

Beschluss der Leitlinien und Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Wismar

Datum: 14.03.2024
Federführung: 60.2 Abt. Planung
Beteiligte Ämter: I Bürgermeister
1 Büro der Bürgerschaft
II Senator
60 BAUAMT
Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Bau- und Sanierungsausschuss (Vorberatung)	15.04.2024	Ö
Bürgerschaft der Hansestadt Wismar (Entscheidung)	25.04.2024	Ö

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt die Leitlinien und Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Wismar.

Begründung

Sehr geehrte Damen und Herren,
seit knapp einem Jahr erfolgt die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für die Hansestadt Wismar. In diesem Zeitraum wurden Grundlagen ermittelt und es haben Analysen aus allgemeinen Verkehrsdaten, Verkehrszählungen und Befragungen (Haushaltsbefragung, Altstadtbefragung, Beschäftigtenbefragung sowie Beteiligungen in Form eines Workshops und einer Öffentlichkeitsveranstaltung stattgefunden. Zudem wurden mehrere Sitzungen im Begleitenden Arbeitskreis als auch im Lenkungskreis durchgeführt.

Gemäß der beschlossenen und beauftragten Aufgabenstellung (VO/2020/3711) ist nach der Grundlagenermittlung und Analyse als Arbeitspaket 1 und der daraus erfolgten Herausarbeitung von Leitlinien und Zielen als Arbeitspaket 2 eine Beschlussfassung dieser durch die Bürgerschaft vorgesehen.

Die Ergebnisse aller Beteiligungsformate und die Ausarbeitungen in den Sitzungen des Begleitenden Arbeitskreises und des Lenkungskreises sind in die Erarbeitung des Ihnen zum Beschluss vorliegenden Zielpapieres (Anlage 1) eingeflossen. Die eingegangenen Hinweise und Anregungen der Teilnehmenden aus dem Begleitenden Arbeitskreis und dem Lenkungskreis finden Sie in dem angefügten Abwägungspapier (Anlage 2).

Mit dem Beschluss des Zielpapieres finden die Arbeitspakete 1 (Grundlagenermittlung/Analyse) und 2 (Leitlinien und Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung) von insgesamt 4 Arbeitspaketen den Abschluss. Das Zielpapier bildet die Grundlage zur Erarbeitung der konkreten Strategien, Konzepte und Maßnahmen des VEP und somit der Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Hansestadt Wismar.

In diesem Zielpapier sind sieben VEP-Hauptziele aufgeführt, zu denen jeweils Unterziele gebildet wurden. Diese wurden unter Berücksichtigung der übergeordneten Anforderungen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes und der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen zur Sicherung einer nachhaltigen Stadtentwicklung hergeleitet. Vorangestellt werden dabei Aspekte der Zweckbindung von Verkehr und Mobilität, der Verkehrssicherheit, der Verträglichkeit, der Gleichberechtigung, der Nutzungskonkurrenzen im begrenzten öffentlichen Raum, der

Ausgewogenheit, der Wirtschaftlichkeit und der Beteiligung. Die Ziele sind nicht nach einer Rangfolge oder Prioritäten genannt, sondern stehen gleichberechtigt nebeneinander.

Nach dem Beschluss der Bürgerschaft wird die Erarbeitung der Arbeitspakete 3 (Prognosen und Szenarien, Strategien, Konzepte und Maßnahmen) und 4 (Realisierungsprozess/Road-Map) erfolgen, dessen Abschluss Mitte 2025 geplant ist.

Finanzielle Auswirkungen

Durch die Umsetzung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt:

	Keine finanziellen Auswirkungen
x	Finanzielle Auswirkungen gem. Ziffern 1 - 3

1. Finanzielle Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

x	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das laufende Haushaltsjahr (bei Bedarf):

2. Finanzielle Auswirkungen für das Folgejahr / für Folgejahre

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Deckung

	Deckungsmittel stehen nicht zur Verfügung
	Die Deckung ist/wird wie folgt gesichert

Ergebnishaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Ertrag in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Aufwand in Höhe von	

Finanzhaushalt

Produktkonto /Teilhaushalt:		Einzahlung in Höhe von	
Produktkonto /Teilhaushalt:		Auszahlung in Höhe von	

Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen für das Folgejahr/ für Folgejahre (bei Bedarf):

3. Investitionsprogramm

<input checked="" type="checkbox"/>	Die Maßnahme ist keine Investition
<input type="checkbox"/>	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
<input type="checkbox"/>	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

<input checked="" type="checkbox"/>	neu
<input checked="" type="checkbox"/>	freiwillig
<input type="checkbox"/>	eine Erweiterung
<input type="checkbox"/>	Vorgeschrieben durch:

(Alle Beträge in Euro)

Anlage/n

1 - Anlage 1 - Leitlinien und Ziele (öffentlich)

2 - Anlage 2- Abwägung Hinweise Zielpapier (öffentlich)

Der Bürgermeister

(Dieses Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)



Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar

Teil II – Leitlinien und Ziele zur Entwicklung des Verkehrssystems

Sozial- und Umfeld-
verträglichkeit Stadt- und
Lebensqualität

Innovation Erreichbarkeit und
regionale Vernetzung

Maritimer Multimodalität
Wirtschaftsstandort
und Tourismus Klimaschutz und
Nachhaltigkeit

Gesellschaftliche Teilhabe Funktionalität
und Barrierefreiheit und Effizienz

Verkehrssicherheit



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar
Teil II – Leitlinien und Ziele zur Entwicklung des Verkehrssystems

Auftraggeber: Hansestadt Wismar, Bauamt
Kopenhagener Straße 1, 23966 Wismar

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

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Sandro Marche

Status: Bericht

Bearbeitungsstand: 28.03.2024

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

1. Übergeordnete Zielvorgaben

1.1 Überregionale Vorgaben zur Stadtentwicklung

Zur weltweiten Sicherung einer nachhaltigen Städteentwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene wurden von den Vereinten Nationen 17 konkrete politische Zielsetzungen (englisch: Sustainable Development Goals, SDGs) entworfen. Sie umfassen neben bspw. der Bekämpfung von Armut und Hunger auch den Einsatz für Wirtschaftswachstum und Innovation sowie nachhaltige Stadtentwicklung. Seit Inkrafttreten der SDGs am 1. Januar 2016 hat beispielsweise auch die Stadt Heidelberg – wie weltweit 25 weitere Städte – mit der Erklärung „2030-Agenda – Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten“ die Bereitschaft gezeigt, sich für die Umsetzung globaler Ziele in der Stadtentwicklung einzusetzen. Mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) stellt sich auch die Hansestadt Wismar den Herausforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung.



Grafik 1: Sustainable Development Goals (Verabschiedung durch die Generalversammlung der UN)

Für den Bereich Verkehr und Mobilität kommen gemäß den Vereinten Nationen insbesondere die Ziele 3 (Gesundheit und Wohlergehen), 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) und 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden) infrage. Wegen der besonderen Relevanz im Bereich Mobilität und Verkehr wurde das Ziel 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) ergänzend hinzugenommen. Nachfolgend werden die maßgeblichen Sachthemen des Verkehrsentwicklungsplans mit entsprechenden Zielen für Verkehr und Mobilität untersetzt und kurz erläutert. Dies stellt jedoch keine Rangfolge dar – vielmehr stehen die Ziele gleichberechtigt nebeneinander.

SDG-Ziel Gesundheit und Wohlergehen



Das Ziel beinhaltet Einzelziele zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf den Menschen. Im Mittelpunkt stehen die Themen Verkehrssicherheit/ körperliche Unversehrtheit und die Minderung der vom Verkehr ausgehenden gesundheitlichen Belastungen. Somit gibt es hinsichtlich der Ziele und Strategien starke inhaltliche Bezüge zum Lärmaktionsplan und allen Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Vermeidung von Unfällen.

SDG-Ziel Industrie, Innovation und Infrastruktur



Im Ziel Industrie, Innovation und Infrastruktur geht es primär um die Vorhaltung geeigneter, verkehrlicher Infrastrukturen und deren effizienten Betrieb bzw. Nutzung, um die Hansestadt Wismar als wichtigen maritimen Wirtschaftsstandort in der Region weiter zu stärken. Als Themenfelder im Verkehrsentwicklungsplan sollen die Begriffe Funktionalität (der Infrastrukturen) und Effizienz (der Infrastrukturen und des Betriebs) aufgerufen werden, denen Ziele wie die Sicherung der mittelzentralen Funktion, die Herstellung leistungsfähiger Anbindungen sämtlicher Stadtteile inklusiver der Altstadt mit allen Verkehrsmitteln sowie die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander zugeordnet werden.

SDG-Ziel Nachhaltige Städte und Gemeinden



Dem Ziel nachhaltige Städte und Gemeinden werden im Verkehrsentwicklungsplan die Themenfelder Stadtentwicklung und Umweltverträglichkeit sowie die hinsichtlich der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung ebenfalls maßgebliche Sozialverträglichkeit zugeordnet. Die besondere Verantwortung der öffentlichen Hand bei der nutzergerechten Aufteilung und hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raumes wird mit dem Themenfeld Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität berücksichtigt. Hierbei geht es vorrangig um Strategien und Ansätze, welche die Nutzbarkeit sowie Verträglichkeit des Verkehrssystems beinhalten.

SDG-Ziel Klimaschutz



Der Klimaschutz ist eine zentrale Herausforderung bei der gesellschaftlichen Entwicklung und betrifft alle Ebenen des Gemeinwesens. Auch den Kommunen kommt eine besondere Verantwortung zu, wobei das kommunale Verkehrssystem in seinen Wechselwirkungen mit der Region neben hochbaulichen Aspekten einen besonders wichtigen Handlungsschwerpunkt darstellt. Deshalb soll der Klimaschutz als separates Ziel im Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt und mit eigenen weiterführenden Zielen unteretzt werden – wie bspw. die weitgehende Reduktion der klimaschädlichen Emissionen durch den Verkehr. Die Bewältigung der Pendlerverkehre bedarf einer regionalen Betrachtung. Eine Stärkung des Umweltverbundes im regionalen Verkehr kann zur Entlastung der Straßennetze beitragen und wird daher als Ziel im Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.

1.2 Zielvorgaben des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes

Die Hansestadt Wismar verfügt über ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), in welchem grundsätzliche Entwicklungsrichtungen der städtischen Strukturen und Wirtschaft abgesteckt werden. Die übergeordneten strategischen Ziele im „Leitbild Wirtschaft, Wissenschaft, Welterbe und Meer“ legen den Fokus inhaltlich u.a. auf

- die Stärkung der Stadt und Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft
- den Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung – Schaffung von attraktiven Wohnbauflächen auf integrierten Standorten im Sinne des Klimaschutzes
- den Schutz und die denkmalgerechte Weiterentwicklung (...) der Altstadt
- den Ausbau der sozialen und umweltrelevanten Verkehrsinfrastrukturen unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz sowie Inklusion
- den Schutz (...) vorhandener Naturräume sowie die Förderung der Ressourceneffizienz

Für den Bereich Wirtschaft und Verkehr sind im ISEK bereits konkrete Entwicklungsziele formuliert, die im Verkehrsentwicklungsplan aufgegriffen, integriert und vertieft werden sollen, um die angestrebte Stadtentwicklung bestmöglich zu unterstützen. Aus dem ISEK ergeben sich folgende Anforderungen für die Verkehrsentwicklungsplanung:

- Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes und Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Verbesserung der Standortbedingungen und Ausbau der Gewerbegebiete
- Bau und Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen, Ausbau Radwegenetz unter Beachtung der Barrierefreiheit
- Sicherung der Erreichbarkeit durch Optimierung innerstädtischer Verkehrsabläufe, Qualifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- (Schaffung der verkehrlichen Voraussetzungen für die im ISEK geforderte) Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums durch Verringerung der Laden – und Gewerbeleerstände sowie die Ansiedlung von Unternehmen durch Erweiterung und Entwicklung der Gewerbegebiete und Vermarktung

2. Präambel

Neben diesen kommunalen Vorgaben und Orientierungen fließen weitere grundsätzliche, zu berücksichtigende Leitlinien in die beschriebenen Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes ein, die zum besseren Verständnis als Präambel in acht zentralen Punkten vorangestellt werden. Diese lauten:

Zweckbindung: Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern notwendiger Teil des urbanen Lebens. Individuelle Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Die dafür erforderlichen Infrastrukturen sind vorzuhalten und effizient zu betreiben.

Verkehrssicherheit: Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer, aber auch älteren oder mobilitätseingeschränkten Bürger sowie Kinder und Jugendlichen – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografische Entwicklung gebietet es in besonderem Maße, attraktiv für Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

Verträglichkeit: Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung, Bündelung/ Verlagerung und effiziente Abwicklung minimiert werden. Dazu sind die Ziele der Lärminderung sowie des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen. Einen maßgeblichen Beitrag hierzu können die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), insbesondere der nichtmotorisierte Verkehr, leisten.

Gleichberechtigung: Zwischen Stadtentwicklung und Notwendigkeiten und Bedürfnissen des Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehrs ist Gleichberechtigung geboten. Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger sind für die Gesamtentwicklung der Stadt zu fördern. Die Qualitäten als Wohnstandort sind zu berücksichtigen.

Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum: Öffentlicher Raum ist ein knappes Gut und nur begrenzt verfügbar. Kompromisse werden daher oft unverzichtbar sein, eine Umsetzung von Maximalanforderungen aller Verkehrsträger ist in der Regel bei der Umgestaltung bestehender Verkehrsanlagen bzw. des vorhandenen öffentlichen Raumes nicht möglich.

Ausgewogenheit: In der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen ist von vornherein auf eine umfangreiche Förderung des Umweltverbundes zu achten.

Wirtschaftlichkeit: Alle Maßnahmen sind hinsichtlich eines ausgewogenen Verhältnisses von Kosten und Wirkungen im Sinne der Ziele zu bewerten. Eine integrierte Standortpolitik unter Einbeziehung aller Ziele und Mobilitätsangebote trägt maßgeblich zur „Stadt der kurzen Wege“ und damit zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrssystems bei.

Beteiligung: Für einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente.

Monitoring und Evaluierung: Monitoring und Evaluierung sind unverzichtbare Begleitprozesse, wenn die Umsetzung der eigenen Ziele verfolgt und ggf. Korrekturen in Zielen, Konzepten und Maßnahmen zur Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen vorgenommen werden sollen. Aufgrund der Entwicklungsdynamik sind dafür effektive Instrumente erforderlich.

3. Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des Verkehrssystems

Hauptziel I: Gewährleistung der (über-)regionalen Erreichbarkeit und lokalen Anbindung der Gesamtstadt und ihrer Stadtteile

Eine **gute Erreichbarkeit der Hansestadt Wismar in allen Verkehrsnetzen** ist für die Wahrnehmung der Funktion als Mittelzentrum im Landkreis Nordwestmecklenburg und innerhalb der Metropolregion Hamburg einschließlich der Bewältigung der daraus resultierenden Pendlerverflechtungen sicherzustellen:

- im klassifizierten Straßennetz (Bundesautobahnen A 14 und A 20, Bundesstraßen B 105, B 106 und B 208 sowie Landes- und Kreisstraßen)
- im Schienenpersonennah- und -fernverkehr auf den beiden Eisenbahnstrecken Wismar – Rostock und Ludwigslust – Wismar mit den jeweiligen weiterführenden Verknüpfungen sowie auf der Achse Hamburg – Lübeck – Wismar – Rostock zur besseren Integration in der Metropolregion
- im regionalen Busverkehr zur Erschließung des unmittelbaren Umlandes, des Landkreises sowie der Metropolregion
- im regionalen Netz der Radrouten des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg
- im maritimen Bereich über die seewärtige Zufahrt zum Seehafen Wismar und dem inneren Hafen- und Werftgewässer sowie der hafen- und schienenangebotenen Industrie.

Die Erreichbarkeit aller **Stadtteile und Strukturschwerpunkte** einschließlich der maritimen und auch sonstigen Gewerbestandorte und Arbeitsplatzschwerpunkte (u.a. Holzcluster) ist elementare Grundlage der Funktionsfähigkeit der Stadt, welche durch die Einbindung in die Netze aller Verkehrsträger (Straßennetz und Umweltverbund) in ausreichender Leistungsfähigkeit und hoher Qualität auf Dauer zu gewährleisten ist. Für die gleichermaßen nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Straßennetzes steht dabei die Konsolidierung und effiziente Nutzung im Vordergrund, was einzelne begründete und den Zielen entsprechende Neuanlagen nicht ausschließt. Als maßgebender Faktor der Erreichbarkeit im Kraftfahrzeugverkehr sind auch die Strategien zum ruhenden Verkehr weiterzuentwickeln. Dabei sind jedoch die Interessen aller Verkehrsteilnehmer und die Auswirkungen auf die Stadträume entsprechend zu beachten.

Hauptziel II: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes

Durch den Seehafen war Wismar einst wichtiger Handelsplatz und eine der mächtigsten Hansestädte an der Ostseeküste. Die maritime Wirtschaft und der Tourismus sind noch heute wichtige Tragpfeiler und Lebensgrundlagen der Hansestadt Wismar. Daher gilt es im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Strategien für Mobilität und Verkehr zu entwickeln, sodass der Hafen und die Werft sowie die touristische Erlebbarkeit auch weiterhin gestärkt werden können.

Als Teil des UNESCO-Welterbes „Historische Altstädte Stralsund und Wismar“ stellt die Hansestadt Wismar eine touristische Destination mit über Deutschland hinausreichender Bedeutung dar. Touristische Besucherströme gilt es auch zukünftig willkommen zu heißen. Der Verkehrsentwicklungsplan hat hierfür die Voraussetzungen im Bereich Verkehr und Mobilität zu definieren, was sich in verschiedenen Zielen und daraus resultierenden Handlungsfeldern widerspiegelt. Die Sicherung einer guten Erreichbarkeit der Altstadt als Schwerpunkt für Tourismus, Einzelhandel und Dienstleistungen durch eine entsprechende Organisation des ruhenden Verkehrs, Angebote und Zugangsbedingungen im ÖPNV, Führung touristischer Verkehrsströme einschließlich diesbezüglicher Dienstleistungen sowie intermodale Angebote, eine hohe Qualität der öffentlichen Räume und nicht zuletzt der Umgang mit (touristisch bedingten) Verkehrsschwankungen und Spitzenbelastungen sind wichtige Anforderungen, die im Verkehrsentwicklungsplan soweit möglich zu berücksichtigen sind.

Hauptziel III: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems

Ein gut funktionierender Umweltverbund in Summe mit seinen einzelnen Elementen ist grundlegende Voraussetzung für die Stadtverträglichkeit des Verkehrs. Die individuellen Stärken der einzelnen Verkehrsarten sind dafür gezielt zu nutzen.

Die **nachhaltige Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs** zu Fuß und mit dem Fahrrad kann zu einer teilweisen Substitution unnötigen Kfz-Verkehrs auf kurzen und mittleren Entfernungen beitragen. Wenngleich das Fahrrad im Alltags- und touristischen Verkehr das Stadtbild bereits deutlich prägt, soll der Radverkehr als wichtiger Baustein nachhaltiger und klimaneutraler Mobilität auf eben diesen Wegen nachhaltig gestärkt werden. Mit der Elektrifizierung des Radverkehrs ergeben sich hierbei neue umfangreiche Potenziale. Neben dem Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen, welche derzeit in Wismar oft noch nicht den angestrebten Ausbaustandards entsprechen, sind hierbei auch Aspekte der Schulwegsicherung, der optimierten Einbindung des Radverkehrs in intermodale Reiseketten des Umweltverbundes (Schnittstelle ÖPNV) sowie der Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs (z.B. Verkehrssicherheitskampagnen) mitzudenken.

Zur **Stärkung der Nahmobilität** ist ebenso der Fußverkehr als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart stets zu fördern. Dies kann bereits durch die Schaffung eines guten Angebotes an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte für Wohnen („**Stadt der kurzen Wege**“) gelingen. Auch attraktive und barrierefreie Gehwege zwischen und in den Wohngebieten und in der Altstadt sowie die besondere Berücksichtigung der Belange von Fußgängern (und Radfahrern) bei der Verbesserung der Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen tragen maßgeblich zur Stärkung des Fußverkehrs bzw. der Nahmobilität bei. Sichere Wege zur Schule sollen dabei eine besondere Berücksichtigung erfahren.

Ein **leistungsfähiger ÖPNV** (Regional- und Stadtverkehr) ist Rückgrat und integraler Bestandteil des Umweltverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der

alltäglichen Mobilität. Insbesondere im Hinblick auf einen Zuwachs hochbetagter Senioren (über 80 Jahre) bis 2040 um ca. 15 % gewinnt ein starker ÖPNV nochmals an Bedeutung. Das gute Bestandsnetz der Bus- und Bahnverbindungen für einen leistungsfähigen ÖPNV zu erhalten und im Hinblick auf die bestehenden Lücken (u.a. Hafen, Werft, Gartenstadt) weiter zu attraktivieren bzw. zu erweitern. Als essenzieller Baustein multimodaler Reiseketten, insbesondere für Pendlerverkehre, sind die ÖPNV-seitigen Voraussetzungen zur Vernetzung mit Angeboten anderer Mobilitätsformen zu stärken. Die Förderung des ÖPNV beinhaltet außerdem eine ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, qualitätsgerechte und kundenorientierte Fahrtenangebote sowie einen modernen Fuhrpark mit hohem Fahrgastkomfort und umweltschonenden Antriebssystemen. Die Anforderungen der Hansestadt Wismar an die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Nordwestmecklenburg sind im Verkehrsentwicklungsplan zu beschreiben.

Hauptziel IV: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie innovativer Mobilität

Der strategisch angelegte Verkehrsentwicklungsplan ist ein weit in die Zukunft reichendes und sukzessive nachzusteuerns Planwerk. Der Anspruch an innovative und moderne Mobilität mit Vernetzung aller Verkehrsträger ist in den Strategien, Konzepten und Maßnahmen durchgreifend zu verankern. Ansatzpunkte sind dabei insbesondere die weiterführende Förderung von Elektromobilität und Etablierung des **Prinzips „Nutzen statt Besitzen“** (Car- und Bikesharing), die sich im Verkehrsentwicklungsplan unter Beachtung der ortsspezifischen Rahmenbedingungen widerspiegeln sollen. Auch autonome Fahrsysteme eröffnen im Kontext der Digitalisierung zusätzliche Chancen im Mobilitätssektor.

Zur Förderung der Inter- und Multimodalität – geeignete Angebotsstrukturen sind gegenwärtig beispielsweise am bahnhofsnahe ZOB vorhanden – ist eine weitere **Vernetzung** von bestehenden und neu zu schaffenden **Mobilitätsangeboten innerhalb der Stadt** anzustreben. Dies beinhaltet die Weiterentwicklung von intermodalen Schnittstellen ebenso wie die Schaffung bzw. Weiterentwicklung verkehrsmittelübergreifender digitaler Informations- und Buchungssysteme.

Im Hinblick auf die Sicherung innerörtlicher Wirtschaftsverkehre im Sinne von Liefer- und Dienstleistungsverkehren (Handwerker, Pflege, etc.) stellt die Altstadt einen Aufgabenschwerpunkt im Bereich der zu optimierenden **City-Logistik** dar, wofür spezifische, innenstadtverträglichere Strategien zu entwickeln sind.

Zukünftig sollen **mobilitätsbeeinflussende Instrumentarien zur modalen Verlagerung** (und damit auch zur Entlastung der Straßen) stärker genutzt werden, hierzu zählen insbesondere auch Strategien des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Hauptziel V: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Die **hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes** leistet einen nachhaltigen Beitrag zur Attraktivität von Leben und Wohnen sowie der touristischen Erlebbarkeit der Hansestadt Wismar. Dies bedeutet entsprechend den modernen Planungsgrundsätzen bei der Neugestaltung von Straßen und Plätzen auf überzogene verkehrliche Gestaltungen zugunsten des Kfz-Verkehrs zu verzichten und gegebenenfalls auch zum Vorteil der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen. Eine ansprechende Begrünung, ausreichende Verschattung oder beispielsweise die Bereitstellung öffentlicher Trinkbrunnen stellen einen maßgeblichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität und kommunalen Klimaresilienz dar. Die Aufteilung der begrenzt verfügbaren Flächen im öffentlichen Raum soll künftig weniger auf den Kfz-Verkehr (ruhend und fließend) fokussiert gedacht werden.

Hauptziel VI: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Möglichkeit der gesellschaftlichen Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen

Wenngleich bei der Erneuerung oder Sanierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen die Standards der Barrierefreiheit bereits umgesetzt wurden, bestehen im Stadtgebiet noch flächendeckende Handlungserfordernisse. Die **Herstellung einer größtmöglichen Barrierefreiheit** soll vor allem Personen mit körperlichen, sensorischen oder kognitiven Einschränkungen weitgehend unabhängige Mobilität ohne Hilfe Dritter ermöglichen. Darüber hinaus sind auch die Effekte auf Kinder, Senioren oder anderweitig temporär mobilitätseingeschränkte Personen hervorzuheben, denen Mobilität durch Barrierefreiheit erleichtert wird. Im Zuge des demografischen Wandels trägt die Barrierefreiheit somit entscheidend zur Förderung einer **generationengerechten Stadt** bei.

Damit wird schließlich die **sozialverträgliche Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben** für alle Bevölkerungsgruppen gesichert.

Hauptziel VII: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz

Verkehrssicherheit ist als grundlegender Maßstab bei allen Planungen sowie als Anlass zur Beseitigung von Problemlagen durch geeignete Maßnahmen anzulegen. Auch bedingt durch die hohen Verkehrsmengen haben sich in den letzten Jahren mehrere Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten entlang der Hauptverkehrsstraßen entwickelt, deren konsequenter Abbau als Beitrag zum Gesundheitsschutz zu leisten ist.

Die **Minimierung** der insbesondere vom Kraftfahrzeugverkehr ausgehenden **Lärm- und Luftschadstoffbelastungen** trägt zum **Gesundheitsschutz** und dem persönlichen Wohlergehen aller Bürger unabhängig von ihrem sozialen Status bei. Ziel hierbei ist es, den Anteil umweltverträglicher Mobilitätsformen zu erhöhen und die verkehrlichen (gesundheitsbeeinträchtigenden) Emissionen des verbleibenden Kraftfahrzeugverkehrs sukzessive zu reduzieren.

Die **Einbeziehung der Aspekte des Klimaschutzes und Ressourceneffizienz** sind ein wichtiger Baustein bei der nachhaltigen (Weiter-)Entwicklung der Verkehrssysteme. Neben der Erzielung eines größtmöglichen Anteils des Umweltverbundes an der Mobilität der Bürger und der Wirtschaft steht dabei die effiziente Nutzung der bestehenden Infrastrukturen (Grundsatz Erhalt vor Neubau) und damit auch eine finanzielle Nachhaltigkeitsstrategie im Vordergrund.

Einen bedeutenden Beitrag zum Klimaschutz leistet die Förderung **emissionsarmer Antriebe** im Fahrzeugsektor. Aber auch Aspekte der **Klimaresilienz** sind zukünftig stärker zu beachten. Dazu gehören u.a. die Minimierung von Flächenversiegelungen und innovative Ansätze der Entwässerung von Verkehrsanlagen.

VEP-Hauptziel	Beitrag zu SDG- und ISEK-Zielen	VEP-Unterziel
Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung (Hauptziel I)	     <ul style="list-style-type: none"> Verkehrliche Erschließungsanl. Erreichbarkeit, Verkehrsabläufe Ausbau Radwegenetz Aufwertung ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> I.1 Gewährleistung der Erreichbarkeiten im privaten, touristischen, Wirtschafts-, Berufs- und Pendlerverkehr entsprechend der mittelzentralen Funktion der Hansestadt Wismar I.2 Leistungsfähige und gleichwertige Anbindung der Altstadt, Stadtteile und Strukturschwerpunkte mit allen Verkehrsmitteln I.3 Effiziente Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen durch einen effektiven Betrieb des Straßennetzes und der Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes (Hauptziel II)	     <ul style="list-style-type: none"> Standortbedingungen Wirtschaft Verkehrliche Erschließungsanl. Erreichbarkeit, Verkehrsabläufe 	<ul style="list-style-type: none"> II.1 Gewährleistung von verkehrlichen Standortfaktoren zur Entwicklung der Gewerbegebiete sowie (maritimen) Industriegebiete II.2 Abwicklung eines funktionalen und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs
Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems (Hauptziel III)	     <ul style="list-style-type: none"> Verkehrliche Erschließungsanl. Erreichbarkeit, Verkehrsabläufe Ausbau Radwegenetz Aufwertung ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> III.1 Nachhaltige Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs zu Fuß und mit dem Rad als besonders umweltverträgliche Formen des Individualverkehrs III.2 Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes III.3 Förderung Stadt der kurzen Wege III.4 Effiziente Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen durch einen effektiven Betrieb des Straßennetzes und Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen (Hauptziel IV)	     <ul style="list-style-type: none"> Verkehrliche Erschließungsanl. Erreichbarkeit, Verkehrsabläufe Ausbau Radwegenetz Aufwertung ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> IV.1 Förderung von Innovationen und moderner zukunftsfähiger Verkehrssysteme IV.2 Multimodale Vernetzung aller Stadtteile IV.3 Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien zur Verkehrsreduzierung und modalen Verlagerung
Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Hauptziel V)	     <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung, Stärkung Stadtzentrum Attraktiver Aufenthaltsbereiche 	<ul style="list-style-type: none"> V.1 Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer V.2 Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität – Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes durch Entlastung/ Neuordnung übernutzter Straßenräume
Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen (Hauptziel VI)	     <ul style="list-style-type: none"> Barrierefreie Erschließungsanl. Qualifizierung ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> VI.1 Herstellung der größtmöglichen Barrierefreiheit und Förderung der generationengerechten Stadt VI.2 Schaffung eines gleichberechtigten Zugangs zu Mobilitätsangeboten und Infrastruktur für alle Personengruppen zur Teilhabe am öffentlichen Leben
Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz (Hauptziel VII)	     <ul style="list-style-type: none"> Klimaschutz (strategisches Ziel) 	<ul style="list-style-type: none"> VII.1 Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer - "Vision Zero" VII.2 Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm VII.3 Verringerung der Luftschadstoffbelastung der Bevölkerung durch den Straßenverkehr VII.4 Einbeziehung der Ziele von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung

Ifd. Nr.	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R) – Frage (?)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
1 Herr Fuhrwerk, Bündnis 90/Die Grünen (begl. Arbeitskreis, Hinweise vom 07.03.2024)			
1.1	(F) Offenere Formulierung des Hauptziels I, um dem Änderungswillen Ausdruck zu verleihen, da der Status quo aus Sicht vieler Verkehrsteilnehmer nicht befriedigend ist: <i>„Im Straßennetz steht dabei die Konsolidierung und effiziente Nutzung im Vordergrund, was einzelne begründete und den Zielen entsprechende Neuanlagen nicht ausschließt“</i> ersetzen durch <i>"Das Verkehrsnetz ist zukunftsfähig, nachhaltig und flächenschonend zu entwickeln."</i>	Wird teilweise berücksichtigt	Im Ziel 1 wurde die Funktionsfähigkeit der Stadt nochmals etwas stärker herausgehoben. Die „flächenschonende Entwicklung“ wurde hingegen nicht übernommen. Hierzu ist allerdings auf den allerletzten Absatz des Papiers (Minimierung der Flächenversiegelung) zu verweisen, in welchem dies bereits weitgehend Berücksichtigung findet.
1.2	Bitte um Ergänzung im Hauptziel III: (F) „Sichere Schulwege sollen dabei eine besondere Berücksichtigung erfahren.“	Wird berücksichtigt	Die sicheren Schulwege finden sich zwar bereits an anderer Stelle wieder, aber gewisse Redundanzen sind unschädlich.
2 Herr Denecke, Wismarer Wirtschaftsgemeinschaft (begl. Arbeitskreis, Hinweise vom 07.03.2024)			
2.1	(H) Ich möchte nochmals im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des VEP eindringlich auf die unbefriedigende Parkplatzsituation für Besucher und Kunden in der Altstadt hinweisen. [...] Durch weitere Einschränkungen beim Parkplatzangebot in der Altstadt wird diese Entwicklung deutlich beschleunigt. Das Gleiche gilt für die mögliche Erhöhung der Parkplatzgebühren.	Kenntnisnahme	Das Ziel des Erhalts einer vitalen Altstadt ist für die Hansestadt Wismar zweifelslos von hoher Bedeutung. Im Hauptziel 2 wurde hierzu an zwei Stellen nochmals nachgeschärft. Die Stellungnahme berücksichtigend wurde die Erreichbarkeit der Altstadt nochmals exponiert herausgehoben. Unterschiede werden sicherlich in der Interpretation dessen bestehen, was Erreichbarkeit bedeutet. Bei der Auswahl und Formulierung konkreter Maßnahmen wird u.a. auch die Erreichbarkeit der Altstadt eine wichtige Rolle spielen.
2.2	(F) Die Schaffung zusätzlicher Angebote zur Erreichung der Innenstadt wie z.B. die Verbesserung des ÖPNV oder des Car-Sharing Angebotes dürfen nicht als Ersatz für den privaten Pkw-Verkehr gesehen werden, sondern als Ergänzung. Wenn wir möchten, dass die Innenstadt lebendig und das Angebot vielseitig bleibt und die Innenstadt ihre Versorgungsfunktion für die Einwohner auf dem jetzigen Niveau halten soll, dürfen wir eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten nicht zulassen.	Wird teilweise berücksichtigt	

lfd. Nr.	Anregung (A) – Hinweis (H) – Einwand (E) – Forderung (F) – Redaktionell (R) – Frage (?)	Art der Einarbeitung	Fachtechnische Stellungnahme
3	Herr Ullrich, Fuß e.V. (begl. Arbeitskreis, Hinweise vom 06.03.2024)		
3.1	(H) Fehlende Angaben zum Ziel für den Modal Split	Wird nicht berücksichtigt	Es wird davon abgeraten Zielzahlen zu benennen, wenn es noch keine Übersicht über die Maßnahmen gibt, um abschätzen zu können, ob die Ziele überhaupt realistisch sind. Das generelle Ziel lautet: Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV und Rad-/Fußverkehr).
4	Frau Donath, Amt für Tourismus und Kultur (Lenkungskreis, Hinweise vom 15.03.2024)		
4.1	(?) Auf Seite 5 wird beim Hauptziel II der Begriff „maritim“ verwendet. Möglicherweise beziehen das außer mir auch andere Leserinnen und Leser nur auf die Werft und den Seehafen. Wie stellt man sicher, dass das Holzcluster ebenfalls gedanklich hinzugezählt wird?	Wird berücksichtigt	Die Formulierung wurde dahingehend angepasst, dass auch sonstige Gewerbe angesprochen sind. Die maritime Wirtschaft sollte aufgrund ihrer Bedeutung für Wismar im Zielpapier besonders hervorgehoben werden.
4.2	(A) Auf Seite 6 unter Hauptziel II wird genannt: „Führung touristischer Radverkehrsströme“. Warum beschränkt man sich an der Stelle auf die Radverkehrsströme? Was spräche gegen die Formulierung „Führung touristischer Verkehrsströme“?	Wird berücksichtigt	
4.3	(H) Begrifflichkeiten Leitlinien/ Ziele werden im Zielpapier nicht stringent gehandhabt	Wird berücksichtigt	Anpassungen in Überschrift und Text vorgenommen
5	Herr Benz, Ordnungsamt (Lenkungskreis, Hinweise vom 18.03.2024)		
5.1	(H) „Unfallschwerpunkt“ ändern in „Unfallhäufungsstelle“, das Wort Unfallschwerpunkt ist ein veralteter Begriff	Wird berücksichtigt	Begrifflichkeiten wurden angepasst
6	Frau Schlager, Seniorenbeirat (Arbeitskreis, Hinweis vom 28.2.2024)		
6.1	(H) positive Würdigung des Zielpapiers (nachvollziehbar/ professionell)	Wird zur Kenntnis genommen	