        | Mail vom 16.5.                 | <p>Lob für gründliche und sorgfältige Abwägung der Verkehrslösungen</p> <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neues Halteverbot in der H.-Mann-Str. ohne ersichtlichen Grund</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>steht nicht im Zusammenhang mit Verkehrskonzept Altstadt</li> </ul>  |

|   |  |                 |  |  |
|---|--|-----------------|--|--|
| 3 |  | Mail vom 17.05. | <p>Tempo-20-Zone ist eine gute Idee</p> <p><u>Hinweis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>für Sarnowstraße Maßnahmen prüfen, die zur Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit führen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>steht nicht im Zusammenhang mit Verkehrskonzept Altstadt</li> </ul>   |
| 4 |  | Mail vom 18.05. | <p><u>Hinweis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quartier 17 wird seiner Bedeutung nicht gerecht, wenn Hauptzufahrt aus einwohnerreichstem Stadtteil Knieper über Wasserstraße (aus Ri. Nord) abgeriegelt wird.</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oktober bis Mai diese Zufahrt ermöglichen, um Innenstadt außerhalb der Saison zu beleben</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Zufahrt zum Quartier 17, PH „Heilgeiststraße“ bleibt über Frankenwall, Wasserstraße, Heilgeiststraße auch für Bewohner aus Knieper möglich.</li> <li>Eine saisonale Änderung der Verkehrsführung wird nicht empfohlen. Für den Zielverkehr Altstadt bleiben aus Richtung Norden (ohne Umfahrung der gesamten Altstadt) die PH „Am Hafen“ und „Meeresmuseum“ auf direktem Weg erreichbar. Die Maßnahme zielt auf den Durchgangsverkehr, der keine gewünschte Belebung, auch nicht außerhalb der Saison, für die Altstadt ist, sondern die Wohn- und Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt.</li> </ul> |
| 5 |  | Mail vom 19.05. | <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>in Mitte der Fahrbahnen fahrradfreundlichen Streifen analog zur Kleinschmiedstraße</li> </ul>   | <p>⇒ Zum Fahrradverkehr in der Altstadt erfolgt eine separate Betrachtung.</p>   |
| 6 |  | Mail vom 19.05. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Doppelstockbus Hafensinsel verschieben, damit Sicht auf Gorch Fock frei wird</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ist keine konzeptionelle Aufgabe im Rahmen des Konzeptes, wird aber geprüft.</li> </ul>   |
| 7 |  | Mail vom 19.05. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sperrung Wasserstraße zur Lärmreduzierung ist falscher Weg. Mit über zusätzlich 6000 Kfz/24h verdoppelt sich das Verkehrsaufkommen im Frankenwall. Die Verkehrsabnahme in der Wasserstraße ist hierzu im Verhältnis sehr gering.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Wasserstraße wird nur für den Durchgangsverkehr in Richtung Nord - Süd unterbrochen. Die Mehrbelastungen von 6.000 Kfz würden sich erst nach Umsetzung auch der vorgeschlagenen Maßnahmen für den Bereich Neuer Markt ergeben (⇒ Vertiefende Untersuchung und</li> </ul>  |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Warum kein Kreisverkehr am Platz der Solidarität. Ohne Sperrung Wasserstraße gäbe es keine Leistungs-fähigkeitsprobleme für Kreisverkehr.</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u></p> <p>1. Wasserstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung auf Schrittgeschwindigkeit</li> <li>• Sperrung für Lkw</li> <li>• das Parken und Einbauten zulassen, um die Durchfahrtsbreite knapp zu halten</li> <li>• Umleitung Semlower Straße – Am Fischmarkt – Badenstraße</li> </ul> <p>2. Schützenbastion</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schützenbastion als zentrale Touristenbusstation, zusammen mit Reisebushaltestellen am Theater und</li> </ul> | <p>Entscheidung im Rahmen des Planungsprozesses Neuer Markt, hierbei werden auch Belange des Einzelhandels/ der Gewerbetreibende berücksichtigt.) Für Teilabschnitte der Wasserstraße würde sich dann nicht nur die Verkehrsmenge halbieren, sie würde auch von z.B. 5.000 Kfz/24h auf 800 bis 1.500 Kfz/24h reduziert (zwischen Fährstraße und Heilgeiststraße). Es ergeben sich deutlich wahrnehmbare Pegeländerungen. Zudem wird die Querung auf der Hauptwegeverbindung für Fußgänger zwischen Altstadt und Hafensinseln verbessert (Planungsziel). Mit der Maßnahme „Unterbrechung des Durchgangsverkehrs auf der Wasserstraße“ steigt das Verkehrsaufkommen auf dem Frankenwall um 2.800 Kfz/24 h.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird auch der Frankenwall betrachtet. Weitere Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen sind möglich. Die Entlastungswirkung in der gesamten Wasserstraße ist hinsichtlich Zielstellung höher zu wichten, als die Mehrbelastung auf dem Frankenwall (Hauptverkehrsstr.).</li> <li>• Neben der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sind hier die hohen Fußgänger-/und Radverkehrsströme auf der Achse Bahnhof – Altstadt zu beachten. Diese sprechen gegen einen Kreisverkehr.</li> <li>• Die weitere Reduzierung der Geschwindigkeit wird nach Umsetzung der geplanten Maßnahme –Tempo-20-Zone –, zusammen mit den Vorschlägen für weitere Fußgängerbereiche und den Möglichkeiten für Einbauten (Abstimmung Denkmalschutz) geprüft. Eine Sperrung für Lkw ist auf der Zufahrtsstrecke für den Lieferverkehr Altstadt, z.B. Quartier 17, nicht möglich. Das Parken bleibt in den dafür geeigneten Straßenabschnitten auf der Fahrbahn bestehen.</li> <li>• Die Einordnung von Reisebusstellplätzen und deren Anzahl wird zusammen mit der Planung zur</li> </ul> |
|--|--|---|---|

|   |                 |   |   |   |
|---|-----------------|---|---|---|
|   |                 |   | <p>Ozeaneum ist das Angebot für Reisebusse damit ausreichend</p> <p>3. Heilgeiststraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Asphalt oder geschnittenes Pflaster, keine Bordkanten, überfahrbare Seitenstreifen, als Fahrbahnbreite: 4,00 m oder 4,75 m berücksichtigen</li> </ul> <p>4. Leitsystem Parken</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Hinweise auf Parkhäuser; nur für Quartier 17 anzeigen, wenn es voll ist.</li> </ul>   | <p>Schützenbastion weiter untersucht. Das Thema Reisebusparken/ Touristenbusstation bedarf einer vertiefender Untersuchung (als Aussage im Konzept enthalten).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Fahrbahnbreite für die Heilgeiststraße werden 5,50 m (Lkw/Pkw) angesetzt. Damit ist abschnittsweise, auch zur Verkehrsberuhigung, einseitiges Parken (Breite: 2,00 m) möglich. Die Restbreite der Fahrbahn von 3,50 m erlaubt die Vorbeifahrt eines Lkw ohne Überfahung des Gehweges. Für die Fahrbahnoberfläche ist Asphalt vorgesehen. Auf Grund der Überlagerung von Verkehrsfunktion (Lieferverkehr/Parkhauszufahrt), Erschließungsfunktion (Anwohner) und Aufenthaltsfunktion (Fußgängerachse zw. Altstadt und Hafeninself), sind die Gehwegbereiche über Bordkanten (u.a. auch Forderung des Denkmalschutzes) zu schützen. Für einen Verkehrsraum ohne Bordkanten sind die Verkehrsfunktion und der Parkdruck zu hoch.</li> <li>• Die Verbesserung der Hinweise auf die Parkhäuser/ Parkleitsystem ist als kontinuierliche Aufgabe im Konzept enthalten.</li> </ul> |
| 8 | Mail vom 19.05. | <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fußgängerverbindungen zw. Altstadt und Hafeneinseln schaffen;</li> <li>• in Diskussion zur Fußgängerzone mit einbeziehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mönchstraße – Neuer Markt bis Heilgeist- oder Mühlenstraße</li> <li>- Böttcherstraße – Mönchstraße bis Jakobikirche</li> <li>- Filterstraße</li> <li>- Kleinschmiedstraße – Böttcherstraße bis Badenstraße</li> <li>- Badenstraße</li> <li>- Semlower Straße</li> <li>- Fährstraße</li> <li>- Mühlenstraße – Alter Markt bis Mönchstraße</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einrichtung von Fußgängerzonen ist mit Restriktionen verbunden. Es bleibt Zukunftsaufgabe der Stadt, die Fußgängerzonen schrittweise auszuweiten. Ein Anfang ist die im Konzept berücksichtigte Maßnahme für den Neuen Markt, hier die Fußgängerzone von der Mönchstraße aus, in den Aufenthaltsbereich Neuer Markt zu verlängern. Ist aber auch Interessenkonflikt Gewerbetreibende (siehe Aussagen zu den Hinweisen der Händler). Fußgängerzonen in vorgeschlagener, flächenhafter Ausdehnung sind verkehrsrechtlich nicht umsetzbar. Mit den Maßnahmen „Einrichten einer Tempo-20-Zone“ (nach StVO: verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und</li> </ul> |   |

|    |  |                            |   |  |
|----|--|----------------------------|---|--|
|    |  |                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Knieperstraße</li> <li>- Külpstraße</li> <li>- Schillstraße – Knieperstraße bis Fährstraße</li> </ul> <p>Für Anwohner wären Ausnahmeregelungen zu treffen, damit die Erreichbarkeit der Parkflächen auf den Höfen gewährleistet ist. Damit erhält die Altstadt in diesen Bereichen Entwicklungschance.</p>   | „Umwandlung von öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum zu Bewohnerstellplätzen“ wird das Ziel, die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs und die Förderung des Fußgängerverkehrs, verfolgt.   |
| 9  |  | Mail vom 20.05.            | <p><u>Hinweis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieferverkehr mit großen Transporteinheiten aus der Altstadt heraushalten.</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf Großparkplatz der Stadt Güter verschiedener Unternehmen in kleinere Transporteinheiten umladen. Nur Frage der Logistik und Durchsetzungsvermögen der Verwaltung.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ist ein langfristiges Ziel</li> <li>• Ist aus Sicht der Stadtverwaltung nicht umsetzbar und nicht durchzusetzen. Ein für die Bedürfnisse der Stadt ausgerichtetes „Logistikzentrum“ ist nicht wirtschaftlich.</li> </ul>  |
| 10 |  | Mail vom 22.05.            | <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonntagvormittag den Parkplatz hinter der Heilgeiststraße für regelmäßige Kirchgänger kostenfrei lassen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nach StVO ist es nicht möglich, öffentliche Pkw-Stellplätze nur einer Nutzergruppe kostenfrei anzubieten. Auch die Freihaltung der Stellplätze für eine Nutzergruppe ist nicht umsetzbar.</li> </ul>  |
| 11 |  | Mail vom 18.01. und 21.05. | <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Besuch der Altstadt, des Ozeaneums,... mit Überfahrt von Insel Rügen oder einem Anleger Schwedenschanze kombinieren. Kfz-Verkehr aus Richtung Norden an die Südküste der Insel Rügen und aus Ri. SüdWest an die Schwedenschanze lenken.</li> </ul> <p>Variante 1: Anfahrt zum „Alten Trajekt“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- von Altefähr per Boot nach Stralsund erfordert grundsätzliche Erschließungsaufgaben</li> </ul> <p>Variante 2: Anfahrt Schwedenschanze über Grünhufer</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Der Vorschlag wird als langfristige Maßnahme aufgenommen.</b><br/>Es gibt bereits eine Angebotsform als „Park &amp; Ship“ – Service durch die „Weiße Flotte“ von Altefähr aus, der hinsichtlich des Vorschlags aufbaufähig wäre. Einer weiteren Entwicklung dieser Angebotsform durch private Investoren, im Rahmen eines Projektes, stehen seitens des Verkehrskonzeptes keine Bedenken gegenüber.</li> </ul> |

|    |                 |   |   |  |
|----|-----------------|---|---|--|
|    |                 |   | <p>Bogen, Heinrich-Heine-Ring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwaiste Flächen Marinemuseum könnten stufenweise zum attraktiven Bus-/Fährterminal ausgebaut werden</li> <li>- alternativ zum Boot könnte per Mietfahrrad über Ostseeküstenradweg Stralsund erreicht werden</li> <li>- Fährboote mit Unterwassereinblicken stellen Bezug zum Ozeaneum her</li> <li>- Rückfahrt wie Hinfahrt organisieren</li> </ul> <p>Der Vorschlag zielt auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Entlastung Altstadt vom Kfz-Verkehr</li> <li>⇒ Wirtschaftliche Effekte für die ganze Region</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bereits außerhalb der Altstadt bzw. am Stadtrand zu Parken und mit dem Fahrrad auf attraktiven Wegen, wie dem Ostseeküstenradweg, bis in die Altstadt zu fahren, soll als Maßnahme in der Fortschreibung des Radwegekonzeptes bzw. im geplanten Klimaschutzteil-konzept Mobilität genauer betrachtet werden. Der Vorschlag ordnet sich in die Aussagen des Altstadt-konzeptes zum Fahrradverkehr ein, das Radwegenetz gesamtstädtisch zu betrachten.</li> </ul> |
| 12 | Mail vom 28.05. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Anteil Bewohnerstellplätze von 47% ist viel zu gering, im Schnitt kommen auf jedes Haus 2-3 Pkw.</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• allen Anwohnern ein Parkhaus zur Verfügung stellen, da diese nie ausgelastet sind, z.B. Am Meeresmuseum, dieses ist von allen Anwohnerparkzonen aus gut zu erreichen</li> <li>• Verlagerung der Parkmöglichkeiten für Besucher auf die Hafensinsel und die dortigen Parkhäuser (3 Objekte)</li> <li>• Eine jährliche Zahlung der Bewohner zur Nutzung des Parkhauses von 40 € ist angemessen</li> <li>• frei gewordene Anwohnerparkplätze könnten für Angestellte, Handwerker, Kurzbesucher zur Verfügung gestellt werden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahmen zum Parken im Konzept zielen durch Umwandlung von öffentlichen zu Bewohnerparkplätzen auf eine Erhöhung der Anzahl von Pkw-Stellplätzen für die Bewohner. Trotzdem wird der Parkraum in der Altstadt auf Grund der Stadtstruktur auch für das Bewohnerparken ein „knappes Gut“ bleiben.</li> <li>• Aus wirtschaftlichen Gründen können die vorhandenen Parkhäuser nicht ausschließlich den Bewohnern zur Verfügung gestellt werden, auch nicht einzelne. Pkw-Stellplätze können von Bewohnern der Altstadt in den PH „Am Meeresmuseum“ und „Am Hafen“ angemietet werden (180 €/a). Bereits dieses Angebot bleibt hinsichtlich der Kostendeckung für die Parkhäuser auf eine entsprechende Stellplatzanzahl begrenzt. Die Vorstellung, ein Parkhaus für 40 €/a Bewohnern zur Verfügung stellen zu können ist illusorisch und fern ab jeder Finanzierung. Ansonsten könnten sich zu diesen Kosten die Bewohner selbst günstig eine Quartiersgarage bauen und unterhalten. Parkplätze der Anwohner im Straßenraum für Angestellte (Dauerparker) und Kurzzeitparker zur Verfügung zu stellen, widerspricht dem Ziel, die Altstadt vom Parksuchverkehr zu entlasten und dem Hinweise, die Anzahl</li> </ul> |  |

|    |                 |  |   |   |
|----|-----------------|--|---|---|
|    |                 |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkhinweisschilder nicht mit „Altstadt“ sondern mit „Zentrum“ versehen. „Altstadt“ ist internationalen Gästen kein Begriff</li> </ul>   | <p>Bewohnerstellplätze ist zu gering..</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit der Zielangabe „Altstadt“ wird bewusst auf die Besonderheit hingewiesen, dass er sich in Stralsund um eine historische Altstadt handelt, die sich von jedem gewöhnlichem Zentrum unterscheidet (Grund internationaler Gäste, Stralsund zu besuchen; Internationales Beispiel: Stockholm = Angabe: „Gamla Stan“) Das verweist auf Tradition und der Tourist kann damit umgehen.</li> </ul> |
| 13 | Mail vom 28.05. | <p><u>Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkmöglichkeiten für mehrtägige, private Besucher gesondert berücksichtigen?</li> <li>• Wo parken Wohnmobile? Hinweise zur Orientierung fehlen</li> <li>• Informationen auf Webseiten fehlen, z.B. Seite Ozeaneum: kein Hinweis, dass es außerhalb Parkhäuser kaum Parkplätze gibt;</li> </ul> <p><u>Vorschläge</u></p> <p>1. Zielgruppe Touristen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• klare Empfehlung für Parkhaus mit Fahrtroute</li> <li>• auf der Stadtseite bzw. unter Touristeninformation eine Skizze mit Zielen und Fahrtrouten dorthin einstellen</li> <li>• Bus-Parkplätze außerhalb der Stadt anlegen und Reisegruppe am Ziel nur absetzen</li> <li>• neben Fahrradständern Gepäckboxen am Eingang der Stadt (z.B. Bereich Hansa-Gymnasium oder Ozeaneum)</li> <li>• klare Radwegführung von Nord-Süd, Ost-West durch oder um die Altstadt ohne Kopfsteinpflaster in beide Richtungen</li> <li>• Fußgängerzone oder breitere Gehwege in der Tribseer Straße (Fußwegverbindung Bf-Altstadt)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vom Bf aus eine Buslinie direkt in die Altstadt anbieten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dieser Hinweis wird als Belang im Rahmen der Maßnahme „Anpassung der Parkgebühren“ mit geprüft.</li> <li>• Wohnmobile können in unmittelbarer Nähe zur Altstadt (z.B. Karl-Marx-Straße), auf den P&amp;R-Plätzen und dort, wo es nicht durch Regelungen der StVO ausgeschlossen ist, parken. Aus den Hinweisen heraus ist offensichtlich, dass die Informationen nicht ausreichend sind.<br/>Die Verbesserung der Informationen wird als Maßnahme „Öffentlichkeitsarbeit: Verbesserung der Informationen zu Verkehrsangeboten“ aufgenommen.</li> <li>• siehe Erörterung zu Hinweisen Wohnmobile, Webseiten</li> </ul> <p>⇒ Zum Fahrradverkehr in der Altstadt erfolgt eine separate Betrachtung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Breitere Gehwege widersprechen dem Erhalt der historischen Straßenraumstruktur (Denkmalschutz). Zur Einrichtung weiterer Fußgängerzonen: siehe Nr. 8.</li> <li>• Die Maßnahme „Einrichten einer Altstadtbuslinie“ ist im Konzept enthalten.</li> </ul> |   |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
|  |  | <p>2. Zielgruppe Bewohner</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>entweder eine Anwohnerparkzone oder die Zonen so, dass sie mit dem Auto gut „absuchbar“ sind (keine Trennwirkung durch Fußgängerzone)</li> <li>Busverbindung Altstadt – Bahnhof (Wege mit Urlaubsgepäck zum Knieperdamm zu weit)</li> <li>breite, glatte Radwege auf dem Außenring (Knieperdamm und Fischmarkt oder Wasserstraße)</li> <li>Nord-Süd-Achse für Radfahrer: Knieperdamm-Markt-Bechermacherstraße-Jacobichorstraße-Frankenwall: glatter Belag und als Fahrradstraße ausweisen</li> <li>Achse vom Bahnhof quer durch Altstadt zur Hafensinsel (Fischmarkt)</li> <li>Radwegekonzept über die Altstadt hinaus</li> </ul> <p>3. Zielgruppe Beschäftigte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alternativangebote für Beschäftigte zum Parken schaffen</li> </ul> <p>4. Zielgruppe Stralsunder und Umlandbewohner</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parken außerhalb der Altstadt mit Anreizen fördern: z.B. mit Preisen, bequemen Fußwegen, Erstattung der Parkgebühren bei Einkäufen, ...</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>PH Am Hafen: attraktivere Anbindung von dort zu Fuß bis zum Alten Markt</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u><br/>Durchwegung durch die Stadtmauer, z.B. beim „Scheelehof“ oder Johanniskloster</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Buslinienführung, mit Anbindung Bahnhof ist mit der Nahverkehrsplanung weiter zu verfolgen.</li> <li>Unter Maßnahme „Änderung der Zonenabgrenzung für Bewohner“ ist der Vorschlag bei einer Entscheidung hierzu zu berücksichtigen.</li> <li>siehe Erörterung zu Vorschlägen zur Zielgruppe Touristen</li> </ul> <p>⇒ Zum Fahrradverkehr in der Altstadt erfolgt eine separate Betrachtung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Fortschreibung des gesamtstädtischen Radwegekonzeptes ist geplant.</li> <li>Beschäftigte können in Parkzone C gebührenfrei parken. Die Entfernung zur Altstadt ist für Langzeitparker zumutbar. In Parkzone B ist es für Beschäftigte möglich, Dauertageskarten bzw. Dauerparkkarten für Parkhäuser zu erwerben.</li> <li>Ziel ist, kontinuierlich auch das Fußwegenetz zu verbessern, um das „zu Fuß gehen“ in die und in der Altstadt zu fördern.</li> <li>Finanzielle Anreize zu schaffen kann als Gemeinschaftsaufgabe für Händlergemeinschaft / private Akteure im Konzept aufgenommen werden.</li> <li>separate Betrachtung/Prüfung</li> <li>„Durchgang durch die Stadtmauer“ kann als eine zu prüfende Maßnahme bzw. als langfristig zu verfolgendes Ziel aufgenommen werden, ist z.Z. nicht realisierbar.</li> </ul> |
|--|--|---|---|



|    |  |                 |  |  |
|----|--|-----------------|--|--|
|    |  |                 | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfen, ob alle Häuser für die Bewohner mit dem Pkw gut erreichbar bleiben</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraße einrichten in: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Heilgeiststraße, vom Hafen in Richtung Parkhaus</li> <li>- Badenstraße</li> <li>- Filterstraße/Kleinschmiedstraße in Richtung Norden</li> </ul> </li> <li>• Bei Abkopplung des Neuen Marktes in der Frankenstraße und Langenstraße die Einbahnstraßenrichtungen umkehren</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die vorgeschlagenen Verkehrsführungen werden dahingehend überprüft.</li> <li>• Der Vorschlag zur Einbahnstraßenregelung in der Heilgeist- / Kleinschmied-/ und Badenstraße wurde bereits als mögliche Variante geprüft. Im Ergebnis ist die im Verkehrskonzept berücksichtigte Variante die Vorzugslösung zur Erschließung des Quartier 17 und angrenzender Quartiere.</li> <li>• Eine weitere Überprüfung der Einbahnstraßenrichtungen Frankenstraße und Langenstraße erfolgt im weiteren Planungsprozess zum Neuen Markt (als Maßnahmen im Konzept enthalten).</li> </ul> |
| 14 |  | Post am 29. 05. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problem ist der Durchgangsverkehr in der Schillstraße</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtrichtung in Schillstraße, Kulpstraße und Fährstraße umdrehen, so dass sich die Durchfahrt bis zur Mönchstraße ausschließt; von Knieperstraße aus Teilung in die Schillstraße nach links und rechts</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• siehe Aussagen zum Vorschlag lfd. Nr. 1</li> </ul>  |
| 15 |  | Mail vom 31.05. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• allgemeine Kritik zur Bebauung Quartier 17, jetziges Parksystem, keine überragenden Geschäfte ....<br/>⇒ keine Hinweise und keine Vorschläge</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• steht nicht im Zusammenhang mit Verkehrskonzept Altstadt</li> </ul>   |
| 16 |  | Mail vom 31.05. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsreduzierung Wasserstraße ist sehr lobenswert, bedingt aber Überwachung</li> <li>• Altstadtbuslinie wird begrüßt</li> </ul>  |  |

|    |                 |  |   |   |
|----|-----------------|--|---|---|
|    |                 |  | <p><u>Vorschläge</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiefgarage Quartier 17 für Bewohner umfunktionieren, damit durch den Verkehr in dieses Quartier keine zusätzliche Belastung der Bewohner erfolgt</li> <li>• Betreiber Navigationssysteme darauf hinweisen, dass es keine Parkmöglichkeiten in der Altstadt gibt</li> <li>• Hinweisschild am Eingang der Stadt: Historische Altstadt/ Welterbe/langsam fahren/Parkleitsystem folgen</li> <li>• zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Radfahrer + Fahrradverleih an markanten Punkten</li> <li>• aufgepflasterte Fahrradstreifen</li> <li>• versenkbare Poller <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alter Markt/Semlower Str.</li> <li>- Wasserstraße/ Semlower Straße</li> <li>- Mauerstraße/Badenstraße</li> </ul> </li> <li>• Buslinie 6 wieder über die Straße Am Fischmarkt leiten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• nicht möglich, siehe auch Aussagen unter Nr. 12 zum Parken</li> <li>• keine konzeptionelle Maßnahme, aber wichtige Aufgabe für die Stadt darauf hinzuwirken</li> <li>• Hinweisschilder sind als Maßnahme im Konzept enthalten</li> </ul> <p>⇒ Zum Fahrradverkehr in der Altstadt erfolgt eine separate Betrachtung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• keine konzeptionelle Maßnahme</li> <li>• siehe Erörterung unter Nr. 13, Zielgruppe Touristen</li> </ul> |
| 17 | Mail vom 10.06. | <p><u>Hinweis</u><br/>zur Maßnahme Sperrung Wasserstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ablehnung mit Begründung: Es ist kein Linksabbiegen von der Hafensinsel kommend (Taxis) möglich. Alle südlich liegenden Ziele sind mit Umwegfahrten und damit höherer Kosten für eine Taxifahrt (Kunden) verbunden.</li> </ul> <p><u>Vorschlag (als Alternative zur Maßnahme Wasserstraße)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkungen Tempo-20 abwarten</li> <li>• Durchgangsverkehr für Lkw bzw. Tonnagebegrenzung bis 3,5 t</li> </ul> <p><u>Vorschlag Anwohnerparken</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nur eine Zone</li> </ul> <p><u>Hinweise</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Altstadtbereich gibt es nur ca. 700 Stellplätze für Bewohner, aber die doppelte Menge Anwohnerparkkarten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Von der Hafensinsel kommend kann das Linksabbiegen für Taxis („Taxi frei“, analog „Linienverkehr frei“) ermöglicht werden. Dieser Hinweis wird ins Konzept übernommen.</li> <li>• Der Hinweis begründet keine Ablehnung der Maßnahme.</li> <li>• siehe Aussagen zum Vorschlag lfd. Nr. 7</li> <li>• Bewohner siehe Aussage zum Vorschlag Nr. 13, Zielgruppe Bewohner</li> <li>• Die Maßnahmen im Konzept zum ruhenden Verkehr zielen darauf, mehr Stellplätze für Bewohner zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig wird das Thema Anwohnerparken</li> </ul>   |   |

|    |               |                      |   |  |
|----|---------------|----------------------|---|--|
|    |               |                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Busverkehr muss deutlich attraktiver werden, z.B. kürzere Taktzeiten, kleinere Fahrzeuge, kostengünstigere Tickets.</li> <li>• Das Halten der Busse am Fahrbahnrand und das Anlegen von Querungshilfen, so dass kein Pkw am haltenden Bus vorbeifahren kann, führen nicht dazu, dass Autofahrer mal mit dem Bus fahren.</li> </ul> | <p>„Daueraufgabe“ bleiben und ist nicht abschließend im vorliegenden Konzept zu klären (Problemlage ist bekannt).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anforderungen / Bedienungsstandards und Preisentwicklung werden im Nahverkehrsplan festgelegt und nicht über das Altstadt-konzept geregelt</li> <li>• Diese beschriebene Bevorrechtigung des Busses soll den Kfz-Verkehr „entschleunigen“ und das Busfahren attraktiver gestalten.</li> </ul> |
| 18 |               | Telefonat am 16. Mai | <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unnütze Straße, Straße Priegnitz als Einbahnstraßen einrichten (im Begegnungsverkehr fahren die Fzg. auf die Gehwege)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• wird geprüft</li> </ul>   |
| 19 | nachrichtlich | Mail vom 12.08.      | <p><u>Hinweis</u><br/>zum Radverkehr in der Seestraße entgegen Einbahnstraßenrichtung mit</p> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seestraße nur Halten für Taxi und Be-/Entladen</li> <li>• Bereich/Spur für Radfahrer in Gegenrichtung einfärben</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dieser Vorschlag wird im Rahmen der Maßnahme „Anpassung der Parkgebühren“ überprüft.</li> <li>• Markierung / Verdeutlichung ist keine konzeptionelle Maßnahme</li> <li>• als lfd. Aufgabe wird für den Ein-/Ausfahrtbereichen der Einbahnstraßen eine Markierung für Radfahrer vorgeschlagen, eine durchgehende Markierung geprüft (geplante Fortschreibung Radverkehrsplan)</li> </ul>                             |

## II. Gewerbetreibende

|   |  |                |   |   |
|---|--|----------------|---|---|
| 1 |  | Mail am 31.Mai | <p>Ablehnung Maßnahme Wasserstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Zufahrt aus Knieper in die Altstadt muss auf direktem Weg in die Wasserstraße möglich bleiben.</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mehr Kurzzeitparkplätze</li> </ul> <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Radfahren auf der Fahrbahn in der Seestraße (entgegen der Einbahnstraßenrichtung) ist ein Problem</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Beschilderung ändern und Rad- und Gehweg zusammenlegen</li> <li>allgemein mehr sichere Radwege anlegen</li> <li>Fußgängerüberwege mit Bodenwellen, wo Fußgänger geballt die Straße queren, Orte hierfür: <ul style="list-style-type: none"> <li>Weißer Flotte</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Maßnahmen im Konzept sind auf das Ziel ausgerichtet, den Durchgangsverkehr aus der Wassergasse zu verlagern. Die Unterbrechung der Durchfahrt ist hierfür eine wirksame Maßnahme. Für den Zielverkehr Altstadt aus Richtung Knieper sind auf direktem Weg die PH „Am Meeresmuseum“ und „Am Hafen“ erreichbar. Der Anfahrtsweg des PH „Heilgeiststraße“ über den Frankenwall ist für den Zielverkehr aus Knieper zumutbar (1,5 km länger). Die Wassergasse bleibt auch für den Kfz-Verkehr erreichbar.</li> <li>Mit Maßnahme „Umwandlung öffentlicher Stellplätze in Bewohnerstellplätze“ im Straßenraum wird das grundsätzliche Ziel verfolgt, auch den Parksuchverkehr zu reduzieren. Vereinzelt Kurzzeitparkplätze würden diesem Ziel widersprechen. Die Bewirtschaftungsform lässt unter entsprechender Gebühr das Kurzzeitparken auf den bewirtschafteten Stellplätzen in den PH und in Zone B zu.</li> <li>Es ist Ziel, Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radfahrer auf der Fahrbahn (bei Tempo 30) zu öffnen.</li> <li>keine konzeptionelle Maßnahme als lfd. Aufgabe wird für den Ein-/Ausfahrtbereichen der Einbahnstraßen eine Markierung für Radfahrer geprüft.</li> <li>Im Konzept ist die Maßnahme „Ausbilden der Seestraße im Zweirichtungsverkehr“ enthalten. Die Freigabe von Gehwegen erhöht nicht die Sicherheit für Radfahrer.</li> <li>Mit Fortschreibung des Radwegekonzeptes werden sichere Radwegeführungen im gesamten Stadtgebiet betrachtet.</li> <li>Wird als Maßnahme nicht übernommen, siehe Erörterung allg. zum Fußgängerverkehr zu Pkt. 7 und 8 (Bewohner)</li> </ul> |
|---|--|----------------|---|---|

|   |  |                 |  |  |
|---|--|-----------------|--|--|
|   |  |                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bücherei</li> <li>• Handyladen</li> <li>• Friseur W38</li> </ul> <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schild „Parkfreie Zone“, kann zu Missverständnissen führen, dass überall Parken frei möglich</li> </ul> <p><u>Vorschlag:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• als „Parkverbotszone“ benennen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Begriff „Parkfreie Zone“ wird durch die Abbildung des VKZ „eingeschränktes Halteverbot“ erklärt.</li> <li>• Eine „Parkverbotszone“, die es in diesem Sinne auch verkehrsrechtlich nicht gibt, ist zusammen mit dem gewollten „Bewohner frei“ missverständlich.</li> </ul>   |
| 2 |  | Mail vom 30.05. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gegen Tempo-20-Zone ist nichts einzuwenden</li> <li>• bekundet Unmut über Vorhaben, Wasserstraße als Sackgasse einzurichten</li> <li>• Händler leben von Fahrkundschaft, Laufkundschaft und Stammkunden; Touristen spielen untergeordnete Rolle</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wassergasse ab Semlower Straße als verkehrsberuhigte Zone</li> <li>• Durchfahrtsverbot für Lkw, nur Lieferverkehr bis 7,5t frei</li> <li>• Abhängen Frankenstraße und Langenstraße vom Neuen Markt überarbeiten.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist in Straßen mit diesem Verkehrsaufkommen von ca. 8.000 Kfz/Tag und einem hohem Anteil Durchgangsverkehr ausgeschlossen. Ein verkehrsberuhigter Bereich soll den Aufenthalt im Straßenraum ermöglichen bzw. erlaubt den Aufenthalt auf der „Fahrbahn“. Sofern sich der Kfz-Verkehr deutlich reduziert hat, könnte ein verkehrsberuhigter Bereich als Folgemaßnahme geprüft werden.</li> <li>• siehe Aussagen zu Pkt. 7, Bewohner/Bürger</li> <li>• Die vorgeschlagene Maßnahme wird zusammen mit den Planungen zum Neuen Markt weiter untersucht. Das Konzept (Langfassung) stellt auch eine Variante dar, in der die Einbahnstraßenrichtungen unterbrochen werden und eine Fahrgasse im Bereich Neuer Markt zwischen Frankenstraße und Langenstraße erhalten bleibt (Anlage zur Tabelle)</li> </ul> |

|   |  |              |  |   |
|---|--|--------------|--|---|
|   |  |              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wird das Verkehrskonzept so umgesetzt, bedeutet es ein schleichendes Sterben des Mittelstandes.</li> </ul>  | <p>⇒ Vertiefende Untersuchung und Entscheidung im Rahmen des Planungsprozesses Neuer Markt, hierbei werden auch Belange des Einzelhandels/ der Gewerbetreibende berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das ist unbegründete Vermutung bzw. Polemik hinsichtlich eines Einzelinteresses. Die Altstadt bleibt aus jeder Richtung für jede Nutzergruppe erreichbar; Das Konzept enthält Maßnahmenvorschläge als Kompromiss zwischen den Interessen der Bewohner, Händler, Kunden und Gäste. Einzelne Maßnahmen werden vor Umsetzung vertiefend untersucht (Aussage im Konzept, siehe Erörterung zu anderen Hinweisen bzw. Vorschlägen).</li> </ul> |
| 3 |  | PE am 22.05. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zustand in der Ravensberger Straße ist gefährlich, Lkw fahren auf Gehwegen</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkverbot für Pkw von 8-16 Uhr, damit Lkw, die die Gehwege überfahren in die Straße fahren können oder andere Wege für Lkw</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinweis für die kontinuierliche Aufgabe der Verwaltung im Rahmen Verkehrssicherheit und Unterhaltung</li> <li>• Für den Vorschlag gilt das gleiche (keine konzeptionelle Maßnahme).</li> </ul>   |
| 4 |  | PE am 31.05. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Widerspruch gegen geplantes „Abhängen“ der Frankenstraße – gibt einen Willen der Stadt vor, die Händler hier „abzuhängen“<br/>Stadt muss prüfen, wie sie den Einzelhandel unterstützt</li> </ul>  | <p>siehe Aussagen zu Punkt 2 Gewerbetreibende</p> <p>Der Begriff „Abhängen“ ist im Konzept falsch gewählt und wird gestrichen bzw. wird das Ziel der Maßnahme erläutert.</p>  |

### III. Verbände / TÖB

|   |   |                                  |  |  |
|---|---|----------------------------------|--|--|
| 1 | Einzelhandelsverband Nord e.V.            | Mail vom 30.05. und PE am 04.06. | <p><u>Hinweis</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sackgasse auf Wasserstraße zwischen Semlower Straße und Badenstraße bedenklich</li> <li>• Wegfall öffentlicher Stellplätze als sehr kritisch hinterfragt;<br/>- reale Einkaufsmöglichkeiten und Bedürfnisse beachten</li> <li>• Parken für Touristen auf peripheren Parkbauten nachvollziehbar</li> </ul> <p><u>Vorschlag</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• für Kunden Kurzzeitparkplätze im öffentlichen Raum</li> </ul> <p>⇒ Einzelhandelsentwicklung nur bei entsprechenden Rahmenbedingungen möglich</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Wasserstraße ist nur im Abschnitt Semlower-/Badenstraße Sackgasse und unterbricht damit nur in eine Richtung gezielt den Durchgangsverkehr, der kein Einkaufs-/Zielverkehr ist. Von den Parkbauten und den bewirtschafteten Stellplätzen in Zone B aus, bleiben die Geschäfte gut erreichbar. PH „Heilgeiststraße“ liegt mitten im „Zentrum“ der Altstadt (Traumlage Bushaltestelle für potentielle Kunden weit davon entfernt).</li> <li>• Kurzzeitparkplätze könnten nicht für bestimmte Nutzergruppen vorgehalten werden. Damit widerspricht die Maßnahme dem Hinweis, Touristen können in peripheren Parkbauten parken.</li> <li>•</li> </ul> |
| 2 | IHK zu Rostock, Geschäftsstelle Stralsund | Mail vom 30.05. und PE am 03.06. | <p><u>Hinweise:</u><br/>im Interesse der IHK sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• leistungsfähige Abwicklung und Erreichbarkeit verschiedener Ziele in der Altstadt</li> <li>• bessere Einbindung des ÖPNV durch Einrichtung einer Altstadtlinie</li> </ul> <p>aus Sicht Wirtschaft nicht hinnehmbar sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung öffentlich nutzbarer Stellplätze durch Neuordnung, insbesondere Reduzierung auf dem Neuen Markt</li> </ul> <p>⇒ genannte Prüfung, ob Wegfall mit verfügbaren Stellplätzen im Straßenraum und Parkhäusern kompensiert werden kann, ist dringend notwendig</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung der Bewirtschaftungszeit sowie</li> </ul> | <p><b>Termin zur Erläuterung</b></p>   |

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  |  | <p>Verkürzung des Gebührenintervalls von 30 auf 20 Minuten sind Wettbewerbsnachteile für die in der Altstadt angesiedelten Unternehmen</p> <p>aus Sicht IHK fraglich:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Effekte einer Verkehrsberuhigung durch v-Red. von 30 auf 20 km/h</li></ul> <p>Vorschlag:<br/><b>Termin zur Vorstellung der Planungen in regionalen Arbeitskreisen Handel, Tourismus und Verkehr</b></p> |  |
|--|--|--|---|--|



#### IV. Bürgerveranstaltung

|   |  |  |   |  |
|---|--|--|---|--|
| 1 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gebührenfreies Parken in der Altstadt</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erklärtes Ziel ist die Verkehrsberuhigung in der Altstadt. Die Parkraumbewirtschaftung ist dafür ein maßgebliches Instrument. Ein unbewirtschaftetes Pkw-Stellplatzangebot in der Altstadt würde zu einem „Verkehrschaos“ innerhalb der Altstadt führen. Die Stellplätze wären überlastet, den Nutzern würden kaum freie Stellplätze zur Verfügung stehen.</li> <li>• keine weitere Betrachtung im Altstadtkonzept</li> </ul> |
| 2 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Überwachung der Tempo-20-Zone wird als problematisch gesehen.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit Ausweisung von Tempo 20 senkt sich das Geschwindigkeitsniveau. Damit verbessern sich die Bedingungen für Fußgänger, die in Stralsund eine hohe Bedeutung haben. Eine Gewährleistung zur Einhaltung der Geschwindigkeit gibt es nicht.</li> <li>• keine weitere Betrachtung im Altstadtkonzept</li> </ul>  |
| 3 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der ÖPNV-Qualität zur Minderung des Durchgangsverkehrs</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Abstimmung mit dem Kreis (im Rahmen der Nahverkehrsplanung) ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt und Leistungsfähigkeit des ÖPNV (Busverkehr) gefordert. Die Maßnahme „Einrichten einer Altstadtbuslinie“ ist im Konzept enthalten.</li> <li>• Eine Buslinienführung, mit Anbindung Bahnhof ist mit der Nahverkehrsplanung weiterzuerfolgen.</li> </ul>   |
| 4 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit Entlastung der Schnittstelle Altstadt – Hafenseln verschlechtert sich die Erreichbarkeit aus Richtung Norden.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergibt sich ein geringer Umweg von ca. 1,5 km. Dabei werden lediglich 500 m in der Altstadt gefahren, die restliche Strecke auf dem Straßenhauptnetz, dem Altstadttring. Auf diesem werden deutlich weniger Bewohner durch Lärm, Abgase etc. belastet, als über die Wegstrecke durch die Altstadt.</li> </ul>  |

|   |  |  |   |   |
|---|--|--|---|---|
|   |  |  |   | <p>Im Rahmen des Altstadtkonzepts wurden verschiedene Varianten zur Entlastung der Schnittstelle untersucht. Vor- und Nachteile wurden abgewogen. Als Vorzugsvariante wird die vorgestellte Lösung empfohlen.</p>   |
| 5 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sind Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen im Radverkehr geplant, Aussagen hierzu fehlen.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Umbau von Straßenräumen in der Altstadt wird immer unter Regelungen des Denkmalschutzes vorgenommen. Nur in Ausnahmen können entsprechende Gestaltungen vorgenommen werden (Granitplatten mittig in Großpflaster), die den Fahrkomfort beim Radfahren in der Altstadt verbessern. Das Radfahren in der historischen Altstadt wird auch künftig nicht den Standard haben, wie auf frei ausgebauter Strecke. Eine Bündelung des Radverkehrs auf ausgewählten Strecken ist hinsichtlich der einzelnen, im gesamten Gebiet verteilten Ziel-/ Quellorte nicht möglich. Detailprobleme werden nicht im Konzept betrachtet, können aber jederzeit an die Verwaltung herangetragen werden.</li> </ul> <p>⇒ Zum Fahrradverkehr in der Altstadt erfolgt eine separate Betrachtung.</p> |
| 6 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit Unterbrechung Wasserstraße und Entfall öffentlicher Stellplätze auf der Hafensinsel verschlechtert sich die Erreichbarkeit und die Parksituation für Wassersportler</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es entsteht nur ein geringer Umweg von ca. 1,5 km (siehe Aussagen zu Punkt 4). Es existiert bereits eine Regelung zum Be-/Entladen aber:</li> <li>• Prüfen von Anforderungen/Bedingungen für Wassersportler mit Bewertung und Ableitung von Empfehlungen</li> <li>• Das Parken auf der Hafensinsel ist noch differenzierter zu betrachten.</li> </ul>  |

|    |  |  |   |  |
|----|--|--|---|--|
| 7  |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit Unterbrechung der Wasserstraße in Nord-Süd-Richtung steigt das Verkehrsaufkommen auf dem Frankenwall, die Leistungsfähigkeit der LSA Tribseer Damm/ Frankenwall/ Knieperwall wird kritisch gesehen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Mehrbelastung auf dem Frankenwall ist durch die Bündelung des Verkehrs nicht so spürbar, wie die Entlastungswirkung auf der Wasserstraße.</li> <li>• Im Zuge der Umsetzung der Maßnahme „Entlastung Schnittstelle Altstadt – Hafenseln“ erfolgt eine Anpassung der LSA (Leistungsfähigkeit wurde geprüft).</li> </ul>   |
| 8  |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gibt es Planungen zur Realisierung von Großparkplätzen, auch außerhalb der Stadt.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bewertung von Großparkplätzen ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Es werden altstadtrelevante Flächen genannt, die zur Nutzung als Stellplatzanlagen zu überprüfen sind.</li> <li>• Prüfung zur Nutzbarkeit und Finanzierung von Parkierungsschwerpunkte erfolgt separat</li> </ul>  |
| 9  |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das neue Parkhaus wird nicht reichen. Wichtig ist eine Tiefgarage Neuer Markt.</li> <li>• Vorgeschlagen wird der vierspurige Ausbau Osttangente zwischen Hafenseln und Altstadt.</li> </ul>                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Machbarkeit einer Tiefgarage wird separat geprüft, ist nicht Bestandteil des Konzeptes.</li> <li>• Stralsund ist Weltkulturerbe gerade wegen der erhaltenen Straßenraumstruktur. Diese zu zerstören und auf „schlechte Beispiele anderer Städte“ zurückzugreifen, widerspricht der Besonderheit Stralsunds.</li> <li>• Betrachtung zur Tiefgarage in weiterführenden Planungen zur Gestaltung Neuer Markt</li> </ul>  |
| 10 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorschlag zur Autofreien Altstadt (nur Anwohner-/Lieferverkehr frei) oder verkehrsberuhigter Bereich</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anforderungen sind zu groß, deshalb gibt es keine Überlegungen dazu. Vorgeschlagen werden stattdessen, die Fußgängerzone und/oder verkehrsberuhigte Bereiche zu erweitern (z.B. im Teilbereich Neuer Markt). Erläutert werden die Varianten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigter Bereich</li> <li>- flächenhafte Fußgängerzone</li> <li>- Begegnungszone und</li> <li>- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)</li> </ul> </li> </ul> |

|    |  |  |   |   |
|----|--|--|---|---|
| 11 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ist eine Gebührenanpassung bei der Parkraumbewirtschaftung erforderlich</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Altstadtkonzept wurden Möglichkeiten einer Anpassung der Bewirtschaftung dargestellt und gegenübergestellt</li> <li>Prüfung einer Anpassung der Bewirtschaftung und in welcher Form erfolgt in gesonderter Untersuchung</li> </ul>  |
| 12 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fußgängerzone in: <ul style="list-style-type: none"> <li>Semlower Straße</li> <li>Fährstraße</li> <li>Badenstraße</li> </ul> </li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Einrichtung von Fußgängerzonen ist mit Restriktionen verbunden. Im Konzept wurde herausgearbeitet, dass es in der Altstadt mehrere Fußgängerachsen gibt. Die Semlower Straße und Fährstraße haben dabei eine untergeordnete Bedeutung. Die Hauptachse Badenstraße kann aufgrund der Erschließungsfunktion für das Q17 nicht zur Fußgängerachse qualifiziert werden. Es bleibt Zukunftsaufgabe der Stadt, Fußgängerzonen weiter auszuweiten.</li> <li>Keine weitere Betrachtung im Altstadtkonzept</li> </ul> |
| 13 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Unterbinden regelwidriges Parken in der Papenstraße</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen des Konzeptes können keine Maßnahmen zur Verhaltensänderung berücksichtigt werden. Unabhängig hiervon ist es eine Frage des Kontrollaufwandes, den touristischen Suchverkehr aus der Altstadt herauszuhalten.</li> </ul>   |
| 14 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Wie erfolgt die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen Entlastung Altstadt – Hafenseln und Bau Heilgeiststraße? Heilgeiststraße ist mit Augenmaß zu planen. In der Langenstraße entstehen Wohneinheiten für Studenten. Auch hier ist darauf zu achten, dass eine gut Anbindung zur FH mit dem Fahrrad gewährleistet ist.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Oberste Priorität hat die Fertigstellung des Frankenwalls. Danach erfolgt die Einordnung der anderen Maßnahmen. Die Sanierung der Heilgeiststraße ist für die Jahre 2014/2015 vorgesehen.</li> <li>Die Hinweise zur Heilgeiststraße und zur Radanbindung werden in den entsprechenden Planungen berücksichtigt.</li> </ul>   |

|    |  |  |   |  |
|----|--|--|---|--|
| 15 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung Heilgeiststraße</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Straßenraumgestaltung der Heilgeiststraße ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzeptes Altstadt. Hierzu gibt es eine gesonderte Planung, die derzeit erarbeitet wird.</li> </ul>   |
| 16 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Anstieg des Kfz-Verkehrs auf dem Frankenwall um 6.000 Kfz/h wird hinsichtlich der Schulwegsicherung vor der Gerhart-Hauptmann-Schule als problematisch gesehen.</li> </ul>                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zur sicheren Schulwegführung wurden Schulwegpläne erstellt. Zur sicheren Querung wurde nach Abwägung die Mittelinsel favorisiert. Der FGÜ an HVStr vor Schulen erhöht das Risiko. Nach Erörterung vor Ort wurde gemeinsam mit Schulträger und Verkehrsbehörde die Mittelinsel als ausreichend sicher befunden.</li> <li>• Keine weitere Betrachtung im Altstadtkonzept</li> </ul> |
| 17 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kann der Busbahnhof als Parkierungsschwerpunkt für Kfz entwickelt werden.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuvor ist der Busbahnhof zu verlegen. Hierzu erfolgt eine separate Untersuchung.</li> <li>• Keine weitere Betrachtung im Altstadtkonzept</li> </ul>   |
| 18 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Altstadtbuslinie wird als positiv gesehen.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Maßnahme ist die Altstadtbuslinie im Verkehrskonzept beschrieben, auch wenn ein früheres Angebot nicht angenommen wurde. Ein neues Angebot ist genauer zu untersuchen, nicht im Rahmen des Altstadtkonzeptes</li> <li>• weiterführender Untersuchung in Abstimmung mit dem ÖPNV-Träger (Nahverkehrsplan)</li> </ul>   |
| 19 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beachtung von Randgruppen, wie Senioren, Behinderte, etc.</li> <li>• Schilder aufstellen, die auf Verständnis zielen, nicht auf Verbot; eigenen Stil hierfür finden. Zu achten ist auf die Schildergröße.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorschläge hierzu wurden im Rahmen des Altstadtkonzeptes erarbeitet (z.B. Altstadtbuslinie)</li> <li>• Die Schildergrößen werden nicht im Konzept vorgegeben (keine Maßnahme). Der Hinweis ist in der Umsetzung der Maßnahmen aber zu berücksichtigen.</li> <li>• Die Entwicklung eines eigenen Slogans für die Stadt ist zu prüfen.</li> </ul>                                   |

|    |  |  |  |   |
|----|--|--|--|---|
| 20 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wurden alternative Angebote des P+R geprüft, um Reisebusse und Pkw z.B. auf Rügen, nach Altefähr zu führen, um von hieraus mit einer Fähre nach Stralsund überzusetzen.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Idee wurde im Rahmen der Erarbeitung diskutiert und wird als sehr kostenintensiv eingeschätzt. Eine Finanzierungsmöglichkeit durch die Stadt wird nicht gesehen.</li> </ul>  |
| 21 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohnerparkhaus</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewohner legen nicht jeden Weg zum Stellplatz zurück, deswegen haben Konzepte für Bewohnerparken mit einem zentralen Parkhaus keine Chance. Nötig sind viele kleine Lösungen. Maßnahmen hierzu, wie die Umsetzung von Quartiersgaragen sind im Rahmen des Verkehrskonzeptes erarbeitet worden – die Umsetzung ist aber als sehr schwierig einzuschätzen.</li> <li>• keine weitere Betrachtung im Altstadtkonzept</li> <li>• Daueraufgabe der Stadt, Alternativen für Bewohnerparken zu entwickeln</li> </ul> |
| 22 |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kann bei einer Neugestaltung des Neuen Marktes (Autofrei oder mit vermindertem Stellplatzangebot) die Entwicklung der Schützenbastion zum Parkierungsschwerpunkt erfolgen und der Busbahnhof zum Bahnhof verlegt werden?</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Hierzu gibt es eine separate, vertiefende Untersuchung im Zusammenhang mit der Planung zum Neuen Markt.</b></li> </ul>  |