

die Ziele der Parteien

Von Anne Ziebarth

Greifswald. Stau auf der Wolgaster Straße, zu wenig ÖPNV-Verbindungen, die immer weiter verzögerte Umgestaltung des Hanserings und holprige Radwege: Über den Verkehr in Greifswald lässt sich trefflich diskutieren, geht das Thema Mobilität doch jeden an.

Doch mit welchen Zielen treten die Politiker eigentlich zur Bürgerschaftswahl an? Am 26. Mai sind Kommunalwahlen, die OZ hat bei den in Greifswald antretenden elf Parteien und Wählerbündnissen nachgefragt, welche Positionen sie vertreten und in den nächsten fünf Jahren ins höchste Stadtgremium tragen wollen. Interessant: Das Thema Lastenräder wurde mehrfach

genannt, vielleicht werden uns diese Gefährte ja in Zukunft noch häufiger im Stadtbild begegnen.

Das Rad ist und bleibt für viele Verkehrsmittel Nummer eins. Das ist mittlerweile auch bei allen Parteien angekommen, sie wollen verbesserte Bedingungen für Radfahrer schaffen. In der Intensität der Forderungen trennen sie allerdings Welten. Von „Motorisierter Verkehr aus der Innenstadt“ (Alternative Liste) bis zu „Auch zukünftig Tempo 50 auf dem Hansering“ (FDP) reichen die Forderungen.

Auch die bessere Anbindung der äußeren Stadtteile Eldena und Friedrichshagen an den ÖPNV scheint den meisten Politikern eine Herzensangelegenheit zu sein – man darf gespannt sein, was sich nach

der Wahl bewegt. Geteilte Wege geht man bei der Beurteilung eines kostenfreien Nahverkehrs, von einem klaren „Ja“ (Freiparlamentarische Allianz) über ein „Ja, aber“ (Linke) bis zum „Nein“ (Kompetenz für Vorpommern) reichen die Meinungen. Differenzen gibts auch bei der Beurteilung des Hansering-Umbaus. Im Moment überwiegt das bange Warten. Bislang gab es noch keine Bewilligung für eine Anpassung der Fördermittel, Leistungen konnten nicht ausgeschrieben werden – nun wird die Zeit langsam knapp. Bis 2021 sollten die Baustelle nämlich abgeschlossen sein.

Nach dem Verkehr schließen sich in den kommenden Wochen die Seiten Wirtschaft, Soziales und Umwelt an.



Das Fahrrad ist für viele Greifswalder nach wie vor das Verkehrsmittel Nummer eins.

FOTO: PETER BINDER



Kompetenz für Vorpommern: Hinrich Rocke stellt sich den Fragen. FOTO: KFY



FDP: Moritz Harrer, Kreisvorsitzender der Jungen Liberalen. FOTO: JULIS



Bürgerliste: Für sie antwortet Thomas Meyer. FOTO: PETER BINDER



Alternative Liste: Hulda Kalhorn beantwortet die Fragen. FOTO: PRIVAT



Tierschutzpartei: Antworten gibt der Vorsitzende Robert Gabel. FOTO: EOB



Freiparlamentarische Allianz: Luca Piwotta antwortet. FOTO: A. ZIEBARTH

Für die Einlösung des Wahlversprechens des Oberbürgermeisters, Radwege sicherer zu gestalten, wird der Betrag nicht ausreichen. Wir würden diesen für einen Verkehrsübungsplatz für Kinder verwenden wollen und sind uns sicher, einen voraussichtlichen Fehlbetrag durch Spenden einwerben zu können.

Das ist nicht viel Geld. Es sollte ein Konzept entwickelt werden, welches die neuen Mobilitätskonzepte und die Greifswalder Stadt-Umland-Beziehungen berücksichtigt.

Mit 10 000 Euro kann man kaum ein Verkehrsprojekt umsetzen, deshalb sollte das Geld dem Kinder- und Jugendbeirat für die Verkehrserziehung in Kitas und Schulen zur Verfügung gestellt werden.

Mit diesem Betrag kann Greifswald eine Flotte von Lastenrädern aufbauen, welche dann beispielsweise den Lieferverkehr in der Innenstadt übernehmen können. So kann mit einem vergleichsweise bescheidenen finanziellen Aufwand viel für die Lösung eines der drängenden Verkehrsprobleme in Greifswald und zugleich für den Klimaschutz getan werden.

Es gibt ehrenamtliche Fahrradselbsthilfswerkstätten, in denen Menschen jeden Alters (zumeist aber Jüngere) ihre Räder unter professioneller Anleitung und mit allen notwendigen Werkzeugen reparieren können und dabei viel lernen. Wunderbare Einrichtungen, die neben der Sanierung von Radwegen und der Unterstützung des städtischen Nahverkehrs, jede Förderung gebrauchen können.

Die 10 000 Euro würden wir in eine bessere Anbindung der äußeren Stadtteile wie Schönwalde I und II, Ostseeviertel sowie die Obstbaumsiedlung an die innerstädtischen Gebiete investieren. Dies soll beispielsweise durch eine engere Taktung der Fahrzeiten der Buslinien bewerkstelligt werden, so dass ein Austausch zwischen den universität geprägten und den eher außerhalb gelegenen Stadtteilen entsteht.

Die Kosten eines solchen Tunnels stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Ferner besteht die Gefahr, dass wegen der dann kürzeren Entfernung Durchgangsverkehr in die Wolgaster Straße und deren Querverbindungen zur Anklamer Straße, also den Karl-Liebknecht-Ring und die Koitenhäger Landstraße, geholt werden könnte.

Ein möglicher Rycktunnel verringert die Verkehrsprobleme auf der Wolgaster Straße, am Platz der Freiheit, am Hansering und auf der Stralsunder Straße. Die Verkehrsdichte in Eldena entlang der Wolgaster Landstraße würde aber vermutlich zunehmen. Eldena würde noch stärker zum „Nadelohr“ der Greifswalder Nordumgehung. Es sollten auf diese Idee zu nächst keine weiteren Ressourcen verwendet werden.

„Träume sind Schäume“ – Kosten und Nutzen sind zu ermitteln, um sachgerecht entscheiden zu können.

Derartige Vorschläge sollen vermutlich von den tatsächlichen Problemen auf dem Gebiet der Mobilität ablenken, denn im Sinne des Klimaschutzes, der Lebensqualität für alle Menschen in Greifswald und einer nachhaltigen Stadtentwicklung löst diese „Idee“ gar nichts. Wir verbuchen das unter „Unfug“.

Bei solchen Großprojekten sind wir kritisch und sehen mehr Probleme auf unsere Stadt und die Bürger*innen zukommen als sich damit lösen lassen könnten. Wie viel könnte man mit diesem Geld bspw. für Kinder, Geringverdiener und Senioren tun? Das ist unsere leitende Frage dabei, die sich bei allen folgenschweren Entscheidungen im Sinne der Bürger*innen unserer Stadt beantworten lassen muss.

Das sensible Thema des Rycktunnels kann am besten durch die Greifswalder Bevölkerung entschieden werden: Deshalb fordern wir eine Abstimmung über die Umsetzung der Pläne des Rycktunnels. Sollte sich die Mehrheit für das Projekt entscheiden, sind Bürgerversammlungen sowie die Einbeziehung von Anliegern und Vereinen notwendig, so dass die Bürgerinnen und Bürger am Entscheidungsprozess direkt beteiligt werden.

Nur für den Fall, dass die Fördermittel für die Baumaßnahmen an der Fischerschule davon abhängen, wie von der Verwaltung behauptet. Der Hansering muss nicht umgebaut werden, wenn ein anderes Projekt umgesetzt werden könnte, zum Beispiel die Erneuerung der Steinbeckerstraße, die Einrichtung von Kreisverkehren in der Stralsunder Straße/Ecke Ladebower Chausse oder der Anklamer Straße/Ecke Liebkecht-Ring.

Das Festhalten an dem Projekt ist richtig, zumal es an die Finanzierung der Fischerschule gekoppelt ist. Was man machen kann, um jetzt die Kosten zu deckeln, sollte gemacht werden. Der Hansering wäre nach der Neugestaltung attraktiver, die geplante Fahrbahnverengung wird zumindest zu den Hauptverkehrszeiten aber zu Staus und höheren Emissionen führen. Tempo 50 muss in den Hauptverkehrszeiten weiterhin möglich sein.

Nicht nur weil es eine Verknüpfung mit der Fördermittelzusage für den Neubau der Erwin-Fischer Schule gibt, muss das Projekt „Umgestaltung des Hanserings“ im Gesamtkonzept mit der Gestaltung des Museumshafens und der A-Quartiere gesehen werden. Das Projekt sollte so schnell wie möglich umgesetzt werden!

Wir befürworten eine Neuverteilung des öffentlichen Raums zwischen den Verkehrsträgern zu Gunsten von Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden. Die vorgeschlagene Umgestaltung des Hanserings ist daher ein sinnvoller Ansatz. Für unzureichend halten wir allerdings die sogenannten „Queerungshilfen“, solange an den Querungspunkten Fuß- und Radverkehr keinen Vorrang erhalten.

Priorität muss sein, die gekoppelten zehn Millionen Euro Fördermittel für den Neubau der Fischerschule nicht zu gefährden. Da der Hansering zu viele Ungewissheiten mit sich trägt und für sich genommen zu teuer für die Stadt wird, muss dringend nach Alternativen gesucht werden. Ein Aussetzen des Problems, das ein millionenschweres Loch in den Haushalt reißen würde, kann nicht hingenommen werden.

Beim Projekt Hansering sind Investitionen unvermeidlich, da er unentbehrlich für den Greifswalder Stadtverkehr ist. Wir würden die Durchführung der Sanierungsarbeiten jedoch langfristiger ansetzen, ansonsten beansprucht der Hansering einen zu großen Teil des Stadthaushaltes. Dadurch wäre die Handlungsfreiheit der Politikerinnen und Politiker eingeschränkt, um auf aktuelle politische Problematiken zu reagieren.

Wir würden die Ziele aus Frage drei umsetzen, die Radwege in Greifswald sicherer gestalten und ausbauen und die Ampelschaltungen, insbesondere am Sonntag, ändern. Bei geringem Verkehr an Sonntagen kann auf unnötige, den Verkehr behindernde und umweltschädliche „Rot“-Schaltungen an den meisten Kreuzungen verzichtet werden.

Wir wollen Tempo 50 und grüne Welten auf allen Hauptverkehrsadern erhalten und prüfen, welche Bereiche wir zu generellen Tempo-30-Zonen umwidmen können. Außerdem muss die Greifswalder Orstumgehung Richtung Kemnitz verlängert werden.

Ausbau der Radwege, Kreisverkehre, Straßensanierung, Optimierung des ÖPNV und die dringende Sanierung von Bürgersteigen. Unsere Bürger sind dabei in die Planung mit einzubeziehen.

In einer Fahrradstadt muss der öffentliche Raum endlich so umgestaltet werden, dass der Vorrang von Radverkehr, Fußverkehr und dem ÖPNV im Haushalt klar zum Ausdruck kommt, weswegen weitere Ausgaben für den Autoverkehr unterbleiben sollen. Ein umfassendes Verkehrskonzept soll dem Ziel dienen, die Innenstadt weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr zu befreien. Verkehrssicherheit für alle hat Vorrang.

Ganz grundsätzlich sind wir für die Förderung von Radwegen und des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein kostenfreier Busverkehr – zumindest für Geringverdiener, Kinder, Jugendliche und Senior*innen – ist unser großes Ziel. Aber auch eine bessere Koordination der Straßen-Baustellen ist erforderlich, da die vielen Staus vielen Pendlern, aber auch Urlaubern, zugezogen haben und ihre Empörung nachvollziehbar ist.

Die Verkehrssituation in unserer Universitäts- und Hansestadt ist an vielen Stellen verbesserungswürdig, beispielsweise sollten mehr Kreisverkehre mit Fußgängerbrücken statt lähmender Ampelanlagen ins Stadtbild integriert werden. Darüber hinaus muss ein effizienter Ausbau von Radfahrerspuren geschehen, wobei auch die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden muss.

Ja, ein sinnvolles Parkraumkonzept ist überfällig. Insbesondere für die Innenstadt und die Fleischervorstadt müssen zusätzliche Parkflächen geschaffen werden. Der vom Oberbürgermeister vehement befürwortete B-Plan 55 wird die Situation erschweren. Neben der Hochgarage am Nexöplatz sollten solche am Hansering, im B-Plan-Gebiet 55 und im Bereich der Gützkower Straße geschaffen werden (städtische Grundstücke vorhanden).

Der Bedarf an weiteren Parkflächen ist unbestritten. Das Parkhaus am Nexöplatz muss jetzt zügig gebaut werden. Anschließend müssen die Planungen für weitere Parkhäuser oder Parkdecks am Museumshafen und am Hansering an der Holzgasse erfolgen.

Rings um die Innenstadt und am B-Plan 55 werden weitere Parkflächen benötigt. Parkhäuser zum Beispiel am Nexöplatz, am Bahnhof und am Parkplatz Holzgasse. Mit Verlagerung des Wertstoffhofes Stralsunder Straße in ein Gewerbegebiet könnte diese Fläche innenstadtnah als Parkplatz erschlossen werden.

Der Begriff Parkflächen ist mehrdeutig. Flächen für Parks und damit für mehr Stadtgrün und naturnahe öffentliche Flächen für Freizeit und Erholung sind wünschenswert und gerade deswegen wollen wir keine weitere Versiegelung von Flächen für das Abstellen ungenutzter Kfz, sondern eine Verringerung öffentlicher Parkplätze. Zugleich muss deren unmäßige Flächenbeanspruchung in den Parkgebühren zum Ausdruck kommen.

In der Nähe von touristisch und kulturell wichtigen Plätzen und Einrichtungen werden Parkplätze zunehmend rar, was einen Standortnachteil für Greifswald bedeuten kann. Aber auch für Anwohner spitzt sich die Situation zu, insbesondere in der Innenstadt. Somit können Maßnahmen wie das Parkhaus am Nexöplatz einen wichtigen Beitrag leisten und die Problematik entschärfen.

Die Parkflächen sind in Greifswald nicht das primäre Problem in der Verkehrspolitik, die Priorität der Verkehrsplanung sollte eher auf den Fußgängern und Radfahrern sowie auf der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegen. Nur über diesen Weg werden in Greifswald ökonomisch und ökologisch nachhaltige Lösungen geschaffen.

Nein, denn die Kosten des ÖPNV gehen dann vollständig zu Lasten aller. Warum sollte jemand, der auf seinen Pkw angewiesen ist oder für den die Nutzung des Fahrrades ausreichend ist, noch mehr zahlen, ohne den ÖPNV tatsächlich zu benutzen? Allein für Schüler, Studenten und Senioren sollte der ÖPNV kostenlos sein, da diese Gruppen in einem Sozialstaat die Unterstützung aller Bürger unserer Stadt erfahren sollten.

Einen komplett kostenlosen ÖPNV halten wir nicht für zielführend, da dafür kein wirklicher Bedarf im Stadtbereich besteht. Stattdessen sollte auf mehr Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern hingewirkt werden. Mit Blick auf die Stadt-Umland-Beziehung wäre ein Liniennetz anzustreben, welches das Greifswalder Umland von Mesekenhagen über Behrenhoff bis Lubmin vollständig einbindet.

Ja, wir unterstützen eine von der Universität wissenschaftlich begleitete Testphase für das Projekt kostenloser ÖPNV. Wir hoffen damit auf eine Verringerung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens.

Die Vorreiterrollen auf dem Gebiet des fahrerlosen ÖPNV sind bereits an Luxemburg und Emland vergeben. Greifswald darf sich diesen Vorbildern gerne anschließen, wobei es eines Gesamtkonzepts bedarf, um eine Finanzierung etwa durch Umlagen oder Parkgebühren sicherzustellen. Dafür sprechen unter anderem die zu erwartenden positiven Effekte der Verkehrsverlagerung und des geringeren Flächenverbrauchs.

Dafür spricht vieles. Weniger Abgabe, weniger Staus, mehr Touristen, mehr Innenstadtbesuche. Und Greifswald würde bundesweit bekannt werden. Eine Stadt, die von Tourismus und Wissenschaft lebt, kann voranschreiten und innovative, neue Konzepte ausprobieren. Wir sollten den Mut aufbringen und diesen Schritt – zumindest für Geringverdiener, Kinder, Jugendliche und Senior*innen – wagen.

Die Idee des kostenlosen ÖPNV bildet eine attraktive Möglichkeit bei der Gestaltung der zukünftigen Verkehrspolitik, da er ein Mittel gegen volle Straßen darstellt und außerdem auch verbraucher- und umweltfreundlich ist (vor allem für Menschen mit kleinem oder mittlerem Einkommen). Deshalb ein klares Ja zum kostenlosen ÖPNV in Greifswald!