VO/2026/0670
Beschlussvorlage
öffentlich

Beschluss des "Teil III – Maßnahmenkonzeption, Realisierungs-, Monitoring- und Evaluierungskonzept" des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Wismar

Datum: 27.03.2026
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)	11.05.2026	Ö
Bürgerschaft der Hansestadt Wismar (Entscheidung)	28.05.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Hansestadt Wismar beschließt den Teil III – Maßnahmenkonzeption, Realisierungs-, Monitoring- und Evaluierungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes der Hansestadt Wismar als Rahmenplan für die strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung.

Begründung

Mit Beschluss der Bürgerschaft im November 2020 (VO/2020/3711) wurde die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes und das dafür zu Grunde gelegte Arbeitsprogramm bzw. die Aufgabenstellung beschlossen. Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte dementsprechend in einem umfassenden Prozess mit enger Einbeziehung der Kommunalpolitik, wichtiger Akteure und Stakeholder sowie der breiten Öffentlichkeit. Mit dem Beschluss der Ziele für die verkehrliche Entwicklung der Hansestadt Wismar durch die Bürgerschaft (VO/2024/4934) wurde neben dem bereits bestehenden integrierten Stadtentwicklungskonzept frühzeitig ein weiterer Grundstein für die Erarbeitung der Konzepte und Maßnahmen gelegt. Die Analysen, Ziele, sowie schließlich Strategien und Maßnahmen wurden in insgesamt fünf Lenkungskreis- und neun Arbeitskreisterminen, verschiedenen Workshops und zentralen Informationsveranstaltungen mit vielen Bürgerinnen und Bürgern und Verbänden erörtert und diskutiert. Zahlreiche Anregungen fanden Eingang in die Strategien und Maßnahmen. Die Analysen wurden in einem Berichtsteil I und die Ziele in einem Berichtsteil II zusammengestellt, welche auf der Internetseite (https://www.wismar.de/Leben-in-Wismar/Bauen-Wohnen/Stadtplanung/Sonstige-Planungen-und-Konzepte/) einsehbar sind.
Nunmehr wird der Abschluss des Verkehrsentwicklungsplanes mit dem Berichtsteil III – Maßnahmenkonzeption, Realisierungs-, Monitoring- und Evaluierungskonzept – s. Anlage 1 vorgelegt.

Die darin enthaltenen Maßnahmen wurden anhand von 8 Handlungsfeldern systematisch untersucht, hergeleitet und bewertet und finden sich abschließend in einer zusammengefassten Maßnahmentabelle wieder.

Die 8 Handlungsfelder untergliedern sich wie folgt: Straßennetz und Kfz-Verkehr

- Ruhender Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr und öffentlicher Raum

- Öffentlicher Personenverkehr
- (maritime) Wirtschaft und Tourismus
- Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement / innovative Mobilität
- Fokus Altstadt

Zu jedem Handlungsfeld wurden die Maßnahmen zusätzlich in einem Plan innerhalb der Hansestadt Wismar verortet.

Maßnahmen, die einen besonderen Stellenwert aufgrund der zu erwartenden Wirkungen, der öffentlichen Wahrnehmung oder der Schaffung von Voraussetzungen für weitere Maßnahmen aufweisen und somit eine hohe Priorität haben bzw. auch als Schlüsselmaßnahmen deklariert sind, in gesonderten Steckbriefen kompakt zusammengefasst.

Ebenso wird eine Strategie zur Beobachtung, Kontrolle und etwaiger Nachsteuerung des Verkehrsentwicklungsplanes aufgezeigt, um eine optimale und nachhaltige Umsetzung zu gewährleisten. Somit kann die Bürgerschaft auch in der Zukunft in regelmässigen Zeiträumen über den Abarbeitungsstand und etwaige geänderte Anforderungen informiert werden.

Abschließend sei darauf verwiesen, dass die vorgelegten Maßnahmen den Rahmen für die strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklung innerhalb der Hansestadt Wismar darlegen. Die ausgewiesenen Prioritäten stellen dabei keine vorgegebene Rang- und Reihenfolge der Abarbeitung der Maßnahmen dar. Einzelne Maßnahmen sind in Abhängigkeit des Kosten- und Gestaltungsrahmens im Weiteren separat zu planen und unter der Voraussetzung der finanziellen Mittel gemäß den durch die Bürgerschaft zu beschließenden Haushaltsplanungen umzusetzen. Dabei sind dann auch die Fachexpertisen sowohl der Bürgerschaft als auch externer Institutionen, wie sie bspw. bereits im begleitenden Arbeitskreis vertreten waren, hinzuzuziehen.

Mit der Anlage 2 ist die Präsentation zur Informationsveranstaltung der Bürgerschaftsmitglieder und Sachkundigen Einwohner vom 29.04.2026 infomativ beigefügt.

Finanzielle Auswirkungen

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

	Keine finanziellen Auswirkungen
	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

	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

	Die Maßnahme ist keine Investition
	Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm enthalten
	Die Maßnahme ist eine neue Investition

4. Die Maßnahme ist:

	neu
	freiwillig
	eine Erweiterung
	Vorgeschrieben durch:

(Alle Beträge in Euro)

Anlage/n

1 - Anlage1_Teil III - Maßnahmen- und Realisierungskonzept_ (öffentlich)

2 - 1340_VEP HWI_Bürgerschaft Info_2026_04_29 (öffentlich)

Der Bürgermeister

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

HANSESTADT
wismar

Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar

Teil III – Maßnahmen- und Realisierungskonzept

ENTWURF

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 III – Maßnahmen- und Realisierungskonzept

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

unter Mitwirkung von (Nachauftragnehmer für Moderation)

proloco Stadt und Region, Planung und Entwicklung
Am Neuen Markt 19, 28199 Bremen
Tel.: 0421- 59 75 900, E-Mail: kontakt@proloco-bremen.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dipl.-Ing. Sandro Marche
Dipl.-Ing. Philipp Scholz
Claudia Thielemann

Status: Vorabzug

Bearbeitungsstand: 09.04.2026

ENTWURF

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

gez. 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.

Extrakt

Die hervorragende verkehrsgeografische Lage der Hansestadt Wismar mit ihrem Seehafen trägt maßgeblich zur hohen Bedeutung als maritimer Wirtschaftsstandort in der Nord-Ostsee-Region zwischen Skandinavien und Mitteleuropa bei. Auch gehört Wismar der Metropolregion Hamburg an, deren Ziel die gemeinsame Stärkung der wirtschaftlichen, technologischen, sozialen und kulturellen Entwicklung als wettbewerbsfähiger und lebenswerter Wirtschafts- und Lebensraum über Verwaltungsgrenzen hinweg ist, um die Zukunftsfähigkeit der gesamten Region nachhaltig zu sichern und die Lebensqualität zu verbessern. Nicht zuletzt trägt auch das kulturelle Welterbe der Altstadt zur hohen touristischen Bedeutsamkeit bei.

Die Hansestadt Wismar weist in Abhängigkeit der Entwicklung neuer Wohnstandorte bis 2035 eine leicht rückläufige Einwohnerzahl auf. Der Arbeitsplatzschwerpunkt in der maritimen Wirtschaft mit Werft und Hafen sowie den Holzclustern wird aber auch künftig das Stadtbild prägen und für Stabilität auf dem Arbeitsmarkt sorgen. Generell wird aber langfristig eine Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und auch des Wirtschafts- und Güterverkehrs erwartet.

Aufgabe des Verkehrsentwicklungsplans der Hansestadt Wismar ist es einen Entwicklungspfad aufzuzeigen, der die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse aus Bevölkerung und Wirtschaft in Einklang mit einer Erhöhung der Stadt- und Umweltqualitäten sowie Nachhaltigkeit und Klimaresilienz bringt.

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte in einem umfassenden Prozess mit enger Einbeziehung der Kommunalpolitik, wichtiger Aktuere und Stakeholder sowie der breiten Öffentlichkeit. Mit dem Beschluss der Ziele für die verkehrliche Entwicklung der Hansestadt Wismar durch die Bürgerschaft wurde neben dem bereits bestehenden integrierten Stadtentwicklungskonzept frühzeitig ein weiterer Grundstein für die Erarbeitung der Konzepte und Maßnahmen gelegt. Die Analysen, Ziele, sowie schließlich Strategien und Maßnahmen wurden in insgesamt fünf Lenkungskreis- und neun Arbeitskreisterminen, Workshops und zentralen Informationsveranstaltungen mit vielen Bürgern und Verbänden vorgestellt und diskutiert. Zahlreiche Anregungen fanden Eingang in den Strategien und Maßnahmen.

Aufgrund der engen Verflechtungen mit der Region und den nicht unerheblichen Pendlerströmen sind kommunale Maßnahmen mit regionalen Ansätzen und den Aktivitäten von Land und Bund zu verknüpfen und in einem engen zeitlichen Korridor umzusetzen. Der immer präsenter werdende Anspruch an Nachhaltigkeit und Umweltschutz wird unabhängig vom Verkehrsentwicklungsplan vorangetrieben. Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik mit einer durchgreifenden Erhöhung des Anteils emissionsfreier (überwiegend elektrischer) Mobilität sowie die Änderung

ENTWURF

von gesetzlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen tragen maßgeblich zur Minderung der CO_2-Emissionen des Verkehrs bei. Dafür und insbesondere für die Erreichung der weiteren Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes – von der Gewährleistung der gleichberechtigten Teilhabe, der Gewährleistung von hoher Verkehrssicherheit, der Erreichbarkeit der Stadtteile mit allen Verkehrsmitteln, der Aufwertung des öffentlichen Raumes bis hin zur Sicherung der erforderlichen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes – sind eine Fülle kommunaler Maßnahmen zur Entwicklung der Infrastrukturen und „weicher" Maßnahmen zur Erzielung einer noch stärker an der Stadtverträglichkeit orientierten Mobilität erforderlich.

Wenngleich die Verkehrsnetze des Umweltverbundes in Wismar bereits grundhaft solide Angebote aufweisen, steht die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Vordergrund, welche zukünftig noch stärkere Anteile der Gesamtverkehrsleistung übernehmen sollen. Bezüglich einer erforderlichen Stärkung des ÖPNV mit Erhöhung der Redundanzen im System und Erweiterung der Angebote verstärkt der Verkehrsentwicklungsplan die Ansätze des Nahverkehrsplans nochmals, um der Notwendigkeit einer weiteren Verbesserung Nachdruck zu verleihen. Der Landkreis Nordwestmecklenburg als hierfür zuständiger Aufgabenträger kann die finanzielle Herausforderung nicht stemmen, die geforderten ÖPNV-Leistungen vorzuhalten. Um das wachsend nachgefragte und im Nahverkehrsplan geforderte ÖPNV-Angebot dennoch zu gewährleisten, ist in der Bürgerschaft auch 2025 der Zuschuss aus kommunalen Mitteln beschlossen worden.

Die im Verkehrsentwicklungsplan geforderte systematische Steigerung der Angebotsqualitäten für den Radverkehr schärft die Forderungen der Radverkehrsstrategien des Planungsverbandes des Landkreises. Für das Stadtgebiet wurde ein kommunales Haupt- und Nebenroutennetz entwickelt und mit organisatorischen und infrastrukturell-baulichen Maßnahmen untersetzt. Die Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, die Reduktion stadträumlicher Querungshemmnisse und die Herstellung der Barrierefreiheit im Kontext mit Herausforderungen des Kulturerbes, der Gestaltung attraktiver öffentlicher Räume und einer dichten Nutzungsmischung sind Voraussetzungen für eine nahräumliche Grundversorgungsmöglichkeit der Bürgerinnen und Bürger, um auf die Nutzung des Pkw im täglichen Leben verzichten zu können. Mit dem Marktplatz und dem Platz des Friedens, den Verkehrsflächen rund um den Hafen bis zur nördlichen Altstadtkante sowie nicht zuletzt auch der Übergangsbereich zwischen Alter Rostocker Straße und dem Eingang in die Fußgängerzone Altwismarstraße präsentieren sich wertvolle öffentliche Räume, wo der Verkehrsentwicklungsplan eine städtebauliche Neuordnung der Verkehrs- und Grünflächen hinterfragt und zum Teil große Aufwertungspotenziale sieht.

ENTWURF

Mittels (nach)steuernder Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr sind überproportionale Belastungen durch den Pkw-Verkehr in der Altstadt und deren Umfeld abzubauen, die nutzergruppenorientierte Erreichbarkeit nicht zuletzt auch durch eine intelligente und zielgerichtete Nutzung der Flächen zu erhalten bzw. zu verbessern. In der Altstadt und anderen sensiblen öffentlichen Räumen sind auch im Kontext der voranschreitenden Sanierung die durch den ruhenden Kfz-Verkehr übernutzten Räume zugunsten höherer Verkehrssicherheit, insbesondere des Verkehrs zu Fuß, und der Erhöhung von Wohn- und Aufenthaltsqualtäten stärker zu entlasten. Hierfür bedarf es zum Teil auch kompensierender Angebote in Form von externen Parkplätzen, wenngleich damit teils längere Zugangswege für die Pkw-Nutzer und höhere Kosten verbunden sind.

Der Erhalt des durchaus leistungsfähigen Straßengrundnetzes und dessen effektiver Betrieb ist eine essentielle Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der Stadt. Wichtige Projekte hierfür sind einerseits der Ersatzneubau der Hochbrücke, welcher die einschränkungsfreie Nutzbarkeit gewährleisten soll, andererseits auch die verbesserte Kfz-seitige Erreichbarkeit der maritimen Standorte Werft und Westhafen durch den Neubau der Werfttangente. Die Verkehrsprognosen gehen langfristig auch von nur geringfügigen Verkehrszunahmen im übergeordneten Straßennetz aus, sodass durchaus Maßnahmen zur Reduzierung der Flächenversiegelung von Verkehrsanlagen zu prüfen sind. Durch die im Verkehrsentwicklungsplan geforderten Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, welche zugleich auch essentielle Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Leistungsfähigkeit und Stadtverträglichkeit sind, kann es gelingen, diese Zunahme zu nivellieren.

Abschließend sei darauf verwiesen, dass die baulichen und technischen Maßnahmen nur den Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung bieten. Maßnahmen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Steuerung des Verkehrssystems und der Verkehrsorganisation (darunter u.a. des Parkraummanagements) sind wichtige Faktoren, die zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes motivieren sollen.

ENTWURF

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung und Grundlagen 1

1.1 Struktur des Verkehrsentwicklungsplans Wismar 1
1.2 Rahmenbedingungen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung 2
1.3 Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans Wismar 3

2. Konzept Straßennetz und Kfz-Verkehr 9

2.1 Vorbemerkungen 9
2.2 Strategische Ausrichtung 10
2.3 Verkehrsprognose und zukünftige Verkehrsentwicklung 11
2.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes 13

3. Konzepte für den ruhenden Kfz-Verkehr 22

3.1 Rückblick 22
3.2 Strategische Ausrichtung 23
3.3 Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr 24

4. Konzepte für den Radverkehr 36

4.1 Vorbemerkungen 36
4.2 Strategische Ausrichtung 36
4.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes 37

5. Konzept Fußverkehr und öffentlicher Raum 60

5.1 Vorbemerkungen 60
5.2 Strategische Ansätze 60
5.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes: Teil Fußverkehr 61
5.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes: Teil öffentlicher Raum 65
5.5 Handlungsbedarfe in sensiblen Straßenräumen 71

6. Öffentlicher Personennahverkehr 75

6.1 Vorbemerkungen 75
6.2 Strategische Ausrichtung 76
6.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes 76

7. Konzept Wirtschaftsverkehr und Tourismus 90

7.1 Vorbemerkungen und strategische Ausrichtung 90
7.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes 91

ENTWURF

8. Konzept Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität 102

8.1 Vorbemerkungen 102
8.2 Strategische Ausrichtung 102
8.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes 103
8.4 Weitere Ideenansätze 115

9. Handlungsfeld Altstadt 117

9.1 Vorbemerkungen und strategische Ausrichtung 117
9.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes 118

10. Realisierungskonzept 120

10.1 Vorbemerkungen 120
10.2 Aufbau der Maßnahmentabelle 121
10.3 Methodische Hinweise zur Bewertung 122
10.4 Schlüsselmaßnahmen 126

11. Konzept Evaluierung und Monitoring 127

ENTWURF

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Kfz-1	Maßnahmen Straßennetz und Kfz-Verkehr
Abbildung RuhV-1	Maßnahmen Ruhender Kfz-Verkehr
Abbildung Rad-1	Maßnahmen Radverkehr
Abbildung Rad-2	Radroutenkonzept
Abbildung Rad-3	Rad-Hauptroute Altstadtring
Abbildung Rad-4	Rad-Hauptroute 1: Hinter Wendorf - Altstadt
Abbildung Rad-5.1	Rad-Hauptroute 2: Dammhusen - Altstadt (Variante 1)
Abbildung Rad-5.2	Rad-Hauptroute 2: Dammhusen - Altstadt (Variante 2)
Abbildung Rad-6	Rad-Hauptroute 3: Kluß - Altstadt
Abbildung Rad-7	Rad-Hauptroute 4: Dargetzow - Altstadt
Abbildung Rad-8	Rad-Hauptroute 5: Redentin - Altstadt
Abbildung Rad-9	Empfohlene Standorte von Zielwegweisern im Rad-Hauptroutennetz
Abbildung Rad-10	Radverkehrsanlagenkonzept Alltags-Rad-Nebenroutennetz
Abbildung FÖ-1	Maßnahmen Fußverkehr und öffentlicher Raum
Abbildung ÖPNV-1	Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr
Abbildung mWT-1	Maßnahmen Wirtschaftsverkehr und Tourismus
Abbildung MVI-1	Maßnahmen Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

Anlagenverzeichnis

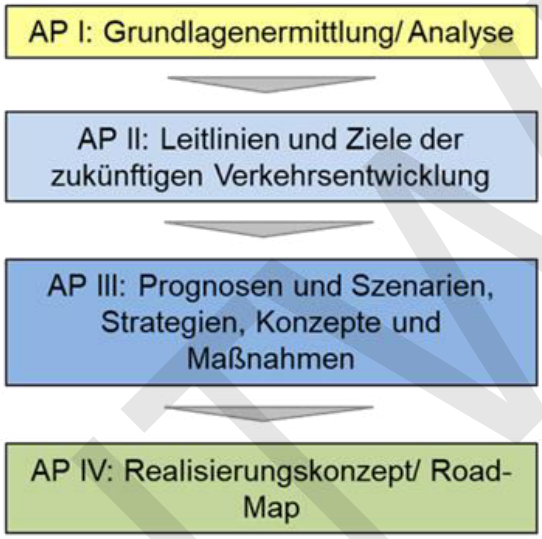
Anlage 1.1	Verkehrsmengenkarten Planfall P0 2035
Anlage 1.2	Differenznetze Planfall P0 2035 – Analyse
Anlage 1.3	Verkehrsmengenkarten Planfall $P0_{max}$ 2035
Anlage 1.4	Differenznetz Planfall $P0_{max}$ 2035 – Analyse
Anlage 2	Arten Radverkehrsanlagen
Anlage 3.1	Lageplan und Visualisierung Marktplatz
Anlage 3.2	Lageplan und Visualisierung Platz des Friedens
Anlage 4	Maßnahmentabelle
Anlage 5	Maßnahmensteckbrief

ENTWURF

1. Einführung und Grundlagen

1.1 Struktur des Verkehrsentwicklungsplans Wismar

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Hansestadt Wismar besteht aus verschiedenen Teilbausteinen. Nachdem 2023 bis 2025 umfangreiche Analysen und Bewertungen des Verkehrssystems im Bestand erfolgten (AP I)[1], erfolgte parallel dazu die Entwicklung und Diskussion der Leitlinien und Ziele (AP II)[2], um die abzuleitenden Strategien und Konzepte in AP III auf weitgehend gesicherter Grundlage erarbeiten zu können. Der Beschluss durch die Bürgerschaft gelang im Mai 2024. Auf der Grundlage der dort herausgearbeiteten Erkenntnisse sowie in enger Abstimmung mit der Verwaltung, den Mitgliedern des Arbeits- und Lenkungskreises und nicht zuletzt interessierten Bürgern im Rahmen von Workshops wurden sukzessive Planungskonzepte für alle Handlungsfelder erarbeitet und diskutiert. Die unter Berücksichtigung bzw. fachlicher Würdigung der Hinweise erarbeiteten Konzepte sind Gegenstand des vorliegenden Berichtes.



Grafik 1: Bausteine des VEP Wismar 2035

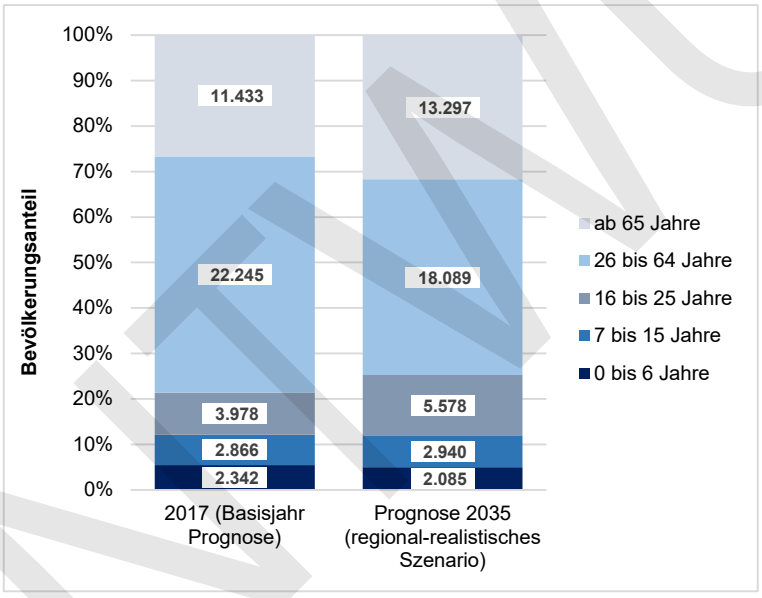
Zu Beginn werden jedoch die maßgeblichen Einflüsse der zukünftigen Stadtentwicklung gemäß Integriertem Stadtentwicklungskonzept (ISEK) beschrieben und die Handlungsfelder einschließlich der darin zu verfolgenden Strategien erläutert.

ENTWURF

[1] *Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar, Teil I: Bestandsanalyse (Analysestand 1. Quartal 2025), Stand Mai 2025*
[2] *Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar, Teil II: Leitlinien und Ziele zur Entwicklung des Verkehrssystems, Stand März 2024*

1.2 Rahmenbedingungen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung

Den wichtigsten Einfluss auf die Verkehrsentwicklung in der Hansestadt Wismar hat die strukturelle Entwicklung der Stadt. Entsprechend Vorgaben dazu macht das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) als planerisches Steuerungsinstrument für den Stadtumbau und die Stadtentwicklung, welches in seiner dritten Fortschreibung (Stand Mai 2020) vorliegt und für das es einen jährlichen Monitoring-Bericht gibt. Im ISEK werden verschiedene Szenarien der Bevölkerungsentwicklung beschrieben. In Übereinstimmung mit Fachämtern und Wohnungsunternehmen der Hansestadt Wismar wurde das „regional-realistische Szenario“ als Leitszenario und somit Grundlage für alle Planungen gewählt.
Im regional-realistischen Szenario wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerung Wismars von 2017 (Basisjahr) bis 2035 um etwa 2 % (- 900 Einwohner) auf dann ca. 42.000 Bewohner sinken wird. Zu berücksichtigen ist jedoch hierbei, dass sich die realen Bevölkerungszahlen gegenüber ebendieser Prognose zuletzt positiv entwickelt haben. Auch im Umland gehen allgemeine Trends insgesamt von einem stetigen Bevölkerungsrückgang aus.



Grafik 2: Demografische Entwicklung [ISEK-Monitoring, Stand: September 2023]

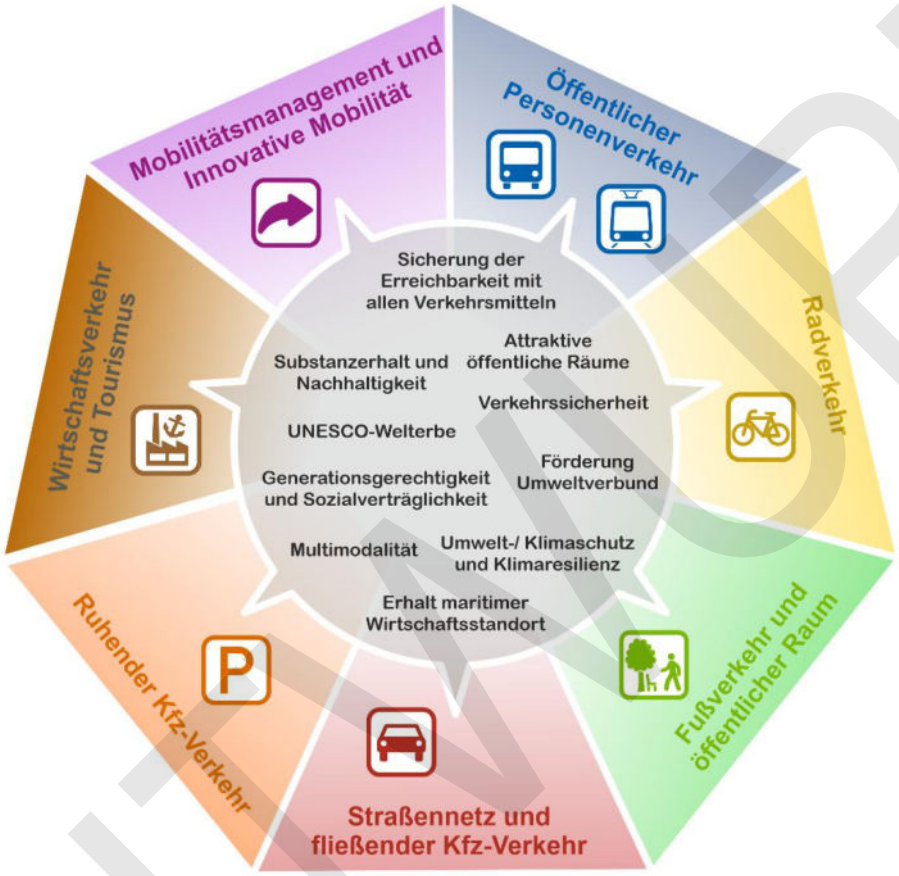
Ein wichtiger Faktor ist zudem die demografische Entwicklung der Stadtbevölkerung, welche künftig älter sein wird als heute. Daraus erwachsen neue Anforderungen, insbesondere auch an die Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen. Der Wunsch nach eigenständiger Mobilität bis ins hohe Alter kann dabei nur teilweise durch den Pkw gedeckt werden.

Darüber hinaus stellen die Entwicklung der Gewerbe- (Gewerbegebiet Kritzowburg, Drewespark) und Wohnflächen im Stadtgebiet dynamische Prozesse in der Stadtentwicklung dar, die stets Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben und zu berücksichtigen sind.

ENTWURF

1.3 Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans Wismar

Ausgehend von den erarbeiteten Analysen und diskutierten Zielstellungen werden folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder im Verkehrsentwicklungsplan gesehen, an denen sich nachfolgend die Ausarbeitung der Konzepte und Maßnahmen orientiert:



Grafik 3: Herausgearbeitete Handlungsfelder für den VEP Wismar

Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr

Das Straßennetz im Wismarer Stadtgebiet ist in seiner grundsätzlichen Ausbildung weitgehend anforderungsgerecht ausgebaut und bedarf nur punktueller Netzergänzungen und Anpassungen. Die äußeren Tangentialen tragen wirkungsvoll zur Entlastung des inneren Stadtgebietes von Durchgangsverkehren bei. Der Altstadtbereich ist durch oft beengte Straßenräume mit zahlreichen Nutzerkonflikten gekennzeichnet – insbesondere zwischen Kfz- und Radverkehr. Die städtischen Knotenpunkte sind weitgehend leistungsfähig ausgebildet.

Neben dem Substanzerhalt im Straßennetz und der Ingenieurbauwerke – hier insbesondere die Hochbrücke – sollen kleinere Netzergänzungen, die Straßenraumgestaltung einschließlich der Überlegungen zur „gerechteren“ Nutzungsaufteilung sowie verkehrsorganisatorische Ansätze,

zur Gewährleistung eines qualitätsgerechten Verkehrsflusses im Alltagsverkehr beitragen. Berufliche Stoßzeiten (Lübsche Straße, Schweriner Straße), Veranstaltungsverkehre oder auch der sogenannte „Schlechtwettertourismus“ können das Verkehrsnetz dennoch temporär überlasten und stellen eine Herausforderung für die Stadt dar. Lösungsansätze sind hierfür auch im Bereich des Verkehrssystemmanagements zu finden – weniger in der baulichen Ausprägung des Straßennetzes.

Das Nebennetz ist sukzessive weiter zu sanieren, wobei auch hier die Aspekte einer „gerechteren“ Verkehrsflächenverteilung bzw. -nutzung eine hohe Bedeutung haben. Dies trifft ebenfalls für das Anlegen von Erschließungsflächen in neuen bzw. zu erweiternden Wohn- und Gewerbegebieten zu. Eine vollständige räumliche Trennung aller Verkehre ist dabei weder möglich noch erstrebenswert, sodass gegenseitige Rücksichtnahme und ein organisiertes Miteinander der Verkehrsteilnehmer wesentliche Bausteine der Maßnahmen sein werden. Eine durchgehende Verkehrsberuhigung ist zentrales Organisations- und Gestaltungsprinzip im Nebennetz.

Die StVO sowie die Regelwerke des Entwurfs von Verkehrsanlagen sind als Grundlage verkehrssicherer Gestaltungen im Straßennetz ebenso zu beachten wie neue Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft (z.B. zu Begegnungszonen).

Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr

Im ruhenden Kfz-Verkehr zeigen sich insbesondere in der Altstadt und deren Umfeld Handlungsbedarfe. Nachhaltig verbessert werden konnte die Parksituation in der Altstadt bereits durch die Etablierung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2012. Während Bewohner und Kunden von Geschäften innerhalb des Altstadtringes parken können, werden die Touristen auf in der Peripherie der Altstadt gelegene kostengünstige oder -freie Parkplätze verwiesen. Die durchgeführten empirischen Parkraumerhebungen ergaben im Altstadtbereich Kapazitätsreserven in Zielnähe, im Rahmen von Workshops und Befragungen gaben Betroffenen dagegen eine höhere Unzufriedenheit mit dem vorhandenen Parkraumangebot an. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern (Ausweitung von Halteverboten zur Sicherstellung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten), die Stärkung des Umweltverbundes (Fahrradabstellmöglichkeiten anstatt Kfz-Stellplätzen) und nicht zuletzt eine städtebauliche Aufwertung öffentlicher Straßenräume (Aufenthaltsqualität statt „Blechwüste“) erfordert perspektivisch auch den Wegfall einzelner Stellplätze in kritischen Bereichen. Handlungsbedarfe im ruhenden Kfz-Verkehr werden dabei primär in der Altstadt und deren Peripherie gesehen. In den anderen Stadtteilen ist ein ausreichendes Parkraumangebot zur Abdeckung der Parkraumnachfrage vorhanden.

Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Tourismus

Der durch die großen Industrie- und Gewerbegebiete – welche in Wismar am Stadtrand liegen – generierte Wirtschaftsverkehr hat keine problematischen verkehrlichen Auswirkungen auf die

ENTWURF

Ortsnetze. Angebunden sind diese an das leistungsfähige überörtliche Straßennetz. Unabhängig vom Verkehrsentwicklungsplan wurde für die Stadt Wismar bereits ein separates Wirtschaftsverkehrskonzept aufgestellt, worin Maßnahmen zur Entlastung des Westhafens und der Werft festgesetzt wurden. Beispielhaft soll eine neu zu bauende Werfttangente den Wirtschaftsverkehr entlasten sowie das Mobilitätsmanagement optimiert werden.

Kernprobleme zeigen sich jedoch im Bereich der Altstadt infolge der Liefer- und Dienstleistungsverkehre. Die hier auftretende Charakteristik eines kleinteiligen Wirtschaftsverkehrs ist durch divergierende Anforderungen der verschiedenen, sich überlagernden Nutzergruppen bedingt. Besonders an „Schlechtwettertagen“ ist der Tourismusverkehr stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, was zeitweise Überlastungen zur Folge hat.

Handlungsfeld Radverkehr

Aufgrund der Topographie und kurzer Reisezeiten stellt sich das Stadtgebiet fahrradfreundlich dar. Besonders in den Sommermonaten ist das Stadtbild vom Radverkehr geprägt, wenn neben Einheimischen auch viele Touristen mit dem Fahrrad die Stadt Wismar erkunden. Der hohe Anteil des Radverkehrs ist jedoch auch durch eine flächendeckende Anordnung von Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen und zugleich wichtigen Achsen des Radverkehrs zu erklären. Im Bestand entsprechen diese Radverkehrsanlagen jedoch häufig nicht den aktuellen Ausbaustandards nach Regelwerk. Kürzlich fertiggestellte Netzergänzungen entlang der neuen Werfttangente sowie entlang der Poeler Straße zwischen Altstadt und Schwanzenbusch haben das Netz an Radverkehrsanlagen erweitert. Dennoch sind Netzlücken entlang der Dammhusener Chaussee, Dr.-Leber-Straße, Erwin-Fischer-Straße, Inselstraße, Kanalstraße, Lenensruher Weg, Lübsche Straße, Philipp-Müller-Straße, Philosophenweg und Zierower Landstraße vorhanden. Darüber hinaus ist die Befahrbarkeit des Nebenverkehrsstraßennetzes in einigen Bereichen qualitativ eingeschränkt. Eine inkonsistente Führung des Radverkehrs, kritische Querungsstellen von Straßen sowie eine überwiegend nicht vorhandene Radwegweisung resultieren in einer Verunsicherung von Radfahrern. Lediglich entlang der touristischen Radrouten Ostseeküstenradweg und Elbe-Ostsee-Radweg ist eine Radwegweisung mit Ziel- und Zwischenwegweisern vorhanden. Einbahnstraßen sind aufgrund zu geringer Fahrbahnbreiten häufig nicht für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben. Im Bereich der Fußgängerzone in der Altstadt ergeben sich Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr, aufgrund hoher Fußverkehrsmengen bei Überlagerung von Kunden der örtlichen Versorgungs- und öffentlichen Einrichtungen sowie durch die Touristenströme. Am Knotenpunkt Am Markt/ Dankwartstraße ragt die Schleppkurve des abbiegenden Busses auf den entgegengeführten Radschutzstreifen.

Fahrradabstellanlagen sind an wichtigen Orten im Stadtgebiet (Bahnhof, behördliche Einrichtungen) als Vorderradhalter (Felgenklemmer) oder Anlehnbügel und vorwiegend ohne Überdachung vorhanden. Punktuell ergänzen Fahrradboxen das Angebot. Teilweise sind in der Altstadt jedoch Bereiche mit einer die Nachfrage nicht deckenden Anzahl an Fahrradabstellanlagen zu verzeich-

ENTWURF

nen. Auch an wichtigen Haltestellen des ÖPNV besteht ein quantitatives Defizit an Fahrradabstellanlagen, welche die Multimodalität vom Radverkehr in Kombination mit dem ÖPNV fördern können.

Vom landesweit etablierten Leihradsystem MV-Rad ist derzeit ein Standort in Wismar vorhanden, wobei Fahrräder innerhalb Wismars auch lediglich an diesem Standort ausgeliehen und wieder zurückgegeben werden können. Unabhängig davon bieten verschiedene Fahrradläden im Stadtgebiet Fahrräder zur Vermietung an.

Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr hat die Funktion der Daseinsgrundversorgung. Neben dem Fuß- und Radverkehr ist er Teil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Das Linienangebot des Stadt- und Regionalbusbetreibers umfasst innerhalb der Stadtgrenzen Wismars je sechs Stadt- und Regionalbuslinien, wobei das Angebot im Regionalverkehr in den Hauptverkehrszeiten durch weitere Linien ergänzt wird. Diese ergeben eine gute Grundversorgung durch eine zeitliche und räumliche Erschließung der allermeisten Flächen im Stadtgebiet. In den letzten Jahren wurden im Regionalbusverkehr bereits sinnvolle Angebotsergänzungen verbunden mit einer einheitlichen Taktung der Linien vorgenommen. Einzelne räumliche Erschließungslücken ergeben sich noch an den Arbeitsplatzschwerpunkten Haffeld, Werftgelände und Westhafen. Weiterhin besteht für das Wohngebiet östliche Gartenstadt im Stadtteil Dammhusen ein Erschließungsdefizit.

In den Tageszeitrandlagen werden viele Stadtteile/ Orte gemäß aktuellem Nahverkehrsplan mit zu geringem Fahrplantakt bedient. Optimierungsbedarf besteht weiterhin hinsichtlich der Fahrplanlagen von mehreren auf einem Linienast verkehrenden Stadt- oder Regionalbuslinien. Eine Verknüpfung mit Anschlüssen wird im Bestand bereits an der zentral im Stadtgebiet gelegenen Haltestelle ZOB zwischen einzelnen Buslinien realisiert. Auf vielen Fahrtrelationen, welche einen Umstieg am ZOB oder dem nahegelegenen Bahnhof erfordern, entsprechen die Übergangswartezeiten jedoch nicht den Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplanes.

Mehrere Haltestellen an den Hauptverkehrsstraßen sind bereits weitgehend barrierefrei. Dennoch besteht qualitativ und bezüglich der Barrierefreiheit an einigen wichtigen Haltestellen mit hoher Fahrgastfrequentierung oder im Bereich wichtiger öffentlicher Einrichtungen Verbesserungsbedarf. Ein weitgehend stufenfreier Zugang zur Haltestelle sowie zum Fahrzeug – gegebenenfalls mithilfe einer Rampe – ist oft vorhanden, jedoch mangelt es an taktilen Leitsystemen.

Im Landkreis Nordwestmecklenburg bestehen derzeit keine Verbundstrukturen. Auch ist im Stadtgebiet Wismar keine attraktive tarifliche Vergünstigung zur Benutzung des ÖPNV für bestimmte Nutzergruppen, wie den Schülerverkehr, vorhanden.

ENTWURF

Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum

Im Stadtgebiet sind an den Hauptverkehrsstraßen Gehwegstrukturen und gesicherte Querungsstellen vorhanden. Aufgrund hoher Kfz-Verkehrsmengen ist die Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen hoch (Altstadtring, der Bürgermeister-Haupt-Straße, Lübsche Straße, Philipp-Müller-Straße, Poeler Straße, Schweriner Straße). Im gesamten Stadtgebiet gibt es bezüglich der Barrierefreiheit von Gehwegen noch immer Handlungsbedarfe (Bordabsenkungen, Gehwegbreiten, taktile Elemente an Knotenpunkten und Haltestellen), wenngleich in der Altstadt die Sanierung voranschreitet. Punktuell sind Flächen im Bereich der nördlichen Altstadtkante und am Platz des Friedens verkehrlich überformt, was deren Nutzung als attraktive Aufenthaltsräume beeinträchtigt.

Viele Wege im Kernbereich der Hansestadt Wismar können und sollen im nichtmotorisierten Verkehr erfolgen. Die Entfernungen lassen dies gerade noch zu, wenngleich für die außen liegenden Stadtteile bereits das Fahrrad das Verkehrsmittel der Wahl ist. Insbesondere innerhalb der Stadtteile sind die Entfernungen gering und können sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß zurückgelegt werden. In vielen Kommunen hat der Anteil des Fußverkehrs zuletzt deutlich zugenommen.[3] Nicht zuletzt aus diesem Grund stellt die Stärkung des Fußverkehrs als wesentlichen Baustein nachhaltiger Mobilität einen maßgeblichen Handlungsschwerpunkt im Verkehrsentwicklungsplan dar, ohne dass zu sehr auf detaillierte Einzelmaßnahmen orientiert werden kann. Fußverkehr betrifft einerseits oftmals sensible Altersgruppen, wie Kinder/ Jugendliche und Senioren, andererseits sind Fußwege mindestens ein kurzer Teil eines jeden Weges – ob zum Parkplatz, zur Haltestelle oder als Spaziergang. Daher sind sichere Schulwege genauso von hoher Bedeutung, wie flächendeckend barrierearme bzw. -freie Wegestrukturen im öffentlichen Raum, um die eigenständige und sichere Mobilität zu erhalten oder zu gewährleisten. Im Hinblick auf die klimatischen Veränderungen gewinnt eine klimaresiliente Gestaltung öffentlicher Plätze zunehmend an Bedeutung. Begrünung statt Flächenversiegelung lautet hierbei das Motto.

Die Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wurde aufgrund der stadträumlichen Bedingungen in der Altstadt diesem Handlungsfeld zugeordnet. An vielen Stellen sind den fachlichen Regelwerken entsprechende Verkehrslösungen schlichtweg nicht möglich oder teilweise nicht ausreichend. Die Schaffung von mehr Verständnis für diesen Umstand bei den Verkehrsteilnehmern stellt eine besondere Herausforderung dar. Dies betrifft nicht nur den Fußverkehr, sondern auch den Rad- und Kfz-Verkehr. Insbesondere der Radverkehr in der Altstadt, der aufgrund der Nutzungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr in den Seitenraum ausweicht, behindert dort den Fußverkehr. Auch die entstehenden Konflikte in der Fußgängerzone zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem Lieferverkehr bedürfen einer Stärkung des Verständnisses, dass öffentliche Verkehrsflächen für Alle da sind und oftmals nur Kompromisslösungen zulassen.

[3] *Quelle: SrV 2023, TU Dresden*

ENTWURF

Handlungsfeld Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität zielen auf eine effizientere, nachhaltigere und nutzerfreundlichere Verkehrs- und Mobilitätsgestaltung ab. Während das Verkehrssystemmanagement Maßnahmen zur Steuerung, Koordination und Optimierung des gesamten Verkehrsnetzes umfasst, fokussiert sich das Mobilitätsmanagement stärker auf die Verhaltenslenkung und Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmer, um die Verkehrsnachfrage zu beeinflussen und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern. Unter innovativer Mobilität werden neue, technologische und konzeptionelle Entwicklungen im Bereich der Mobilität verstanden, die über traditionelle Systeme hinausgehen.

Modernes Verkehrssystemmanagement findet aufgrund des kleinstädtischen Charakters der Hansestadt bisher nur in geringem Umfang statt und sollte dahingehend im Rahmen der Modernisierung und Koordinierung von Lichtsignalanlagen, der Weiterentwicklung des Parkleitsystems sowie in Echtzeit-Informationen an Haltestellen des ÖPNV bzw. in öffentlichen Gebäuden oder auch Verkehrsinformationen im Straßenraum noch stärker seinen Ausdruck finden.

ENTWURF

2. Konzept Straßennetz und Kfz-Verkehr

2.1 Vorbemerkungen

Im Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr sind für zahlreiche Maßnahmen mit hoher Bedeutung für die Hansestadt Wismar Dritte zuständig. Seitens der Hansestadt müssen jedoch Aktivitäten unternommen werden, um im Zusammenwirken mit den jeweiligen Akteuren und ihren zuständigen Fachbehörden die Prozesse im Sinne der Hansestadt Wismar voranzutreiben.

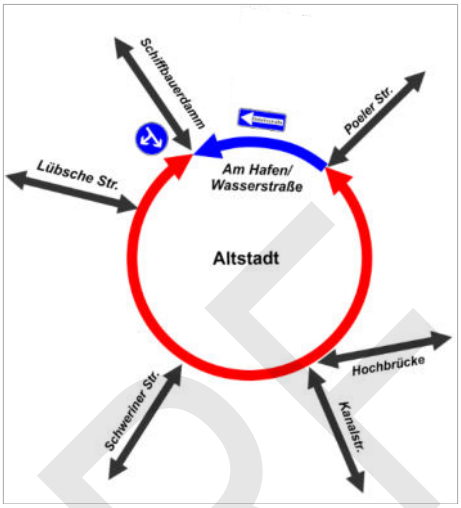
Dabei stellen sich folgende Handlungsebenen als vorrangig voraus:

- Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern (kurz: LS M-V) mit dem Straßenbauamt Schwerin ist zuständig für die Bundes- und Landesstraßen, fungiert aber gleichzeitig auch als fachliche Aufsichtsbehörde bei vielen Fördermitteltöpfen (z.B. auch bei der Radverkehrsförderung).
- Für den SPNV sind die Deutsche Bahn (DB Regio) und die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) zuständig. Die Schieneninfrastrukturen befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn.
- Für Fragen des ÖPNV im Landkreis ist der Landkreis Nordwestmecklenburg als Aufgabenträger zuständig. Ebenso ist der Landkreis gemäß Landesrecht Mecklenburg-Vorpommern für die Kreisstraßen sowie den Radverkehr entlang der Kreisstraßen zuständig.
- Unabhängig von den konkreten Aufgaben- und Baulastträgern haben die Kommunen eine gewisse (auch planerisch vorbereitende) Verantwortung für Maßnahmen in der Baulast Dritter. Dies gilt z.B. für erwünschte Änderungen an Landesstraßen oder auch für die Realisierung Gemeindegrenzen überschreitender Radwegeverbindungen. Hierbei sind zudem interkommunale Zusammenarbeiten sehr hilfreich, um die Prozesse zu befördern.

In der Vergangenheit wurde in Wismar wiederholt die Idee eines Einbahnstraßenringes am Altstadtring diskutiert mit dem Ziel einer Reduzierung der Verkehrsmengen und Verbesserung der Verkehrsabläufe. Die Einsparung eines Richtungsfahrstreifens ließe eine Qualifizierung der übrigen Verkehrsanlagen insbesondere in der Breite zu. Diese Maßnahme hätte weitreichende Auswirkungen für das Verkehrssystem in der Hansestadt Wismar. Ein kompletter Ringschluss scheidet rasch aus, da dies vor dem Hintergrund der Erreichbarkeit der Altstadt erhebliche Einschränkungen mit sich bringen würde. Durch die eingeschränkte Befahrbarkeit der Straßen verändern sich die Verkehrsmengen. Der Rückgang der Querschnittsbelastung in den zurückgebauten Abschnitten ist dabei nachrangig (richtungsbezogene Mehrbelastung durch Umwege). Auch der ÖPNV wäre hierdurch erheblich beeinträchtigt (neue Umlaufplanung, ggf. Fahrzeugmehreinsatz).

ENTWURF

Auch bei einer Beschränkung des Ansatzes ausschließlich für den Bereich der Wasserstraße/ Am Hafen mit Fahrtrichtung West überwiegen die Nachteile. Auf den ersten Blick würden sich in diesem sensiblen Bereich hierdurch bessere Möglichkeiten hinsichtlich der Straßenraumgestaltung und Qualifizierung von Verkehrsanlagen bieten, wenngleich auch (Links-)Abbiegefahrstreifen neu dimensioniert werden müssten. Die verschlechterte Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr von Norden sowie eine daraus resultierende Zunahme der Verkehrsleistung im ÖPNV (siehe oben) sind kritisch zu bewerten. Im Straßennetz ist hierdurch in Summe von einem Anstieg der Gesamtverkehrsleistung auszugehen. Der Ansatz ist daher auch in Zukunft nicht weiter zu verfolgen.



Grafik 4: Idee Einbahnstraße Altstadtring

2.2 Strategische Ausrichtung

Das Bestandsnetz im Kfz-Verkehr stellt sich vom Grundsatz her leistungsfähig dar. Für den Verkehrsentwicklungsplan Wismar werden in diesem Handlungsfeld daher folgende strategische Ansätze gesehen:

- Sicherung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr unter der Berücksichtigung der Abwicklung allgemeiner, touristischer und wirtschaftlicher Quell-, Ziel- und Binnenverkehre im Hinblick auf Umfeld- und Stadtverträglichkeit
- Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs, ggf. durch punktuelle Optimierungen, insbesondere auch die Abwicklung temporär und saisonal hoher Verkehrsmengen
- Umgestaltung einzelner großer LSA-geregelter Knotenpunkte entsprechend ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen
- Minderung der Trennungswirkung von Hauptverkehrsstraßen

Grafik 5: Strategien im Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr

ENTWURF

2.3 Verkehrsprognose und zukünftige Verkehrsentwicklung

Als Planungsinstrument zum Aufzeigen der erwarteten prognostischen Entwicklungen sowie für die Bewertung verkehrlicher Maßnahmen im Straßennetz wurde das bestehende Verkehrsmodell im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans auf Grundlage der veränderten Raum- und Verkehrsstrukturen auf den Zeithorizont 2035 fortgeschrieben.

Für die Prognose im Basisszenario wurden im Verkehrsmodell folgende Annahmen hinterlegt:

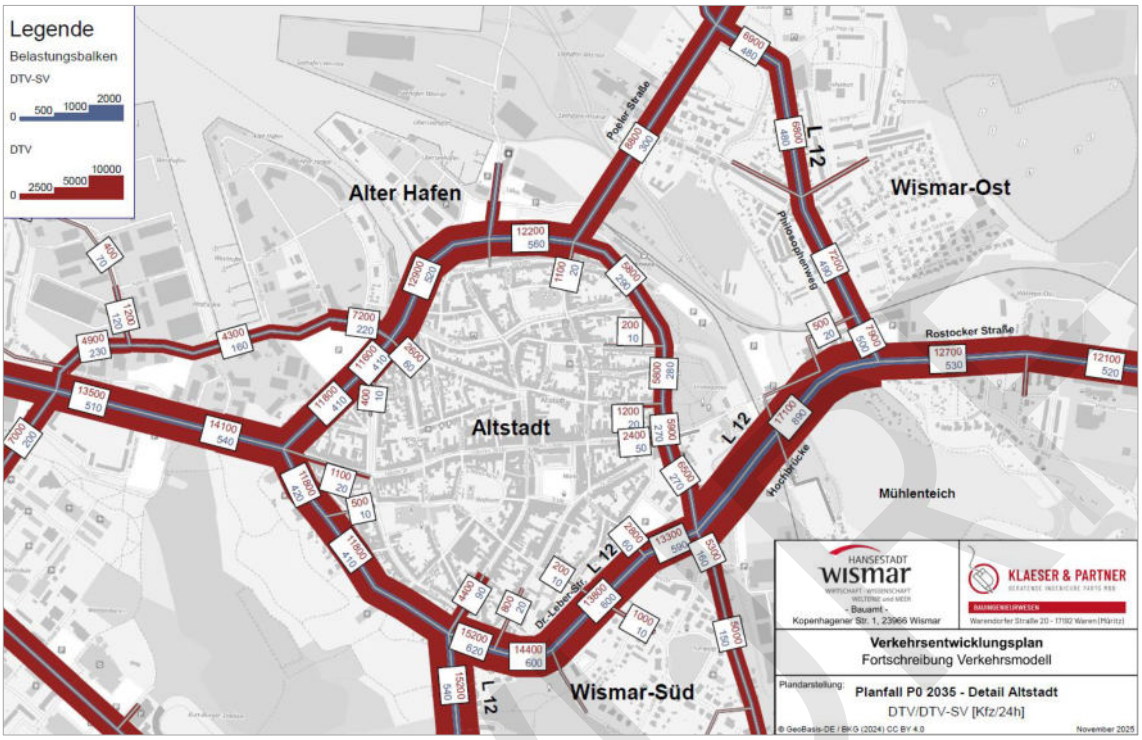
- Unverändertes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hinsichtlich Wegehäufigkeit, Verkehrsmittelwahl/ Modal-Split-Anteile und Besetzungsgrad gemäß der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans durchgeführten Haushaltsbefragung
- Bevölkerungsentwicklung gemäß ISEK: Stabile Bevölkerungszahl mit leichtem Rückgang der Einwohner in der Altstadt, aber Zuwächsen durch die Entwicklung von Wohngebieten
- Arbeitsplatzentwicklung gemäß den Untersuchungen zum maritimen Wirtschaftsstandort[4] (Entwicklung Werftgelände, Großgewerbegebiet Kritzowburg), Zuwachs bei den Kitaplätzen, Schulplätze unverändert
- Keine signifikanten Anpassungen bezüglich größerer Verkehrserzeuger im Stadtgebiet
- Ergänzung der Werfttangente als neues Straßennetzelement zur verbesserten Anbindung der Werft, vollständige Nutzbarkeit der Hochbrücke
- Stabile Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt

Im Ergebnis der modelltechnischen Betrachtungen zeigt sich grob, dass sich die Verkehrsmengen mit den hierbei unterstellten Annahmen insgesamt leicht erhöhen, aber dennoch im leistungsfähigen Bereich verbleiben. Kritische Verkehrszustände sind hierdurch nicht zu erwarten. Auf den umliegenden Autobahnen und Zufahrtsstraßen (B 105, B 106, B 208, West- und Osttangente) steigen die Verkehrsmengen überall leicht an. Während die Schweriner Straße und die Rostocker Straße inkl. Hochbrücke Verkehrszuwächse erfahren, geht die Prognose in der Poeler Straße von gleichbleibenden Verkehrsmengen und im östlichen Bereich der Lübschen Straße sogar von einem leichten Rückgang aus. Hier erfolgt eine Verlagerung in den Schiffbauerdamm, welche auf den Neubau der Werfttangente zurückzuführen ist. Der Altstadtring ist in Summe stärker belastet, wobei die Verkehrszunahmen im nördlichen Ringbereich geringer ausfallen als im südlichen. Innerhalb der Altstadt gehen aus den Modellbetrachtungen keine wesentlichen Veränderungen in der Verkehrsbelastung hervor.

Detaillierte Ergebnisse für die Gesamtstadt ausgewählte Dateilausschnitte der Verkehrsmengen im Planfall P0 2035 sind in ***Anlage 1.1*** sowie in der nachfolgenden Grafik für den Ausschnitt der Altstadt dargestellt. Veränderungen gegenüber der Analyse sind in ***Anlage 1.2*** veranschaulicht.

[4] *Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandort Wismar, IVAS 2017*

ENTWURF



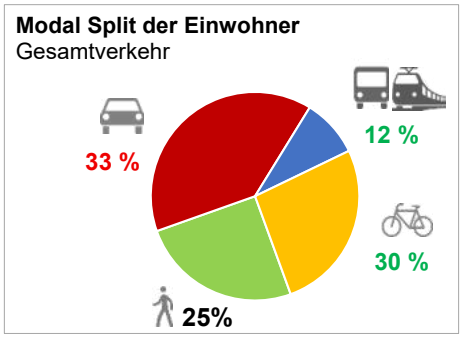
Grafik 6: Prognose-Verkehrsmengen im Umfeld der Altstadt im Jahr 2035

Zusätzlich erfolgten modelltechnische Betrachtungen für ein Maximalszenario (Planfall $P0_{max}$ 2035), welches sich durch eine vollständige Entwicklung der Potenzialflächen für Wohnen auszeichnet. In diesem Szenario wird von einem Anstieg der Einwohnerzahl ausgegangen. Die Verkehrsmengen sind grundhaft höher.

Detaillierte Ergebnisse der Verkehrsmengen im Planfall P0max 2035 für die Gesamtstadt und ausgewählte Dateilausschnitte sind in ***Anlage 1.3*** dargestellt. Veränderungen gegenüber der Analyse sind in ***Anlage 1.4*** veranschaulicht.

Die weitere Szenarienbetrachtung erfolgte dabei eher zurückhaltend. Es wurde, wie bereits beschrieben, von einem konstanten Modal-Split ausgegangen. Die im Nachfolgenden beschriebenen Konzepte zeigen Maßnahmen auf, welche sich sehr wohl auch auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auswirken und im Ergebnis eine signifikante Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen herbeiführen könnten bzw. werden.

Einem beispielhaften „Klimaszenario“ läge durch Angebotsverbesserungen in den beiden Verkehrssystemen Rad und ÖPNV ein Zuwachs der Wegeanteile insgesamt zwischen 5 und 10 % zugrunde. Fußverkehrsanteile lassen sich in Städten wie Wismar hierdurch nur schwer steigern. Auf Basis der Haushaltsbefragung ergäben sich hierdurch die in nebenstehender Grafik dargestellten Verkehrsmittelanteile im Gesamtverkehr.



Grafik 7: Modal-Split im „Klimaszenario“

2.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Im Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- Kfz-1: Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und erhalten
- Kfz-2: Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknotenpunkten
- Kfz-3: Sanierung Nebenstraßennetz
- Kfz-4.1: Umgestaltung Straße Am Hafen
- Kfz-4.2: Umgestaltung Straße Am Köppernitztal
- Kfz-4.3: Umgestaltung nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße
- Kfz-5: Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)
- Kfz-6: Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet An der Koggenoor

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung Kfz-1***.

2.4.1 Substanzerhalt im Straßennetz

Kfz-1: Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und erhalten

Das Straßennetz in der Hansestadt Wismar ist mit wenigen Ausnahmen funktionsgerecht ausgebaut. Die bestehende Substanz an Straßeninfrastruktur nebst Ingenieurbauwerken, Nebenanlagen und technischen Ausrüstungen gilt es sowohl im Hauptstraßennetz als auch im Nebenstraßennetz zu erhalten. Zunächst bedarf es dafür die Erstellung eines Straßenzustandskatasters als Grundlage für das Erhaltungsmanagement sowie die Priorisierung von Sanierungsaufgaben und die damit einhergehende langfristige Finanzplanung. In einem derartigen Zustandskataster wird der bauliche und funktionale Zustand aller Straßen im Stadtgebiet erfasst, bewertet und turnusmäßig fortgeschrieben.

Grafik 8: Schema zur Erstellung eines Straßenzustandskatasters

ENTWURF

Auch soll bei der Sanierung der Verkehrsanlagen des Hauptnetzes eine sukzessive Erneuerung der Signaltechnik der Knotenpunkt-LSA erfolgen. Hierzu sind die Hinweise zu Maßnahme Kfz-5 im Blick zu behalten.

Kfz-2: Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknotenpunkten

Als neuralgischer Abschnitt im Straßenhauptnetz hat sich die Hochbrücke erwiesen, welche zuletzt aufgrund ihrer Baufälligkeit für den Kfz-Verkehr eingeschränkt werden musste. Die Straßenbaulast liegt beim Land Mecklenburg-Vorpommern. Die Hansestadt Wismar soll kostenseitig u.U. für die Gehwege aufkommen. Die Planungen für den Ersatzneubau laufen seit Jahren. Entwurfs- und Genehmigungsplanung sind im März 2025 abgeschlossen worden. Auf Grundlage von Voruntersuchungen ist die Brückenlösung als Vorzugsvariante bestimmt worden – Trog- und Tunnellösung sind verworfen worden. Das Bestandsbauwerk soll bauzeitlich bis zur Inbetriebnahme des Ersatzneubaus vollständig befahrbar bleiben. Das Planverfahren soll schnellstmöglich ausgelöst werden, um mit dem Bau zu beginnen. Nicht zuletzt aufgrund der Wichtigkeit der Brücke im Wismarer Straßennetz ist der Ersatzneubau Hochbrücke im Verkehrsentwicklungsplan festgehalten. Auch geht es darum, dass sich die Stadt gegenüber dem Land bzgl. der Ausformung der Knotenpunkte unter Beachtung der Sichtbezüge auf das UNESCO-Welterbe einsetzt. Aktuelle Planungen sehen jeweils eine bestandsnahe Knotenpunktlösung mit LSA vor. Der Umbau der Knotenpunkte soll im Zuge einer verkehrstechnischen Untersuchung vertiefend geprüft werden.

Die vorgesehene Ausformung des westlichen Anschlussknotenpunktes stellt quasi einen auf den Bestandsflächen eingeordneten Knotenpunktneubau dar, welcher im Hinblick auf den Flächenverbrauch eine überdimensionierte Lösung (Länge und Anzahl Abbiegestreifen Ost, Ausfahrstreifen West) ist. Gemessen an der Verkehrsfläche erzeugt dieser auch für die Hansestadt Wismar einen hohen Kostenanteil. Auch ist damit die Verkehrsfläche für die nächsten 30 Jahre festgelegt. Die Potenziale einer Verkehrsflächenminderung werden hier nicht nur nicht ausgeschöpft, zugleich stehen nicht erforderliche Flächen der Fahrbahn (z.B. Fahrstreifen in der Ausfahrt West) einer richtlinienkonformen Verbreiterung der Nebenanlagen für den Radverkehr entgegen.

Mit Blick auf die Leistungsfähigkeit ergeben sich durch die gewählte Knotenpunktlösung nicht erforderliche Kapazitätsreserven. Bei der Neuanlage von Verkehrsanlagen nennt die E Klima 2022[5] Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes von QSV D/ E als ausreichend.

Überschlägige Berechnungen mit den gemäß Prognose-Plan 2035 zu erwartenden Verkehrsmengen lassen die Einordnung von Kreisverkehrslösungen an den beiden Fußpunkten theore-

[5] *FGSV: E Klima 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen – Ausgabe 2022*

ENTWURF

tisch zu, was durch den Vorhabenträger geprüft werden sollte. Insbesondere der westliche Fußpunkt könnte hierdurch einen Rückbau der Verkehrsflächen erfahren und städtebaulich aufgewertet werden (vgl. Maßnahme Kfz-5).

Kfz-3: Sanierung Nebenstraßennetz

Im Geltungszeitraum des Verkehrsentwicklungsplans soll die schrittweise Sanierung des Nebenstraßennetzes fortgesetzt werden, um die Befahrbarkeit – nicht zuletzt auch für Radfahrer – zu verbessern, Gefahrenstellen zu mindern und Lärmemissionen zu reduzieren. Hierunter fällt u.a. auch das Sanierungsgebiet der Wismarer Altstadt. Große Teile der Erschließungsstraßen sind in den zurückliegenden Jahren saniert worden (vgl. Grafik 9, braun eingefärbte Straßen). Ausstehend sind u.a. Bauhofstraße, Breite Straße, Baustraße, Spiegelberg, Mühlenstraße, Böttcherstraße sowie einige Straßen westlich der St.-Georgen-Kirche.

Das Nebennetz soll schrittweise nach Verfügbarkeit finanzieller Mittel saniert werden. Auch zu berücksichtigen sind Korrespondenzen zu anfallenden Tiefbauarbeiten.

Grafik 9: Sanierungsstand Erschließungsanlagen, Grün- und Freiflächen (Stand 12/2023) gemäß ISEK-Monitoring

<u>Sanierungshinweise Böttcherstraße (Altstadt)</u>

Die Böttcherstraße hat keine besondere verkehrliche Bedeutung, sie dient als nachrangige Erschließungsstraße im Nebennetz. Der anstehende Sanierungsbedarf in der Böttcherstraße bietet die Möglichkeit, eine den Straßenraum aufwertende Umgestaltung vorzunehmen, um die Verkehrsflächen neu zu ordnen. Gegenwärtig sind zumeist nur einseitig Gehwege vorhanden und der ruhende Kfz-Verkehr ist ohne Bordanschlag neben dem Gehweg eingeordnet. Naheliegend

ENTWURF

ist eine logische Fortführung des Straßenquerschnittes der bereits sanierten Straße „Heide“. Im Zuge der Planung ist eine verträglichere Gestaltung zwischen der Fußgängerzone und der Böttcherstraße zu prüfen.

Fotos: Altstadtstraßen mit Sanierungsbedarf – Böttcherstraße (links) und Bauhofstraße (rechts)

2.4.2 Funktionale Straßengestaltung im Hauptstraßennetz

Kfz-4: Umgestaltung von Straßenräumen

Im Zuge der Sanierung des Straßennetzes ist stets die zweckmäßige Aufteilung der öffentlichen Flächen der Verkehrsanlagen zu prüfen. An ausgewählten Straßen im Hauptverkehrsstraßennetz haben die Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan punktuelle Umgestaltungsbedarfe aufgezeigt (vgl. Maßnahmen Kfz-4.1 bis Kfz-4.3). Hier soll künftig eine den gegenwärtigen Nutzungen entsprechende Verkehrsflächenaufteilung erfolgen. Eine grundhafte Neuordnung der Verkehrsanlagen wird als erforderlich erachtet, da diese im Bestand nicht bedarfsgerecht bzw. den aktuellen Regelwerken entsprechend ausgebaut sind oder verkehrlich überformt sind und damit einer unnötigen Flächenversiegelung unterliegen, wo eine nachhaltige, stadtbildaufwertende Gestaltung möglich wäre. Gleiches gilt dem Grunde nach für die Bürgermeister-Haupt-Straße. Im Rahmen perspektivisch anstehender Sanierungsarbeiten (gegenwärtig kein Bedarf, Neuanlage Radwege erst erfolgt) sollte auch dort eine Evaluierung der Straßenraumaufteilung stattfinden, da für den zweibahnig, vierstreifigen Ausbau aus Sicht der Verkehrsbelastung kein Erfordernis besteht. Eine Zuführung der Flächen für den nichtmotorisierten Verkehr und/ oder einer Aufwertung des öffentlichen Raumes hätte positive Effekte auf die Stärkung des Umweltverbundes.

Die Maßnahmen Kfz-4.1 bis Kfz-4.3 formulieren die Umgestaltung folgender Straßenzüge:

- Am Hafen (Maßnahme Kfz-4.1)
- Am Köppernitztal (Maßnahme Kfz-4.2)
- Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße (nördlicher Abschnitt, Maßnahme Kfz-4.3)

Nachfolgende Tabelle umfasst die verkehrlichen Aspekte, die bei der Umgestaltung aus Sicht des Verkehrsentwicklungsplans zu beachten sind, ohne dabei einer in jedem Falle erforderlichen, objektkonkreten Vertiefungsplanung vorzugreifen:

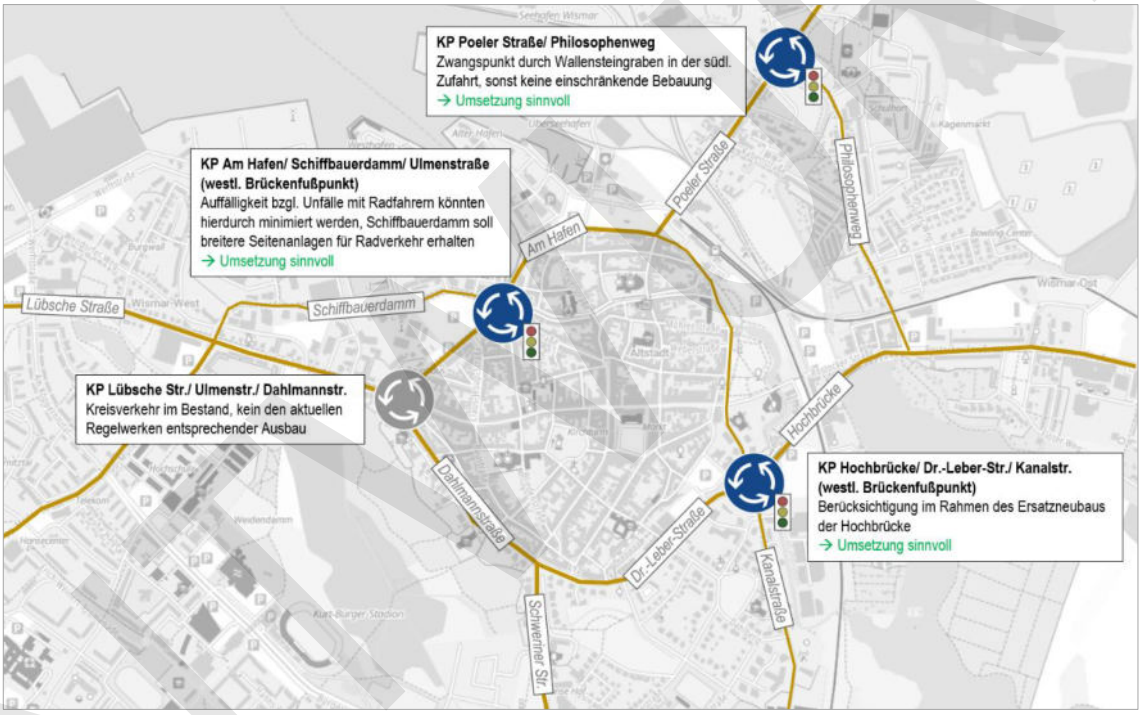
ENTWURF

	Am Hafen	Am Köppernitztal	Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße
Verkehrliche Bedeutung	Nahräumig bedeutsame Hauptverkehrsstraße (HS IV) DTV ca. 14.000 Kfz/24h Wichtige Achse im Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV Komplexe Verflechtung der Verkehrsarten (Längs-, Querverkehr)	Nahräumig bedeutsame Hauptverkehrsstraße (HS IV) DTV ca. 6.000 Kfz/24h Hohe Bedeutung im Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV	Nahräumig bedeutsame Hauptverkehrsstraße (HS IV) DTV ca. 8.000 Kfz/24h Hohe Bedeutung im Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV
Verkehrsanlage Bestand	Zwei Kfz-Fahrstreifen (7,00 m) Kein ruhender Kfz-Verkehr Radverkehr auf Straße und nördlich eingeschränkt im Seitenraum Südseitig schmaler Gehweg, nordseitig breiter Gehweg als Fußgängerzone mit Aufenthaltsfunktion (Verkauf) Haltestelle und Querungsanlagen	Zwei Kfz-Fahrstreifen (6,50 m) Radfahrstreifen nach Norden (zwischen Kfz-Streifen und Parkstreifen) Busspur mit Freigabe Radverkehr nach Süden Baulich durch Grünstreifen getrennte Gehwege Geringer Querungsbedarf, keine Querungsanlagen außerhalb der Knotenpunkte	Teilweise vier Fahrstreifen (13,00 m) Einseitig ruhender Kfz-Verkehr auf rechtem Fahrstreifen Keine Radverkehrsanlagen, beidseitige Gehwege (ostseitig: zugelassener Radverkehr in Gegenrichtung) Geringer Querungsbedarf, keine Querungsanlagen außerhalb der Knotenpunkte Haltestelle am Fahrbahnrand in südlicher Fahrtrichtung
Grundsätze Straßennetz und Kfz-Verkehr	Zweistreifiger Ausbau der Straße Am Hafen zu Zwecken der Verkehrserschließung erforderlich Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten (Abbau Barrierewirkung)	Erhalt der Funktion als Hauptverkehrsstraße mit zwei Fahrstreifen	Reduktion der Verkehrsfläche auf durchgehend zwei Fahrstreifen Gestaltung Zufahrtsbereich (Fahrstreifenaufweitung) zur Hochbrücke in Abhängigkeit der Knotenpunktlösung
Grundsätze Ruhender Kfz-Verkehr	Keine Anlagen des ruhenden KfzVerkehrs erforderlich	Neuordnung des Ruhenden Kfz-Verkehrs zugunsten Verkehrssicherheit Fuß- und Radverkehr	Keine Anlagen des ruhenden Kfz-Verkehrs erforderlich, ggf. Erhalt der ostseitigen Parkstände
Grundsätze Radverkehr	Einordnung von Radverkehrsanlagen mit gut benutzbarem Übergang zu den angrenzenden Radverkehrsanlagen von hoher Bedeutung (Rad-Hauptroute)	<u>Kurzfristig:</u> Umwidmung der bestehenden Anlage (Bussonderstreifen) als benutzungspflichtiger Radfahrstreifen <u>Langfristig:</u> Neuordnung beidseitig als bordgeführte Geh-/ Radwege	Einordnung beidseitiger Radverkehrsanlagen im Abschnitt zwischen Dr.-Leber-Straße und Rostocker Straße mit gut benutzbarem Übergang von/ zur Fahrradstraße Rostocker Straße und zu den am KP Rostocker Straße/ Kanalstraße anschließenden Radverkehrsanlagen
Grundsätze Fußverkehr	Stärkung der Flächen nördlich des Hafens bzgl. der Aufenthaltsqualität Abbau der Barrierewirkung der Straße Am Hafen durch Qualifizierung und/ oder Quantifizierung der Querungsanlage(n)	Einordnung beidseitiger, regelgerechter Gehwege	Einordnung beidseitiger, regelgerechter Gehwege
Grundsätze Öffentlicher Personennahverkehr	Lage Haltestelle im Bereich des Alten Hafens sinnvoll, ggf. Verschiebung in Richtung Schiffbauerdamm Ggf. barrierefreier Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle (Busbeschleunigung, Beruhigung Kfz-Verkehr)	Rückbau Busspur, Ausbau Haltestellen als Fahrbahnrandhaltestellen	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle
Grundsätze Straßenraumgestaltung	Starker Fokus auf Aufenthaltsqualität	Beidseitig großzügige Grünstreifen	Fortführung des Grünzuges „Lindengarten“ nach Süden durch Einordnung von Straßenbäumen

Tabelle 1: Verkehrliche Rahmenbedingungen und Grundsätze für die Querschnittsgestaltung

Kfz-5: Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)

An zahlreichen Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet besteht die Notwendigkeit des Austausches veralteter Technik durch moderne Technik zur Einbindung in einen zukunftsfähigen Verkehrsleitrechner. Gleichzeitig stellt sich die Frage, inwiefern die Signalisierung mancher Knotenpunkte noch erforderlich ist. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit vorausgesetzt, stellt eine Umgestaltung als Kreisverkehr meist die verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlich bessere Option dar – insbesondere vor dem Hintergrund der prognostisch nur marginal ansteigenden Verkehrsmengen im Hauptverkehrsstraßennetz, der generellen Zielstellung der Stärkung des Umweltverbundes als Alternative zum MIV sowie der Aufwertung öffentlicher Räume und nicht zuletzt der finanziellen Entlastung des städtischen Haushalts.



Grafik 10: Potenzielle als Kreisverkehr auszubauende Knotenpunkte

Zwar entstehen durch den baulichen Eingriff hohe Kosten (ca. 500.000 €), allerdings übersteigen diese die Kosten von moderner LSA-Technik nicht so deutlich (schätzungsweise 120.000 bis 200.000 €). Allerdings ergeben sich gegenüber einem klassischen signalgesicherten Knotenpunkt an Kreisverkehren grundlegend weitere Vorteile:

- Verstetigung der Verkehrsabläufe und damit Reduzierung der Lärmbelastung
- Geringere laufende Kosten (Entfall Versorgung der Technik, Entfall Wartungskosten)
- Geringerer Flächenverbrauch bedeutet Möglichkeit zur Entsiegelung von Flächen
- Möglichkeiten der städtebaulichen Aufwertung und Gestaltung der Kreisinsel
- Größere Flexibilität bei schwankenden Verkehrsmengen (auch saisonale Spitzen)

Die Maßnahme Kfz-5 beinhaltet den Ausbau der Knotenpunkte Hochbrücke/ Dr.-Leber-Str./ Kanalstraße, Am Hafen/ Schiffbauerdamm/ Ulmenstraße sowie Poeler Straße/ Philosophenweg zu einem kleinen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 35 bis 40 m nebst Anlagen für den Fuß- und Radverkehr. In den Zufahrten der Kreisverkehre sind regelkonforme Fahrbahnteiler sowie getrennte Furten für den Fuß- und Radverkehr inklusive Fußgängerüberweg einzuordnen. Die FGSV[6] legt die Einsatzgrenzen für kleine Kreisverkehre mit Außendurchmessern zwischen 26 und 40 m auf eine Gesamtverkehrsstärke von bis zu 25.000 Kfz/24h fest. Sämtliche in der Hansestadt Wismar in Betracht gezogene Knotenpunkte liegen unterhalb dieses Wertes. Mit den im Prognose-Nullfall errechneten Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2035 ergeben sich keine Defizite bzgl. der Leistungsfähigkeit bei einem Ausbau als Kreisverkehr.

Insbesondere bei sich ändernden Verkehrsmengen kann sich generell verkehrsplanerischer Bedarf einer Umgestaltung der Knotenpunktsituation im Hauptstraßennetz ergeben. Vor dem Hintergrund städtebaulicher und eigentumsrechtlicher Rahmenbedingungen sind beim Ausbau sodann stets auch andere Knotenpunktlösungen zu prüfen.

Mit Blick auf eine Optimierung der Verkehrsabläufe ist auch am östlichen Fußpunkt der Hochbrücke ein Kreisverkehr sinnvoll. Allerdings bestehen hier starke Restriktionen mit dem Umfeld, die eine Umgestaltung zum Kreisverkehr erschweren. Ca. 100 m in der nördlichen Zufahrt Philosophenweg ist ein gesicherter Bahnübergang eingeordnet. Während der Schließzeit würde der Rückstau mitunter deutlich in den Kreisverkehr hineinreichen. Ein Umbau ist daher vorerst zurückzustellen.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrserschließung

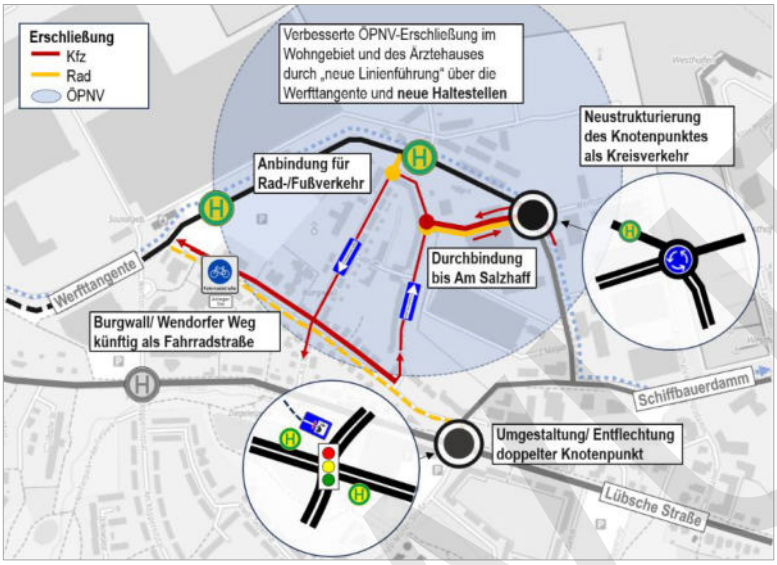
Die grundlegende verkehrliche Erschließung der Wohngebiete in Wismar durch das bestehende Straßennetz ist gewährleistet. Ein wachsender Bedarf nach einer zusätzlichen Erschließung insbesondere bei fortschreitendem Wohnungsbau im Umfeld der Erwin-Fischer-Straße ergibt sich perspektivisch in Wendorf. Der Stadtteil ist ausschließlich über die Rudolf-Breitscheid-Straße an das übergeordnete Straßennetz (Lübsche Straße) angebunden. Bei möglichen Sperrungssituationen (Havarien, Baustellen, etc.) in der Rudolf-Breitscheid-Straße ist die Erreichbarkeit des Stadtteils deutlich eingeschränkt. Perspektivisch sollte sich die Stadt daher der Herausforderung der Schaffung einer sekundären Erschließung stellen und unterschiedliche Varianten prüfen. Hierzu zählen neben der Einordnung einer neuen Erschließungsstraße auch der netzfunktionsgerechte Ausbau bestehender Straßen, welche zur Erschließung von Wohn- und Versorgungsstrukturen (Ostsee-Schule) beitragen und daher wichtige Fußverkehrsachsen (Schulweg) darstellen.

[6] *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006*

ENTWURF

Kfz-6: Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet An der Koggenoor

Maßnahmenkonkret orientiert der Verkehrsentwicklungsplan auf eine Verbesserung der Erschließungssituation des Wohngebietes An der Koggenoor. Hiervon profitiert auch das dort gelegene Ärztehaus. Ausgangspunkt ist die angestrebte Verbesserung der Verkehrsabläufe am Doppelknotenpunkt Lübsche Straße/ Burgwall/ Schiffbauerdamm. Die Maßnahme ist durch folgende Bausteine charakterisiert (vgl. Grafik 11):



Grafik 11: Schematische Darstellung der Maßnahme Kfz-6

- <u>Auflösung (Doppel-)Knotenpunkt Lübsche Straße/ Burgwall/ Schiffbauerdamm:</u>
  Der Burgwall wird für den Kfz-Verkehr vom Knotenpunkt abgehängt, was eine klassisch vierarmige Knotenpunktgeometrie ermöglicht. Der Schiffbauerdamm ist folglich die einzige von Norden auf die Lübsche Straße einmündende Straße. Durch den Wegfall der Nachrangigkeit gegenüber dem Burgwall wird der Schiffbauerdamm dadurch in seiner verkehrlichen Funktion aufgewertet. Im Übergang Burgwall – Schiffbauerdamm ist ein Wendehammer mit modal für den Rad- und Fußverkehr durchlässigem Filter (z.B. Poller, Pflanzkübel) einzuordnen.
- <u>Neuplanung Knotenpunkt Zum Dock/ Werftstraße</u>
  Der Übergang vom öffentlichen in das private Straßennetz soll durch eine Neustrukturierung des Knotenpunktes erfolgen. Derzeit sind die Verkehrsflächen ungeordnet. Eine denkbare Option stellt hierbei der Neubau eines Kreisverkehrs dar. Zu beachten ist dabei, dass die Verkehrsanlage durch den Schwerverkehr (hoher Anteil Sonderfahrzeuge des Hafenbereichs) gut befahrbar ist – entweder durch einen Kreisverkehr mit entsprechend großem Radius oder durch eine überfahrbare Mittelinsel bei einem Minikreisverkehr.

ENTWURF

- Herstellung einer rückwertigen Erschließung des Quartiers über die Straße Zum Dock
  Die entfallene Anbindung des Quartiers über den Burgwall soll durch eine rückwertige Erschließung über die Straße Zum Dock kompensiert werden. Zunächst ist zu prüfen, ob die Einordnung eines einseitigen Gehwegs zulasten einzelner Stellplätze möglich ist. In Fortsetzung der Straße zum Dock in Richtung Am Salzhaff ist eine sachgerechte Durchbindung zu schaffen. Die Fahrbahnbreite sollte mindestens 4,50 m betragen, um das Begegnen zweier Pkw zu ermöglichen. Einseitig sind Gehwege anzulegen. Für das Vorhaben müssten einzelne Garagen des Komplexes entfallen. Diese werden gegenwärtig ohnehin kaum genutzt. Ideen zur Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs im Quartier bestehen seitens der Wohnungsgenossenschaften (Verlagerung Stellplätze auf Privatgelände).

- Schaffung einer ordentlichen Rad- und Fußanbindung an die Werftstraße
  Eine unbefestigte Verbindung besteht bereits. Diese ist sachgerecht zu ertüchtigen, um die Erreichbarkeit der Werftareale zu verbessern und eine mögliche Haltestelle auf der Werftstraße anzubinden. Gegenwärtig fehlt es in der Werftstraße an Gehwegen, sodass die hier umzusetzende Rad- und Fußanbindung auch unmittelbar an die Haltestelle anschließen sollte. Auch im Sinne der Verkehrssicherheit sollte auf die Anlage von mindestens einseitigen Gehwegen hingewirkt werden, wenngleich die Stadt aufgrund des Privatstraßencharakters der Werftstraße hierauf keinen Zugriff hat.

- Einordnung Haltestelle in der Werftstraße zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung
  Vorbehaltlich der Realisierung der Werfttangente (vgl. Maßnahme mWT-1) und der Nutzbarkeit der Werftstraße durch den öffentlichen Nahverkehr (i.V. mit Maßnahme ÖPNV-5) sollten ein oder zwei Haltestellen eingerichtet werden, welche die Erschließungssituation nicht nur für Beschäftigte auf dem Werftgelände und im Westhafen verbessern, sondern auch für das Wohnquartier und das Ärztehaus.

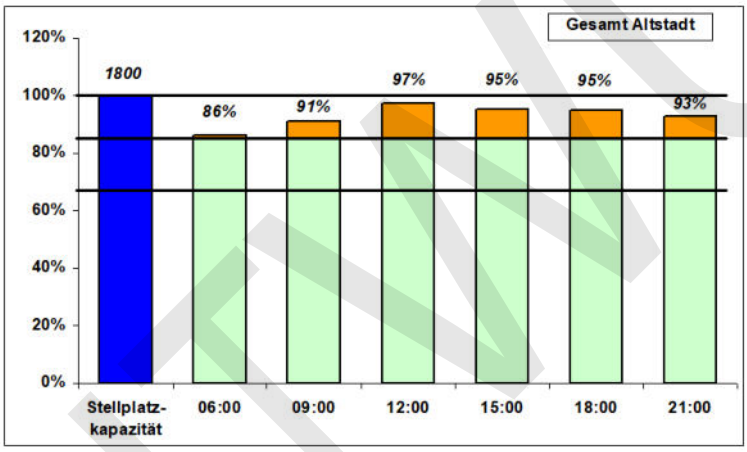
- Umwidmung Wendorfer Weg/ Burgwall zur Fahrradstraße (vgl. Maßnahme Rad-3.3):
  Die Verbesserung der Erschließung von Werft/ Westhafen sowie des Wohngebietes Salzhaff/ Koggenoor im Radverkehr mit Anbindung an die Altstadt soll durch eine Fahrradstraße auf der Rad-Nebenroute beitragen.

ENTWURF

3. Konzepte für den ruhenden Kfz-Verkehr

3.1 Rückblick

Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt und deren Peripherie im Jahre 2012 verbesserte sich die Situation für Anwohner, Kunden, Gäste und Besucher spürbar. Die Altstadt von Wismar war bis dato den gesamten Tag überwiegend durch Dauerparker sehr hoch ausgelastet, freie Stellplätze waren die Ausnahme. Auch auf den peripheren Parkplätzen waren nur in den Tagesrandbereichen nennenswerte Reserven vorhanden. In Summe waren ca. 800 Stellplätze innerhalb der Altstadt und deren Peripherie durch Lang- und Dauerparker belegt, die vor allem der Nutzergruppe der Beschäftigten zuzuordnen waren. Daraus resultierte nicht nur ein chronischer Stellplatzmangel für Kunden, Besucher und Gäste der Stadt in den Nachfragespitzen. Auch fanden Bewohner keinen ausreichenden Parkraum mehr. Aus der enormen Überlastung resultierte ein sehr hoher Parksuchverkehr, der die Erlebnisqualität von Altstadt und Hafen teilweise enorm beeinträchtigte.



Grafik 12: Parkraumauslastung vor Einführung der Bewirtschaftung

Wesentliche Bausteine der Parkraumbewirtschaftung waren zu seiner Zeit:

- Einführung von Parkgebühren in zentralen Bereichen Wismars (Altstadt mit Peripherie)
- Einführung von zwei Bewohnerparkzonen (für Anwohner mit Ausweis kostenfreies Parken)
- Kurzzeitparken mit Parkschein für Besucher
- Einführung statisches Parkleitsystem, um Besucher gezielt auf größere Parkflächen lenken.

Hierdurch konnte das Dauerparken durch Nicht-Bewohner in zentralen Lagen spürbar reduziert werden, sodass sich die Parkplatzverfügbarkeit für Anwohner und Besucher/ Kunden deutlich erhöhte. Die Altstadtstraßen wurden vom Parksuchverkehr entlastet. Die Ordnung der Parkflächen trug ebenso zum Schutz des historischen Stadtbilds bei, da weniger Autos in sensiblen Bereichen abgestellt wurden. Indirekt wurden hierdurch zugleich umweltfreundliche Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV) gefördert.

ENTWURF

Wenngleich die Situation im ruhenden Kfz-Verkehr aktuell nach wie vor leicht angespannt ist, spiegeln sich die grundpositiven Langzeitwirkungen in Form von Kapazitätsreserven im gesamten Tagesverlauf wider[7].

Im Ergebnis dessen soll im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes an der grundlegenden Strategie des Parkraumkonzeptes von 2012 festgehalten und nur an wenigen Stellschrauben nachjustiert werden.

3.2 Strategische Ausrichtung

Grundsätzlich werden im Verkehrsentwicklungsplan die Grundlagen dafür gelegt, den Umweltverbund als jederzeit vollwertige Alternative zur Pkw-Nutzung weiter zu fördern und damit eine Pkw-unabhängige Lebensführung und soziale Teilhabe zu ermöglichen. Dies betrifft grundlegend auch den ruhenden Kfz-Verkehr. Unabhängig davon ist die Sicherstellung der grundsätzlichen Erreichbarkeit mit dem Pkw – also auch die Vorhaltung eines angemessenen Stellplatzangebotes – in den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans verankert. Daraus resultieren folgende strategische Ansatzpunkte:

Grafik 13: Strategien im Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr

- Das bewährte Grundkonzept für die Altstadt und deren Umfeld soll unter Berücksichtigung sich ändernder Anforderungen und Rahmenbedingungen sukzessive weiterentwickelt werden. Die Verteilung der unterschiedlichen Nutzergruppen soll prinzipiell beibehalten werden:
  - Innerhalb der Altstadt Priorität für Bewohner und Kunden/ Besucher/ Gäste
  - „1. Reihe“ der Peripherie für Touristen und Kunden/ Besucher/ Gäste
  - „2. Reihe“ der Peripherie für Beschäftigte
- Keine Neuaufteilung der Gebührenzonen und Bewohnerparkzonen, sanfte Erweiterung der Parkzeiten für Bewohner
- Arrondierung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt mit Prüfung/ Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten für Bewohner auf den peripheren Parkplätzen bei Bedarf, u. a. zur Kompensation der entfallenden Bewohner-Stellplätze

[7] *Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Wismar, Teil I – Bestandsanalyse*

ENTWURF

- Angebote für Beschäftigte gezielt nur an der erweiterten Peripherie schaffen bzw. stärken, um die altstadtnahen Parkraumangebote für Bewohner und Kunden vorzuhalten

3.3 Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr

Im Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- RuhV-1: Arrondierung Stellplatzangebot
- RuhV-2.1: Prüfung Erweiterung Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt
- RuhV-2.2: Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen
- RuhV-2.3: Erweiterung P+R und Pendlerparkplätze zur Stärkung intermodaler Reiseketten
- RuhV-3.1: Fortschreibung Gebührenordnung
- RuhV-3.2: Sukzessive Anpassung Bewohnerparkgebühren
- RuhV-4: Bereitstellung weiterführender Informationen zur Steuerung der Parkraumauslastung
- RuhV-5: Überarbeitung Stellplatzsatzung
- RuhV-6.1: Prüfung Abordnung Gehwegparken
- RuhV-6.2: Quartiersgarage Wendorf

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung RuhV-1***.

3.3.1 Sukzessive Weiterentwicklung des bewährten Grundkonzeptes

RuhV-1: Arrondierung Stellplatzangebot

Im Rahmen der Analysen wurde festgestellt, dass Maßnahme RuhV-1 sieht hierfür eine Arrondierung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt vor, indem die Nutzungsmöglichkeiten für die Nutzergruppen ergänzt, erweitert oder verändert werden. Die Notwendigkeit erwächst auch aufgrund möglicherweise entfallender Stellplätze in der Altstadt durch:

- Straßensanierungen (Entfall von geschätzt bis zu 150 Stellplätzen)
- Platzgestaltungen Markt und St-Marien-Kirchplatz (Entfall von bis zu 65 Stellplätzen)
- Neuorganisation Straßenräume Dankwartstraße, Mecklenburger Straße, Gerberstraße, Bademutterstraße (vgl. Kapitel 5.3, Entfall von bis zu 70 Stellplätzen) und Böttcherstraße

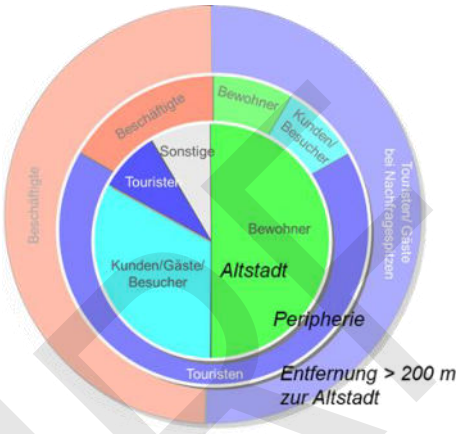
Der Parkplatz Turmstraße hat aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Marktplatz eine sehr hohe Bedeutung für die Nutzergruppe der Kunden und Besucher sowie auch Bewohner. Aufgrund der derzeitigen Bewirtschaftung („Guten-Morgen-Ticket“) wird der Parkplatz allerdings intensiv durch Beschäftigte genutzt und steht somit anderen Nutzergruppen kaum noch zur Verfügung. Eine Kompensation für entfallende Stellplätze (Kunden, Bewohner) in der südlichen Altstadt soll künftig

ENTWURF

durch die Verbesserung der Nutzbarkeit dieses Parkplatzes gelingen. Für die nördliche Altstadt dient die Erweiterung des Parkhauses als wichtigste Kompensationsmaßnahme.

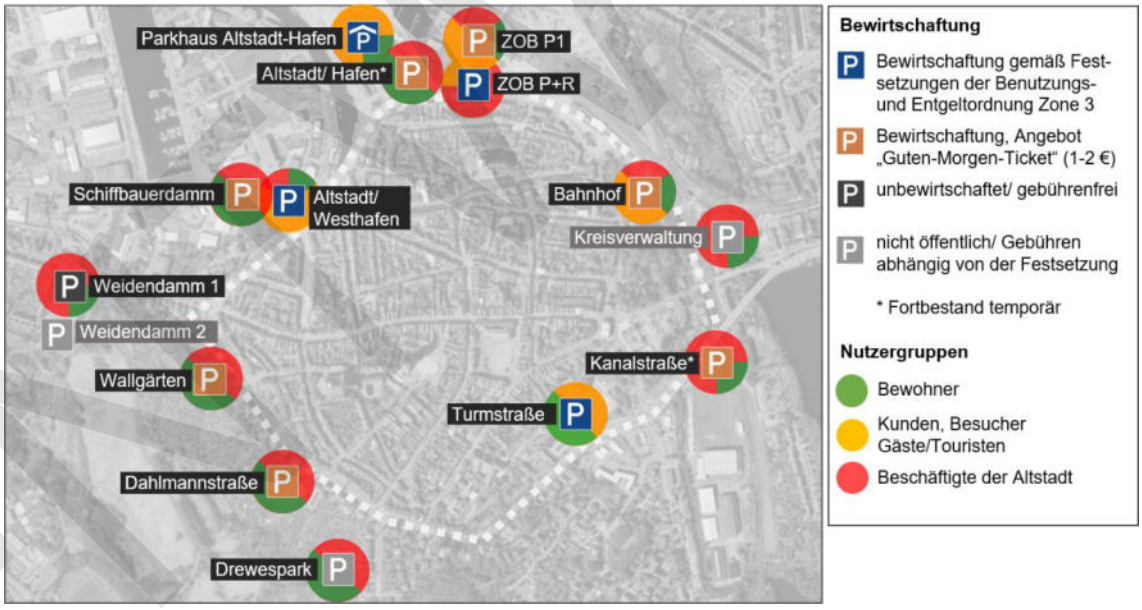
Grundlegend ist keine Neuaufteilung der Gebührenzonen erforderlich, sondern nur das bewährte Grundkonzept für die Altstadt und das Umfeld unter Berücksichtigung sich ändernder Anforderungen und Rahmenbedingungen sukzessive weiter zu entwickeln, welches folgende Verteilung der Nutzergruppen vorsieht:

- Priorität für Bewohner und Kunden/ Besucher/ Gäste im Kern der Altstadt
- „1. Reihe“ der Peripherie für Touristen und Kunden/ Besucher/ Gäste
- „2. Reihe“ der Peripherie für Beschäftigte



Grafik 14: Bewährtes Prinzip der Verteilung Nutzergrupper in der Altstadt und Peripherie

Als wichtigstes Steuerungsinstrument zur Lenkung der Nutzergruppen dient die Bewirtschaftung. Innerhalb der Altstadt parken Bewohner (mit Bewohnerparkausweis) sowie Kunden, Besucher und Gäste (Kurzzeitparken).

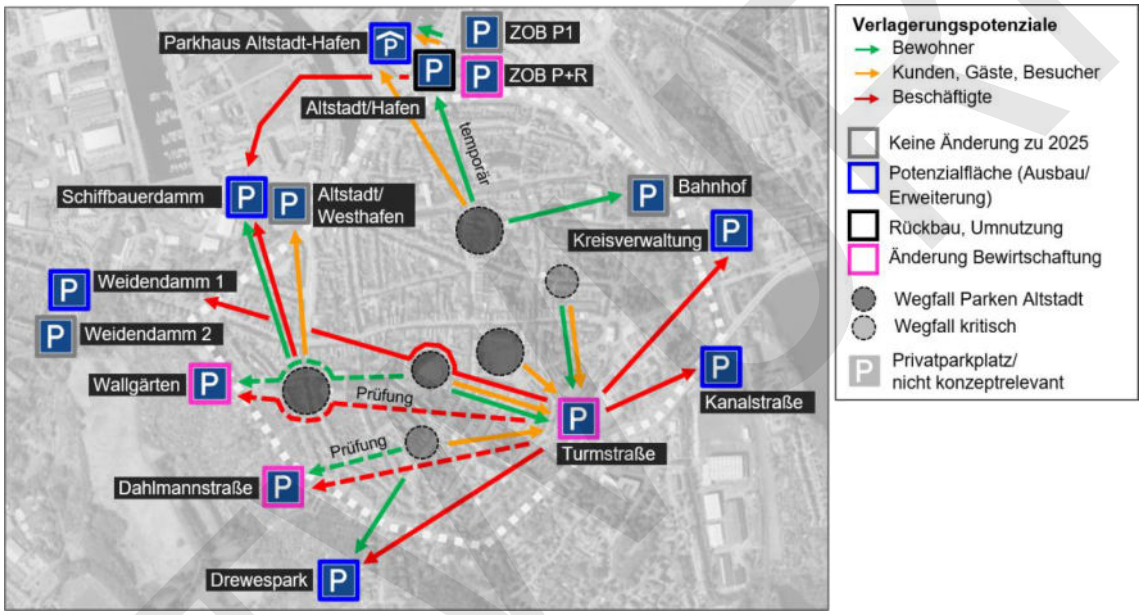


Grafik 15: Bewirtschaftungs- und Nutzergruppenkonzept

An der Peripherie erfolgt die Nutzergruppensteuerung über die Höhe der Parkgebühren. Die Parkplätze der „1. Reihe“ liegen in der Gebührenzone 3 und dienen hauptsächlich Kunden, Besuchern, Gästen und Touristen. An ausgewählten Parkplätzen (vgl. Grafik 15) soll durch einen vergünstigten Tarif (derzeit „Guten-Morgen-Ticket“) ein Angebot in „2. Reihe“ für diejenigen Beschäftigten geschaffen werden, für die eine Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

ausscheidet. Bis 9 Uhr kann dort derzeit für 1,00 € ein Tagesticket erworben werden. Eine Ausweitung des „Guten-Morgen-Tickets“ wird auf die Parkplätze am Schiffbauerdamm, Weidendamm, Wallgärten, Dahlmannstraße, Kanalstraße und der Kreisverwaltung vorgesehen. Auf dem Parkplatz Turmstraße soll hingegen dieses Ticket entfallen, um Beschäftigten hier bewusst keinen Anreiz zum Parken zu geben.

Schematisch zeigt Grafik 16 die gewünschten Verlagerungseffekte im ruhenden Kfz-Verkehr durch entfallende Stellplätze innerhalb der Altstadt und eine Veränderung der bevorzugten Nutzergruppen auf dem Parkplatz Turmstraße.



Grafik 16: Verlagerung von Nutzergruppen in der Altstadt mit Peripherie

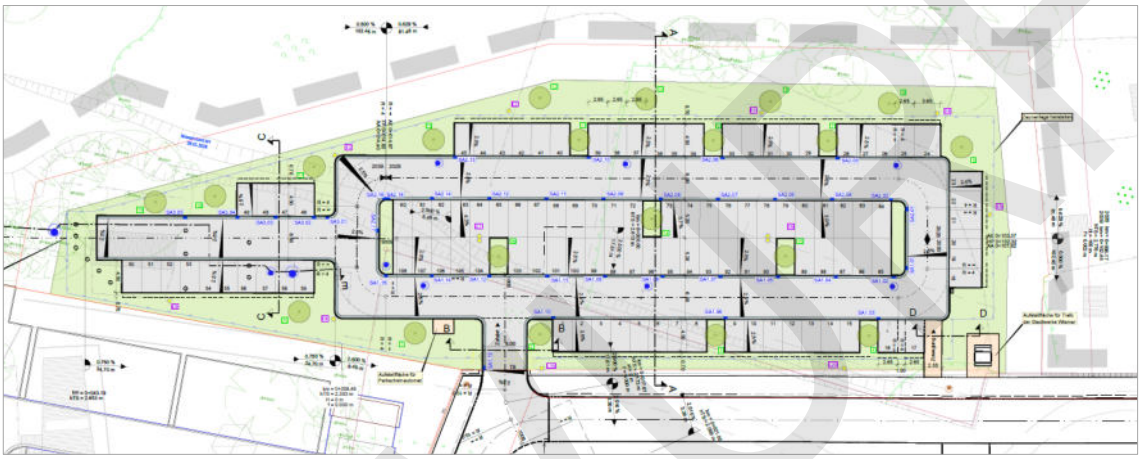
Sämtliche Parkplätze der Peripherie stehen auch Bewohnern im Nachtzeitraum nach wie vor kostenfrei zur Verfügung.

RuhV-2.1: Prüfung Erweiterung Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt

An der Peripherie stehen nur eingeschränkt Restkapazitäten zur Verfügung. Eine Prüfung möglicher Erweiterungspotenziale an der Peripherie für aus der Altstadt verlagerte Verkehre dient als prophylaktische Maßnahme, sofern der Entfall von Stellplätzen nicht mehr durch bestehende Angebote aufgefangen werden kann. Ein stetiger Evaluierungsprozess ist erforderlich, um Bedarfe frühzeitig zu erkennen. Gegenwärtig besteht aus gutachterlicher Sicht noch keine Notwendigkeit zur Erweiterung (ausgenommen Parkhaus).

Der Stellplatzentfall in der Altstadt – wenngleich dieser sukzessive und mit Ausdehnung bis mindestens 2030/ 2035 erfolgen wird – kann Kompensationsmaßnahmen dort erfordern, wo daraus Probleme für ausgewählte Nutzergruppen erwachsen. Eine Verlagerung der entfallenden Stellplätze in andere Straßenräume der Altstadt ist nach gutachterlicher Einschätzung nicht möglich.

Für ebendiese Bewohner sowie für Beschäftigte, die gegenwärtig den Parkplatz Turmstraße nutzen, sollen die Angebote im Umfeld verbessert und mit einem vergünstigten Tarif nutzbar (derzeit „Guten-Morgen-Ticket“) gemacht werden. Hierfür wird der Parkplatz an der Kreisverwaltung von 121 Stellplätzen im Bestand weiter ausgebaut. Auch der Pendlerparkplatz an der Kanalstraße ist grundsätzlich erweiterbar, was jedoch maßgeblich von den Planungen zur Hochbrücke abhängt. Auf dem Drewespark-Gelände entsteht ein zusätzlicher Parkplatz mit 108 Stellplätzen zur Nutzung auch für Beschäftigte (vgl. Grafik 17). Die Bewirtschaftung hängt von der Festsetzung ab.



Grafik 17: Lageplan des Parkplatzes auf dem Drewespark-Gelände [Quelle: EVB Wismar]

Auch für die öffentlichen Parkplätze Weidendamm 1 und Schiffbauerdamm soll eine Erweiterung im Blick behalten werden. In beiden Fällen sind laut Aussagen der Stadtverwaltung auch Optionen mit Hochbau (Parkhaus/ Parkdeck) zu prüfen – bei der baulichen Ausformung stets mit Blick auf Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Aus gutachterlicher Sicht ist jedoch eine Refinanzierung dieser Baukosten über die (niedrigen) Parkgebühren für Pendler wirtschaftlich nicht darstellbar.

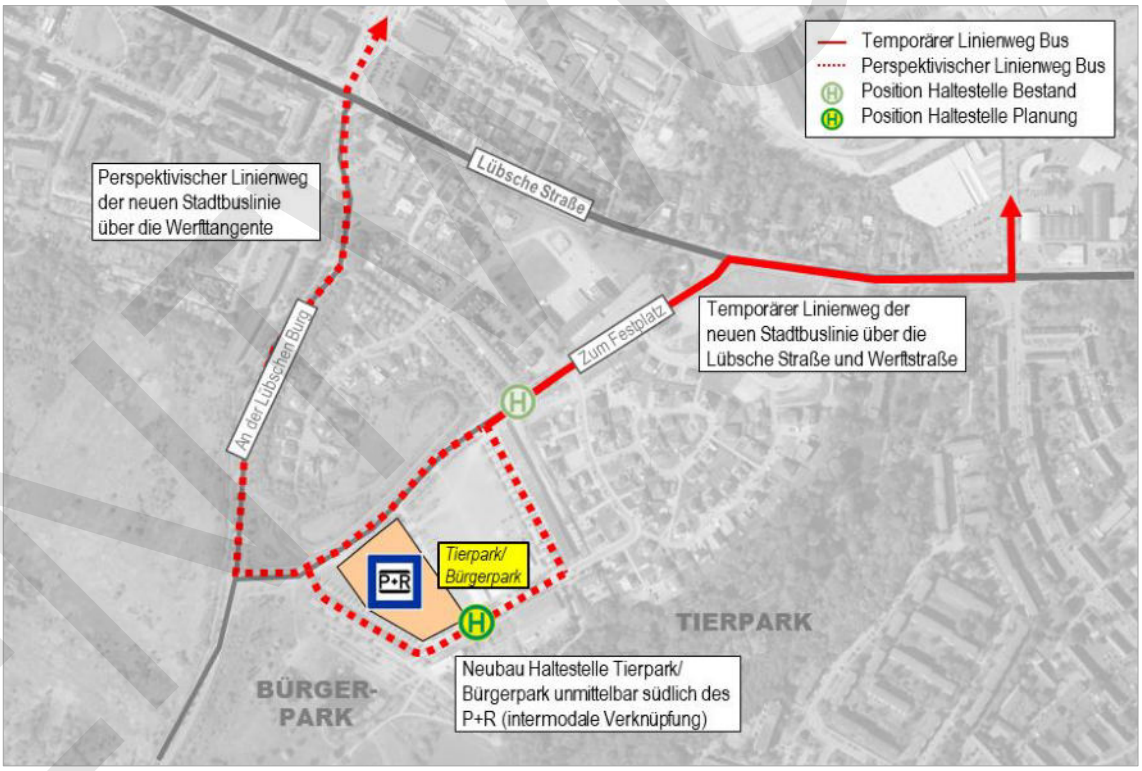
RuhV-2.2: Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen

Um dem Parkplatzbedarf der umliegenden Wohnbebauung (Bewohner), Hotels und Touristenattraktionen (Besucher, Gäste, Touristen) in der nördlichen Altstadt gerecht zu werden, war 2018 das Parkhaus Altstadt-Hafen mit zunächst 211 Stellplätzen im ersten Bauabschnitt entstanden. Eine Erweiterung auf 410 Stellplätze ist nun in einem zweiten Bauabschnitt nicht nur zu Kompensationszwecken wegfallender Stellplätze in der Altstadt vorgesehen, sondern insbesondere auch eine wesentliche Voraussetzung, um eine Auflassung zugunsten einer städtebaulichen Umnutzung (Wegfall 120 Stellplätze) des Parkplatzes Altstadt/ Hafen zu ermöglichen. Die Erweiterung des Parkhauses Altstadt-Hafen wird daher als Schlüsselmaßnahme benannt. Pläne zur Erweiterung liegen in der Stadtverwaltung bereits vor.

RuhV-2.3: Prüfung von Potenzialflächen für P+R und Pendlerparkplätze zur Stärkung intermodaler Reiseketten

Die Erweiterung von P+R auf dem Festplatzgelände sowie der Ausbau von Pendlerparkplätzen am Stadtrand dient der Stärkung intermodaler Reiseketten durch verbesserte Übergänge zum ÖPNV. Der P+R-Parkplatz erfüllt zugleich auch die Funktion eines Überlaufparkplatzes der Parkflächen der Altstadtperipherie bei saisonalen oder veranstaltungsbedingten Nachfragespitzen und sollte daher unbedingt fest fixierter Bestandteil im Parkleitsystem sein (vgl. Maßnahme RuhV-4). Im Falle einer zu erwartenden Überlastung ist im Parkleitsystem dieser Parkplatz prioritär auszuweisen. Im Hinblick auf den wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkt auf dem Werftgelände gewinnt dieser Parkplatz auch für Berufspendler nochmals an Bedeutung. Der Parkplatz im Bereich des Festplatzgeländes steht dabei im engen Kontext der Realisierung und Wirksamkeit anderer Maßnahmen (vgl. Grafik 18):

- Neue Stadtbuslinie Festplatz – Werft/ Westhafen – Haffeld (vgl. Maßnahme ÖPNV-5)
- Verbesserung der Werftanbindung (vgl. Maßnahme mWT-1)
- Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen (vgl. Maßnahme MVI-2)



Grafik 18: Einbindung des P+R Parkplatzes in die neue Buslinie

Zudem sollte eine Prüfung weiterer Flächen und deren Ausbau zu Pendlerparkplätzen im Bereich Wismar Süd (z.B. Rothentor) und insbesondere Wismar Ost (z.B. Groß-Gewerbegebiet Kritzowburg) erfolgen. Bzgl. der städtebaulichen Gestaltung dieser Parkplätze gelten die gleichen Nachhaltigkeitsansprüche, wenngleich kurzfristig auch sporadisch befestigte Interimslösungen infrage kommen.

3.3.2 Sicherung der Steuerungsfunktion und Wirtschaftlichkeit des „Systems Ruhender Kfz-Verkehr“

RuhV-3.1: Fortschreibung Gebührenordnung

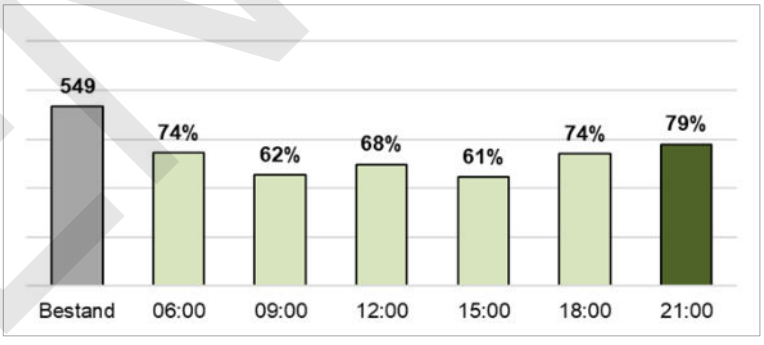
Die aktuelle Parkgebührenordnung stammt aus dem Jahr 2019. Aufgrund sich ständig ändernder Rahmenbedingungen bedarf es einer stetigen Fortschreibung der Parkgebührenordnung. Maßnahme RuhV-3.1 fasst eine Vielzahl kleinteiliger Ansätze zusammen, die im Kontext der Parkraumbewirtschaftung stehen.

Zunächst dienen die Parkgebühren und die Bewirtschaftungsform als Steuerungsinstrument der Verkehrslenkung. Hierfür ist eine beständige Evaluation auch vor dem Hintergrund der angestrebten verkehrspolitischen Zielstellungen der Hansestadt Wismar erforderlich. Das Gleichgewicht zwischen Parkraumangebot und Parkraumauslastung sollte sichergestellt sein, wobei die Gebührenhöhe hierbei eine wichtige Stellschraube ist. Grundsätzlich soll auf Maßnahmen verzichtet werden, die die Steuerungsfunktion beeinträchtigen, den Parksuchverkehr verstärken, den Kontrollaufwand erhöhen und zu Einnahmeverlusten führen (u.a. kostenfreies Kurzzeitparken/ „Brötchentaste“).

<u>Gebührenzeit</u>

Die generelle Gebührenpflicht im Tagzeitraum zwischen 9 und 19 Uhr sollte auch in ebendieser zeitlichen Ausdehnung weiterhin beibehalten werden. Innerhalb der Altstadt sollte außerhalb des Bewohnerparkens ausschließlich eine finanzielle Bewirtschaftung mit gleichzeitiger zeitlicher Beschränkung auf zwei Stunden erfolgen – im direkten Umfeld des Marktes maximal eine Stunde. An der Altstadtperipherie besteht kein Erfordernis zur Beschränkung der Parkdauer.

Die Nutzung des bewirtschafteten Parkraums durch Kunden und Gäste geht ab ca. 15 Uhr zurück – ab 18 Uhr erfolgt der Einstieg durch zurückkehrende Bewohner. Daher kann zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und Entlastung der Bewohner das Bewohnerparken in den gekennzeichneten Zonen statt ab 17 Uhr bereits ab 16 Uhr für Bewohner zugelassen werden.



Grafik 19: Auslastung finanziell bewirtschafteter Stellplätze in der Altstadt

In den Wintermonaten (November bis März) besteht derzeit ein deutlich vergünstigter, sogenannter Winter-Tarif, der bspw. die Tagesgebühr auf dem Parkplatz Turmstraße auf 1,00 € herabsetzt.

ENTWURF

Aufgrund der tourismusbedingt deutlich geringeren Parkraumnachfrage erfüllt die Parkgebühr in diesem Fall keinerlei Steuerungsfunktion. Dennoch sollen hierdurch keine falschen Anreize zur Pkw-Nutzung geschaffen werden. Auch entstehen der Stadt hierdurch erhebliche Einnahmeeinbußen. Ein Wegfall des Wintertarifmodells sollte daher als Option im Blick behalten werden.

Gebührenhöhe

Die sukzessive Anpassung der Parkgebühren trägt zur Sicherstellung des Gleichgewichtes von Parkraumangebot und -auslastung bei. Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung sollen zudem der Deckung der laufenden Kosten (Instandhaltung, Technik, Energie, Personal) dienen. Bedingt durch allgemeine Preis- und Tarifentwicklungen ergibt sich eine sukzessive Kostensteigerung, die durch eine regelmäßige Anpassung der Parkgebührenhöhe durch die Nutzer mitzutragen ist. Zweckgebunden sollen die Erlöse auch den Ausbau des Parkhauses Altstadt-Hafen (vgl. Maßnahme RuhV-2.2) sowie anderer etwaiger Parkierungsanlagen mitfinanzieren.

Aus Grafik 15 geht die künftig angedachte Bewirtschaftung der Parkplätze der Peripherie hervor. Insbesondere bzgl. des „Guten-Morgen-Tickets“ soll eine Ausweitung stattfinden, zugleich aber auch eine moderate Erhöhung der Gebühren. Die Festlegung des Zeitraumes der Erwerbsmöglichkeit des Tickets sollte sich auch am ÖPNV-Angebot orientieren. Sofern eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes an den morgendlichen Tagesrandlagen stattfindet, besteht keine Notwendigkeit das Guten-Morgen-Ticket bis 9 Uhr anzubieten.

Sonderparkregelungen

Bezüglich der Sonderparkregelungen und -angebote für Wohnmobile, Reisebusse und Motorräder haben die Analysen keinen akuten Handlungsbedarf erkennen lassen. Dennoch sollte eine regelmäßige Evaluierung der Bestandssituation erfolgen.

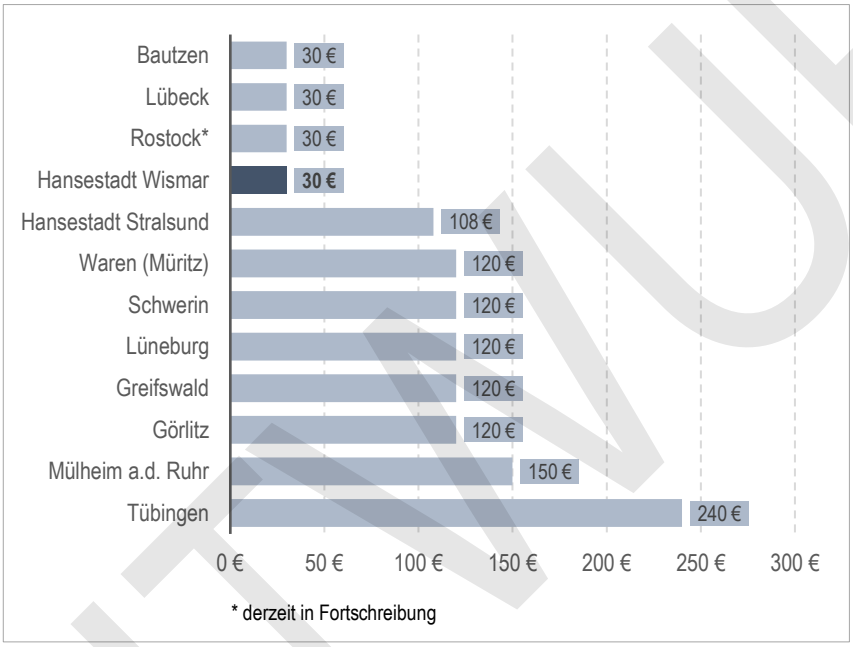
RuhV-3.2: Sukzessive Anpassung Bewohnerparkgebühren

Während bezüglich der Ausdehnung der Bewohnerparkzonen in der Altstadt sowie der Einführung von Bewohnerparkzonen außerhalb der Altstadt derzeit kein Änderungsbedarf gesehen wird, sollten die Kosten eines Bewohnerparkausweises spürbar angehoben werden. Die Nutzung öffentlicher Straßen zum Abstellen privater Pkw ist für Bewohner – vorbehaltlich des Erwerbes einer Bewohnerparkberechtigung – mit Gebühren in Höhe von derzeit rund 30 € pro Jahr – nahezu kostenlos. Dies stellt keine reale Motivation zur Abschaffung des eigenen Pkw dar. Aufgrund der 2-fachen Parkausweis-Überstreichung, d.h. es werden doppelt so viele Bewohnerparkberechtigungen ausgegeben wie Stellplätze für Bewohner verfügbar sind, besteht auch mit Bewohnerparkausweis keine Garantie auf einen Stellplatz.

Als Ausgleich für die privilegierte (private) Inanspruchnahme des wertvollen öffentlichen Raumes sowie den im Allgemeinen steigenden Kosten (Verwaltung, Instandhaltung) sollte daher in einem

ENTWURF

ersten Schritt die Nutzungsgebühr auch für Bewohner spürbar erhöht werden. Aus verkehrspolitischer Sicht könnte langfristig ein Preis von 365 € pro Jahr bzw. 1 Euro pro Tag hergeleitet werden, was dem Signalpreis für Diskussionen im ÖPNV („365-Euro-Ticket“) entspricht. Gemessen am Bodenrichtwert ergibt sich ein ähnlicher Preis für diese Fläche. Die Anhebung des Preises für das Bewohnerparken sollte dabei stufenweise erfolgen. Nach einer einmaligen Steigerung auf 100 bis 120 Euro pro Jahr, werden die Gebühren regelmäßig erhöht und bei Bedarf angepasst. An dieser Stelle ist eine offene Kommunikation in Richtung Bevölkerung erforderlich, um die Transparenz zu erhöhen. Zur groben Orientierung können Vergleichsstädte in der Region oder Städte mit historisch schützenswerten Altstadtkernen dienen, welche die Gebühren bereits deutlich angehoben haben oder diese aktuell fortschreiben (vgl. Grafik 20).



Grafik 20: Kosten Bewohnerparkausweis in anderen Städten, Stand 01/2025

RuhV-4: Bereitstellung weiterführender Informationen zur Steuerung der Parkraumauslastung

Ein weiteres Werkzeug zur Sicherung der Steuerungsfunktion des ruhenden Kfz-Verkehrs besteht in der Bereitstellung weiterführender Informationen zur Parkraumauslastung. Im Kontext der Maßnahme RuhV-4 soll das eingeführte dynamische Parkleitsystem stetig um weitere sinnvolle Parkplätze erweitert werden (vgl. Grafik 21).

Frühzeitige Informationen über die Auslastung des innerstädtischen Parkraumes vermeiden nicht nur Parksuchverkehre, sondern dienen gleichzeitig der Sensibilisierung der Pkw-Fahrer über die Verfügbarkeit des Parkplatzangebotes und klären über mögliche Alternativen (P+R, Nutzung ÖPNV-Angebote) auf. Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen (vgl. Maßnahme MVI-6) können neben Hinweisen zu aktuellen Verkehrszuständen zugleich der Förderung des allgemeinen Verständnisses dienen, dass nicht jederzeit und überall geparkt werden kann und

ENTWURF

dass kostenfreie Kurzparkmöglichkeiten nicht zu einer Optimierung, sondern Schwächung des Parkraumkonzepts führen.

Grafik 21: Dynamisches Parkleitsystem inkl. potenzieller Erweiterungsparkplätze

RuhV-5: Überarbeitung Stellplatzsatzung

Die als Hauptziel III im Leitbild verankerte „besondere Stärkung des Umweltverbundes“ soll bereits in der Stellplatzsatzung Berücksichtigung finden und so den erforderlichen Stellplatzbedarf bei der Umsetzung von Bebauungsplänen reduzieren. Die aktuell gültige Stellplatzsatzung[8] trifft hierzu keine Aussagen. Mit deren anzustrebender Überarbeitung soll die Stellplatzsatzung künftig eine stärkere Abminderung der nachzuweisenden Stellplätze zulassen, sofern alternative Mobilitätsangebote (insbesondere Car-Sharing) oder qualitativ hochwertige ÖPNV-Angebote (Haltestellenentfernung, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum) verfügbar sind. Zudem sollen Informationen über die Qualität und Quantität der herzustellenden Fahrradabstellanlagen analog zu den Kfz-Stellplätzen bereitgestellt werden. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen ist dabei näherungsweise doppelt so hoch wie an Kfz-Stellplätzen.

[8] *Satzung der Hansestadt Wismar über die Herstellung notwendiger Stellplätze für Kraftfahrzeuge und über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze (Stellplatzsatzung), Stand 2025*

3.3.3 Reduktion der Inanspruchnahme von Flächen

Teilweise stehen im Stadtgebiet durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzte Flächen einer weiteren Entwicklung der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualitäten oder einer Erhöhung der Verkehrssicherheit entgegen (Straßenraumparken Altstadt Am Schilde, Gehwegparken zu Lasten regelgerechter Gehwegbreiten in Wendorf).

RuhV-6.1: Prüfung Abordnung Gehwegparken

Straßenbegleitender ruhender Kfz-Verkehr kann sich unter Umständen negativ auf die Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen, „Dooring“) und die Nutzbarkeit der Gehwege auswirken. Grundsätzlich ist Gehwegparken nach § 12 Abs. 4 und 4a StVO verboten. Ausnahmen sind dennoch durch Verkehrszeichen 315 möglich. Der Gehweg muss dabei nach wie vor in ausreichender Breite für Fußgänger, Rollstühle, Kinderwagen verfügbar sein. Im Bestandsnetz erfolgte hierzu keine flächendeckende Prüfung, allerdings sind örtlich Straßenabschnitte erkannt worden, wo das Gehwegparken kritisch ist. So ist zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr der ruhende Kfz-Verkehr dort zurückzunehmen, wo das Gehwegparken die nutzbare Restbreite des Gehweges für Fußgänger auf ein Breitenmaß von unter 1,50 m einschränkt bzw. die Mindestfahrbahnbreite von 3,05 m nicht gegeben ist (Service- und Rettungsfahrzeuge). Die Maßnahme RuhV-6.1 sieht daher die Prüfung der Abordnung des Gehwegparkens im kommunalen Straßennetz vor. Beispielhaft zu benennen sind folgende Straßenabschnitte:

- Wendorf: Rudi-Arndt-Straße, Katja-Niederkirchner-Straße, Anton-Saefkow-Straße, Ernst-Scheel-Straße
- Wismar-Süd: Birkenweg, Dr.-Unruh-Straße
- Altstadt: Baustraße, Spiegelberg

Fotos: Gehwegparken als vielfaches Problem im Stadtteil Wendorf

Der Entfall der Parkflächen ist aufgrund der Angebotssituation im Umfeld (ausreichend Kapazitäten vorhanden) nicht immer ohne Kompensation möglich – beispielhaft sind Teile von Wendorf sowie die Wismarer Altstadt zu benennen. Für letztere wurden Lösungsansätze durch die Maßnahmen RuhV-1 (vgl. auch Grafik 16) und RuhV-2.1 beschrieben.

ENTWURF

RuhV-6.2: Quartiersgarage Wendorf

Im Stadtteil Wendorf werden mit Umsetzung der Maßnahme RuhV-6.1 nicht wenige Stellplätze entfallen. Bedingt durch die Siedlungsstruktur im Umfeld der nördlichen Erwin-Fischer-Straße (hohe Einwohnerdichte, wenige private Stellplätze) sollte eine Quartiersgarage eingerichtet werden. Erste Planungen hierzu sind bereits erfolgt (Standort vgl. Grafik 22). Bei Quartiersgaragen haben sich Einzugsradien von 500 m als zumutbare Entfernung etabliert.

Eine Quartiersgarage ist eine zentrale Parkierungsanlage, die speziell für die Bewohner eines Stadtteils konzipiert ist, um den öffentlichen Raum zu entlasten und dadurch die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Quartiersgaragen können als Parkplatz, Parkdeck/ Parkhaus oder als Tiefgarage ausgeformt werden, wobei stets Aspekte der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit beachtet werden sollen. Gleichzeitig bietet sich durch die Quartiersgarage die Gelegenheiten, zusätzliche Mobilitätsangebote (Lademöglichkeiten, Leihräder, Car-Sharing) im einwohnerreichen Stadtteil Wendorf zu stärken.

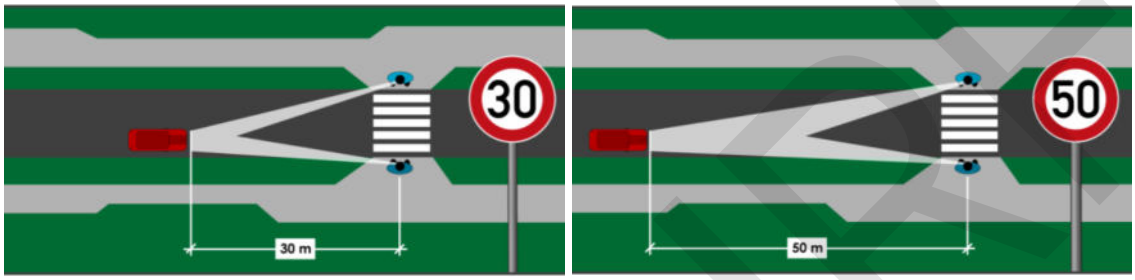
Grafik 22: Lage der potenziellen Quartiersgarage in Wendorf (links); Beispiele für Quartiersgaragen (rechts)

3.3.4 Weitere Hinweise zum ruhenden Kfz-Verkehr

Nicht maßnahmenkonkret ist auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit an nicht signalisierten Querungsstellen für Fußgänger im Blick zu behalten. Hierfür ist eine Prüfung der Beeinträchtigung der Sichtdreiecke durch den ruhenden Kfz-Verkehr vorzunehmen. Die Mindestsichtweite auf Warteflächen an Querungsstellen, d.h. die Freiheit von Sichthindernissen, sollte bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h idealerweise 30 m betragen – bei 50 km/h sind es 50 m.[9]

[9] *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Anhang: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), FGSV, Ausgabe 2002*

Wo dies im Bestand nicht der Fall ist, ist das Parken durch Anordnung eines absoluten Haltverbotes zu unterbinden. Die Prüfung konnte aufgrund der Kleinteiligkeit nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgen und ist durch die örtliche Verkehrsbehörde vorzunehmen. Bei Bedarf sind eben genannte behördliche Anordnungen zu realisieren. Sofern eine Beseitigung von anderen Hindernissen (Bäume, Einbauten) nicht möglich ist, kann die Sicht durch Gehwegverbreiterungen beispielsweise in Form von vorgezogenen Aufstellflächen sichergestellt werden.



Grafik 23: Sichtdreiecke an Querungsstellen, [Quelle: stvo2go]

ENTWURF

4. Konzepte für den Radverkehr

4.1 Vorbemerkungen

In Anbetracht der anhaltenden technischen Entwicklungen von Fahrrädern sowie der Förderung durch den Bund, das Land Mecklenburg-Vorpommern und der Region ist in den nächsten Jahren von einem weiteren Anstieg der Radverkehrsmengen in Wismar auszugehen. Eine flache Topografie und geringe Reisezeitunterschiede zwischen Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr zu wichtigen Zielen sind speziell in Wismar ein Faktor eines attraktiven Radverkehrs in der Stadt. Durch die Stadt verlaufen die touristischen Rad-Hauptrouten Ostseeküstenradweg und Elbe-Ostsee-Radweg. Insbesondere entlang des Altstadtringes, aber auch im Bereich des Alten Hafens, des Bahnhofs und im Altstadtbereich überlagern sich touristische Radverkehrsströme mit Alltags-Fahrradfahrten von Bewohnern und Pendlern stark.

Zur weiteren Förderung der Fahrradnutzung ist daher ein Zusammenspiel aus bündelnden Radverkehrsachsen mit attraktiven Radverkehrsanlagen innerhalb der Stadtgrenzen Wismars sowie Anschlüssen an das Radwegenetz der Region zu denken. Zur langfristigen Potenzialschöpfung eines Radroutennetzes ist so auch bei der Neu- und Umplanung von Straßen speziell auf die Belange des Radverkehrs einzugehen, wobei umwelttechnische Aspekte, Anforderungen an die Stadtplanung und Kostenrahmen zu bewerten sind.

Grundlegend für eine gute Radinfrastruktur ist darüber hinaus die Sicherstellung ausreichender Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an öffentlichen Einrichtungen, im Bereich der Altstadt und des Alten Hafens. Aber auch in Wohngebieten und an gut frequentierten Haltestellen des ÖPNV können Radabstellanlagen einen Anreiz zur häufigeren Nutzung des Fahrrades bieten. In Kombination mit einem grundlegenden Leihradangebot kann ein noch größerer Kreis potenzieller Fahrradnutzer erreicht werden und auch dem Gelegenheitsfahrer ein einfacher Zugang zur Fahrradinfrastruktur gegeben werden.

4.2 Strategische Ausrichtung

Für die zukunftsfähige und nachhaltige Gestaltung des Radverkehrs sind folgende Ansätze von hoher Bedeutung:

- Etablierung eines Radroutennetz mit Schwerpunkt auf den Alltagsverkehr mit Berücksichtigung infrastruktureller, organisatorischer und sonstiger Maßnahmen
- Verbesserung der Verträglichkeit des Radverkehrs im Bereich der Fußgängerzone in der Altstadt
- Stärkung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit von Radfahrern durch eine sukzessive Erneuerung/ Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen stadträumlich beschränkter Möglichkeiten

ENTWURF

- Aufbau einer flächendeckenden Leihradinfrastruktur
- Stärkung des Bewusstseins zur Akzeptanz von Kompromisslösungen zwischen teilweise nicht auflösbaren Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern und optimalen Lösungen für Radverkehrsführungen

Grafik 24: Strategien im Handlungsfeld Radverkehr

4.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Im Handlungsfeld Radverkehr sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- Rad-1: Sukzessive Realisierung Alltags-Rad-Hauptroutennetz
- Rad-1.1: Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring
- Rad-1.2: Alltags-Rad-Hauptroute 1
- Rad-1.3: Alltags-Rad-Hauptroute 2
- Rad-1.4: Alltags-Rad-Hauptroute 3
- Rad-1.5: Alltags-Rad-Hauptroute 4
- Rad-1.6: Alltags-Rad-Hauptroute 5
- Rad-2: Erweiterung Wegweisung Rad-Hauptroutennetz
- Rad-3: Entwicklung Alltags-Rad-Nebenroutennetz
- Rad-3.1: Ausbau Radverkehrsanlagen Schiffbauerdamm
- Rad-3.2: Prüfung Fahrradstraße Ernst-Scheel-Straße
- Rad-3.3: Prüfung Fahrradstraße Wendorfer Weg/ Burgwall
- Rad-3.4: Prüfung Fahrradstraße Rabenstraße
- Rad-4: Prüfung Freigabe Einbahnstraßen
- Rad-5: Ausbau Radabstellanlagen
- Rad-6: Weiterentwicklung Fahrradverleih
- Rad-7: Durchführung Image-Kampagnen

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung Rad-1***.

ENTWURF

4.3.1 Entwicklung eines Radroutennetzes

Um die Attraktivität des Radverkehrs in der Hansestadt Wismar zu fördern, sollte ein grundlegendes Radroutennetz die Basis sein. Das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans benannte Radroutennetz baut auf einem im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg entwickelten Netzes aus Alltags-Radrouten und touristischen Radrouten auf.

Dieses Routennetz wurde anhand erkannter Defizite in Absprache mit Fachleuten im Rahmen von Arbeitskreisen und Workshops zum Verlauf der Radrouten überarbeitet. Eine Anpassung der touristischen Rad-Hauptrouten Ostseeküstenradweg (Route D2) und Elbe-Ostsee-Radweg (Route R23) erfolgte nicht. Eine prioritäre Einteilung der Alltags-Radrouten ist nach Rad-Hauptrouten (Priorität 1) sowie Rad-Nebenrouten der Stufe I (Priorität 2) und der Stufe II (Priorität 3) vorgenommen – die Klasseneinteilung orientiert sich dabei am Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg.

Das Netz ist in ***Abbildung Rad-2*** dargestellt. Es verbindet periphere Stadtteile Wismars mit der Altstadt und verläuft dabei auch entlang wichtiger verkehrserzeugender Einrichtungen, wie Versorgungszentren, medizinischen Einrichtungen, Bildungs-, Freizeit- und Tourismuseinrichtungen. Innerhalb des Altstadtringes sollten keine Radrouten verlaufen – eine Befahrung der Altstadt ist jedoch weiterhin sicherzustellen. Der durch die Altstadt verlaufende Alltags-Rad-Durchgangsverkehr soll so zu einem Großteil auf den Altstadtring verlagert werden, um den Radverkehr in diesem sensiblen Bereich zu reduzieren.

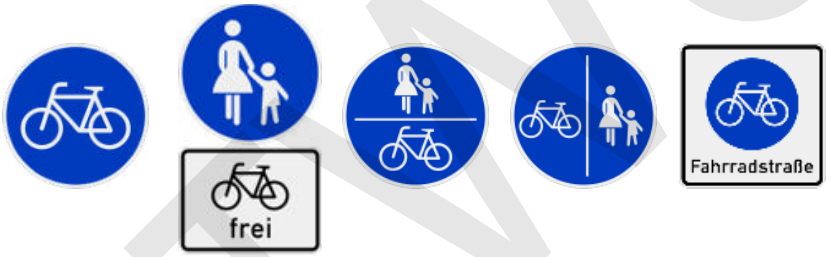
Die Alltags-Radrouten verlaufen überwiegend entlang einbahnig zweistreifiger Straßen, wobei oberhalb einer Verkehrsstärke von etwa 800 Kfz/h (Belastungsbereich III-IV nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen[10] (ERA)) und auf Relationen mit hohem Radverkehrsaufkommen möglichst separate Radverkehrsanlagen vorhanden sein sollten (Radfahrstreifen, straßenbegleitende Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege), um den Radverkehr räumlich getrennt vom Kfz-Verkehr führen zu können. Es sollten generell getrennte Rad- und Gehwege bevorzugt werden, jedoch ist diese Radverkehrsanlage unter Beachtung der notwendigen Querschnittsmaße aufgrund im Bestand häufig geringer Wegbreiten oder fehlender/ nicht verfügbarer Flächen oft nicht möglich. In diesen Fällen sollte eine andere Radverkehrsanlage angeordnet oder eine Kompromisslösung gefunden werden. Gründe hierfür liegen auch in der Erhaltung des Baumbestandes – dieser ist durch den Ausbau der Radinfrastruktur nicht zu reduzieren. Sofern es die Querschnitte zulassen, ist ein Wechsel verschiedener Formen von Radverkehrsanlagen über kurze Distanzen zu vermeiden.

[10] *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV, 2010*

ENTWURF

Eine Führung in bestehenden verkehrsberuhigten Bereichen ist angesichts der eingeschränkten zulässigen Höchstgeschwindigkeit gutachterlich grundsätzlich entlang der Radrouten zu kritisieren, kann aufgrund örtlicher Gegebenheiten (bspw. kurzer Straßenabschnitt oder fehlenden Platzverhältnissen zur Umgestaltung des Straßenraumes) jedoch beibehalten werden.

Nach StVO dürfen baulich angelegte straßenbegleitende Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege sowie Radwege ohne Benutzungspflicht mit uneingeschränkter Geschwindigkeit befahren werden, bei beiden Letztgenannten ist bei Begegnung mit Fußgängern jedoch die Geschwindigkeit situativ anzupassen. Es ist allerdings anzumerken, dass auch bei im Bestand schmalen getrennten Rad- und Gehwegen häufig Konfliktpotenzial zwischen die Verkehrsfläche nutzenden Fußgängern und Radfahrern besteht, wobei auch hier die Radfahrer die Geschwindigkeit im Konfliktfall anzupassen haben. Daher zieht die Umwidmung eines nach Regelwerk untermaßigen getrennten Rad- und Gehweges zu einem weniger Breite benötigenden gemeinsamen Geh- und Radweg hinsichtlich der Verminderung der Reisezeiten in Wismar keine großen Nachteile mit sich. In anbaufreien Bereichen mit geringen Fußverkehrsaufkommen sollten gemeinsame Geh- und Radwege nicht umgewidmet werden, da das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und Fußgängern geringer ist.



Grafik 25: Beschilderungen zur Führung des Radverkehrs gemäß StVO

Das Alltags-Radroutennetz sollte für die vorgeschlagenen Alltags-Radrouten prioritär gemäß der in Tabelle 2 aufgelisteten Qualitätsstufen ausgebaut werden, um das größtmögliche Nachfragepotenzial entlang der Radrouten zu erzielen. Kompromisslösungen sollten dabei in Einzelfällen möglich sein.

Verläuft entlang der Rad-Nebenroute Stufe I auch eine touristische Rad-Hauptroute, sollte der Standard einer Alltags-Rad-Hauptroute umgesetzt werden. Die weiteren nicht im Alltags-Rad-Routennetz aufgenommenen Straßenzüge sollten keine Abordnung der jeweiligen Radverkehrsführung erfahren und zur Nutzung durch den Radverkehr gemäß dem Bestand beibehalten werden.

Im Alltags-Radroutennetz sollten regelkonforme Querschnittsmaße eingehalten werden. Kompromisslösungen sind möglich bei

- Radverkehrsanlagen in gutem/ nicht sanierungsbedürftigem Zustand – „Besser eine Radverkehrsanlage, als keine“

ENTWURF

- Kurzen Einengungen aufgrund kleiner Hindernisse bei Gewährleistung einer guten Einsehbarkeit der Verkehrsanlage durch die Verkehrsteilnehmer

	Alltags-Rad-Hauptroute	Alltags-Rad-Nebenroute Stufe I	Alltags-Rad-Nebenroute Stufe II
Separate Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radschutzstreifen, separate Radwege, getrennte Rad- und Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege) oder Fahrradstraßen			
Führung in verkehrsberuhigten Bereichen oder auf Gehwegen mit dem Zusatz „Fahrrad frei“			
Reduzierung von baulichen Barrieren (z.B. Poller, Schranken)			
Gut befahrbarer Asphalt oder Pflaster als Wegebelag			
Gut befahrbare Schotterwege (keine „Matschwege“ und ohne Schlaglöcher)			

= prioritär zu empfehlen = optional zu empfehlen = nicht zu empfehlen

Tabelle 2: Zu berücksichtigende Qualitätsstufen der Alltags-Radrouten

Entlang des Alltags-Radroutennetzes sollte weiterhin eine konsequente Beschilderung der Radverkehrsanlagen mit Verkehrszeichen nach der Straßenverkehrs-Ordnung[11] (StVO) umgesetzt werden. Dabei sind eine durchgehende Beschilderung an allen Knotenpunkten im Radwege- und Straßennetz sowie bei Zweirichtungsradwegeführung in beiden Fahrtrichtungen gleichermaßen beschilderte Radverkehrsanlagen, entgegen der Schaffung eines „Schilderwaldes“ auf ein für den Nutzer verständliches Maß abzuwägen. Nachrangig prioritär, aber bei einem Neu- oder Umbau einer Verkehrsanlage zu berücksichtigen, ist bei Umwidmung einer Radverkehrsanlage bspw. von einem getrennten Rad- und Gehweg zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg eine Neumarkierung des Weges von einer farblichen Trennung hin zu einer einheitlichen Farbgebung.

Fotos: Inkonsistente Beschilderung der Radverkehrsanlage zwischen Lindengarten und Bahnhof

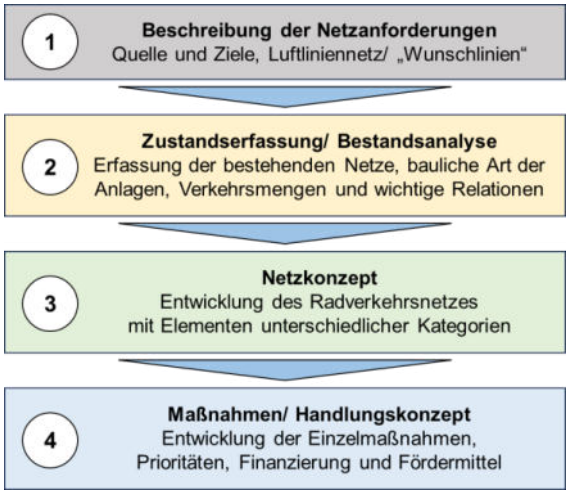
[11] *Straßenverkehrs-Ordnung (Novelle) (StVO), 2024*

Zu prüfen ist darüber hinaus, inwiefern Signalzeitenpläne an LSA-Knotenpunkten entlang der Alltags-Radrouten so angepasst werden können, dass bei Anforderung an einem Signaltaster durch einen Radfahrer die Wartezeit bis zur Grünphase minimiert werden kann – verhindert werden sollen „Bettelampeln“. Darüber hinaus wurde bei der Maßnahmenkonzeption im Bereich sensibler öffentlicher Einrichtungen wie Schulen bei Nichtvorhandensein einer Querungshilfe über eine angrenzende Hauptverkehrsstraße eine alternative Radwegebenutzung im Zweirichtungsverkehr geprüft. Wo die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr als Maßnahme benannt wird, sollte auf der Fahrbahn je Fahrtrichtung die Anordnung von Piktogrammketten in einem Abstand von 30 m vorgenommen werden, um den Kfz-Verkehr auf die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen – Beispielstandorte sind im Rahmen der Beschreibung des Alltags-Radroutennetzes aufgelistet. An Straßenknotenpunkten, entlang derer das Alltags-Radroutennetz verläuft, sollten Furten mit Leitlinien abmarkiert werden. Darüber hinaus sollte an Straßenknotenpunkten, an denen Alltags-Rad-Hauptrouten nach RIN kategorisierte Hauptverkehrsstraßen queren, die Furten rot markiert werden. Ziel sollte dabei sein, einen für alle Verkehrsteilnehmer gut wahrnehmbaren Zustand zu erreichen. Im Bestand sind beispielhaft bereits KP-Furten entlang der Bürgermeister-Haupt-Straße, der Dammhusener Chaussee/ Philipp-Müller-Straße, des Klußer Damms oder der Lübschen Straße entsprechend markiert.

Foto: Mit Leitlinien und roter Markierung gekennzeichnete Knotenpunktfurt entlang der Lübschen Straße

Das Radroutennetz wurde im Vorfeld der Formulierung von Einzelmaßnehmen entwickelt, wobei letztere auf Betrachtungen von Problemstellen des Radverkehrs basieren. Anhand der Projektaufgabe werden im Verkehrsentwicklungsplan dabei nicht alle potenziellen Detailmaßnahmen beschrieben, sondern auf Schwerpunkte Bezug genommen. Der Prozess, welcher dieser Vorgehensweise zugrunde liegt, bezieht sich auf die ERA.

ENTWURF



Grafik 26: Vorgehensweise zur Entwicklung des Radroutennetzes und aufbauender Einzelmaßnahmen

Rad-1: Sukzessive Realisierung Alltags-Rad-Hauptroutennetz

Die Maßnahme beschreibt die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung des Alltags-Rad-Hauptroutennetzes. Die sechs entwickelten Rad-Hauptrouten erstrecken sich entlang wichtiger Radverkehrsverbindungen zwischen dem Altstadtring und den Stadtgrenzen Wismars mit Anschluss an Radwegeverbindungen in das Umland. Eine konkrete Erläuterung wird im Folgenden vorgenommen.

Rad-1.1: Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring

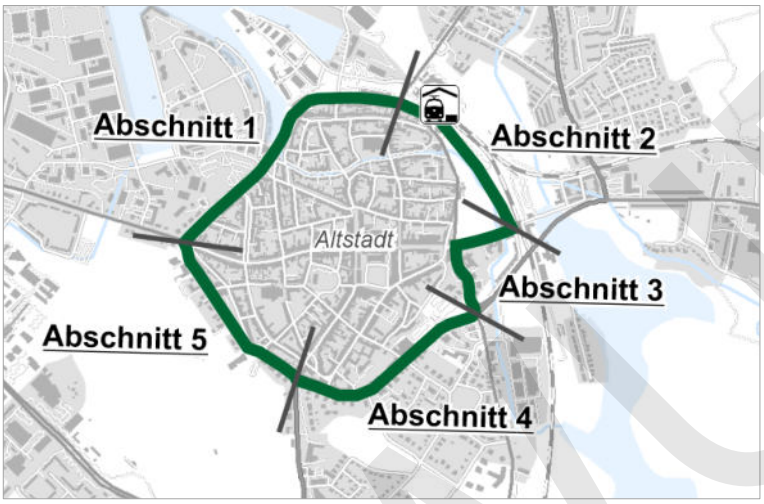
Die Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring bindet die Alltags-Rad-Hauptrouten 1 bis 5 an. Die Rad-Hauptroute wird in fünf Abschnitte gegliedert (vgl. ***Abbildung Rad-3***). Mit der unmittelbaren Anbindung der Altstadt, des Geländes des Alten Hafens, des Bahnhofs sowie des Lindengartens ergeben sich hohe Radverkehrsmengen. Besonders entlang dieser Rad-Hauptroute ist daher die Überlagerung des „schnellen“ Alltagsverkehrs mit touristischen Verkehrsströmen des hier verlaufenden Ostseeküstenradweges und Elbe-Ostsee-Radweges planerisch zu berücksichtigen. Folgende Einzelmaßnahmen sollten zur Aufwertung zu einer Rad-Hauptroute umgesetzt werden:

- Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg
  - Aufgrund ausreichendem Querschnittsmaß in Abschnitt 2 und 5
  - Aufgrund untermaßigem und nicht ausbaubarem Querschnitt in Abschnitt 4
- Prüfung zum Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges in Abschnitt 2
- Ausbau und Umwidmung zur Fahrradstraße mit Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung des Weges in Abschnitt 3; Wahl der Radfahrer zur Erreichbarkeit der Altstadt über die Altwismarstraße oder Gerberstraße in Abhängigkeit der Maßnahmenumsetzungen FÖ-4 bzw. FÖ-9

ENTWURF

Im Bereich der Abschnitte 1 und 3 sollten gut benutzbare Übergänge zwischen den im Rahmen der Maßnahmen Kfz-4.1/ FÖ-7 und Kfz-4.3 genannten Radverkehrsführungen und den angrenzenden Radverkehrsanlagen der Rad-Hauptroute Altstadtring gestaltet werden.

Die getrennten Rad- und Gehwege in Abschnitt 4 und 5 weisen gemäß ERA teilweise zu geringe Querschnittsmaße auf, sind aufgrund des noch guten/ nicht sanierungsbedürften Zustandes jedoch als Kompromisslösung zu bewerten und vorerst nicht neu zu planen.



Grafik 27: Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring

Rad-1.2: Alltags-Rad-Hauptroute 1

Die Alltags-Rad-Hauptroute 1 verbindet die Altstadt mit dem Wohngebiet Hinter Wendorf und wird in zwei Abschnitte gegliedert (vgl. ***Abbildung Rad-4***). An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließen Radverkehrsanlagen in das Umland Richtung Gägelow und Boltenhagen an. Die Rad-Hauptroute tangiert den bevölkerungsreichen Stadtteil Wendorf, verläuft in der Nähe des Tierparkes, des Arbeitsplatzschwerpunktes Werftgelände und entlang der Hochschule Wismar. In Teilen verläuft die Alltags-Rad-Hauptroute zusammen mit der touristischen Rad-Hauptroute Ostseeküstenradweg. Folgende Einzelmaßnahmen sollten zur Aufwertung zu einer Rad-Hauptroute umgesetzt werden:

- Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg wegen untermaßigem und nicht ausbaubarem Querschnitt in Abschnitt 1
- Prüfung zum Neubau einer Querungshilfe an der Philipp-Müller-Straße in Abschnitt 2

ENTWURF

Grafik 28: Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptroute 1 mit Foto zur Querungssituation der Philipp-Müller-Straße

Rad-1.3: Alltags-Rad-Hauptroute 2

Zwischen dem Ziegeleipark und der Altstadt verlaufen die Alltags-Rad-Hauptrouten 1 und 2 zusammen mit der touristischen Rad-Hauptroute Ostseeküstenradweg auf einem gemeinsamen Abschnitt. Im weiteren Verlauf erschließt die Alltags-Rad-Hauptroute 2 neben der Hochschule Wismar den bevölkerungsreichen Stadtteil Friedenshof, das Freizeitbad Wonnemar, das Kurt-Bürger-Stadion, das städtische Krankenhaus sowie den Stadtteil Dammhusen. In der Nähe befindet sich darüber hinaus der Tierpark. An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließen Radverkehrsanlagen in Richtung Barnekow, Grevesmühlen und Lübeck an. Die Hauptradroute wird in fünf Abschnitte gegliedert (vgl. ***Abbildung Rad-5.1*** bzw. ***Rad-5.2***). Zur Aufwertung zu einer Rad-Hauptroute sollte zum einen in Abschnitt 3 eine Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg erfolgen.

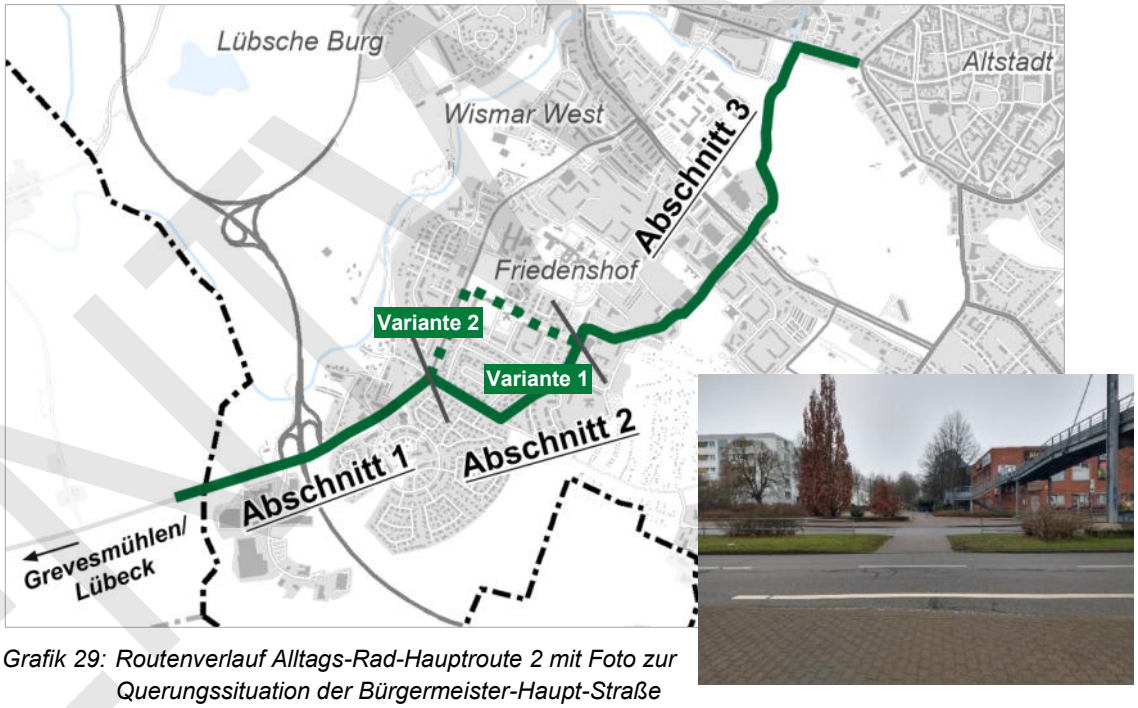
Für den Abschnitt 2 sind zum anderen zwei Varianten zur Führung der Rad-Hauptroute abzuwägen. Als bevorzugte Variante 1 sollte eine Führung der Rad-Hauptroute entlang des Dammweges, Kormoranweges, der Hanns-Rothbarth-Straße und der Straße Am Ankerplatz untersucht werden. Die Querschnittsmaße lassen eine regelgerechte Umwidmung der Straßenabschnitte in eine Fahrradstraße zu. Der Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Bernhard-Härtel-Straße/ Falkenweg sollte von einer Fahrradstraße ausgenommen werden.

Eine weitere Routenvariante 2, welche nachrangig und nur im Falle keiner Realisierung von Variante 1 untersucht werden sollte, verläuft von Dammhusen kommend zunächst entlang der Philipp-Müller-Straße. Zwischen den Knotenpunkten Dammhusener Hof/ Dammweg und Schwalbennest/ Bernhard-Härtel-Straße ist die Anordnung eines Gehweges mit dem Zusatz „Rad frei“ östlich der Fahrbahn aufgrund der Querschnittsmaße gemäß ERA nicht zulässig. Der Streckenabschnitt ist gemäß ERA in den Grenzbereich der Belastungsbereiche II und II einzuordnen. Wird

ENTWURF

eine Planung dieser Variante 2 in Erwägung gezogen, sollte mittelfristig bevorzugt eine Verbreiterung des Straßenquerschnittes zur Anordnung eines Radfahrstreifens in stadteinwärtiger Fahrtrichtung geprüft werden und eine Umwidmung des stadtauswärtigen Weges in einen gemeinsamen Geh- und Radweg erfolgen. Eine Alternative kann die Prüfung eines Schutzstreifens oder der Ausbau der Radverkehrsanlage auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr sein. Für die letztgenannte Radverkehrsführung ist jedoch gutachterlich festzustellen, dass ein damit stadteinwärts über eine Länge von 200 Metern zweimal erforderlicher Fahrbahnwechsel die Nutzungsakzeptanz durch den Radfahrer beeinträchtigt.

Im weiteren Verlauf der Variante 2 bis zum Knotenpunkt Schiffbauerpromenade/ Tierparkpromenade ist eine Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg aufgrund der untermaßigen und nicht ausbaubaren Querschnitte auf beiden Fahrbahnseiten notwendig. Entlang der Schiffbauerpromenade sollte die bestehende Fußgängerzone mit dem Zusatz „Rad frei“ im Falle der Variantenrealisierung zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg umgewidmet werden. Im darauffolgenden Bereich mit Radverkehrsführung im Mischverkehr sollte eine Piktogrammkette auf der Fahrbahn realisiert werden.



Grafik 29: Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptroute 2 mit Foto zur Querungssituation der Bürgermeister-Haupt-Straße

ENTWURF

Rad-1.4: Alltags-Rad-Hauptroute 3

Der Einzugsbereich der Alltags-Rad-Hauptroute 3 zeichnet sich durch eine geringe Einwohner- und Arbeitsplatzanzahl aus. Ihr Potenzial erfüllt sie vielmehr durch die Einbindung in eine vom Landkreis Nordwestmecklenburg geplante Radschnellverbindung zwischen Schwerin und Wismar. Eine von der Metropolregion Hamburg durchgeführte Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2021 hat eine Routenführung der Radschnellverbindung zwischen Kluß und dem Bahnhof Wismar östlich der Eisenbahnstrecke Wismar <> Bad Kleinen über den Stadtteil Lenensruhe favorisiert. Die in zwei Abschnitte eingeteilte Rad-Hauptroute zwischen Kluß und der Altstadt folgt diesem Verlauf. In Teilen verläuft hier auch die touristische Rad-Hauptroute Elbe-Ostsee-Radweg Eine Darstellung der Alltags-Rad-Hauptroute 3 ist in ***Abbildung Rad-6*** vorgenommen. Folgende Einzelmaßnahmen sollten zur Aufwertung zu einer Rad-Hauptroute umgesetzt werden:

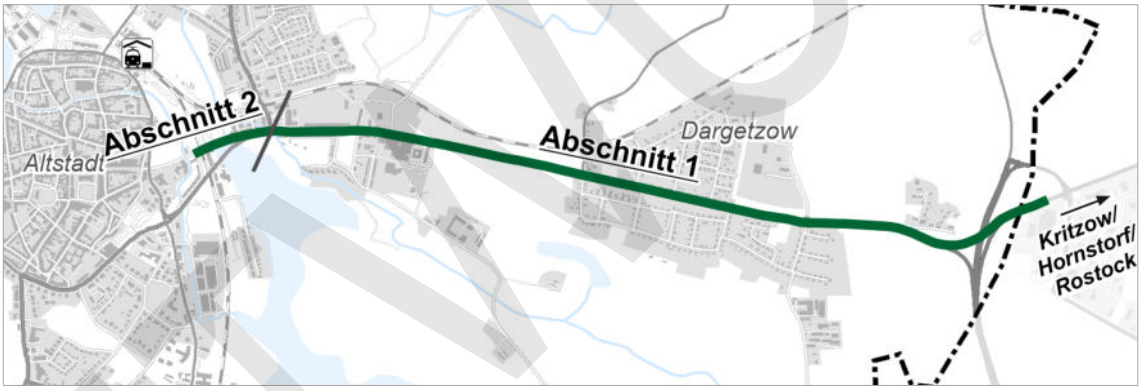
- Ausbau zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg in Abschnitt 1
- Piktogrammketten auf der Fahrbahn im Bereich der Radverkehrsführung im Mischverkehr in Abschnitt 1
- Prüfung einer gesicherten Querung an der Straße An der Klußer Mühle (L 102) in Abschnitt 1
- Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung des Weges in Abschnitt 1 und 2
- Ausbau und Umwidmung zur Fahrradstraße in Abschnitt 2
- Ausbau Querungsstelle Eisenbahnstrecke in Abschnitt 2

Grafik 30: Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptroute 3 mit Fotos zum Wegzustand zwischen Rostocker Straße und Straße An der Klußer Mühle

Rad-1.5: Alltags-Rad-Hauptroute 4

Die Alltags-Rad-Hauptroute 4 verbindet die Altstadt mit dem Stadtteil Dargetzow. Sie beinhaltet zwei Abschnitte (vgl. ***Abbildung Rad-7***). Zwischen der Eisenbahnquerung und dem Lindengarten verläuft sie zusammen mit der Alltags-Rad-Hauptroute 3. Die Rad-Hauptroute erschließt das Gewerbegebiet Kritzowburg. An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließt eine Radwegeführung in das Umland Richtung Kritzow, Hornstorf und Rostock an. Folgende Einzelmaßnahmen sollten zur Aufwertung zu einer Rad-Hauptroute umgesetzt werden:

- Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg in Abschnitt 1
- Ausbau und Umwidmung zur Fahrradstraße in Abschnitt 2 vom Anschluss Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring bis KP Grothusenschanze; im weiteren Verlauf ist eine angepasste Radverkehrsanlage zur Anbindung bis KP Philosophenweg im Kontext des Neubaus der Hochbrücke zu prüfen (vgl. Maßnahme Kfz-2), kurzfristig sollte hier eine Interimslösung umgesetzt werden
- Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung des Weges in Abschnitt 2
- Ausbau Querungsstelle Eisenbahnstrecke in Abschnitt 2



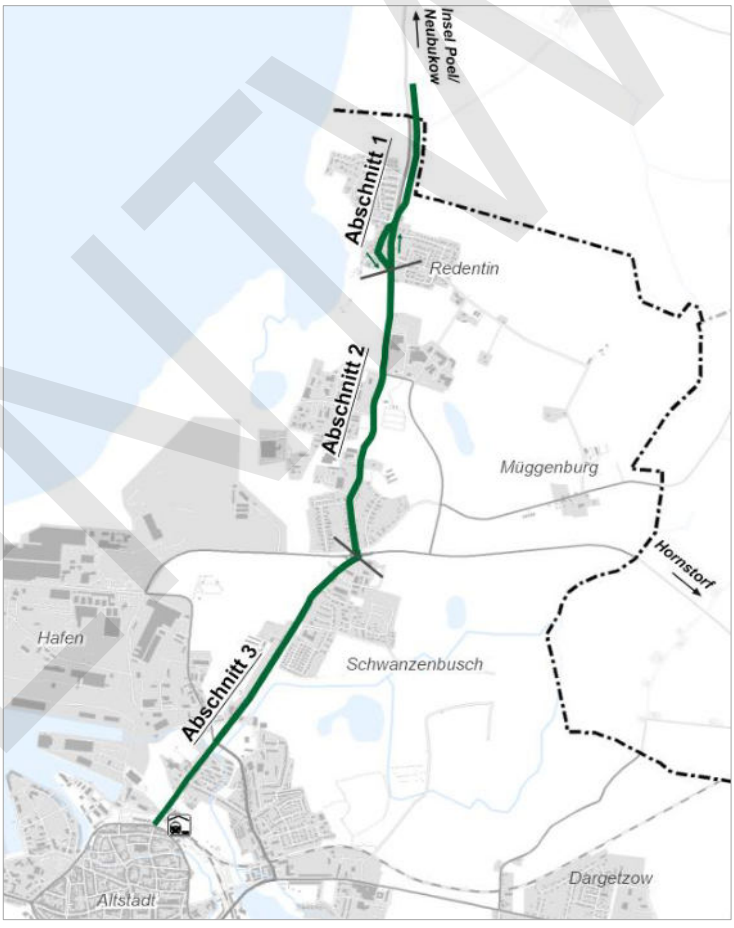
Grafik 31: Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptroute 4

Fotos: Fahrbahnzustand der Rostocker Straße (links) und Zuwegung an den KP Philosophenweg (rechts)

Rad-1.6: Alltags-Rad-Hauptroute 5

Maßnahme Rad-1.6 beinhaltet die Entwicklung der Alltags-Hauptroute 5, welche die Altstadt mit dem Stadtteil Redentin verbindet. Es erfolgt eine Differenzierung in drei Abschnitte (vgl. ***Abbildung Rad-8***). Die Rad-Hauptroute verläuft in der Nähe des Arbeitsplatzschwerpunktes Haffeld. An der Stadtgrenze schließt eine Radverkehrsanlage in Richtung Insel Poel und Neubukow an. Teilweise verläuft sie zusammen mit der touristischen Rad-Hauptroute Ostseeküstenradweg. Folgende Maßnahmen sollten zur Aufwertung zu einer Alltags-Rad-Hauptroute umgesetzt werden:

- Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg wegen untermaßigem und nicht ausbaubarem Querschnitt in den Abschnitten 1, 2 und 3 – in erst Genanntem nur östlich der Fahrbahn der Inselstraße
- Umwidmung zum gemeinsamen Geh- und Radweg in Abschnitt 1 – dies dient auch der Attraktivierung der Radverkehrsführung entlang des hier verlaufenden Ostseeküstenradweges
- Piktogrammketten auf der Fahrbahn im Bereich der Radverkehrsführung im Mischverkehr in Abschnitt 1
- Umwidmung zum getrennten Rad- und Gehweg abhängig von der Prüfung zur Verbreiterung des Querschnittes auf ein regelkonformes Maß in Abschnitt 2; bei nicht möglicher Verbreiterung ist der im Bestand vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg beizubehalten



Grafik 32: Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptroute 5

ENTWURF

Der getrennte Rad- und Gehweg entlang der westlichen Fahrbahnseite der Poeler Straße in Abschnitt 2 weist gemäß Regelwerk ein zu geringes Querschnittsmaß auf, sollte aufgrund der mittigen Anordnung des Parkstreifens jedoch nicht als gemeinsamer Geh- und Radweg umgewidmet werden. Darüber hinaus ist aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken auf der Poeler Straße von einer Umwidmung zu einem nicht benutzungspflichtigen Radweg oder einem Gehweg mit dem Zusatz „Rad frei“, jeweils in Kombination mit der Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, abzusehen. Daher sollte als Kompromisslösung der getrennte Rad- und Gehweg beibehalten werden. Perspektivisch sollten in diesem Bereich jedoch regelgerechte Radverkehrsanlagen im Seitenraum geplant werden.

Rad-2: Erweiterung Wegweisung Rad-Hauptroutennetz

Zur Bündelung des Radverkehrs auf dem Rad-Hauptroutennetzes ist entlang diesem generell eine Radwegweisung sinnvoll. Die touristischen Rad-Hauptrouten Ostseeküstenradweg und Elbe-Ostsee-Radweg sind im Stadtgebiet Wismar im Bestand bereits mit Radwegweisungen beschildert. Diese sind im altstadtnahen Bereich und an Abzweigungen in Form von Radzielwegweisern mit Entfernungsangaben und dem Logo des Radweges sowie weiteren Radzwischenwegweisern vorhanden. Letztere weisen lediglich auf die weiterführende Richtung einer Radroute hin.

Diese Gestaltung der Radwegweisung nach dem Design des Landes Mecklenburg-Vorpommern sollte im Rahmen der Maßnahme Rad-2 auch entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten umgesetzt werden. Wegweiser an Knotenpunkten mit aufeinandertreffenden Alltags-Rad-Hauptrouten (auch an Knotenpunkten mit einmündenden oder kreuzenden Alltags-Rad-Nebenrouten) sind als Radzielwegweiser auszubilden. Ausgeschildert werden sollten innerstädtisch und regional bedeutsame Ziele. Einen Überblick zu realisierender Standorte von Radzielwegweisern und auszuschildernden Zielen gibt ***Abbildung Rad-9***. Ergänzt werden sollte die Wegweisung im Bereich von Fahrtrichtungsänderungen oder Fahrbahnseitenwechseln durch Radzwischenwegweiser. Dabei sollte jeweils auch die Bezeichnung bzw. der Name der jeweiligen Alltags-Rad-Hauptroute als Piktogramm mit angehangen werden. Weiterhin sollten zwischen den benannten Wegweisungsstandorten etwa aller 500 m Piktogramme auf den Radverkehrsanlagen markiert werden, um dem Radfahrer die Sicherheit zu geben, dass er sich weiterhin auf der gewählten Alltags-Rad-Hauptroute befindet. Fortlaufend ist eine Erweiterung der Wegweisung mit zukünftigen Planungen abzustimmen. Weiterhin sollte eine digitale Verwaltung der Radwegweisungsbeschilderung erfolgen, um einen schnellen Überblick über den aktuellen Stand des Wegweisungsnetzes sicherzustellen.

Darüber hinaus sollte entlang der touristischen Rad-Hauptrouten geprüft werden, wo zusätzlich Zwischenwegweiser erforderlich sind, bspw. an langen Streckenabschnitten ohne Wegweisungswiederholung oder bei missverständlichen Verkehrsführungen *(*vgl. ***Abbildung Rad-9****)*.

ENTWURF

Fotos: Radzielwegweiser mit Piktogrammen zur Darstellung des Verlaufes von Rad-Hauptrouten (oben links) [Bildquelle: Nordseewellen], Piktogramm zur Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (oben rechts) und Radzwischenwegweiser (unten)

Rad-3: Entwicklung Alltags-Rad-Nebenroutennetz

Ergänzend zum vorgeschlagenen Alltags-Rad-Hauptroutennetz beinhaltet die Maßnahme Rad-3 zur feineren Erschließung der Stadtteile, Arbeitsplatzschwerpunkte und wichtiger öffentlicher Einrichtungen (z.B. Schulen, Kino) die Entwicklung eines Alltags-Rad-Nebenroutennetz. Das Alltags-Rad-Nebenroutennetz wird in die Stufen I und II differenziert. Während Alltags-Rad-Nebenrouten der Stufe II vorwiegend die Funktion einer Feinerschließung erfüllen, bündeln jene der Stufe I diese oder verlaufen entlang wichtiger Hauptverkehrsstraßen, welche nicht durch das Alltags-Rad-Hauptroutennetz erschlossen sind. Das Alltags-Rad-Nebenroutennetz hat an zahlenreichen Punkten im Stadtgebiet Anschluss an das Alltags-Rad-Hauptroutennetz. Erschlossen werden:

- Die Ortsteile/ Stadtteile Hoben, Friedenshof, Lübsche Burg, Hinter Wendorf, Wendorf, Wismar West und Viereggenhof
- Die Arbeitsplatzschwerpunkte Haffeld und Werft/ Westhafen und Gewerbegebiet Kritzowburg

Weiterhin sind bedeutende Verbindungen zwischen Stadtteilen oder Alltags-Rad-Hauptrouten durch das Alltags-Rad-Nebenroutennetz sichergestellt. So ergeben sich Verbindungen zwischen:

- Rostocker Straße und Poeler Straße
- Friedenshof und Kluß über Viereggenhof
- Gägelow/ Lübsche Burg und Friedenshof

ENTWURF

Neben der Einhaltung der definierten Qualitätsstufen an das Alltags-Rad-Nebenroutennetz sollten im Rahmen der Maßnahmenumsetzung folgende Umbauten/ Veränderungen Orientierungshilfe sein (vgl. ***Abbildung Rad-10***), wobei sich ihm Rahmen einer vertiefenden Prüfung Abweichungen ergeben können:

Bauliche Maßnahmen:

- Bau eines neuen gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Zierower Landstraße und Hoben (teilweise vgl. Maßnahme FÖ-2)
- Neugestaltung des Straßenraumes Am Köppernitztal mit beidseitiger Neuordnung der Wege im Seitenraum als bordgeführte Geh-/ Radwege (kurzfristig: Umwidmung der bestehenden Anlage (Bussonderstreifen) zum benutzungspflichtigen Radfahrstreifen) (vgl. Maßnahme Kfz-4.2)
- Ausbau des Weges im Seitenraum westlich der Dammhusener Chaussee zwischen den Knotenpunkten Schwalbennest/ Bernhard-Härtel-Straße und Dammhusener Hof/ Dammweg zu einem regelgerechten gemeinsamen Geh- und Radweg mit Zweirichtungsführung; der Weg im Seitenraum östlich der Fahrbahn sollte dagegen zu einem Gehweg ohne Zusatz „Rad frei“ umgewidmet werden
- Herstellung regelgerechter Radverkehrsanlagen in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zuge eines Neubaus der Hochbrücke (vgl. Maßnahme Kfz-2)
- Prüfung der Herstellung einer barrierefreien Querungshilfe zum Überqueren der L 12 in Höhe des Dammweges, in Verbindung mit einer Kfz-Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h – im Bestand sind die nach RASt06 erforderlichen Sichtweiten eingehalten und nach einem Ausbau weiter sicherzustellen
- Bei Nicht-Realisierung der Maßnahme Rad-1.3, Variante 2: Prüfung des Ausbaus der Dammhusener Chaussee zwischen Knotenpunkt Schwalbennest/ Bernhard-Härtel-Straße und Knotenpunkt Dammhusener Hof/ Dammweg zur Anordnung eines Radfahrstreifens in stadteinwärtiger Fahrtrichtung; alternativ: Prüfung eines Schutzstreifens oder des Ausbaus der Radverkehrsanlage auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (vgl. Maßnahmenbeschreibung Rad-1.3)
- Ersatz der Umlaufsperre durch Poller im Dammweg
- Verbesserung des Wegezustandes im Bereich Bürgermeister-Haupt-Straße zwischen Fußgängerbrücke und Ossietzkyallee in Fahrtrichtung Schweriner Straße durch neuen Pflasterbelag

Maßnahmen zur Umwidmung von Wegen:

- Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen:
  - Entlang der Philipp-Müller-Straße/ Dammhusener Chaussee zwischen Knotenpunkt Bürgermeister-Haupt-Straße/ Am Köppernitztal und Knotenpunkt Schwalbennest/ Bernhard-Härtel-Straße (Ausnahme: in Fahrtrichtung Gartenstadt zwischen Knotenpunkt Bürgermeister-Haupt-Straße/ Am Köppernitztal und DJH Jugendherberge/ Am Schwedenstein sollte der Radweg bestehen bleiben)
  - Entlang der Ossietzkyallee mit Anschluss an die Käthe-Kollwitz-Promenade

ENTWURF

  - Zwischen Bürgermeister-Haupt-Straße und Dahlmannstraße durch die Kuhweide
  - Entlang der L 12/ Schweriner Straße zwischen Knotenpunkt Am Kleinen Stadtfeld und Knotenpunkt Dahlmannstraße/ Dankwartstraße/ Dr.-Leber-Straße (Ausnahme: der straßenbegleitende Radweg zwischen Drewespark und Altstadt in Fahrtrichtung Altstadt)
  - Entlang des Klußer Damms zwischen Knotenpunkt Arndtstraße und Knotenpunkt An der Bergbrauerei
  - Entlang der Rad-Nebenroute Stufe II im Lindengarten
  - Entlang der Rad-Nebenroute Stufe II zwischen Ostseeküstenradweg und Erwin-Fischer-Straße
  - Bei Nicht-Realisierung der Maßnahme Rad-1.3, Variante 2: entlang der Dammhusener Chaussee zwischen Schwalbennest/ Bernhard-Härtel-Straße und Knotenpunkt Dammhusener Hof/ Dammweg in Fahrtrichtung stadtauswärts
- Umwidmung der Seitenanlagen entlang des Straßenzuges Kanalstraße/ Lenensruher Weg zu Gehwegen ohne Freigabe für den Radverkehr
  - Schüler der Grundschule im Bereich Lenensruher Weg bis einschließlich dem 10. Lebensjahr können gemäß StVO alleine und auch in Begleitung weiterhin den Gehweg nutzen
  - Zur Stärkung der Schulwegsicherung auch für ältere Schüler sollte eine Ausweitung der bestehenden zeitlich eingeschränkten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen den Knotenpunkten Dr.-Leber-Straße/ Rostocker Straße und Klußer Damm geprüft werden – in Kombination mit einer Anordnung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn
  - Alternativ kann über einen vorhandenen gemeinsamen Geh- und Radweg die Wohngebietsstraße Dr.-Unruh-Straße erreicht werden, entlang welcher im Bestand Tempo 30 gilt
- Abordnung der Benutzungspflicht der schmalen Radverkehrsanlagen entlang des Klußer Damms zwischen Schweriner Straße und Arndtstraße und damit einhergehend das Schaffen der Option zur alternativen Mitbenutzung der Fahrbahn (Mischverkehr) – Anordnung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn

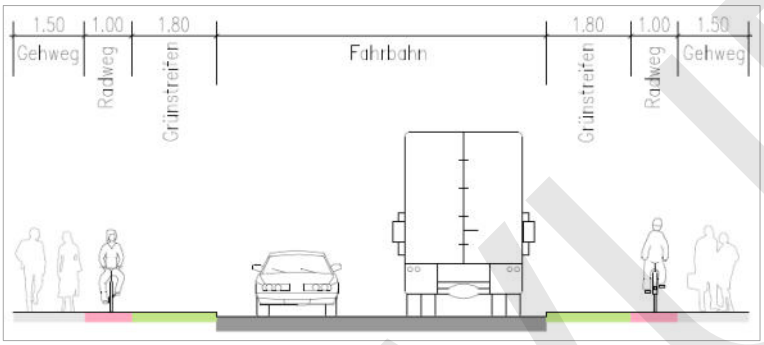
Fotos: Umlaufsperre als Barriere entlang des Dammweges (links) und schlechter Wegzustand entlang der Bürgermeister-Haupt-Straße (rechts)

Darüber hinaus werden konkrete Maßnahmen im Alltags-Rad-Nebenroutennetz im Rahmen der Maßnahmen Rad-3.1, Rad-3.2, Rad-3.3 und Rad-3.4 benannt.

ENTWURF

Rad-3.1: Ausbau Radverkehrsanlagen Schiffbauerdamm

Entlang der vorgeschlagenen Alltags-Rad-Nebenroute Stufe I am Schiffbauerdamm sind die vorhandenen Breitenmaße von 2,50 m an beiden Fahrbahnseiten nach ERA für die bestehende Führung als getrennter Rad- und Gehweg nicht regelkonform. Eine im Juli 2025 durchgeführte Fuß- und Radverkehrszählung zwischen dem Knotenpunkt Alter Holzhafen und dem Knotenpunkt Am Hafen/ Fischerreihe/ Ulmenstraße ergab eine hohe Verkehrsmenge von in Summe bis zu 350 Fußgängern und Radfahrern pro Spitzenstunde und Straßenseite. Die hohe Verkehrsmenge ist neben dem nahegelegenen Arbeitsplatzschwerpunkt Werft/ Westhafen auch durch die angrenzenden Parkplätze am Schiffbauerdamm zu erklären.



Grafik 33: Radverkehrsführung Schiffbauerdamm im Bestand

Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung sollte je eine weitere Fuß- und Radverkehrszählung zwischen den Knotenpunkten KP Burgwall und KP Am Westhafen/ Holzdamm sowie den Knotenpunkten KP Am Westhafen/ Holzdamm und KP Alter Holzhafen durchgeführt werden. Gemäß den Ergebnissen ist ein regelgerechter Ausbau der Wege im Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr zu prüfen. Da anhand der Kfz-Verkehrsmengen der Straßenzug nach ERA in den Belastungsbereich II einzuordnen ist, sollte bei nicht möglicher Verbreiterung der Wege im Seitenraum die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Umwidmung der Seitenräume zu Gehwegen mit dem Zusatz „Rad frei“ bevorzugt werden.

Rad-3.2: Prüfung Fahrradstraße Ernst-Scheel-Straße

Entlang der Ernst-Scheel-Straße zwischen den Knotenpunkten Rudolf-Breitscheid-Straße und John-Schehr-Straße/ Spinnakerweg in Wendorf sollte gemäß der Maßnahme die Entwicklung einer Fahrradstraße geprüft werden. Der Straßenzug befindet sich im Bestand in einer Tempo-30-Zone, der südliche Teil ist zusätzlich als verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Die Führung einer Fahrradstraße in einem verkehrsberuhigten Bereich ist nicht regelkonform. Im Bestand gilt an den Knotenpunkten die Vorfahrtregel rechts-vor-links. Mit dem Ziel der Bevorrechtigung des Radverkehrs – auch in Anbetracht der entlang der Ernst-Scheel-Straße geführten touristischen Rad-Hauptroute Ostseeküstenradweg – sollte eine Aufhebung der Tempo-30-Zone zugunsten der Anordnung einer Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr zur Erschließung des Wohngebietes erfolgen. So gilt weiterhin Tempo 30, jedoch ermöglicht dies eine Vorfahrtregelung

ENTWURF

entlang der Ernst-Scheel-Straße. An den abzweigen Knotenpunktarmen entlang des Straßenzuges beginnt jeweils die Tempo-30-Zone.

Fotos: Straßenraumaufteilung Bestand Ernst-Scheel-Straße (links), Achse Werftstraße/ Burgwall (rechts)

Rad-3.3: Prüfung Fahrradstraße Wendorfer Weg/ Burgwall

Der Straßenzug Wendorfer Weg/ Burgwall im Wohngebiet An der Koggenoor weist einen sanierungsbedürftigen Zustand auf. Entlang des Straßenzugs soll eine Alltags-Rad-Nebenroute der Stufe I verlaufen. Diese gewährleistet eine direkte Erschließung des Werftgeländes und des Westhafens. Dabei sollte zur Bevorrechtigung des Radverkehrs im Rahmen der Maßnahme die Einordnung einer Fahrradstraße geprüft werden. Die Einzelmaßnahme ist Baustein einer Komplexmaßmaßnahme zur Optimierung der Verkehrsabläufe und Neuordnung des Straßennetzes im Wohngebiet An der Koggenoor und dem angrenzenden Arbeitsplatzschwerpunkt Werft/ Westhafen (vgl. Maßnahme Kfz-6).

Zur Erreichbarkeit des Wohngebietes An der Koggenoor ist der Straßenzug Wendorfer Weg/ Burgwall auch für den Kfz-Verkehr von großer Bedeutung. So ist über den Straßenzug das Ärztehaus in der Straße An der Koggenoor angebunden. Dahingehend sollte sichergestellt sein, dass der Pkw- und Kraftradverkehr den Straßenzug Wendorfer Weg/ Burgwall weiterhin nutzen darf.

Rad-3.4: Prüfung Fahrradstraße Rabenstraße

Entlang der Rabenstraße zwischen den Knotenpunkten KP Poeler Straße und KP Philosophenweg sollte gemäß der Maßnahme die Entwicklung einer Fahrradstraße geprüft werden. Die zulässige Geschwindigkeit entlang des Straßenzuges ist aufgrund der Straßenschäden auf 30 km/h begrenzt. Diese sollte nach einem Umbau weiter gelten. Der Fahrbahnzustand sollte durch Asphaltbauweise erneuert werden. Weiterhin sollte eine veränderte Anordnung der Kfz-Stellplätze erfolgen.

Entlang der Rabenstraße soll eine Alltags-Rad-Nebenroute der Stufe II verlaufen. Durch eine Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der Fahrradstraße ergibt sich eine attraktive Verbindungsspange zwischen der nördlichen Altstadtkante und Kagenmarkt, sowie weiter in Richtung

ENTWURF

Dargetzow. Entlang der Fahrradstraße sollte eine Freigabe für den Kfz-Verkehr angeordnet werden, um eine Erschließung des Wohngebietes zu gewährleisten. Die bestehende Einbahnstraßenregelung für Kfz sollte beibehalten werden.

4.3.2 Flankierende Maßnahmen Radverkehr

Rad-4: Prüfung Freigabe Einbahnstraßen

In der Vergangenheit konnten im Stadtgebiet bereits einige Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden. Die Maßnahme umfasst zum einen eine Prüfung zur Öffnung weiterer Einbahnstraßen, sofern die Anforderungen der ERA erfüllt sind. Hiernach sind Mindestfahrbahnbreiten von 3,00 m oder 3,50 m bei einer Nutzung durch Linienbusse oder einem „höheren“ Schwerverkehrsanteil erforderlich. Ausreichend Ausweichmöglichkeiten, bspw. durch regelmäßige Lücken im Parkstreifen durch Grundstückseinfahrten, sind sicherzustellen. Eine weitere Bedingung besteht in der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in den Einbahnstraßen. Bei Verkehrsstärken von über 400 Kfz/h ist ein Schutzstreifen entgegen einer Einbahnstraße einordbar, wobei die Fahrbahnbreite 3,75 m betragen muss.

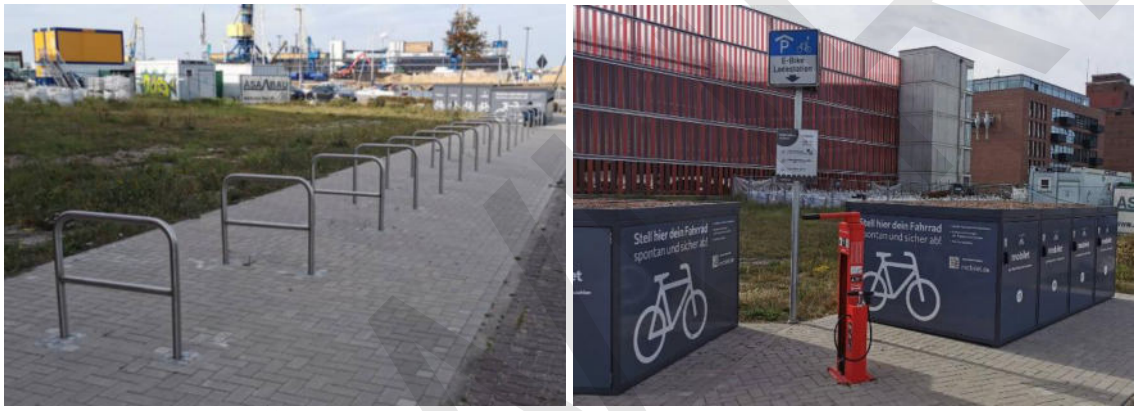
Zur Bewertung ist es grundlegend, zunächst die Bestandsbreiten aller vorhandenen Einbahnstraßen festzustellen. Anhand einer Ausmessung über das GeoPortal Mecklenburg-Vorpommern wurden im Bereich der Altstadt (Tempo-30-Zone) zahlreiche Einbahnstraßen festgestellt, welche die notwendige Fahrbahnbreite zur Freigabe des Radverkehrs entgegen der Fahrtrichtung potenziell erfüllen. Auf der anderen Seite konnte mit der Straße Mühlengrube (Fahrtrichtung Westen) ein Straßenzug ermittelt werden, welcher regelwidrig entgegen der Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben ist. Es sollten die in der Analyse festgestellten Einbahnstraßen im Reallabor auf die konkrete Tauglichkeit zur Freigabe entgegen der Fahrtrichtung geprüft werden. Unter diesem Gesichtspunkt sind auch die Einbahnstraßen im Stadtgebiet außerhalb der Altstadt zu untersuchen. Die Maßnahme beinhaltet einen Prüfauftrag für die Stadtverwaltung. Die Prüfungen sollten so dokumentiert werden, dass wiederholende Diskussionen vermieden werden können.

Fotos: Unzulässige Fahrbahnbreite zur Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße (links) und ausreichende Fahrbahnbreite mit Radschutzstreifen in Gegenrichtung (rechts)

ENTWURF

Rad-5: Ausbau Radabstellanlagen

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs für Bewohner, Gäste und Pendler in Wismar ist auch die Erweiterung von Radabstellanlagen ein entscheidender Faktor (Maßnahme Rad-5). Wesentlich ist einerseits ein Ausbau im öffentlichen Bereich in Zuständigkeit der Hansestadt Wismar. Als geeignete Arten von Radabstellanlagen sind generell Anlehnbügel und Fahrradboxen zu bewerten. Letztere zeichnen sich durch einen hohen Witterungs- und Diebstahlschutz aus, eignen sich so besonders an Flächen, wo Fahrräder über eine längere Zeit abgestellt werden, sind jedoch aufgrund ihrer in Anspruch nehmenden Fläche in engen Straßenräumen nicht geeignet.



Fotos: Beispiele für bestehende Anlehnbügel (links) und Fahrradboxen (rechts) in Wismar

Im Einzugsbereich der Altstadt sind bereits in vielen Bereichen Radabstellanlagen vorhanden, jedoch ist in Erwägung zu ziehen, diese an folgenden Stellen noch weiter auszubauen:

- Kopenhagener Straße
- Markt
- Rostocker Straße im Bereich des Lindengartens
- St.-Marien-Kirchhof
- ZOB

Errichtet werden sollten zunächst jeweils zehn Anlehnbügel, am ZOB zusätzlich circa fünf Fahrradboxen. Nach Umsetzung sollte die Auslastung der Radabstellanlagen evaluiert und ggf. eine Aufstockung vorgenommen werden.

Maßnahme FÖ-4 beinhaltet eine zeitliche Einschränkung der Benutzung der Altstadt-Fußgängerzone durch den Radverkehr. Aufgrund dessen sind am Eingang der Fußgängerzone Fahrradabstellanlagen zu planen, um das Erreichen der Fußgängerzone für Radfahrer möglichst wenig zu beeinträchtigen. Im Bereich der Knotenpunkte Lübsche Straße/ Johannisstraße, Bohrstraße/ Breite Straße/ Bademutterstraße, ABC-Straße/ Gerberstraße/ Bademutterstraße und Bauhof-

ENTWURF

straße/ Altwismarstraße/ Großschmiedestraße sollten jeweils fünf Anlehnbügel angeordnet werden. Nach Umsetzung sollte die Auslastung der Radabstellanlagen evaluiert und ggf. eine Aufstockung in Betracht gezogen werden (vgl. Kapitel 5.3). Darüber hinaus sollte auf dem Marktplatz als Kern der Altstadt eine Aufstockung der Radabstellanlagen vorgenommen werden, was Maßnahme FÖ-5 konkretisiert.

Realisiert werden können Fahrradabstellanlagen in der dicht bebauten Altstadt durch die Umwidmung einzelner Pkw-Stellplätze. Auf einem weggefallenen Pkw-Stellplatz können dabei mehrere Anlehnbügel angeordnet werden. Dies wurde in der Altstadt Wismars bereits teilweise umgesetzt.

Foto: Zur Nutzung als Fahrradabstellanlage umfunktionierter Pkw-Stellplatz in Wismar

Zur Stärkung des ÖPNV ist auch an wichtigen Bushaltestellen im Stadtgebiet die Anordnung oder der Ausbau von Radabstellanlagen sinnvoll. Prioritär bevorzugt werden sollten folgende Linienendpunkte oder Verknüpfungshaltestellen mit mehreren Linien am Stadtrand im Bereich des Alltags-Rad-Hauptroutennetzes. So wird aus dem Umland pendelnden Radfahrern eine stadteinwärtige Umsteigemöglichkeit gegeben:

- Dammhusen Gartenstadt
- Dargetzow/ Amselweg
- Fischkaten

Geeignet ist jeweils die Anordnung von fünf Anlehnbügeln in Haltestellennähe. Neben dem Radverkehr wird so auch die Nutzung des ÖPNV gestärkt, da mit der Wegekette Rad-ÖPNV im Vergleich zu Fuß-ÖPNV aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit der Widerstand gegenüber der Entscheidung zur Fahrt mit dem Kfz geringer ausfällt. Nach Umsetzung sollte die Auslastung der Radabstellanlagen evaluiert werden und ggf. eine Aufstockung vorgenommen werden.

ENTWURF

In den einwohnerstarken Wohngebieten Friedenshof und Wendorf sollte sukzessive ein grundlegendes Angebot an Fahrradabstellanlagen vor den Hauseingängen der dort typischen drei- bis fünfgeschossigen Wohnhäuser realisiert werden. Dabei sind jeweils drei bis vier Anlehnbügel als Radabstellanlagen sinnvoll.

Rad-6: Weiterentwicklung Fahrradverleih

Zunehmend gewinnt die Möglichkeit von Fahrradverleihsystemen an Bedeutung. Während bereits in vielen Großstädten Angebote von Sharing-Unternehmen das Stadtbild prägen, fällt die Dichte an Leihfahrradstationen im ländlichen Raum sowie im Bereich von Mittel- und Kleinstädten noch gering aus.
In Anbetracht der Stadtgröße und der örtlichen Gegebenheiten Wismars sollte im Rahmen der Maßnahme der private Fahrradverleih durch die Fahrradhändler als Akteure gestärkt werden. Die Analyse im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ergab, dass bereits einige Händler Fahrräder an Kunden ausleihen. Die Hansestadt Wismar sollte ein Fahrradverleihsystem mit einem Konzept fördern, welches diese Fahrradhändler und Weitere bei der Anschaffung von zusätzlichen Fahrrädern – vorwiegend E-Bikes und Lastenfahrrädern – unterstützt. Die Ausleihdauer sollte nicht an die Öffnungszeiten der Fahrradläden gebunden sein. Die Fahrradläden sollten mit Förderung durch die Hansestadt Wismar die Möglichkeit zur Implementierung von zusätzlichen Radabstellanlagen (Fahrradstationen) vor den Fahrradgeschäften zuzüglich Fahrradschlösser mit Zahlencodes prüfen. So würden Kunden bereits kurzfristig eine Aufwertung des Fahrradverleihsystems erfahren, indem bspw. über Webseiten der Fahrradhändler Ausleihtermine angefragt werden können und Zahlencodes zum Entriegeln der Fahrradschlösser bzw. zum Verriegeln bei der Rückgabe an die Kunden gesendet werden. Mittelfristig kann die Implementierung von Ausleihe und Rückgabe in einer App die Vorgänge für den Kunden noch komfortabler zu gestalten, aber auch den Aufwand für die Betreiber der Fahrradläden zu senken.

Das Unternehmen ListNRide hat eine Plattform entwickelt, über welche private Fahrradhändler ihre Fahrräder zum Verleih anbieten können. Der Vermieter bietet ein Fahrrad mit Fotos, einer Beschreibung und Preisvorgabe über die Plattform an. Wer ein Fahrrad ausleihen möchte, kann sich registrieren oder eine App nutzen. Über die Postleitzahl kann der Nutzer nach einem geeigneten Rad in der Umgebung suchen. Die Zahlungen für den Verleih werden online abgewickelt. Über die Plattform sind die Vermieter generell von Schäden und Diebstählen abgesichert.

Die Fahrradhändler sollten die Möglichkeit schaffen, dass ausgeliehene Fahrräder bei allen teilnehmenden Läden zurückgeben werden können. Sichergestellt werden sollte, dass stets an jeder Fahrradstation ausreichend Fahrräder zum Wiederverleih vorhanden sind. Mit der im Rahmen von Maßnahme mWT-7 benannten Einführung einer Mobilitätskarte kann darüber hinaus der Zugang zur Fahrradnutzung durch vergünstigte Tarife beim Leihradverleih gefördert werden.

ENTWURF

Rad-7: Durchführung Image-Kampagnen

Zur weiteren allgemeinen Förderung des Radverkehrs sollten fortlaufend Kampagnen zur Verbesserung dessen Images durchgeführt werden (Maßnahme Rad-7). Ziel solcher Aktionen ist es, Radfahrer gegenüber Kfz-Fahrern als gleichwertige Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr zu sensibilisieren und den Komfortstandard des Radfahrens durch flächendeckende Radverkehrsanlagen sowie der topografischen Lage in Kombination mit geringen Reisezeitunterschieden zwischen den Verkehrsmitteln Kfz und Rad innerhalb der Stadt zu verdeutlichen.

Die Bereitstellung von Flyern mit dem Aufdruck des Alltags-Radroutennetzes in kombinierter Darstellung mit dem in Wismar verlaufenden touristischen Rad-Hauptroutennetz sollte in behördlichen Einrichtungen, in der Touristeninformation, im Bahnhofsgebäude und in den Hotelunterkünften Wismars erfolgen. So können neben Alltagsradlern auch Touristen erreicht werden, welche auch entlang des Alltags-Radroutennetzes die Stadt mit dem Fahrrad erkunden können. Touristen sollten auch ein in Maßnahme Rad-6 benanntes Fahrradverleihsystem nutzen können. Über diese Möglichkeit ist in den Hotelunterkünften, der Touristeninformation sowie im Bahnhofsgebäude durch die Bereitstellung von Flyern mit entsprechenden anschaulich dargestellten Informationen aufzuklären.

Im Zusammenhang mit der stärkeren Vermarktung zur Fahrradnutzung ist auch eine Kombination mit dem ÖPNV zu bewerben. Inhalte zur solch multimodalen Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel können die vorgeschlagenen Radabstellanlagen an Haltestellen (vgl. Maßnahme Rad-5) oder ein Hinweis auf die bereits im Bestand akzeptierte Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen sein. Geeignet sind entsprechende Werbungen an Stadtbussen oder als Werbetafeln integriert in Fahrgastunterständen an Haltestellen.

Darüber hinaus nimmt die Hansestadt Wismar seit einigen Jahren an der bundesweiten Aktion Stadtradeln teil. Teilnehmer finden sich in Teams zusammen und treten innerhalb einer Kommune gegeneinander an, um über einen Zeitraum von drei Wochen möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen, auch zur Förderung des Klimaschutzes und der Lebensqualität. Seit dem Jahr 2022 nimmt die Hansestadt Wismar auch jährlich an der Aktion „Kidical Mass“ teil, welche auf Fahrradunfälle unter Beteiligung von Kindern aufmerksam macht. Eine fortlaufende Beteiligung an beiden Kampagnen ist zur Stärkung des Radverkehrs sinnvoll.

ENTWURF

5. Konzept Fußverkehr und öffentlicher Raum

5.1 Vorbemerkungen

Aktiv mobil sein zu können, gehört zum Grundbedürfnis der Menschen. Zufußgehen ist die natürlichste und ursprünglichste Art der Fortbewegung. Grundsätzlich findet bei fast jedem Weg zumindest eine Etappe zu Fuß statt (z.B. vom Parkplatz zum Ziel/ von der Haltestelle zum Ziel usw.). Fast jeder Mensch ist daher Fußgängerin oder Fußgänger. Fußgänger können sich nahezu auf allen Flächen und auch auf engem Raum bewegen. Die relativ kompakten Strukturen der Hansestadt Wismar begünstigen bezogen auf die einzelnen Stadtteile die fußläufige Erschließung. Die Ausdehnung der Altstadt misst rund 1 km und ist damit gut zu Fuß erreichbar. Hingegen sind die Distanzen zu den umliegenden Stadtteilen bereits sehr groß.

Aus den Bürgerbeteiligungen ging hervor, dass die Einwohner der Stadt gegenwärtig weitgehend zufrieden mit dem Angebot und den Bedingungen im Fußverkehr sind und sich insgesamt sicher fühlen.

5.2 Strategische Ansätze

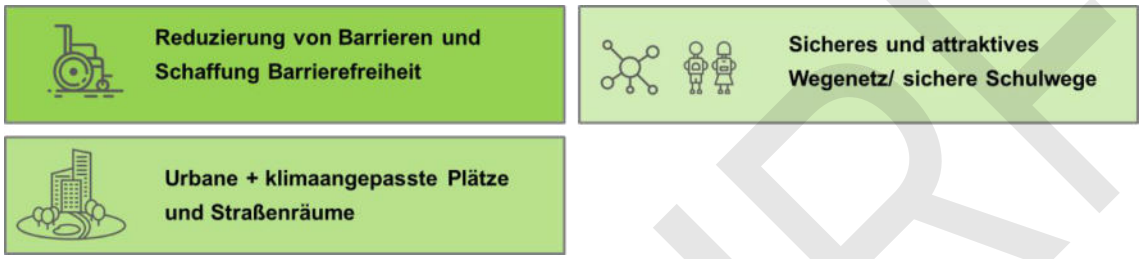
Die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Wegenetzes, die laufende Unterhaltung zum Erhalt eines akzeptablen Zustandes, die schrittweise Verbesserung der Barrierefreiheit und nicht zuletzt auch die Aufwertung öffentlicher Räume im Hinblick auf eine klimaresilientere Stadt stellen die grundsätzlichen Strategien für den Fußverkehr dar. Die daraus resultierenden Einzelmaßnahmen sind in der Regel kleinteilig und daher nicht Inhalt des Strategiedokumentes Verkehrsentwicklungsplan. Einige Maßnahmen erlangten im Erarbeitungsprozess jedoch zunehmend eine Bedeutung, sodass sie als Einzelmaßnahme berücksichtigt werden können.

Die Förderung des Fußverkehrs und der stärkere Fokus auf den öffentlichen Raum sollen sich vor allem an den folgenden strategischen Grundsätzen orientieren:

- Wichtige Fußwegachsen konsequent entwickeln/ stärken
- Stärkung der nahräumlichen Versorgungsmöglichkeiten im Rahmen der Stadtplanung und Sicherung der Durchwegung des Stadtgebietes als Voraussetzungen für die Nahmobilität
- Verbesserung der Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen (insbesondere weitere Querungshilfen und konsequente Freihaltung Sichtfelder)
- Schließen von Lücken im Gehwegnetz und Sanierungen entsprechend der laufenden Anforderungen
- Sukzessive Verbesserung der Begehbarkeit bzw. Berollbarkeit (durch Rollstühle/ Rollatoren) und Durchsetzung des Prinzips der Barrierefreiheit

ENTWURF

- Freihalten der (oft beengten und nicht erweiterbaren) Gehwege von Fremdnutzungen, z.B. Gehwegparken, Liefern
- Sicherung hoher Aufenthaltsqualitäten als Motivation für das Zufußgehen. Dazu gehören ansprechenden Gestaltungen mit hochwertigen (und dort wo notwendig auch altstadttypischen) Materialien, zum Verweilen/ Ausruhen einladende Möblierungen und sonstige Elemente (z.B. für das Kinderspiel), auch im Hinblick auf die Klimaresilienz



Grafik 34: Strategien im Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum

5.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes: Teil Fußverkehr

Im Handlungsfeld Fußverkehr sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- FÖ-1: Ergänzung Querungsstellen
- FÖ-2: Verbesserung Anbindung Hoben
- FÖ-3: Aufstellung Schulwegpläne
- FÖ-4: Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung FÖ-1***.

5.3.1 Ergänzung von Netzelementen

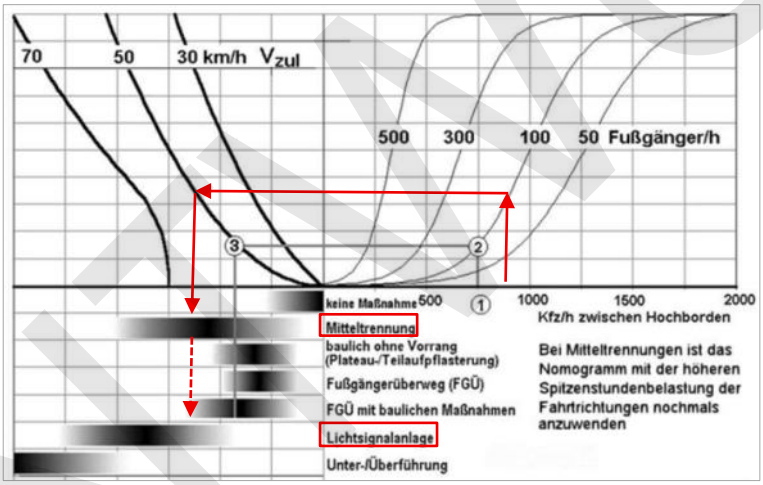
FÖ-1: Ergänzung Querungsstellen

Mit einzelnen Ausnahmen bestehen im Hauptverkehrsstraßennetz an Knotenpunkten bereits ausreichend gesicherte Querungsstellen. Maßnahme FÖ-1 beinhaltet die richtlinienkonforme Ergänzung von Fußgängerüberwegen an innerörtlichen Kreisverkehren sowie die punktuelle Ergänzung weiterer Querungsstellen, um die Barrierewirkung des Hauptstraßennetzes weiter zu reduzieren, wo sich noch außerhalb der Knotenpunkte ein logischer Querungsbedarf aus den Fußwegeachsen ergibt. Hierunter sind einerseits die bereits beim Radverkehr benannten baulichen Querungshilfen im Zuge der Entwicklung der Radrouten (vgl. Maßnahmen Rad-1 und Rad-3) zu benennen, die nicht als eigenständige Maßnahmen für den Fußverkehr wiederholt werden. Vielmehr verweist die Maßnahme auf bestehende und zugleich sich entwickelnde neue Querungsbedarfe, auf die entsprechend zu reagieren wäre.

ENTWURF

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans hat keine netzübergreifende Prüfung zur Vollständigkeit der Querungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz stattgefunden. Hierfür fehlt es an wesentlichen Informationen (Verkehrsmengen Fußverkehr, Sichtbeziehungen, Flächenverfügbarkeit), um fundierte Aussagen zur Art der Querungsanlage geben zu können. Vielmehr leitet sich dieser Prozess als Auftrag des Verkehrsentwicklungsplans für die Verwaltung ab. Beispielhaft sind bisher folgende Örtlichkeiten zu benennen:

- Philipp-Müller-Straße, Höhe Ziegeleipark: An dieser Stelle beträgt die Verkehrsbelastung der zu querenden Philipp-Müller-Straße im Querschnitt fast 9.000 Kfz/24h. Zugleich kreuzt die Radroute 1. Beidseitig der Philipp-Müller-Straße erfolgt die Fortführung als gemeinsamer Geh-/ Radweg. Gemäß RASt 06 ist bei diesen Rahmenbedingungen eine Querungsanlage erforderlich (vgl. Grafik 35, rote Linie). Neben einer baulichen Mitteltrennung kommt auch eine Lichtsignalanlage in Betracht, wobei dieser aufgrund der Anforderungspflicht im Zuge der Radroute nicht der Vorzug gegeben werden sollte. Der Verkehrsentwicklungsplan orientiert daher auf eine Mittelinsel. Ein Fußgängerüberweg sollte nicht zuletzt auch aufgrund der hohen Nutzungsintensität durch den Radverkehr nicht realisiert werden (Radfahrer haben dort keinen Vorrang).



Grafik 35: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen gemäß RASt 06

Im Zuge von Straßen mit Linienbusverkehr ist eine Fahrbahnbreite neben Mittelinseln von mindestens 3,25 m erforderlich. Mittelinseln sollen so breit sein, dass hinreichende Wartefläche für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. Aus der zugleich hohen Bedeutung für den Radverkehr entsteht die Anforderung der Mindestbreite der Mittelinsel von 2,50 m. In Summe ergibt sich auf Höhe der Mittelinsel ein Breitenbedarf des Straßenraumes von insgesamt 14,00 m.

- Poeler Straße, Höhe Haltestelle Gartenstraße: Haltestellen sollten aus allen Richtungen gut und verkehrssicher erreichbar sein, insbesondere auch im Zuge von Schulwegen. Die Poeler Straße zählt zu den verkehrsstärksten Straßen im Stadtgebiet mit einer Belegung von mindestens 11.000 Kfz/24h. Im Haltestellenumfeld ist keine anforderungsgerechte Querungs-

ENTWURF

hilfe vorhanden (Querungshilfe südlich Einmündung Gartenstraße ist nicht regelgerecht). Im Verkehrsentwicklungsplan ist daher die Einrichtung einer Bedarfs-Fußgänger-LSA auf Höhe des aus dem östlichen Gebiet einmündenden Gehwegs als Maßnahme benannt. Die Zuständigkeit hierfür liegt beim Straßenbauamt Schwerin.

- Lübsche Straße, Höhe Zum Festplatz: Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (hier ca. 18.000 Kfz/24h) stellt die Lübsche Straße als Haupteinfallstraße nach Wismar eine Barriere für den Fußverkehr dar, die auch bei einem moderaten Querungsbedarf regelgerechte Querungsanlagen erfordert (vgl. Grafik 35). Zwischen den gesicherten Furten an den Knotenpunkten Lübsche Burg und Köppernitztal ist die Lübsche Straße auf einem Abschnitt von ca. 800 m nicht gesichert überquerbar. Gemäß RASt 06 kommen sowohl eine Fußgänger-LSA als auch eine Mittelinsel in Betracht. Im Bestand ist bereits eine Mittelinsel im Schatten des Linksabbiegestreifens „markiert“. Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan sollte nun eine regelkonforme, bauliche Querungshilfe vorgesehen werden. Die Einordnung einer weiteren Fußgänger-LSA erscheint vor dem Hintergrund einer hierdurch entstehenden zusätzlichen Gefährdung des Verkehrsablaufes auf der Lübschen Straße sowie sich automatisch ergebender Zeitlücken für Fußgänger im Schatten benachbarter Knotenpunkt-LSA nicht zwingend erforderlich.

FÖ-2: Verbesserung Anbindung Hoben

Die zum Stadtteil Wendorf gehörige Ortslage Hoben verfügt derzeit über keinen straßenbegleitenden Gehweg in Anbindung zur Zierower Landstraße. Eine verkehrssichere Erreichbarkeit der Haltestelle Hoben Abzweig (Linie 13) ist hierdurch nicht gewährleistet. Die fehlende Straßenbeleuchtung erschwert die Erkennbarkeit von Fußgängern zusätzlich. Durch Maßnahme FÖ-2 kann die Anbindung von Hoben durch den Bau eines einseitigen Geh- und Radwegs auch als Beitrag der Schulwegsicherung spürbar verbessert werden. Die Mindestbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb beträgt außerorts 2,50 m.

5.3.2 Konzeptionelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

FÖ-3: Aufstellung Schulwegpläne

Für die Schulen in der Hansestadt Wismar liegen derzeit keine aktuellen Schulwegpläne vor. Diese haben zum Ziel, die Verkehrssicherheit im Schülerverkehr zu erhöhen und die Erreichbarkeit der Schulstandorte für den nichtmotorisierten Verkehr auch als Beitrag zur Reduzierung des „Eltern-Taxi-Verkehrs“ zu verbessern. Es gilt gesicherte Schulwege zu definieren, ggf. zu qualifizieren und entsprechend zu kommunizieren. Gemeinsam mit Eltern, Schulen, Polizei und der Stadt sollen konkrete Maßnahmen entwickelt werden, um Gefahren zu minimieren und sichere Routen zu fördern.

ENTWURF

Allgemein sollen folgende Bausteine zur Schulwegeplanung berücksichtigt werden:

- Infrastrukturmaßnahmen: sichere Gehwege, gesicherte Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen, verbesserte Beleuchtung, Radverkehrsanlagen/ gesicherte Abstellanlagen auf dem Schulgelände
- Verkehrslenkung: Tempo-30-Zonen im Umkreis der Schule, Einbahnstraßenregelungen zur Entzerrung des Kfz-Verkehrs, Hol- und Bringzonen außerhalb des Schulbereichs zur Vermeidung von Elterntaxis direkt vor der Schule, Schilder „Achtung Kinder“ an Gefahrenstellen
- Überwachung und Kontrolle: verstärkte Verkehrsüberwachung (insbesondere Schuljahresbeginn), Schulweghelfer/ Schülerlotsen an Kreuzungen, Zusammenarbeit mit der Polizei zur Kontrolle und Prävention
- Kommunikation und Aufklärung: Informationsveranstaltungen für Eltern (sicherer Schulweg, Elterntaxis vermeiden), Schulwegtraining für Kinder (besonders bei Erstklässlern), Veröffentlichung eines Schulwegeplans als Karte mit farblich markierten sicheren Wegen (Verteilung an alle Eltern von Grundschülern zu Schuljahresbeginn)

  Hinweis: Die Verkehrswacht Wismar bietet hier bereits ein Schulwegtraining an.
- Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung: Regelmäßige Evaluation des Schulwegeplans, Beteiligung der Schulen an der Aktion „Zu Fuß zur Schule“, Meldeportal für Eltern/ Schüler, um neue Gefahrenstellen einzureichen, Monitoring durch regelmäßige Begehungen (z. B. Verkehrsschau)

FÖ-4: Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone

In der Fußgängerzone Altstadt besteht tageszeitlich und saisonal großes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie zum Lieferverkehr. Gegen die bestehenden Verkehrsregelungen (Schritttempo Radfahrer, Lieferzeiten Wirtschaftsverkehr) wird seitens dieser Verkehrsteilnehmer nicht selten verstoßen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Erhöhung der Aufenthaltsqualität fordert daher Maßnahme FÖ-4 eine Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone mit folgenden Ansätzen:

- 1. Stufe (kurzfristiger Handlungsbedarf): Präsenz der Polizei, die freundlich informiert, aber auch bei Regelverstößen einschreiten kann, denn Radfahrer dürfen die Fußgängerzone befahren, aber stets nur mit Schrittgeschwindigkeit. Anordnung von Piktogrammen zur weiteren Sensibilisierung hinsichtlich einer gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln kann dadurch langfristig verbessert werden.
- 2. Stufe (kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf): Dialog mit Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern bzw. Touristen sowie begleitende Informationsangebote können Akzeptanz und Verständnis entwickeln. Auch die Entwicklung einer Imagekampagne (vgl. Maßnahme MVI-7) fördert das Verständnis.

ENTWURF

Auch die Einordnung von Lieferzonen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder jeweils an den Zugängen zur Fußgängerzone erhöht das Verständnis seitens der Nutzer und soll regelwidriges Verhalten reduzieren. Die „Entschleunigung“ des Radverkehrs kann beispielsweise auch durch die Einordnung von Verweilzonen erreicht werden.

Fotos: Behinderungen in der Fußgängerzone durch den Lieferverkehr (links) und Piktogramm zur Rücksicht des Radverkehrs auf Fußgänger in der Fußgängerzone (rechts)

- Weiterer Ansatz bzw. 3. Stufe (ggf. langfristig): Die Einführung einer einheitlichen Beschränkung der Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Lieferverkehr und den Radverkehr soll als letztes Mittel angewendet werden, sofern die anderen Maßnahmen nicht funktionieren. Sodann ist eine vertiefernde Prüfung zur Notwendigkeit und Ausdehnung in einer gesonderten Untersuchung vorzunehmen. Abzustimmen ist hierbei der konkrete Zeitraum – in Orientierung auf den Bestand bspw. auf den Zeitraum zwischen 18 und 10 Uhr. Die Altwismarstraße ist grundlegend breit genug, in der Straße Hegede erscheint dies durch aus sinnvoll. Die Zufahrten zur Fußgängerzone sollen zur besseren Gewährleistung der Einhaltung der Vorgabe durch technische Lösungen gesichert sein.

5.4 Maßnahmen des Handlungsfeldes: Teil öffentlicher Raum

Im Handlungsfeld öffentlicher Raum sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- FÖ-5: Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz
- FÖ-6: Gestaltung Platz des Friedens Wendorf
- FÖ-7: Machbarkeitsstudie: Umgestaltung Straße Am Hafen
- FÖ-8: Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante
- FÖ-9: Konzept: Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung FÖ-1***.

ENTWURF

5.4.1 Neugestaltung öffentlicher Plätze

Der öffentliche Raum in Wismar ist von großer Bedeutung. Einerseits prägen Wismars Marktplatz, historische Straßenzüge sowie Hafenanlagen die Identität der Stadt und erinnern an ihre hanseatische Vergangenheit. Gleichzeitig dienen Straßen, Plätze und Grünanlagen als Orte der Begegnung, Erholung und des sozialen Austauschs. Veranstaltungen wie Märkte und Feste beleben diese Räume zusätzlich und machen sie zu wichtigen Treffpunkten für Einheimische wie auch Touristen. So ist der öffentliche Raum in Wismar gleichermaßen Kulturträger, sozialer Mittelpunkt und wirtschaftlicher Faktor. Gleichwohl sind einige dieser Flächen deutlich in ihrer verkehrlichen Bedeutung überzeichnet und machen eine grundhafte Neuausrichtung erforderlich, was Kern der im Folgenden vorgesehenen Maßnahmen ist.

Fotos: Bestandssituation des Marktplatzes (links) und Platz des Friedens (rechts)

FÖ-5: Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz

Der Marktplatz am Rathaus ist einer der wichtigsten Plätze in der Stadt, an dem zugleich auch regelmäßiger Marktbetrieb und Großveranstaltungen stattfinden. Raumgestalterisch werden hierbei die Potenziale derzeit nur unzureichend genutzt. Maßnahme FÖ-5 fordert daher eine Aufwertung der Erlebnisqualität des Marktplatzes. Hierdurch soll zugleich die Fuß-Achse zwischen Marktplatz und St.-Marien-Kirchturm weiterhin gestärkt werden, was durch flankierende Maßnahmen wie der Sperrung der Sargmacherstaße für den Kfz-Verkehr unterstützt werden soll. Durch den geplanten Wegfall der Stellplätze auf dem St.-Marien-Kirchhof ist eine unmittelbare Erreichbarkeit dieses Areals mit dem privaten Kfz nachrangig.

Die zentralen Flächen des Marktplatzes sind aufgrund des Marktgeschehens weitgehend freizuhalten. Daher sollen insbesondere die Areale im nordöstlichen und südwestlichen Bereich zusätzlich mobil begrünt und verschattet werden – andernorts werden Aufenthaltsbereiche bspw. durch Sitzgelegenheiten, Wasserspiele und Spielpunkte bereits als spürbar aufgewertet empfunden. Fahrradabstellanlagen auf dem Marktplatz sind zu ordnen und zu erweitern. Neben den beschriebenen baulichen, gehen zugleich auch verkehrsorganisatorische Eingriffe einher, welche

ENTWURF

eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs herbeiführen sollen. Die Möglichkeit der nördlichen Umfahrung des Marktplatzes für den allgemeinen Verkehr soll zugunsten der Aufenthaltsqualität und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs stark eingeschränkt werden – Liefern und Laden sowie die Befahrung mit Sondergenehmigung soll zeitweise möglich bleiben. Im Zuge dessen entfallen die dortigen ca. 40 Stellplätze, die südlichen Stellplätze sollen erhalten bleiben. Die entfallenen Parkflächen können entsprechend einer anderen aufenthaltsqualitätssteigernden Nutzung zugeführt werden.

Durch die Arrondierung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt (vgl. Maßnahme RuhV-1) soll der Parkplatz Turmstraße aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Markt (ca. 150 m) mit Mitteln der Parkraumbewirtschaftung als Hauptalternative für Kunden der südlichen Altstadt gestärkt werden. Die südliche Tangente des Marktes bleibt befahrbar – allerdings sollte hier eine Neuordnung der bestehenden Stellplätze erfolgen, um einerseits den Konfliktbereich an der Ecke Dankwartstraße zu entschärfen (Sperrfläche) und andererseits auch die Anfahrbarkeit der Bushaltestelle Am Markt zu verbessern. Unter bestmöglicher Berücksichtigung des Denkmalschutzes ist im Zuge dessen zugleich auch deren barrierefreier Ausbau herbeizuführen. Die Haltestelle hat eine sehr hohe Bedeutung für die Erreichbarkeit des Marktes.

Erste Anregungen für eine beispielhafte Neugestaltung des Marktplatzes (Ideenskizze Peter Kulka Architektur) sind dem vorliegenden Bericht in ***Anlage 3.1*** beigefügt (kein abschließendes Konzept, sondern lediglich Anregungen für einen freiräumlichen Wettbewerb).

FÖ-6: Gestaltung Platz des Friedens Wendorf

Der Platz des Friedens in Wendorf bildet aufgrund des Nahversorgungsangebotes das Stadtteilzentrum. Der Platz selbst wird neben wenigen temporären Marktständen hauptsächlich als Parkplatz genutzt, wenngleich im Umfeld Angebote vorhanden sind. Städtebaulich wirkt dieser im Bestand sehr zurückhaltend gestaltet. Maßnahme FÖ-6 sieht daher die Gestaltung des Platzes des Friedens mit dem Ziel der weitgehenden Freistellung vom ruhenden Kfz-Verkehr und damit dessen freiraumplanerischer Aufwertung vor. Künftig soll ein stärkerer Fokus auf dem öffentlichen Raum liegen. Mit Instrumenten zur Begrünung und Verschattung sowie Sitzmobiliar, bespielbare Einbauten und einer zentralen Wasseranlage soll in Wendorf eine attraktive Stadt- und Klimaoase geschaffen werden. Die Umgestaltungsvorschlag sieht die Beibehaltung der Umfahrbarkeit im Einrichtungsverkehr, aber nur den Erhalt von 20 Stellplätzen vor. Der Wegfall der übrigen Stellplätze ist aus gutachterlicher Sicht verträglich, da rückwertig vom Supermarkt „Markant“ ausreichend Stellplätze vorhanden sind. Im südlichen Bereich des Platzes sollen auch künftig Marktstände Platz finden können, aber zusätzlich verschattet und begrünt werden.

Erste Anregungen für eine beispielhafte Neugestaltung vom Platz des Friedens (Ideenskizze Peter Kulka Architektur) sind dem vorliegenden Bericht in ***Anlage 3.2*** beigefügt.

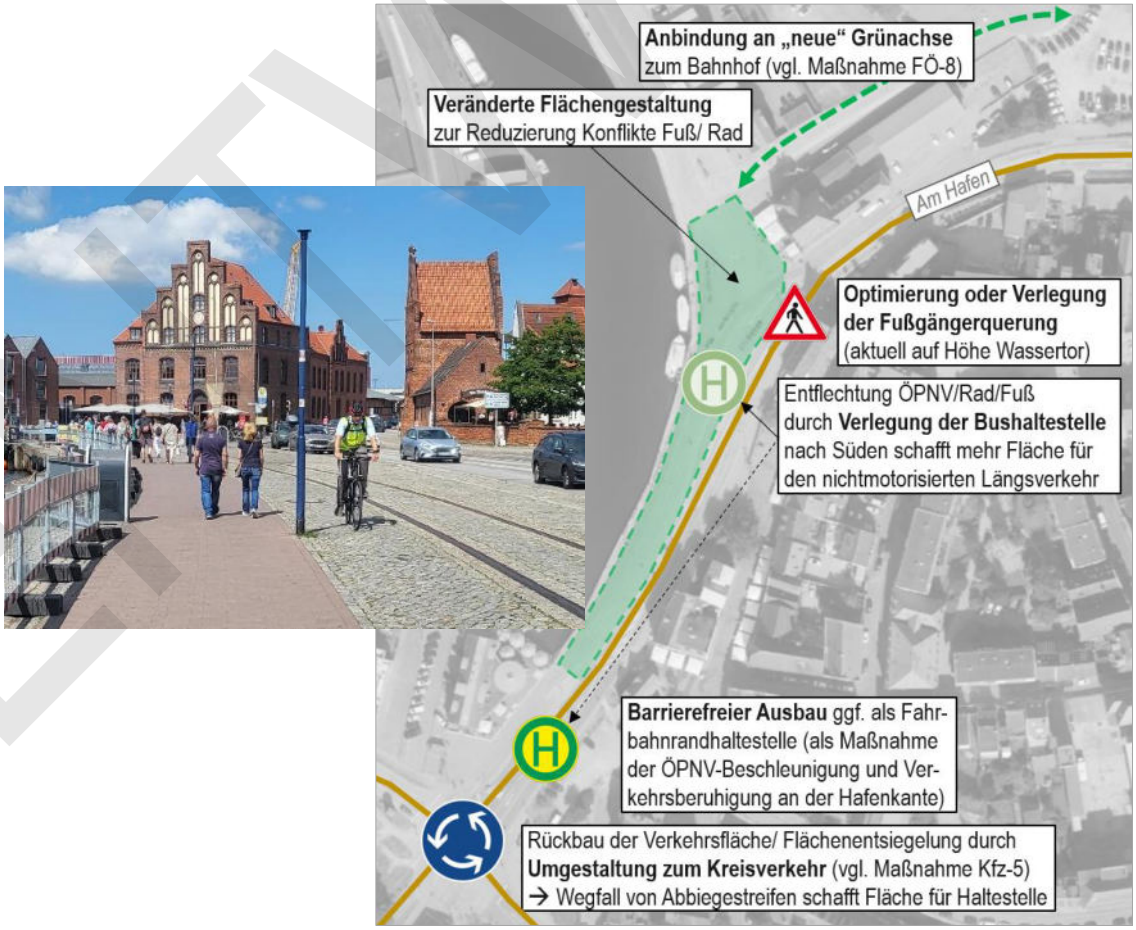
ENTWURF

5.4.2 Neuordnung von Straßenräumen bzw. Nebenanlagen

FÖ-7: Machbarkeitsstudie – Umgestaltung Straße Am Hafen

Die Straße Am Hafen ist Teil des nördlichen Altstadtrings und ein wichtiger Teil des touristischen Zentrums mit kulinarischen und kulturellen Angeboten sowie Blick auf die alten Speicherhäuser. Allerdings entsteht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine spürbare Trennwirkung zwischen historischer Altstadt und Hafenpromenade. Zur verkehrlichen Entlastung des nördlichen Altstadtrings wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans u.a. eine Einbahnstraßenbetrieb untersucht, was aufgrund der deutlich schlechteren Erreichbarkeit der Altstadt verworfen wurde. Sodann sollen im Zuge der Maßnahme FÖ-7 im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Schiffbauerdamm/ Am Hafen und der Fußgängerquerung Spiegelberg/ Kopenhagener Straße die Flächen im Seitenraum neu geordnet werden, um den herrschenden verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen besser gerecht zu werden. Das Vorhaben übersteigt aufgrund der Komplexität die Möglichkeiten eines Verkehrsentwicklungsplans. Daher sollen nur erste grobe Anforderungen an die Verkehrsanlage wie folgt formuliert werden (vgl. Grafik 36).

Bei der Umgestaltung des Straßenraumes sind die Maßgaben der Maßnahme Kfz-4.1 zu berücksichtigen, da hierbei die Voraussetzungen geschaffen werden, den Seitenraum umzugestalten.



Grafik 36: Anforderungen zur Verbesserung der Verkehrsanlage an der Hafenkante

FÖ-8: Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante

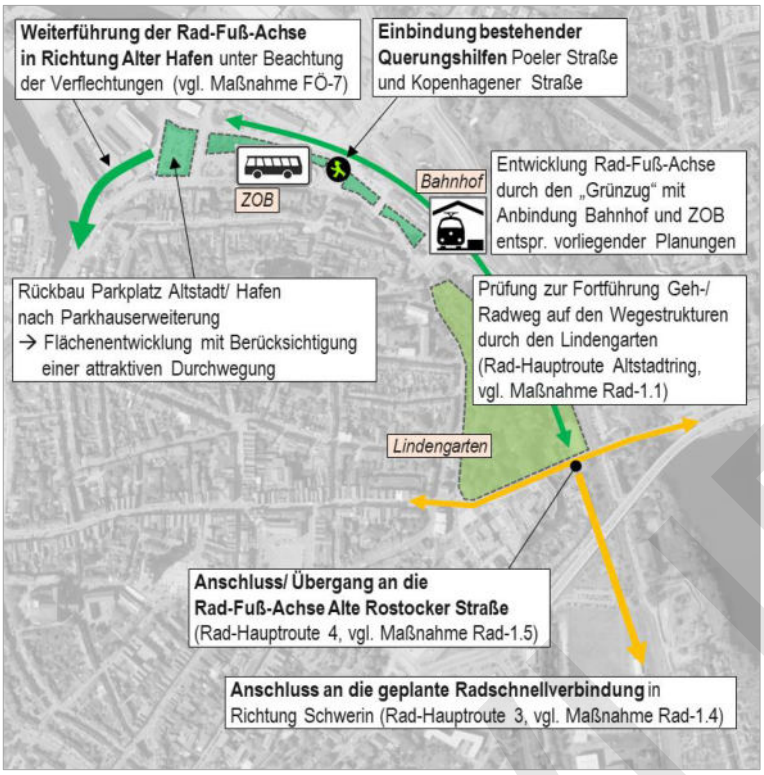
Unmittelbar an die Neugestaltung des Bereiches an der Hafenkante schließt sich die freiraumgestalterische Entwicklung der Straßennebenanlagen an der nördlichen Altstadtkante als Maßnahme FÖ-8 an. Im Fokus steht dabei das Bahnhofsumfeld, welches bislang nicht sehr attraktiv aussieht. Begleitet von einer Bürgerbeteiligung wurde vor rund drei Jahren ein Konzept für die ca. 4.000 m² große Fläche zwischen Bahnhofs-Eingang und der Poeler Straße entwickelt (vgl. Grafik 37). Die Fläche soll nach Maßgabe der UNESCO mit viel Grünflächen, Bäumen und Bänken zu einem Park entwickelt werden. Der Baubeginn ist für Mai 2026 avisiert, sodass mit einer Fertigstellung bereits im Jahr 2027 zu rechnen ist.

Grafik 37: Planungsentwurf zum Bahnhofsvorplatz [Quelle: Ingenieur Consult Häcker & Craus GmbH)

Bei der Entwicklung dieser zweiten Fuß- und Radachse zwischen Altem Hafen, ZOB und Bahnhof liegt der Fokus auf der Schaffung besonderer Freiraumqualitäten. Es soll quasi ein „Erlebnisweg“ zur historischen Altstadt geschaffen werden.

Das Vorhaben übersteigt aufgrund der Komplexität die Möglichkeiten eines Verkehrsentwicklungsplans. Daher sollen nur erste grobe Anforderungen an die Verkehrsanlage formuliert werden (vgl. Grafik 38).

ENTWURF



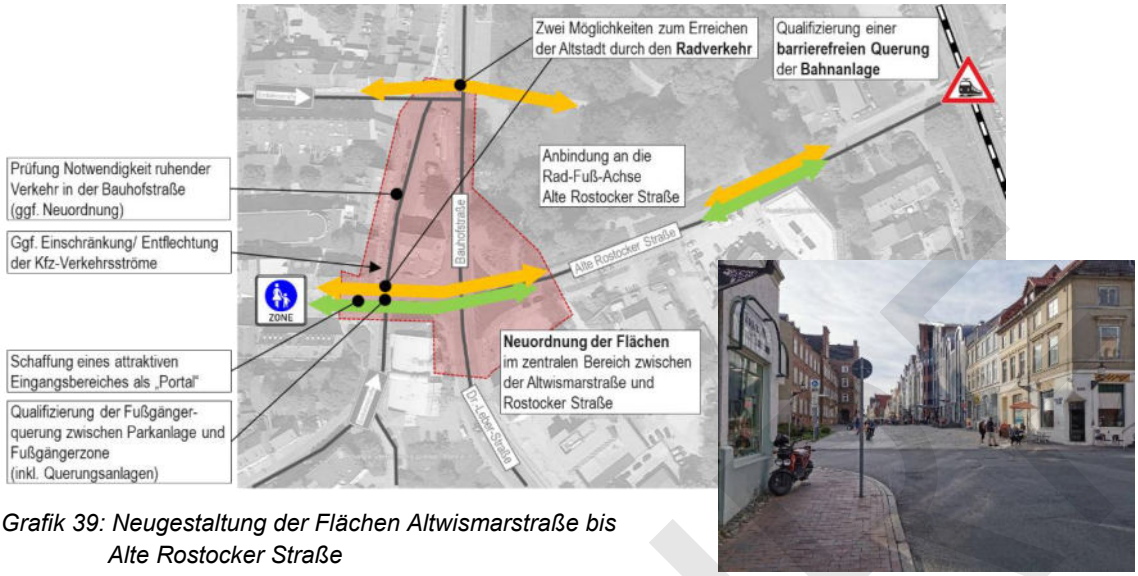
Grafik 38: Anforderungen an die Entwicklung der nördlichen Altstadtkante

FÖ-9: Konzept – Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße

Der Übergang von der Rostocker Straße in die Fußgängerzone Altwismarstraße ist unscheinbar und im Bestand wenig attraktiv. Hierfür ist eine Neuordnung der Verkehrsflächen und freiraumplanerische Aufwertung vorzunehmen. Die Maßnahme FÖ-9 sieht die Erarbeitung eines Konzeptes zur Aufwertung der Achse Rostocker Straße – Altwismarstraße für den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Raum insgesamt vor.

Dem Radverkehr sollte aus Richtung Rostocker Straße die Wahl gelassen werden, die Altstadt über die Fußgängerzone Altwismarstraße oder über die Gerberstraße zu erreichen. Nicht zuletzt bei Umsetzung einer zeitlichen Beschränkung der Befahrbarkeit der Fußgängerzone (vgl. Maßnahme FÖ-4) dient letztere Variante hierbei als sinnvolle Alternative. Die Fußgänger-Achse ist hingegeben durchgehend entlang der Alten Rostocker Straße zu stärken. Die Querung der Bahntrasse ist barrierefrei und in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG zu qualifizieren. Der Eingangsbereich zur Fußgängerzone ist deutlich aufzuwerten und die verkehrliche Überformung zugunsten freiraumplanerischer Qualitäten zurückzunehmen. Die Qualitäten des Fuß- und Radverkehrs sollen stärker in den Vordergrund rücken. Die Altwismarstraße soll zwischen Turmstraße und Bauhofstraße für den Kfz-Verkehr reduziert und der Eingangsbereich in die Fußgängerzone kann über die Straßenraumgestaltung entwickelt werden.

ENTWURF



Grafik 39: Neugestaltung der Flächen Altwismarstraße bis Alte Rostocker Straße

Das Vorhaben übersteigt aufgrund der Komplexität die Möglichkeiten eines Verkehrsentwicklungsplans. Daher sollen nur erste grobe Anforderungen an die Verkehrsanlage wie folgt formuliert werden (vgl. Grafik 39).

Die Situation kann durchaus auch mit überschaubarem Aufwand provisorisch aber kurzfristig verbessert werden. Während beispielsweise Pflanzkübel oder -töpfe, sogenanntes „Pop-up-Mobiliar" und Verweilzonen der Aufwertung und Erkennbarkeit des Eingangsbereiches der Fußgängerzone dienen, ist eine Ordnung der Verkehrsfläche (Verengung Fahrgasse, Querungshilfe) durch Straßenmarkierungen und Beschilderung provisorisch umsetzbar. Baulichen Lösungen ist langfristig der Vorzug zu geben.

5.5 Handlungsbedarfe in sensiblen Straßenräumen

Im Zuge des Bearbeitungsprozesses wurden insbesondere in der Altstadt defizitäre Straßenräume mit erhöhtem Konfliktpotenzial erkannt und auch im Rahmen der Bürgerbeteiligungen bestätigt. Als besonders sensible Straßenräume sind die Dankwartstraße/ Mecklenburger Straße sowie Gerberstraße/ Bademutterstraße in den Fokus gelangt, bei denen die grundsätzliche Flächenaufteilung kritisch zu hinterfragen ist. Aufgrund der Überlagerung der multimodalen Nutzungsansprüche einerseits und der begrenzten Flächen- bzw. Breitenverfügbarkeit andererseits bedarf es hierdurch oftmals einer Kompromissfindung bei der Straßenraumgestaltung bzw. der Aufteilung der Flächen. Die nachfolgenden Hinweise sind nicht als konkrete Maßnahmen zu verstehen, sondern als potenzielle künftige Handlungsbedarfe, die im Blick zu behalten sind.

ENTWURF

Dankwartstraße

Die Dankwartstraße führt als Einbahnstraße in Richtung Markt. Sie dient dabei als Hauptzufahrt für den privaten Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr und auch ÖPNV-Linienverkehr. Zwischen Kleinschmiedestraße und Markt ist in der Dankwartstraße ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Verkehrszeichen 274-41 „Tempo-20-Zone“) ausgewiesen, in dem die Höchstgeschwindigkeit auf max. 20 km/h begrenzt ist und Fußgänger Vorrang haben. Rechtsseitig sind nahezu durchgehend Längsparkstände eingeordnet. Aufgrund der Geschäftsdichte ist die Parkraumnachfrage im gesamten Tagesverlauf durchgehend hoch. In der Gegenrichtung ist die Dankwartstraße für den Radverkehr freigegeben und durch einen Schutzstreifen markiert. Dies ist an der Ecke Am Markt bei Begegnungsfällen Fahrrad/ Bus besonders konfliktbehaftet. Im Bestand ist die generelle Verkehrsflächenaufteilung richtlinienkonform. Von punktuellen/ temporären Einschränkungen abgesehen ist die verfügbare Fahrbahnbreite größer als die gemäß StVO benannten Mindestabmessungen für die Freigabe des Radverkehrs in der Gegenrichtung.

Im begleitenden Arbeitskreis wurden mehrere Optionen geprüft, um die Verkehrssicherheit und die Verkehrsabläufe zu optimieren:

- Beibehaltung Bestand
- Entfall eines Großteils der Parkstände im Straßenraum
- Entfall der Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung
- … mit zusätzlicher Verlagerung des Parkstreifens auf die westliche Fahrbahnseite

Im Ergebnis wurde der Beibehaltung des Bestandes der Vorzug gegeben, da weder die Reduzierung des Parkraumangebotes um bis zu 30 Stellplätze, noch Einschränkungen des Radverkehrs auf einer wichtigen Verbindung in Richtung Markt vorgenommen werden sollten.

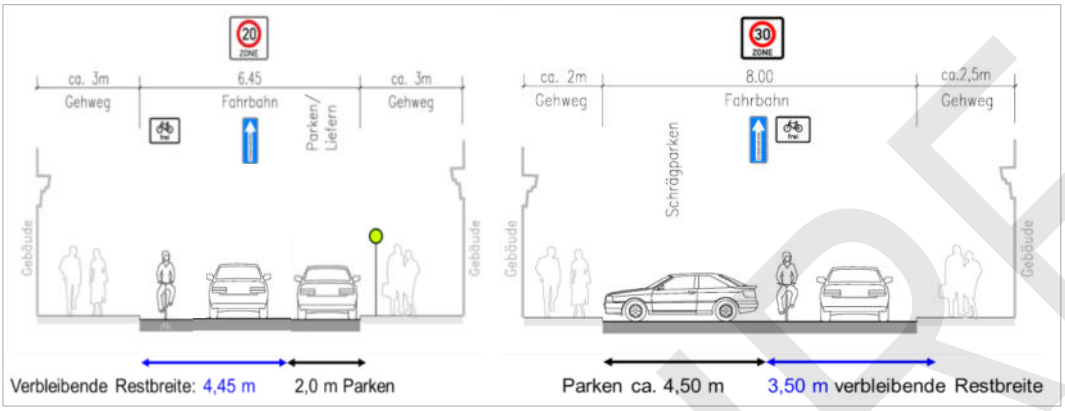
Einhergehend mit dem Einkaufsstraßencharakter der Dankwartstraße sollte die Anordnung der Tempo-20-Zone beibehalten werden, um die Querbarkeit für Fußgänger zu erleichtern und die Attraktivität für den Durchgangsverkehr gering zu halten. Der Schutzstreifen für den Radverkehr soll entfernt und durch sogenannte Piktogrammketten ersetzt werden, um die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen. Ggf. sollte für die Längsparkstände eine Breitenbeschränkung auf 2,00 m durch Markierungen und Beschilderung verdeutlicht werden, um die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung sicherzustellen. Am Knotenpunkt Dankwartstraße/ Am Markt soll das Entfernen der Sperrfläche dazu beitragen, dass der Bus dichter am rechtsseitigen Bord fahren kann und den entgegenkommenden Radverkehr weniger behindert.

Mecklenburger Straße

Aufgrund des Einbahnstraßensystems stehen Mecklenburger Straße und Dankwartstraße im gemeinsamen Kontext bzgl. der Erschließung des Marktplatzes aus südlicher Richtung. Insofern sich in der Dankwartstraße keine grundsätzlichen Veränderungen in der Straßenraumnutzung ergeben haben, erwächst daraus auch kein unmittelbarer Handlungsbedarf für die Mecklenburger

ENTWURF

Straße. Die Mecklenburger Straße gilt bereits als vollständig saniert. Die generelle Verkehrsflächenaufteilung ist im Bestand richtlinienkonform. Wenngleich auch in der Mecklenburger Straße unterschiedliche Varianten untersucht worden sind, wurde der Bestandsvariante der Vorzug erteilt.



Grafik 40: Straßenquerschnitte Dankwartstraße (links) und Mecklenburger Straße (rechts)

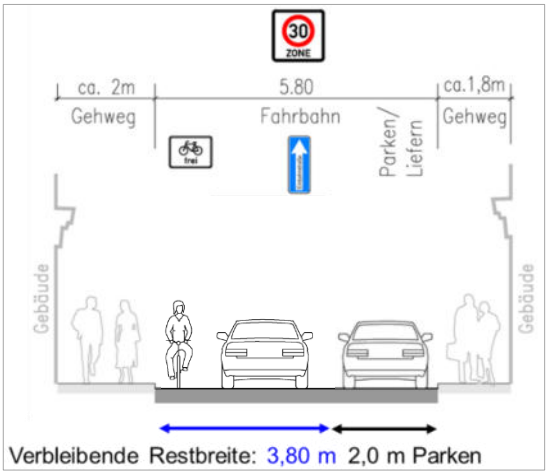
Gerberstraße/ Bademutterstraße (Breite Straße)

Vor dem Hintergrund der anstehenden Sanierung der Breiten Straße und im Kontext von Überlegungen zur Einführung einer Busachse wurde auch die Straßenraumaufteilung in der Bademutterstraße/ Gerberstraße hinterfragt. Auch diese Achse ist bedeutsam im Radverkehr sowie fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (insbesondere Bewohner). Im Bestand führt die Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung, welche durch einen Schutzstreifen zusätzlich markiert ist. Öffentliches Parken ist auf der südlichen Fahrbahnseite zugelassen. Trotz beengtem Straßenraum ist eine richtlinienkonforme Verkehrsflächenaufteilung im Bestand gewährleistet.

Im Rahmen des Arbeitskreises wurden unterschiedliche Varianten (Entfall Freigabe Radverkehr, Wegfall Stellplätze) untersucht. Da im Bestand der Straßenraum unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer gestaltet ist und die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen einen effektiven Betrieb des Straßennetzes gewährleisten und nicht zuletzt auch der weitgehende Erhalt der vorhandenen Stellplätze möglich ist, soll an der bestehenden Straßenraumaufteilung festgehalten werden. Ggf. sollte für die Längsparkstände eine Breitenbeschränkung auf 2,00 m durch Markierungen und Beschilderung verdeutlicht werden, um die Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung sicherzustellen. Aufgrund unzureichender Nachfrage erscheint ein Busbetrieb in

ENTWURF

diesem Straßenzug laut Aussage des Betreibers des Stadt- und Regionalbusverkehrs gegenwärtig ebenfalls eher vakant, sodass auch hieraus kein Handlungsbedarf erwächst.



Grafik 41: Straßenquerschnitt Gerberstraße

Lübsche Straße

Die hohe Geschäftsdichte und den damit einhergehenden Querungsbedarf der Fußgänger berücksichtigend sind analog zur Dankwartstraße auch in der Lübschen Straße im Abschnitt ab Neustadt ostwärts verkehrsberuhigende Maßnahmen zu erwägen (Anordnung Tempo-20, Ausweitung Fußgängerzone). Einschränkungen für den Kfz-Verkehr sind im Hinblick auf die Erreichbarkeit (fehlende Wendemöglichkeiten) im Blick zu behalten.

ENTWURF

6. Öffentlicher Personennahverkehr

6.1 Vorbemerkungen

Der Erhalt und Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs bekommt angesichts zunehmender klimatischer Probleme eine immer größere Bedeutung. Zur Verbesserung der Fahrplan- und Betriebsqualität sollte das im Bestand bereits als gut zu bewertete Fahrplanangebot aufrechterhalten werden. Zukünftig sollten darüber hinaus weitere Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan zur Verbesserung des Fahrplanangebotes im Stadt- und Regionalbusverkehr umgesetzt werden. Damit einhergehend sollte fortlaufend eine Anpassung der zeitlichen Fahrlagen von mehreren auf einem Streckenast verkehrenden Buslinien erfolgen, um die Intervalle zwischen den einzelnen Abfahrtszeiten der jeweiligen Linien möglichst gleichmäßig zu gestalten. In diesem Zuge sollte ein Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof weiterentwickelt werden, mit dem Ziel einer Gewährleitung möglichst kurzer Umsteigezeiten. Zur verbesserten Erreichbarkeit des Marktes als zentraler Ort der Altstadt sollte durch eine fortlaufende Optimierung der zeitlichen und räumlichen Übergangsbedingungen eine bestmögliche Anbindung an den Markt für nicht direkt angebundene Stadtteile sichergestellt werden. Das Erschließungsdefizit der Arbeitsplatzschwerpunkte Werft, Westhafen und Haffeld und des Wohngebietes östliche Gartenstadt sollte mit der Einrichtung neuer Haltestellen in Kombination mit der Einführung oder veränderten Linienführung von Buslinie beseitigt werden.

Damit der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr als Daseinsvorsorge möglichst uneingeschränkt erfolgen kann, ist ein weiterer barrierefreier Aus- und Umbau der Haltestelleninfrastruktur grundlegend. Dabei sollten Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen oder im Bereich wichtiger verkehrserzeugender Einrichtungen bevorzugt betrachtet werden. Fahrzeugseitig ist fortlaufend ein barrierefreier Standard bei Busneuanschaffungen sicherzustellen. Auch sollte dabei eine schrittweise Einführung nicht fossiler Busantriebsformen erfolgen, um die Stadt- und Umweltverträglichkeit des Fuhrparkes weiter zu erhöhen. Eine deutlich ermäßigte Nutzung der Nahverkehrsangebote für Schüler würde nachhaltig zur weiteren Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen.

Bei der Maßnahmenumsetzung im ÖPNV mit teils erheblichen Folgekosten im Betrieb zu rechnen. Auch kann der kommunale Zuschussbedarf erheblichen Schwankungen unterliegen, bspw. sofern im Nahverkehrsplan bzw. im öffentlichen Dienstleistungsauftrag geforderte Leistungen durch das Verkehrsunternehmen nicht wirtschaftlich bzw. auskömmlich erbracht werden (können). Für den Stadtbusverkehr sollte die Hansestadt Wismar die Einhaltung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages fordern.

ENTWURF

6.2 Strategische Ausrichtung

Für einen leistungsfähigeren und die Funktion der Daseinsgrundvorsorge verbessert erfüllenden öffentlichen Personennahverkehr sind folgende Ansätze von hohem Stellenwert:

- Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale durch Integration aller Wohn- und Nachfrageschwerpunkte inkl. der Anbindung von P&R-Parkplätzen (Pendler-, Shuttlebusse) im räumlich-zeitlichen ÖPNV-Fahrplanangebot
- Beständiger Fortschritt des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen
- Verstärkung der Wahrnehmung des ÖPNV als wichtiges Glied multimodaler Reiseketten, bspw. in Bezug auf eine Vernetzung mit dem SPNV
- Sukzessives Halten zeitgemäßer Qualitätsstandards der Fahrzeuge in Bezug auf Fahrgastkomfort und umweltverträgliche Antriebe
- Förderung stärkerer ÖPNV-Nutzung durch zielgruppenspezifische Angebote (Tarife, Sondertickets)

Grafik 42: Strategien im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr

6.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- ÖPNV-1: Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit des Marktes
- ÖPNV-2: Anpassung der zeitlichen Fahrlagen
- ÖPNV-3: Verbesserung des Fahrplanangebotes
- ÖPNV-4: Entwicklung Anschlusskonzept ZOB/ Bahnhof
- ÖPNV-5: Neue Stadtbuslinie Festplatz – Werft/ Westhafen – Haffeld
- ÖPNV-6: Verbesserung der räumlichen Erschließung des Wohngebietes östliche Gartenstadt
- ÖPNV-7: Barrierefreier Zugang zum ÖPNV
- ÖPNV-8: Prüfung vergünstigter Schülerverkehr
- ÖPNV-9: Verbesserung Umweltbilanz des Busverkehrs

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung ÖPNV-1***.

ENTWURF

6.3.1 Verbesserung der Bedienungs- und Fahrplanqualität

ÖPNV-1: Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit des Marktes

Wichtigstes Ziel innerhalb der Hansestadt Wismar ist die Altstadt. Tangiert wird die Altstadt von allen in Wismar verkehrenden Stadt- und Regionalbuslinien. Auch der schienengebundene Nahverkehr erschließt mit der zentralen Lage des Bahnhofs den nördlichen Teil der Altstadt. Der zentral in der Altstadt gelegene Marktplatz, der fünf bis zehn Minuten Fußweg vom Altstadtring erfordert und neben dem Rathaus durch viel Gastronomie sowie einer großen Dichte an Versorgungseinrichtungen geprägt ist, wird jedoch im Bestand lediglich von vier Stadtbuslinien bedient.

Die Maßnahme ÖPNV-1 beinhaltet eine Verbesserung von notwendigen Umsteigebeziehungen zwischen Buslinien untereinander insoweit umzusetzen, dass jeder Stadtteil ohne Direktanbindung mit maximal einem Umstieg und einer attraktiven Reisezeit an den Marktplatz angebunden ist. Die Maßnahme ist als Daueraufgabe anzusehen, d.h. bei zukünftigen Fahrplanwechseln künftig bestmöglich zu berücksichtigen. Zielstellung sollte dabei eine maximale Umsteigezeit von 10 Minuten sein. Zur Sicherstellung einer weiterhin hohen Bedienungshäufigkeit der stark frequentierten Haltestellen entlang des Altstadtringes sowie aufgrund einer bei Befahrung der Altstadt größeren Fahrzeit auf einigen Fahrtrelationen, kann jedoch nicht jeder Stadtteil ohne Umsteigen an den Marktplatz angebunden werden.

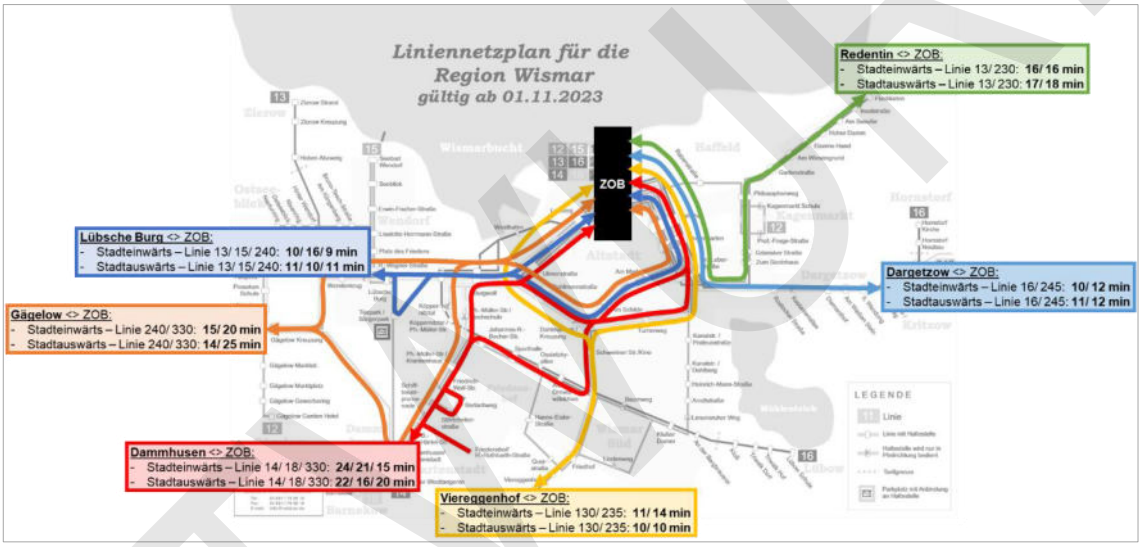
Hauptakteur zur Umsetzung der Maßnahme ist der Landkreis Nordwestmecklenburg. Als weiterer wichtiger Beteiligter ist der Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs zu nennen.

Im Rahmen von Arbeitskreisen und Workshops wurde mit Fachleuten auch eine zweite Linienführung des Busverkehrs durch die Altstadt diskutiert, wonach Linienführungen teilweise vom Fahrtweg Dankwartstraße/ Am Markt/ Großschmiedestraße/ Bauhofstraße auf einen Fahrtweg Breite Straße/ Bademutterstraße/ Gerberstraße verlagert werden sollten. Die Überlegung war dabei einerseits die Busstrecke über den Markplatz zu entlasten – auch mit Blick auf den Konfliktpunkt zwischen Busverkehr und Radverkehr am Knotenpunkt Am Markt/ Dankwartstraße – und andererseits die Altstadt noch besser durch den ÖPNV zu erschließen. Denkbar wäre eine Umlegung der Buslinien 15 auf den Fahrtweg Breite Straße/ Bademutterstraße/ Gerberstraße (vier Abfahrten pro Stunde) unter Beibehaltung der Linienführungen der Buslinien 12, 14 und 18 über den Marktplatz (fünf Abfahrten pro Stunde) gewesen. Maßgebendes Ergebnis des Austausches war, dass sich entlang des Fahrtweges Breite Straße/ Bademutterstraße/ Gerberstraße infolge des Busverkehrs jedoch Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr und Radverkehr ergeben würden. Hiernach wurde diese Maßnahme nicht in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen. Weiterhin liegen wichtige Ziele vor allem im Bereich des Marktplatzes. In dem Zusammenhang wäre für ältere und mobilitätseingeschränkte Leute der Weg von einer potentiellen Haltestelle in der Breiten Straße durch die Krämerstraße zum Marktplatz aufgrund der Steigung vor allem bei schlechten Wetterbedingungen beschwerlich.

ENTWURF

ÖPNV-2: Anpassung der zeitlichen Fahrlagen

Die peripheren Stadtteile Wismars Dammhusen, Dargetzow, Lübsche Burg, Redentin und Viereggenhof sind jeweils durch mehrere Stadt- und/ oder Regionalbuslinien mit gleichem oder ähnlichen Streckenverlauf (geringe Fahrzeitunterschiede für die jeweilige Verknüpfung zwischen den peripheren Stadtteilen und der Altstadt) an die Altstadt bzw. die Verknüpfungshaltestelle ZOB angebunden. Dies gilt auch für den direkt hinter der Stadtgrenze Wismars gelegenen Ort Gägelow. Folgende Grafik stellt die Fahrzeiten zwischen den genannten Stadtteilen/ Orten zentral gelegenen Haltestellen und ZOB in Wismar mit Bezug auf das Fahrplanjahr 2025 dar. Gegenübergestellt sind dabei die Buslinien mit einer ähnlichen Fahrzeit für die jeweils stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Fahrtverbindungen.



Grafik 43: Fahrzeiten von parallel verkehrenden Buslinien zwischen Altstadt und peripheren Stadtteilen/ Orten [Hintergrundkarte: NAHBUS]

Eine starke Ungleichmäßigkeit der Fahrlagen tritt an Montagen bis Freitagen vor allem bei den Verbindungen von der Altstadt nach Gägelow sowie zwischen Altstadt und Redentin bzw. Viereggenhof auf. Auch an Wochenenden und Feiertagen ergibt sich das Defizit auf den Relationen zwischen Altstadt und Redentin bzw. Viereggenhof. Darüber hinaus ist an Wochenenden und Feiertagen der zeitliche Abstand der Fahrlagen zwischen Altstadt und Dargetzow teilweise kritisch zu bewerten. Im Zuge der Maßnahme ÖPNV-2 sind die Abfahrtszeiten der auf den jeweiligen Verbindungsachsen verkehrenden dargestellten Buslinien insoweit anzupassen, dass zwischen den Abfahrten im Bereich der Altstadt und des jeweiligen peripheren Stadtteiles/ Ortes möglichst ein in etwa gleicher Zeitabstand liegt. Mit den zukünftigen Fahrplanwechseln ist dauerhaft eine Optimierung dieser zeitlichen Fahrlagen zu berücksichtigen.

Eine Anpassung der Fahrlagen sollte jeweils nur insoweit umgesetzt werden, dass keine bestehenden wichtigen Anschlussbeziehungen der betroffenen Buslinien zu anderen Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs oder SPNV im und außerhalb des Wismarer Stadtgebietes gefährdet

werden. Diese sicherzustellenden Anschlüsse sind durch den Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs festzulegen. An wichtigen Verknüpfungshaltestellen sollte eine Orientierung an den Vorgaben zu maximal zumutbaren Umsteigezeiten aus dem aktuellen Nahverkehrsplan erfolgen.

Der Landkreis Nordwestmecklenburg ist Hauptakteur zur Umsetzung der Maßnahme. Weiterer Beteiligter ist der Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs.

ÖPNV-3: Verbesserung des Fahrplanangebotes

Darüber hinaus ist ein attraktiver Bedienungszeitraum der Buslinien verbunden mit einer guten Taktung als hoch prioritär zu bewerten. Der aktuelle Nahverkehrsplan gibt differenzierte Werte für die Stadt- und Regionalbuslinien, unterteilt nach einem Taktnetz I und Taktnetz II, vor. Die Tabelle 3 zeigt die Anforderungen des aktuellen Nahverkehrsplanes auf. Da diese nur eine Orientierung darstellen und für einen Streckenast jeweils separat für die dort verkehrenden Busnetzkategorien gelten – was bei Verbesserung der Betriebszeiträume und Takte jedoch einen erheblichen Mehraufwand an Ressourcen wie Fahrzeugen und Personal erfordern würde – sollte der im Nahverkehrsplan jeweils dichteste geforderte Takt einer an der Haltestelle verkehrenden Buskategorie für alle Abfahrten der dort verkehrenden Linien zusammengefasst werden. Auch die Betriebszeiträume sollten für alle an der jeweiligen Haltestelle verkehrenden Linien zusammengefasst werden. Dieses Verfahren sollte in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) aufgenommen werden, um eine entsprechende Aufwertung des Fahrplanangebotes langfristig zu verpflichten.

<table>
<tr><th colspan="3">Kriterium</th><th>Stadtbus Wismar</th><th>Regionalbus
Taktnetz I</th><th>Regionalbus
Taktnetz II</th></tr>
<tr><td colspan="3">Linien</td><td>12, 13, 14, 15, 16, 18</td><td>235, 330</td><td>130, 230, 240, 245</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Betriebs-zeitraum (Uhrzeit)</td><td colspan="2">Mo-Fr</td><td rowspan="2">5-23 Uhr</td><td rowspan="2">5-22 Uhr</td><td>5-22 Uhr</td></tr>
<tr><td colspan="2">Sa</td><td>5-20 Uhr</td></tr>
<tr><td colspan="2">So</td><td>6-20 Uhr</td><td>8-20 Uhr</td><td>8-20 Uhr</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Takt (Minuten)</td><td rowspan="3">Mo-Fr</td><td>HVZ</td><td>15*/ 30 min</td><td rowspan="2">60 min</td><td>60 min</td></tr>
<tr><td>NVZ</td><td>30*/ 60 min</td><td rowspan="4">120 min</td></tr>
<tr><td>SVZ</td><td>60 min</td><td rowspan="3">120 min</td></tr>
<tr><td colspan="2">Sa</td><td>30*/ 60 min</td></tr>
<tr><td colspan="2">So</td><td>30*/ 120 min</td></tr>
</table>

* = Hauptachsen in Wismar: Wendorf – Zentrum, Gartenstadt – Zentrum
HVZ = Hauptverkehrszeit 06 bis 09 Uhr und 12 bis 18 Uhr
NVZ = Nebenverkehrszeit 09 bis 12 Uhr und 18 bis 20 Uhr
SVZ = Schwachverkehrszeit 20 bis 06 Uhr

Tabelle 3: Nach aktuellem Nahverkehrsplan geforderte Bedienungszeiträume und Takte

ENTWURF

In den Stadtteilen Dargetzow, Hinter Wendorf, Redentin und Viereggenhof sowie in durch den Stadtbus angebundenen Orten Barnekow, Gägelow, Hornstorf, Lübow, Proseken und Zierow erfüllen die Betriebszeiträume im Fahrplanjahr 2025 in den Morgenstunden und/ oder in den abendlichen Randlagen überwiegend nicht die Anforderungen des aktuellen Nahverkehrsplanes. In Barnekow, Dargetzow, Gägelow, Hornstorf, Lübow und Zierow gilt das teilweise auch für die angebotenen Takte. Wird der Betriebszeitraum bspw. von 5 bis 23 Uhr benannt, ist es dabei als ausreichend zu bewerten, ein Fahrplangebot von 5:50 bis 22:30 Uhr anzubieten, da Abfahrtszeiten aufgrund der angebotenen Takte den Betriebszeitraum nicht immer punktgenau abdecken können.

Maßnahme ÖPNV-3 beinhaltet eine Anpassung des Fahrplanangebotes an die Vorgaben des aktuellen Nahverkehrsplanes durch den Landkreis Nordwestmecklenburg als zuständigen Hauptaufgabenträger sowie den Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs als weiteren Akteur. Für jeden Stadtteil sowie durch den Stadtbus angebundenen Orten sollte der Betriebszeitraum und Takt mit den nach aktuellem Nahverkehrsplan höchsten Anforderungen der dort verkehrenden Stadt- oder Regionalbuslinien umgesetzt werden (vgl. Tabelle 3). Kurzfristig sollte die Ausdehnung des Betriebszeitraumes auf den Stadtbuslinien 13 (Hinter Wendorf, Redentin, Zierow) und 15 (Hinter Wendorf) bzw. den Regionalbuslinien 230 (Redentin), 240 (Gägelow, Proseken) und 245 (Dargetzow) mit hohem Fahrgastaufkommen geprüft werden, ohne den Fahrzeugeinsatz zu erhöhen und mit minimalem Personalmehraufwand. Mittelfristig ist zur effektiven Angebotsverstärkung eine Aufstockung dieser Ressourcen sinnvoll. Für Taktverstärkungen auf den Regionalbuslinien sind betriebliche Abhängigkeiten wie Fahrzeugverfügbarkeit – ggf. mit Erweiterungen des Fuhrparkes in geringem Maße – und einzuhaltende Anschlussverbindungen in der Region zu prüfen. Die durch die Maßnahme beschriebene Güte des Betriebszeitraumes und der Takte im Stadt- und Regionalbusverkehr des Taktnetzes I und II ist bei zukünftigen Fahrplanwechseln dauerhaft zu beachten.

ÖPNV-4: Entwicklung Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof

Ein etwa gleichmäßiger Abstand der zeitlichen Lagen der Busabfahrten zueinander (vgl. Maßnahme ÖPNV-2) ermöglicht am ZOB ein Abstimmen der Busabfahrten verschiedener Fahrtrichtungen zueinander. Der aktuelle Nahverkehrsplan gibt dabei einen Umstieg von maximal 10 Minuten zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien am ZOB und den Regionalbahnzügen am nahegelegenen Bahnhof vor. Im Bestand betragen die Umsteigezeiten nur in rund 15 % aller Abfahrten und Ankünfte am Tag bis 10 Minuten, bei über 40 % beträgt die Umsteigezeit mehr als 20 Minuten, bei rund 20 % gar mindestens 30 Minuten. Mittelfristig ist mit dem Ziel einer Sicherung weitestgehend kurzer Umsteigezeiten unter Abstimmung des Fahrplanes der Regionalverkehrszüge in Maßnahme ÖPNV-4 eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen am ZOB/ Bahnhof mit Etablierung eines Anschlusskonzeptes umzusetzen. Es sollte eine fortlaufende Berücksichtigung bei Fahrplanwechseln erfolgen, um den maximal potenziellen Wirkungseffekt der Maßnahme zu erzielen. In der Maßnahme ÖPNV-2 vorgeschlagene ähnliche Fahrlagen bezwecken

ENTWURF

bspw. bei zwei zwischen peripheren Stadtteilen bzw. Orten und Altstadt verkehrenden Buslinien im jeweils 60-Minuten-Takt einen in etwa 30-Minuten-Abstand.

Kurzfristig ist ein Anschluss wichtiger Buslinien untereinander mit kurzen Umsteigezeiten zum/ vom SPNV umzusetzen. Als wichtige Stadtbuslinien sind solche mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen an den Haltestellen ZOB und Bahnhof zu bewerten. Nach einer durch NAHBUS zur Verfügung gestellten Zählung für den Stichtag 20.03.2025 ergaben sich am ZOB die höchsten Einsteigerzahlen für die Stadtbuslinien 14 und 15 sowie die Regionalbuslinien 230, 235, 240 und 245. Repräsentative Aussteigerzahlen lagen bei Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans nicht vor, eine Erhebung dieser ist zur Prüfung der Aussage zu den stark belasteten Buslinien jedoch sinnvoll.

Mittelfristiges Ziel sollte es sein, in der Hauptverkehrszeit alle 30 Minuten eine Fahrtverbindung aus einem peripheren Stadtteil bzw. Ort zum ZOB mit Teilnahme an einem Anschlusstreffen anzubieten. Bei paralleler Anpassung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der jeweils im 60-Miunten-Abstand verkehrenden Regionalzüge aus/ in Richtung Bad Kleinen bzw. Rostock zu einem ebenfalls etwa 30-Minuten-Abstand kann ein kombinierter Anschluss zwischen Bus und Bahn hergestellt werden.

Zu beachten ist bei der Entwicklung eines Anschlusskonzeptes die Bindung der betreffenden Zug- und Buslinien an andere im Stadtgebiet oder in der Region wichtigen, sicherzustellenden Anschlussverbindungen. Beispielsweise kann im Bestand neben dem ZOB auch an weiteren Haltestellen im Stadtgebiet zwischen Buslinien umgestiegen werden, um einen in diesen Fällen längeren Fahrtweg über den ZOB zu ersparen.

Hauptakteur zur Umsetzung der Maßnahme ist der Landkreis Nordwestmecklenburg. Als weiterer wichtiger Beteiligter ist der Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs zu nennen. Auch ist eine enge Abstimmung mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherzustellen.

6.3.2 Reduzierung von Erschließungslücken

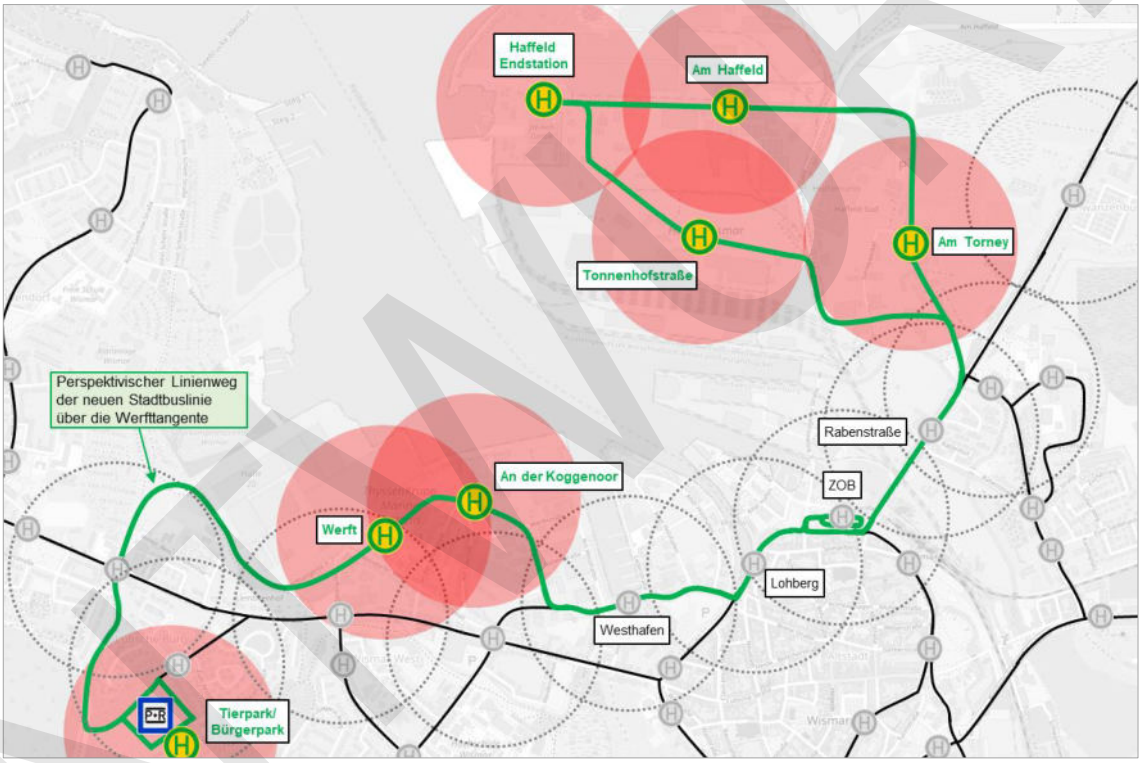
ÖPNV-5: Neue Stadtbuslinie Festplatz – Werft/ Westhafen – Haffeld

Mit dem Werftgelände und dem Haffeld sind zwei große Industriegebiete mit je über 100 Berufspendlern gemäß aktuellem Nahverkehrsplan unzureichend an den ÖPNV angebunden. Es ist anzustreben, große Arbeitgeber möglichst direkt anzubinden. Der Gewerbestandort um das Werftgelände ist im Bestand durch die Haltestellen Burgwall, Werftstraße und Westhafen zu erreichen. Während der Haupteingang der Werft durch den Einzugsradius der Haltestelle Werftstraße dabei prinzipiell abgedeckt ist, werden die Gewerbeflächen entlang der Werftstraße bis zum Westhafen durch die Einzugsradien der Haltestellen Burgwall und Westhafen nicht abge-

ENTWURF

deckt. Darüber erschließen die bestehenden Haltestellen Werftstraße und Burgwall mit ihren Einzugsradien den nördlichen Teil des Wohngebietes An der Koggenoor – einschließlich des örtlichen Ärztehauses – nicht vollständig.

Das Industriegebiet Haffeld ist im Bestand nicht durch den ÖPNV erschlossen. Die nahegelegenen Haltestellen Philosophenweg und Rabenstraße decken mit ihrem Einzugsradius lediglich die unmittelbar an den Knotenpunkt Poeler Straße/ Philosophenweg/ Am Torney angrenzende Wohnbebauung ab. Um die großen Arbeitsplatzschwerpunkte Werft/ Westhafen und das Haffeld verbessert durch den ÖPNV zu erschließen, beinhaltet Maßnahme ÖPNV-5 die Einrichtung einer neuen Stadtbuslinie gemäß des in Grafik 44 dargestellten Streckenverlaufes.

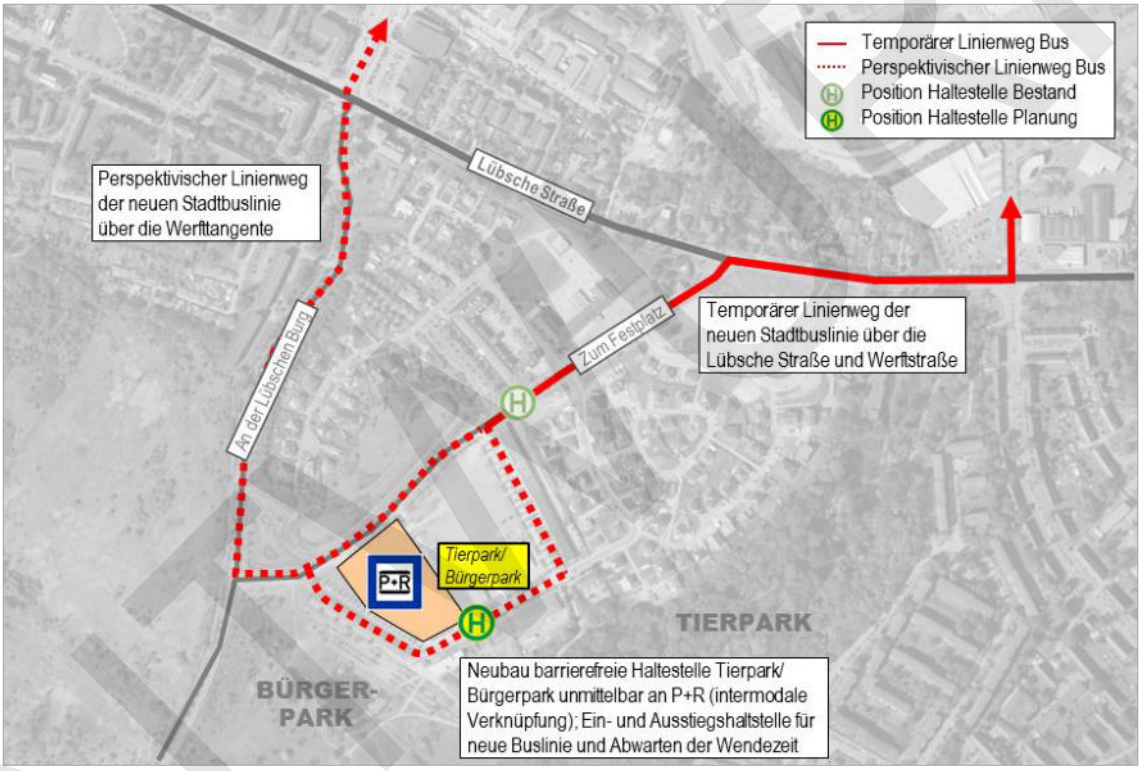


Grafik 44: Linienverlauf der neuen Buslinie

Am Festplatz/ Tierpark beinhaltet Maßnahme RuhV-2.3 die Erweiterung des P+R Parkplatzes. Im Hinblick auf den wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkt auf dem Werftgelände gewinnt dieser auch für Berufspendler nochmals an Bedeutung. Die Endhaltestelle der neuen Buslinie sollte separat südlich des P+R Parkplatzes angelegt werden und als Ein- und Ausstiegshaltestelle fungieren. Geprüft werden sollte eine Haltestelle an der nördlichen Fahrbahnseite in Höhe der Alten Reiterhalle. Hier ist auch das Abwarten der Wendezeit (Pausenzeit) der Busse sinnvoll – so ist

der Fahrbahnquerschnitt von rund 6,50 m Breite gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen[12] (RASt) bei Standzeit auch zum Überholen/ Begegnen des wartenden Busses durch andere Busse oder Lkw ausreichend (vgl. Grafik 45).

Nach Umsetzung der Verbesserung der Werftanbindung durch den Neubau der Werfttangente (vgl. Maßnahme mWT-1) sollte die Buslinie über den Straßenverlauf Zum Festplatz, An der Lübschen Burg zum Knotenpunkt Lübsche Straße und weiter über die neue Werfttangente bis zum Knotenpunkt Werftstraße/ Wendorfer Weg verkehren. Bis die Werfttangente zur Befahrung durch den Kfz-Verkehr freigegeben ist, sollte die neue Buslinie zunächst ab der Haltestelle Tierpark/ Bürgerpark über den Straßenverlauf Zum Festplatz/ Lübsche Straße/ Werftstraße geführt werden.



Grafik 45: Einbindung des P+R Parkplatzes in die neue Buslinie

Nach Passieren des Knotenpunktes Werftstraße/ Wendorfer Weg sollte die neue Buslinie das Privatgrundstück des Werftbetreibers befahren. Zu prüfen ist, ob hier ein Haltestellenpaar Werft realisiert werden kann, um den Beschäftigten der Werft einen direkten Zugang zum Arbeitsplatz zu ermöglichen (vgl. Maßnahme Kfz-6). Im Bereich des KP Am Salzhaff/ An der Koggenoor ist ein weiteres Haltestellenpaar An der Koggenoor sinnvoll. Erschlossen wird so der nördliche Bereich des Wohngebietes An der Koggenoor samt Ärztehaus. Auch große Bereiche der Gewerbeflächen des östlichen Werftgelände und des Westhafens, welche durch den Einzugsradius der bestehenden Haltestelle Westhafen nicht abgedeckt sind, werden durch die neue Haltestelle An der Koggenoor verbessert angebunden.

[12] *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006*

Im weiteren Verlauf sollte eine Streckenführung entlang des Fahrtweges der Linie 16 mit Bedienung der Haltestellen Westhafen, Lohberg zum ZOB erfolgen. Anschließend sollte die neue Linie entlang des Fahrtweges der Linie 12 über die bestehende Haltestelle Rabenstraße bis zum Knotenpunkt Poeler Straße/ Philosophenweg/ Am Torney und weiter über die Straße Am Torney geführt werden.

Ab dem Knotenpunkt Am Torney/ Haffburg ist eine Busringlinienführung zur optimalen Erschließung der Gewerbestandorte im Haffeld sinnvoll. Die Ringstrecke sollte entlang der Straßenzüge Haffburg/ Tonnenhofstraße/ Am Haffeld/ Am Torney vorgesehen werden. Umzusetzende Haltestellenstandorte zur optimalen Erschließung des Industriegebietes zeigt Grafik 44. Zur Gewährleistung eines Befahrens des Ringes in beide Richtungen sind jeweils Haltestellenpaare zu planen. Als Zuwegung sollten vorhandene Gehwege genutzt werden. Sofern auf einer Fahrbahnseite kein Gehweg vorhanden ist, sollte eine Querungshilfe zum barrierefreien Erreichen der dortigen Haltestelle eingeordnet werden. Die bereits im Bestand für Lkw angelegte Wendeschleife am westlichen Ende der Straße Tonnenhofstraße sollte zum Wenden durch die neue Buslinie genutzt werden. In diesem Bereich ist die Einrichtung einer Haltestelle Haffeld Endstation zu prüfen, wobei ein gemeinsamer Bussteig für den Ein- und Ausstieg gutachterlich als ausreichend bewertet wird. Um den Bussen an dieser Halteposition eine Wendezeit gewährleisten zu können, ist die Haltestelle so zu entwickeln, dass der übrige Kfz-Verkehr den haltenden Bus überholen/ begegnen kann, bzw. in der Wendeschleife wendende Fahrzeuge mit ihrer Schleppkurve nicht in das Lichtraumprofil der Halteposition hineinragen.

Das Fahrplanangebot sollte während der Schichttage in den Gewerbegebieten zunächst in einem 60-Minuten-Takt erfolgen, während der Schichtwechselzeiten im 30-Minuten-Takt. Bei guter Auslastung der Fahrzeuge ist langfristig eine weitere Taktverdichtung anzustreben. Die Ringführung sollte nach einem alternierenden Fahrplankonzept befahren werden mit abwechselnden Fahrten im bzw. entgegen des Uhrzeigersinns. Aus Sicht des Fahrgastes ist dies sinnvoll, da mit der Endhaltestelle Haffeld Endstation hier auch eine Wendezeit vorgesehen sein sollte, wonach Fahrgäste Zeit im Fahrzeug abwarten müssten, sofern sie erst an einer Haltestelle der nachfolgenden Ringbefahrung aussteigen möchten. Durch eine alternierende Linienführung, wird dieser Effekt minimiert. Eingebunden werden sollte das Fahrplankonzept in ein Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof (vgl. Maßnahme ÖPNV-4). Zusammen mit einem in Maßnahme MVI-1 beschriebenen weiteren Ausbau des betrieblichen Mobilitätsmanagements, sollte bewusst ein Parallelangebot mit einer Radoffensive (JobRad, Radabstellanagen) und Anreizen zur Nutzung des ÖPNV (bspw. durch Job-Tickets) geschaffen werden, um Kfz-Fahrten der Angestellten von und zu den Betrieben zu reduzieren.

Als Hauptakteur zur Realisierung der Maßnahme ist die Hansestadt Wismar zu nennen. Wichtiger weiterer Beteiligter ist der Betreiber des Stadtbusverkehrs.

ENTWURF

ÖPNV-6: Verbesserung der räumlichen Erschließung des Wohngebietes östliche Gartenstadt

Trotz einer insgesamt guten Erschließung des Wismarer Stadtgebietes durch den ÖPNV ist mit mehr als 100 Einwohnern das Wohngebiet östliche Gartenstadt im Stadtteil Dammhusen gemäß aktuellem Nahverkehrsplan noch defizitär angebunden. Dieser Bewertung liegt ein geforderter Haltestelleneinzugsradius von 400 Metern zugrunde.

Das Wohngebiet Gartenstadt ist im Bestand durch die Haltestelle Dammhusen Gartenstadt angebunden, an welcher die Buslinie 12, 14, 18 und 330 halten. Der bestehende Bussteig im Begonienweg wird dabei lediglich in stadtauswärtiger, der Bussteig auf der Dammhusener Chaussee nur in stadteinwärtiger Fahrtrichtung bedient. Die vorhandenen Haltestellen erschließen den östlichen Teil des Wohngebietes nicht ausreichend, der gemäß aktuellem Nahverkehrsplan vorgegebene Einzugsbereich der Haltestellen deckt diese Teile des Wohngebietes nicht ab. Zudem ist die stadteinwärtig bediente Haltestelle 80 Meter Luftlinie weiter als die stadtauswärtige Haltestelle vom Wohngebiet entfernt, was die Erreichbarkeit der Haltestelle als noch kritischer bewerten lässt.

Daher sollte im Rahmen der Maßnahme ÖPNV-6 zunächst ein Verkehrsversuch mit einer Ringführung des Busverkehrs entlang des Begonienweges erfolgen, wobei bereits vor Maßnahmenumsetzung eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung durchzuführen ist. Der Straßenabschnitt zwischen den Knotenpunkten KP Enzianweg und KP Irisweg/ Herbstasternweg ist aufgrund des Baufreiraumes für einen Haltestellenstandort zur räumlichen Erschließung der östlichen Gartenstadt geeignet. Der Begonienweg sollte lediglich in einer Fahrtrichtung bedient werden, was den Bau einer neuen Haltestelle Begonienweg auf einen Bussteig beschränkt und so die Baukosten minimiert. Zu realisieren ist eine Befahrung entgegen des Uhrzeigersinns, da die Einordnung einer neuen Haltestelle Begonienweg im Uhrzeigersinn aufgrund des fehlenden Gehweges als Zuwegung im Bereich KP Enzianweg bzw. KP Irisweg/ Herbstasternweg nur mit größeren baulichen Änderungen angeordnet werden könnte. Die Bedienung der bestehenden Bussteige Dammhusen Gartenstadt sollte zur Verhinderung neuer Erschließungsdefizite nicht abgeordnet werden (vgl. Grafik 46).

Im Rahmen des Pilotprojektes sollte zunächst eine Stadtbuslinie im 60-Minuten-Takt je Richtung über den Begonienweg geführt werden. Während und nach der Umsetzung sind die Bürger im Rahmen der Evaluierung intensiv zu beteiligen. Bei positiver Resonanz und Entwicklung der Fahrgastzahlen sollte geprüft werden, ob zur Gewährleistung eines 30-Minuten-Taktes gemäß aktuellem Nahverkehrsplan eine weitere Stadtbuslinie im 60-Minuten-Takt über den Begonienweg geführt werden kann. Eine Führung der Regionalbuslinie 330 über den Begonienweg ist nicht vorzunehmen, da diese Linie eine regionale Verbindungsfunktion hat und keine weitere städtische Feinerschließung in Wismar übernehmen sollte.

ENTWURF

Ein neuer Bussteig Begonienweg sollte für den Zeitraum des Verkehrsversuches zunächst als Provisorium mit einfacher Ausstattung ausgebildet werden. Nach positivem Ergebnis des Verkehrsversuchs und der Entscheidung zu einer langfristigen Führung des Busverkehrs über den Begonienweg ist ein barrierefreier Ausbau des Bussteigs vorzunehmen.

Die Maßnahme ist durch den Landkreis Nordwestmecklenburg als Hauptaufgabenträger zusammen sowie der Hansestadt Wismar als weiterer Akteur zu realisieren.

Grafik 46: Visualisierung der Linienführung entlang des Begonienweges (links) und bestehende Verkehrssituation im Bereich zwischen KP Enzianweg und KP Irisweg/ Herbstasternweg (rechts)

6.3.3 Flankierende Maßnahmen ÖPNV zur weiteren Attraktivierung und Nachhaltigkeit

ÖPNV-7: Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Neben der Gewährleistung einer guten Bedienungs- und Fahrplanqualität sowie einer flächendeckenden Erschließung des Stadtgebietes durch den ÖPNV ist der Zugang zum Verkehrssystem angesichts deren Funktion als Daseinsgrundvorsorge gemäß des Personenbeförderungsgesetztes und des aktuellen Nahverkehrsplanes durch eine möglichst barrierefreie Gestaltung der Haltestellen sicherzustellen. Maßnahme ÖPNV-7 beinhaltet den weiteren barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestelleninfrastruktur im Stadtgebiet durch die Hansestadt Wismar als Aufgabenträger. Diese Maßnahme sollte als Daueraufgabe bewertet und in diesem Zusammenhang stetig finanziert und vorangebracht werden.

ENTWURF

Folgende Priorisierung soll helfen, Haltestellen gezielt nutzerfreundlich auszubauen. Dabei sollten teilweise barrierefreie und jüngst ausgebaute Haltestellen, zugunsten des Ausbaus defizitärer Haltestellen in schlechterem Zustand, nicht prioritär angefasst werden.

- 1. Priorität: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (mehr als 100 Einsteiger pro Tag), an medizinischen Einrichtungen und Neuplanungen im Rahmen der Maßnahmen ÖPNV-5 und ÖPNV-6: Am Haffeld, Am Lohberg (vgl. Maßnahme Kfz-4.1/ FÖ-7), Am Markt, Am Torney, An der Koggenoor, Barlachweg, Begonienweg, Dr.-Leber-Straße, Haffeld Endstation, Philipp-Müller-Straße/ Krankenhaus, Schweriner Straße/ Kino, Sporthalle, Störtebeker Straße/ Krankenhaus, Tierpark/ Bürgerpark, Tonnenhofstraße, Werft, Werftstraße
- 2. Priorität: Haltestellen an Bildungseinrichtungen, Verwaltungen und Behörden: Friedenshof/ Hanns-Rothbarth-Straße, Johannes-R.-Becher-Straße, Köppernitztal/ Philipp-Müller-Straße, Philipp-Müller-Straße/ Hochschule, Philosophenweg
- 3. Priorität: Haltestellen an Freizeit-, Tourismus- und Versorgungseinrichtungen: An der Westtangente, Friedhof, Hinter Wendorf, Ossietzkyallee, Schweriner Straße/ Querstraße, Schiffbauerpromenade

Als Grundlage zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind generell die Standards des Ausbaukonzeptes für barrierefreie Haltestellen des Landkreises Nordwestmecklenburg zu berücksichtigen. Es wird nach vier Ausbaustufen kategorisiert. Während die in Priorität 1 und 2 benannten Haltestellen nach dem Standard der Kategorie B geplant werden sollten, ist für die der 3. Priorität zugeordneten Haltestellen eine Orientierung an den Ausstattungsmerkmalen nach Kategorie C sinnvoll.

Die Güte der jeweiligen Haltestellenausstattung ist in Abhängigkeit der Platzverhältnisse an den konkreten Haltestellen abzuwägen. Folgende Ausstattungsmerkmale sollten vorgesehen werden:

- Beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine
- Fahrgastunterstand
- Haltekantenbordhöhe 20 cm (Kasseler Bord sollte bevorzugt werden)
- Sitzmöglichkeiten
- Taktiler Leitstreifen und Auffindestreifen mit Einstiegsfeld
- Wartebereich Breite 2,50 m

Haltestellen der Kategorie B sollten darüber hinaus mit einer DFI ausgestattet werden (vgl. Maßnahme MVI-4.1).

Im Zuge von Busneubeschaffungen sollten gemäß aktuellem Nahverkehrsplan fortlaufend barrierefreie Niederflurbusse oder barrierearme Low-Entry-Busse beschafft werden.

ENTWURF

ÖPNV-8: Prüfung vergünstigter Schülerverkehr

Mit den primären Zielen der finanziellen Entlastung von Haushalten mit schulpflichtigen Kindern, der Reduzierung von Elterntaxis und dem „Heranziehen“ künftiger ÖPNV-Nutzer sollte im Rahmen der Maßnahme ÖPNV-8 die Einführung einer deutlich ermäßigten Nutzung des Stadt- und Regionalbusverkehrs innerhalb der Stadtgrenzen Wismars geprüft werden. Beispielhaft ergeben sich für eine Familie mit drei Schulkindern Kosten von 114 Euro für drei Monatskarten: während das erste Kind im Abo 42 Euro monatlich für die Fahrkarte bezahlen muss, ergeben sich für Geschwister im Abo eine leichte Vergünstigung von 36 Euro je Monatskarte. Im Vergleich kostet eine Abo-Monatskarte ohne Ermäßigung 48 Euro, wonach die Vergünstigung für Schüler als gering zu bewerten ist. Nimmt man an, dass die Wegstrecke mit dem Kfz im Fall des Bringens/ Holens zur/ von der Schule je Fahrt zehn Kilometer beträgt, multipliziert diesen Wert mit durchschnittlichen Tankkosten von 0,3 Euro pro Kilometer und einem Durchschnittswert von 20 Schultagen pro Monat ergeben sich Gesamtkosten von 60 Euro pro Monat für alle Kinder des Haushalts.[13]

Konkret sollte ein vergünstigter ÖPNV-Tarif für innerhalb der Stadtgrenzen wohnhafte Schüler mit Schulstandort in Wismar erfolgen. Im Rahmen des Prüfvorganges ist festzulegen, ob die Fahrkarte lediglich an Schultagen oder auch an Wochenenden bzw. nur für Fahrten von/ zur Schule oder unabhängig vom Fahrtzweck genutzt werden darf. Eine Erweiterung des bestehenden Fahrplanangebotes wird im Rahmen der Maßnahme als nicht erforderlich bewertet. Die Entscheidung zur Einführung eines kostengünstigeren ÖPNV-Tickets für betroffene Schüler sollte anhand der Höhe der entstehenden Kosten für die Hansestadt Wismar erfolgen. Das Finanzierungs- und Realisierungskonzept ist durch die Hansestadt Wismar als Hauptaufgabenträger zusammen mit dem Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs als weiteren wichtigen Akteur zu entwickeln.

Ein kostenfreier Schülerverkehr wird beispielhaft in der Landeshauptstadt Schwerin für Schüler mit Wohnsitz und Schulstandort innerhalb der Stadtgrenzen angeboten. Für Schüler der Klassenstufen 1 bis 4 kann zur kostenlosen Schülerbeförderung bei einer Mindestlänge des Schulweges von 2 km ein Sonderfahrschein beantragt werden. Das entsprechende Ticket ist dabei lediglich an Schultagen auf dem direkten Schulweg gültig. Für Schüler der 5. bis 13. Klasse an allgemeinbildenden Schulen und Fachgymnasien ist keine Beantragung eines Sonderfahrscheines notwendig. Diese Schüler können mit ihrem Schülerausweis unabhängig der Schultage an 365 Tagen im Jahr den ÖPNV in Schwerin kostenfrei nutzen.

In der Landeshauptstadt Dresden wird Schülern ein vergünstigtes Bildungsticket für 15 Euro pro Monat angeboten. Das Ticket ermöglicht ebenso an 365 Tagen im Jahr die Benutzung des ÖPNV unabhängig des Fahrtzweckes. Die Fahrkarte kann dabei für Fahrten im Stadt- und Regionalverkehr innerhalb des gesamten Verkehrsverbundes genutzt werden.

[13] *Tarife für das Jahr 2025*

ENTWURF

ÖPNV-9: Verbesserung Umweltbilanz des Busverkehrs

Angesichts eines immer stärkeren Fokus auf die Umweltverträglichkeit des Verkehrs ist neben einer guten räumlichen und zeitlichen Erschließung, kostengünstigen Tarifen und einem barrierearmen Zugang zur Gewinnung neuer Fahrgäste im ÖPNV auch eine klimaschonende Antriebsart der Linienfahrzeuge von Bedeutung. Im Rahmen der Maßnahme ÖPNV-9 ist gemäß des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes in „saubere“ Straßenfahrzeuge zu investieren. Unter Beachtung des aktuellen Nahverkehrsplanes sollte die Antriebsart dabei so gewählt werden, dass ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet ist. Kurzfristig sollte für Bestandsfahrzeuge ein wirtschaftlicher Einsatz von E-Fuels geprüft werden. Mit der Entwicklung der Fahrzeugtechniken und finanziellen Förderungen ist in Zukunft bei Fahrzeugbeschaffungsmaßnahmen der Kauf von hybrid, elektrisch oder mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen zu prüfen. Bei solchen Vorhaben sollte frühzeitig die Entwicklung notwendiger Infrastrukturen auf Betriebshöfen und im Streckennetz vorangetrieben werden. Die Entwicklung der Betriebskosten durch die Umstellung auf emissionsfreie Antriebsarten muss wirtschaftlich tragfähig bleiben. Der Einsatz solcher Fahrzeuge sollte in einem ersten Schritt auf verkehrenden Linien im sensiblen Altstadtbereich und entlang des Begonienweges (abhängig von der Maßnahmenumsetzung ÖPNV-6) erfolgen.

Als Hauptaufgabenträger zur Realisierung der Maßnahme ist der Landkreis Nordwestmecklenburg zu nennen. Weiterer wichtiger Akteur ist der Betreiber des Stadt- und Regionalbusverkehrs.

ENTWURF

7. Konzept Wirtschaftsverkehr und Tourismus

7.1 Vorbemerkungen und strategische Ausrichtung

Die Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaft und Tourismus dienen einerseits der Stärkung des Wirtschaftsstandortes mit seiner maritimen Wirtschaft, der holzverarbeitenden Industrie sowie dem Tourismus. Auf der anderen Seite sollen sie, wo dies möglich ist, die Belastungen durch den Wirtschaftsverkehr bestmöglich zu reduzieren. Durch neue Investitionen, z. B. in Rüstungsschiffbau in der Werft, befindet sich die Stadt in einem Transformationsprozess – mit guten Chancen auf nachhaltiges Wachstum.

Der Tourismus ist ein gesonderter Wirtschaftszweig, welcher sich in der Hansestadt Wismar primär im kulturellen Erbe der Altstadt mit seinen backsteingotischen Facetten, der maritimen Atmosphäre und der insgesamt kompakten Erlebbarkeit der Stadt begründet und jährlich zahlreiche Touristen zu Land und teilweise zu Wasser anzieht.

Aus zahlreichen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder entwickeln sich Synergien für das Handlungsfeld Wirtschaft und Tourismus – ohne dies explizit zu erwähnen. Der Erhalt eines leistungsfähigen Hauptstraßennetzes, das Parken für Touristen an der Peripherie der Altstadt samt Parkleitsystem, die verbesserte ÖPNV-Anbindung der Altstadt oder die Entwicklung von Radrouten sind hierfür beispielhaft benannt.

Herausfordernd wird es mit Hinblick auf den Wirtschaftsverkehr sein, die touristischen Verkehre im Bereich der Altstadt zur verstärkten Nutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel zu bewegen und Wirtschafts- und Dienstleitungsverkehre stadt- und umfeldverträglich zu gestalten, bspw. durch ein City-Logistik-Konzept zur Bündelung der Wirtschaftsverkehre.

Grafik 47: Strategien im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Tourismus

ENTWURF

7.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Im Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Tourismus sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- mWT-1: Verbesserung der Werftanbindung
- mWT-2: Gewährleistung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in der Wismarer Bucht
- mWT-3.1: Einrichtung Autohof Kritzowburg
- mWT-3.2: Herstellung der regelgerechten Befahrbarkeit der Straßen des IG Haffeld
- mWT-4: Etablierung Lkw-Vorrangnetz
- mWT-5: Etablierung innovativer City-Logistik
- mWT-6: Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt
- mWT-7: Entwicklung einer Mobilitätskarte für Touristen

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung mWT-1***.

7.2.1 Erweiterung Straßennetz Werft-Westhafen-Koggenoor

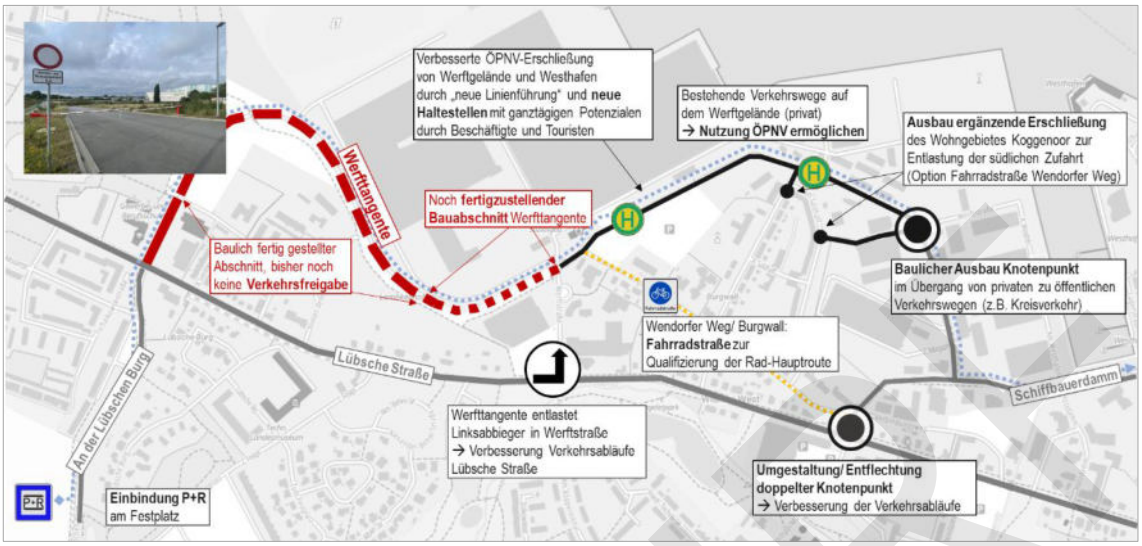
mWT-1: Verbesserung der Werftanbindung

Den Werftarealen und dem Westhafen fehlt es im Bestand an einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung im Straßennetz. Lkw- und Beschäftigtenverkehre erzeugen Überlastungen in den Zufahrten zum Gebiet (Linksabbieger von der Lübschen Straße). Die Maßnahme mWT-1 sieht die Verbesserung der Werftanbindung durch die Ergänzung der Werfttangente bis zum Knotenpunkt mit der Werftstraße/ Wendorfer Weg zur Sicherung der störungsfreien Erreichbarkeit aus Richtung B 106 und BAB A 20 vor. Die bessere Erreichbarkeit erleichtert Industrie- und Hafentransporte, schützt das Stadtbild und macht den Standort zukunftsfähig. Die Werfttangente ist damit ein Schlüsselfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung von Werft und Westhafen. Der erste Bauabschnitt der Werfttangente ist bereits umgesetzt.

Die Verlängerung der Werfttangente stellt aber auch einen wichtigen Baustein im Zuge einer Komplexmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und Gliederung des Straßennetzes am Arbeitsplatzschwerpunkt Werft/ Westhafen und des anliegenden Wohnquartiers Koggenoor dar, welche zugleich eine Optimierung des ÖPNV (vgl. Maßnahme ÖPNV-5) und Radverkehrs (vgl. Maßnahme Rad-3.3) vorsieht (vgl. Grafik 48). Damit die ÖPNV-Potenziale durch die neue Linie und Haltestellen genutzt werden können, ist möglichst die Nutzung der privaten Abschnitte der Werftstraße durch öffentliche Busse sicherzustellen. Hier ist frühzeitig die Kommunikation mit dem Werftbetreiber zur Klärung der Machbarkeit und möglicher Rahmenbedingungen zu suchen.

Die verbesserte Erschließung des Wohngebietes An der Koggenoor (vgl. Maßnahme Kfz-6) wird im entsprechenden Kapitel detailliert beschrieben.

ENTWURF



Grafik 48: Schematische Darstellung der Komplexmaßnahme inkl. Verlängerung der Werfttangente (rot)

7.2.2 Optimierung der Erreichbarkeit der maritimen Wirtschaftsstandorte

Die maritime Industrie in Wismar erzeugt ein hohes Verkehrsaufkommen an sperrigen Gütern. Rund 50 % der für den Seeumschlag bestimmten Güter kommen per Schiene in den Hafen, welcher über rund 25 km hafeneigenes Gleisnetz und einen hafeninternen Rangierbahnhof verfügt. 14 der 17 Liegeplätze sind mit einem direkten Gleisanschluss ausgestattet.[14] Zuletzt fand eine weitere Optimierung des Warenumschlages am Seehafen statt, indem zwei weitere Bahnübergänge zurückgebaut und durch eine dreigleisige Eisenbahnüberführung ersetzt wurden. Dies ermöglichte die Trennung zwischen innerstädtischen Straßen- und Schienengüterverkehr und maritimen Wirtschaftsverkehr zum Wismarer Seehafen, was letztlich auch maßgeblich zur Entlastung des Zentrums der Hansestadt beiträgt.

Für den maritimen Wirtschaftsstandort mit seiner Hafenindustrie und Holzclustern im Haffeld liegt ein Verkehrskonzept[15] vor, dessen Maßnahmen weiterhin realisiert werden sollten.

mWT-2: Gewährleistung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in der Wismarer Bucht

Von hoher Bedeutung der Hafenindustrie ist zunächst die seeseitige Erreichbarkeit. Wasserstraßen und Häfen sind wichtige Drehscheiben des (inter-)nationalen Warenaustauschs. In Zuständigkeit des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) soll eine Anpassung der seewärtigen Zufahrt zum Seehafen Wismar erfolgen. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Wasserstraßen) ist dieses Vorhaben dem vordringlichen Bedarf als Projektnummer W 05 zugeordnet.

[14] *Quelle: hafen-wismar.de*
[15] *Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar, November 2017*

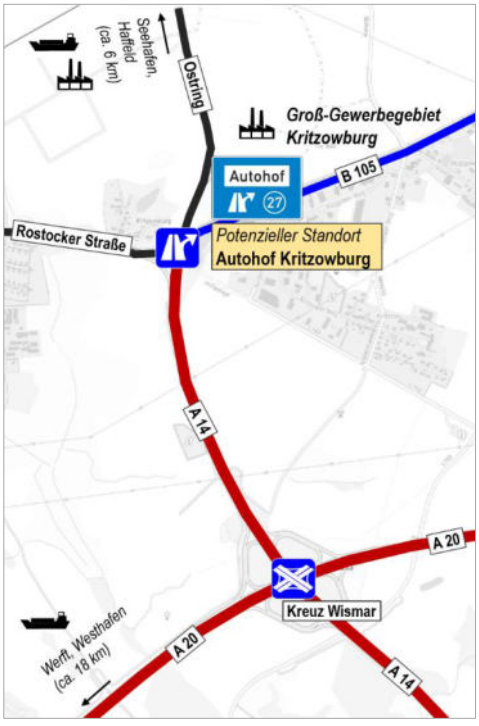
Grafik 49: Lage der Fahrrinne zum Seehafen Wismar [Quelle: BMDV]

Der Verkehrsentwicklungsplan greift dieses Vorhaben uneingeschränkt im Zuge der Maßnahme mWT-2 auf. Ziel des Ausbaus ist die Vergrößerung des Tiefgangs von 8,00 m (8,70 m) auf 10,50 m und die Anpassung der Sohlbreite zwischen 70 m und 120 m.

mWT-3.1: Einrichtung Autohof Kritzowburg

Schienenseitig hat die Hansestadt Wismar die Infrastrukturen zur Erschließung des Hafens derart verbessert, dass gegenwärtig kein Handlungsbedarf mehr gesehen wird. In Ergänzung zum Schienennetz besteht auch starker Straßengüterverkehr mit Groß-Lkw oder Sattelzügen. Aufgrund der teilweise langen Abfertigungszeiten bedarf es ausreichend dimensionierter Puffer- und Vorstauflächen, sodass diese Fahrzeuge nicht das öffentliche Straßennetz überstauen, so wie es im Rahmen der Analyse im Haffeld gehäuft vorkommt.

Maßnahme mWT-3.1 sieht die Einrichtung eines Autohofes im Großgewerbegebiet Kritzowburg zur Schaffung von Vorstaumöglichkeiten für große Gewerbeeinheiten, insbesondere für das Gewerbegebiet Kritzowburg sowie für Hafen und Industriegebiet Haffeld vor. Der Standort ist verkehrsgünstig an den BAB A 14 und A 20 gelegen. Das Haffeld ist über die Osttangente direkt angebunden. Werftareale und Westhafen können mit Fertigstellung der Werfttangente (vgl. Maßnahme mWT-1) auch über das übergeordnete Straßennetz weitgehend umfeldverträglich erreicht werden. Der Betrieb des Autohofes soll durch einen Logistik-Dienstleister sichergestellt werden und Abstellflächen für mindestens 50 Lkw bieten. Neben der Fahrzeugabstellung soll der Autohof mit logistischen Dienstleistungen sowie gastronomischen und sozialen Einrichtungen ausgestattet sein.



Grafik 50: Lage des Autohofes Kritzowburg

ENTWURF

mWT-3.2: Schaffung von Vorstaumöglichkeiten vor den Betriebsgeländen der Holzcluster und Werft

Vorstauflächen in Gewerbegebieten sind unmittelbar bei den Betrieben gelegene spezielle Parkbereiche für Lkw, Last- und Sattelzüge – manchmal mit Infrastruktur für Fahrer (Sanitäranlagen, Lade-Hubs, etc.) – die Staus bei der Anlieferung verhindern, indem sie ankommenden Schwerverkehr auf geeigneten (privaten) Flächen der Betriebe bzw. externen Flächen Dritter warten lassen. Sie dienen der Verkehrssteuerung, ermöglichen effizientere Anlieferungsprozesse und konzentrieren wartende Fahrzeuge an ausgewiesenen Parkflächen statt auf öffentlichen Straßen.

Um also einen gewerblichen Rückstau von Lieferverkehren in das öffentliche Straßennetz zu vermeiden, sollten in Ergänzung des Autohofes Kritzowburg (vgl. Maßnahme mWT-3.1) weitere Vorstauflächen im Bereich der Betriebe zur Verfügung stehen. Dies soll sicherstellen, dass die regelgerechte Befahrbarkeit der Straßen des IG Haffeld für den übrigen Verkehr (privater und Wirtschaftsverkehr, künftig ggf. auch ÖPNV (vgl. Maßnahme ÖPNV-5) gewährleistet ist**.** Nicht regelgerechte geparkte Lkw im öffentlichen Straßennetz schränken nicht nur die Verkehrsabläufe ein, sondern wirken sich auch negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Der Bedarf an zielnahen Vorstauflächen kann durch Maßnahme mWT-3.1 auf ein Minimum reduziert werden, wenn der Verkehrsablauf vom Autohof Kritzowburg gewährleistet ist.

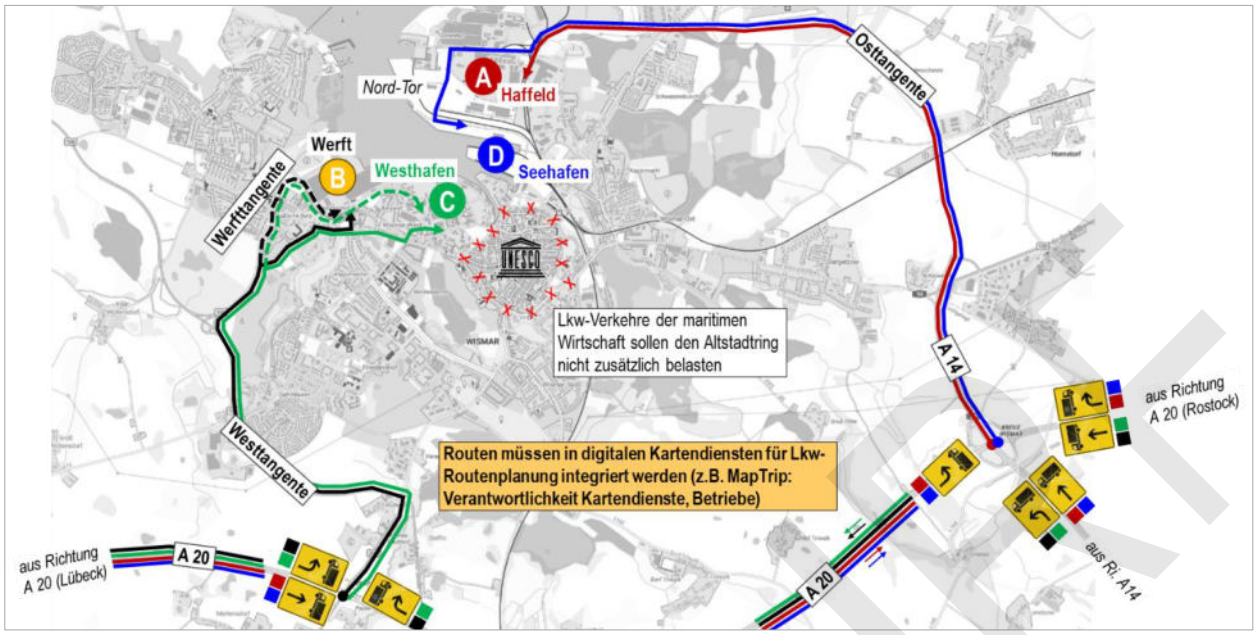
Vorstauflächen in den Werftarealen sowie im Westhafen werden dem Grunde nach nicht benötigt, da diese auf dem Werftgelände vorgehalten werden. Im Haffeld gibt es nur bei der Firma EGGER und der Firma Mayr-Melnhof Holz Wismar GmbH in Summe ca. 40 Stauflächen auf privatem Gelände.

mWT-4: Etablierung Lkw-Vorrangnetz

Zum Schutz sensibler Bereiche der Stadt (UNESCO-Altstadt, Wohnquartiere) bedarf es klarer Vorgaben von Lkw-Vorrangrouten differenziert nach Gewerbestandorten, welche den Schwerverkehr gezielt im Straßenhauptnetz bündeln. Im öffentlichen Straßenraum erscheint die Ergänzung einer wegweisenden Beschilderung als erster wichtiger Baustein.

Die Maßnahme mWT-4 formuliert die Entwicklung und Etablierung eines Lkw-Vorrangnetzes in der Hansestadt Wismar (Ansatzpunkt vgl. Grafik 51).

ENTWURF



Grafik 51: Idee Lkw-Vorrangnetz für Wismar

Die Hauptaufgabe für die Stadt besteht zunächst in der Festlegung ebendieses Lkw-Vorrangnetzes und dessen Verankerung in strategischen Planungen. Hierfür ist eine Beteiligung von Industrie (insbesondere Hafenindustrie, Holzcluster) und Gewerbe (insbesondere logistisches Gewerbe) erforderlich. Grundlegend müssen sämtliche für den Schwerverkehr relevante Verkehrsdaten erfasst werden. Hierzu zählen die (Schwer-)Verkehrsströme, die Straßenzustände (Straßenzustandskataster, vgl. Kapitel 2.4.1), lärm- und belastungssensible Straßenabschnitte, etc. Der Verkehrsentwicklungsplan bietet hierfür eine gute, aber noch zu vertiefende Grundlage. Die zuständige Verkehrsbehörde der Stadt kann das Lkw-Vorrangnetz direkt durch rechtliche Anordnung von Verkehrszeichen und Durchfahrtsverbote, Gewichtsbeschränkungen oder auch Ausnahmeregelungen umsetzen. Die Stadt fungiert dabei zugleich als Bauherrin und Finanzierungsstelle, indem sie Fördermittel beantragt, Umbauten plant und finanziert sowie Bauleistungen vergibt. Die Stadt ist wichtiger Akteur bei der Kommunikation des Lkw-Vorrangnetzes, indem insbesondere den Unternehmen auch Informationen und Karten der Routen bereitgestellt werden.

Mit zunehmender Digitalisierung gewinnt die Implementierung dieser Informationen in digitalen Routingsystemen an Bedeutung. Allerdings fehlt es hierfür noch an einer entsprechenden Schnittstelle.

Exkurs[16]: Im Rahmen des Projektes „Lkw-Lotse 2.0“ werden Gebietskörperschaften der Region Frankfurt Rhein-Main eingebunden, um ein gemeinsames Lkw-Führungskonzept zu entwickeln. Lkw-relevante Netzdaten und/ oder -einschränkungen werden hierzu einheitlich erfasst und über die Datenaustauschplattformen TN-ITS und Mobilitäts-Daten-Marktplatz digital zur Verfügung gestellt, um die Verwertung der Daten durch Dritte (z.B.

[16] *Quelle: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/DKV/dkv-lkw-lotse.html*

Navigationsdienste) zu vereinfachen. Des Weiteren wird mit dem Straßennetz eine Referenzierungsgrundlage verwendet, die eine diskriminierungsfreie Weitergabe der Daten und somit deren Nutzung durch möglichst viele Serviceanbieter ermöglicht.

7.2.3 Verbesserung der Warenzustellung zum Endkunden

mWT-5: Etablierung innovativer City-Logistik

Als langfristige Chance für die Hansestadt Wismar soll im Verkehrsentwicklungsplan auch die sukzessive Einführung von Ansätzen innovativer City-Logistik verankert werden. Dies dient primär der Reduzierung des Wirtschaftsverkehrs mit Lkw in der Altstadt. Gleichzeitig sollen auch zeitliche Zwänge im Übergang vom Logistiker zum Empfänger dahingehend abgebaut werden, dass Empfänger – gewerblich oder privat – ihre Lieferung bei Bedarf zeitflexibel selbst abholen können. Das Ziel moderner Logistikansätze in Städten ist die Förderung nachhaltiger Lösungen durch Bündelung des städtischen Güterverkehrs und den Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf der sogenannten „letzten Meile“. Die City-Logistik setzt bei den Endkunden als Zielpunkte der Warenströme an und verbessert gezielt diese Warenströme. Während bisher die Devise galt: „Gleiche Waren – verschiedene Empfangsorte“, soll es in Zukunft mit Hilfe der City-Logistik heißen: „Verschiedene Waren – gleiche Empfangsorte“. Die Versorgungssituation der Bürger soll erhalten bzw. verbessert, aber gleichzeitig die (alt-)städtische Infrastruktur entlastet werden (Lärm, Emissionen, Verkehrsbelastung, Flächenverbrauch).

Für den straßengebundenen Gütertransport erscheint stets ein Logistikmix sinnvoll, da vor allem schwere Güter eine Anlieferung bis zur Hauskante erfordern. Für die Umsetzung können beispielsweise batteriebetriebene Transporter sowie Lastenräder genutzt werden. Das erhebliche Potenzial von Lastenfahrrädern zur Bewältigung kleinteiliger Wirtschaftsverkehre sollte als flächensparende und lokal emissionsfreie Lösung bestmöglich genutzt werden. Sowohl für den Großteil der KEP-Dienste (Warenwirtschaftsverkehr), aber zugleich auch für Pflegedienste und Handwerker (Personenwirtschaftsverkehr) können Lastenfahrräder mit oder ohne Elektroantrieb als Beförderungsmittel in Betracht gezogen werden.

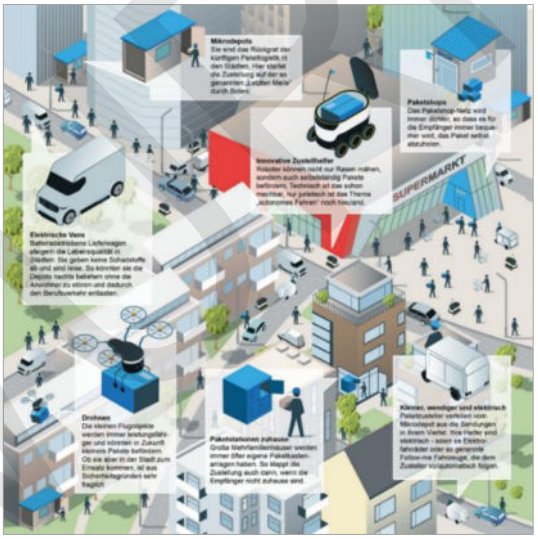
Die für den Warenwirtschaftsverkehr notwendige Umverteilung der Lieferungen auf kleinere Fahrzeuge erfordert Umschlagplätze in Form von Mikro-Depots. Diese benötigen zusätzliche Flächen für die Unterbringung der Lastenfahrräder und entsprechende Verlademöglichkeiten (Anfahrbarkeit, Laderampen). Mikro-Depots können beispielsweise als stationäre Lösung in ebenerdig zugänglichen Räumlichkeiten realisiert werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan bietet nicht die notwendige Detailschärfe eines konkretes Lieferkonzeptes. Hierfür sind u.a. zusätzliche Analysen zur Quantifizierung der Sendungsmengen sowie der bestehenden Lieferverkehre zur Klärung zusätzlicher Standorte und potentieller Betreibermodelle von Mikro-Depots erforderlich. Als Standort eignen sich bestehende Parkplätze und

ENTWURF

ungenutzte öffentliche Freiflächen mit guter Verkehrsanbindung. Somit kann ein Großteil der Wirtschafts- und Lieferverkehre frühzeitig „abgefangen“ und aus dem Gebiet ferngehalten werden. Hinsichtlich des Betriebs von Mikro-Depots existieren zwei wesentliche Modelle. Zum einen kann ein Immobilieneigentümer ein geeignetes Objekt zur Verfügung stellen, in das sich (mehrere) KEP-Dienstleister direkt einmieten können. Zum anderen besteht die Möglichkeit, dass ein zentraler Dienstleister eine entsprechende Immobilie anmietet, die notwendige Infrastruktur bereitstellt und demnach als externer Betreiber fungiert. Die einzelnen KEP-Dienstleister können sich dann in die Räumlichkeiten einmieten. Diese Lösung wird aus Wettbewerbsgründen als zielführender eingeschätzt.

Exkurs: In der Praxis sind bereits einige City-Logistik-Ansätze insbesondere für Großstädte zu finden. So hat auch der KEP-Dienstleister Hermes ein Konzept zur Bewältigung der Paketflut entwickelt, welches u.a. die Potenziale autonom agierender Fahrzeuge (Roboter, Drohnen) mitdenkt (vgl. Grafik 52).



Grafik 52: Idee modernster City- Logistik von Hermes

Auch bietet eine Verbesserung des Erstzustellprozesses ein enormes Optimierungspotenzial bei den KEP-Diensten. Gegenwärtig enden Paketzustellungen oft nicht bei den Endkunden, sondern in einer Abholstelle bzw. Paketstation, weil niemand zu Hause anzutreffen war. Somit entstehen zusätzliche Wege – entweder für eine Zweitzustellung oder die Abholung durch den Endkunden selbst. Verschärft wird diese Problematik durch fixe Zeitfenster der Zusteller bzw. Abholorte. Privat genutzte Paketstationen sind geeignete Bausteine einer Mobilitätsstation (vgl. Maßnahme MVI-2). Paketstationen können aber nicht nur bzgl. Empfang und Versand für Privatkunden interessant sein, sondern bieten auch Potenziale für Gewerbetreibende. Beispielsweise bietet eine Tochtergesellschaft von DHL sogenannte „White-Lable-Stationen“ an.

ENTWURF

Fotos: Beispiele für moderne City-Logistik

Mit Aufstellung der Maßnahme mWT-5 soll die Wichtigkeit der City-Logistik herausgestellt werden. In einem ersten Schritt ist eine Projektskizze zu entwickeln, die Gewinnung von Fördermitteln abzuklären sowie eine wissenschaftliche Begleitung anzustreben. Nachfolgendes Beispiel kann hierbei der Hansestadt Wismar als grober Leitfaden bei der Umsetzung dienen:

ENTWURF

Best Practice[17]: Die Stadt Ettlingen (ca. 39.000 Einwohner) erprobt eine elektromobile Citylogistik. Hierbei ist die Reduzierung des Logistikverkehrs in der Stadt das Hauptziel des Pilotprojekts „Ettlingen bringt's", welches durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Rahmen des Förderaufrufs „Ideenwettbewerb Elektromobile Logistik" in Klein- und Mittelstädten gefördert wird. E-Fahrzeuge sollen die Lieferungen von einem am Stadtrand platzierten Micro-Hub ins Zentrum transportieren. Im Mittelpunkt des Konzepts steht ein innenstadtnahes Micro-Hub auf dem Gelände einer ortsansässigen Firma, in welchem Pakete von unterschiedlichen Paketdienstleistern oder von Einzelhändlern in der Ettlinger Innenstadt gebündelt und von dort im nächsten Schritt konsolidiert in der Innenstadt zugestellt werden. Der Zustellungsort kann entweder eine Paketbox, ein Paketshop oder die persönliche Adresse des Kunden sein. Derzeit steht bereits ein Paketbox in der Ettlinger Innenstadt. Durch die Angabe der Micro-Hub Adresse als Zustellort und einer persönlichen Identifikationsnummer in der c/o-Adresszeile, erfolgt im Micro-Hub einer Zuordnung und Konsolidierung der Pakete. Die Bürger von Ettlingen erhalten ihre Pakete anschließend durch eine emissionsfreie Zustellung mithilfe von elektrifizierten Lastenfahrrädern zu einem frei wählbaren Zeitpunkt an einen Ort ihrer Wahl (beispielsweise einem Paketschrank).

mWT-6: Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt

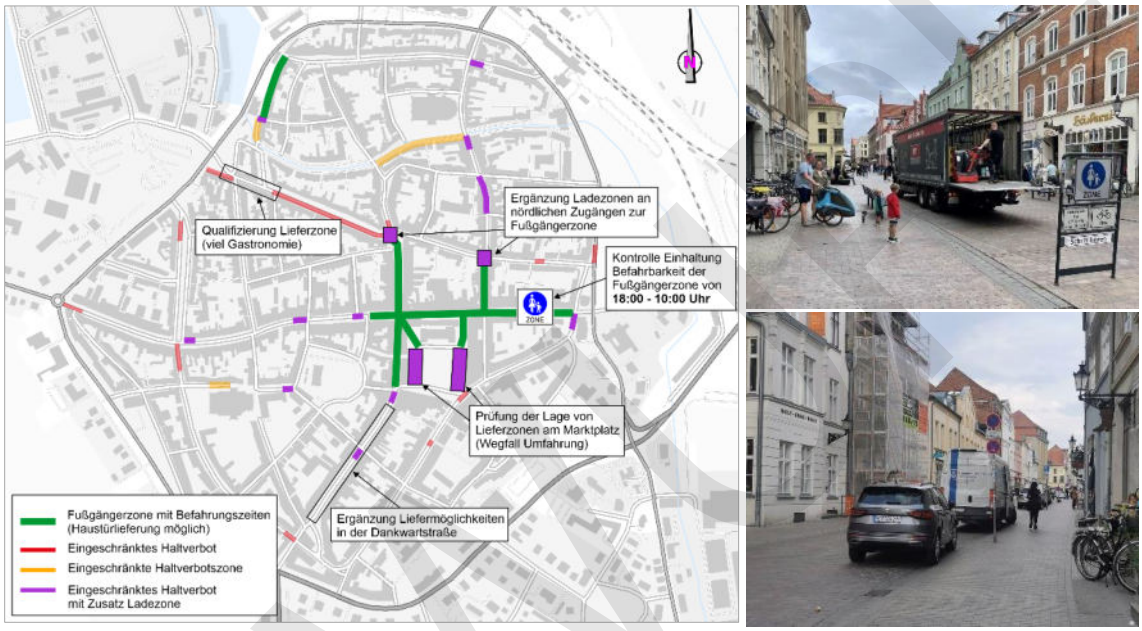
Liefer- und Ladezonen sind in der Citylogistik ebenso von hoher Wichtigkeit, da sie den geordneten und effizienten Warenumschlag im öffentlichen Raum ermöglichen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöhen, weil Haltevorgänge in zweiter Reihe vermieden werden können. Gut geplante Ladezonen tragen dazu bei, Lieferprozesse zu beschleunigen, den „Suchverkehr" zu reduzieren und damit sowohl Verkehrsfluss als auch Umweltbilanz zu verbessern.

In der Altstadt Wismars sind bereits zahlreiche Flächen nebst eingeschränkten Halteverboten auch explizit zum Laden und Liefern eingeordnet – Erschließungslücken gibt es dem Grunde nach nicht. Ergänzend können Gewerbetreibende (u.a. Handwerksbetriebe, Pflegedienste) Sonderparkgenehmigungen erwerben, um bspw. auch länger im eingeschränkten Halteverbot oder in Bewohnerparkbereichen parken zu können. Vielmehr stellt sich die Problemlage derart dar, dass die Lieferzeiten in der Fußgängerzone nicht eingehalten werden (vgl. Maßnahme FÖ-4). Neben strikteren behördlichen Kontrollen zielt die Maßnahme mWT-6 auf eine Prüfung und Ergänzung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt ab.

[17] *Quelle: https://www.nxt.reutlingen-university.de/forschung/wertschoepfungs-und-logistiksysteme/citylogistik-ettlingen*

ENTWURF

Der Verkehrsentwicklungsplan kann nicht abschließend klären, ob die bestehenden Ladezonen "richtig platziert" sind. Vielmehr ist dies Aufgabe der Stadtverwaltung mittels regelmäßiger Auslastungserhebungen an bestehenden Ladezonen die richtigen Rückschlüsse zu ziehen. Auch sollte im Hinblick auf die Neueinrichtung von Ladezonen ein intensiver Austausch zwischen Gewerbetreibenden und der Verkehrsbehörde erfolgen. Die Ladezonen schränken den öffentlichen Parkraum zusätzlich ein und sollen nur dort angeordnet werden, wo ein hoher Bedarf herrscht. Andernfalls bietet sich die Einrichtung von Multifunktionsflächen an. Diese Flächen stehen tem-



Grafik 53: Ergänzung Ladezonen in der Altstadt, rechts: Fotos im Bestand zum Liefern in der Altstadt

porär und/ oder verschiedenen Nutzungen zur Verfügung.

Die Maßnahme sieht dabei insbesondere die Ergänzung von Lade- und Lieferzonen in den Randbereichen der Fußgängerzone vor. Einhergehend mit der Forderung der strikten Einhaltung der Lieferzeiten sollten gleichzeitig entsprechend Flächen am Rand als wichtige Voraussetzung für geteilte Lieferketten geschaffen werden. Sofern also eine Lieferung außerhalb der Lieferzeiten erfolgt, sind auf der letzten Meile entsprechend anderen Transportmöglichkeiten (Lastenrad, Sackkarre) zu nutzen. Der Warenumschlag kann in den Ladezonen erfolgen. Dies betrifft insbesondere auch den Marktplatz, wo die Lage der Ladezonen bei einer verkehrsorganisatorischen Anpassung zu prüfen ist und ggf. Anpassungen erforderlich machen könnte. Auch in der Dankwartstraße sollen punktuell weitere Ladezonen ergänzt werden. Auch im Bereich Fischerreihe erfolgen Liefervorgänge bisher im Zuge des eingeschränkten Halteverbotes. Aufgrund der hohen Gastronomiedichte sollte hier auch die Einrichtung einer qualifizierten Ladezone realisiert werden.

7.2.4 Stärkung Tourismus

mWT-7: Entwicklung einer Mobilitätskarte für Touristen

Ein kostenloser oder vergünstigter Nahverkehr ist eine Möglichkeit, um Nachhaltigkeit und Tourismus zu verknüpfen. In Deutschland gibt es eine wachsende Anzahl an Städten und Regionen, die öffentliche Verkehrsangebote mit touristischen Aufenthalten verknüpfen und so zu einer Verlagerung von MIV-Fahrten auf den ÖPNV anregen, wie z.B. der MOBIL PASS ALLGÄU.

Grafik 54: Mobil Pass Allgäu

Auch die Region rund um die Hansestadt Wismar eignet sich aufgrund der touristischen Beliebtheit (derzeit ca. 2.300 Übernachtungsmöglichkeiten im Stadtgebiet) für ein derartiges Angebot. Maßnahme mWT-7 sieht daher die Entwicklung einer Mobilitätskarte vor. Mit der Einführung einer Mobilitätskarte soll der Umweltverbund gestärkt werden, beispielsweise dadurch, dass Übernachtungsgäste in Wismar den ÖPNV kostenfrei bzw. kostenvergünstigt nutzen können oder auch den Zugang zur Fahrradnutzung erleichtern (kostenfreie Fahrradmitnahme in Bussen, Vergünstigungen bei Leihrädern). Künftig erscheint als Geltungsbereich das Gebiet eines möglichen Verkehrsverbundes als sinnvolle Abgrenzung. Hierdurch erfährt die ganze Region eine Stärkung. Die Finanzierung soll über eine Gebühr oder eine durch Übernachtungsgäste ergänzend zu entrichtende Abgabe erfolgen. Der Stadt sollen keine finanziellen Mehraufwände entstehen.

ENTWURF

8. Konzept Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

8.1 Vorbemerkungen

Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement sowie Innovationen bilden wichtige Ergänzungen der üblichen verkehrsträgerbezogenen (meist infrastrukturellen) Maßnahmenkonzepte eines Verkehrsentwicklungsplans. Erkenntnisse aus Wissenschaft und langjähriger Praxis zeigen, dass die Schaffung von Infrastrukturen und Angeboten allein nicht ausreichend sind, um über die persönliche Mobilität grundlegend nachzudenken und festgefahrene Verhaltensweisen aufzubrechen. Aufklärung und Information werden insbesondere in Zeiten zunehmender Herausforderungen durch den Klimawandel und die damit verbundenen Anpassungserfordernisse auch im Bereich der Mobilität immer wichtiger, um den wichtigsten Akteur im Prozess – den Menschen mit all seinen individuellen Entscheidungen – zu erreichen und vom eher passiven „Weiter so“ zu aktiven Veränderungen zu bewegen. In diesem Prozess spielen Informationen und Innovationen eine maßgebliche Rolle. Bei innovativen Mobilitätslösungen ist stets zwischen der Begeisterung über neue technische Möglichkeiten und der Notwendigkeit für das Verkehrssystem im Sinne eines Beitrages zur Erreichung der benannten Ziele abzuwägen.

8.2 Strategische Ausrichtung

Die voranschreitende Digitalisierung vieler Informationsangebote und deren Nutzbarkeit per Smartphone oder über die in Fahrzeugen integrierten Techniken soll als Chance verstanden werden, die Mobilität weiter zu verbessern. Dabei ist die Hansestadt Wismar selten der relevante Akteur, da der Etablierung regionaler oder überregionaler Plattformen und Apps der Vorzug zu geben ist vor Insellösungen, welche eine Verbreitung und einen einfachen Informationszugang eher behindern.

Durch betriebliches und auch standortbezogenes Mobilitätsmanagement soll die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer mithilfe vor allem nicht-investiver Maßnahmenansätze beeinflusst und hierdurch gezielt der Umweltverbund gestärkt werden. Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans eingebracht werden können. Deren gezielte Inanspruchnahme sowie die Betreuung der Projekte und Kampagnen setzt aber ausreichend personelle Kapazitäten in der Verwaltung voraus.

Die Offenheit gegenüber Innovationen und „neuen Ansätzen“ soll sich perspektivisch darin widerspiegeln, dass einerseits innovative und andernorts bereits erfolgreich erprobte Ansätze aufgegriffen werden, aber dort wo sinnvoll auch eigene Verkehrsversuche und Interventionen unternommen werden. Diese sind möglichst wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren, um unnötige Sicherheitsrisiken zu vermeiden und die Wirksamkeit entsprechend zu prüfen.

ENTWURF

Grafik 55: Strategien im Handlungsfeld Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

Für den Verkehrsentwicklungsplan werden folgende strategische Ansatzpunkte gesehen:

- Gewinnung wichtiger Akteure aus der Wirtschaft und der Verwaltung für den Aufbau eines betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagements
- Weiterer Ausbau von Sharing-Angeboten durch Gewinnung gewerblicher und privater Anbieter und Kunden
- Förderung von Multi- und Intermodalität, auch durch die Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln
- Zusammenführung von Informationen und Angeboten zum ÖPNV sowie den ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Fahrradverleih) zu einem verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebot
- Integrierte Förderung der Elektromobilität bei Kfz und Fahrrädern

8.3 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Im Handlungsfeld Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- MVI-1: Betriebliches Mobilitätsmanagement
- MVI-2: Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen
- MVI-3: Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur
- MVI-4.1: Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) an wichtigen Haltestellen
- MVI-4.2: Dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden und an Nachfrageschwerpunkten
- MVI-5.1: Automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen
- MVI-5.2: Countdown-LSA an Rad-Hauptrouten
- MVI-6: Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen
- MVI-7: Image-Kampagne Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme

Eine Übersicht mit Verortung einzelner Maßnahmen im Stadtgebiet der Hansestadt Wismar gibt ***Abbildung MVI-1***.

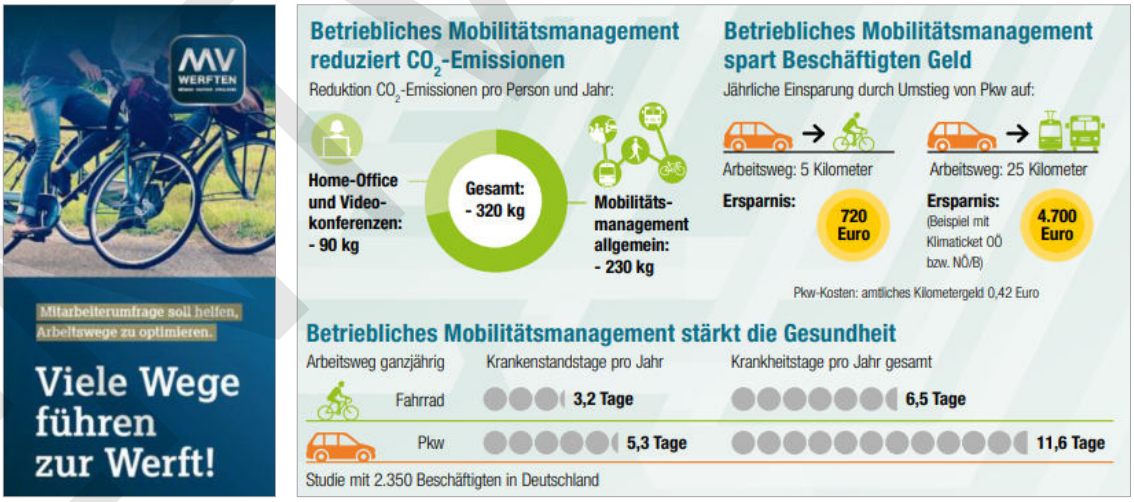
ENTWURF

8.3.1 Mobilitätsmanagement

MVI-1: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Maßnahme MVI-1 beinhaltet die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) in allen öffentlichen Verwaltungen und Eigenbetrieben. Als wichtiger Akteur liefert die zuständige Industrie- und Handelskammer hierzu umfangreiche Informationen, Schulungen und Rahmenprogramme. Die Wahrnehmung einer Vorreiterrolle durch die kommunalen Verwaltungen und städtische Eigenbetriebe trägt maßgeblich dazu bei, dass perspektivisch auch bei größeren Betrieben im Stadtgebiet ein Mobilitätsmanagement erfolgreich eingeführt werden kann – beispielhaft dient hierbei das BMM, was ehemals für die MV-Werften umgesetzt wurde und maßgebliche Verkehrslenkungswirkung entfaltet hat.

Die Maßnahme zielt auf eine weitere Stärkung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere auf Arbeitswegen der Beschäftigten ab. Konkrete Maßnahmen wären beispielsweise die Unterstützung durch Job-Tickets, die betriebliche Radverkehrsförderung (Verbesserung Abstellanlagen und Lademöglichkeiten, Radwegenetze auf dem Werksgelände, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, ggf. betriebliches Fahrradleasing, etc.) oder die Etablierung einer Plattform für Fahrgemeinschaften. Die Umstellung kommunaler Fuhrparks auf elektrische Antriebe oder die Unterstützung des örtlichen Car-Sharings in Form einer auch gewerblichen Nutzung durch Verwaltung und Unternehmen gehören zwar nicht direkt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, sind aber in diesem Zusammenhang ebenfalls zu erwähnen.



Grafik 56: Werbeplakat zum BMM der MV Werften (links) und beispielhafte Darstellung zum Nutzen des BMM (rechts, Quelle: bmvit 2016, UBA 2022, VCÖ 2023, Energieinstitut 2019, B.A.U.M. u.a. 2023)

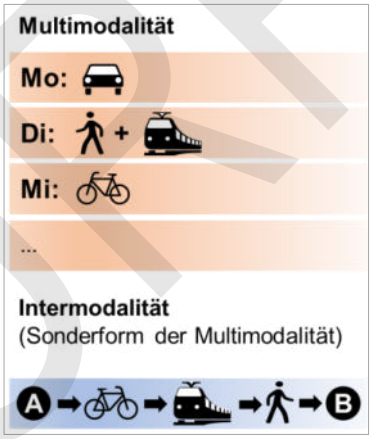
Nicht als konkrete Maßnahme formuliert, aber dennoch eine Erwähnung finden, sollte das Mobilitätsmanagement an Schulen generell. Dieses sollte sowohl Schüler, Lehrer als auch Eltern einbeziehen. Zielstellung ist es insbesondere mehr Schüler zum Radfahren und zu Fuß laufen zu bewegen und die Funktion des „Eltern-Taxis“ mit den daraus resultierenden Problemen im Umfeld

der Schulen auf ein Minimum zu beschränken. In diesem Zusammenhang sollte auch die Verkehrssicherheit auf Schulwegen thematisiert werden, um Gefahrenpunkte erkennen und beseitigen zu können. Verkehrsplanerisch sind hierbei Schulwegepläne (vgl. Maßnahme FÖ-3) oftmals ein probates Mittel, aber auch Aufklärung und Kommunikation sind gefragt.

8.3.2 Förderung Multimobilität

MVI-2: Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen

Die Bündelung und bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander erleichtert den Übergang zwischen diesen und ist ein wichtiger Ansatz dafür, die Intermodalität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg) zu fördern und motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Mobilitätsstationen verknüpfen Mobilitätsangebote dabei nicht nur räumlich, sondern auch digital (Echtzeit-Fahrpläne, App-basiert werden Angebote integriert buchbar und koordiniert) und organisatorisch (Koordination verschiedener Anbieter, gemeinsame Tarife/ kombinierte Abonnements, abgestimmte Fahrpläne), um eine nahtlose, komfortable und nachhaltige Mobilitätskette zu ermöglichen.



Grafik 57: Schema Multimodalität

Neben verkehrlichen Angeboten finden sich an Mobilitätsstationen auch zunehmend Service- und Infrastrukturangebote. Art und Umfang der Angebote an den Mobilitätsstationen richten sich nach der jeweiligen Bedeutung und dem Einzugsbereich, weshalb abgestufte Konstellationen in verschiedenen Größenordnungen für Wismar sinnvoll sind. So werden beispielsweise in Bremen die Begriffe „Mobilpunkt“ und Mobilpünktchen“ verwendet, in Rostock „Mobipunkt“ und woanders Kennzeichnungen wie Mobility-Hubs in den Größen M, L oder XL. Wesentliches Merkmal der Stationen sind eine starke öffentliche Präsenz und ein hoher Wiedererkennungswert.

ENTWURF

Grafik 58: Schematische Darstellung (Bildquelle: rms-consult.de)

Für den Erfolg solcher Ansatzpunkte ist neben der Verfügbarkeit derartiger Mobilitätsangebote auch die regionale Einbindung ein wichtiges Kriterium, da nicht zuletzt Ein- und Auspendler, Studenten und sonstige Gäste von diesen Angeboten profitieren sollen. Insellösungen sollen nicht entwickelt werden. Ein gutes Beispiel liefert die Entwicklung von Mobilitätsstationen in der „Kiel-Region“ [18]. Die nachfolgend als Maßnahme MVI-2 beschriebenen Maßnahmenansätze sind daher als Vorüberlegungen für die Implementierung eines regionalen Konzeptes zu verstehen, da der Verkehrsentwicklungsplan nicht im Stande ist, Vorgaben zur Entwicklung eines raumübergreifenden einheitlichen Konzeptes zu Mobilitätsstationen zu liefern. Der Verkehrsentwicklungsplan unterscheidet eine „Mobilitätsstation“, eine „Mobilitätsstation light“ sowie potenzielle Car-Sharing-Standorte. Das Car-Sharing-Angebot in Wismar ist stark ausbaufähig, sodass hierauf der Hauptfokus liegen sollte. Gegenwärtig verfügt die Stadt mit Stand Dezember 2025 über zwei stationsbasierte Car-Sharing-Fahrzeuge. Dabei sind Standorte insbesondere auch im Bereich der Wohnquartiere mitzudenken, da hier viele Potenziale liegen. Gleichzeitig eignen sich diese Standorte auch zur Einrichtung elektrischer Ladeinfrastruktur.

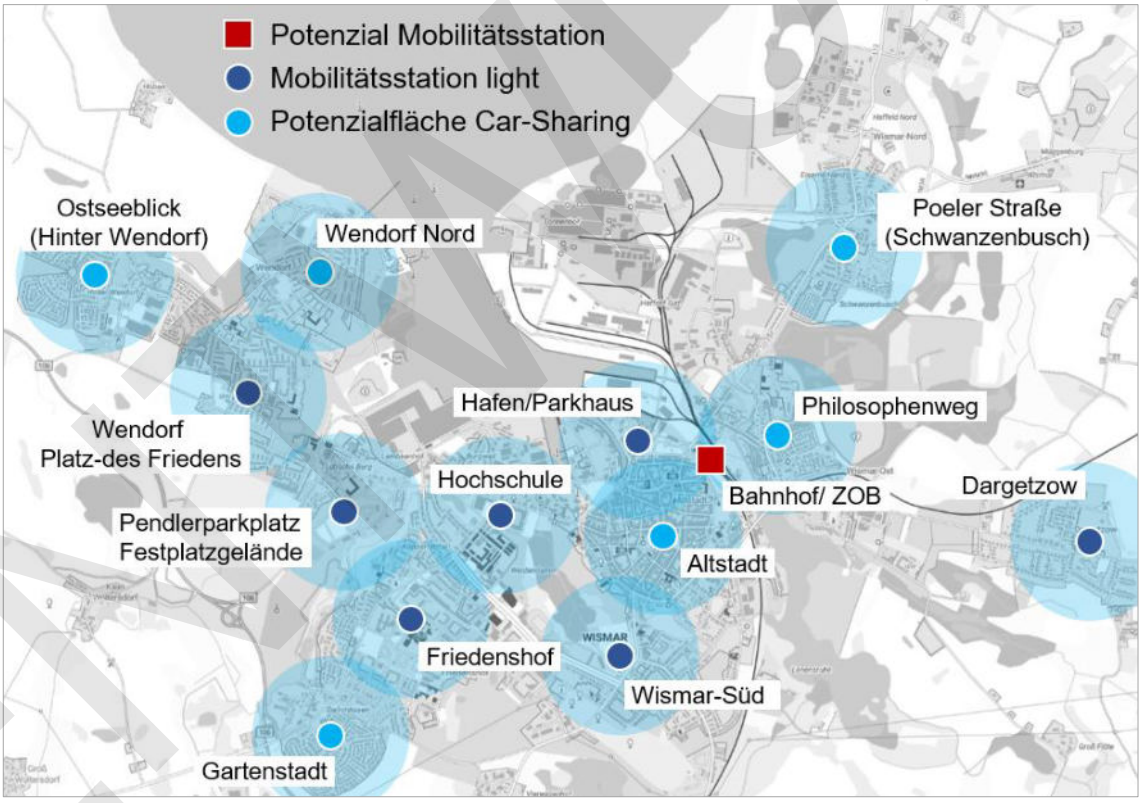
Exponierter gelegene Standorte sind als „Mobilstation light“ zu entwickeln, wo der maßgleiche Fokus neben der Ergänzung von Car-Sharing-Angeboten auch auf der Vorhaltung zusätzlicher Mobilitätsangebote und einem qualifizierten ÖPNV-Anschluss liegt.

[18] *Quelle: 2020_05_20_KIELREGION_Leitfaden_Mobilitaetsstationen_ohneMarken.pdf*

ENTWURF

Die **Mobilitätsstation** am **Bahnhof in Wismar** bildet aufgrund der räumlichen Nähe zur historischen Altstadt und dem Hafen als touristische Hot-Spots inklusive seiner Arbeitsplatz- und Verwaltungsschwerpunkte die wichtigste Mobilitätsstation der Stadt dar. Die Verknüpfung mit SPNV-Angeboten spricht vor allem Pendler und Gäste der Stadt an. Wichtige Bausteine wie die räumliche Verknüpfung der Angebote im SPNV, Stadt- und Regionalbusverkehr, P+R sowie Fahrradparken, privater Fahrradverleih und Fahrradservice sind bereits vorhanden, sind aber insbesondere um Car-Sharing zu erweitern.

Eine weitere **Mobilitätsstation,** die sich aufgrund des nicht vorhandenen SPNV-Anschlusses nicht als vollwertige Mobilitätsstation einstufen lässt, könnte am **Platz des Friedens in Wendorf** entstehen und diesen im Kontext der Maßnahme zur Aufwertung dieses öffentlichen Raumes (vgl. Maßnahme FÖ-6) ergänzen. Auch die Nähe zum Einkaufscenter macht diese Örtlichkeit interessant für Sharing-Angebote (Auto, Lastenrad). Eine ÖPNV-Anbindung, Fahrradabstellanlagen und E-Ladesäulen sind bereit vorhanden, aber nicht gebündelt.



Grafik 59: Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen

Die Standorte in Dargetzow und Wismar-Süd sind auch im Hinblick auf P+R interessant (vgl. Maßnahme RuhV-2.3). In den einwohnerstarken Stadtteilen Friedenshof (Klinik, Hochschule, Freizeitbad Wonnemar) und Wendorf fehlt es an öffentlichen Leihradangeboten, welche vermutlich auch eine gute Nachfrage erzeugen würden. Die Standorte Hafen/ Parkhaus und P+R Pendlerparkplatz Festplatzgelände sind auch wichtige touristische Schnittstellen, an denen sich vielfältige Mobilitätsangebote anbieten.

Im Rahmen der Maßnahme sind Optionen zu prüfen, die an den Mobilitätsstationen nutzbaren Angebote auch tariflich miteinander zu verknüpfen. Neben der gemeinsamen Vermarktung soll es auch möglich sein, die Angebote über ein zentrales Buchungs- und Bezahlsystem (digital) abzuwickeln. So können Synergien geschaffen werden, die den Umweltverbund weiter stärken sollen. Tarifkooperationen sind beispielsweise auch dahingehend denkbar, dass Abo-Monatskartenbesitzer ein freies Zeitkontingent bzgl. der Nutzung von Leihrädern oder Vergünstigungen für Car-Sharing erhalten.

Fotos: Impressionen zum Thema Mobilstationen aus Rostock, Ingelheim am Rhein und Nordrhein-Westfalen

Wichtiges Thema beim Aufbau eines Car-Sharing-Netzwerks in Wismar ist die Gewinnung von Schlüsselakteuren, da Klein- bis Mittelstädte für etablierte Anbieter oftmals „unrentabel“ sind. Auch die Stadtverwaltung gehört als Schlüsselakteur maßgeblich dazu. Im baden-württembergischen Schwäbisch Hall (vergleichbare Stadtgröße) steht beispielsweise ein Sharing-Fahrzeug exklusiv der Stadtverwaltung zur Verfügung, ein weiteres soll künftig der allgemeinen Nutzung bereitgestellt werden. Auf diese Art können auch beispielsweise große Arbeitgeber dabei unterstützen, Car-Sharing in Wismar weiter zu etablieren.

MVI-3: Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur

Mit der zunehmenden Anzahl elektrischer Pkw nimmt auch der Bedarf an privaten und öffentlichen Ladestationen zu. Die aktuellen Entwicklungen im Bereich des Klimaschutzes lassen die Schlussfolgerung zu, dass sich der Markthochlauf elektrisch betriebener Pkw bis 2035 deutlich beschleunigen wird. Private Ladeeinrichtungen, sogenannte Wallboxen, werden staatlich gefördert, sodass ein erheblicher Teil der Privatnutzer bereits selbstversorgt ist. Aus diesem Grund sollte sich die Ergänzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf exponierte Standorte wie Mobilitätsstationen, Tankstellen v.a. in größeren Wohnquartieren mit mehrgeschossigem Wohnungs-

bau sowie große Parkplätze und Parkhäuser konzentrieren. Hierbei sollte der Fokus auf Schnellladestationen liegen, welche eine Ladeleistung von mindestens 50 kW bis zu 350 kW erreichen können. Die Verknüpfung von öffentlich zugänglichen Ladestationen mit Car-Sharing, Paketstationen und weiteren Mobilitäts- und/ oder Serviceangeboten kann jedoch eine sehr gute Grundlage für die Weiterentwicklung zu Mobilitätsstationen sein. In Zusammenarbeit mit den regionalen Energieversorgern ist zudem herauszuarbeiten, wie die optimale Aufgabenteilung bei Errichtung und Betrieb der Stationen funktioniert. Ein wesentliches Kriterium hierfür wird sein, welche Fördermittel bereitstehen und durch wen genutzt werden können.

Fotos: Ladestationen in Wismar – u.a. Schnellladestation an der ARAL-Tankstelle (rechts)

8.3.3 Nutzung digitaler Informationen

Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) verbessern Service, Komfort und Orientierung nicht nur für Fahrgäste des ÖPNV, sondern machen den ÖPNV im öffentlichen Raum auch als Mobilitätsalternative für alle sichtbarer. Durch bessere Information bzw. Transparenz des ÖPNV steigt die Zufriedenheit der Fahrgäste, was wiederum zur häufigeren Nutzung des Nahverkehrs führt. Sie machen den Nahverkehr zudem inklusiver und nutzerfreundlicher – sowohl an Haltestellen als auch in öffentlichen Gebäuden. Der Verkehrsentwicklungsplan sieht die Ausstattung mit DFI an wichtigen Haltestellen bzw. Abfahrtstafeln an öffentlichen Gebäuden vor.

MVI-4.1: Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) an wichtigen Haltestellen

DFI an Haltestellen erweitern die herkömmlichen statischen Fahrgastinformationen (Fahrplanaushänge) um dynamische Anzeigen, z.B. zu tatsächlichen Abfahrten, Fahrplanausfällen oder Ersatzverkehren und erhöhen somit die Planbarkeit und Zuverlässigkeit für Fahrgäste. DFI-Anzeigen erleichtern es Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen durch Sprachausgabe (z.B. per Knopfdruck). Auch sind klare, gut lesbare Anzeigen für ältere Menschen schneller erkennbar.

Im Stadtgebiet von Wismar waren mit Stand März 2025 insgesamt 18 Haltepunkte mit DFI ausgestattet. Im Zuge der Maßnahme MVI-4.1 wird die Ausstattung folgender zusätzlicher Haltestellen mit DFI prioritär vorgeschlagen:

- Am Markt

- Lohberg
- Dahlmannstraße
- P+R Festplatz (bei Umsetzung der Maßnahme ÖPNV-5)
- Philosophenweg
- Werftstraße
- Wendenkrug
- Schweriner Straße/ Kino

Fotos: Digitale Abfahrtsanzeigen am Bahnhof (links) sowie an der Haltestelle Burgwall (rechts)

Der Ausbau weiterer Haltestellen ist als sukzessiver Prozess zu verstehen. Anhaltspunkte hierbei liefert die Anzahl der bedienenden Linien (mindestens zwei) sowie die Einsteiger pro Tag (mindestens 50).

MVI-4.2: Dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden und an Nachfrageschwerpunkten

In großen Gebäuden bzw. im öffentlichen Raum an Plätzen informieren DFI-Anzeigen über Anschlussmöglichkeiten, die nächsten Abfahrten an umliegenden Haltestellen sowie aktuelle Störungen und verbessern so die Planbarkeit der Reisekette, ohne erst zur Haltestelle gehen zu müssen oder sich eigener digitaler Medien (Smartphone-App) bedienen zu müssen. Auch ist die Projektion des Abfahrtsmonitors bzw. Echtzeit-Informationen an Orte, wo ortsfest installierte Monitore nicht geeignet sind, möglich („Smart Walk“).

Digitale Abfahrtsanzeigen in Gebäuden sind auch ein Baustein des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Zu prüfen ist die Einrichtung digitaler Abfahrtsanzeigen an folgenden Örtlichkeiten:

- Verwaltungseinrichtungen/ Behörden
- Arbeitsplatzschwerpunkte (Werftgelände, Egger, etc.)
- Sekundarschulen
- Kliniken, Ärztehäuser
- Freizeitbad Wonnemar, Kino, Tierpark, etc.

ENTWURF

- Parkplätze mit Einbindung in Pendlerbuslinie

MVI-5.1: Automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen

Entlang der Rad-Hauptrouten ergeben sich punktuell Möglichkeiten, den Radverkehr durch automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen besser sichtbar zu machen und die Verkehrssicherheit durch Countdown-LSA zu verbessern.

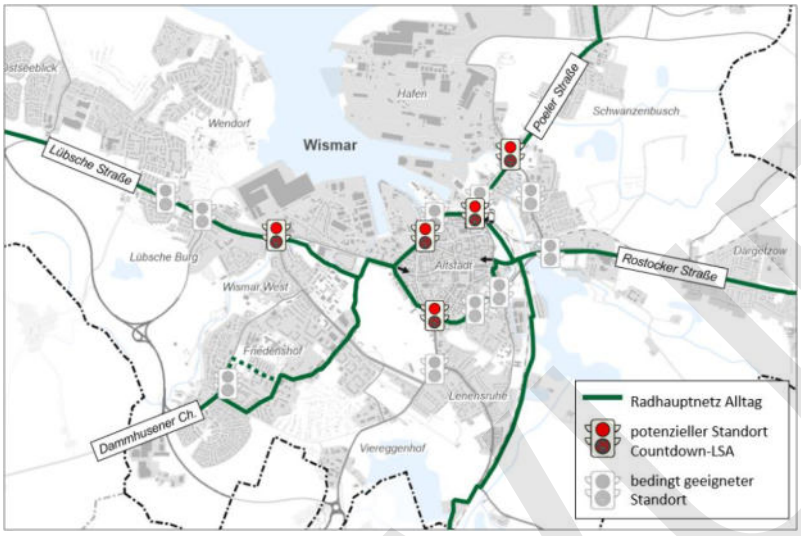
Fotos: Beispielhafte Fahrzählstellen in Berlin und Leoben (Österreich)

Die als Maßnahme MVI-5.1 im Verkehrsentwicklungsplan verankerten automatischen Fahrradzählstellen dienen – sofern Sie auch sinnvollerweise mit digitalen Displays zur Anzeige der Zählwerte ausgestattet sind – der Sichtbarmachung der Menge des Radverkehrs und verdeutlichen die große Bedeutung des Radverkehrs als Mobilitätsform in Wismar. Technisch basieren diese auf Induktionsschleifen im Boden, Radar- oder Infrarotsensoren. Raddauerzählstellen sind keine „Momentaufnahme“ wie eine Verkehrszählung, welche teilweise durch den witterungssensiblen Radverkehr verzerrte Ergebnisse liefert, sondern erfassen den Radverkehr rund um die Uhr. Dies lässt Aussagen zur Entwicklung des Radverkehrs zu (auch zur Evaluierung der Wirkungseffekte von Maßnahmen im Radverkehr) und wirkt unterstützend bei der Planung von Radinfrastrukturen. Als geeigneter Standort bietet sich der Bereich am Alten Hafen an, da hier stadtweit die größten Radverkehrsmengen auftreten und gleichzeitig durch die hohe Präsenz von Fuß- und Autoverkehr eine größtmögliche Öffentlichkeitswirksamkeit entsteht.

MVI-5.2: Countdown-LSA an Rad-Hauptrouten

Die Maßnahme MVI-5.2 sieht die Einrichtung von Countdown-LSA als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Derartige Anlagen sollen an ausgewählten LSA die verbleibende Restwartezeit anzeigen, bis ein Umschalten von Rot auf Grün erfolgt. Hierdurch wird die Akzeptanz der Ampelregelung erhöht, insbesondere reduzieren sich erfahrungsgemäß riskante Verhalten wie Rotlichtverstöße. Wartende Radfahrer sind in der Regel geduldiger, wenn sie wissen, wie

lange sie noch warten müssen. Auch gehen damit geringfügig Effekte bzgl. der Optimierung des Verkehrsflusses einher, da ein flüssigeres Anfahren unterstützt wird. Im Zuge der Modernisierung zahlreicher LSA im Wismarer Stadtgebiet bietet sich die Nachrüstung mit derartigen Anzeigen als Pilotprojekte an ausgewählten LSA bspw. entlang des Ostseeküstenradweges (Knotenpunkt Poeler Straße/ Wasserstraße) an.



Grafik 60: Potenzielle Standorte für Countdown-LSA im Stadtgebiet

Quelle: Landkreis Friesland (oben), QIMBY (unten)

MVI-6: Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen

Über dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen können verkehrsrelevante Hinweise verbreitet werden und so eine verkehrslenkende Funktion erzielen. Sie sind ein wichtiges Element der intelligenten Verkehrssteuerung und dienen der Sicherheit, Effizienz und Information im Straßenverkehr. Maßnahme MVI-6 sieht daher die Einrichtung von Wechselanzeigen an Haupteinfallstraßen vor – die Anlagen des dynamischen Parkleitsystems können hierfür genutzt werden. Die Wechselanzeigen decken hierbei ein großes Spektrum an Funktionen ab und können individuell und dynamisch auf aktuelle Verkehrslagen reagieren:

- Verkehrslenkung und -steuerung: Verfügbarkeit von Parkplätzen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs, Anzeige von Tempolimits je nach Verkehrslage, Fahrstreifenzuweisung an Baustellen, Umleitungsempfehlungen oder -anweisungen
- Veranstaltungs- und Sonderinformationen: Hinweise zu Großveranstaltungen, Umleitungen oder Sperrungen, Mobilitätsalternativen
- Reise- und Stauinformationen: Angabe von Stau- oder Reisezeiten, Meldung von Verkehrsbehinderungen
- Umweltschutz: Umweltabhängige Verkehrslenkung (z. B. bei hoher Feinstaubbelastung), Förderung von Verkehrsfluss zur Reduktion von Emissionen

ENTWURF

- Erhöhung der Verkehrssicherheit: Warnung oder Hinweise vor Gefahren, Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme (vgl. Maßnahme MVI-7)

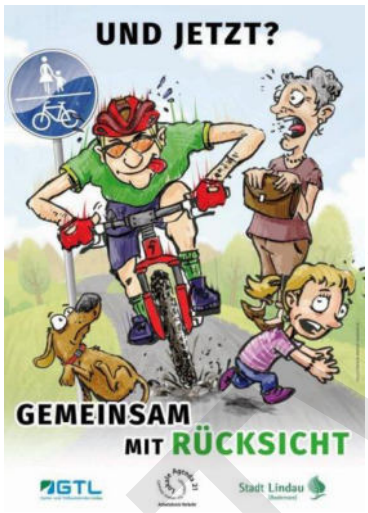
Dynamische Informationstafeln können sowohl im öffentlichen Raum an Örtlichkeiten mit hohem Fußverkehrsaufkommen (Fußgängerzone, Alter Hafen) nützliche Hinweise für Touristen oder Fußgänger allgemein verbreiten, als auch in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs auf Fahrplanänderungen hinweisen oder zu Werbezwecken genutzt werden.

MVI-7: Image-Kampagne Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme

Ganz allgemein ist ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer maßgeblicher Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur. Grundlegend ist dies bereits in § 1 StVO verankert – „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“, allerdings bedarf es dahingehend mehr denn je einer gezielten Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer. Die zentrale Fußgängerzone in der Altstadt Wismars mit ihren Nutzungsüberlagerungen oder auch die beengten Straßenräume der Wohngebiete erfordern oftmals Kompromisslösungen, wenn es um eine faire Verteilung der begrenzten Verkehrsflächen angeht. Nachfolgende Konflikte erfordern ein situatives Handeln:

- Konflikte in Fußgängerzonen (Freigabe Radverkehr, temporäre Freigabe Lieferverkehr) zwischen Fußverkehr, Radverkehr und Lieferverkehren durch Nichteinhaltung bestehender Verkehrsregelungen wie bspw. das Befahren außerhalb der Lieferzeiten oder die Nichteinhaltung von Schrittgeschwindigkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme von Radfahrern
- Konflikte durch illegales Gehwegparken und/ oder Liefern
- Konflikte durch die illegale Nutzung von Gehwegen oder Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung (ohne Freigabe) durch den Radverkehr
- Parken in Ladezonen
- Einhaltung allgemeiner StVO-Vorschriften durch alle Verkehrsteilnehmer (Geschwindigkeit, seitlicher Überholabstand, Rechts-vor-Links, etc.)
- Konflikte in Tempo-30-Bereichen, vor allem zwischen Kfz- und Radverkehr, die gemäß dem geltenden Verkehrsrecht gemeinsam die Fahrbahn nutzen sollen, was zu einer Verringerung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und Erhöhung der objektiven Sicherheit beiträgt (Konflikte treten in allen Wohngebieten auf)
- Wartebereiche von Haltestellen an schmalen Gehwegen, etc.

ENTWURF



Grafik 61: Beispiele für Kampagnen zum Miteinander im Verkehr aus anderen Städten

Eine weitere verkehrliche Überformung zur Separation und Flächenzuweisungen sind in vielen dieser Bereiche zum einen nicht möglich, zum anderen muss es das Ziel sein, Rücksicht und verträgliches Miteinander als Grundprinzipien zu fördern. Eine derartige Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer gelingt am besten unmittelbar im öffentlichen Raum mittels Imagekampagnen. Auch die Hansestadt Wismar hat zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme in der Altstadt vor wenigen Jahren bereits eine Kampagne unter dem Namen „Radsam" gestartet.

Daher formuliert Maßnahme MVI-7 die erneute Entwicklung einer Imagekampagne zur Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders und zur gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Umsetzung dieser kreativen Herausforderung gelingt nur gemeinsam mit vielen Unterstützern und Akteuren (u.a. Verkehrsplanung, Sicherheitsexperten, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing) direkt vor Ort. Zur Vermarktung der Kampagne ist beispielsweise zwingend die Entwicklung eines auf die Hansestadt Wismar zugeschnittenen Logos erforderlich. Auch die Entwicklung von Schildern für den Einsatz

im öffentlichen Raum stellt ein wichtiges Marketinginstrument dar. Diese sind an sensiblen Standorten mit einem deutlichen Verweis auf den generellen Anspruch eines rücksichtsvollen Miteinanders aufzustellen und durch Hinweise bzgl. der konkreten Hauptkonflikte (s.o.) zu ergänzen.

Ein rücksichtsvolles Miteinander zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr ist Grundlage einer Verkehrsabwicklung mit hoher Verkehrssicherheit. Informationen an Stadt- und Regionalverkehrsbussen, Fahrzeugen der Verwaltung, an Straßenlaternenmasten oder Fahrgastunterständen befestigte Hinweisplakate sowie weitere digitale Hinweistafeln im öffentlichen Straßenraum (vgl. Maßnahme MVI-6) können die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer dahingehend fördern. Informiert werden sollte beispielsweise auf angepasste Fahrgeschwindigkeit auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, auf die Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen mit dem Zusatz „Fahrrad frei“ sowie auf das Nutzungsverbot von Gehwegen ohne Fahrradfreigabe.

Aber auch Kfz-Nutzer sollten zur Einhaltung von 1,50 m Überholabstand zu Radfahrern auf der Fahrbahn hingewiesen werden und, dass diese Regelung auch bei der Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen Gültigkeit hat. Weiterhin ist zu sensibilisieren, dass eine Befahrung beider Radverkehrsanlagen durch den Kfz-Verkehr generell untersagt ist, für Schutzstreifen nur eine Befahrung zum Ausweichen unter Nichtgefährdung des Radverkehrs zugelassen ist. Es sollten regelmäßige Kontrollen durch das Ordnungsamt und der Polizei an Streckenabschnitten mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen und Radverkehrsmengen durchgeführt werden, aber auch Veranstaltungen zur präventiven Aufklärung im Rahmen von Bürgerveranstaltungen oder in Schulen sind in Erwägung zu ziehen.

Fotos: Information zu Überholabständen zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrern an Fahrzeugen des ÖPNV und Haltestellenhäuschen (Bildquelle links: Lars Brüggemann, rechts: Itstartedwithafight)

8.4 Weitere Ideenansätze

Neben den beschriebenen Maßnahmen in diesem Handlungsfeld ergeben sich – bedingt durch die hohe Dynamik und den rasanten technologischen Fortschritt insbesondere durch die neuen

ENTWURF

Möglichkeiten der Digitalisierung – weitere Ansätze, welche zumindest proaktiv auch stadtübergreifend verfolgt werden sollten und zu gegebenem Zeitpunkt auch für die Hansestadt Wismar zu prüfen sind:

- Adaptive Parkraumbewirtschaftung auf Grundlage von Nachfrage, Energieeffizienz oder Fahrzeugabmessungen (Problem: Datenschutz, Information)
- Detektion straßenbegleitender Parkstände im Altstadtbereich (Problem: Denkmalschutz, baulicher Aufwand)
- Elektronische Fahrplanaushänge
- Entwicklung Nahverkehrs-App bzw. Mobilitäts-App (ÖPNV, Sharing-Angebote, Buchung und digitaler Vertrieb, etc.)
- Elektronische Tickets nach dem Bestpreis-Prinzip (FAIRTIQ-App)
- Digitale Parkraumkontrolle
- Digitale Testfelder im Industriehafen (Stichwort autonomes Fahren)

ENTWURF

9. Handlungsfeld Altstadt

9.1 Vorbemerkungen und strategische Ausrichtung

Die Wismarer Altstadt besitzt nicht nur touristisch aufgrund ihres historischen Charakters und der Nähe zum Hafen einen großen Charme, auch ist sie Wohn-, Arbeits- und Einkaufsschwerpunkt. Im Zuge der bereits fortgeschrittenen Sanierung der Straßenräume erfolgte teilweise auch die städtebauliche Neuordnung und Aufwertung der Flächen. Dennoch ist die Altstadt in ihrer Erlebbarkeit stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt, der auch Parksuchverkehre erzeugt. Die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr ist für die ca. 8.000 Bewohner der Altstadt essenziell. Ein Einbahnstraßensystem ordnet die Kfz-Verkehrsströme dabei bestmöglich und reduziert Durchgangsverkehre. Die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in Form von Liefer- und Dienstleistungsverkehren sowie der Müllentsorgung ist aufgrund enger Straßenräume in vielen Bereichen problematisch. Radfahrer und ÖPNV-Nutzer können die Altstadt gut durch vielerorts vorhandene Radabstellanlagen, die zentrale Haltestellen Am Schilde und Am Markt und jene entlang des Altstadtringes sowie den nahegelegenen Bahnhof/ ZOB erreichen. Künftig soll die Erreichbarkeit der Altstadt für Nicht-Kfz-Nutzer weiter gestärkt werden.

Die Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr, insbesondere auch Aspekte der Barrierefreiheit bzw. „Barrierearmut“ sind in der Altstadt besonders zu berücksichtigen. Das „Miteinander“ und eine gegenseitige Rücksichtnahme funktionieren bereits gut, jedoch ergeben sich vermehrt Konflikte zwischen dem Kfz-Verkehr und Fußgängern. Radfahrer weichen bei schlechter Befahrbarkeit der Fahrbahnen in die Seitenräume aus. In der Altstadt bedarf es eines sensiblen Umgangs mit den begrenzten Flächenressourcen. Dies erfordert Kompromisse für alle Verkehrsträger. Unter den Rahmenbedingungen bzw. Vorgaben des Denkmalschutzes/ UNESCO-Weltkulturerbes stellen die Aufwertung des öffentlichen Raumes sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit die maßgeblichen strategischen Zielstellungen für die Altstadt dar.

Im einzigen räumlich gefassten Handlungsfeld „Altstadt“ ergeben sich damit aus zahlreichen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder Redundanzen, die an dieser Stelle nicht im Detail wiederholt werden sollen. Im Folgenden werden daher nur die für die Altstadt relevantesten Maßnahmen je Handlungsfeld aufgezeigt, wenngleich sich auch durch andere Maßnahmen ebenfalls positive Wechselwirkungen für die Altstadt und deren Umfeld ergeben.

ENTWURF

9.2 Maßnahmen des Handlungsfeldes

Im Handlungsfeld Altstadt sieht der Verkehrsentwicklungsplan folgendes Maßnahmenportfolio vor:

- Straßennetz und Kfz-Verkehr: Die weitere Sanierung der Nebenstraßen (Kfz-3) verfolgt die schrittweise Verbesserung der Straßenzustände und Aufwertung der Seitenräume in der Altstadt. Die Umgestaltung der Claus-Jesup-Straße dient hierfür als gelungenes Beispiel.
- Ruhender Kfz-Verkehr: Mit einer Neuordnung (RuhV-1) und Ergänzung (RuhV-2.1, RuhV-2.2) der Stellplätze an der Peripherie der Altstadt sowie deren Prüfung/ Erweiterung zur Nutzung durch Bewohner, Gäste/ Touristen, Pendler/ Beschäftigte sollte das Gleichgewicht von Parkraumangebot und -auslastung in der Altstadt sichergestellt werden. Dies sollte in Kombination mit einer Weiterentwicklung/ Anpassung der Gebührenordnung bzgl. Gebührenzeit, sukzessive Anpassung der Gebührenhöhe (RuhV-3.1), auch mit Hinblick auf Sonderparkregelungen für Bewohnerparken (RuhV-3.2) erfolgen. Um die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern, kann es auch in der Altstadt notwendig werden, abschnittsweise das Gehwegparken abzuordnen (RuhV-6.1), wodurch einzelne Stellplätze entfallen.
- Radverkehr: Mit der Rad-Hauptroute Altstadtring (Rad-1.1) als Teil eines Alltags-Rad-Hauptroutennetzes soll in Kombination mit einer Radwegweisung (Rad-2) einen Großteil der Alltags-Rad-Durchgangsverkehre von der Altstadt auf den Altstadtring verlagert werden. Dies stärkt auch die Verkehrssicherheit in der Altstadt. Der Quell- und Zielverkehr in der Altstadt sollte weiterhin möglich sein und kann einerseits durch eine sukzessive Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (Rad-4) gestärkt werden. Ein Ausbau von Radabstellanlagen (Rad-5) insbesondere an Eingangsbereichen der Fußgängerzone reduziert dortige Radverkehrsmengen. Eine Realisierung weiterer Image-Kampagnen (Rad-7) stärkt die Attraktivität des Radverkehrs als umweltverträgliches Verkehrsmittel zum Erreichen der Altstadt.
- Fußverkehr und öffentlicher Raum: In der Altstadt sollen intermodale Konflikte auf gemeinsam genutzten Flächen, insbesondere hier die Fußgängerzone (FÖ-4), reduziert werden. Durch bauliche/ organisatorische Maßnahmen sowie die Durchführung von zielorientierten Image-Kampagnen sollten weiterhin geltende Regelungen in der Fußgängerzone durchgesetzt werden. Eine Umgestaltung des Marktplatzes (FÖ-5) dient der Aufwertung der Aufenthaltsqualität in Zentrum der Altstadt. Mit einer Neugestaltung der Straße Am Hafen (FÖ-7), der nördlichen Hafenkante (FÖ-8) sowie der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße (FÖ-9) wird Erreichbarkeit der Altstadt nicht nur weiter gestärkt, sondern deren äußeres Erscheinungsbild städtebaulich aufgewertet.
- Öffentlicher Personennahverkehr: Um das umweltverträgliche Erreichen der sensiblen Altstadt zu erhöhen, sollten bestmögliche Anbindungen an den Markt für nicht direkt angebundene Stadtteile durch kurze Umsteigezeiten in Kombination mit einer Verbesserung des

ENTWURF

Fahrplanangebotes sichergestellt werden (ÖPNV-1). Hierfür ist zugleich der zwingend erforderliche barrierefreie Aus- und ggf. Umbau der zentralen Haltestelle am Markt (ÖPNV-7) zu realisieren, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine eigenständige ÖPNV-Nutzung zu ermöglichen.

- Wirtschaftsverkehr und Tourismus: Die Etablierung einer innovativen City-Logistik zur Verlagerung von Kfz-Fahrten durch Lkw und Lieferwagen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel auf der letzten Meile (mWT-5) soll in Kombination mit einer Prüfung und Erweiterung von Liefer- und Ladezonen sowie Multifunktionsflächen (mWT-6) den Wirtschaftsverkehr in der Altstadt optimieren und auch die Verkehrssicherheit stärken. Mit der Einführung einer Mobilitätskarte für Wismarer Übernachtungsgäste zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV (mWT-7) können Kfz-Fahrten auch im Bereich der Altstadt reduziert werden.
- Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität: Mit der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetrieben (MVI-1) kann insbesondere durch eine Nutzung von Job-Tickets und Job-Rädern das Erreichen der Altstadt mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln für Beschäftigte/ Pendler weiter attraktiviert werden. Für andere Nutzergruppen sollte dies im Rahmen des Ausbaus von Car-Sharing/ Mobilitätsstationen in der Peripherie der Altstadt (MVI-2) erfolgen. Die zentrale Haltestelle am Markt soll künftig über dynamische Fahrgastinformationssysteme (MVI-4.1) verfügen und auch dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden wie dem Rathaus (MVI-4.2) sollen die Servicequalität dahingehend verbessern. Die Umsetzung weiterer Image-Kampagnen in der Altstadt stärkt die Sensibilität in verkehrlichen Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern.

ENTWURF

10. Realisierungskonzept

10.1 Vorbemerkungen

Der Verkehrsentwicklungsplan in seiner Funktion als strategisches Konzept dient der langfristigen Orientierung und Ausrichtung der städtischen Verkehrsplanung auf die grundsätzlichen Entwicklungsziele der Hansestadt Wismar. Dafür wurden kurz-, mittel- und langfristige sowie dauerhafte Maßnahmen entwickelt und im Verkehrsentwicklungsplan zusammengestellt. Die empfohlenen Ansätze sind mit textlichen Erläuterungen umfassend beschrieben und mit Grafiken, Abbildungen und Anlagen ergänzt. Ein Verkehrsentwicklungsplan fungiert dabei als Rahmenplan, dessen Planungshorizont bis zum Jahr 2035 reicht und teilweise auch darüber hinaus. In diesem Stadium sind die mit den empfohlenen Maßnahmen verbundenen Projekte noch nicht auf ihre finanzielle und technische Machbarkeit sowie deren Förderfähigkeit geprüft und bedürfen im Vorfeld der Umsetzung einer vertiefenden Detailplanung.

Um die Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, bedarf es einen ergänzenden „Fahrplan“ zur Realisierung. Dazu sind die Maßnahmen in übersichtlicher Form in einer Road-Map (vgl. ***Anlage 4***) zusammengestellt. Maßnahmen, bei denen erhebliche Zielkonflikte bestehen oder deren Umsetzung als unrealistisch bzw. nicht erforderlich eingeschätzt wird, sind nicht Bestandteil des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans, ggf. kann daraus zukünftig aber ein Handlungserfordernis entstehen. Mittels einer Priorisierung, der Benennung maßgeblicher Akteure und der Herausarbeitung von Querbezügen zu anderen Maßnahmen gibt die Road-Map einen schnellen Überblick über die Gesamtstruktur der Maßnahmen. Die ausführliche Beschreibung erfolgt im umfassenden Erläuterungsbericht. Sämtliche Maßnahmen wurden in einem groben Ranking einer Priorisierung unterzogen. Auch wurden die Maßnahmen im Kontext des gesamten Verkehrsentwicklungsplans betrachtet und auch die wesentlichen Abhängigkeiten und Querbezüge zu anderen Maßnahmen hergestellt.

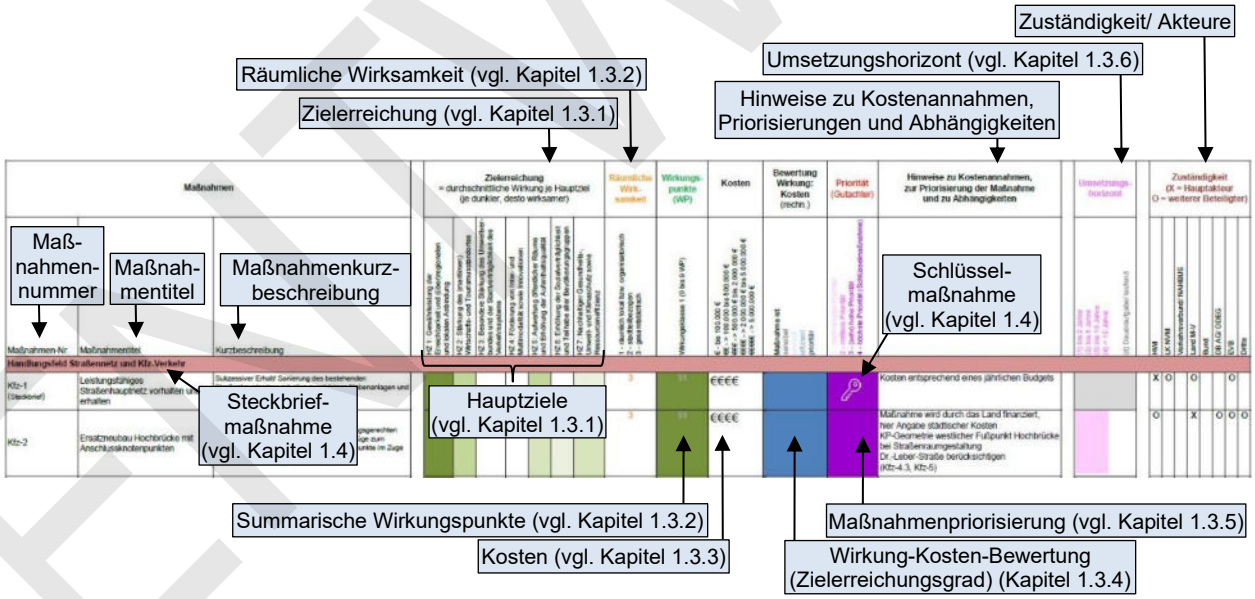
Um die Stadtverwaltung und Kommunalpolitik möglichst schnell in die Handlungsfähigkeit zu versetzen, wurden für Schlüsselmaßnahmen sowie ausgewählte Maßnahmen mit kurzfristig erzielbaren Wirkungseffekten oder einer hohen Öffentlichkeitswahrnehmung Steckbriefe bereitgestellt. Diese dienen der Verwaltung als unterstützendes Werkzeug zur Bereitstellung erforderlicher personeller und finanzieller Ressourcen sowie zur Sicherstellung einer effizienten und optimalen Bearbeitung der Aufgaben. Die weitere Ausformung der übrigen Maßnahmen sind kontinuierlich laufende Aufgaben von Stadtverwaltung und Kommunalpolitik.

ENTWURF

10.2 Aufbau der Maßnahmentabelle

Als ***Anlage 4*** zum Bericht ist die Maßnahmentabelle beigefügt. Diese ist folgendermaßen gegliedert (vgl. auch Grafik 62):

- Maßnahmen nach Handlungsfeldern mit Maßnahmennummer, Titel und Kurzbeschreibung
- Beitrag der Maßnahmen zur Erreichung der (Haupt-) Ziele des Verkehrsentwicklungsplans
- Gesamtbewertung der Einzelmaßnahmen (räumliche Wirkung und summarische Wirkungspunkte nach Einschätzung)
- Kostenklasse der Maßnahmen
- Maßnahmenbewertung als errechnetes Verhältnis aus Wirkung (Zielerreichung) und Kosten der Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen nach Maßnahmenbewertung unter Berücksichtigung relevanter Rahmenbedingungen der Maßnahmen im Gesamtkontext (gutachterliche Bewertung) mit Benennung von Schlüsselmaßnahmen
- Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten
- Geschätzter Zeitbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen in Abhängigkeit der Komplexität mit Darstellung von Daueraufgaben
- Zuständigkeit/ maßgeblich Beteiligte bei der Maßnahmenumsetzung – Darstellung des Hauptakteurs mit „X“, der weiteren Akteure mit „O“



Grafik 62: Erläuterung der Maßnahmentabelle

ENTWURF

10.3 Methodische Hinweise zur Bewertung

10.3.1 Zielerreichung

Die aus der Wichtigkeit hervorgehende Priorisierung von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans hängt davon ab, inwieweit diese zu deren Zielerreichung beitragen. Definiert wurden insgesamt sieben Hauptziele mit 19 Unterzielen. Diese ergaben sich aus:

- Herausforderungen der Bestandsanalyse im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans
- Vorgaben und Zielen des ISEK der Hansestadt Wismar
- Nachhaltigkeitszielen der UN (SDG)
- Überlegungen zur Entwicklung der Metropolregion Hamburg
- Stadt- und Mobilitätstrends

Diskutiert wurden die Ziele in Arbeitskreisen und Workshops. Die sieben Hauptziele sind:

- Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung
- Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes
- Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems
- Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen
- Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen
- Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz

Seitens des Gutachters erfolgte im Rahmen einer Delphi-Runde – einer mehrmaligen unabhängigen gutachterlichen Bewertung – eine Einschätzung der empfohlenen Einzelmaßnahmen bezüglich des Erreichens der Unterziele (siehe Bericht Teil II: Leitlinien und Ziele). Dabei wurden 0 Punkte vergeben, falls die Maßnahme keinen Beitrag zur Erreichung der Unterziele bringt, bis maximal 3 Punkte, wenn die Maßnahme zur Erreichung des Unterziels in hohem Maße beiträgt. Im Anschluss einer Diskussion der Ergebnisse im Team erfolgte eine Korrektur, ohne die Bewertungsunterschiede zu glätten. Das Bewertungsergebnis für die jeweiligen Maßnahmen bezogen auf das Hauptziel ergibt sich als Durchschnitt der Bewertungsergebnisse für die zugehörigen Unterziele. Dies errechnet sich unabhängig von der Anzahl der Unterziele, es erfolgt also keine Wichtung der einzelnen Unterziele. Der Beitrag zur Erreichung der Ziele wird in der Tabelle farblich wie folgt differenziert:

- 0 bis < 0,5 Punkte
- 0,5 bis < 1,0 Punkte
- 1,0 bis < 1,5 Punkte
- 1,5 bis < 2,0 Punkte
- 2,0 bis < 2,5 Punkte
- 2,5 bis ≤ 3,0 Punkte

ENTWURF

Die einzelnen Hauptziele werden mit einer unterschiedlichen Anzahl stärker oder weniger stark wirkender Maßnahmen bedient. Insgesamt sind jedoch für alle Hauptziele wirkungsstarke Maßnahmen enthalten, was die Erfüllung der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans durch die entwickelten Maßnahmen in hohem Maße sicherstellt.

10.3.2 Räumliche Wirkung der Maßnahmen und summarische Wirkungspunkte

Die dargestellten Maßnahmen haben einen unterschiedlichen Wirkungsbereich. Um den Sachverhalt zu berücksichtigen, dass von einer gesamtstädtisch wirksamen Maßnahme in Summe stärker Wirkungseffekte zu erwarten sind, wurde zusätzlich die räumliche Wirkung der Maßnahmen gutachterlich bewertet. Maßnahmen, welche sich auf eine lokale/ kleinräumige Wirkung beschränken oder organisatorisch/ strategisch wirken, wurden mit dem Faktor 1 gewichtet. Maßnahmen mit einer stadtteilbezogenen Wirkung wurden mit dem Faktor 2 verrechnet. Gesamtstädtische wirksame Maßnahmen erhielten ein Gewicht mit dem Faktor 3. Die summarischen Wirkungspunkte einer Maßnahme ergeben sich als Summe der einzelnen Bewertungen, multipliziert mit diesem Faktor der räumlichen Wirkung (theoretischer Maximalwert ist damit 171).

Zu Maßnahmen mit den höchsten Wirkungspunkten gehören Umgestaltungen von Straßenzügen, der Ausbau des Busnetzes und die Entwicklung von Alltags-Rad-Hauptrouten. Die Wirkungspunkte der meisten Maßnahmen liegen im Mittelfeld der Bewertung. Geringe Wirkungspunkte zeigen sich vor allem bei Maßnahmen, die nur spezifische Themenfelder/ Ziele bedienen.

Die Gesamtwirkungspunkte können die Bewertung der Priorisierung gemäß der Tabelle in ***Anlage 4*** zwar argumentatorisch unterstützen, ein direkter linearer Zusammenhang zwischen Gesamtpunktzahl und Priorisierung kann jedoch nicht direkt hergeleitet werden.

10.3.3 Kosten

Die Darstellung der Kosten, welche neben der Wirksamkeit mit in die Bewertung der Maßnahmen einfließen, erfolgt für einen Verkehrsentwicklungsplan gutachterlich standardmäßig nach fünf Kostenklassen:

- Kostenklasse 1: bis 100.000 € (€)
- Kostenklasse 2: > 100.000 € bis 500.000 € (€€)
- Kostenklasse 3: > 500.000 € bis 2 Mio. € (€€€)
- Kostenklasse 4: > 2 Mio. € bis 5 Mio. € (€€€€)
- Kostenklasse 5: > 5 Mio. € (€€€€€)

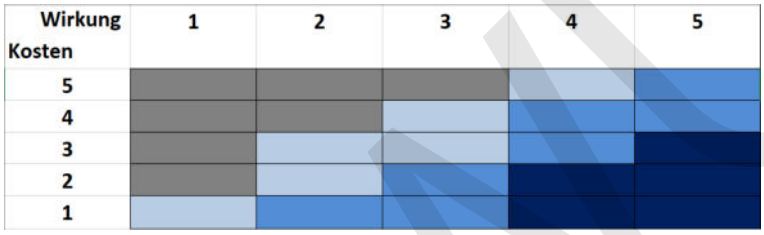
Die Maßnahmentabelle weist – sofern nicht anderes angegeben – i.d.R. nur Investitionskosten auf. Generell werden dabei nur zu erwartende Kosten für die Hansestadt Wismar dargestellt, sofern keine davon abweichenden Hinweise zu Kostenannahmen für die jeweiligen Maßnahmen

ENTWURF

genannt sind. Hinweise zu Kostenträgern, Kostenannahmen und Fördermittelanteilen sind der Tabelle zu entnehmen. Insbesondere im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr ist bei Maßnahmenumsetzung mit teils erheblichen Folgekosten im Betrieb zu rechnen, auch kann beim ÖPNV der kommunale Zuschussbedarf erheblichen Schwankungen unterliegen. Auf die objektive Bewertung der Maßnahme soll dies jedoch keinen unmittelbaren Einfluss haben. Bei einigen Maßnahmen der übrigen Handlungsfelder ist mit Folgekosten zu kalkulieren, welche im Rahmen von Machbarkeitsstudien zu ermitteln sind.

10.3.4 Wirkung-Kosten-Bewertung

Die rechnerisch-objektive Grundlage für die inhaltliche Bewertung der Einzelmaßnahme ergibt sich aus dem Verhältnis von Wirkung und Kosten. Eine Maßnahme, die bei derselben Wirkung (Summe Wirkungspunkte) weniger kostet, wird demnach als prioritärer eingestuft. Gleiches gilt bei Maßnahmen mit vergleichbaren Kosten und einer höheren Wirkung.



Grafik 63: Maßnahmenbewertung nach dem Wirkung-Kosten-Verhältnis

Der Zielerreichungsgrad ergibt sich aus Verrechnung der Wirkungsklasse und der Kostenklasse und bildet letztlich die Grundlage für die inhaltliche Bewertung der Maßnahmen. Die Einteilung erfolgt in vier Klassen:

- **Prioritär:** Die Umsetzung dieser Maßnahmen bis 2035 wird als sehr wichtig eingeschätzt, da sie wesentliche Defizite beseitigt und gleichzeitig Voraussetzung für die Umsetzung anderer wichtiger Maßnahmen ist.
- **Effizient:** Die Umsetzung dieser Maßnahme bis 2035 ist zu bevorzugen, jedoch gegenüber den prioritären Maßnahmen nicht als vorrangig einzustufen.
- **Sinnvoll:** Die Umsetzung dieser Maßnahme ist bis 2035 anzustreben, um wichtige Defizite zu beseitigen. Jedoch sind mit der Umsetzung teilweise hohe Hürden verbunden. Gegenüber höher bewerteten Maßnahmen ist die Zahl der „Nutznießer“ geringer einzuschätzen.
- **Sensibel:** Die Umsetzung der Maßnahmen ist grundsätzlich zu empfehlen, sollte aber insbesondere in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten erfolgen.

ENTWURF

10.3.5 Abschließende Priorisierung der Maßnahmen

Für die Priorisierung werden die Aussagen zu den zielbezogenen Wirkungen und zu weiteren Aspekten (insbesondere Abhängigkeiten von anderen Maßnahmen, programmartige Abarbeitung mehrerer ähnlicher Maßnahmen) überlagert. Die Priorität der Maßnahmen erfolgt für den Verkehrsentwicklungsplan gutachterlich nach vier Bereichen:

- **Höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme):** Projekte mit essentiellen Wirkungen in Bezug auf die Gesamtziele, die aufgrund der langen Realisierungszeiten (inklusive der planerischen Vorbereitung) kurzfristig zu beginnen oder mit hoher Bearbeitungsintensität weiterzuführen sind.
- **Sehr hohe Priorität:** Projekte mit erwarteten sehr hohen Wirkungen oder solchen, die auch Voraussetzungen für weiterführende Maßnahmen darstellen. Eine Einordnung in die Bearbeitung sollte zum frühestmöglichen Zeitpunkt erfolgen, wobei ein sofortiger Bearbeitungsbeginn aufgrund des voraussichtlichen Umsetzungshorizontes von oftmals weniger als 5 Jahren nicht zwangsläufig erforderlich ist.
- **Mittlere Priorität:** Projekte, deren Umsetzung zeitlich nach anderen Projekten erfolgen kann (vor allem in Abhängigkeiten der finanziellen und personellen Ressourcen innerhalb der Verwaltung)
- **Nachrangige Priorität:** Projekte, deren Umsetzung den ersten drei Prioritätsstufen nachzuordnen ist

Schlüsselmaßnahmen sollen den besonderen Stellenwert von Maßnahmen aufgrund der zu erwartenden Wirkungen, der öffentlichen Wahrnehmung oder der Schaffung von Voraussetzungen für weitere Maßnahmen unterstreichen. Die Auswahl der Schlüsselmaßnahmen erfolgte dabei in Abstimmung mit der Stadtverwaltung.

10.3.6 Umsetzungshorizont

Die Einteilung der voraussichtlichen Umsetzungshorizonte der Maßnahmen erfolgt nach fünf Zeitbereichen:

- Umsetzung der Maßnahme in den nächsten 2 Jahren angestrebt
- Umsetzung der Maßnahme in 2 bis 5 Jahren angestrebt (für komplexere Maßnahmen sind jedoch ggf. auch kurzfristig schon Planungen anzustoßen)
- Umsetzung der Maßnahme in 5 bis 10 Jahren angestrebt (für komplexere Maßnahmen sind jedoch ggf. auch kurzfristig schon Planungen anzustoßen)
- Umsetzung der Maßnahme voraussichtlich erst nach 10 Jahren (möglich)
- Daueraufgabe/ laufende Aufgabe: Umsetzung der Maßnahme sollte kontinuierlich erfolgen bzw. gehört die Maßnahme zum wiederkehrenden Verwaltungshandeln; ggf. Umsetzung in mehreren Schritten sinnvoll bzw. notwendig

ENTWURF

Für Maßnahmen mit geringem Zeitbedarf ist es denkbar, dass sie in Abhängigkeit der Wirkungen und weitgehend darauf basierenden Priorisierung vom Beginn her zeitlich verschoben werden, um die finanziellen und personellen Ressourcen nicht zu überfordern.

Die abschließende zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung bedarf einer intensiven verwaltungsinternen Diskussion, in welcher die vorhandenen und zusätzlichen Aufgaben sowie die vorhandenen und erforderlichen personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen bewertet werden. Anschießend sollte eine entsprechende zeitliche Einordnung der Maßnahmen nach Haushaltperioden oder in Fünfjahreszeiträumen erfolgen.

10.4 Schlüsselmaßnahmen

Schlüsselmaßnahmen sollen den besonderen Stellenwert von Maßnahmen aufgrund der zu erwartenden Wirkungen, der öffentlichen Wahrnehmung oder der Schaffung von Voraussetzungen für weitere Maßnahmen unterstreichen. Die Auswahl der Schlüsselmaßnahmen erfolgte durch einen gutachterlichen Vorschlag aller Maßnahmen mit einer besonders hohen Wirkung-Kosten-Bewertung oder einer sehr hohen Priorität.

In den in ***Anlage 5*** beigefügten Steckbriefen sind Schlüsselmaßnahmen oder Maßnahmen mit einer hohen gutachterlichen Wirkung-Kosten-Bewertung/ Priorität beschrieben, wobei folgende Angaben enthalten sind:

- Maßnahmennummer, Bezeichnung der Maßnahme und Icon des Handlungsfeldes
- Maßnahmenspezifische Ziele und Wirkungseffekte
- Darstellung der Ausgangssituation bzw. der Problemlage
- Beschreibung der Maßnahme, der Arbeitsschritte und einer potenziellen Förderung
- Wechselwirkungen zu weiteren Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans
- Maßgebliche Akteure, Realisierungshorizont (Zeitbedarf), Grobkostenabschätzung, Priorisierung/ Schlüsselmaßnahmen

Verkehrsentwicklungsplan Wismar
Maßnahmenkonzept | Steckbriefe ausgewählter Maßnahmen

ÖPNV-7 – Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Ziele und Wirkungseffekte:
Herstellung der größtmöglichen Barrierefreiheit, Schaffung eines gleichberechtigten Zugangs zu Mobilitätsangeboten und Infrastruktur zur Teilhabe am öffentlichen Leben, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes

Haltestelle Wismar ZOB

Ausgangssituation:
Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der aktuell gültige Nahverkehrsplan verfolgen die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen, Fahrzeugen, Zuwegungen und Fahrgastinformationen als maßgebliches Ziel. Im Bestand sind nachfragestarke Haltestellen entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie die Haltestellen ZOB und Bahnhof bereits weitgehend barrierefrei ausgebaut. Dennoch sind an einigen wichtigen Haltestellen qualitative Verbesserungen erforderlich. Häufig ist ein weitgehend stufenfreier Zugang zur Haltestelle sowie zum Fahrzeug – unter Umständen unter Zuhilfenahme einer Rampe – vorhanden, es mangelt jedoch an taktilen Leitelementen. Der Bahnhof mit den Bahnsteigen als Zugang zum SPNV ist weitgehend barrierefrei gestaltet. Fahrzeugseitig sind im Stadt- und Regionalbusverkehr Voraussetzungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit durch den Einsatz von Niederflurbussen gegeben. Künftig sollte ein sukzessiver Fortschritt des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen im Stadtgebiet erfolgen.

Maßnahmenbeschreibung:
Ein weiterer barrierefreier Aus- und Umbau der Bushaltestellen sollte nach drei Prioritäten erfolgen:

- 1. Priorität: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (mehr als 100 Einsteiger pro Tag), an medizinischen Einrichtungen und im Rahmen von Neuplanungen im Rahmen: Am Haffeld, Am Lohberg, Am Markt, Am Torney, An der Koggenoor, Barlachweg, Begonienweg, Dr.-Leber-Straße, Haffeld Endstation, P+R Festplatz, Philipp-Müller-Straße/ Krankenhaus, Schweriner Straße/ Kino, Sporthalle, Störtebeker Straße/ Krankenhaus, Tonnenhofstraße, Werft, Werftstraße
- 2. Priorität: Haltestellen an Bildungseinrichtungen, Verwaltungen und Behörden: Friedenshof/ Hanns-Rothbarth-Straße, Johannes-R.-Becher-Straße, Köppernitztal/ Philipp-Müller-Straße, Philipp-Müller-Straße/ Hochschule, Philosophenweg
- 3. Priorität: Haltestellen an Freizeit-, Tourismus- und Versorgungseinrichtungen: An der Westtangente, Friedhof, Hinter Wendorf, Ossietzkyallee, Schweriner Straße/ Querstraße, Schiffbauerpromenade

Die Haltestellen sind grundlegend gemäß den Standards des Ausbaukonzeptes für barrierefreie Haltestellen des Landkreises Nordwestmecklenburg auszubauen. Die genannten Haltestellen aller drei Prioritäten sollten einen 2,50 m breiten Wartebereich haben, sowie mit einem taktilen Leitstreifen/ Auffindestreifen/ Einstiegsfeld, einer Haltekantenbordhöhe von 20 cm (Kasseler Bord sollte bevorzugt werden), einem Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten sowie einer beleuchteten Fahrgastinformationsvitrine ausgestattet werden. Haltestellen der Priorität 1 und 2 sollten darüber hinaus mit einer DFI versehen werden. Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen besteht i.d.R. eine gute Förderquote.

Wechselwirkungen:
Zusammenhänge bestehen zur Umsetzung der Maßnahmen ÖPNV-5 und -6 mit Neuplanungen von Haltestellen. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Am Lohberg wird in der Maßnahme FÖ-2 beschrieben.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten (je Hst.-Paar):	Prioritäten:
Hansestadt Wismar	Daueraufgabe	€€€€	★★★

Grafik 64: Layout der Steckbriefe

11. Konzept Evaluierung und Monitoring

Evaluierung und Monitoring sind unverzichtbare Instrumente zur Erfolgskontrolle und eventueller Nachsteuerung von strategischen Plänen wie einem Verkehrsentwicklungsplan. Die lange Laufzeit des Verkehrsentwicklungsplans Wismar erfordert die sorgfältige Beobachtung der Entwicklungen, um die im Plan benannten und mit Maßnahmen untersetzten Ziele tatsächlich auch erreichen zu können bzw. auch zu erkennen, ob die gesetzten Ziele nach wie vor Gültigkeit besitzen. Ziel von Evaluierung und Monitoring ist es, auf möglichst objektiver Basis Wirkungen und Entwicklungen schnell zu erkennen, bei Bedarf steuernd oder beeinflussend einzugreifen. Entsprechend der unterschiedlichen Fragestellungen können folgende Ansätze unterschieden werden:

- **Eignungsprüfung** von in der Umsetzungsphase neu aufkommenden Ideen und Maßnahmenvorschlägen auf Passgenauigkeit zu den benannten Zielen des Verkehrsentwicklungsplans sowie vergewissernde Eignungsprüfung noch nicht umgesetzter Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans auf unveränderte Passgenauigkeit (mit der Folge ggf. anzupassender Priorisierung).
- **Kontinuierliches Monitoring** von Entwicklungen im Verkehrsbereich (Gehen die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen summarisch in die richtige Richtung?) mit periodischer Bilanzierung (Was ist erreicht worden? Wo stehen wir heute?), gekoppelt mit einer periodischen kritischen Umsetzungsbilanz. Die Gründe für noch nicht erfolgte Umsetzungen sind dabei ebenso zu betrachten, um die Ursachen rechtzeitig zu erkennen und gegensteuern zu können.
- **Anlassbezogenes Monitoring** im Sinne einer Nachher-Betrachtung ausgewählter Einzelmaßnahmen (Wirkt die Einzelmaßnahme an den Stellen und in dem Umfang wie erwartet?).

Das kontinuierliche und bilanzierende Monitoring sowie die Eignungsprüfung von Maßnahmen auf Passgenauigkeit können nach individuellen, jedoch weitgehend standardisierten Regeln ablaufen. Die hierfür zu nutzenden Verfahrensansätze sollen soweit wie möglich:

- Vorgehensweisen, die bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans angewandt wurden, entsprechen. Insbesondere sollen neu vorgeschlagene oder zur Umsetzung anstehende Maßnahmen mit den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans abgeglichen werden, um so zu einer Gesamteinschätzung der Eignung, auch bzgl. der Priorisierung, zu kommen.
- Angebots- und Nachfragekennwerte, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ermittelt wurden, aufgreifen und fortschreiben. Ausgehend von den vorgenommenen Analysen sind hier insbesondere vergleichende Erhebungen im fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu benennen. Für die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV sind geeignete Formen kontinuierlicher Erhebungen zu entwickeln. Die Entwicklung des Radverkehrs ist ebenfalls durch geeignete Erhebungen abzubilden. Dazu könnten u.a. drei bis vier Dauerzählstellen an repräsentativen Querschnitten eingerichtet werden. Vorschläge hierfür sollten auf dem im

ENTWURF

Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans entwickelten Radroutenkonzept aufbauen. Weiterhin sollte die Anzahl abgestellter Fahrräder erfasst werden, um Nachsteuerungsbedarf bei Fahrradabstellanlagen zu erkennen.

- Kontinuierlich verfügbare Informationen nutzen, um zusätzliche Erhebungen zu vermeiden. Für den Kraftfahrzeugverkehr sind die Daten der systematischen Verkehrszählung von Bund und Ländern weiter zu nutzen (SVZ), die im Regelfall alle fünf Jahre durchgeführt wird und mit Stand 2021 auch dem Verkehrsentwicklungsplan zugrunde gelegt wurde.

Aktuelle Mobilitätsdaten zur individuellen Mobilität liegen der Hansestadt Wismar durch die Haushaltsbefragung (spezifische Mobilitätskennziffern/ Modal-Split) vor. Die Erhebung solcher Daten ist bislang im Regelfall sehr aufwändig und kann nur in großen Intervallen durchgeführt werden. Es sollte eine Evaluierung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans eingeordnet werden und damit einhergehend auch das Mobilitätsverhalten neu erfasst werden. Bestehen regionale Aktivitäten in der Metropolregion Hamburg, können diese mit eingebunden werden.

Ein wichtiges Instrument sind periodische Fortschrittsberichte. Aufgrund der Dringlichkeit des Klimaschutzes und der (nicht nur) damit verbundenen Verkehrs- bzw. Mobilitätswende sollten solche Berichte nicht mehr nur ein- oder zweimalig je Legislaturperiode erfolgen, sondern zum jährliche Berichtsstandard gehören. Die Kopplung an die finanziellen und personellen Ressourcen der Verwaltung muss dabei zwingend erfolgen, um die realistischen Möglichkeiten in Bezug zu immer stärkeren (und oft unrealistischen) Forderungen aus Politik und Bevölkerung zu setzen.

In der nachfolgenden Tabelle 4 ist ein erster Vorschlag für die zu entfaltenden Aktivitäten/ zu erfassenden Indikatoren dargestellt. Erfahrungsgemäß ergeben sich im Zuge des Monitorings bzw. der Evaluierung weitere spezifische Fragestellungen, sodass eine abschließende Aufstellung und Festlegung der Inhalte an dieser Stelle nicht zweckmäßig ist.

ENTWURF

Indikator/ Aktivität	Datenquelle	Hinweis	Intervall
Verkehrsmengen Kfz-Verkehr (Bundesautobahnen, Landesstraßen)	SVZ 2025, Dauerzählstellen	Periodische Zählung der Straßenbauverwaltung von Bund und Ländern	5 Jahre/ fortlaufend
Verkehrsmengen Kfz-Verkehr (Landesstraßen, Kommunalstraßen)	HWI	Vergleichszählungen im Altstadtbereich, Festlegung der Knotenpunkte im Abgleich mit den Zählstellen des Verkehrsentwicklungsplans; ggf. Erfassung über Dialogdisplays	5 Jahre/ anlassbezogen
Auslastung Parkhaus und Großraumparkplätze	EVB	Automatische Erfassung	Fortlaufend
Stellplatzangebot/ Auslastung Stellplätze im Straßenraum	EVB	Periodische manuelle Zählung	5 Jahre
Verkehrsmengen Radverkehr	HWI	Nutzung der Dauerzählstelle, Ergänzungsquerschnitte	Fortlaufend/ anlassbezogen, 5 Jahre
Anzahl qualitätsgerechter Abstellanlagen Radverkehr	HWI	Manuelle Erfassung/ digitale Verwaltung der Angebote	Jährlich
Auslastung ausgewählter Abstellanlagen	HWI	Manuelle Auslastungserfassung der Angebote für Pendler und zentrale Abstellanlagen im Altstadtbereich	Fortlaufend
Fahrgastzahlen im ÖPNV	NAHBUS	Festlegung der Erfassung/ Übermittlung von Daten zu den Fahrgastzahlen, Installation von automatischen Zählsystemen an den Türen	Jährlich
Pünktlichkeit im ÖPNV	NAHBUS		Jährlich
Barrierefreiheit an Haltestellen	HWI/ NAHBUS		Jährlich
Anzahl Car-Sharing Stellplätze/ Fahrzeuge/ Kunden/ Vorgänge	HWI/ Car-Sharing-Betreiber		Jährlich
Anzahl Bike-Sharing Fahrzeuge/ Kunden/ Vorgänge	HWI/ Bike-Sharing-Betreiber		Jährlich
Kundenzufriedenheit Radverkehr/ Fahrradklima	ADFC	Periodische Befragung; Vergleichbarkeit auch mit anderen teilnehmenden Städten	2 Jahre
Anzahl (halb-)öffentlicher/ Ladestationen	HWI/ Stadtwerke Wismar		Jährlich
Unfallzahlen nach Ort, Kategorien und Bewertung	Polizei, Unfallkommission		Jährlich
Modal Split (Verkehrsmittelanteile)	HWI	Erfassung über Haushaltsbefragung, spätestens zur Evaluierung/ Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans	5-15 Jahre
Stand der Maßnahmenumsetzung des Verkehrsentwicklungsplans	HWI	Bericht an die Kommunalpolitik/ Bürgerschaft	Jährlich

Tabelle 4: Indikatoren für die Evaluierung

ENTWURF

Abbildungen

ENTWURF

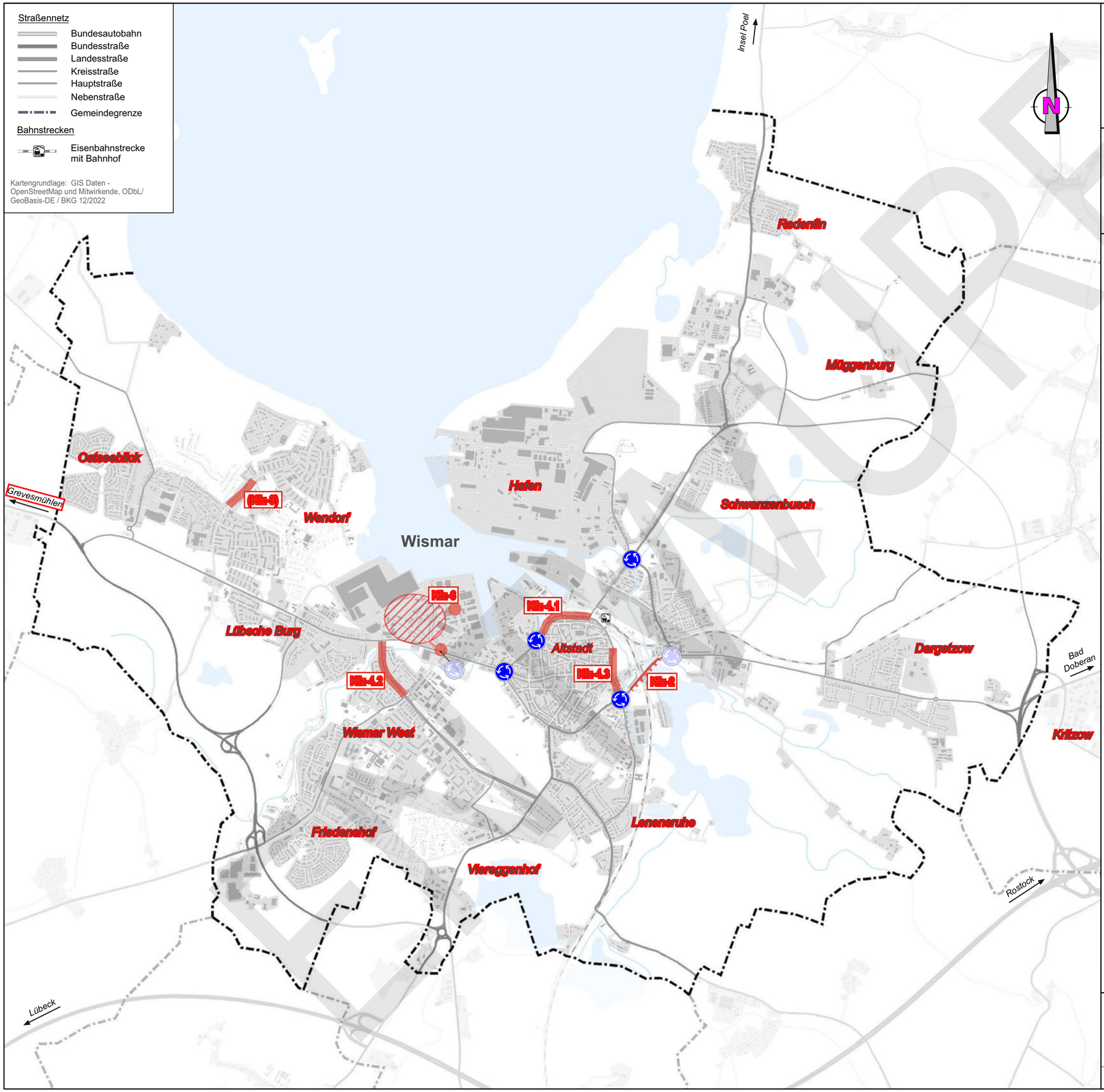
Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Nebenstraße
- Gemeindegrenze

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Straßennetz und Kfz-Verkehr

verortete Maßnahmen

Kfz-2: Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknotenpunkten

Kfz-4.1: Umgestaltung Straße Am Hafen

Kfz-4.2: Umgestaltung Straße Am Köppernitztal

Kfz-4.3: Umgestaltung nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße

Kfz-5: Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)

Kfz-6: Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet An der Koggenoor

Kfz-1 Maßnahmen Straßennetz und Kfz-Verkehr

nicht verortete Maßnahmen

Kfz-1: Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und enthalten

Kfz-3: Sanierung Nebenstraßennetz

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung Kfz-1

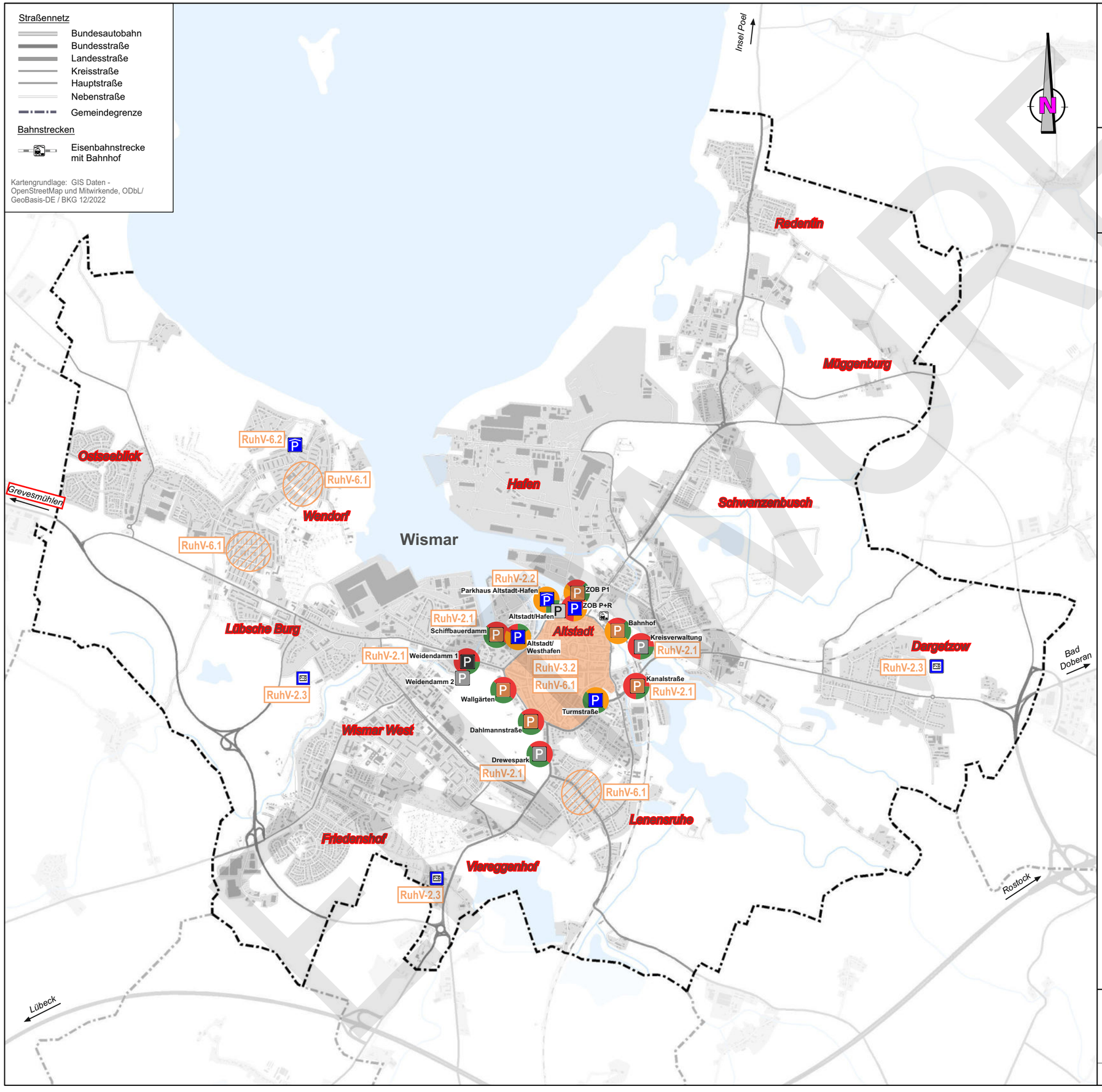
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbX_Maßnahmen.des



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Ruhender Kfz-Verkehr

verortete Maßnahmen

RuhV-1: Arrondierung Stellplatzangebot

Bewirtschaftung

- Bewirtschaftung gemäß Festsetzungen der Benutzungs- und Entgeltordnung Zone 3
- Bewirtschaftung, Angebot „Guten-Morgen-Ticket“ (1-2 €)
- unbewirtschaftet/ gebührenfrei
- nicht öffentlich/ Bewirtschaftung abhängig von der Festsetzung
- Rückbau/ Umnutzung

Nutzergruppen

- Bewohner
- Kunden, Besucher Gäste/Touristen
- Beschäftigte der Altstadt

RuhV-2.1: Prüfung Erweiterung Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt

RuhV-2.2: Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen

RuhV-2.3: Prüfung von Potenzialflächen für P+R und Pendlerparkplätze zur Stärkung intermodaler Reiseketten

RuhV-3.2: Sukzessive Anpassung Bewohnerparkgebühren

RuhV-6.1: Prüfung Abordnung Gehwegparken

RuhV-6.2: Quartiersgarage Wendorf

RuhV-1 Maßnahmen Ruhender Kfz-Verkehr

nicht verortete Maßnahmen

RuhV-3.1: Fortschreibung Gebührenordnung

RuhV-4: Bereitstellung weiterführender Informationen zur Steuerung der Parkraumauslastung

RuhV-5: Überarbeitung Stellplatzsatzung

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht sowie in den Anlagen zum Realisierungskonzept

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung RuhV-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbX_Maßnahmen.des

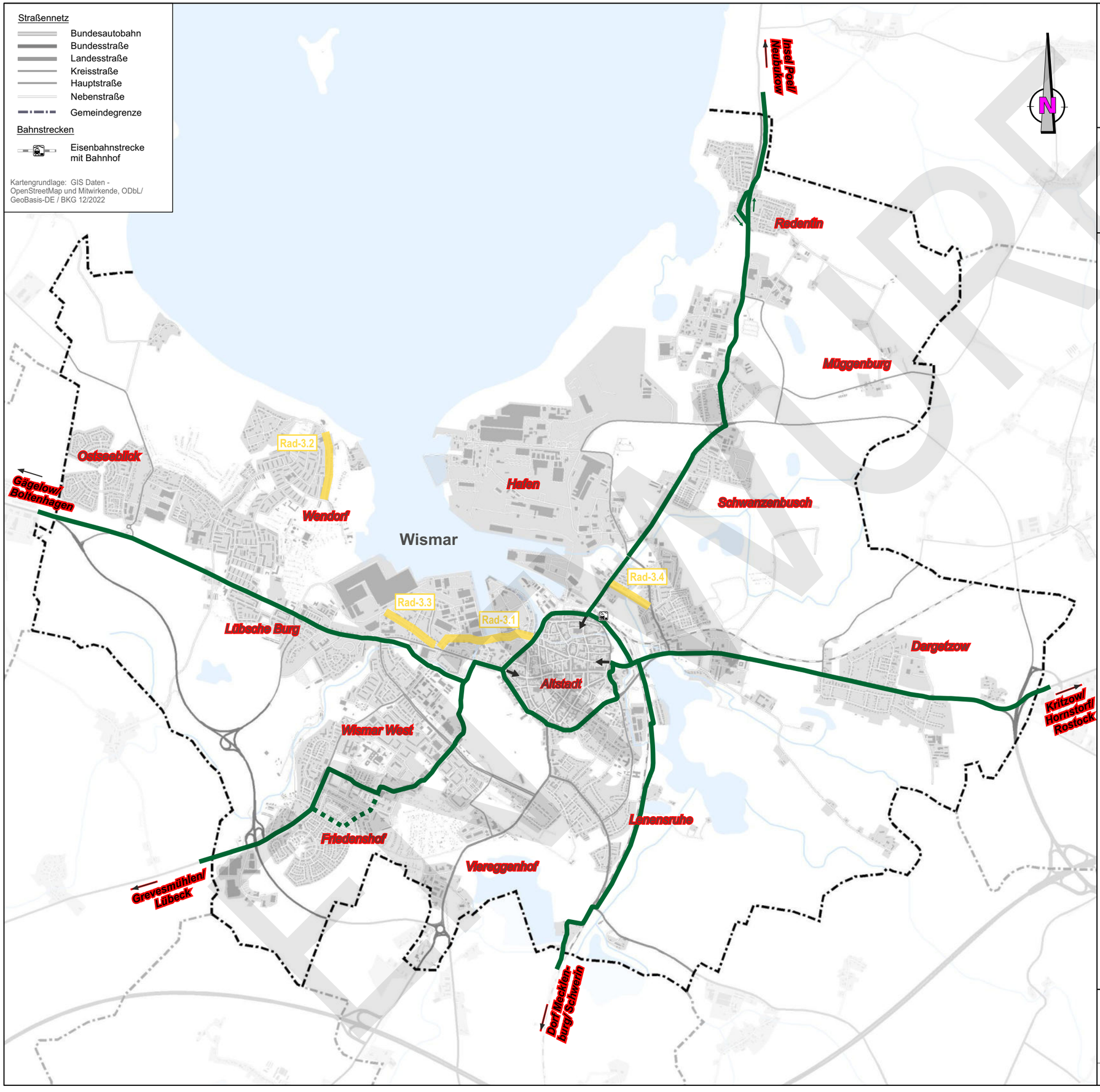
Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Nebenstraße
- Gemeindegrenze

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Radverkehr

verortete Maßnahmen

Rad-3.1: Ausbau Radverkehrsanlagen Schiffbauerdamm
Rad-3.2: Prüfung Fahrradstraße Ernst-Scheel-Straße
Rad-3.3: Prüfung Fahrradstraße Wendorfer Weg/ Burgwall
Rad-3.4: Prüfung Fahrradstraße Rabenstraße

Rad-1 Maßnahmen Radverkehr

nicht verortete Maßnahmen

Rad-1: Sukzessive Realisierung Alltags-Rad-Hauptroutennetz
Rad-1.1: Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring
Rad-1.2: Alltags-Rad-Hauptroute 1
Rad-1.3: Alltags-Rad-Hauptroute 2
Rad-1.4: Alltags-Rad-Hauptroute 3
Rad-1.5: Alltags-Rad-Hauptroute 4
Rad-1.6: Alltags-Rad-Hauptroute 5
Rad-2: Erweiterung Wegweisung Rad-Hauptroutennetz
Rad-3: Entwicklung Alltags-Rad-Nebenroutennetz
Rad-4: Prüfung Freigabe Einbahnstraßen
Rad-5: Ausbau Radabstellanlagen
Rad-6: Weiterentwicklung Fahrradverleih
Rad-7: Durchführung Image-Kampagnen

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

- Radhauptrouten
- Optionale Führung Radhauptroute

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung Rad-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbX_Maßnahmen.des

Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Nebenstraße
- Gemeindegrenze

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Insel Poel/ Neubukow

N

Redentin

Zierow/ Boltenhagen

Zierow/ Boltenhagen

Erschließung Hoben, Ostseeblick, Wendorf

Ostseeblick

Gägelow/ Boltenhagen

Wendorf

Wismar

Erschließung Haffeld

Hafen

Mittgenburg

Hornstorf

Schwanzenbusch

Hornstorf

Hornstorf

Anbindung Bahnhof

Erschließung Werft, Westhafen

Verbindung durch den Bürgerpark

Lübsche Burg

Wismar West

Altstadt

Dargetzow

Kritzow/ Hornstorf/ Rostock

Flächenhafte Erschließung in der Altstadt

Erschließung Hochschule, Friedenshof

Verbindung zwischen Gägelow, Friedenshof und Viereggenhof entlang der B 106

Radschnellweg zwischen Schwerin und Bahnhof Wismar

Friedenshof

Lenenruhe

Viereggenhof

Verbindung zwischen Viereggenhof und Kluß

Grevesmühlen/ Lübeck

Verbindung zwischen Friedenshof und Viereggenhof über den Dammweg

Bobitz

Dorf Mecklenburg/ Schwerin

Dorf Mecklenburg/ Schwerin

Lübow

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Radroutenkonzept

Netz-Alltag

- Rad-Hauptrouten
- Optionale Führung Rad-Hauptroute
- Rad-Nebenrouten Stufe I
- Rad-Nebenrouten Stufe II

Touristisch

- Rad-Hauptrouten

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung Rad-2

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

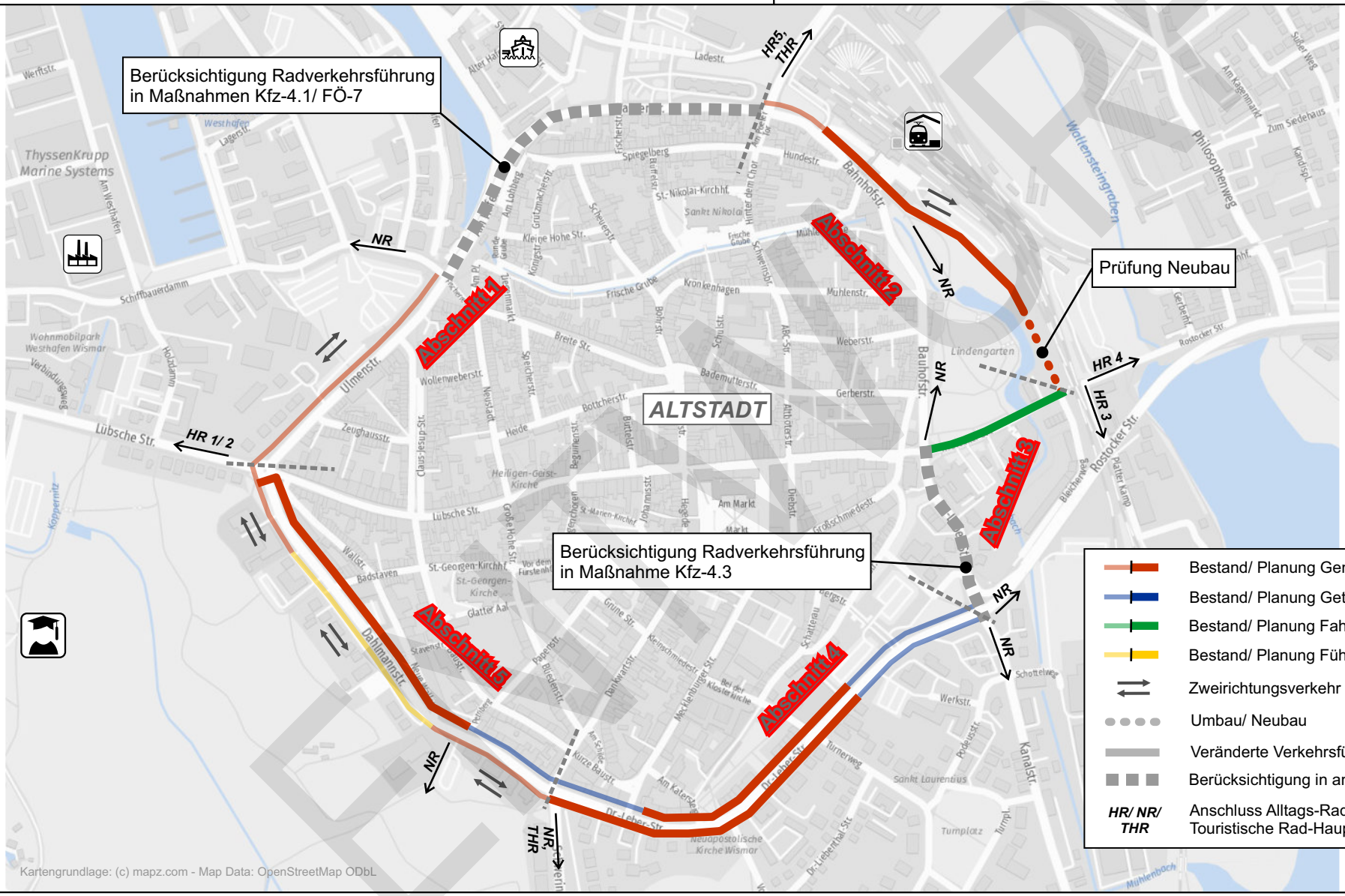
Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-2_Radroutenkonzept.des

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan

Rad-Hauptroute Altstadtring



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Abbildung Rad-3

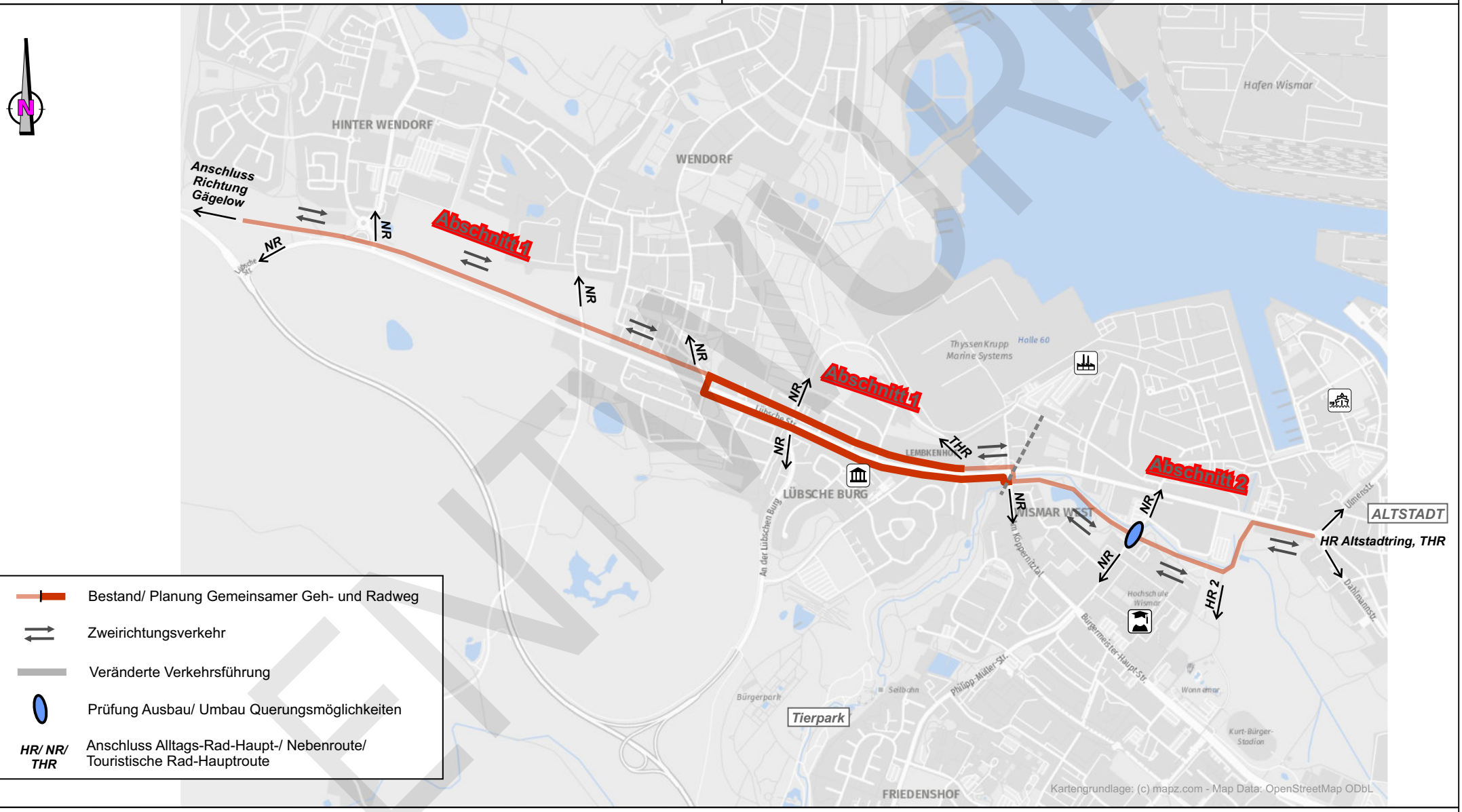
Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-3_Radhauptroute-Altstadtring.des

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan

Rad-Hauptroute 1: Hinter Wendorf - Altstadt



ENTWURF

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Abbildung Rad-4

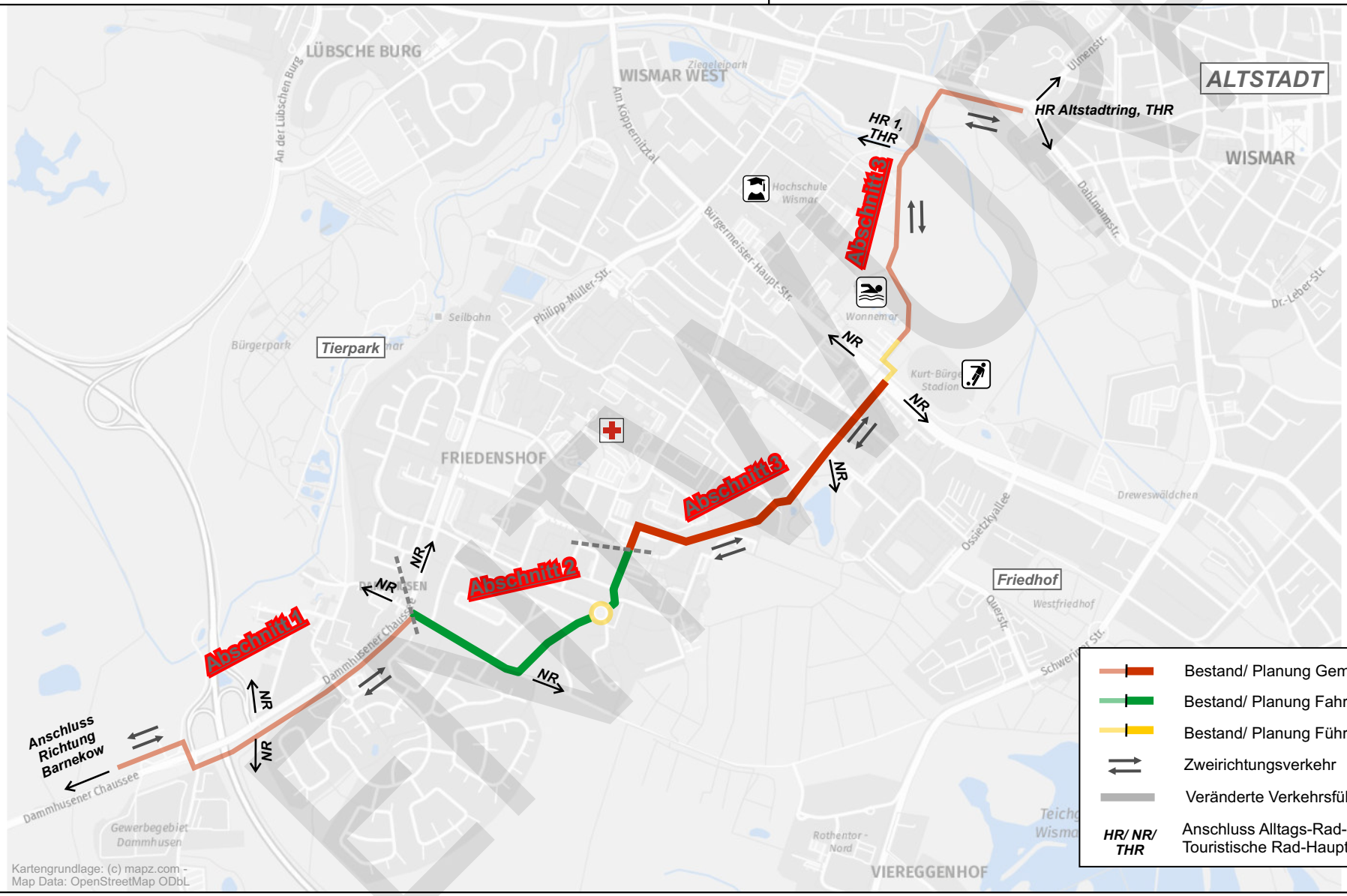
Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-4_Radhauptroute-1.des

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan

Rad-Hauptroute 2: Dammhusen - Altstadt (Variante 1)



Bestand/ Planung Gemeinsamer Geh- und Radweg

Bestand/ Planung Fahrradstraße

Bestand/ Planung Führung im Mischverkehr

Zweirichtungsverkehr

Veränderte Verkehrsführung

HR/ NR/ THR — Anschluss Alltags-Rad-Haupt-/ Nebenroute/ Touristische Rad-Hauptroute

Kartengrundlage: (c) mapz.com - Map Data: OpenStreetMap ODbL

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Abbildung Rad-5.1

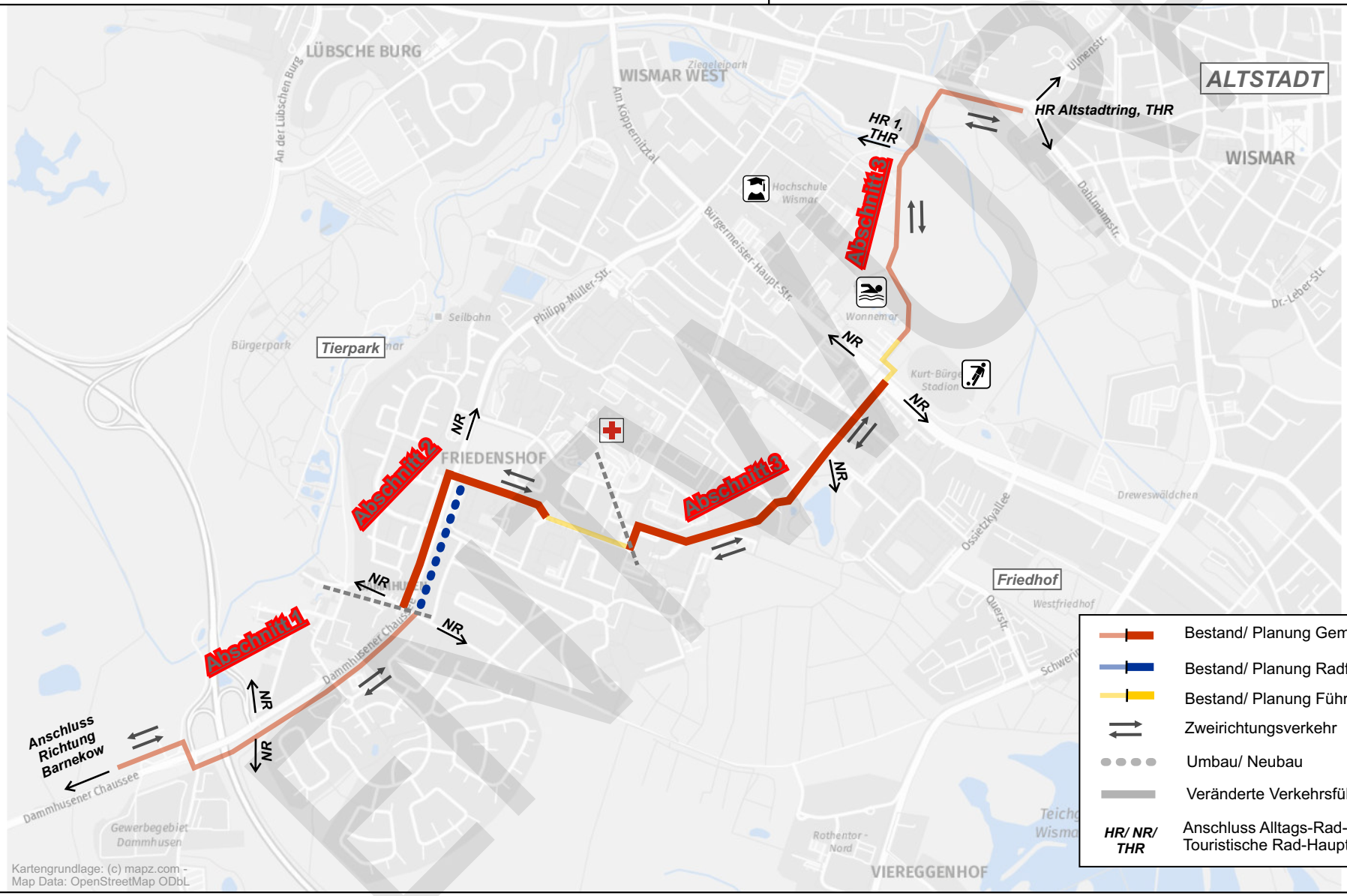
Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-5_Radhauptroute-2.des

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan

Rad-Hauptroute 2: Dammhusen - Altstadt (Variante 2)



- Bestand/ Planung Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Bestand/ Planung Radfahrstreifen
- Bestand/ Planung Führung im Mischverkehr
- Zweirichtungsverkehr
- Umbau/ Neubau
- Veränderte Verkehrsführung
- HR/ NR/ THR — Anschluss Alltags-Rad-Haupt-/ Nebenroute/ Touristische Rad-Hauptroute

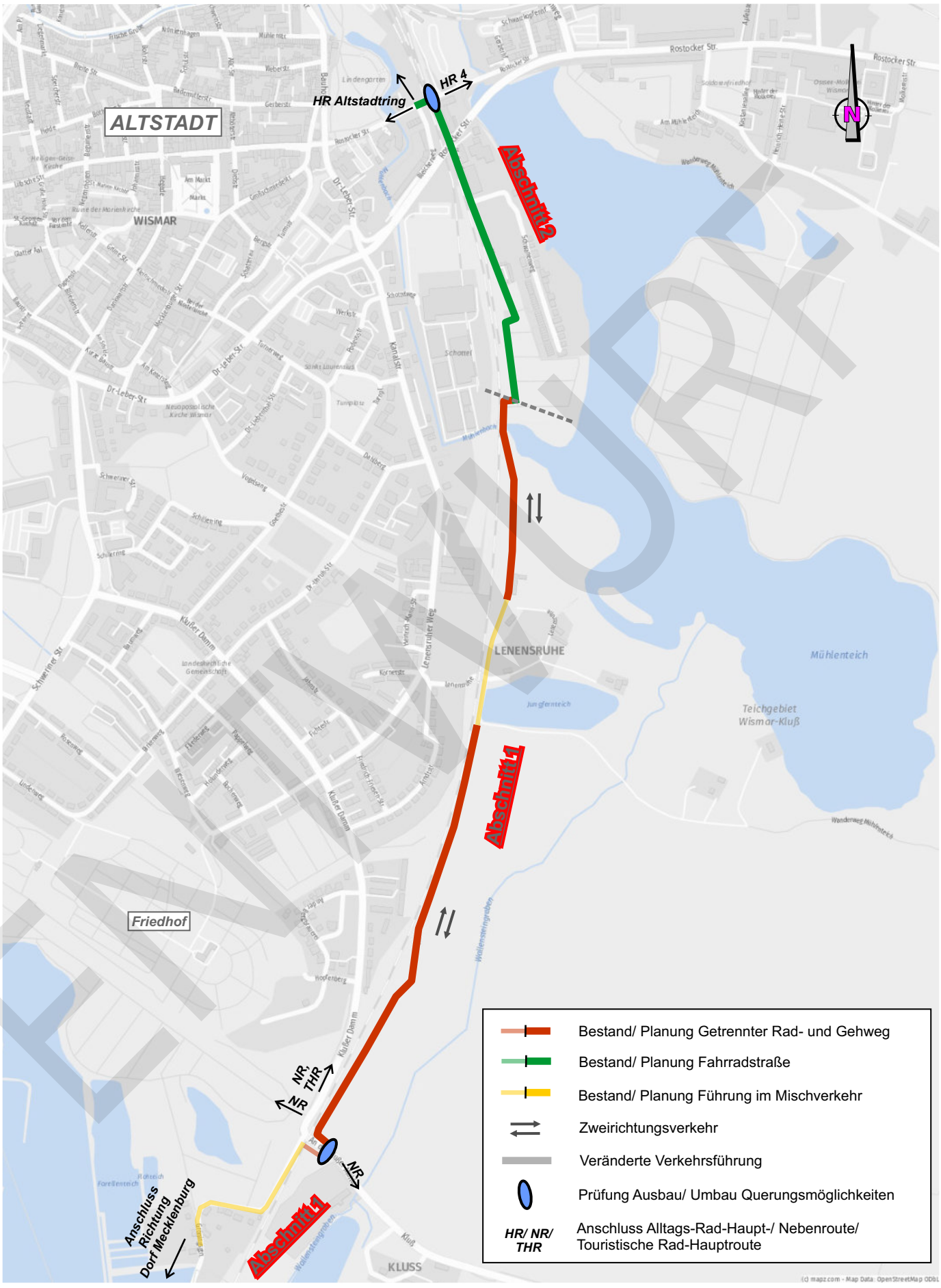
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Abbildung Rad-5.2

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-5_Radhauptroute-2.des

Rad-Hauptroute 3: Kluß - Altstadt

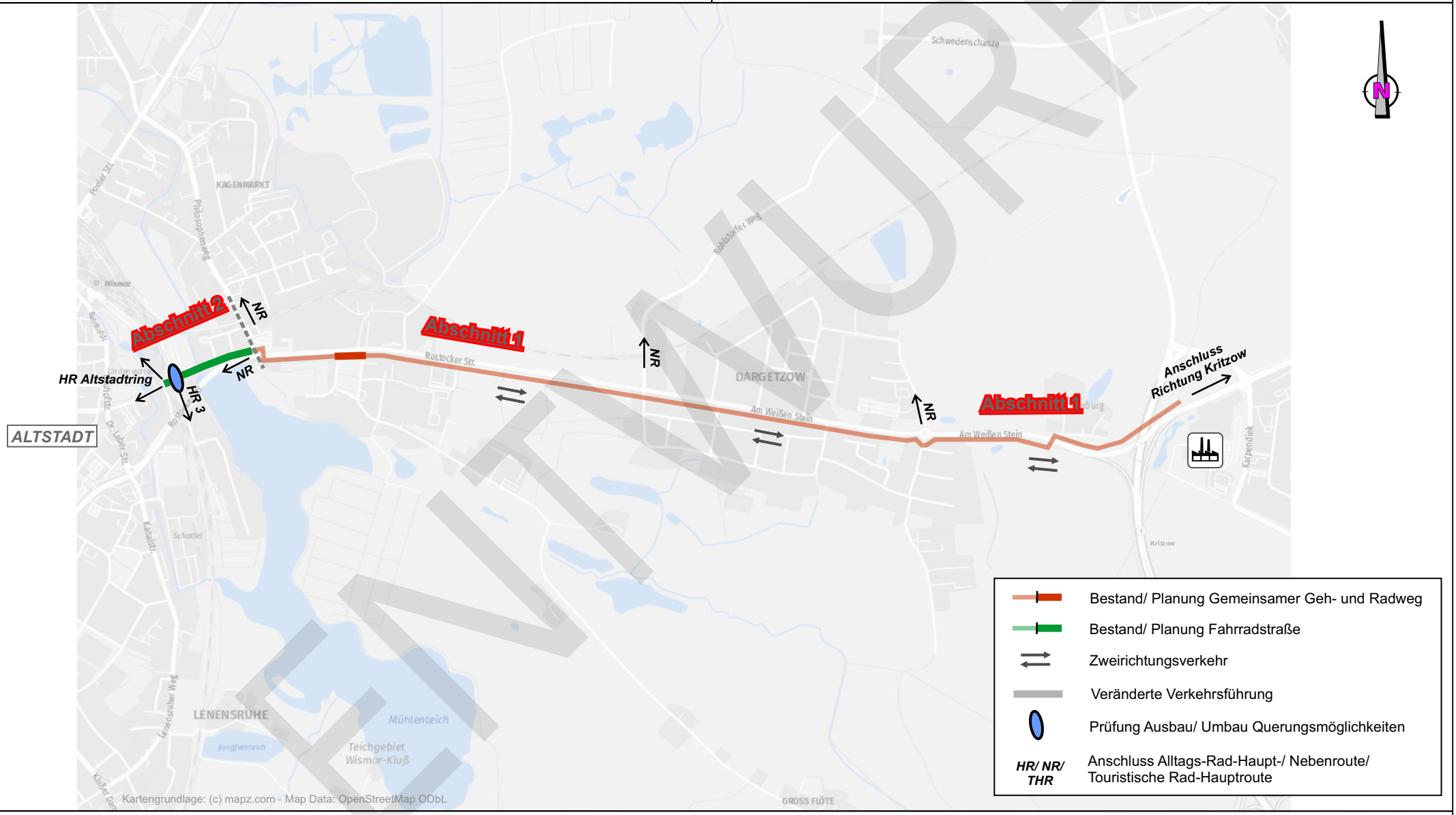


FINAL DRAFT

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan

Rad-Hauptroute 4: Dargetzow - Altstadt



ENTWURF

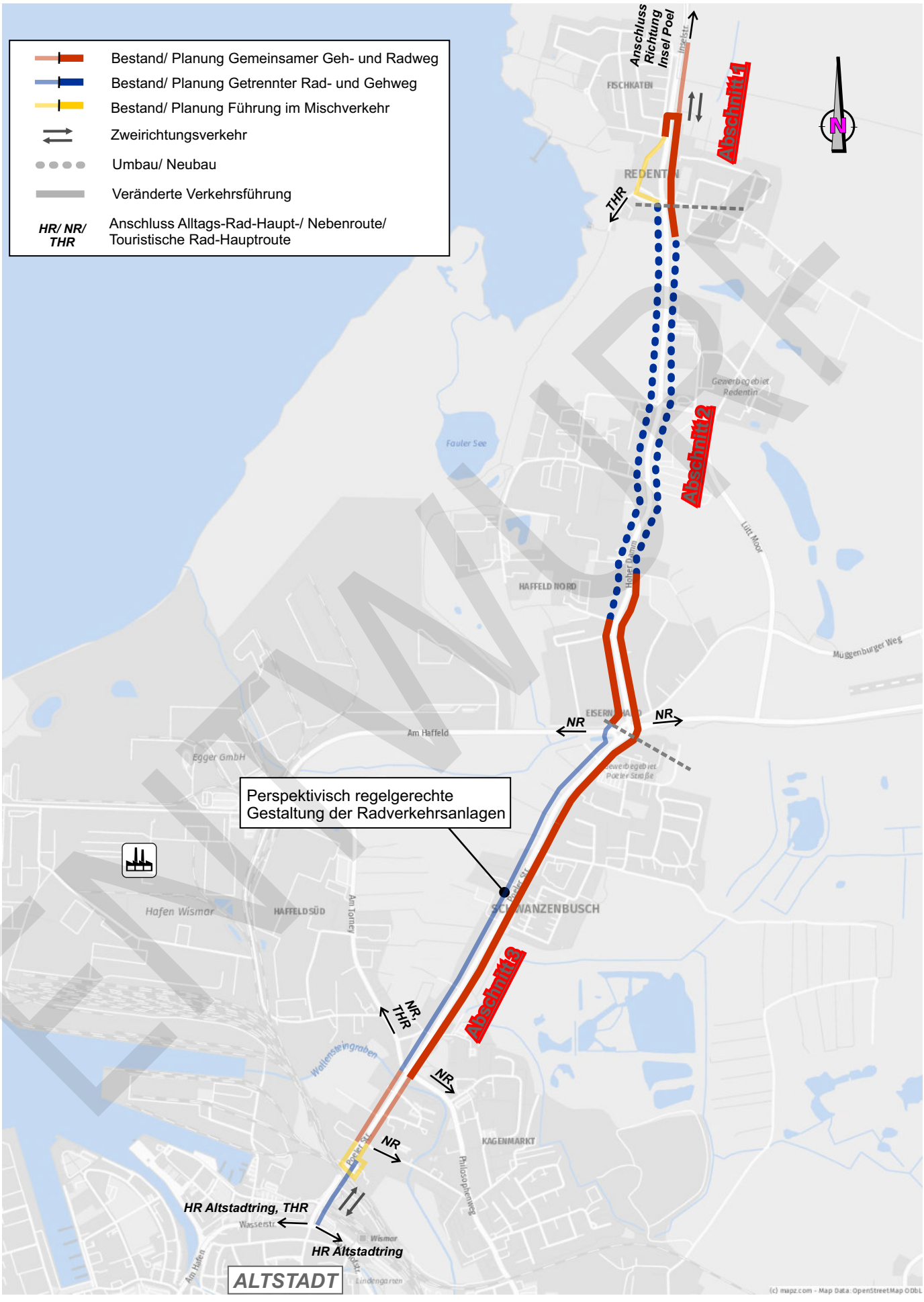
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Abbildung Rad-7

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-7_Radhauptroute-4.des

Rad-Hauptroute 5: Redentin - Altstadt



(c) mapz.com - Map Data: OpenStreetMap ODbL

ENTWURF

Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Nebenstraße
- Gemeindegrenze

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Insel Poel/ Neubukow
Redentin
Zierow/ Boltenhagen
Ostseeblick
Gägelow/ Boltenhagen
Wendorf
Wismar
Haffeld
Schwanzenbusch
Hornstorf
Hornstorf
Hornstorf
Werft
Westhafen/ Hafen
Kagenmarkt
Altstadt
Hochschule
Bürgerpark
Friedenshof
Stadion
Lenensruhe
Dargetzow
Kritzow/ Hornstorf/ Rostock
Grevesmühlen/ Lübeck
Gartenstadt
Viereggenhof
Kluß
Dorf Mecklenburg/ Schwerin
Bobitz
Lübow

Verkehrs-entwicklungs-plan

Empfohlene Standorte von Zielwegweisern im Rad-Hauptroutennetz

Netz-Alltag

- Rad-Hauptrouten
- Optionale Führung Rad-Hauptroute
- Rad-Nebenrouten Stufe I
- Rad-Nebenrouten Stufe II

Touristisch

- Rad-Hauptrouten

- Empfohlene Standorte von Radzielweg-weisern an Kreuzungspunkten Rad-Haupt-/ Nebenroutennetz
- Empfohlene Standorte von Radzielweg-weisern an Kreuzungspunkten Rad-Haupt-/ Nebenroutennetz bei optionaler Führung der Rad-Hauptroute
- Redentin — Empfohlenes innerstädtisches Ziel an Radzielwegweisern
- Bobitz — Empfohlenes überregionales Ziel an Radzielwegweisern

Hinweis: An den jeweiligen Radzielwegweisern wird die Kennzeichnung des Verlaufs der Alltags-Radhauptrouten 1-5 sowie der touristischen Rad-Hauptrouten Ostseeküstenradweg bzw. Elbe-Ostsee-Radweg empfohlen.

Hinweis: Entlang der Rad-Hauptrouten ist zu prüfen, wo bereits Radzielwegweiser vorhanden sind und an welchen Standorten darüber hinaus Zwischenwegweiser (z.B. an langen Streckenab-schnitten, bei missverständlichen Verkehrsführungen) erforderlich sind.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung Rad-9

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

Bearbeitungsstand: Januar 2026
1340_AbbRad-9_Radzielwegweiser.des

Straßennetz

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptstraße
- Nebenstraße
- Gemeindegrenze

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Insel Poel/ Neubukow

Redentin

Zierow/ Boltenhagen

Maßnahme FÖ-2

Zierow/ Boltenhagen

Ostseeblick

Gägelow/ Boltenhagen

Maßnahme Rad-3.2

Wendorf

Wismar

Hafen

Schwanzenbusch

Mittgenburg

Hornstorf

Maßnahme Rad-3.4

Maßnahme Rad-3.3

Maßnahme Rad-3.1

Lübsche Burg

Maßnahme Kfz-4.2

Wismar West

Altstadt

Maßnahme Kfz-2

Hornstorf

Hornstorf

Dargetzow

Kritzow/ Hornstorf/ Rostock

Änderung zur Führung im Mischverkehr

Änderung zur Führung im Mischverkehr in Kombination mit Radweg ohne Benutzungspflicht

Friedenshof

Lenenruhe

Vieregganhof

Grevesmühlen/ Lübeck

Bobitz

Dorf Mecklenburg/ Schwerin

Dorf Mecklenburg/ Schwerin

Lübow

HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Radverkehrsanlagenkonzept Alltags-Rad-Nebenroutennetz

Netz-Alltag

- Rad-Hauptrouten
- Optionale Führung Rad-Hauptroute
- Rad-Nebenrouten Stufe I
- Rad-Nebenrouten Stufe II

Touristisch

- Rad-Hauptrouten

Empfohlene Änderung der Radverkehrsführung

Hinweis: Die Radverkehrsführungen sind eine Orientierungshilfe. In einer vertiefenden Prüfung können sich Abweichungen ergeben.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung Rad-10

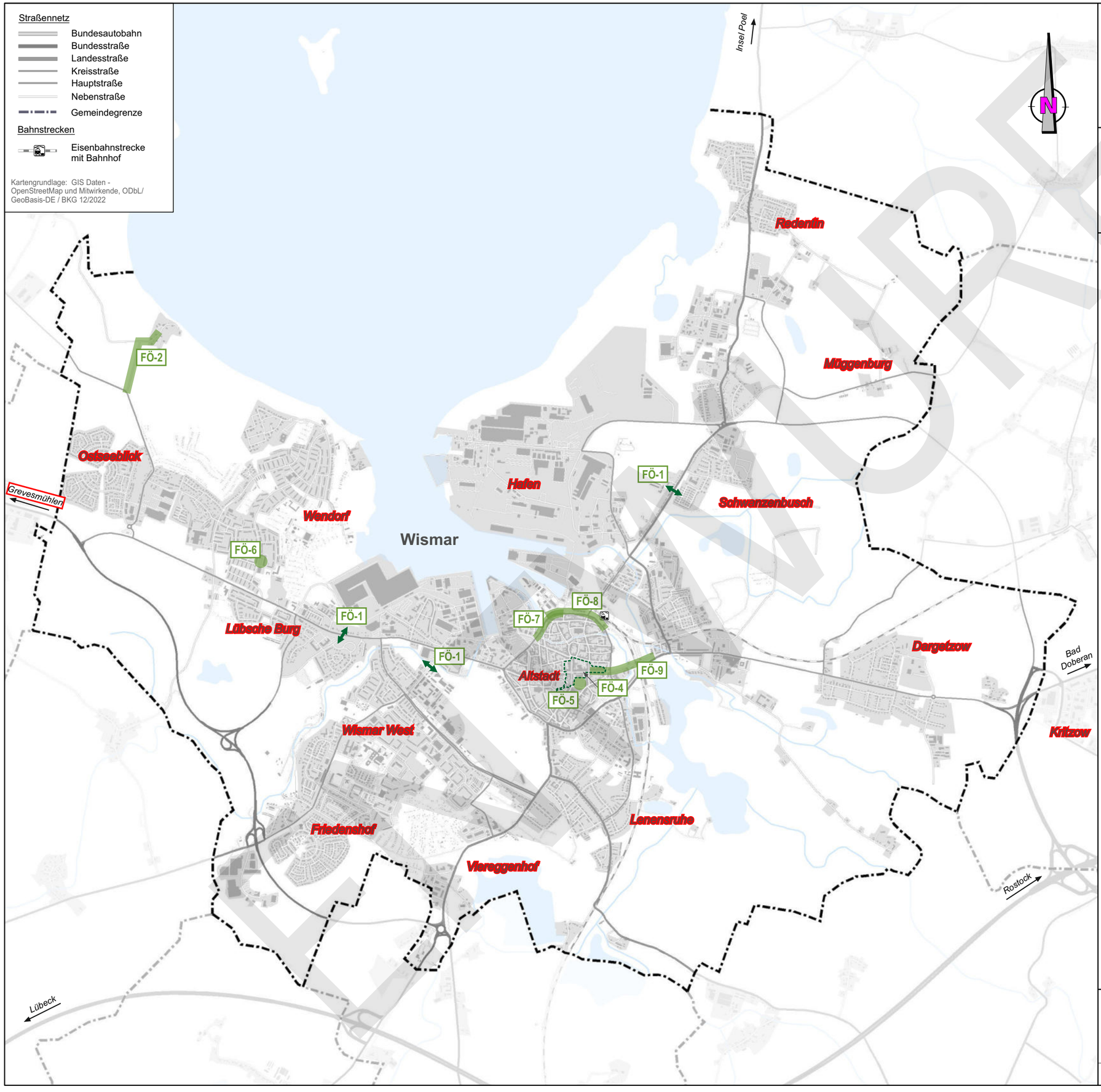
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbRad-10_Alltags-Rad-Nebenroutennetz.des



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Fußverkehr und öffentlicher Raum

verortete Maßnahmen

FÖ-1: Ergänzung Querungsstellen ↔
FÖ-2: Verbesserung Anbindung Hoben
FÖ-4: Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone
FÖ-5: Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz
FÖ-6: Gestaltung Platz des Friedens Wendorf
FÖ-7: Machbarkeitsstudie: Umgestaltung Straße Am Hafen
FÖ-8: Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante
FÖ-9: Konzept: Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße

FÖ-1 Maßnahmen Fußverkehr und öffentlicher Raum

nicht verortete Maßnahmen

FÖ-3: Aufstellung Schulwegpläne

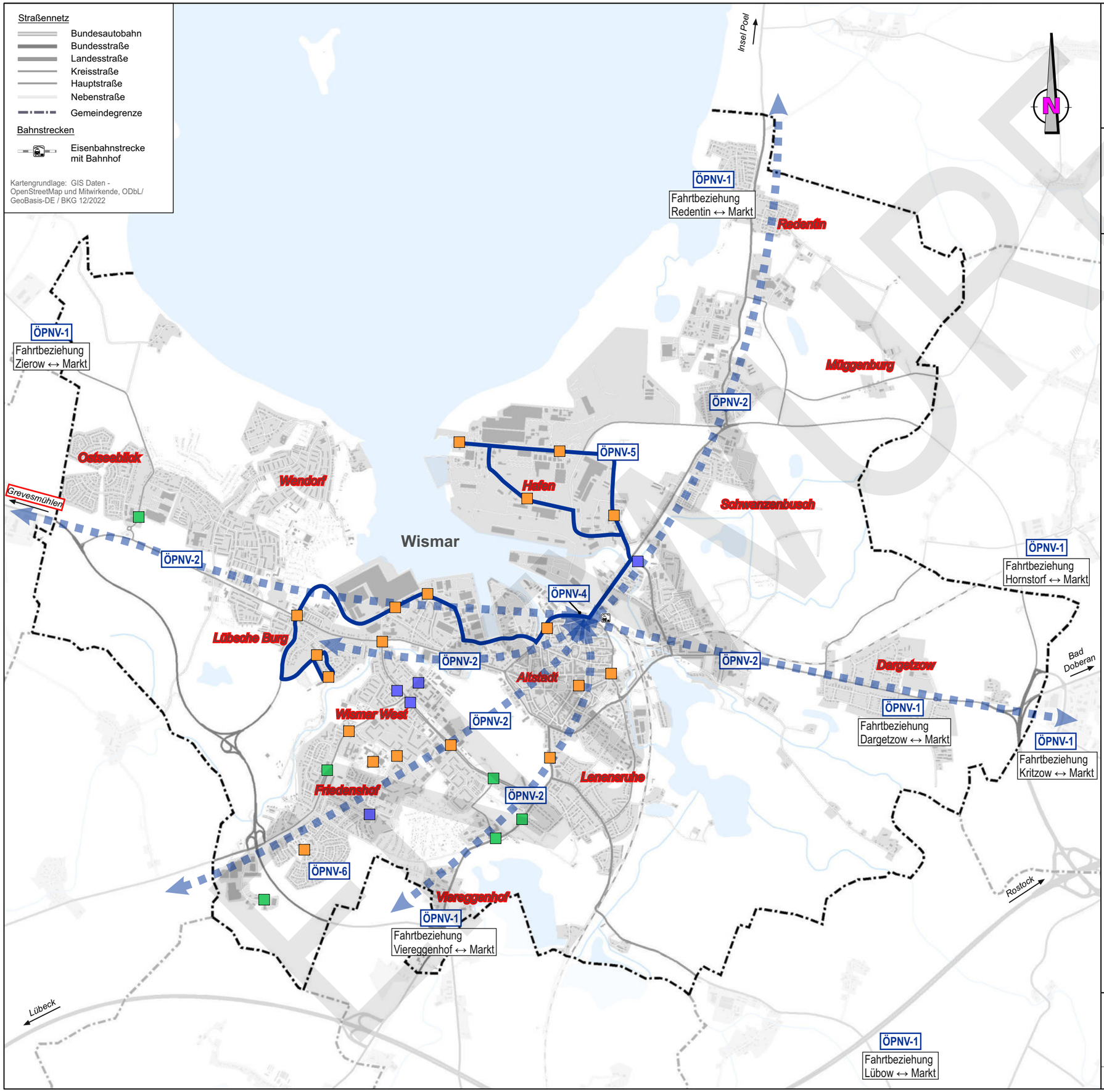
Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung FÖ-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026
1340_AbbX_Maßnahmen.des



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr

verortete Maßnahmen

ÖPNV-1: Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit des Marktes
ÖPNV-2: Anpassung der zeitlichen Fahrlagen
ÖPNV-4: Entwicklung Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof
ÖPNV-5: Neue Stadtbuslinie Festplatz - Werft/ Westhafen - Haffeld
ÖPNV-6: Verbesserung der räumlichen Erschließung des Wohngebietes östliche Gartenstadt
ÖPNV-7: Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Priorität

- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3

ÖPNV-1 Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr

nicht verortete Maßnahmen

ÖPNV-3: Verbesserung des Fahrplanangebotes
ÖPNV-8: Prüfung vergünstigter Schülerverkehr
ÖPNV-9: Stärkung Umweltbilanz des Busverkehrs

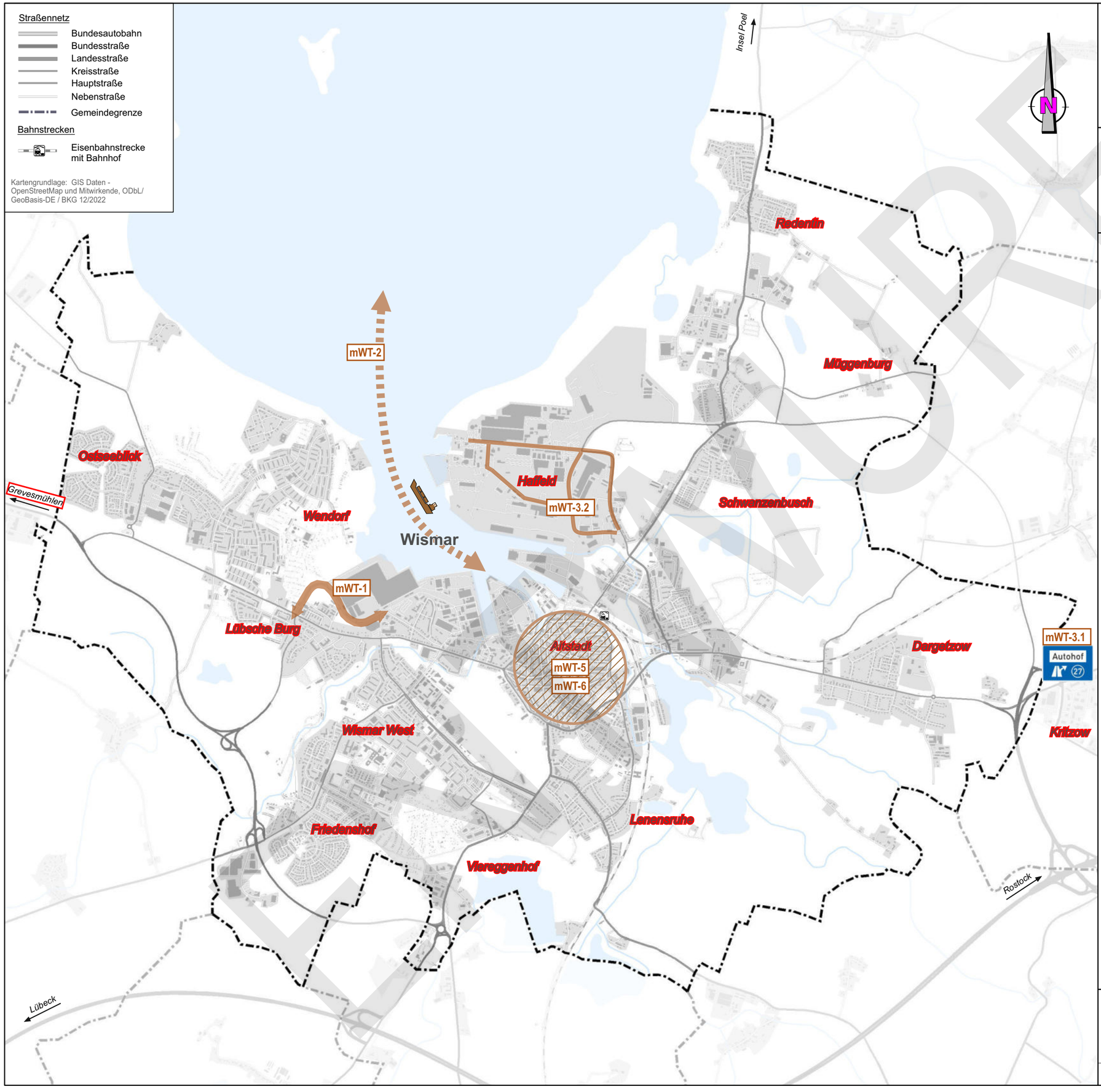
Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung ÖPNV-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026
1340_AbbX_Maßnahmen.des



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Wirtschaftsverkehr und Tourismus

verortete Maßnahmen

mWT-1: Verbesserung der Werftanbindung

mWT-2: Gewährleistung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in der Wismarer Bucht

mWT-3.1: Einrichtung Autohof Kritzowburg

mWT-3.2: Schaffung von Vorstaumöglichkeiten vor den Betriebsgeländen der Holzcluster und Werft

mWT-5: Etablierung innovativer City-Logistik

mWT-6: Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt

mWT-1 Maßnahmen Wirtschaftsverkehr und Tourismus

nicht verortete Maßnahmen

mWT-4: Etablierung Lkw-Vorrangnetz

mWT-7: Entwicklung einer Mobilitätskarte für Touristen

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung mWT-1

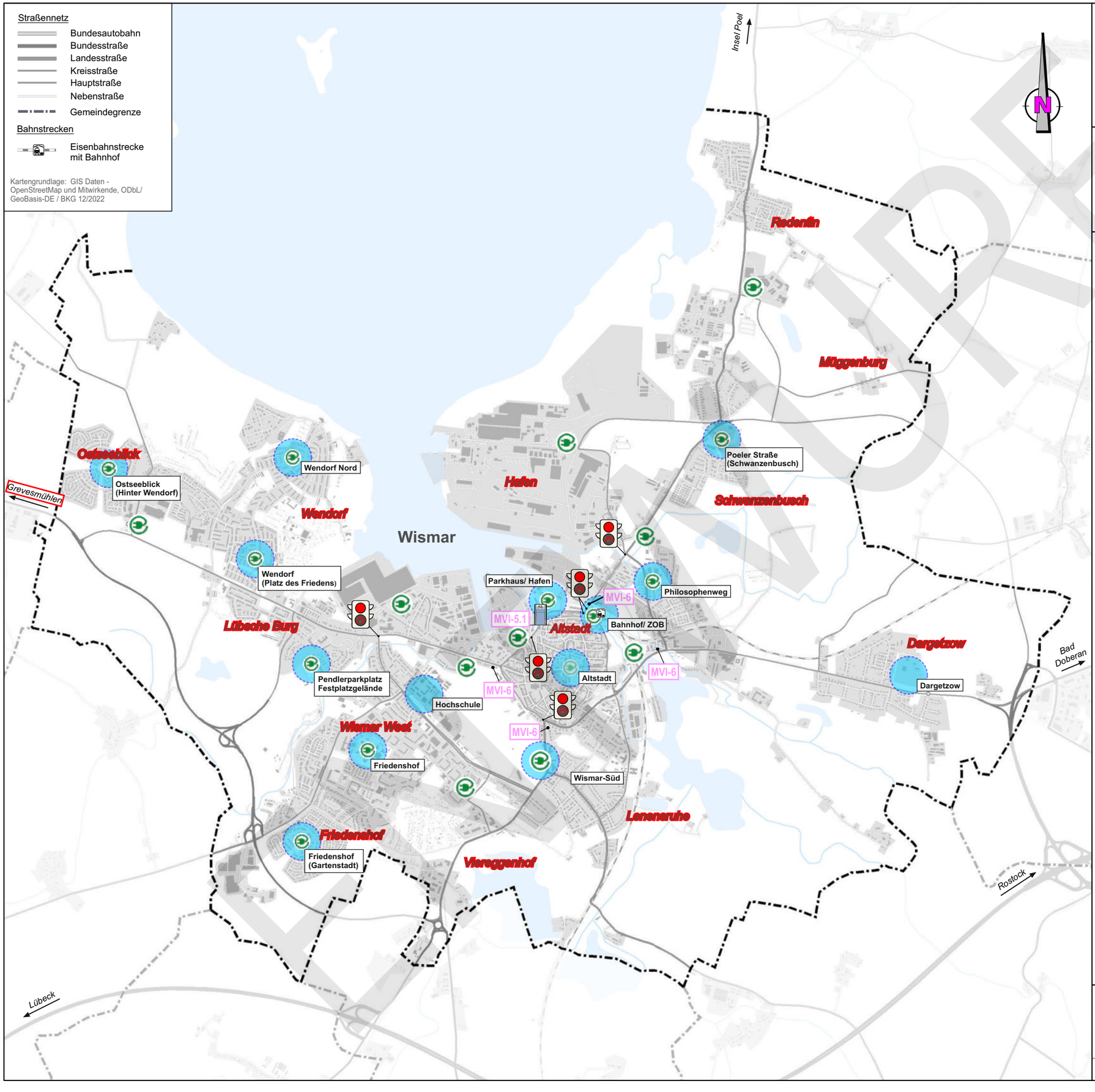
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026

1340_AbbX_Maßnahmen.des



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

verortete Maßnahmen

- **MVI-2:** Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen
- **MVI-3:** Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur (Tankstellen, Standorte gemäß MVI-2, Parkplätze)
- **MVI-5.1:** Automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen
- **MVI-5.2:** Countdown-LSA an Rad-Hauptrouten (Pilotprojekt entlang Ostseeküstenradweg)
- **MVI-6:** Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen
- MVI-1 Maßnahmen Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

nicht verortete Maßnahmen

- **MVI-1:** Betriebliches Mobilitätsmanagement
- **MVI-3:** Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur
- **MVI-4.1:** Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) an wichtigen Haltestellen
- **MVI-4.2:** Dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden und an Nachfrageschwerpunkten
- **MVI-7:** Image-Kampagne Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung MVI-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026
1340_AbbX_Maßnahmen.des

Anlagen

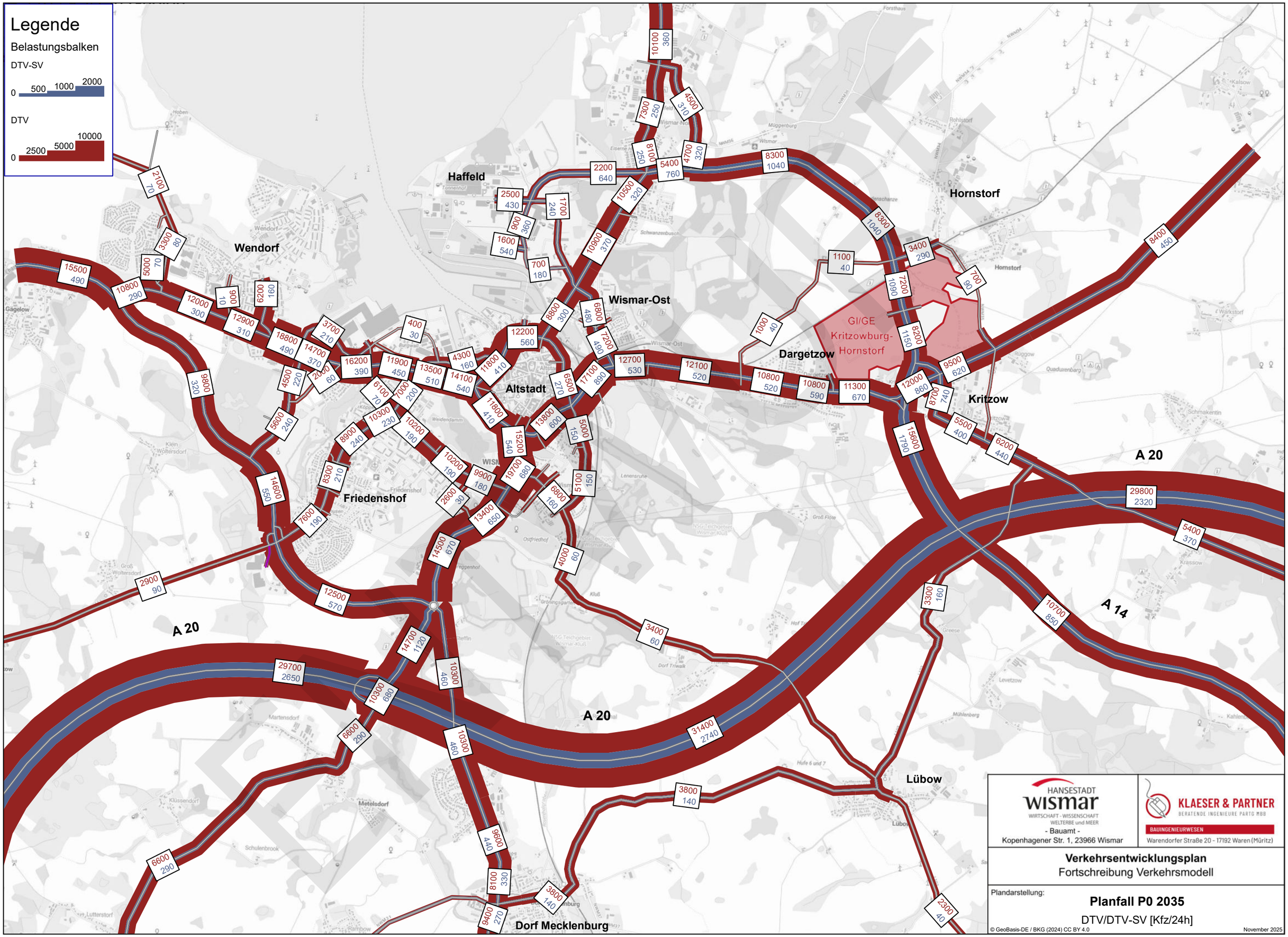
ENTWURF

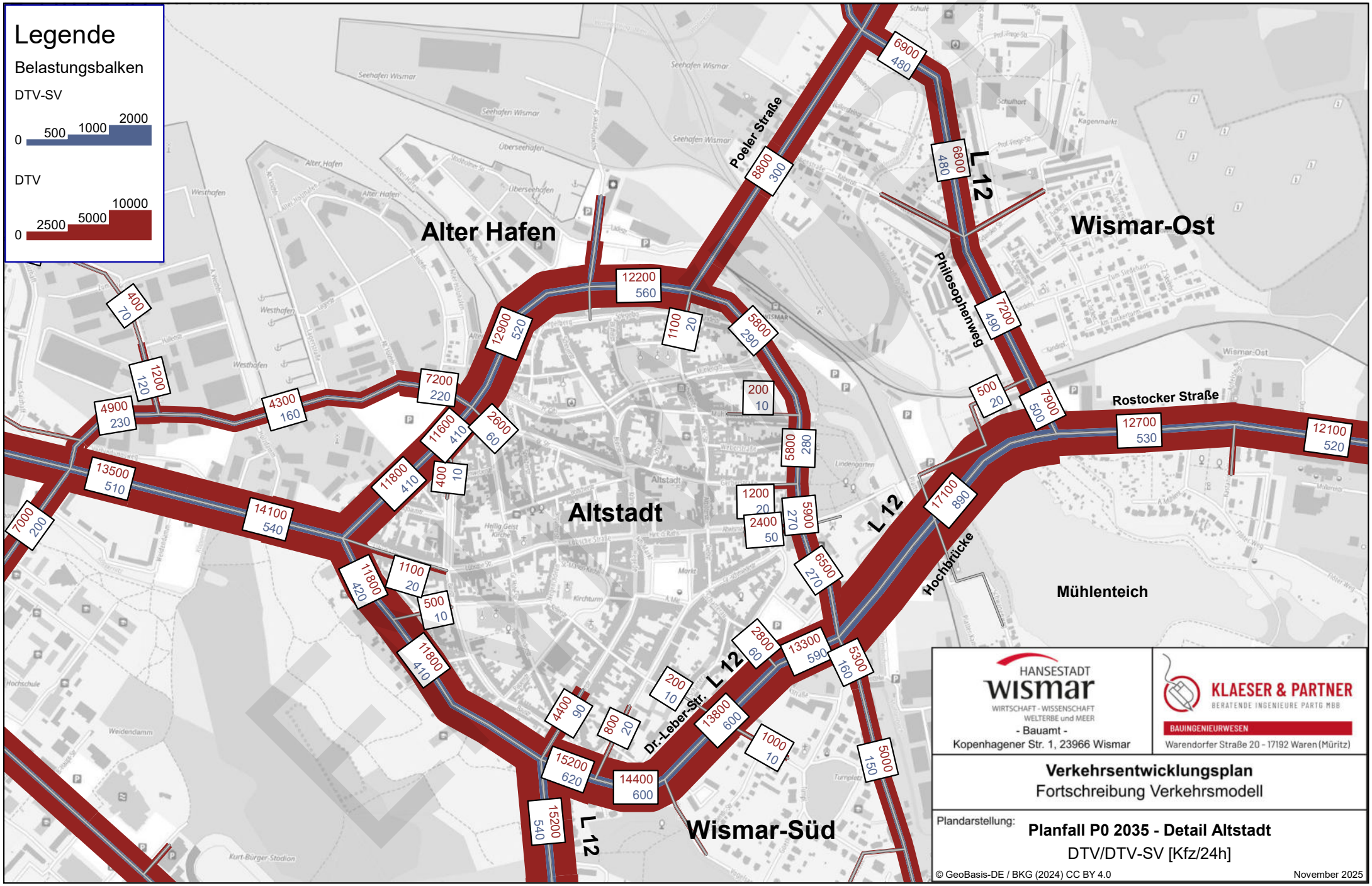
ENTWURF

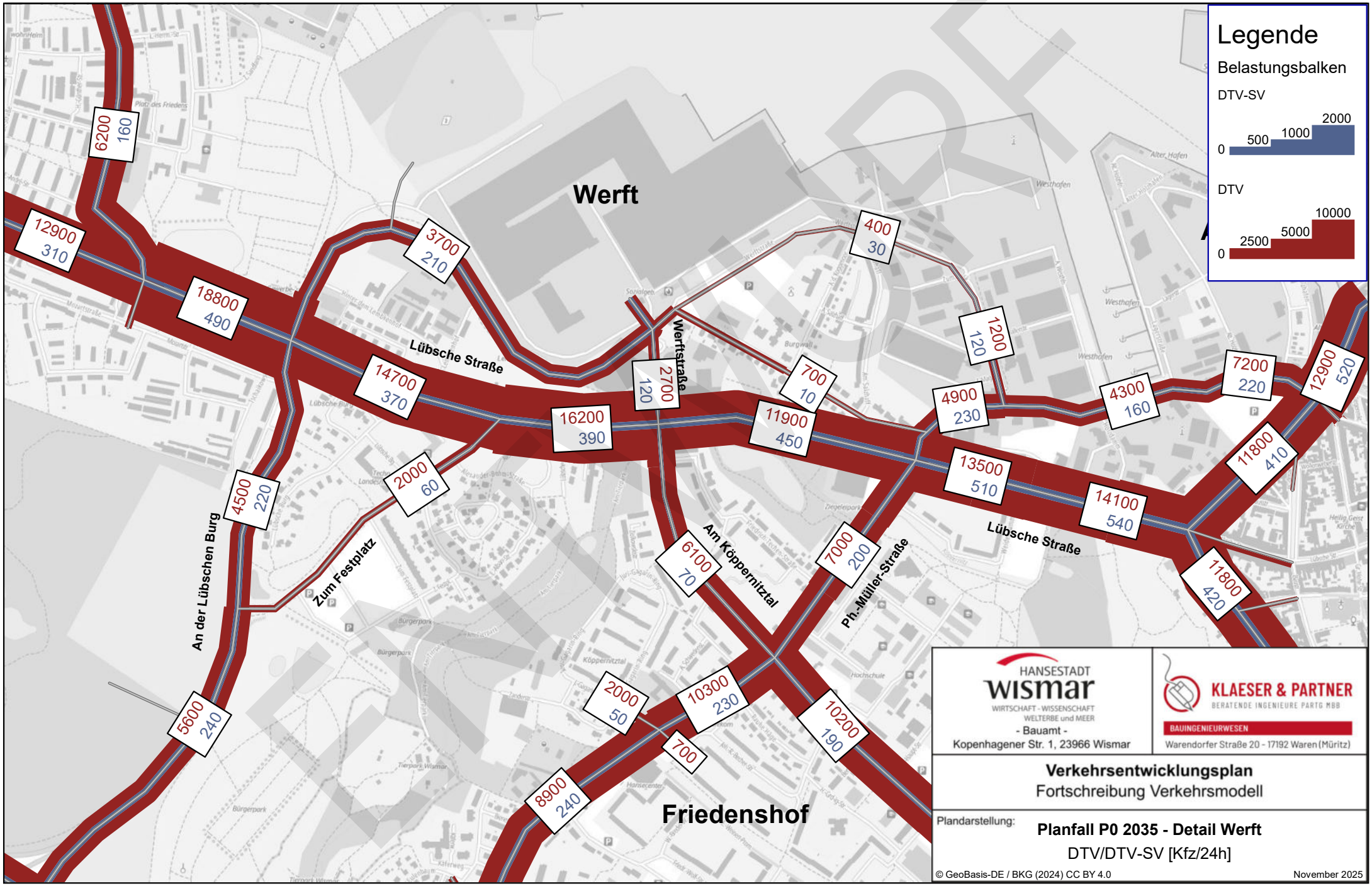
Anlage 1.1:

Verkehrsmengenkarten Planfall P0 2035

(Gesamtstadt, Detail Altstadt, Detail Werft)


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV
0 500 1000 2000
DTV
0 2500 5000 10000
Haffeld
Wendorf
Wismar-Ost
Altstadt
Hornstorf
Dargetzow
Kritzow
GI/GE Kritzowburg-Hornstorf
Friedenshof
Dorf Mecklenburg
Lübow
A 20
A 14
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
Planfall P0 2035
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV
0
500
1000
2000
DTV
0
2500
5000
10000
Alter Hafen
Altstadt
Wismar-Ost
Wismar-Süd
Mühlenteich
Poeler Straße
Philosophenweg
Rostocker Straße
Hochbrücke
Dr.-Leber-Str.
L 12
6900 480
6800 480
6800 300
12200 560
12900 520
1100 20
5800 290
200 10
5800 280
7200 490
500 20
7900 500
12700 530
12100 520
17100 890
7200 220
11600 410
2600 60
400 10
4900 230
4300 160
1200 120
400 70
13500 510
14100 540
7000 200
11800 410
1100 20
500 10
11800 420
1200 20
2400 50
5900 270
6500 270
2800 60
13300 590
5300 160
4400 90
800 20
200 10
13800 600
1000 10
5000 150
15200 620
14400 600
15200 540
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
Planfall P0 2035 - Detail Altstadt
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025

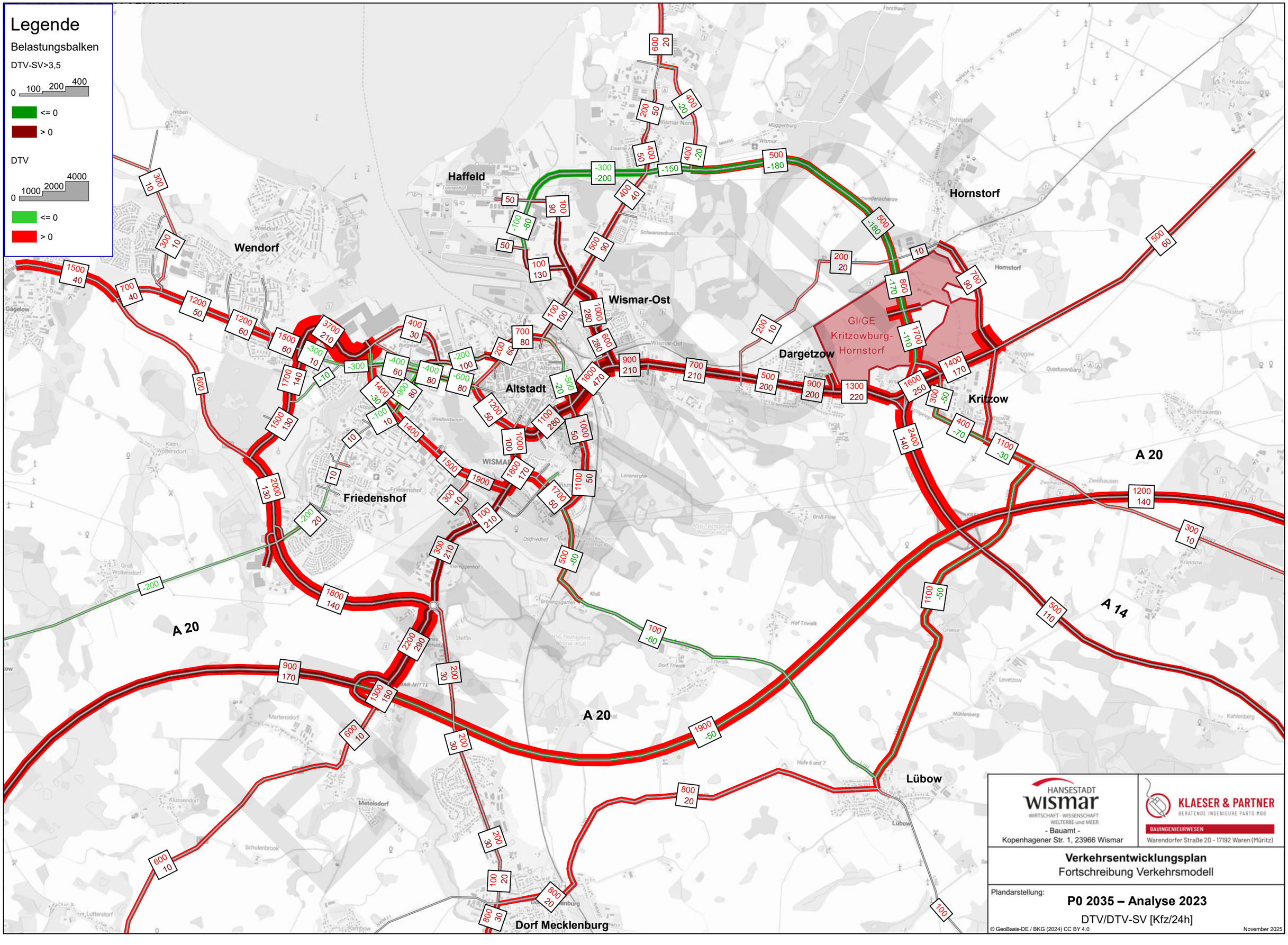

Legende
Belastungsbalken
DTV-SV
0
500
1000
2000
DTV
0
2500
5000
10000
Werft
Friedenshof
Lübsche Straße
Werftstraße
Am Köppernitztal
Ph.-Müller-Straße
An der Lübschen Burg
Zum Festplatz
6200 160
12900 310
18800 490
3700 210
14700 370
16200 390
2700 120
400 30
700 10
11900 450
1200 120
4900 230
4300 160
7200 220
12900 520
11800 410
13500 510
14100 540
11800 420
7000 200
6100 70
2000 60
4500 220
5600 240
2000 50
10300 230
700
10200 190
8900 240
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT
WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
Planfall P0 2035 - Detail Werft
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025

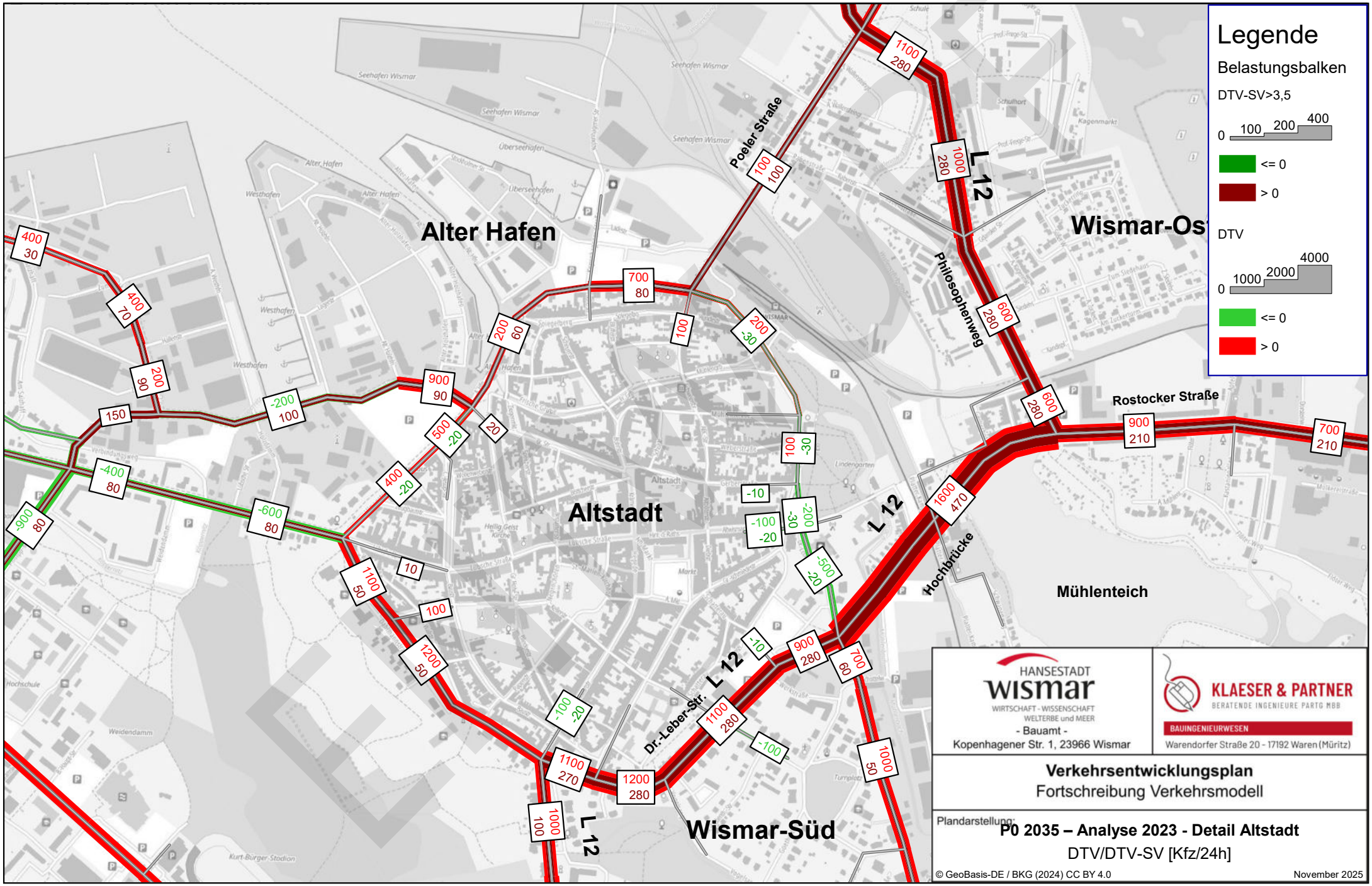
ENTWURF

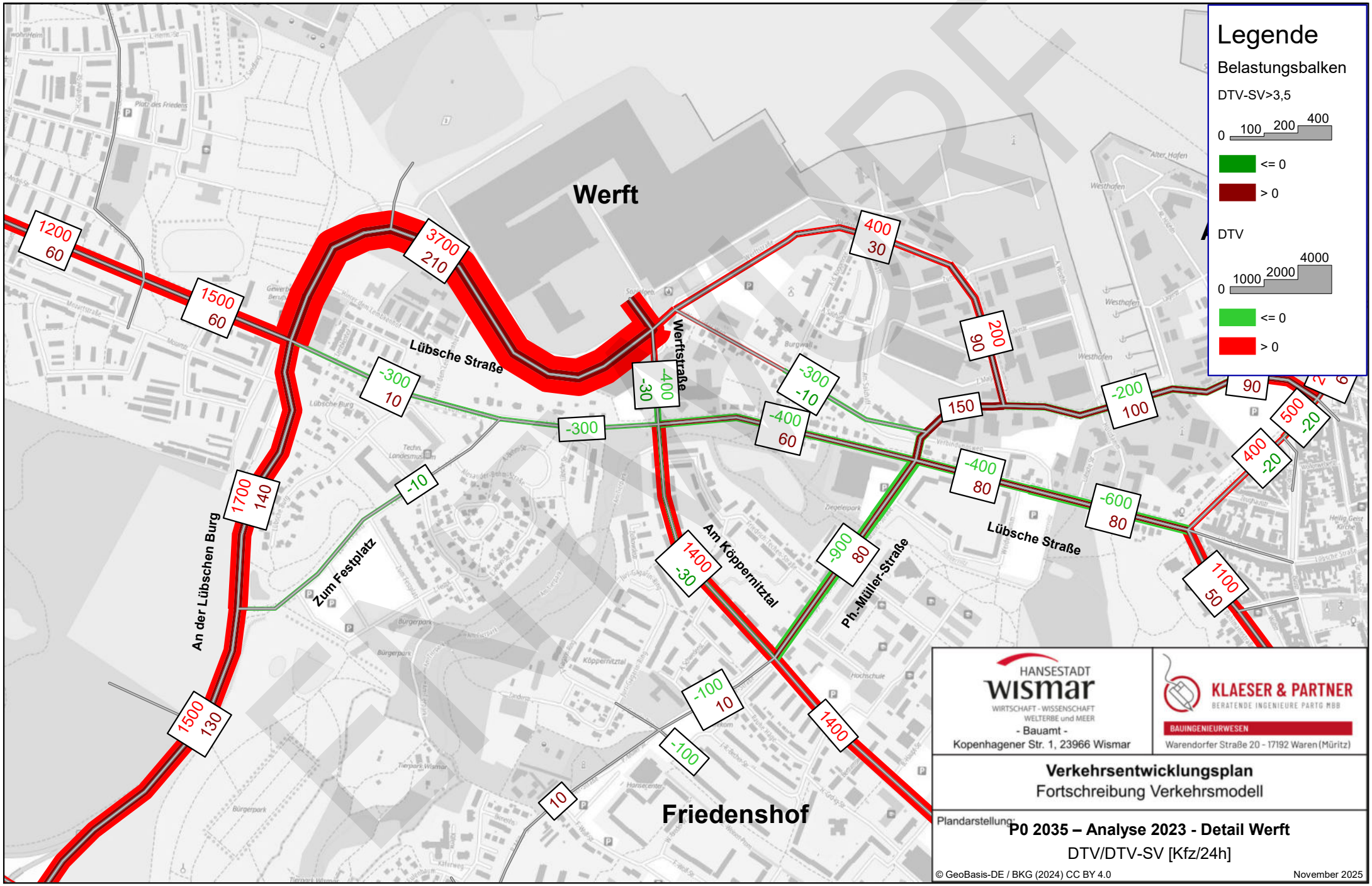
Anlage 1.2:

Differenznetze Planfall P0 2035 – Analyse

(Gesamtstadt, Detail Altstadt, Detail Werft)


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV>3,5
0 100 200 400
<= 0
> 0
DTV
0 1000 2000 4000
<= 0
> 0
Haffeld
Wendorf
Wismar-Ost
Altstadt
Hornstorf
Dargetzow
Kritzow
Friedenshof
Dorf Mecklenburg
Lübow
GI/GE Kritzowburg-Hornstorf
A 20
A 14
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PartG mbB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
P0 2035 – Analyse 2023
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV>3,5
0 100 200 400
<= 0
> 0
DTV
0 1000 2000 4000
<= 0
> 0
Alter Hafen
Altstadt
Wismar-Süd
Wismar-Os
Mühlenteich
Poeler Straße
Philosophenweg
Rostocker Straße
Hochbrücke
Dr.-Leber-Str.
L 12
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
P0 2035 – Analyse 2023 - Detail Altstadt
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025

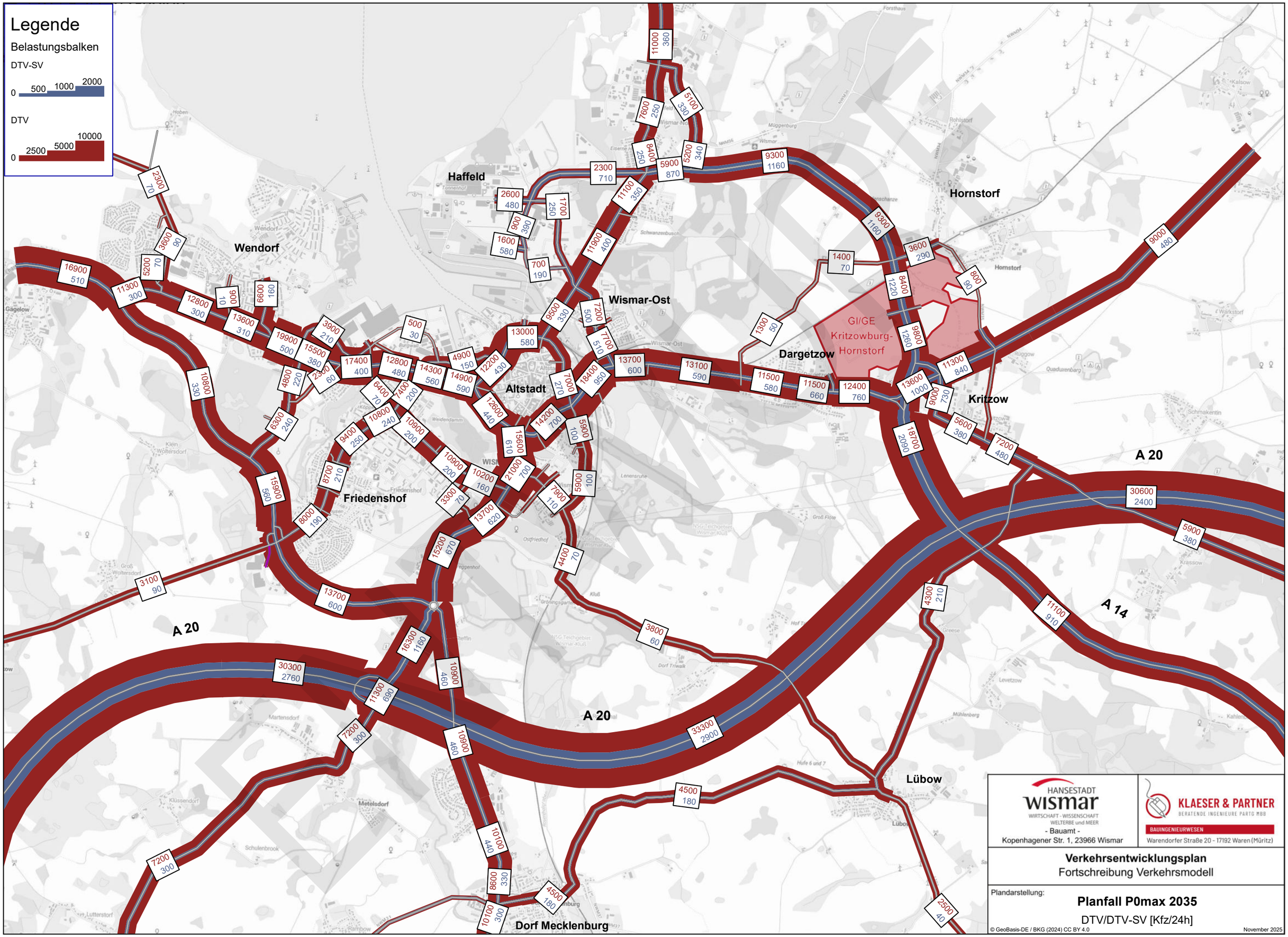

Legende
Belastungsbalken
DTV-SV>3,5
0 100 200 400
<= 0
> 0
DTV
0 1000 2000 4000
<= 0
> 0
Werft
Friedenshof
Lübsche Straße
Werftstraße
An der Lübschen Burg
Zum Festplatz
Am Köppernitztal
Ph.-Müller-Straße
Lübsche Straße
1200 60
1500 60
3700 210
-300 10
-300
-400 -30
400 30
-300 -10
-400 60
200 90
150
-200 100
90
500 -20
400 -20
-400 80
-600 80
1700 140
-10
1400 -30
-900 80
1100 50
1500 130
-100 10
1400
-100
10
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
P0 2035 – Analyse 2023 - Detail Werft
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025

ENTWURF

Anlage 1.3:

Verkehrsmengenkarten Planfall $P0_{max}$ 2035

(Gesamtstadt, Detail Altstadt, Detail Werft)



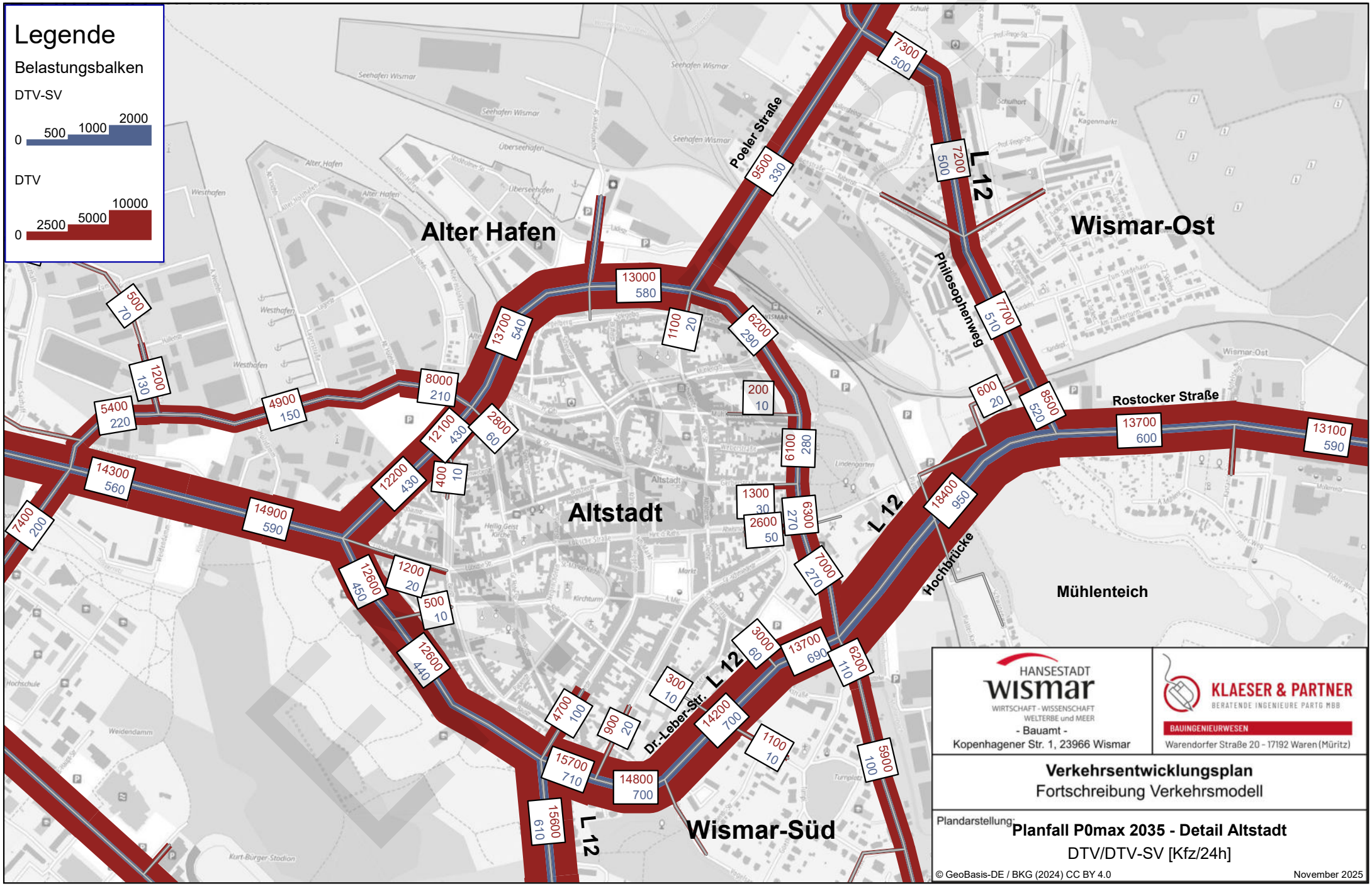
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar

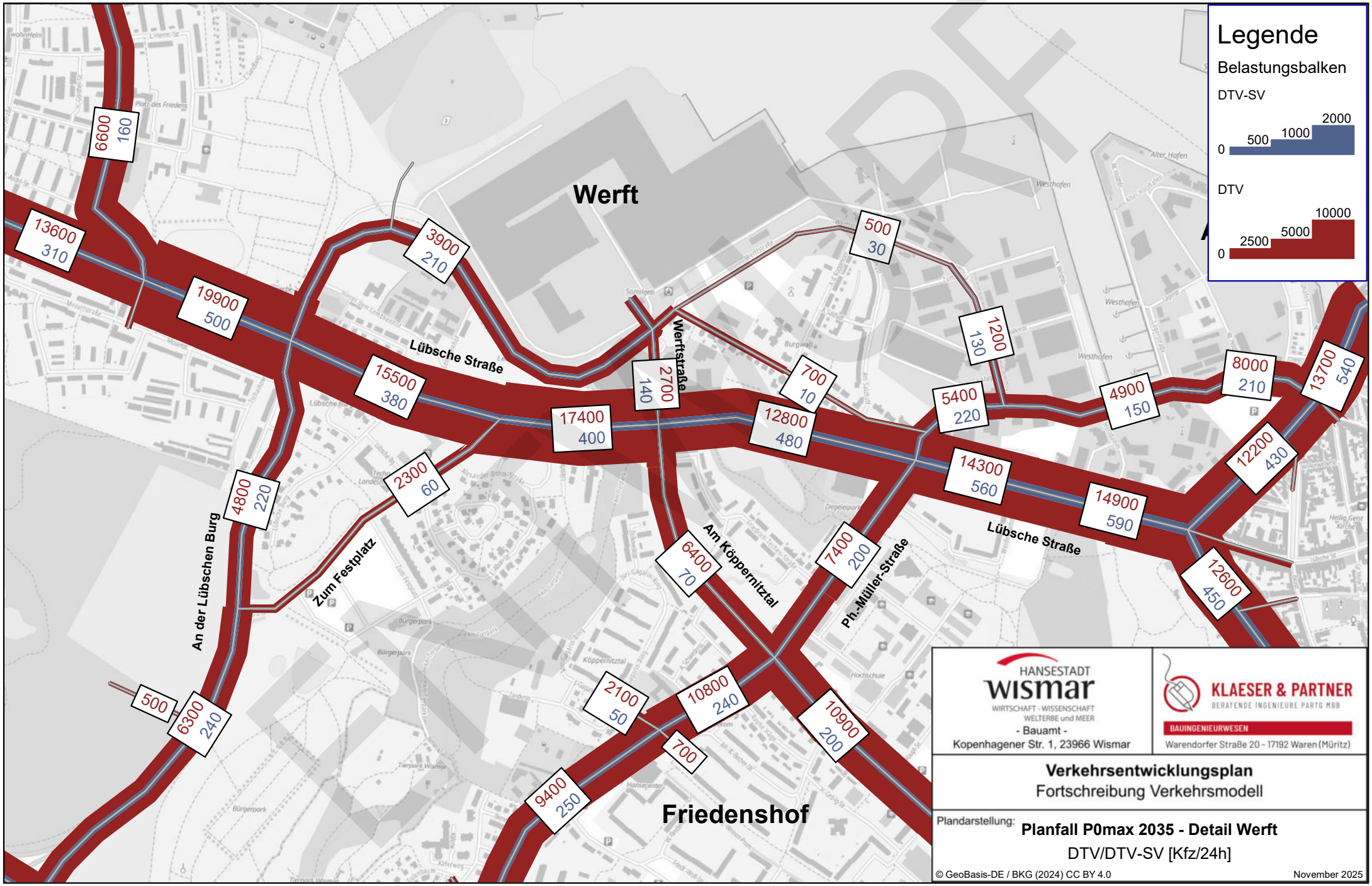
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)

Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell

Plandarstellung:
Planfall P0max 2035
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]

© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV
0
500
1000
2000
DTV
0
2500
5000
10000
Alter Hafen
Altstadt
Wismar-Ost
Wismar-Süd
Mühlenteich
Poeler Straße
Philosophenweg
Rostocker Straße
Hochbrücke
Dr.-Leber-Str.
L 12
7300 500
7200 500
9500 330
13000 580
1100 20
6200 290
13700 540
8000 210
4900 150
5400 220
1200 130
500 70
200 10
6100 280
12100 430
2800 60
400 10
12200 430
14300 560
14900 590
7400 200
1300 30
2600 50
6300 270
7700 510
600 20
8500 520
13700 600
13100 590
18400 950
7000 270
12600 450
1200 20
500 10
12600 440
3000 60
13700 690
6200 110
300 10
4700 100
900 20
14200 700
1100 10
5900 100
15700 710
14800 700
15600 610
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
Planfall P0max 2035 - Detail Altstadt
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV
0
500
1000
2000
DTV
0
2500
5000
10000
Werft
Friedenshof
Lübsche Straße
Werftstraße
An der Lübschen Burg
Zum Festplatz
Am Köppernitztal
Ph.-Müller-Straße
Lübsche Straße
6600 160
13600 310
19900 500
3900 210
15500 380
17400 400
2700 140
500 30
700 10
12800 480
1200 130
5400 220
4900 150
8000 210
13700 540
14300 560
14900 590
12200 430
12600 450
2300 60
4800 220
6400 70
7400 200
500
6300 240
2100 50
10800 240
700
10900 200
9400 250
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
Planfall P0max 2035 - Detail Werft
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025

ENTWURF

Anlage 1.4:

Verkehrsmengenkarten Differenznetz Planfall $P0_{max}$ 2035 – Analyse

(Gesamtstadt, Detail Altstadt, Detail Werft)

Legende

Belastungsbalken

DTV-SV>3,5

0 100 200 400

<= 0

> 0

DTV

0 1000 2000 4000

<= 0

> 0

Haffeld

Wendorf

Wismar-Ost

Altstadt

Dargetzow

Hornstorf

GI/GE Kritzowburg-Hornstorf

Kritzow

WISMAR

Friedenshof

A 20

A 14

Lübow

Dorf Mecklenburg

HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar

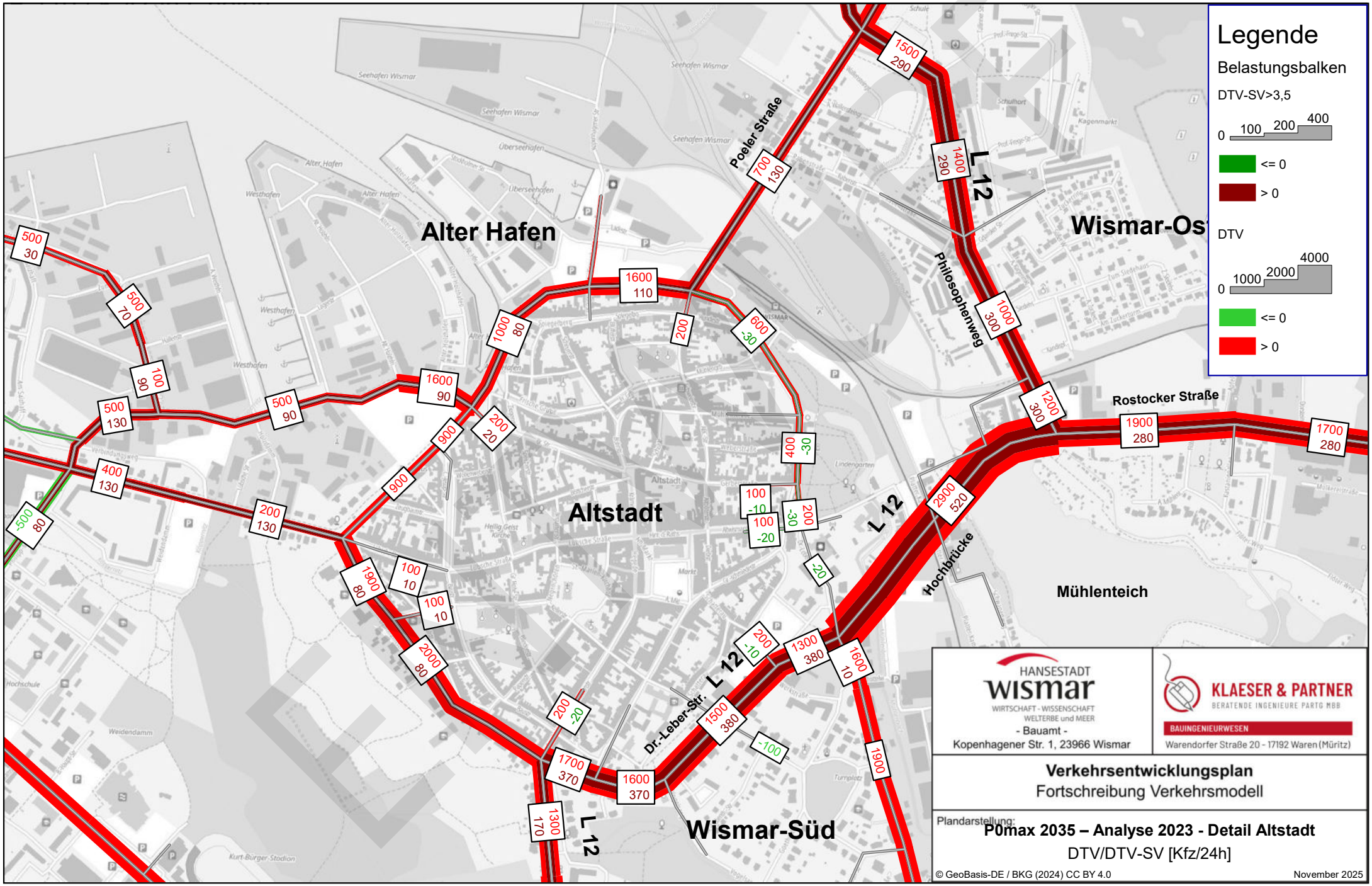
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)

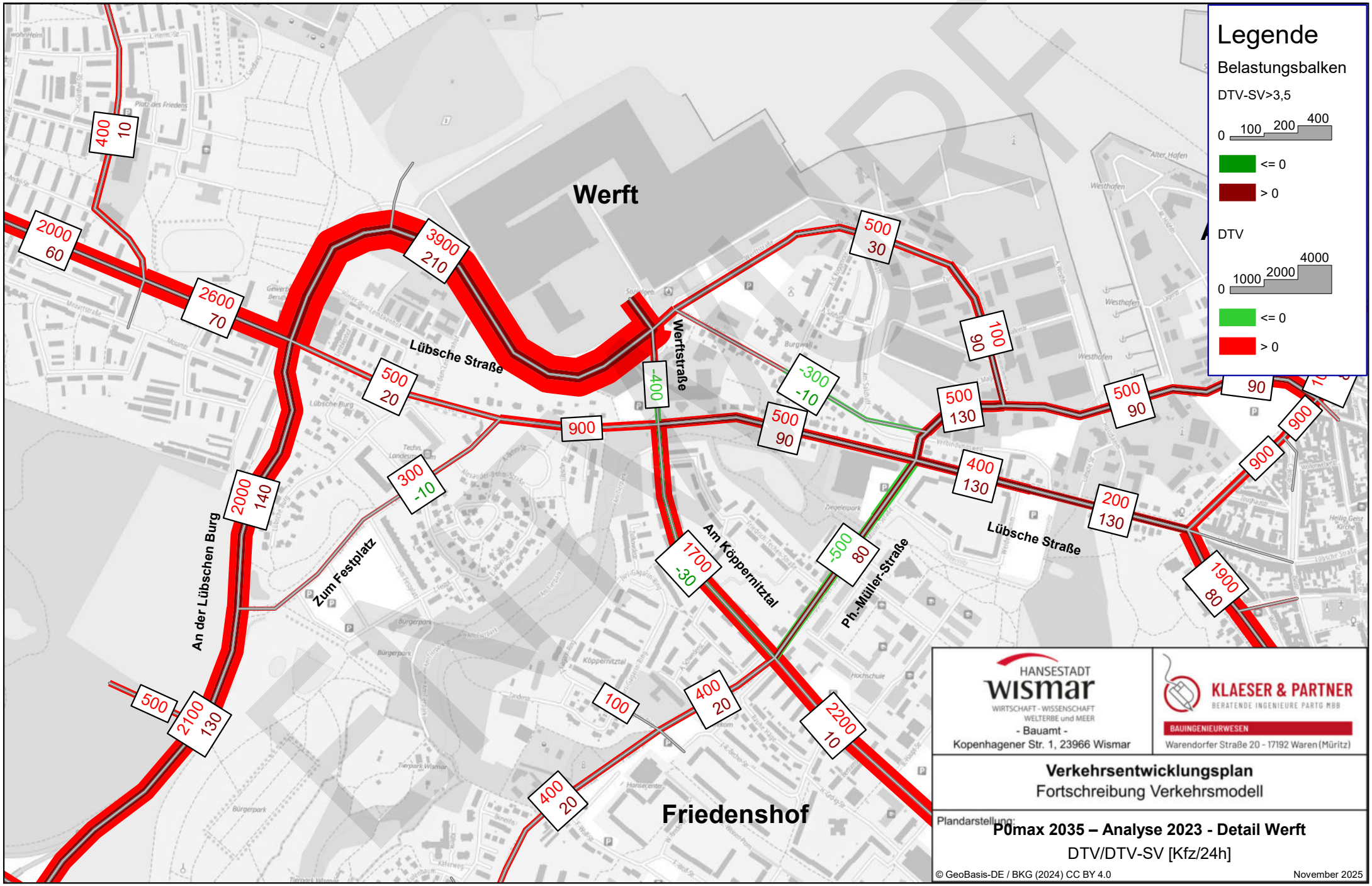
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell

Plandarstellung:
P0max 2035 – Analyse 2023
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]

© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0

November 2025


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV>3,5
0 100 200 400
<= 0
> 0
DTV
0 1000 2000 4000
<= 0
> 0
Alter Hafen
Altstadt
Wismar-Süd
Wismar-Ost
Mühlenteich
Poeler Straße
Philosophenweg
Rostocker Straße
Hochbrücke
Dr.-Leber-Str.
L 12
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
P0max 2035 – Analyse 2023 - Detail Altstadt
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025


Legende
Belastungsbalken
DTV-SV>3,5
0 100 200 400
<= 0
> 0
DTV
0 1000 2000 4000
<= 0
> 0
Werft
Friedenshof
Lübsche Straße
Werftstraße
Am Köppernitztal
Ph.-Müller-Straße
An der Lübschen Burg
Zum Festplatz
400 10
2000 60
2600 70
3900 210
500 20
900
500 30
100 90
-300 -10
-400
500 90
500 130
400 130
500 90
900
900
200 130
1900 80
-500 80
1700 -30
300 -10
2000 140
500
2100 130
100
400 20
2200 10
400 20
HANSESTADT WISMAR
WIRTSCHAFT - WISSENSCHAFT WELTERBE und MEER
- Bauamt -
Kopenhagener Str. 1, 23966 Wismar
KLAESER & PARTNER
BERATENDE INGENIEURE PARTG MBB
BAUINGENIEURWESEN
Warendorfer Straße 20 - 17192 Waren (Müritz)
Verkehrsentwicklungsplan
Fortschreibung Verkehrsmodell
Plandarstellung:
P0max 2035 – Analyse 2023 - Detail Werft
DTV/DTV-SV [Kfz/24h]
© GeoBasis-DE / BKG (2024) CC BY 4.0
November 2025

ENTWURF

Anlage 2:

Arten von Radverkehrsanlagen

Gehweg/ Fußgängerzone, Radfahrer frei

VZ 239 StVO

VZ 1022-10 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. immer kombiniert mit Mischverkehr auf Fahrbahn
- Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer
- besondere Vorsicht gegenüber Fußgängern

Planung:

- Nutzungsrecht des Gehweges für Radfahrer, die sich auf der Fahrbahn im Mischverkehr unsicher fühlen
- innerorts eher zu vermeiden
- Freigabe von Fußgängerzonen zur besseren Erreichbarkeit der anliegenden Geschäfte

Straßenentwurf:

- Mindestbreite Gehweg 2,50m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

Piktogramme auf Fahrbahn

Symbol Radfahrer StVO

Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt

Planung:

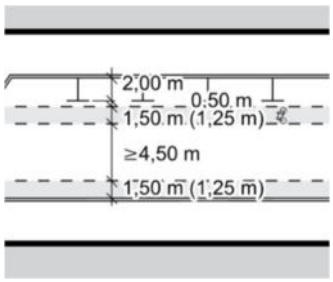
- Verdeutlichung der Mischnutzung von Fahrbahnen durch Radfahrer und Autos, wo der Platz für einen Schutzstreifen nicht ausreicht
- bislang noch zu wenige Erfahrungen zu Verkehrssicherheit und Einsatzgrenzen, mglw. ähnlich Schutzstreifen

Straßenentwurf:

- unterschiedliche Ausführungsmöglichkeiten (Markierung nur seitlich in dichter oder weniger dichter Abfolge oder als einzelne große Piktogramme in Fahrbahnmitte)
- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland

ENTWURF

Schutzstreifen



Z 340 StVO als Schmalstrich, Strich-Lücke: 1m-1m (Quelle: ERA)

Verkehrsrecht:

- Teil der Fahrbahn, darf von Kfz im Begegnungsfall überfahren werden, wenn Gefährdung von Radfahrern ausgeschlossen ist
- Parken verboten, Halten erlaubt, deshalb Halten durch Zusatzschild ggf. zu untersagen
- keine Benutzungspflicht, z.B. Spurwechsel auf LA-Spur zum direkten Linksabbiegen möglich

Planung:

- Einsetzbar bis etwa 18.000 Kfz/24h und bis 1.000 Schwerverkehrsfahrzeuge je Tag
- Zweckmäßige Radverkehrsanlage bei schmalen Straßen innerorts

Straßenentwurf:

- Regelbreite 1,50 m (mind. 1,25 m), zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Kernfahrbahn zwischen Markierungen mind. 4,50 m
- Radfahr-Piktogramme vorsehen

Radfahrstreifen

VZ 237 StVO mit durchgehendem Breitstrich

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage mit guten Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz-Fahrern und dadurch relativ sicher

Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,85 m, inkl. 0,25 m Markierung) zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Parkbuchten (mind. 0,5 m)
- Breite angrenzender Fahrstreifen mind. 2,75 m

ENTWURF

„Protected Bike Lane“

Verkehrsrecht:

- in Deutschland verkehrsrechtlich noch nicht verankert
- wird in Einzelfällen testweise ausgeführt
- ähnlich zum Radfahrstreifen oder eigenständigem Radweg

Planung:

- ähnlich Radfahrstreifen aber mit höherer subjektiver Sicherheit und weniger Konflikten mit regelwidrig parkenden Kfz
- sehr hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- In Straßen ohne ruh. Verkehr und mit wenig Einfahrten sinnvoll

Straßenentwurf:

- bislang noch wenige Erfahrungen zum Entwurf in Deutschland
- ähnlich Radfahrstreifen mit baulicher Trennung zum Fahrstreifen (unterschiedliche Ausführungen)

Gemeinsamer Geh-/ Radweg

VZ 240 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Gegenseitige Rücksichtnahme mit Fußgängern

Planung:

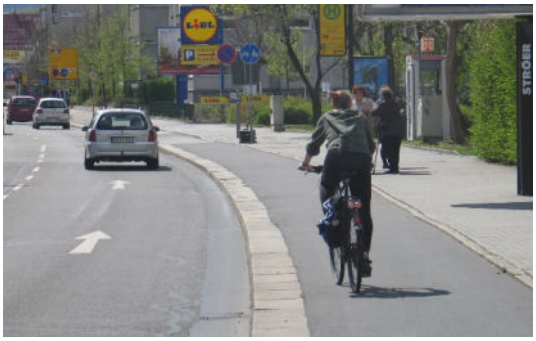
- bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- nur wo Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion untergeordnet sind (für Fußgänger und Radfahrer)
- innerorts aufgrund der Konflikte Rad-/Fußverkehr eher zu vermeiden

Straßenentwurf:

- Mindestbreite 2,50 m, breiter bei mehr Aufkommen an Fußgängern und Radfahrern

ENTWURF

Getrennter Rad-/ Gehweg



VZ 241 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungspflicht für Radfahrer
- Befahren, Parken und Halten für Kfz verboten, überfahren zulässig

Planung:

- Einsatz ab 10.000 Kfz/24h innerorts sinnvoll
- hochwertige eigenständige Radverkehrsanlage
- bauliche Trennung führt zu hohem subjektiven Sicherheitsgefühl, auf gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und Kfz achten, v.a. an Kreuzungen Sichthindernisse vermeiden
- An Kreuzungen Führung auf Fahrbahnniveau sinnvoll

Straßenentwurf:

- Breite 2,00 m (mind. 1,60 m) zzgl. mind. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/ Parkbuchten
- bauliche Trennung zur Fahrbahn (z.B. Bord)
- Trennung zum Gehwegbereich

Freigabe von Busspuren

VZ 245 StVO

VZ 1022-10 StVO

Verkehrsrecht:

- Benutzungsrecht für Radfahrer, d.h. kombiniert mit Mischverkehr auf nebenliegender Fahrbahn

Planung:

- bei relativ wenig Busverkehr eine hochwertige Radverkehrsanlage, bei zunehmendem Busverkehr behindern sich beide ungewollt gegenseitig
- Abstimmung/ Zustimmung Nahverkehrsunternehmen notwendig
- Vermeidung von Konflikten mit Radfahrern und Fahrgästen an Haltestellen

Straßenentwurf:

- Breite der Sonderspur entweder 4,75 m und breiter oder 3,50 m und schmaler, dazwischen besteht die Gefahr, dass Radfahrer regelmäßig mit zu geringem Abstand überholt werden.

ENTWURF

Fahrradstraße

VZ 244 StVO

Verkehrsrecht:

- Straßen ausschließlich für Radverkehr zugelassen, diese dürfen auch nebeneinander fahren
- Kfz-Verkehr kann durch Zusatzschild zugelassen werden, muss dem Radverkehr Vorrang einräumen
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Planung:

- hochwertige Radverkehrsanlage zur Konzentration von Radverkehr im Nebennetz
- Zulässig wenn Bedeutung der Straße für den Radverkehr (künftig) über dem Kfz-Verkehr liegt

Straßenentwurf:

- Fahrbahnbreite 4,00 m (mind. 3,50 m) notwendig
- bei Bedarf kann das Verkehrszeichen als Piktogramm wiederholt werden
- Fahrradstraße kann bevorrechtigt werden, dann bauliche Hervorhebung (z.B. Fahrbahnanhebung)

Radverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Zonen

VZ 274-30 oder 274-20 StVO

Verkehrsrecht:

- keine Radverkehrsanlage in geschwindigkeitsreduzierten Zonen vorzusehen → Mischverkehr
- gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Radfahren und Kfz
- Begegnungszonen (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten

Planung:

- Mischverkehr in geschwindigkeitsreduzierten Bereichen als Standardfall im Nebennetz des Radverkehrs
- Tempo 20 Zonen und Begegnungszonen bei erhöhter Seitenraumnutzung oder hohem Querungsbedarf

Straßenentwurf:

- keine besonderen Anforderungen an den Straßenentwurf
- gestalterische Abtrennung der Seitenbereiche für Fußgänger

ENTWURF

Radverkehr auf Mischverkehrsflächen	
 VZ 325 StVO	<u>Verkehrsrecht:</u> ▪ Schrittgeschwindigkeit als Höchstgeschwindigkeit für Radfahrer ▪ Besondere Rücksicht auf Fußgänger ▪ Shared-Space Bereiche (nicht in StVO) ähnlich zu bewerten <u>Planung:</u> ▪ sinnvoll im Nebennetz des Radverkehrs oder in zentralen Bereichen, in denen der Fußverkehr Vorrang haben soll ▪ möglichst keine Überlagerung mit Hauptroute des Radverkehrs <u>Straßenentwurf:</u> ▪ keine bauliche Trennung der verschiedenen Straßenbereiche vorzusehen
Radschnellverbindung	
	<u>Verkehrsrecht:</u> ▪ verkehrsrechtlich als eigenständige Radverkehrsanlage zu beschildern, dabei verschiedene Optionen möglich (Radweg, Radfahrstreifen, Fahrradstraße…) ▪ Mischnutzung mit Fußverkehr zu vermeiden <u>Planung:</u> ▪ sehr hochwertige Radverkehrsverbindung, auf der lange Distanzen mit hohen Geschwindigkeiten zurückgelegt werden sollen ▪ sollten die Hauptachsen des Radverkehrs einer Region bilden <u>Straßenentwurf:</u> ▪ verschiedene oben beschriebene Optionen denkbar, Radschnellwege sollen dabei stets breiter als Regelmaße ausgeführt werden, z.B. Radfahrstreifen mind. 3,00 m, Zwei-Richtungs-Radweg mind. 4,00 m

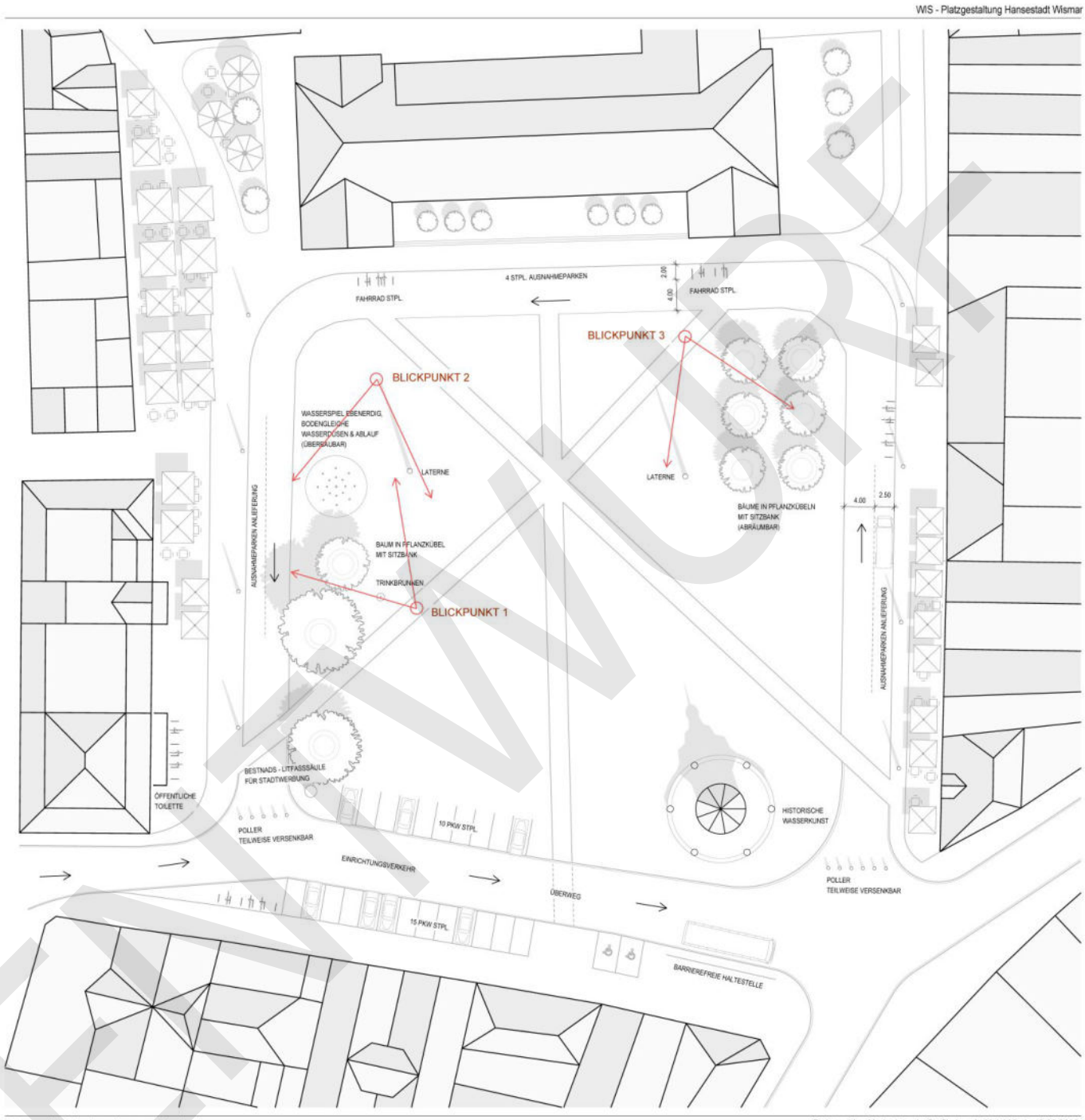
ENTWURF

ENTWURF

Anlage 3.1:

Lageplan Marktplatz - Ideenskizze

Lageplan Marktplatz - Ideenskizze



Erste unverbindliche Ideenskizzen zur Aufwertung!
Umsetzungsreife Vorschläge nach vertiefenden Planungen können deutlich veränderte Lösungsansätze beinhalten!

Freiraumidee Marktplatz | Grafikplan | M 1:333 | 18.03.2026
PETER KULKA ARCHITEKTUR

ENTWURF

Visualisierung

Blickpunkt 2

Blickpunkt 3

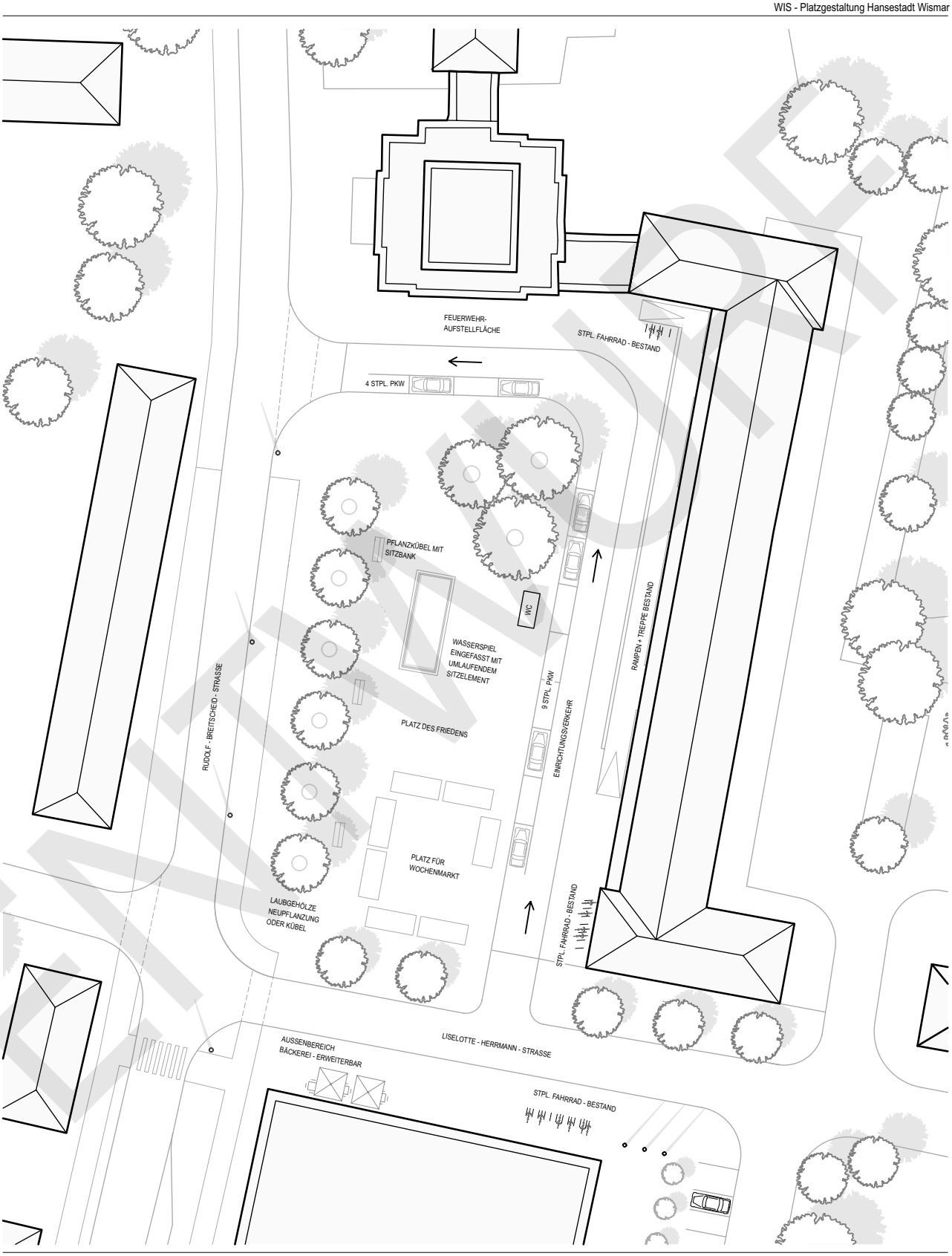
ENTWURF

ENTWURF

Anlage 3.2:

Lageplan Platz des Friedens - Ideenskizze

Lageplan Platz des Friedens - Ideenskizze



Erste unverbindliche Ideenskizzen zur Aufwertung!
Umsetzungsreife Vorschläge nach vertiefenden Planungen können deutlich veränderte Lösungsansätze beinhalten!

Freiraumidee Platz des Friedens I Grafikplan I M 1:333 I 19.03.2026
PETER KULKA ARCHITEKTUR

Visualisierung

ENTWURF

ENTWURF

Anlage 4:
Maßnahmentabelle

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirk-samkeit	Wirkungs-punkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungs-horizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€ - bis 100.000 € €€ - > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel neutral effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr																								
Kfz-1 (Steckbrief)	Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und erhalten	Sukzessiver Erhalt/ Sanierung des bestehenden Straßenhauptnetzes mit allen zugehörigen Nebenanlagen und technische Ausrüstungen; Entwicklung eines Straßenzustandskatasters								3	51	€€€€			Kosten entsprechend eines jährlichen Budgets		X	O		O			O	
Kfz-2	Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknotenpunkten	Ersatzneubau der Hochbrücke mit anforderungsgerechten Knotenpunkten unter Beachtung der Sichtbezüge zum UNESCO-Welterbe, Prüfung Umbau Knotenpunkte im Zuge einer VTU (Maßnahme des Landes M-V)								3	51	€€€€€			Maßnahme wird durch das Land finanziert, hier Angabe städtischer Kosten KP-Geometrie westlicher Fußpunkt Hochbrücke bei Straßenraumgestaltung Dr.-Leber-Straße berücksichtigen (Kfz-4.3, Kfz-5)		O			X		O	O	O
Kfz-3 (Steckbrief)	Sanierung Nebenstraßennetz	Schrittweise Ertüchtigung des Nebenstraßennetzes inkl. ausgewählter Umgestaltungen im Altstadtbereich und in den Wohngebieten (z.B. Böttcherstraße, Erwin-Fischer-Straße); Entwicklung eines Straßenzustandskatasters								2	36	€€€			Kosten entsprechend eines jährlichen Budgets		X						O	
Kfz-4.1 (Steckbrief)	Umgestaltung Straße Am Hafen	Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße Am Hafen mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke								2	66	€€€€			vorgelagerte Machbarkeitsstudie (FÖ-7) beachten		X						O	O
Kfz-4.2	Umgestaltung Straße Am Köppernitztal	Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße Am Köppernitztal mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke								2	50	€€€€					X						O	O
Kfz-4.3	Umgestaltung nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße	Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke								2	54	€€€€			Umsetzung in Abhängigkeit mit dem Ausbau der Hochbrücke		X						O	O
Kfz-5	Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)	Umbau ausgewählter Knotenpunkte zu Kreisverkehren: Notwendigkeit des Austausches veralteter LSA-Technik, Verringerung Flächenversiegelung, Verstetigung Verkehrsfluss, Verbesserung Verkehrssicherheit, wirtschaftliche Aspekte, Gewinnung von Gestaltungsflächen, z. B. bei KP Am Hafen/ Schiffbauerdamm, KP Hochbrücke/ Dr.-Leber-Str./ Kanalstraße, KP Poeler Str./ Philosophenweg								1	15	€€			Kosten je Knotenpunkt		X			X				
Kfz-6	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet An der Koggenoor	Umgestaltung des Knotenpunkte Am Dock/ Werftstraße mit klarer Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen und Durchbindung der Straße Am Dock in das Wohngebiet an der Koggenoor								2	30	€€€			Bei Umsetzung von ÖPNV-5 auch hier Belange des ÖPNV zu berücksichtigen (KP-Geometrie)		X							

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirk-samkeit	Wirkungs-punkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungs-horizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)								
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€ - bis 100.000 € €€ - > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel neutral effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Ruhender Kfz-Verkehr																								
RuhV-1 (Steckbrief)	Arrondierung Stellplatzangebot	Ergänzung und teilweise Neuordnung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt mit Prüfung/ Erweiterung für die Nutzungsmöglichkeiten der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Gäste/ Touristen und Pendler/ Beschäftigte)								3	36	€€			kurzfristiger Handlungsbedarf, dann wiederkehrende Daueraufgabe		X						O	O
RuhV-2.1	Prüfung Erweiterung Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt	Prüfung von Kompensationsmaßnahmen (Verlagerung, Neubau/ Erweiterung, Bewirtschaftung) dort, wo größerer Stellplatzentfall zu Problemen für ausgewählte Nutzergruppen führen kann								3	36	€			Kosten steigen überproportional bei Hochbaumaßnahmen, Kosten beziehen sich ausschließlich auf die Prüfung		X						O	
RuhV-2.2 (Steckbrief)	Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen	Erweiterung Kapazität des Parkhauses auch als Voraussetzung für die Auflassung des Parkplatzes Altstadt/ Hafen, Berücksichtigung der Aspekte der Nachhaltigkeit								3	45	€€€€€					X						O	
RuhV-2.3 (Steckbrief)	Prüfung von Potenzialflächen für P+R und Pendlerparkplätze zur Stärkung intermodaler Reiseketten	Stärkung P+R inkl. ÖPNV-Anbindung für Pendler und zur besseren Bewältigung besonderer saisonaler Verkehrsspitzen, insbesondere am Festplatz sowie Prüfung weiterer Flächen in Wismar Ost und Wismar Süd (z.B. Gewerbegebiet Kritzowburg)								3	42	€€					X						O	
RuhV-3.1 (Steckbrief)	Fortschreibung Gebührenordnung	Weiterentwicklung/ Anpassung der Gebührenordnung mit Erweiterung der Gebührenzeit, sukzessive Anpassung der Parkgebühren zur Sicherstellung des Gleichgewichtes von Parkraumangebot und -auslastung – auch gemäß der allgemeinen Preis- und Tarifentwicklung, Sonderparkregelungen								3	36	€					X						O	
RuhV-3.2	Sukzessive Anpassung Bewohnerparkgebühren	Nach einer einmaligen Steigerung auf 100 bis 120 Euro pro Jahr, werden die Gebühren regelmäßig erhöht und bei Bedarf angepasst. An dieser Stelle ist eine offene Kommunikation in Richtung Bevölkerung erforderlich, um die Transparenz zu erhöhen. Aus verkehrspolitischer Sicht könnte langfristig ein Preis von 365 Euro pro Jahr bzw. 1 Euro pro Tag hergeleitet werden.								2	18	€					X						O	
RuhV-4	Bereitstellung weiterführender Informationen zur Steuerung der Parkraumauslastung	Vermeidung von Parksuchverkehren durch die Bereitstellung von frühzeitigen Informationen über die Auslastung des innerstädtischen Parkraumes (u.a. durch dynamisches PLS)								3	45	€€					X						O	
RuhV-5	Überarbeitung Stellplatzsatzung	Stellplatzsatzung soll eine Reduktion der Stellplatzanforderungen bei Verfügbarkeit alternativer Mobilitätsangebote sowie den Umfang und die Qualität Fahrradstellplätze berücksichtigen								3	21	€					X						O	
RuhV-6.1	Prüfung Abordnung Gehwegparken	Prüfung Abordnung Gehwegparken in Bereichen, wo ein Mindestmaß für Fußgänger von 1,50 m unterschritten wird oder die Mindestfahrbahnbreiten nicht gegeben sind (Einsatz- und Rettungsfahrzeuge)								1	12	€					X						O	
RuhV-6.2	Quartiersgarage Wendorf	Schaffung einer Quartiersgarage für den Stadtteil Wendorf zur Kompensation des stellenweise wegfallenden straßenbegleitenden Parkens. Alternative Mobilitätsangebote sollen bei Bedarf integriert werden. Aspekte der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit sind bei der baulichen Ausführung zu berücksichtigen.								2	20	€€					O							X

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirksamkeit	Wirkungspunkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungshorizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€- bis 100.000 € €€- > 100.000 bis 500.000 € €€€- > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€- > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€- > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel unkritisch effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Radverkehr																								
Rad-1	Sukzessive Realisierung Alltags-Rad-Hauptroutennetz	Schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung des erarbeiteten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes innerhalb des Stadtgebietes mit Verknüpfung in das Umland																						
Rad-1.1 (Steckbrief)	Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring	Rad-Hauptroute Altstadtring mit den Verknüpfungen zu den umliegenden Radialen unter besonderer Beachtung der Überlagerung des „schnellen" Alltagsradverkehrs mit den touristischen Verkehrsströmen								3	60	€€						X			O			
Rad-1.2 (Steckbrief)	Alltags-Rad-Hauptroute 1	Rad-Hauptroute 1 aus Richtung Gägelow mit Einbindung Ostseeblick/ Wendorf, Werft, Bürgerpark und Hochschule bis zur Anbindung Altstadtring								3	54	€						X						
Rad-1.3 (Steckbrief)	Alltags-Rad-Hauptroute 2	Rad-Hauptroute 2 aus Richtung Barnekow mit Einbindung Gewerbegebiet Dammhusen, Gartenstadt/ Friedenshof, Krankenhaus/ Hochschule bis zur Anbindung Altstadtring								3	48	€						X			O			
Rad-1.4 (Steckbrief)	Alltags-Rad-Hauptroute 3	Rad-Hauptroute 3 aus Richtung Dorf Mecklenburg/ Karow mit Einbindung Kluß, Lenensruhe bis zur Anbindung Altstadtring über Rostocker Straße (Radschnellweg Schwerin <> Wismar, bis Anbindung Bahnhof Wismar)								3	48	€€			Kosten einer neuen Bahnunterführung nicht mit inkludiert; Verkürzung Reisezeit abhängig von Wegbeschaffenheit zwischen Klußer Damm und Rostocker Straße sowie der neuen Querungshilfe der Eisenbahnstrecke im Bereich Rostocker Straße			X	O		O		O		
Rad-1.5 (Steckbrief)	Alltags-Rad-Hauptroute 4	Rad-Hauptroute 4 aus Richtung Kritzow mit Einbindung Groß-Gewerbegebiet Kritzowburg, Dargetzow, Kagenmarkt bis zur Anbindung Altstadtring über Rostocker Straße								3	45	€			Kosten einer neuen Bahnunterführung nicht mit inkludiert; Verkürzung Reisezeit abhängig von der neuen Querungshilfe der Eisenbahnstrecke im Bereich Rostocker Straße			X				O		
Rad-1.6 (Steckbrief)	Alltags-Rad-Hauptroute 5	Rad-Hauptroute 5 aus Richtung Insel Poel mit Einbindung Redentin, Schwanzenbusch, Industriegebiet Haffeld/ Hafen bis zur Anbindung Altstadtring								3	48	€€						X			O			
Rad-2	Erweiterung Wegweisung Rad-Hauptroutennetz	Erweiterung von Wegweisungsstandorten entlang des definierten Rad-Hauptroutennetzes								3	36	€€						X	O		O			
Rad-3	Entwicklung Alltags-Rad-Nebenroutennetz	Sukzessive Entwicklung (Planung/ Realisierung) des Alltags-Rad-Nebenroutennetzes mit Anschluss an das Rad-Hauptroutennetz und Verknüpfung in das Umland								2	36	€€€			Finanzierung für den Ausbau des Straßennetzes als Grundlage zur Führung der Radnebenrouten ist monetär bereits in den Maßnahmen Kfz-1 und Kfz-4 berücksichtigt			X	O					
Rad-3.1	Ausbau Radverkehrsanlagen Schiffbauerdamm	Planung/ Herstellung richtliniengerechter Radverkehrsanlagen durch Umgestaltung der vorhandenen Seitenbereiche								2	32	€€						X						
Rad-3.2	Prüfung Fahrradstraße Ernst-Scheel-Straße	Prüfung der Umgestaltung des Straßenzuges zur Fahrradstraße als Grundlage zur Einbindung in das Rad-Nebenroutennetz								2	40	€€€						X						
Rad-3.3	Prüfung Fahrradstraße Wendorfer Weg/ Burgwall	Prüfung der Umgestaltung des Straßenzuges zur Fahrradstraße als Grundlage zur Einbindung in das Rad-Nebenroutennetz								2	40	€€€						X						
Rad-3.4	Prüfung Fahrradstraße Rabenstraße	Prüfung der Umgestaltung des Straßenzuges zur Fahrradstraße als Grundlage zur Einbindung in das Rad-Nebenroutennetz								2	36	€€€						X						
Rad-4	Prüfung Freigabe Einbahnstraßen	Sukzessive Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung durch die Stadtverwaltung/ Verkehrsbehörde								2	34	€						X						
Rad-5	Ausbau Radabstellanlagen	Vervollständigung/ Qualifizierung des bereits bestehenden Angebotes an Abstellanlagen für Touristen und Besucher/ Kunden/ Gäste/ Pendler (u. a. auch mit (Wandlung Kfz-Stellplätze, Fußgängerzone, Haltestellen, periphere Parkplätze, Wohngebiete etc.)								2	38	€			Jährliche Kosten für den Ausbau			X						
Rad-6	Weiterentwicklung Fahrradverleih	Stärkere Vernetzung und Verbesserung der öffentlichen Präsenz bestehender privater Radverleihangebote durch Intensivierung der Kooperation mit Unterstützung der Hansestadt Wismar								3	72	€			Stärkung der Unterziele 3.1, 3.2 und 5.1 bei Etablierung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems			O						X
Rad-7	Durchführung Image-Kampagnen	Realisierung weiterer Image-Kampagnen zur Attraktivierung des Radverkehrs								3	39	€						O						X

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirk-samkeit	Wirkungs-punkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungs-horizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€- bis 100.000 € €€- > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel neutral effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Fußverkehr und öffentlicher Raum																								
FÖ-1	Ergänzung Querungsstellen	Verdichtung des Netzes der Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen entsprechend der Kfz-Verkehrsbelastung und des Querungsbedarfes (v.a. Philipp-Müller-Str. in Höhe Ziegeleipark, Poeler Straße in Höhe Haltestelle Gartenstraße, Lübsche Straße auf Höhe Zum Festplatz)								1	14	€€			Durchschnittliche Kosten je Querungsstelle Querungsstellen können unabhängig von der Entwicklung der Radrouten realisiert werden (vgl. Rad-1 und Rad-2)		X			O				
FÖ-2	Verbesserung Anbindung Hoben	Bau eines Fuß- und Radwegs zur Anbindung von Hoben an die Zierower Landstraße zur sicheren Erreichbarkeit der Haltestelle Abzweig Hoben (Linie 13) auch als Beitrag der Schulwegsicherung								2	24	€€					X							
FÖ-3 (Steckbrief)	Aufstellung Schulwegpläne	Erarbeitung von Schulwegplänen mindestens für die Grundschulen im Stadtgebiet: Aufzeigen gefahrenminimierter Wege und Querungsstellen, zu meidender Straßenabschnitte; Aufzeigen von Handlungsbedarfen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit								2	26	€			Maßnahme beinhaltet ausschließlich die Kosten zur Aufstellung von Schulwegplänen, nicht die abschließenden Kosten für daraus erwachsene Maßnahmen		X							
FÖ-4 (Steckbrief)	Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone	Bauliche/ organisatorische Maßnahmen zur Durchsetzung der geltenden Regelungen in der Fußgängerzone bezüglich Rad- und Lieferverkehr, Begleitung durch Imagekampagne								1	9	€			Jährliche Kosten		X							
FÖ-5 (Steckbrief)	Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz	Aufwertung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität des Marktplatzes auch unter Berücksichtigung des Entfalls von Stellplätzen/ Umfahrung (Erschließungsverkehre und Rettungsdienste sind zu sichern)								2	58	€€					X							
FÖ-6	Gestaltung Platz des Friedens Wendorf	Freiraumplanerische Aufwertung des Platzes des Friedens in Wendorf (Klimaoase), inklusive partielle Freistellung vom ruhenden Verkehr								2	54	€€€			Im Kontext kann auch die Erweiterung von Angeboten im Sinne einer Mobilitätsstation erfolgen (vgl. MVI-2)		X							
FÖ-7 (Steckbrief)	Machbarkeitsstudie: Umgestaltung Straße Am Hafen	Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Hafenkante zwischen dem KP Schiffbauerdamm/ Am Hafen bis Fußgängerquerung Spiegelberg/ Kopenhagener Straße mit der Zielstellung einer Reduzierung der Konflikte Fuß/ Rad, Verbesserung der Querungsbedingungen, Optimierung der Haltestelleneinordnung und -zuwegung sowie Entflechtung touristischer und Alltags-(Rad)verkehre								2	66	€			Kosten beziehen sich hier auf die MBS, die Baukosten sind dann in Kfz-4.1 enthalten Maßnahmen Kfz-4.1 und FÖ-7 sollen im gemeinsamen Kontext realisiert werden (Kfz-4.1 betrachtet die straßenseitigen Ausbau, FÖ-7 maßgeblich den Seitenraum), insbesondere für FÖ-7 sollte eine Machbarkeitsstudie vorgelagert werden		X							
FÖ-8 (Steckbrief)	Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante	Entwicklung einer zweiten Fuß- und Radachse zwischen Bahnhof, ZOB und Altem Hafen mit besonderen Freiraumqualitäten ("Erlebnisweg" zur historischen Altstadt)								2	52	€€€			Synergien ergeben sich bei gleichzeitiger Umsetzung von FÖ-7 i.V. mit Kfz-4.1		X							
FÖ-9 (Steckbrief)	Konzept: Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße	Erarbeitung eines Konzeptes zur Aufwertung der Achse Rostocker Straße – Altwismarstraße für den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Raum insgesamt mit folgenden Ansatzpunkten: Verbesserung der Bahnquerung inkl. Herstellung Barrierefreiheit, Umgestaltung der Alten Rostocker Straße, attraktive und direkte Querung für Fußgänger zur Altwismarstraße, Schaffung einer attraktiven Eingangsbereiches in Richtung Fußgängerzone, Verknüpfung der Radachse in Richtung Altstadtkern und Bahnhof								2	58	€€					X					O		

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirk-samkeit	Wirkungs-punkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungs-horizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€ - bis 100.000 € €€ - > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel unkritisch effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr																								
ÖPNV-1	Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit des Marktes	Schaffung bestmöglicher Anbindungen an den Markt für nicht direkt angebundene Stadtteile durch Optimierung der Übergangsbedingungen (zeitlich/ räumlich) (Stadtteile Dargetzow, Redentin, Viereggenhof sowie auch Orte Hornstorf, Kritzow, Lübow, Zierow)								3	36	€€							X	O					
ÖPNV-2 (Steckbrief)	Anpassung der zeitlichen Fahrlagen	Verbesserung der Fahrlagen von mehreren auf einem Streckenast verkehrenden Stadt- und Regionalbuslinien (bei 2 Linien im jeweils 60-min-Takt auf einem Streckenast ist ein überlagerter 30-min-Takt anzuvisieren) auf den Relationen zwischen ZOB und Dammhusen, Dargetzow, Gägelow, Lübsche Burg, Redentin, Viereggenhof								3	27	€							X	O					
ÖPNV-3	Verbesserung des Fahrplanangebotes	Anpassung der Angebote des Busverkehrs (Betriebszeitraum, Takt) in alle Stadtteile/ Orte von Wismar gemäß aktuellem Nahverkehrsplan								3	51	€€							X	O					
ÖPNV-4	Entwicklung Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof	Etablierung eines ganztägigen Anschlusskonzeptes mit Umsteigezeiten bis zu maximal 10 Minuten zwischen Stadt- und Regionalbuslinien und SPNV am ZOB/ Bahnhof Wismar								3	45	€			Beachtung von anderen Anschluss-Zwangspunkten im Nahverkehrsraum				X	O			O		
ÖPNV-5 (Steckbrief)	Neue Stadtbuslinie Festplatz - Werft/ Westhafen - Haffeld	Einrichten einer neuen Buslinie zwischen dem P+R Parkplatz am Festplatz/ Tierpark, Werft, Westhafen, Haffeld über den ZOB/ Bahnhof u.a. zur Beseitigung bestehender Erschließungslücken (möglichst mit Unterstützung der profitierenden Groß-Unternehmen)								3	78	€€€							X	O	O				
ÖPNV-6	Verbesserung der räumlichen Erschließung des Wohngebietes östliche Gartenstadt	Durchführung eines Verkehrsversuches für eine Führung von Bussen über den Begonienweg zur Beseitigung bestehender Erschließungslücken (wie im B-Plan vorgesehen) mit ergebnisabhängiger Überführung in ein dauerhaftes Angebot								1	15	€							O	X					
ÖPNV-7 (Steckbrief)	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV	Weiterer barrierefreier Aus- und Umbau von Haltestelleninfrastruktur nach Prioritäten								1	24	€			Kosten je Haltestellenpaar, i.d.R. gute Förderquote				X	O					
ÖPNV-8	Prüfung vergünstigter Schülerverkehr	Prüfung der Einführung einer deutlich ermäßigten Nutzung des Stadt- und Regionalbusverkehrs innerhalb der Stadtgrenzen Wismars durch Wismarer Schüler (keine Erweiterung bestehender Nahverkehrsangebote, Festlegung der einzelnen Modalitäten bezüglich zeitlicher und räumlicher Gültigkeit im Rahmen des Prüfvorganges) – Entscheidung der Einführung anhand der Höhe der entstehenden Kosten für die Hansestadt Wismar								1	15	€			jährliche Kosten				X		O				
ÖPNV-9	Verbesserung Umweltbilanz des Busverkehrs	Schrittweise Einführung nicht fossiler Antriebsformen zur Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit (Lärmminderung und Reduktion CO2-Emissionen)								3	39	€€€€			starke Abhängigkeit von der Bereitstellung von Fördermitteln durch Bund und Land M-V					X	O				

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirksamkeit	Wirkungspunkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungshorizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€- bis 100.000 € €€- > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel neutral effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Wirtschaftsverkehr und Tourismus																								
mWT-1 (Steckbrief)	Verbesserung der Werftanbindung	Ergänzung der Werfttangente bis zum Knotenpunkt mit der Werftstraße/ Wendorfer Weg zur Sicherung der besseren/ störungsfreien Erreichbarkeit								3	48	€€€€€						X						O
mWT-2	Gewährleistung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in der Wismarer Bucht	Sicherstellung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in Tiefe und Breite für den touristischen und industriellen seeseitigen maritimen Wirtschaftsverkehr entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan (Wasserstraßen)								3	27	€			Kosten trägt nahezu ausschließlich der Bund					X				
mWT-3.1	Einrichtung Autohof Kritzowburg	Realisierung eines Autohofs im Groß-Gewerbegebiet Kritzowburg zur Schaffung von Vorstaumöglichkeiten für große Gewerbeeinheiten (insbesondere für das Gewerbegebiet Kritzowburg sowie für Hafen und Industriegebiet Haffeld)								2	20	€			Kostenanteil HWI			O						X
mWT-3.2	Schaffung von Vorstaumöglichkeiten vor den Betriebsgeländen der Holzcluster und Werft	Verlagerung des nicht regelgerechten Parkens von Lkw auf geeignete Flächen der Eigentümer bzw. externe Flächen Dritter zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbeflächen und der Verkehrssicherheit.								2	18	€						O						X
mWT-4	Etablierung Lkw-Vorrangnetz	Klare Vorgabe von Lkw-Routen, differenziert nach Gewerbegebieten inklusive wegweisender Beschilderung; Berücksichtigung auch in digitalen Routingsystemen								3	39	€€						X			O	O		
mWT-5	Etablierung innovativer City-Logistik	Sukzessive Einführung von Ansätzen innovativer City-Logistik zur Verlagerung von Kfz-Fahrten (Lkw, Lieferwagen) auf umfeldverträgliche Verkehrsmittel auf der letzten Meile insbesondere bei Kurierdiensten, aber auch im Zuge der Lieferverkehre unter Berücksichtigung von Begleitmaßnahmen								2	38	€€€			Maßnahme erfordert die Zusammenarbeit mit Dienstleistern			X						O
mWT-6 (Steckbrief)	Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt	Liefer- und Ladezonen sowie Multifunktionsflächen tragen zur besseren Ordnung der Lieferverkehrs in der Altstadt bei und erhöhen die Verkehrssicherheit, weil Haltevorgänge in zweiter Reihe vermieden werden können.								2	28	€€						X						
mWT-7	Entwicklung einer Mobilitätskarte für Touristen	Einführung einer Mobilitätskarte zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV für Übernachtungsgäste in Wismar (Refinanzierung über eine Gebühr/ ergänzende Abgabe)								1	10	€€			jährliche Kosten (Annahme ohne Refinanzierung)			X		O				O

Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, desto wirksamer)							Räumliche Wirk-samkeit	Wirkungs-punkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungs-horizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Summe der Einzelbewertung der Unterziele multipliziert mit der räumlichen Wirksamkeit	€- bis 100.000 € €€- > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel neutral effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HWI	LK NWM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität																								
MVI-1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in allen öffentlichen Verwaltungen und Eigenbetrieben zur gezielten Stärkung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere auf Arbeitswegen der Beschäftigten durch bspw. Job-Tickets, Job-Räder, o.ä.								3	36	€€					X	O						O
MVI-2 (Steckbrief)	Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen	Schaffung geeigneter Voraussetzungen zur Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote und -dienstleistungen insbesondere durch Schaffung von Mobilitätsstationen, die durch privatrechtliche Akteure (z.B. für Car-Sharing, Laden von E-Pkw, Paketstationen) genutzt werden können								2	40	€€			i.d.R. gute Förderquote, Angabe der Kosten je Mobilitätsstation inkl. Kostenkomponente MVI-3		X							O
MVI-3	Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur	Verdichtung des Netzes öffentlicher Ladeinfrastruktur zur Stärkung der Elektromobilität (Mobilitätsstationen, Parkplätze, Parkhäuser, Tankstellen)								2	22	€€€			i.d.R. gute Förderquote, Ladeinfrastruktur wird auch im Rahmen von Mobilitätsstationen (vgl. MVI-2) verbessert		O							X
MVI-4.1	Dynamische Fahrgast-informationssysteme (DFI) an wichtigen Haltestellen	DFI erweitern die herkömmlichen statischen Fahrgastinformationen um dynamische Anzeigen, z.B. zu Abfahrten, Fahrtenausfällen, etc.								1	8	€			Berücksichtigung sollte im Zuge des Ausbaus der Haltestelleninfrastruktur (ÖPNV-7) erfolgen		O	X	O					
MVI-4.2	Dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden und an Nachfrageschwerpunkten	Erhöhung der Dichte und Qualität von Fahrgastinformationen (Live-Fahrplandaten, Ausfälle, Störungsmeldungen) im öffentlichen Raum dient der Kundenakquise. Ausgabemedien können starre Monitore, Projektionen im öffentlichen Raum, Widget-Anwendungen auf Computern und mobilen Endgeräten sein								1	11	€			Kosten entstehen teilweise auch nur bei Dritten und in Abhängigkeit des Umfangs der Anzeigen		X	O						O
MVI-5.1	Automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen	Sichtbarmachung (der Menge) des Radverkehrs und damit die Verdeutlichung des Radverkehrs mit seiner großen Bedeutung als Mobilitätsform in Wismar								1	5	€					X							
MVI-5.2	Countdown-LSA an Rad-Hauptrouten	Countdown-LSA an ausgewählten LSA bspw. im Zuge des Ostseeküstenradweges. LSA mit Restzeitanzeigen für den Radverkehr an Rad-Hauptrouten erhöht den Komfort, vermindert Rotlichtverstöße und erhöht somit die Verkehrssicherheit								1	10	€			i.d.R. gute Förderquote bei Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Nachrüstung/ Umrüstung kann im Zuge der Erneuerung der LSA erfolgen		X							
MVI-6	Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen	Über Wechselanzeigen können verkehrsrelevante Hinweise verbreitet werden und so eine verkehrslenkende Funktion erzielen (Sperrungen, Hinweise zum Parken, Mobilitätsangebote, etc.).								2	30	€€			Nachrüstung/ Umrüstung kann im Zuge der Erneuerung der Technik erfolgen		X							
MVI-7 (Steckbrief)	Image-Kampagne Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme	Entwicklung einer Image-Kampagne zur Erhöhung der Sensibilität in verkehrlichen Konfliktsituationen								1	7	€					X							O

ENTWURF

Anlage 5:
Maßnahmensteckbriefe

Erläuterung zu den Steckbriefen

Im Folgenden sind für die wichtigsten (zwingend notwendige Maßnahmen, Schlüsselmaßnahmen und weitere) Maßnahmensteckbriefe dargestellt, die die maßgeblichen Informationen zu diesen Maßnahmen kompakt beschreiben. Die Steckbriefe sind wie hier dargestellt aufgebaut und zu verstehen.

Titel der Maßnahme

Ziele und Wirkungseffekte
Darstellung der Ziele und Beschreibung von Wirkungen und Effekte der Maßnahme

Foto/ Darstellung
der Situation/ eines Beispiels

Beschreibung:
ausführliche Beschreibung der Maßnahme inkl. ggf. grafischer Darstellung

Wechselwirkungen:
Beschreibung möglicher Wechselwirkungen der Maßnahme mit anderen Maßnahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes

Akteure	**Zeitbedarf**	**Kosten in €**	**Priorität**
beteiligte bzw. zu beteiligende Akteure	< 2 Jahre	< 100.000	nachrangig
	2 - 5 Jahre	100.000 - 0,5 Mio.	mittel
	5 - 10 Jahre	0,5 Mio. - 1 Mio.	(sehr) hoch
	> 10 Jahre	1 Mio. - 5 Mio.	höchste
	Daueraufgabe	> 5 Mio.	Schlüsselmaßnahme

ENTWURF

Kfz-1/ Kfz-3 – Leistungsfähiges Straßennetz vorhalten und erhalten

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Erreichbarkeit und leistungsfähigen Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr (privat, Pendler, Tourismus und Wirtschaft) entsprechend der mittelzentralen Funktion der Hansestadt Wismar sowie effiziente Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Ausgangssituation:

Die bestehende Substanz an Straßeninfrastruktur nebst Ingenieurbauwerken, Nebenanlagen und technischen Ausrüstungen im Zuge des Straßenhauptnetzes in der Hansestadt Wismar ist mit wenigen Ausnahmen funktionsgerecht ausgebaut. Im Nebennetz besteht größerer Handlungsbedarf. Im Sanierungsgebiet der Altstadt sind große Teile der Erschließungsstraßen bereits saniert.

Derzeit besteht jedoch kein digitales Straßenzustandskataster zur Protokollierung.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme beinhaltet folgende Bausteine:

- Zunächst bedarf es die Erstellung eines Straßenzustandskatasters als Grundlage für das Erhaltungsmanagement sowie die Priorisierung von Sanierungsaufgaben und die damit einhergehende langfristige Finanzplanung. In einem derartigen Zustandskataster wird der bauliche und funktionale Zustand aller Straßen im Stadtgebiet erfasst, bewertet und turnusmäßig fortgeschrieben
- Bei der Sanierung der Verkehrsanlagen des Straßenhauptnetzes soll eine sukzessive Erneuerung der Signaltechnik der Knotenpunkt-LSA erfolgen

Klassifiziertes Straßennetz der Hansestadt Wismar

- Die Bundes- und Landesstraßen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt, sodass der Fokus dieser Maßnahme auf die kommunalen Straßen im Sammel- und Nebenstraßennetz zu legen ist
- Das Nebenstraßennetz soll schrittweise nach Verfügbarkeit finanzieller Mittel saniert werden. Auch zu berücksichtigen sind Korrespondenzen zu anfallenden Tiefbauarbeiten
- Bei der Sanierung sind die Einschränkungen für den Verkehr möglichst gering zu halten und Baustellen zu koordinieren

Wechselwirkungen:

Im Kontext der Sanierung des Straßenhauptnetzes sollte stets gleichzeitig die Ertüchtigung angrenzender Nebenanlagen, wie Haltestellen (ÖPNV-7), Radwege (Rad-1 und Rad-3), Gehwege (u.a. FÖ-7) und Querungsstellen (FÖ-1) erfolgen. Manche Abschnitte des Straßenhauptnetzes unterliegen konkreten Planungsvorhaben, wie die Umgestaltung von Knotenpunkten (Kfz-5), der Ersatzneubau Hochbrücke (Kfz-2) oder die Straßen Am Hafen (Kfz-4.1) und Am Köppernitztal (Kfz-4.2). Der Sanierungsplan sollte dies beachten.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, LK NWM, Land M-V, EVB	*Daueraufgabe*	€€€€€	★★★★

ENTWURF

Kfz-4.1/ FÖ-7 – (Machbarkeitsstudie) Umgestaltung Straße Am Hafen

Ziele und Wirkungseffekte:

Stärkung der barrierefreien und klimaresilienten Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer, Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes durch dessen Entlastung und/ oder Neuordnung, Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

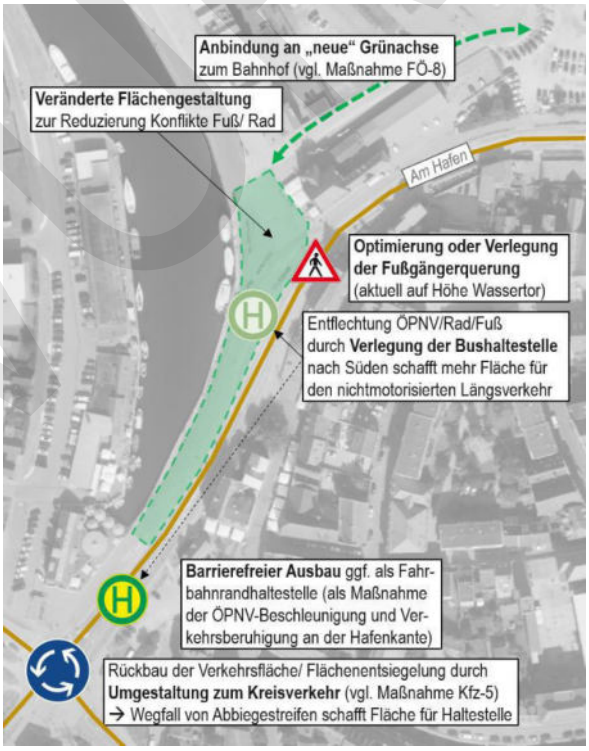
Ausgangssituation:

Die Straße Am Hafen ist Teil des nördlichen Altstadtrings und ein wichtiger Teil des touristischen Zentrums mit kulinarischen und kulturellen Angeboten sowie Blick auf die alten Speicherhäuser. Allerdings entsteht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine spürbare Trennwirkung zwischen historischer Altstadt und Hafenpromenade. Die Seitenanlagen sind im Bestand nicht bedarfs-/ richtliniengerecht ausgebaut und konfliktbehaftet.

Maßnahmenbeschreibung:

Zur Umplanung der Verkehrsanlage ergehen folgende Hinweise:

- Zweistreifiger Ausbau der Straße Am Hafen zu Zwecken der Verkehrserschließung erforderlich, Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten (Abbau Barrierewirkung)
- Keine Anlagen des ruhenden Verkehrs erforderlich
- Einordnung von Radverkehrsanlagen mit gut benutzbarem Übergang zu den angrenzenden Anlagen von hoher Bedeutung (Rad-Hauptroute)
- Stärkung der Flächen nördlich des Hafens hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, Abbau der Barrierewirkung der Straße Am Hafen durch Qualifizierung und/ oder Quantifizierung der Querungsanlage(n)
- Lage Haltestelle im Bereich des Alten Hafens sinnvoll, ggf. Verschiebung in Richtung Schiffbauerdamm mit Prüfung zum barrierefreien Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle (Busbeschleunigung, Beruhigung Kfz-Verkehr)



Anforderungen an die Verkehrsanlage „Am Hafen"

Wechselwirkungen:

Die Maßnahmen Kfz-4.1 und FÖ-7 sind aufgrund der Redundanzen zwingend im gemeinsamen Kontext zu sehen. Im Rahmen letzterer ist eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten, da die Neuplanung der Seitenanlagen an der Straße Am Hafen viele Restriktionen mit sich bringt (Hafenbecken, Denkmalschutz, alte Gleisanlage, hohes Fußverkehrsaufkommen). Unmittelbar nördlich schließt die Freiraumgestaltung der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8) an, südlich die potenzielle Umgestaltung des Knotenpunktes am Schiffbauerdamm (im Kontext Kfz-5). Die Anforderungen des Rad-Hauptroutennetz (Rad-1.1), der barrierefreie Umbau von Haltestelleninfrastrukturen (ÖPNV-7) sowie auch die Einordnung einer Fahrraddauerzählstelle (MVI-5.1) sind bei der Entwicklung der Verkehrsanlage zu berücksichtigen.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, EVB, Dritte	↻↻↻↻	€€€€€	★★★★

ENTWURF

RuhV-1 – Arrondierung Stellplatzangebot

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr unter effizienter Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen für alle Nutzergruppen, Abwicklung eines funktionierenden stadtverträglichen Tourismusverkehrs

Ausgangssituation:

Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt und deren Peripherie im Jahre 2012 verbesserte sich die Situation im ruhenden Verkehr spürbar. Hierdurch konnte das Dauerparken durch Nicht-Bewohner in zentralen Lagen spürbar reduziert werden, sodass sich die Parkplatzverfügbarkeit für Anwohner, Besucher und Kunden deutlich erhöhte. Die Altstadtstraßen wurden vom Parksuchverkehr entlastet. Wenngleich die Situation im ruhenden Verkehr aktuell nach wie vor leicht angespannt ist, spiegeln sich die grundpositiven Langzeitwirkungen in Form von Kapazitätsreserven im gesamten Tagesverlauf wider.

Maßnahmenbeschreibung:

Eine Nachschärfung bei der Bewirtschaftung der Parkplätze an der Peripherie der Altstadt ist erforderlich, um die beabsichtigte Lenkungsfunktion der Nutzergruppen auch vor dem Hintergrund sicherzustellen, dass aus Gründen der Sanierung, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität einzelne Stellplätze entfallen:

- Festhalten an bewährter Nutzergruppenverteilung (Priorität für Bewohner und Kunden/ Besucher der Altstadt, „1. Reihe“ Peripherie für Touristen und Kunden/ Besucher, „2. Reihe“ Peripherie für Beschäftigte)
- Keine Neuaufteilung der Gebührenzonen – als wichtigstes Steuerungsinstrument zur Lenkung der Nutzergruppen dient die Bewirtschaftung (Bewohnerparken und hohe Gebühren/ Kurzzeitparken in der Altstadt, an der Peripherie sanfte Gebühren und Angebot von vergünstigtem „Guten-Morgen-Ticket“ für Pendler)
- Verlagerung des Beschäftigtenparkens vom Parkplatz „Turmstraße“ durch Entfall „Guten-Morgen-Ticket“ in Peripherie (Angebote dort erweitern), um Platz für Bewohner und Kunden/ Besucher zur Kompensation entfallender Stellplätze in der Altstadt zu schaffen (wichtigster Parkplatz für südliche Altstadt/ Markt)

Bewirtschaftungs- und Nutzergruppenkonzept Altstadt

Wechselwirkungen:

Im Kontext der Maßnahme steht die Prüfung einer Erweiterung der Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt (RuhV-2.1), v.a. des Parkhauses Altstadt-Hafen (RuhV-2.2). Aber auch der Stellplatzentfall durch lokal wirksame Maßnahmen (Umgestaltung Marktplatz (FÖ-5) und Abordnen Gehwegparken (RuhV-6.1)) sowie die Fortschreibung der Parkgebührenordnung (RuhV-3.1) sind bei der Arrondierung zu berücksichtigen.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, EVB, Dritte		€ € € € €	★★★★

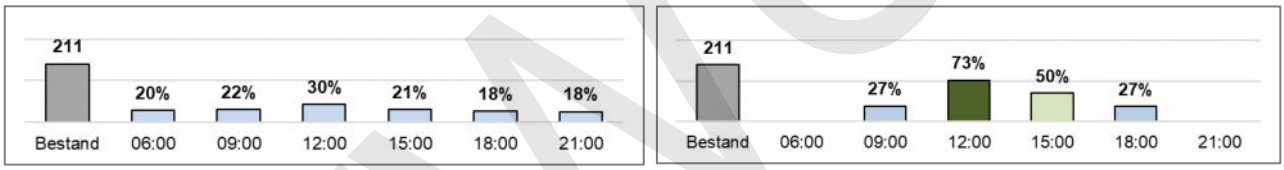
RuhV-2.2 – Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr unter effizienter Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen für alle Nutzergruppen, Abwicklung eines funktionierenden stadtverträglichen Tourismusverkehrs

Ausgangssituation:

Das im Jahr 2018 gebaute Parkhaus Altstadt-Hafen verfügt im Bestand über 211 bewirtschaftete Stellplätze. Hintergrund des Bauvorhabens war das Sicherstellen des Parkplatzbedarfs der umliegenden Wohnbebauung (Bewohner), Hotels und Touristenattraktionen (Besucher, Gäste, Touristen) im Bereich der nördlichen Altstadt. Außerhalb der Ferien verfügt das Parkhaus stets über ausreichend Kapazitätsreserven, trotz dass eine „Grundauslastung“ an Dauerparkern von 10 % zu verzeichnen ist. In den Ferien ist die Nachfrage stärker und erreicht samt Dauerparkern im Mittel eine Auslastung von bis zu 90 %. Bei schlechter Witterung oder in der Sommersaison stattfindenden Großveranstaltungen ergibt sich eine nochmals höhere Auslastung. Ferienunabhängig zeigt sich auch eine jahreszeitliche Schwankung der Parkraumauslastung. Während von November bis März an nahezu keinem Tag die maximal gemessene Tagesauslastung erreicht wird, ergibt sich von Juli bis September an über 20 Tagen dieser Wert. Auch der Standort zweier betriebener Car-Sharing-Fahrzeuge, samt E-Lade-Infrastruktur, befindet sich im Parkhaus Altstadt-Hafen.



Durchschnittliche Parkraumauslastung des Parkhauses außerhalb der Ferien (links) und innerhalb der Ferien (rechts)

Maßnahmenbeschreibung:

In einem zweiten Bauabschnitt soll das Parkhaus Altstadt-Hafen nun erweitert werden, wodurch die Kapazität um weitere 200 Stellplätze anwachsen wird. Bereits im ersten Bauabschnitt wurde in Bezug auf den Aspekt der Nachhaltigkeit die Möglichkeit zur Erweiterung des Parkhauses sichergestellt. Der Ausbau des Parkhauses als „Leuchtturmprojekt“ soll mehr Kapazitäten für die touristische Nutzung bieten, aber auch weiterhin für Bewohner (Dauerparker) vorgesehen sein. Das Vorhaben dient zu Kompensationszwecken wegfallender Stellplätze in der Altstadt. Gleichzeitig ist der Ausbau des Parkhauses Voraussetzung, um den Parkplatz Altstadt/ Hafen zugunsten einer städtebaulichen Aufwertung der nördlichen Altstadtkante auflassen zu können, was den Entfall von 120 Stellplätzen nach sich zieht. Aufgrund dessen wird die Maßnahme als Schlüsselmaßnahme definiert. Pläne zur Erweiterung des Parkhaueses liegen der Hansestadt Wismar bereits vor.

Wechselwirkungen:

Im Rahmen der Arrondierung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt soll das Stellplatzangebot ergänzt und neu geordnet werden (RuhV-1). Damit einhergehend sollten den Kfz-Fahrern frühzeitige Informationen zur Auslastung des innerstädtischen Parkraumes gegeben werden, bspw. durch ein dynamisches Parkleitsystem (RuhV-4). Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Parkhauses Altstadt-Hafen kann auch eine Erweiterung des Car-Sharing-Angebotes erfolgen (MVI-2). Das Auflassen des Parkplatzes Altstadt/ Hafen ermöglicht eine städtische Freiraumneugestaltung entlang der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, EVB	◷◷◷◷	€ € € € €	★★★★

ENTWURF

RuhV-2.3 – Prüfung von Potenzialflächen für P+R und Pendlerparkplätze

Quelle: Ostseezeitung, Uli Jahr

Ziele und Wirkungseffekte:

Förderung der multimodalen Vernetzung und Stärkung des ÖPNV, Verbesserung der Verkehrsabläufe bei temporären/ saisonalen Verkehrsspitzen

Ausgangssituation:

P+R und Pendler-Parkplätze sind eine wichtige Voraussetzung und Verknüpfungspunkt für (intermodale) Wegeketten. Eine ausgewiesene P+R-Anlage besteht in Wismar gegenwärtig nur am ZOB. Die physischen Voraussetzungen sind auch am Festplatz vorhanden, wobei es an einer entsprechenden Beschilderung und Einbindung ins ÖPNV-Angebot fehlt. Der Parkplatz ist derzeit gebührenfrei.

Pendlerparkplätze sollen durch die Förderung von Fahrgemeinschaften Pkw-Fahrten bündeln. Ein gut ausgelasteter Pendlerparkplatz besteht an der Anschlussstelle Wismar-Mitte an der B 208.

Maßnahmenbeschreibung:

Der bestehende Parkplatz am Festplatz/ Tierpark soll als P+R-Parkplatz beschildert und in dieser Funktion im städtischen Verkehrsnetz genutzt werden. Die Schnittstelle zum ÖPNV ist durch eine zusätzliche Haltestelle zu stärken (Berücksichtigung der Fahrgastinformation). Der Parkplatz erfüllt zugleich auch die Funktion eines Überlaufparkplatzes für die Altstadt bei saisonalen oder veranstaltungsbedingten Nachfragespitzen und sollte daher unbedingt fest fixierter Bestandteil im Parkleitsystem sein (RuhV-4). Im Falle einer zu erwartenden Überlastung ist dieser Parkplatz im Parkleitsystem prioritär auszuweisen. Im Hinblick auf den wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkt auf dem Werftgelände gewinnt dieser auch für Berufspendler an Bedeutung.

Einbindung des P+R Parkplatzes Festplatz/ Tierpark

Zudem sollte eine Prüfung weiterer Flächen und deren Ausbau/ Erweiterung zu Pendlerparkplätzen im Bereich Wismar Süd (z.B. Rothentor) und insbesondere Wismar Ost (z.B. Groß-Gewerbegebiet Kritzowburg, Anbindung auch an die Haltestelle „Dargetzow/ Amselweg“) erfolgen. Bzgl. der städtebaulichen Gestaltung dieser Parkplätze gelten die gleichen Nachhaltigkeitsansprüche, wenngleich kurzfristig auch sporadisch befestigte Interimslösungen infrage kommen. Diese Parkplätze sollen unentgeltlich nutzbar sein.

Wechselwirkungen:

P+R-Plätze können perspektivisch als Ausweich- und Auffangparkplätze fungieren und sollten dann ggf. im Parkleitsystem berücksichtigt werden (RuhV-4). Der Parkplatz im Bereich des Festplatzgeländes steht im engen Kontext zur Realisierung und Wirksamkeit anderer Maßnahmen, wie der neuen Buslinie zwischen Festplatz und Haffeld (ÖPNV-5), der Werfttangente (mWT-1) oder dem Ausbau von Car-Sharing (MVI-2).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, EVB	Daueraufgabe	€ € € € €	★★★★

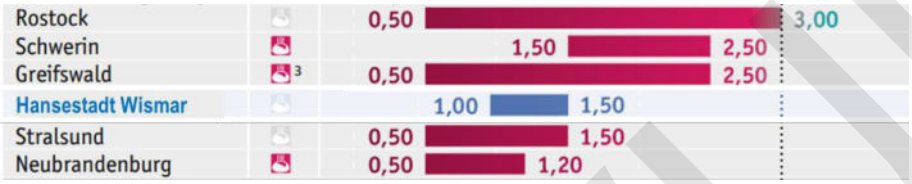
RuhV-3.1 – Fortschreibung Gebührenordnung

Ziele und Wirkungseffekte:

Lenkungs- bzw. Steuerungsfunktion zur Gewährleistung der Kfz-Erreichbarkeit im privaten, touristischen, Wirtschafts-, Berufs- und Pendlerverkehr,
zu Zwecken der Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Vermeidung von Parksuchverkehr, Stärkung des Umweltverbundes und Aufwertung öffentlicher Räume

Ausgangssituation:

Die aktuelle Parkgebührenordnung stammt aus dem Jahr 2019. Aufgrund sich ständig ändernder Rahmenbedingungen und nicht zuletzt auch zur besseren Deckung der durch den ruhenden Verkehr entstehenden laufenden Kosten bedarf es einer stetigen Fortschreibung der Parkgebührenordnung.



Stündliche Parkgebühren im städtischen Vergleich 2025 [Quelle: Deutsche Umwelthilfe]

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme fasst kleinteilige Ansätze zusammen, die im Kontext der Parkraumbewirtschaftung stehen und das Gleichgewicht zwischen Parkraumangebot und Parkraumauslastung sicherstellen sollen:

- Expliziter Verzicht auf Maßnahmen, die die Steuerungsfunktion beeinträchtigen, den Parksuchverkehr verstärken, den Kontrollaufwand erhöhen und zu Einnahmeverlusten führen (u.a. „Brötchentaste“)
- Beibehaltung der generellen Gebührenpflicht im Tagzeitraum zwischen 9 und 19 Uhr. Bewohnerparken in den gekennzeichneten Zonen ist bereits ab 16 Uhr empfehlenswert, da hier in der Parkraumauslastung ein Rückgang zu verzeichnen ist.
- Innerhalb der Altstadt ausschließlich finanzielle Bewirtschaftung bei gleichzeitig zeitlicher Beschränkung auf zwei Stunden – im direkten Umfeld des Marktes maximal eine Stunde. Keine Beschränkung der Parkdauer auf Parkplätzen an der Altstadtperipherie
- Sukzessive Anpassung der Parkgebühren zur Sicherstellung des Gleichgewichtes von Parkraumangebot und -auslastung. Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung dienen der Deckung der laufenden Kosten (Instandhaltung, Technik, Energie, Personal). Aus den allgemeinen Preis- und Tarifentwicklungen ergibt sich eine sukzessive Kostensteigerung, die auch durch die Nutzer mitzutragen ist. Erlöse dienen der Mitfinanzierung von Ausbaumaßnehmen im ruhenden Verkehr (u.a. Parkhaus, vgl. Maßnahme RuhV-2.2)
- Vergünstigter Wintertarif hat keine Steuerungsfunktion (modale Verlagerung) – Wegfall des Wintertarifmodells sollte als Option im Blick behalten werden
- Bezüglich der Sonderparkregelungen und -angebote für Wohnmobile, Reisebusse und Motorräder haben die Analysen keinen akuten Handlungsbedarf erkennen lassen. Dennoch sollte eine regelmäßige Evaluierung der Bestandssituation erfolgen

Wechselwirkungen:

Die Maßnahme dient als wichtiges Steuerungsinstrument für die Nutzergruppenverteilung im Sinne der Arrondierung der Stellplätze (RuhV-1). In Abhängigkeit der Wirkungserfolge könnte hieraus langfristig auch ein Anpassungsbedarf bzgl. der Gebührenzonen erwachsen – gegenwärtig besteht aber keine Notwendigkeit.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, EVB	◔ ◔ ◔ ◔	€ € € € €	★★★☆

ENTWURF

Rad-1.1 – Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit, Stärkung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

Ausgangssituation:

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes wurde mit Fachleuten in Arbeitskreisen und Workshops ein Alltags-Rad-Hauptroutennetz erarbeitet. Dieses baut auf ein im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg erstellten Netzes auf. Die in diesem Steckbrief thematisierte Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring bindet die Alltags-Rad-Hauptrouten 1 bis 5 an, welche ihr Potenzial auch dadurch erreichen. Angebunden werden die Altstadt, das Gelände des Alten Hafens, der Bahnhof und der Liniengarten, wonach sich in Überlagerung des Alltags- und touristischen Radverkehrs hohe Radverkehrsmengen ergeben. Innerhalb des Altstadtringes sollten keine Radrouten verlaufen, der Alltags-Rad-Durchgangsverkehr im Bereich der Altstadt sollte auf eine attraktive Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring verlagert werden. Eine Befahrung der Altstadt sollte für Zielverkehre jedoch weiterhin sichergestellt sein.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptroute:

- Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Bahnhofstraße, Dahlmannstraße und Dr.-Leber-Straße sowie im Lindengarten
- Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Lindengarten zwischen Bahnhof und Alte Rostocker Straße
- Ausbau/ Umwidmung zu einer Fahrradstraße entlang der Alten Rostocker Straße
- Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung entlang der Alten Rostocker Straße

Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptrouten Altstadtring

Wechselwirkungen:

Das größte Nutzungspotenzial der Alltags-Rad-Hauptroute ergibt sich bei Umsetzung des gesamten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes (Rad-1) und -Nebenroutennetzes (Rad-3). Die Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptroute sollte mit einer Erweiterung der Wegweisung im Rad-Hauptroutennetz verbunden werden (Rad-2). Die Gestaltung der Führung der Alltags-Rad-Hauptroute im Bereich der Alten Rostocker Straße sollte mit der Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße (FÖ-9), sowie weiterhin der Wahlmöglichkeit für Radfahrer zum Erreichen der Altstadt über die Gerberstraße oder Altwismarstraße im Zusammenhang mit der Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone vereint werden (FÖ-4). Zu den im Rahmen der Umgestaltung der nördlichen Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße (Kfz-4.3) und nach einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Straße Am Hafen (FÖ-7) zu planenden Radverkehrsführungen sollten gut nutzbare Übergänge sichergestellt werden.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Land M-V	↻ ↻ ↻ ↻	€ € € € €	★ ★ ★ ★ 🔑

Rad-1.2/ Rad-1.3/ Rad-1.6 – Alltags-Rad-Hauptroute 1, 2, 5

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit, Stärkung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

Ausgangssituation:

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes wurde mit Fachleuten in Arbeitskreisen und Workshops ein Alltags-Rad-Hauptroutennetz erarbeitet. Dieses baut auf ein im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg erstellten Netzes auf. Die in diesem Steckbrief thematisierten Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2 und 5 verbinden die peripheren Stadtteile Kagenmarkt, Lübsche Burg, Redentin, Schwanzenbusch und Wismar West sowie die bevölkerungsreichen Stadtteile Friedenshof und Wendorf mit der Altstadt. Angebunden werden die Arbeitsplatzschwerpunkte Haffeld und Werftgelände, das Freizeitbad Wonnemar, das Krankenhaus, das Kurt-Bürger-Stadion, die Hochschule und der Tierpark/ Bürgerpark. An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließen Radverkehrsanlagen in das Umland Richtung Barnekow, Boltenhagen, Gägelow, Grevesmühlen, Insel Poel, Lübeck und Neubukow an. Entlang der definierten Alltags-Rad-Hauptrouten sind nicht überall anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen, Querungshilfen und konsistente Radverkehrsführungen vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten:

- Ausbau/ Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2 und 5
- Ausbau/ Umwidmung zu getrennten Rad- und Gehwegen entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 5
- Neubau einer Querungshilfe Philipp-Müller-Straße an der Alltags-Rad-Hauptroute 1
- Abwägung zweier Varianten der Radverkehrsführung der Alltags-Rad-Hauptroute 2 entlang der Straßenverläufe Dammweg/ Kormoranweg/ Hanns-Rothbarth-Straße/ Am Ankerplatz (Variante 1) oder Dammhusener Chaussee/ Schiffbauerpromenade (Variante 2)
- Ausbau/ Umwidmung zu einer Fahrradstraße entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 2 (Variante 1)

Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2 und 5

- Anordnung eines Radfahrstreifen oder Schutzstreifen entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 2 (Variante 2)
- Aufbringen von Piktogrammketten bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 2 (Variante 2) und 5

Wechselwirkungen:

Das größte Nutzungspotenzial der Alltags-Rad-Hauptrouten ergibt sich bei Umsetzung des gesamten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes (Rad-1) und -Nebenroutennetzes (Rad-3). Die Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten sollte mit einer Erweiterung der Wegweisung im Rad-Hauptroutennetz verbunden werden (Rad-2).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Land M-V	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

ENTWURF

Rad-1.4/ Rad-1.5 – Alltags-Rad-Hauptroute 3, 4

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit, Stärkung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

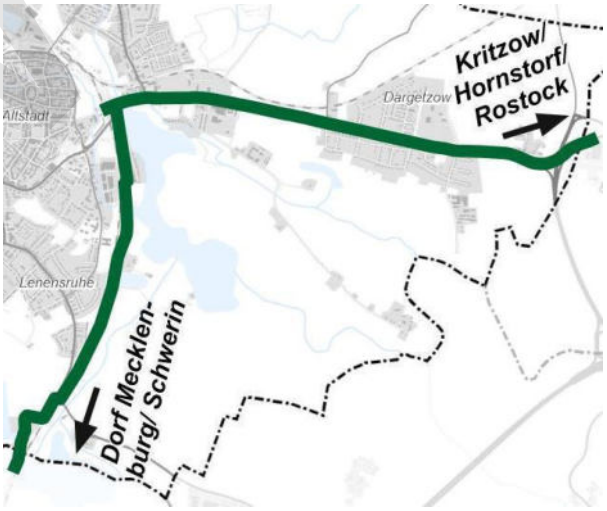
Ausgangssituation:

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes wurde mit Fachleuten in Arbeitskreisen und Workshops ein Alltags-Rad-Hauptroutennetz erarbeitet. Dieses baut auf ein im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg erstellten Netzes auf. Die in diesem Steckbrief thematisierten Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4 verbinden die peripheren Stadtteile Dargetzow, Kagenmarkt, Kluß und Lenensruhe mit der Altstadt. Angebunden wird der Arbeitsplatzschwerpunkt Gewerbegebiet Kritzowburg. An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließen Radverkehrsanlagen in das Umland Richtung Dorf Mecklenburg, Hornstorf, Kritzow, Rostock und Schwerin an. Der Einzugsbereich der Alltags-Rad-Hauptroute 3 zeichnet sich durch eine geringe Einwohner- und Arbeitsplatzanzahl aus. Ihr Potenzial erreicht diese Alltags-Rad-Hauptroute vor allem durch die Einbindung in eine vom Landkreis Nordwestmecklenburg geplante Radschnellverbindung zwischen Schwerin und Wismar.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4:

- Ausbau/ Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 3 und 4
- Ausbau/ Umwidmung zu einer Fahrradstraße entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4
- Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4
- Neubau einer Querungshilfe an der Straße An der Klußer Mühle an der Alltags-Rad-Hauptroute 3
- Ausbau der Querungsstelle zur Bahnquerung in der Alten Rostocker Straße an den Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4
- Aufbringen von Piktogrammketten bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 3



Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4

Wechselwirkungen:

Das größte Nutzungspotenzial der Alltags-Rad-Hauptrouten ergibt sich bei Umsetzung des gesamten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes (Rad-1) und -Nebenroutennetzes (Rad-3). Die Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten sollte mit einer Erweiterung der Wegweisung im Rad-Hauptroutennetz verbunden werden (Rad-2).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (exkl. Bahnquer.)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, LK NWM, Land M-V, DB AG	◷◷◷◷	€ € € € €	★★★★

FÖ-3 – Aufstellung Schulwegpläne

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit von Schulkindern, nachhaltige Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Reduzierung Eltern-Taxi-Verkehre und damit verbundene Risiken

Ausgangssituation:

Die Hansestadt Wismar verfügt über fünf Grundschulen und zwei Förderschulen, für die derzeit keine aktuellen Schulwegpläne vorliegen, welche zu gefahrenarmen Schulwegen und potenziellen „Angsträumen" informieren.

Maßnahmenbeschreibung:

Schulwegpläne haben zum Ziel, die Verkehrssicherheit im Schülerverkehr zu erhöhen und die Erreichbarkeit der Schulstandorte für den nichtmotorisierten Verkehr auch als Beitrag zur Reduzierung des Eltern-Taxi-Verkehrs zu verbessern. Es gilt gesicherte Schulwege zu definieren, ggf. zu qualifizieren und entsprechend zu kommunizieren. Gemeinsam mit Eltern, Schulen, Polizei und der Stadt sollen konkrete Maßnahmen entwickelt werden, um Gefahren zu minimieren und sichere Routen zu fördern.

Allgemein sollen folgende Bausteine im Rahmen der Schulwegeplanung berücksichtigt werden:

- Infrastrukturmaßnahmen: sichere Gehwege, gesicherte Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen, verbesserte Beleuchtung, Radverkehrsanlagen/ gesicherte Radabstellanlagen auf dem Schulgelände
- Verkehrslenkung: Tempo-30-Zonen im Umkreis der Schule, Einbahnstraßenregelungen zur Entzerrung des Kfz-Verkehrs, Hol- und Bringzonen außerhalb des Schulbereichs zur Vermeidung von Elterntaxis direkt vor der Schule, Schilder „Achtung Kinder" an Gefahrenstellen
- Überwachung und Kontrolle: verstärkte Verkehrsüberwachung (insbesondere Schuljahresbeginn), Schulweghelfer/ Schülerlotsen an Kreuzungen, Zusammenarbeit mit der Polizei zur Kontrolle und Prävention
- Kommunikation und Aufklärung: Informationsveranstaltungen für Eltern (sicherer Schulweg, Eltern-Taxis vermeiden), Schulwegtraining für Kinder (besonders bei Erstklässlern), Veröffentlichung eines Schulwegeplans als Karte mit farblich markierten sicheren Wegen (Verteilung an alle Eltern von Grundschülern zu Schuljahresbeginn)
- Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung: regelmäßige Evaluation des Schulwegeplans, Beteiligung der Schulen an der Aktion „Zu Fuß zur Schule", Meldeportal für Eltern/ Schüler, um neue Gefahrenstellen einzureichen, Monitoring durch regelmäßige Begehungen (z. B. Verkehrsschau)

Schulwegpläne sollen für Grund- und Förderschulen im Stadtgebiet (öffentlich und in privater Trägerschaft) aufgestellt werden.

Die Aufstellung von Schulwegplänen ist kurzfristig zu realisieren und dann als Daueraufgabe zu verstehen.

Wechselwirkungen:

Aus der Schulwegplanung können auch konkrete Infrastrukturmaßnahmen erwachsen, wie bspw. der Bedarf zusätzlicher Querungsstellen (vgl. FÖ-1) oder der Ausbau von Gehwegen. Schulwegpläne sind regelmäßig fortzuschreiben, veränderte Schulwegempfehlungen können auch durch die Umgestaltung von Straßenräumen (vgl. FÖ-7, FÖ-8, FÖ-9) entstehen. Weiterhin können Schulen in Form von (nutzergruppenorientiertem) Mobilitätsmanagement die Verkehrssicherheit der Schüler verbessern (vergleichbar MVI-1).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (Aufstellung)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar	↻ ↻ ↻ ↻	€ € € € €	★★★★

ENTWURF

FÖ-4 – Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer in der Fußgängerzone sowie Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität durch die Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes

Ausgangssituation:

In der Fußgängerzone Altstadt besteht tageszeitlich und saisonal großes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie dem Lieferverkehr. In der Altwismarstraße wurden 2024 über 5 Mio. Ladenbesuche verzeichnet (Quelle: HWI). Die bestehenden Verkehrsregelungen (Schritttempo Radfahrer, Lieferzeiten Wirtschaftsverkehr) werden seitens dieser Verkehrsteilnehmer nur unzureichend eingehalten. Hierunter leidet nicht nur die Verkehrssicherheit – wenngleich im Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung derartige Konflikte als weniger kritisch eingestuft wurden – sondern auch die Aufenthaltsqualität.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone der Altstadt soll mehrstufig erreicht werden und einer stetigen Evaluierung zur Zielerreichung unterzogen werden. Folgende Stufen sind vorgesehen:

- 1. Stufe (kurzfristiger Handlungsbedarf): Präsenz der Polizei, die freundlich informiert, aber auch bei Regelverstößen einschreiten kann, denn Radfahrer dürfen die Fußgängerzone nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Anordnung Piktogramme zur weiteren Sensibilisierung hinsichtlich einer gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln kann dadurch langfristig verbessert werden.
- 2. Stufe (kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf): Dialog mit Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern bzw. Touristen sowie begleitende Informationsangebote können Akzeptanz und Verständnis entwickeln. Die Entwicklung einer Imagekampagne (vgl. Maßnahme MVI-7) fördert das Verständnis.

  Auch die Einordnung von Lieferzonen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder jeweils an den Zugängen zur Fußgängerzone erhöht das Verständnis seitens der Nutzer und soll regelwidriges Verhalten reduzieren. Die „Entschleunigung“ des Radverkehrs kann beispielsweise auch durch die Einordnung von Verweilzonen erreicht werden.
- 3. Stufe (ggf. langfristig): Die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Radverkehr soll als letztes Mittel angewendet werden, sofern die anderen Maßnahmen nicht funktionieren. Die Altwismarstraße ist dem Grunde nach ausreichend breit. Sodann ist eine vertiefende Prüfung zur Notwendigkeit und Ausdehnung in einer gesonderten Untersuchung vorzunehmen. Abzustimmen ist hierbei der konkrete Zeitraum – in Orientierung auf den Bestand bzgl. der Befahrbarkeit für den Lieferverkehr empfiehlt sich bspw. der Zeitraum zwischen 18 und 10 Uhr. Die Straßenraumbreiten berücksichtigend erscheint die 3. Stufe in der Straße „Hegede“ ggf. dennoch sinnvoll. Die Zufahrten zur Fußgängerzone sollten sodann zur besseren Gewährleistung der Einhaltung der Vorgabe durch technische Lösungen gesichert sein.

Zunächst sollen nur die Stufen 1 und 2 umgesetzt werden.

Wechselwirkungen:

Die Image-Kampagne zum Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme ist als eigene Maßnahme (MVI-7) formuliert. Hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs sind die Ansätze innovativer City-Logistik (mWT-5) im Blick zu behalten, da auch hieraus positive Effekte hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu erwarten sind.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (jährlich)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

ENTWURF

FÖ-5 – Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz

Ziele und Wirkungseffekte:

Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität im Zentrum der Altstadt durch weitere Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes, Stärkung der barrierefreien und klimaresilienten Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer, Entlastung sensibler Räume vom Kfz-Verkehr

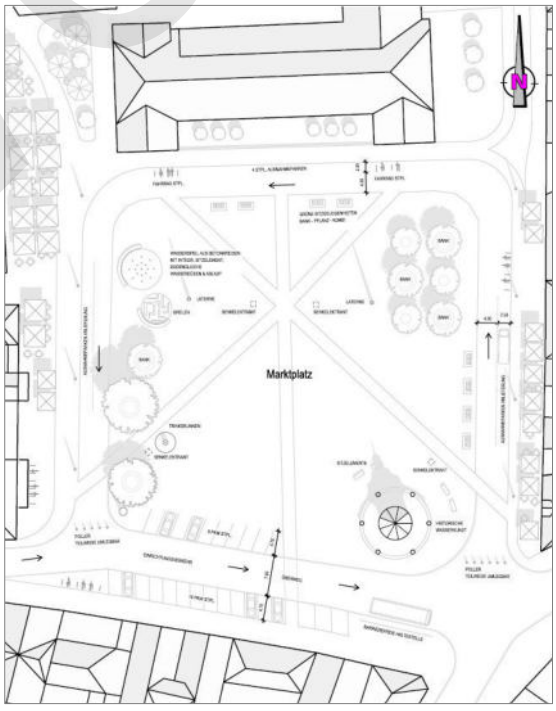
Ausgangssituation:

Der Marktplatz am Rathaus ist einer der wichtigsten Plätze im Zentrum der Altstadt, an dem zugleich auch regelmäßiger Marktbetrieb stattfindet. Raumgestalterisch werden hierbei die Potenziale trotz Sanierung derzeit nur unzureichend genutzt. Das Marktplatzumfeld ist charakterisiert durch Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe. Der Marktplatz ist umfahrbar und gesäumt von Stellplätzen, woraus nicht nur eine enorme Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität hervorgeht (Lärm, Abgase), sondern auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Die absolute Notwendigkeit ist nicht gegeben, die Flächen stehen anderen Nutzungen derzeit nicht zur Verfügung.

Maßnahmenbeschreibung:

Die beispielhafte Neugestaltung des Marktplatzes (vgl. Grafik) zeigt kein abschließendes Konzept, sondern beinhaltet Anregungen für einen freiräumlichen Wettbewerb mit folgenden Maßgaben:

- Verkehrsorganisatorische Eingriffe: starke Einschränkung der Möglichkeit der nördlichen Umfahrung des Marktplatzes für den allgemeinen Verkehr zugunsten der Aufenthaltsqualität und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs – Liefern und Laden sowie die Befahrung mit Sondergenehmigung soll zeitweise möglich bleiben
- Weitestgehende Freihaltung der zentralen Flächen des Marktplatzes aufgrund des regelmäßigen Marktgeschehens
- Aufwertung der Areale im nordöstlichen und südwestlichen Bereich, bspw. durch zusätzliche mobile Begrünung und Verschattung sowie Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, Wasserspiele und Spielpunkte
- Entfall von ca. 40 Stellplätzen der östlich, nördlich und westlich umfahrenden Straße; Neuordnung, aber Erhalt der südlichen Stellplätze
- Einordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Am Markt im Zuge baulicher Maßnahmen im Marktumfeld



Ideenskizze zur Gestaltung des Marktplatzes
[Quelle: Peter Kulka Architektur]

Wechselwirkungen:

Die freiraumplanerische Aufwertung des Marktplatzes geht mit einem Stellplatzentfall einher, sodass eine Rückkopplung mit den Maßnahmen RuhV-1 sowie RuhV-2.1 und RuhV-2.2 sinnvoll erscheint.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar	◔ ◔ ◔ ◔	€ € € € €	★★★★

ENTWURF

FÖ-8 – Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung leistungsfähiger Anbindungen der Altstadt, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Stärkung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität/ Bedeutung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Nutzungseffizienz von Verkehrsinfrastrukturen, Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit

Ausgangssituation:

Die Flächengestaltung zwischen Hafenkante, ZOB und Bahnhof ist im Bestand stark durch Anlagen des ruhenden Verkehrs geprägt, was eine städtebaulich eher funktionale Gestaltung bedingt. Diese Nutzung in dem durch hohe Fußgänger- und Radverkehrsmengen geprägten Bereich ist hinsichtlich der Aufenthalts- und Erholungsqualität als unzureichend zu bewerten, die verkehrliche Überformung steht einer städtebaulichen Aufwertung entgegen. Auch die entlang der Bahnhofstraße/ Wasserstraße altstadtseitig verlaufenden Gehwege sind schmal. In der Vergangenheit wurden in diesem Bereich raumgestalterische Entwicklungspotenziale verschenkt.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme beinhaltet die Entwicklung einer zweiten Fuß- und Radachse im Bereich zwischen Altem Hafen, ZOB und Bahnhof. Der Fokus sollte auf der Schaffung besonderer Freiraumqualitäten liegen. In Form eines „Grünzuges“ kann ein „Erlebnisweg“ zur historischen Altstadt geschaffen werden. Grundlage für die Neugestaltung der Straßennebenanlagen ist eine effizientere Nutzung der Flächen des ruhenden Verkehrs, welche im Zuge der Arrondierung des Stellplatzangebotes erfolgen soll. Die Freiraumgestaltung der nördlichen Altstadtkante übersteigt aufgrund der Komplexität die Möglichkeiten eines Verkehrsentwicklungsplanes. Daher sollen nur erste grobe Anforderungen für die Entwicklung einer Rad-Fuß-Achse formuliert werden:

- Auflassen/ Rückbau des Parkplatzes Altstadt-Hafen bei paralleler Erweiterung der Stellplatzkapazität des Parkhauses Altstadt/ Hafen zur Schaffung einer attraktiven Durchwegung mit weiterem Verlauf in Richtung Alter Hafen
- Einbindung bestehender Querungsanlagen entlang der Kopenhagener Straße und Poeler Straße
- Einbindung des Bahnhofsvorplatzes entsprechend aktuell vorliegender Planungen
- Prüfung der Fortführung des Fuß- und Radverkehrs entlang von Wegestrukturen im Lindengarten mit Einbindung der Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring sowie im weiteren Verlauf der Rad-Fuß-Achse Alte Rostocker Straße sowie der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4

Anforderungen Entwicklung nördliche Altstadtkante

Wechselwirkungen:

Es ist ein städtebaulich attraktiver Übergang zu den umzugestaltenden Straßenräumen Am Hafen (Kfz-4.1/ FÖ-7) und Alte Rostocker Straße/ Altwismarstraße (FÖ-9) herzustellen. Damit einhergehend sollte auch die Gestaltung der Führung der Alltags-Rad-Hauptrouten Altstadtring, 3, 4 und 5 zur Minimierung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr Berücksichtigung finden (Rad-1.1, Rad-1.4, Rad-1.5, Rad-1.6). Die Umgestaltung geht mit dem Rückbau des Parkplatzes Altstadt-Hafen bei gleichzeitigem Ausbau des Parkhauses Altstadt/ Hafen einher, wonach sich eine Rückkopplung zu den Maßnahmen RuhV-1 und RuhV-2.2 ergibt.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Deutsche Bahn AG	↻↻↻↻	€€€€€	★★★★

FÖ-9 – Konzept: Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung leistungsfähiger Anbindungen der Altstadt, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Stärkung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität/ Bedeutung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Nutzungseffizienz von Verkehrsinfrastrukturen, Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit

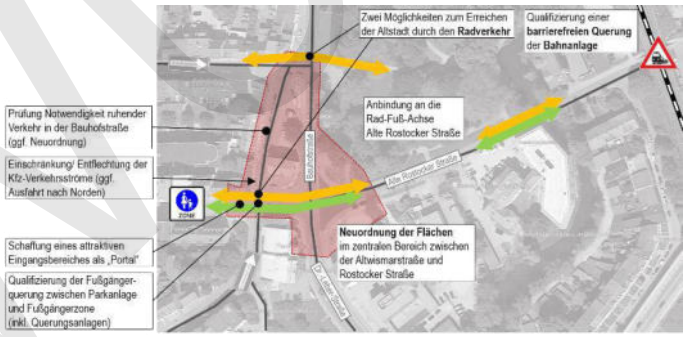
Ausgangssituation:

Der Straßenverlauf Alte Rostocker Straße/ Altwismarstraße fungiert als Hauptachse für den Fußverkehr zwischen Dargetzow/ Kagenmarkt und der Altstadt. Mit der Rücknahme des Kfz-Verkehrs im Bereich Alte Rostocker Straße wurde eine Attraktivierung für nichtmotorisierte Verkehre verpasst. Der plangleiche Bahnübergang ist aufgrund langer Schrankenschließzeiten ein Hindernis. Die parallele planfreie Bahnunterführung ist durch die Stufen für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Fußgänger nicht oder nur schwer nutzbar. Auch der umliegende Straßenraum bedarf einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung. Im Bereich des Knotenpunktes Bauhofstraße/ Dr.-Leber-Straße sind die Verkehrsflächen verkehrlich überformt, eine sinnvolle Ordnung der Verkehrsstrukturen fehlt. Der Übergang in die Fußgängerzone der Altstadt wirkt unscheinbar und insgesamt wenig attraktiv, Potenziale werden verschenkt.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme beinhaltet die Erarbeitung eines Konzeptes zur Neuordnung/ Aufwertung der Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr:

- Qualifizierung der barrierefreien Querung der Bahnanlage in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG
- Schaffung eines Überganges der Radrouten 3 und 4 in Richtung Altstadt (Altwismarstraße, Gerberstraße)



Neugestaltung Alte Rostocker Straße - Altwismarstraße

- Qualifizierung der Fußgängerquerung/ bauliche Umgestaltung der Verkehrsflächen zwischen der Alten Rostocker Straße und der Fußgängerzone durch Einschränkung bzw. Entflechtung der Kfz-Verkehrsströme und Zurücknahme der verkehrlichen Überformung
- Aufwertung des Übergangs zur Fußgängerzone, Verdeutlichung des Übergangs

Kurzfristig bietet sich hierbei die Möglichkeit, mit geringem finanziellem und zeitlichem Aufwand einen sichtbaren Effekt zu erzeugen (z.B. Pflanzkübel, „Pop-Up-Mobiliar", Verweilzonen). Auch die Ordnung der Verkehrsflächen kann mit provisorischen Mitteln schnell umgesetzt werden. Langfristig soll ein umfassendes Konzept die auch bauliche Umgestaltung der Straßenräume berücksichtigen.

Wechselwirkungen:

Es ist ein städtebaulich attraktiver Übergang zu einer neu zu planenden Fuß- und Radachse entlang der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8) und einem umzugestaltenden Straßenraum entlang der Bauhofstraße/ Dr.-Leber-Straße (Kfz-4.3) bei der Planung zu berücksichtigen. Berücksichtigt werden sollte die Gestaltung der Führung der Alltags-Rad-Hauptrouten Altstadtring, 3 und 4, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren (Rad-1.1, Rad-1.4, Rad-1.5). Eine zeitliche Einschränkung der Benutzbarkeit der Fußgängerzone durch den Radverkehr (FÖ-4) kann deren Routenwahl zum Erreichen der Altstadt auf die parallele Gerberstraße verlagern.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Deutsche Bahn AG	◔ ○ ○ ○ ○	€ € € € €	★ ★ ★ ★

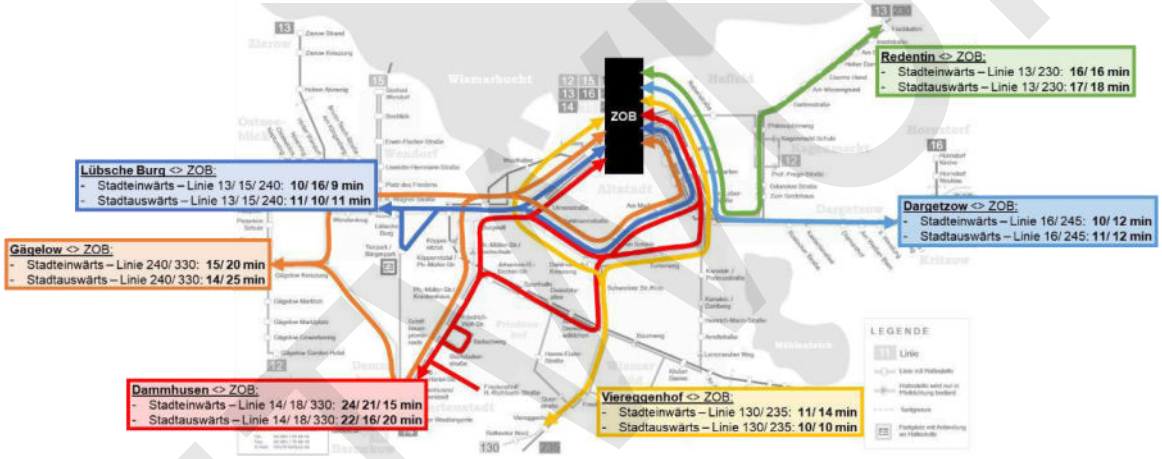
ÖPNV-2 – Anpassung der zeitlichen Fahrlagen

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes, Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes

Ausgangssituation:

Die peripheren Stadtteile Dammhusen, Dargetzow, Lübsche Burg, Redentin und Viereggenhof sowie der nahe der Stadtgrenze gelegene Ort Gägelow sind jeweils durch mehrere Stadt- und/ oder Regionalbuslinien über gleiche oder ähnliche Streckenverläufe (geringe Fahrzeitunterschiede) an die Altstadt oder den zentral gelegenen ZOB angebunden. Besonders wochentags ergibt sich für das Fahrplanjahr 2025 eine starke Ungleichmäßigkeit dieser zeitlichen Fahrlagen auf den Fahrtrelationen zwischen der Altstadt und den Stadtteilen Redentin bzw. Viereggenhof. An Wochenenden ergeben sich besonders kritische zeitliche Fahrlagen zwischen der Altstadt und dem Stadtteil Dargetzow.



Fahrzeiten parallel verkehrender Buslinien zwischen peripheren Stadtteilen und Altstadt [Quelle: NAHBUS]

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme zur Anpassung der zeitlichen Fahrlagen umfasst folgende Inhalte:

- Anpassung der Abfahrtszeiten entlang der in der Grafik dargestellten Verbindungsachsen mit dem Ziel eines etwa gleichen Zeitabstandes zwischen den Abfahrten der benannten Buslinien
- Keine Gefährdung bestehender wichtiger Anschlüsse zu anderen Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs oder SPNV im und außerhalb des Wismarer Stadtgebietes
- An Verknüpfungshaltestellen Orientierung an maximaler Umsteigezeit nach aktuellem Nahverkehrsplan
- Fortlaufende Beachtung bei zukünftigen Fahrplanwechseln

Wechselwirkungen:

Mit einer Verbesserung des Fahrplanangebotes (ÖPNV-3) ergeben sich zeitliche Änderungen der Fahrlagen zwischen Buslinien, welche berücksichtigt werden sollten. Ein ganztägiges Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof (ÖPNV-4) kann die Gleichmäßigkeit der zeitlichen Fahrlagen auf Streckenabschnitten begünstigen.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
LK NWM, Betreiber Stadt-/ Regionalbus	*Daueraufgabe*	€ € € € €	★★☆☆

ÖPNV-5 – Neue Stadtbuslinie Festplatz – Werft/ Westhafen – Haffeld

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte, Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

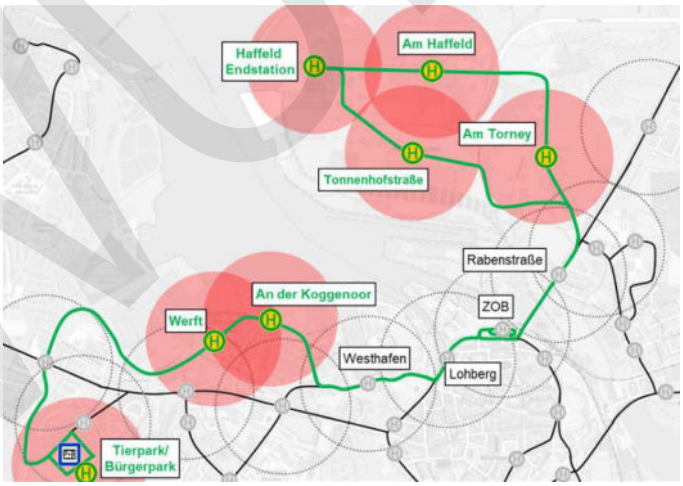
Ausgangssituation:

Die Arbeitsplatzschwerpunkte Werftgelände und Haffeld sind gemäß aktuellem Nahverkehrsplan nur unzureichend an den ÖPNV angebunden. Das Werftgelände wird durch die Einzugsradien der bestehenden Haltestellen Burgwall, Werftstraße und Westhafen nur bedingt abgedeckt. Auch der nördliche Teil des Wohngebietes An der Koggenoor, einschließlich des örtlichen Ärztehauses, wird nicht vollständig erschlossen. Das Industriegebiet Haffeld ist nicht durch den ÖPNV angebunden. Die in der Nähe gelegenen Haltestellen Philosophenweg und Rabenstraße decken mit ihrem Einzugsradius lediglich die unmittelbare Wohnbebauung am Knotenpunkt Poeler Straße/ Philosophenweg/ Am Torney ab.

Maßnahmenbeschreibung:

Zur verbesserten Erschließung dieser Arbeitsplatzschwerpunkte sollte eine neue Stadtbuslinie eingebunden werden:

- Endhaltestelle am P+R Festplatz
- Linienführung über die Werfttangente nach deren Fertigstellung
- Linienführung über das Privatgelände des Werftbetreibers (Werftstraße) zwischen den Knotenpunkten Wendorfer Weg und Zum Dock mit Prüfung zweier Haltestellenstandorte
- Linienführung im weiteren Verlauf mit Bedienung der bestehenden Haltestellen Westhafen, Lohberg, ZOB und Rabenstraße



Linienführung der neuen Stadtbuslinie

- Zur Erschließung des Haffelds weiter als Busringlinienführung über die Straßenzüge Haffburg, Tonnenhofstraße, Am Haffeld und Am Torney mit vier zu prüfenden Haltestellenstandorten samt Endhaltestelle
- Befahrung des Ringes in beiden Richtungen mit alternierender Linienführung
- Fahrplanangebot im 60-Minuten-Takt während der Schichttage, zu Schichtwechselzeiten im 30-Minuten-Takt; Prüfung einer Taktverdichtung bei guter Auslastung der Busse

Wechselwirkungen:

Die Endhaltestelle Tierpark/ Bürgerpark erfährt ein hohes Pendler-Fahrgastpotenzial durch die Erweiterung von P+R auf dem Festplatzgelände (RuV-2.3). Die Buslinienführung steht im Einklang mit der Verlängerung der Werfttangente (mWT-1) und der Maßnahmenumsetzung zur verbesserten verkehrlichen Erschließung des Wohngebietes An der Koggenoor (Kfz-6). Der Fahrplan sollte in ein Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof eingebunden werden (ÖPNV-4). Zusammen mit der Erweiterung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (MVI-1) sollte durch die Buslinie bewusst ein attraktives Parallelangebot für Beschäftigte geschaffen werden.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
HWI, LK NWM, Betreiber Stadt-/ Regionalbus	↻↻↻↻	€€€€€	★★★★

ÖPNV-7 – Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Ziele und Wirkungseffekte:

Herstellung der größtmöglichen Barrierefreiheit, Schaffung eines gleichberechtigten Zugangs zu Mobilitätsangeboten und Infrastruktur zur Teilhabe am öffentlichen Leben, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes

Ausgangssituation:

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der aktuell gültige Nahverkehrsplan verfolgen die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen, Fahrzeugen, Zuwegungen und Fahrgastinformationen als maßgebliches Ziel. Im Bestand sind nachfragestarke Haltestellen entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie die Haltestellen ZOB und Bahnhof bereits weitgehend barrierefrei ausgebaut. Dennoch sind an einigen wichtigen Haltestellen qualitative Verbesserungen erforderlich. Häufig ist ein weitgehend stufenfreier Zugang zur Haltestelle sowie zum Fahrzeug – unter Umständen unter Zuhilfenahme einer Rampe – vorhanden, es mangelt jedoch an taktilen Leitelementen. Der Bahnhof mit den Bahnsteigen als Zugang zum SPNV ist weitgehend barrierefrei gestaltet. Fahrzeugseitig sind im Stadt- und Regionalbusverkehr Voraussetzungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit durch den Einsatz von Niederflurbussen gegeben. Künftig sollte ein sukzessiver Fortschritt des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen im Stadtgebiet erfolgen.

Maßnahmenbeschreibung:

Ein weiterer barrierefreier Aus- und Umbau der Bushaltestellen sollte nach drei Prioritäten erfolgen:

- 1. Priorität: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (mehr als 100 Einsteiger pro Tag), an medizinischen Einrichtungen und im Rahmen von Neuplanungen im Rahmen: Am Haffeld, Am Lohberg, Am Markt, Am Torney, An der Koggenoor, Barlachweg, Begonienweg, Dr.-Leber-Straße, Haffeld Endstation, Philipp-Müller-Straße/ Krankenhaus, Schweriner Straße/ Kino, Sporthalle, Störtebeker Straße/ Krankenhaus, Tierpark/ Bürgerpark, Tonnenhofstraße, Werft, Werftstraße
- 2. Priorität: Haltestellen an Bildungseinrichtungen, Verwaltungen und Behörden: Friedenshof/ Hanns-Rothbarth-Straße, Johannes-R.-Becher-Straße, Köppernitztal/ Philipp-Müller-Straße, Philipp-Müller-Straße/ Hochschule, Philosophenweg
- 3. Priorität: Haltestellen an Freizeit-, Tourismus- und Versorgungseinrichtungen: An der Westtangente, Friedhof, Hinter Wendorf, Ossietzkyallee, Schweriner Straße/ Querstraße, Schiffbauerpromenade

Die Haltestellen sind grundlegend gemäß den Standards des Ausbaukonzeptes für barrierefreie Haltestellen des Landkreises Nordwestmecklenburg auszubauen. Die genannten Haltestellen aller drei Prioritäten sollten einen 2,50 m breiten Wartebereich haben, sowie mit einem taktilen Leitstreifen/ Auffindestreifen/ Einstiegsfeld, einer Haltekantenbordhöhe von 20 cm (Kasseler Bord sollte bevorzugt werden), einem Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten sowie einer beleuchteten Fahrgastinformationsvitrine ausgestattet werden. Haltestellen der Priorität 1 und 2 sollten darüber hinaus mit einer DFI versehen werden. Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen besteht i.d.R. eine gute Förderquote.

Wechselwirkungen:

Zusammenhänge bestehen zur Umsetzung der Maßnahmen ÖPNV-5 und 6 mit Neuplanungen von Haltestellen. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Am Lohberg wird in der Maßnahme FÖ-2 beschrieben.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (je Hst.-Paar)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, LK NWM	Daueraufgabe	€ € € € €	★★★★

ENTWURF

mWT-1 – Verbesserung Werftanbindung

Ziele und Wirkungseffekte:

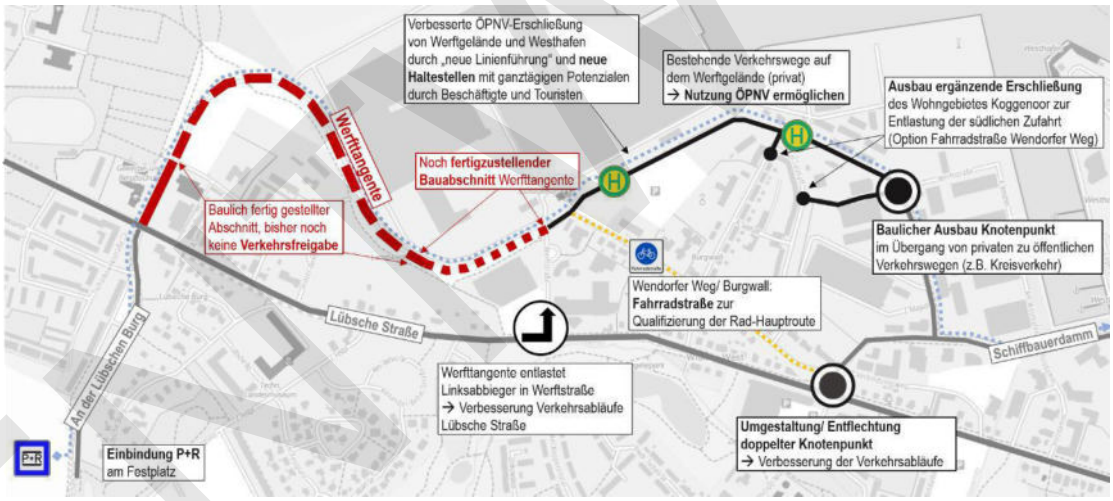
Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr zur Entwicklung des Werftgeländes und des Westhafens als wichtige (maritime) Industriegebiete, Abwicklung eines funktionalen und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs (Entlastung Lübsche Straße)

Ausgangssituation:

Den unweit der Wismarer Altstadt gelegenen Arealen der Werft und dem Westhafen fehlt es im Bestand an einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung im Straßennetz. Die Erschließung im Kfz-Verkehr erfolgt maßgeblich über die Lübsche Straße und die Werftstraße bzw. die Straßen Schiffbauerdamm/ Zum Dock. Lkw- und Beschäftigtenverkehre erzeugen Überlastungen in den Zufahrten zum Gebiet.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme mWT-1 sieht die Verbesserung der Werftanbindung durch die Ergänzung der Werfttangente bis zum Knotenpunkt mit der Werftstraße/ Wendorfer Weg zur Sicherung der störungsfreien Erreichbarkeit aus Richtung B 106 und BAB A 20 vor. Für den ersten Bauabschnitt erfolgte die Verkehrsfreigabe, der zweite Bauabschnitt ist fertiggestellt aber noch nicht freigegeben, für den dritten Bauabschnitt liegt die Ausführungsplanung vor, welche den Anschluss der Werfttangente an den beschrankten privaten Abschnitt der Werftstraße sowie die Knotenpunkte Werftstraße und Wendorfer Weg inklusive Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr vorsieht. Die schnellstmögliche Umsetzung ist anzustreben.



Schematische Darstellung der Komplexmaßnahme inkl. Verlängerung der Werfttangente (rot)

Wechselwirkungen:

Die Verlängerung der Werfttangente stellt einen wichtigen Baustein im Zuge einer Komplexmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und Gliederung des Straßennetzes am Arbeitsplatzschwerpunkt Werft/ Westhafen und des anliegenden Wohnquartiers Koggenoor (Kfz-5) dar, welche zugleich eine Optimierung des ÖPNV (ÖPNV-5) und Radverkehrs (Rad-3.3) vorsieht. Damit die ÖPNV-Potenziale durch eine neue Buslinie und Haltestellen genutzt werden können, ist möglichst die Nutzung der privaten Abschnitte der Werftstraße durch öffentliche Busse sicherzustellen. Hier ist frühzeitig die Kommunikation mit dem Werftbetreiber zur Klärung der Machbarkeit und möglicher Rahmenbedingungen zu suchen.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Dritte	◔◔◔◔	€ € € € €	★★★★

mWT-6 – Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen

Ziele und Wirkungseffekte:

Abwicklung eines funktionalen und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Altstadt

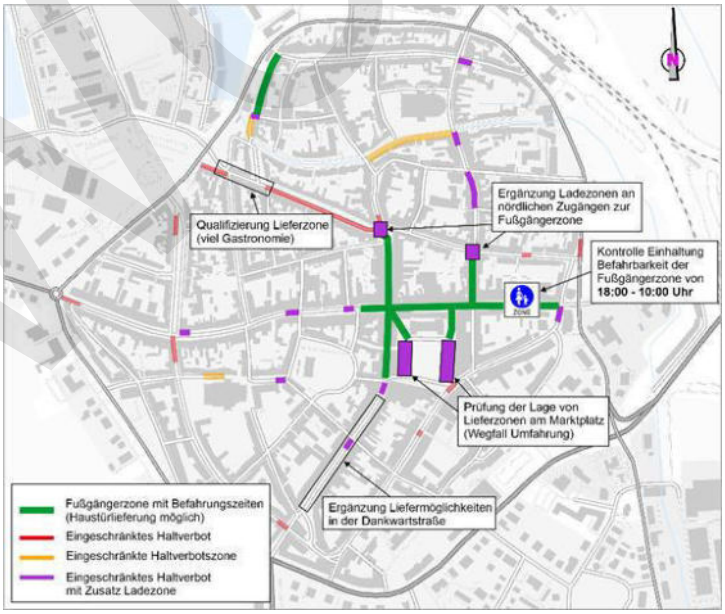
Ausgangssituation:

Liefer- und Ladezonen sind in der Citylogistik von hoher Wichtigkeit, da sie den verkehrssicheren, geordneten und effizienten Warenumschlag im öffentlichen Raum ermöglichen. In der Altstadt Wismars sind bereits zahlreiche Flächen nebst eingeschränkten Halteverboten explizit zum Laden und Liefern eingeordnet. Ergänzend können Gewerbetreibende (u.a. Handwerksbetriebe, Pflegedienste) Sonderparkgenehmigungen erwerben, um bspw. auch länger im eingeschränkten Halteverbot oder in Bewohnerparkbereichen parken zu können. Dennoch werden die Lieferzeiten in der Fußgängerzone nicht eingehalten (vgl. Maßnahme FÖ-4).

Maßnahmenbeschreibung:

Folgende Aspekte sind bei der Prüfung der Liefer- und Ladezonen zu beachten:

- Regelmäßige Auslastungserhebungen an bestehenden Ladezonen für Rückschlüsse bzgl. deren „korrekter“ Lage
- Ergänzung von Lade- und Lieferzonen in Randbereichen der Fußgängerzone als Voraussetzung für geteilte Lieferketten
- Evaluierung der Ladezonen im Bereich des Marktes im Kontext der avisierten verkehrlichen Umordnung (FÖ-5)
- Ergänzung Ladezonen in der Dankwartstraße und im Bereich der Fischerreihe
- Prüfung von Multifunktionsflächen bei Nutzungsüberlagerung und/ oder nicht ganztägiger Auslastung der Ladezonen
- Behördliche Kontrollen bzgl. Einhaltung der Lieferzeiten und Fehlnutzung der Ladezonen durch „Fremdparker“



Ergänzung Ladezonen in der Altstadt

Die Neueinrichtung von Ladezonen sollte stets nach einem intensiven Austausch zwischen Gewerbetreibenden und der Verkehrsbehörde erfolgen. Die Einrichtung von Lieferzonen kann im Rahmen von Landesprogrammen förderfähig sein, wenn sie Teil von umfassenderen Projekten zur nachhaltigen städtischen Logistik ist.

Wechselwirkungen:

Die Ladezonen schränken den öffentlichen Parkraum zusätzlich ein und sollen nur dort angeordnet werden, wo ein hoher Bedarf herrscht. Wechselwirkungen bestehen dabei insbesondere bei der Umgestaltung öffentlicher Räume in der Altstadt.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar	↻ ↻ ↻ ↻	€ € € € €	★★★☆

MVI-2 – Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen

Ziele und Wirkungseffekte:

Förderung nachhaltiger Formen des Individualverkehrs, Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Aufwertung öffentlicher Räume, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

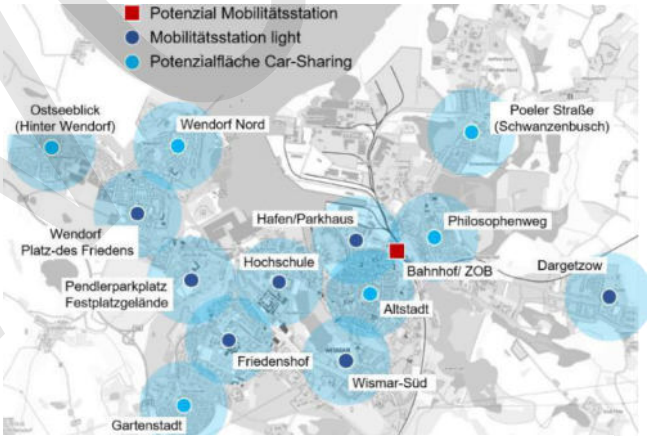
Ausgangssituation:

Mobilitätsstationen verknüpfen Mobilitätsangebote räumlich, digital (Integration von Buchungen und Koordination von Angeboten basierend auf Apps) und organisatorisch (Koordination verschiedener Anbieter, gemeinsame Tarife/ kombinierte Abonnements). So wird eine komfortable, nahtlose und nachhaltige Mobilitätskette ermöglicht. In der Hansestadt Wismar werden im Bestand zwei Car-Sharing-Fahrzeuge betrieben. Darüber hinaus existierten im April 2024 insgesamt 14 öffentlich zugängliche Elektrotankstellen mit einer Konzentration im Bereich der Altstadt. Öffentliche Leihsysteme anderer Mobilitätsangebote bestehen nicht.

Maßnahmenbeschreibung:

Ein Ausbau von Car-Sharing- und Mobilitätsstationen eignet sich an folgenden potenziellen Standorten:

- Am Bahnhof/ ZOB nahe Altstadt/ Hafen mit seinen Tourismus- und Arbeitsplatzschwerpunkten: vor allem Ausbau Car-Sharing
- Am Platz des Friedens als Stadtteilzentrum von Wendorf: Erweiterung um Sharing-Angebote (Pkw, Leihfahrrad (auch Lastenrad))
- In Dargetzow und in Wismar Süd: Etablierung/ Ausbau von P+R
- In Friedenshof und an der Hochschule: Ausbau Sharing-Angebote (Pkw, Leihfahrrad, Lastenrad)
- Am Hafen/ Parkhaus und am Festplatzgelände: Etablierung von P+R und weiterer Mobilitätsangebote



Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen

Die Mobilitätsstation am Bahnhof/ ZOB ist aufgrund der multimodalen Verknüpfung zum SPNV gegenüber den Mobilitätsstationen light prioritär.

Es sollte geprüft werden, ob die an den Mobilitätsstationen nutzbaren Angebote nicht nur physisch sondern auch tariflich kombiniert werden können (Vermarktung, Buchungssystem), um den Service zu verbessern und Zugangsbarrieren abzubauen. Zum Aufbau eines Car-Sharing-Netzwerks sollten Schlüsselakteure (bspw. Arbeitgeber) gewonnen werden. Auch könnten Abo-Monatskartenbesitzer ein freies Zeitkontingent oder Vergünstigungen bei der Nutzung von Sharing-Angeboten erhalten. Für den Ausbau von Car-Sharing/ Mobilitätsstationen besteht in der Regel eine gute Förderquote.

Wechselwirkungen:

Die Entwicklung von Mobilitätsstationen in Dargetzow, am Festplatzgelände und in Wismar Süd sollte mit der Prüfung von Potenzialflächen für P+R vereinbart werden (RuhV-2.3). Ein Standort am Platz des Friedens ist mit der Umgestaltung des Platzes integriert zu planen (FÖ-6).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (je Station)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Dritte	↻↻↻↻	€€€€€	★★★★

MVI-7 – Image-Kampagnen Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme

Ziele und Wirkungseffekte:

Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Stärkung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Lebensqualität, Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes

Ausgangssituation:

Ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer ist ein maßgeblicher Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur. Die zentral in der Altstadt gelegene Fußgängerzone mit ihren beengten Straßenräumen in Kombination mit Nutzungsüberlagerungen erfordert zur fairen Verteilung der begrenzten Verkehrsflächen vielerorts Kompromisslösungen. Situatives Handeln wird in Wismar erforderlich bei Konflikten in Fußgängerzonen (Freigabe Radverkehr/ Lieferverkehr), Konflikten durch regelwidriges Parken auf Gehwegen oder in Ladezonen, durch illegales Befahren von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, durch gemeinsames Nutzen der Fahrbahn durch Radverkehr und Kfz-Verkehr im Mischverkehr oder bei Konflikten im Bereich von Haltestellen mit schmalen Gehwegen. Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum hat die Hansestadt Wismar in den vergangenen Jahren bereits Imagekampagnen durchgeführt.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme regt zur wiederholten Entwicklung von Imagekampagnen zur weiteren Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders an:

- Informationen, Hinweisplakate oder digitale Hinweistafeln zu einem rücksichtsvollen Miteinander zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr an Stadt- und Regionalverkehrsbussen, Fahrzeugen der städtischen Verwaltung, an Straßenlaternenmasten oder Fahrgastunterständen an Haltestellen
- Hinweise für Radfahrer zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen mit dem Zusatz „Rad frei“, einer angepassten Geschwindigkeit auf gemeinsamen Geh- und Radwegen oder dem Nutzungsverbot auf Gehwegen ohne Fahrradfreigabe
- Hinweise für Kfz-Fahrer zur Einhaltung von 1,50 m seitlichem Überholabstand zu Radfahrern
- Präventive Aufklärung im Rahmen von Bürgerveranstaltungen oder Veranstaltungen in Schulen

Beispielkampagne Stadt Lindau

Zur Umsetzung von Imagekampagnen sind viele Akteuren notwendig (u.a. Verkehrsplanung, Marketing). Es sollten ein auf die Hansestadt Wismar zugeschnittenes Logo und Werbeschilder für den Einsatz an sensiblen Standorten im öffentlichen Raum entwickelt werden und auf die beschriebenen Hauptkonflikte hinweisen.

Wechselwirkungen:

Imagekampagnen können die Akzeptanz und das Verständnis mit Bezug auf die Maßnahmenumsetzung zur Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone stärken (FÖ-4). Mit dynamischen Informationstafeln können Hinweise zu Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme gezeigt werden (MVI-6).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Dritte	G G G G	€ € € € €	★★★☆

ENTWURF

HANSESTADT wismar

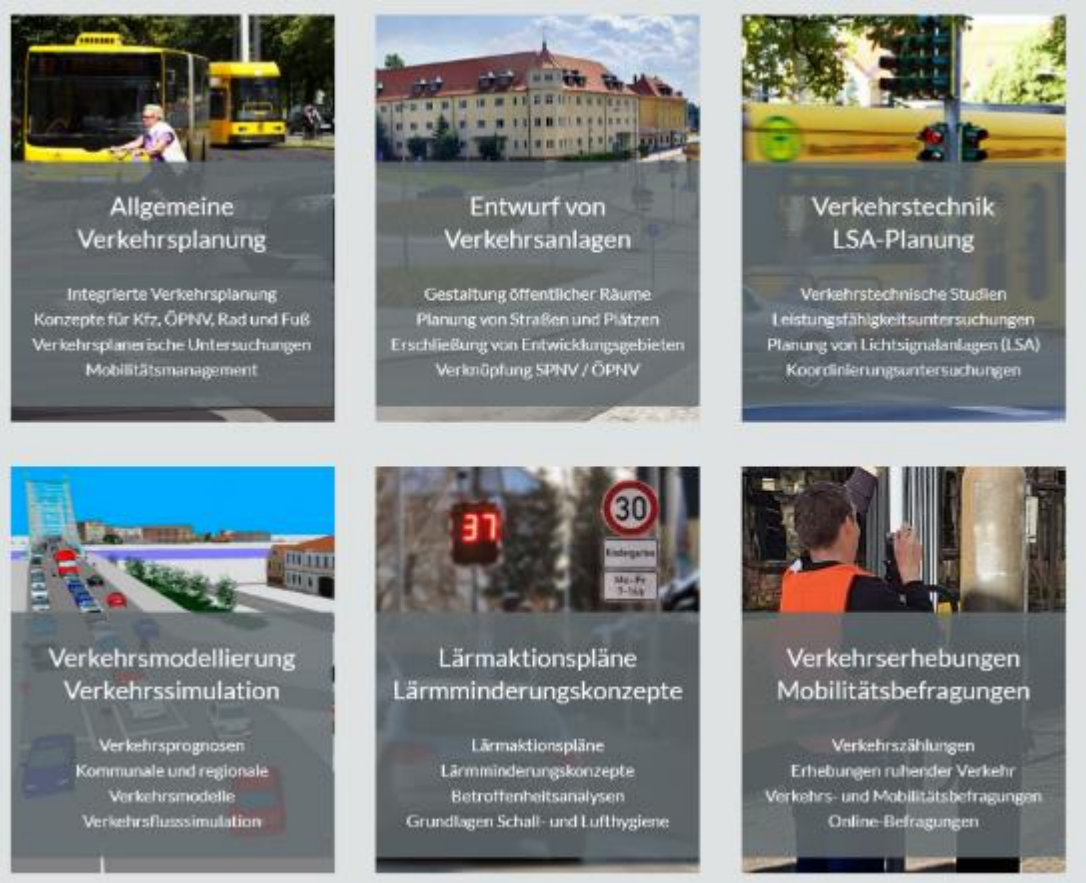
Verkehrsentwicklungsplan Wismar

Information Bürgerschaft 29.04.2026 – Abschluss Verkehrsentwicklungsplan

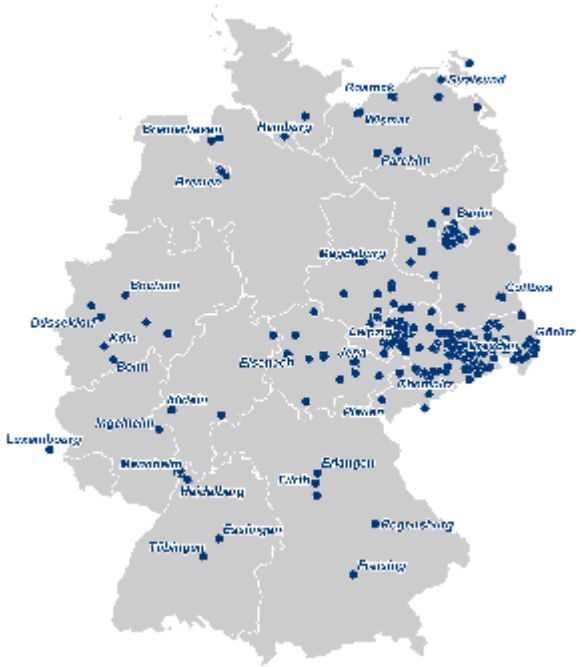
IVAS

proloco

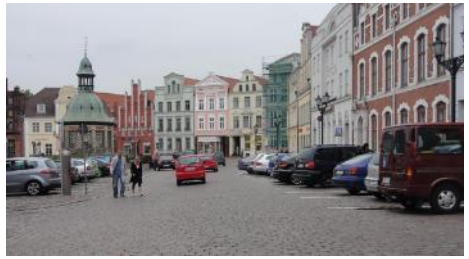
IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden



- Gründung: 1996
- Bürositz in Dresden/ Projektbüro in Berlin
- 17 Mitarbeiter, davon 14 Diplom-Ingenieure und Master
- Auftraggeber: Ministerien von Bund und Ländern, Kommunen und Landkreise, Verkehrsverbünde und -unternehmen, Straßenbauverwaltung, Privatunternehmen etc.



- tätig u.a. in Berlin, Bonn, Bremen, Düsseldorf, Dresden, Eisenach, Erfurt, Erlangen, Freising, Görlitz, Fürth, Hamburg, Heidelberg, Leipzig, Luxembourgh, Magdeburg, Mannheim, Osnabrück, Regensburg, Rostock, Stralsund, Wismar, Zittau…



1 Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Rückblick auf die Projektarbeit

3 Zusammenfassung Analyse und Ziele

4 Abschließende Maßnahmen

5 Road Map/ Realisierungskonzept

6 Abschluss Verkehrsentwicklungsplan – Termine

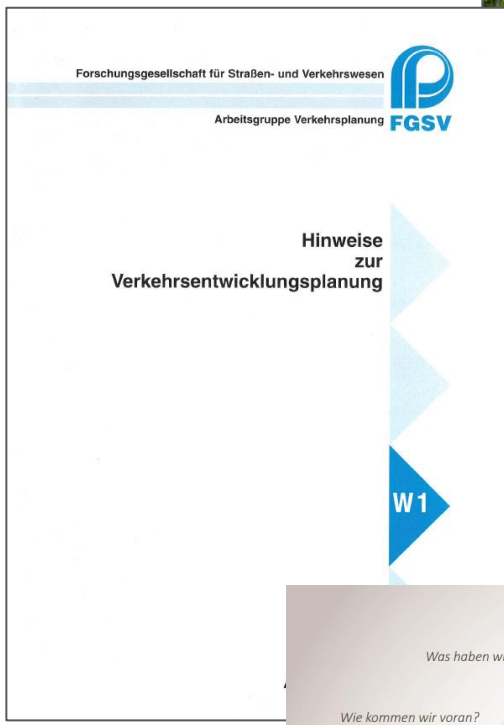
1. Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

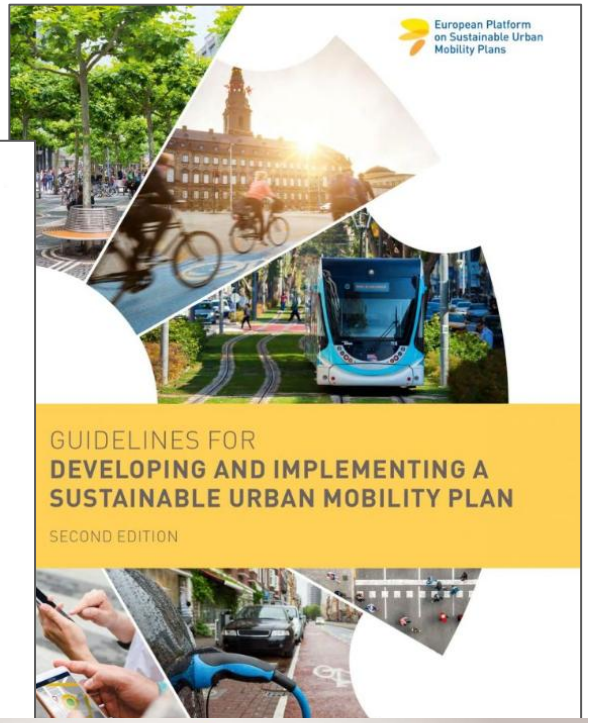
Generalverkehrsplan

Integrierter Gesamtverkehrsplan

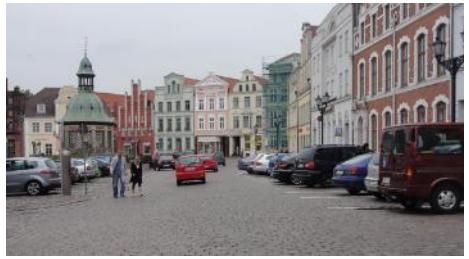
Verkehrsentwicklungsplan

Mobilitätsplan/ Masterplan (SUMP)





- Strategischer Plan mit einer Vorausschau über 10 bis 15 Jahre
- Entwicklung vom starren Plan zum Prozess mit Monitoring + Evaluierung
- Integrierte Betrachtung aller Aspekte von Mobilität und Verkehr
- Mitwirkung/ Beteiligung als maßgebliche Merkmale der Planerstellung
- Rahmenplan gibt strategische Ausrichtung vor, Maßnahmen müssen separat geplant und beschlossen werden



1 Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Rückblick auf die Projektarbeit

3 Zusammenfassung Analyse und Ziele

4 Abschließende Maßnahmen

5 Road Map/ Realisierungskonzept

6 Abschluss Verkehrsentwicklungsplan – Termine

2. Rückblick auf die Projektarbeit – Bearbeitungsstruktur

Projektstart: Juni 2023

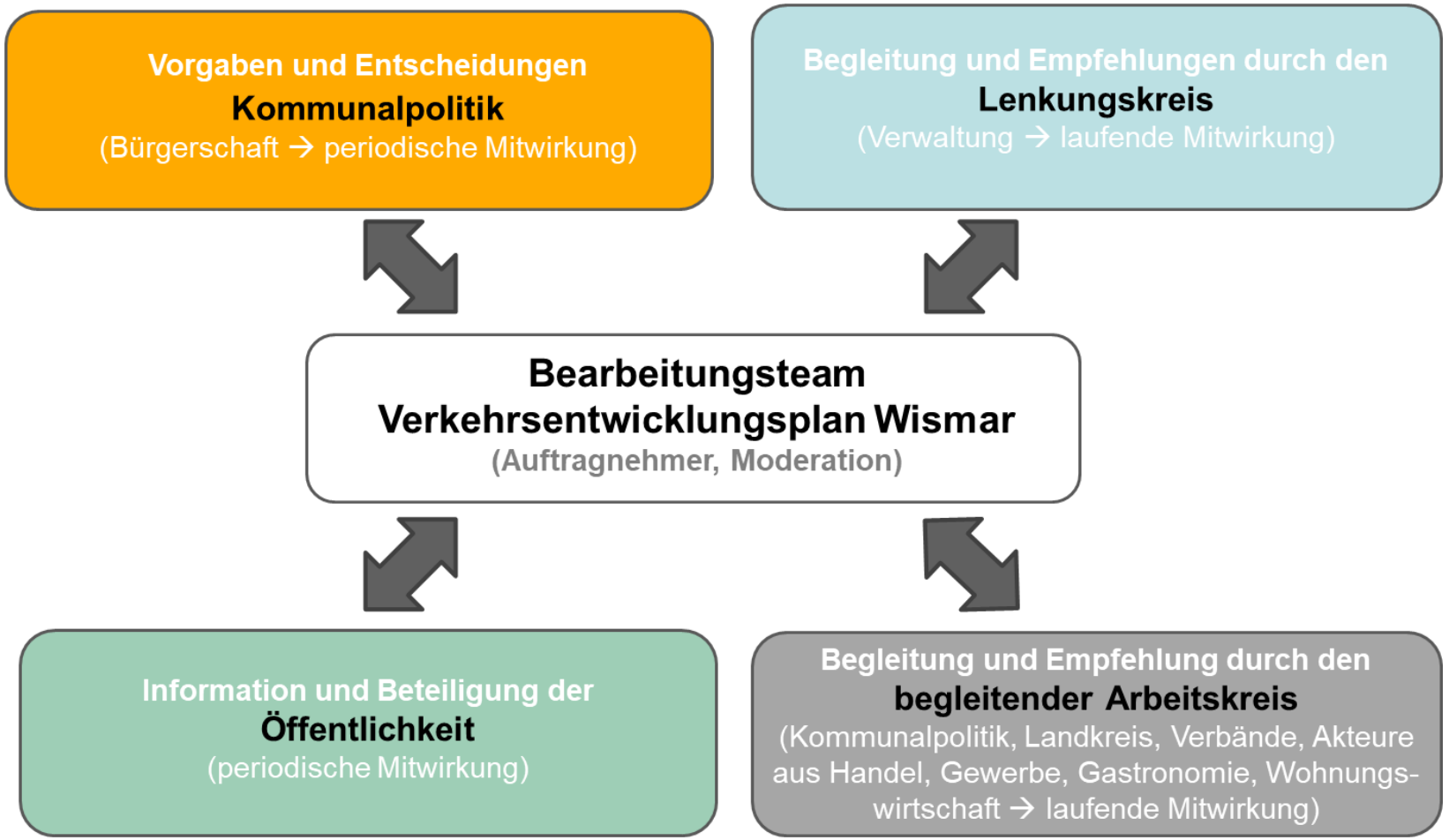
- AP I: Grundlagenermittlung/ Analyse
- AP II: Leitlinien und Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung
- AP III: Prognosen und Szenarien, Strategien, Konzepte und Maßnahmen
- AP IV: Realisierungskonzept/ Road-Map

Prozessfortschritt

1. Grundlagenermittlung und Rahmenbedingungen
2. Bestandsanalyse Raumstruktur und Verkehr, Verkehrserhebungen
3. Leitbild und Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung
4. Entwicklung integrierter Konzepte und Maßnahmen
5. Modellrechnungen für Szenarien/ Bewertung von Maßnahmen
6. Realisierungskonzept mit Maßnahmenpriorisierung
7. Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans Hansestadt Wismar

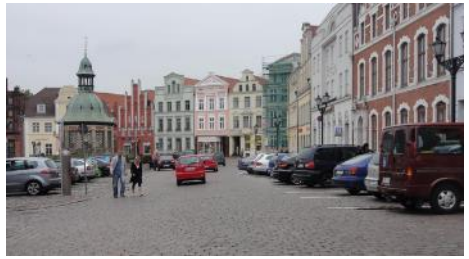
Beschluss der Bürgerschaft

2. Rückblick auf die Projektarbeit – Beteiligungsformate



2. Rückblick auf die Projektarbeit – Geführte Beteiligungen

Kommunalpolitik	Lenkungskreis	Arbeitskreis	Öffentlichkeits-termine/ Workshops	Befragungen
Bürgerschaft Bauausschuss April 2024 → Beschluss Ziele	Juni 2023 März 2024 → Beteiligung/ Input zu Analysen und Zielen	September 2023 Dezember 2023 Februar 2024	<u>Öffentlichkeit:</u> Oktober 2023 Mai 2024 November 2025 <u>Workshops:</u> Altstadt Rad Gewerbetreibende → Beteiligung/ Input seitens Bevölkerung/ Akteure zu den Themenfeldern → 18.06.2026 Abschluss des VEP	Haushaltbefragung Altstadtbefragung Beschäftigtenbefrag. Befragung Gewerbetreibende
Bürgerschaft April 2025 → Info Sachstand/ Info Maßn.-entwicklung	Januar 2025 Juli 2025 → Input/ Diskussion Maßnahmen in den Handlungsfeldern	Februar 2025 März 2025 Mai 2025 Juni 2025 Juli 2025		
Bürgerschaft Bauausschuss April/ Mai 2026 (3 Termine) → Abschluss des VEP	Februar 2026 → Abschluss des Verkehrsentwicklungsplanes	Februar 2026		



1 Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Rückblick auf die Projektarbeit

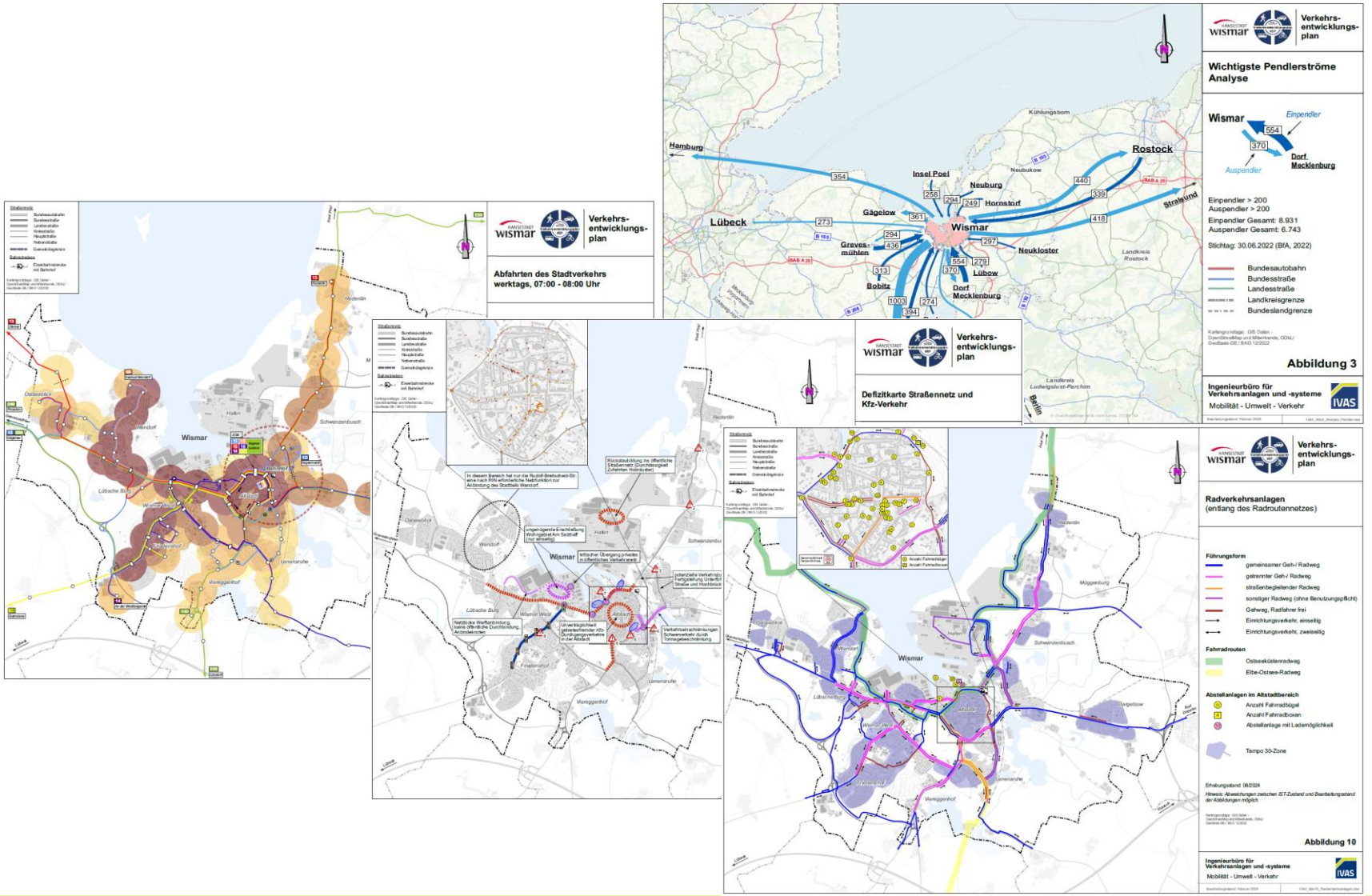
3 Zusammenfassung Analyse und Ziele

4 Abschließende Maßnahmen

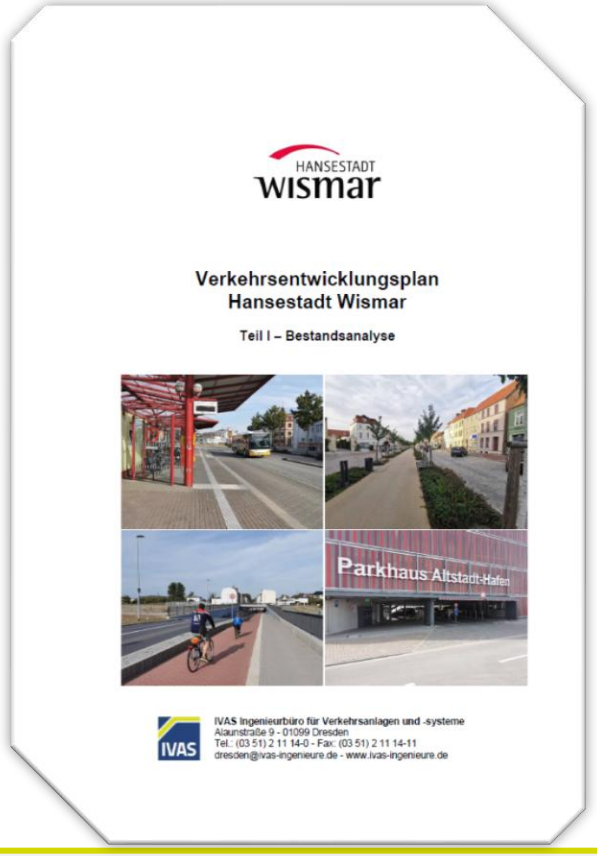
5 Road Map/ Realisierungskonzept

6 Abschluss Verkehrsentwicklungsplan – Termine

3. Zusammenfassung Analyse und Ziele – Abschluss Analyse



- Abschluss der Analyse
- Vorstellung und Diskussion in Arbeits- und Lenkungskreisen
- auf der Internetseite veröffentlicht



3. Zusammenfassung Analyse und Ziele – Grundlagen Zielentwicklung

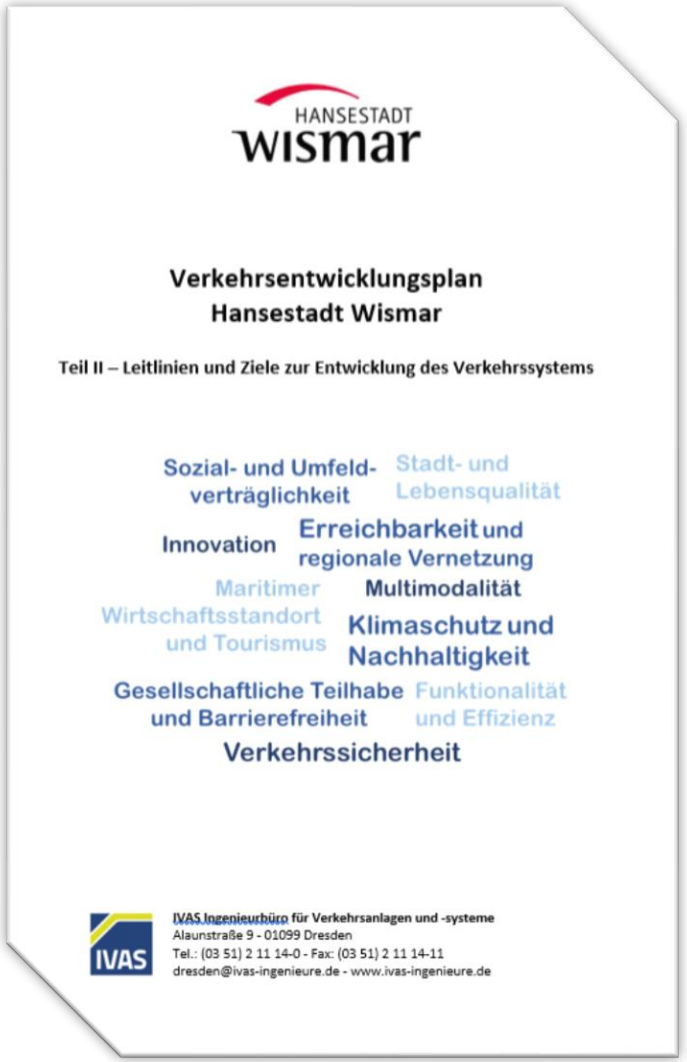
Herausforderungen als Ergebnis der Bestandanalyse

Vorgaben und Ziele aus dem ISEK der Hansestadt Wismar

Nachhaltigkeitsziele UN (SDG)

Strategische Überlegungen zur Entwicklung der Metropolregion Hamburg

Berücksichtigung von Stadt- und Mobilitätstrends


HANSESTADT WISMAR

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 Wirtschaftsstandort und Tourismus
Multimodalität
Klimaschutz und Nachhaltigkeit
Gesellschaftliche Teilhabe und Barrierefreiheit
Funktionalität 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

7 Hauptziele

19 Unterziele

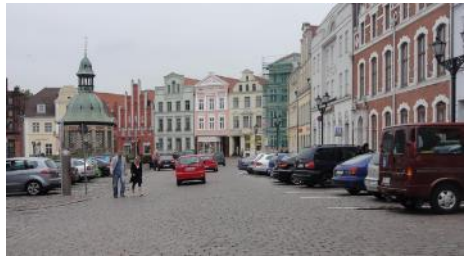
3. Zusammenfassung Analyse und Ziele – Grundlagen Zielentwicklung

7 Hauptziele

19 Unterziele

VEP-Hauptziel	Beitrag zu SDG- und ISEK-Zielen	VEP-Unterziel
Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung (Hauptziel I)	▪ Verkehrliche Erschließungsanl. ▪ Erreichbarkeit, Verkehrsabläufe ▪ Ausbau Radwegenetz	▪ **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
Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismus-standortes (Hauptziel II)		
Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadt-verträglichkeit des Verkehrssystems (Hauptziel III)		
Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen (Hauptziel IV)	▪ Verkehrliche Erschließungsanl. ▪ Erreichbarkeit, Verkehrsabläufe ▪ Ausbau Radwegenetz ▪ Aufwertung ÖPNV	▪ **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)	▪ Aufwertung, Stärkung Stadtzentrum ▪ Attraktiver Aufenthaltsbereiche	▪ **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 Sozialverträglich-keit und Teilhabe aller Bevölkerungs-gruppen (Hauptziel VI)	▪ Barrierefreie Erschließungsanl. ▪ Qualifizierung ÖPNV	▪ **VI.1** Herstellung der größtmöglichen Barrierefreiheit und Förderung der generationengerechten Stadt ▪ **VI.2** Schaffung eines gleichberechtigen Zugangs zu Mobilitätsangeboten und Infrastruktur für alle Personengruppen zur Teilhabe am öffentlichen Leben
Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourcen-effizienz (Hauptziel VII)	▪ Klimaschutz (strategisches Ziel)	▪ **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 Lärmminderung

- **Beschluss der Ziele** in der Bürgerschaft am 25.04.2024
- auf Internetseite veröffentlicht



1 Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Rückblick auf die Projektarbeit

3 Zusammenfassung Analyse und Ziele

4 Abschließende Maßnahmen

5 Road Map/ Realisierungskonzept

6 Abschluss Verkehrsentwicklungsplan – Termine

4. Maßnahmen – Handlungsfelder

- Straßennetz und Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr und öffentlicher Raum
- Öffentlicher Personenverkehr
- (maritime) Wirtschaft und Tourismus
- Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement/ innovative Mobilität
- Fokus Altstadt

4. Maßnahmen – Radverkehr | Strategien

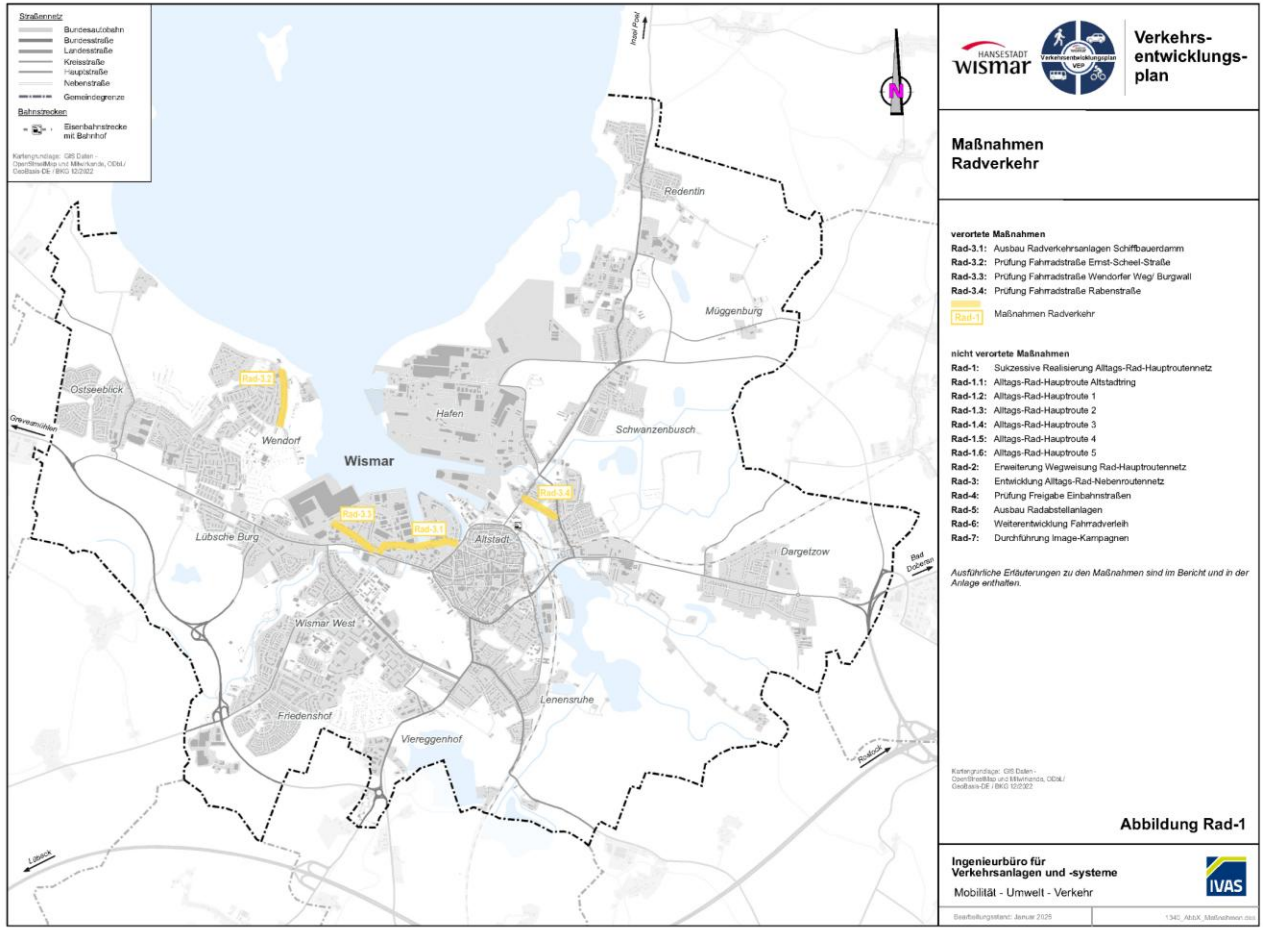
Entwicklung qualitatives kommunales Radwegenetz mit attraktiven Verknüpfungen in die Region

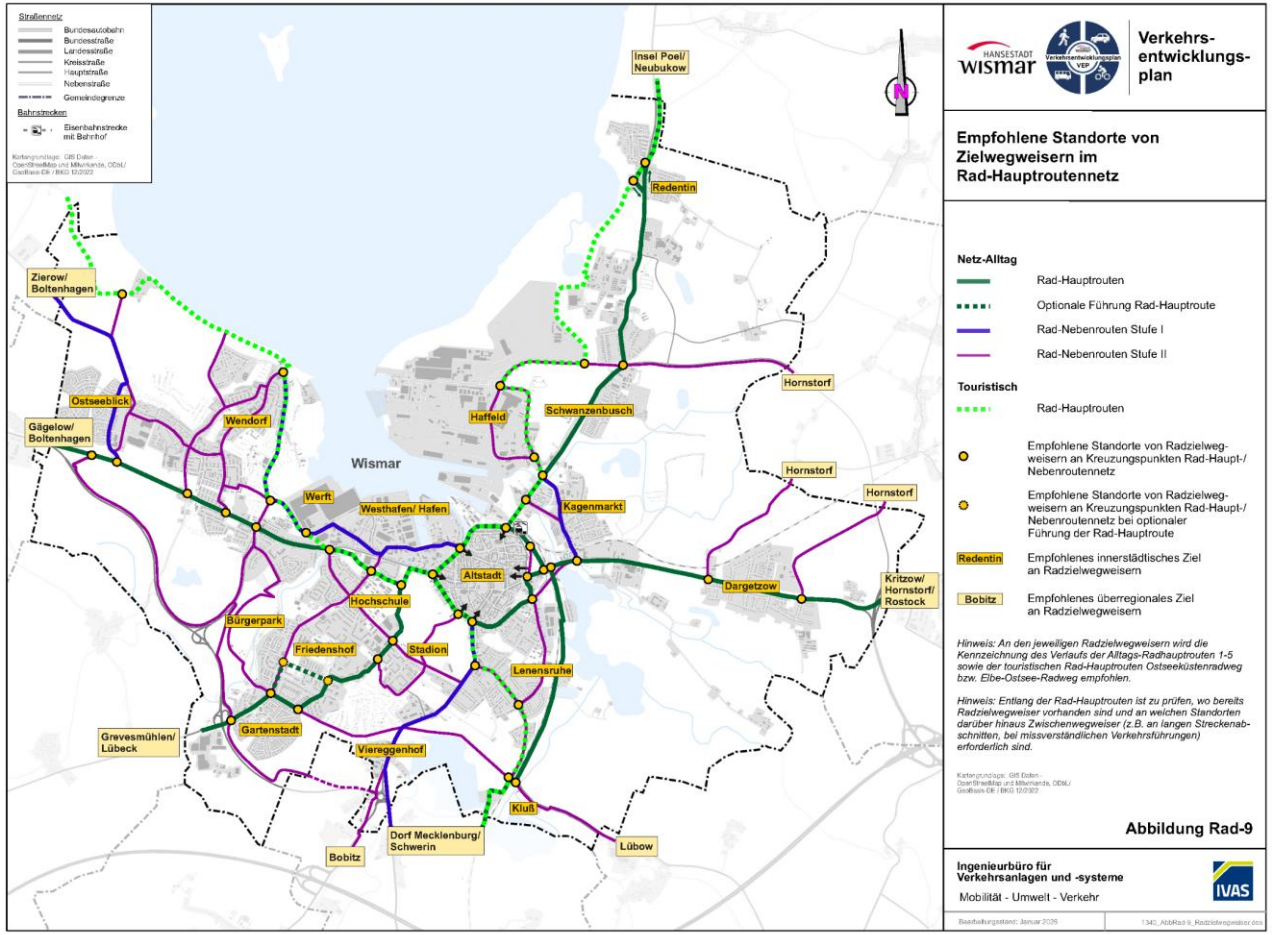
Konzept Fahrradabstellanlagen unter Beachtung der maßgeblichen Quellen und Ziele

Umgang mit den Besonderheiten der „Wismarer Möglichkeiten“ und Stärkung der Verkehrssicherheit

Service und Kommunikation, gegenseitige Rücksichtnahme und besondere touristische Anforderungen

4. Maßnahmen – Radverkehr | Maßnahmen





4. Maßnahmen – Radverkehr | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
	Rad-1	Entwicklung Alltags-Rad-Hauptroutennetz	Sukzessive Entwicklung des erarbeiteten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes innerhalb des Stadtgebietes mit den Übergabepunkten zum Landkreis
*	Rad-1.1	Rad-Hauptroute Altstadtring	Planerische Durcharbeitung und Realisierung der Rad-Hauptroute entlang des Altstadtringes
*	Rad-1.2	Rad-Hauptroute 1	Planerische Durcharbeitung und Realisierung der Rad-Hauptroute 1 von Gägelow bis Altstadt
*	Rad-1.3	Rad-Hauptroute 2	Planerische Durcharbeitung und Realisierung der Rad-Hauptroute 2 von Groß Woltersdorf bis Altstadt
*	Rad-1.4	Rad-Hauptroute 3	Planerische Durcharbeitung und Realisierung der Rad-Hauptroute 3 von Gröningsgarten bis Bahnhof/ Altstadt (Radschnellweg Schwerin <> Wismar)
*	Rad-1.5	Rad-Hauptroute 4	Planerische Durcharbeitung und Realisierung der Rad-Hauptroute 4 von Kritzow bis Altstadt
*	Rad-1.6	Rad-Hauptroute 5	Planerische Durcharbeitung und Realisierung der Rad-Hauptroute 5 von Redentin bis Altstadt
	Rad-2	Erweiterung Wegweisung Rad-Hauptroutennetz	Erweiterung von Wegweisungsstandorten entlang des definierten Rad-Hauptroutennetzes

4. Maßnahmen – Radverkehr | Maßnahmen

Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
Rad-3	Entwicklung Alltags-Rad-Nebenroutennetz	Sukzessive Entwicklung des Alltags-Rad-Nebenroutennetzes mit Anschluss an das Rad-Hauptroutennetz und den Übergabepunkten zum Landkreis in den Stufen I und II
Rad-3.1	Radverkehrsanlagen Schiffbauerdamm	Planung/ Herstellung richtliniengerechter Radverkehrsanlagen durch Umgestaltung der vorhandenen Seitenbereiche
Rad-3.2	Fahrradstraße Ernst-Scheel-Straße	Prüfung der Umgestaltung des Straßenzuges zur Fahrradstraße als Grundlage zur Einbindung in das Rad-Nebenroutennetz
Rad-3.3	Fahrradstraße Wendorfer Weg/ Burgwall	Prüfung der Umgestaltung des Straßenzuges zur Fahrradstraße als Grundlage zur Einbindung in das Rad-Nebenroutennetz
Rad-3.4	Prüfung Fahrradstraße Rabenstraße	Prüfung der Umgestaltung des Straßenzuges zur Fahrradstraße als Grundlage zur Einbindung in das Rad-Nebenroutennetz
Rad-4	Prüfung Freigabe Einbahnstraßen	Sukzessive Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung in der Altstadt und Strategie für weitere Stadtbereiche

4. Maßnahmen – Radverkehr | Maßnahmen

Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
Rad-5	Ausbau Abstellanlagen	Vervollständigung/ Qualifizierung des bereits bestehenden Angebotes an Abstellanlagen für Touristen und Besucher/ Kunden/ Gäste/ Pendler (u. a. auch mit (Wandlung Kfz-Stellplätze, Fußgängerzone, Haltestellen, periphere Parkplätze, Wohngebiete etc.)
Rad-6	Weiterentwicklung Fahrradverleih	Stärkere Vernetzung und Verbesserung der öffentlichen Präsenz bestehender privater Radverleihangebote durch Intensivierung der Kooperation mit Unterstützung der Hansestadt Wismar
Rad-7	Durchführung Image-Kampagnen	Realisierung weiterer Image-Kampagnen zur Attraktivierung des Radverkehrs

4. Maßnahmen – Radverkehr | * Rad 1.1 – Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring

Rad-1.1 – Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit, Stärkung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

Ausgangssituation:

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes wurde mit Fachleuten in Arbeitskreisen und Workshops ein Alltags-Rad-Hauptroutennetz erarbeitet. Dieses baut auf ein im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg erstellten Netzes auf. Die in diesem Steckbrief thematisierte Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring bindet die Alltags-Rad-Hauptrouten 1 bis 5 an, welche ihr Potenzial auch dadurch erreichen. Angebunden werden die Altstadt, das Gelände des Alten Hafens, der Bahnhof und der Liniengarten, wonach sich in Überlagerung des Alltags- und touristischen Radverkehrs hohe Radverkehrsmengen ergeben. Innerhalb des Altstadtringes sollten keine Radrouten verlaufen, der Alltags-Rad-Durchgangsverkehr im Bereich der Altstadt sollte auf eine attraktive Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring verlagert werden. Eine Befahrung der Altstadt sollte für Zielverkehre jedoch weiterhin sichergestellt sein.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptroute:

- Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Bahnhofstraße, Dahlmannstraße und Dr.-Leber-Straße sowie im Lindengarten
- Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Lindengarten zwischen Bahnhof und Alte Rostocker Straße
- Ausbau/ Umwidmung zu einer Fahrradstraße entlang der Alten Rostocker Straße
- Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung entlang der Alten Rostocker Straße

Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptrouten Altstadtring

Wechselwirkungen:

Das größte Nutzungspotenzial der Alltags-Rad-Hauptroute ergibt sich bei Umsetzung des gesamten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes (Rad-1) und -Nebenroutennetzes (Rad-3). Die Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptroute sollte mit einer Erweiterung der Wegweisung im Rad-Hauptroutennetz verbunden werden (Rad-2). Die Gestaltung der Führung der Alltags-Rad-Hauptroute im Bereich der Alten Rostocker Straße sollte mit der Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße (FÖ-9), sowie weiterhin der Wahlmöglichkeit für Radfahrer zum Erreichen der Altstadt über die Gerberstraße oder Altwismarstraße im Zusammenhang mit der Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone vereint werden (FÖ-4). Zu den im Rahmen der Umgestaltung der nördlichen Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße (Kfz-4.3) und nach einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Straße Am Hafen (FÖ-7) zu planenden Radverkehrsführungen sollten gut nutzbare Übergänge sichergestellt werden.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, Land M-V	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – Radverkehr | * Rad 1.2/ 1.3/ 1.6 – Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2, 5

Rad-1.2/ Rad-1.3/ Rad-1.6 – Alltags-Rad-Hauptroute 1, 2, 5

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit, Stärkung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

Ausgangssituation:

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes wurde mit Fachleuten in Arbeitskreisen und Workshops ein Alltags-Rad-Hauptroutennetz erarbeitet. Dieses baut auf ein im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg erstellten Netzes auf. Die in diesem Steckbrief thematisierten Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2 und 5 verbinden die peripheren Stadtteile Kagenmarkt, Lübsche Burg, Redentin, Schwanzenbusch und Wismar West sowie die bevölkerungsreichen Stadtteile Friedenshof und Wendorf mit der Altstadt. Angebunden werden die Arbeitsplatzschwerpunkte Haffeld und Werftgelände, das Freizeitbad Wonnemar, das Krankenhaus, das Kurt-Bürger-Stadion, die Hochschule und der Tierpark/ Bürgerpark. An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließen Radverkehrsanlagen in das Umland Richtung Barnekow, Boltenhagen, Gägelow, Grevesmühlen, Insel Poel, Lübeck und Neubukow an. Entlang der definierten Alltags-Rad-Hauptrouten sind nicht überall anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen, Querungshilfen und konsistente Radverkehrsführungen vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten:

- Ausbau/ Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2 und 5
- Ausbau/ Umwidmung zu getrennten Rad- und Gehwegen entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 5
- Neubau einer Querungshilfe Philipp-Müller-Straße an der Alltags-Rad-Hauptroute 1
- Abwägung zweier Varianten der Radverkehrsführung der Alltags-Rad-Hauptroute 2 entlang der Straßenverläufe Dammweg/ Kormoranweg/ Hanns-Rothbarth-Straße/ Am Ankerplatz (Variante 1) oder Dammhusener Chaussee/ Schiffbauerpromenade (Variante 2)
- Ausbau/ Umwidmung zu einer Fahrradstraße entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 2 (Variante 1)

Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptrouten 1, 2 und 5

- Anordnung eines Radfahrstreifen oder Schutzstreifen entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 2 (Variante 2)
- Aufbringen von Piktogrammketten bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 2 (Variante 2) und 5

Wechselwirkungen:

Das größte Nutzungspotenzial der Alltags-Rad-Hauptrouten ergibt sich bei Umsetzung des gesamten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes (Rad-1) und -Nebenroutennetzes (Rad-3). Die Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten sollte mit einer Erweiterung der Wegweisung im Rad-Hauptroutennetz verbunden werden (Rad-2).

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, Land M-V	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – Radverkehr | * Rad 1.4/ 1.5 – Alltags-Rad-Hauptrouten 3, 4

Rad-1.4/ Rad-1.5 –
Alltags-Rad-Hauptroute 3, 4

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit, Stärkung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

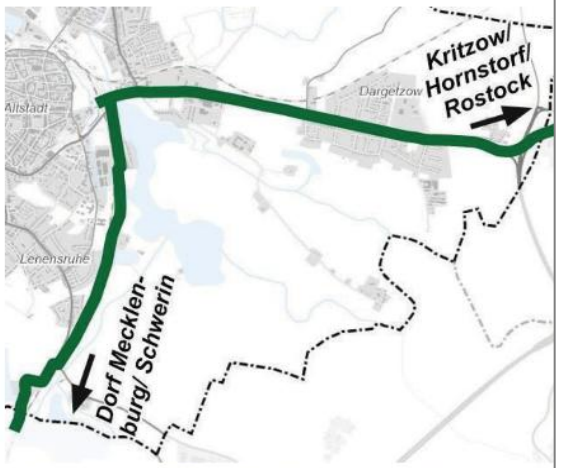
Ausgangssituation:

Im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes wurde mit Fachleuten in Arbeitskreisen und Workshops ein Alltags-Rad-Hauptroutennetz erarbeitet. Dieses baut auf ein im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg erstellten Netzes auf. Die in diesem Steckbrief thematisierten Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4 verbinden die peripheren Stadtteile Dargetzow, Kagenmarkt, Kluß und Lenensruhe mit der Altstadt. Angebunden wird der Arbeitsplatzschwerpunkt Gewerbegebiet Kritzowburg. An der Stadtgrenze der Hansestadt Wismar schließen Radverkehrsanlagen in das Umland Richtung Dorf Mecklenburg, Hornstorf, Kritzow, Rostock und Schwerin an. Der Einzugsbereich der Alltags-Rad-Hauptroute 3 zeichnet sich durch eine geringe Einwohner- und Arbeitsplatzanzahl aus. Ihr Potenzial erreicht diese Alltags-Rad-Hauptroute vor allem durch die Einbindung in eine vom Landkreis Nordwestmecklenburg geplante Radschnellverbindung zwischen Schwerin und Wismar.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme umfasst die schrittweise planerische und baulich/ organisatorische Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4:

- Ausbau/ Umwidmung zu gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 3 und 4
- Ausbau/ Umwidmung zu einer Fahrradstraße entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4
- Verbesserung des Wegzustandes durch Asphaltierung entlang der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4
- Neubau einer Querungshilfe an der Straße An der Klußer Mühle an der Alltags-Rad-Hauptroute 3
- Ausbau der Querungsstelle zur Bahnquerung in der Alten Rostocker Straße an den Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4
- Aufbringen von Piktogrammketten bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr entlang der Alltags-Rad-Hauptroute 3



Routenverlauf Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4

Wechselwirkungen:

Das größte Nutzungspotenzial der Alltags-Rad-Hauptrouten ergibt sich bei Umsetzung des gesamten Alltags-Rad-Hauptroutennetzes (Rad-1) und -Nebenroutennetzes (Rad-3). Die Entwicklung der Alltags-Rad-Hauptrouten sollte mit einer Erweiterung der Wegweisung im Rad-Hauptroutennetz verbunden werden (Rad-2).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (exkl. Bahnquer.)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, LK NWM, Land M-V, DB AG	◷◷◷◷	€€€€€	★★☆☆

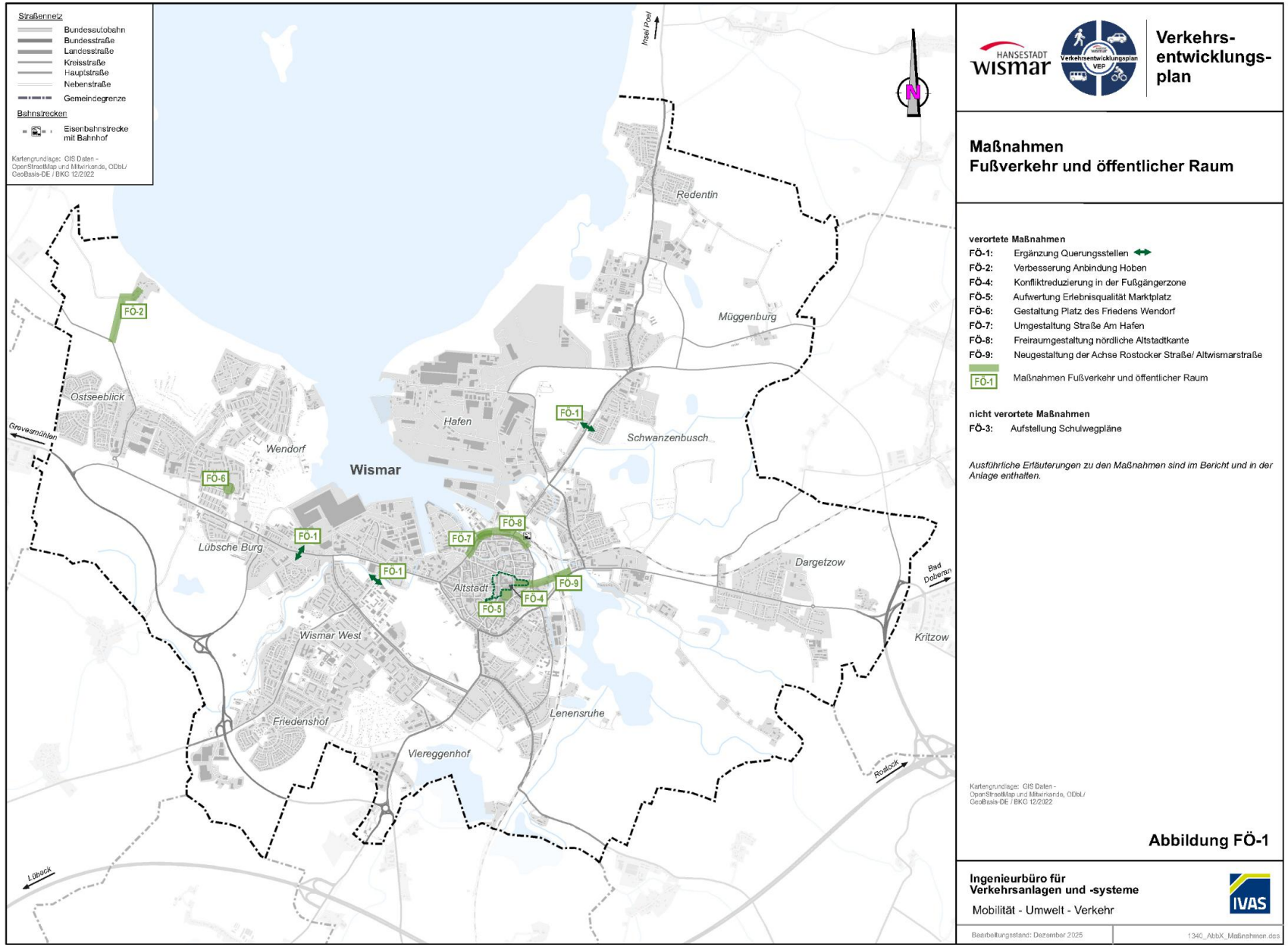
4. Maßnahmen – Fußverkehr | Strategie

Sicheres und attraktives Wegenetz/ sichere Schulwege

Reduzierung von Barrieren und Schaffung Barrierefreiheit

Urbane + klimaangepasste Plätze und Straßenräume

4. Maßnahmen – Fußverkehr | Maßnahmen



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen
Fußverkehr und öffentlicher Raum

verortete Maßnahmen

FÖ-1:	Ergänzung Querungsstellen
FÖ-2:	Verbesserung Anbindung Hoben
FÖ-4:	Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone
FÖ-5:	Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz
FÖ-6:	Gestaltung Platz des Friedens Wendorf
FÖ-7:	Umgestaltung Straße Am Hafen
FÖ-8:	Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante
FÖ-9:	Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße
FÖ-1	Maßnahmen Fußverkehr und öffentlicher Raum

nicht verortete Maßnahmen

FÖ-3:	Aufstellung Schulwegpläne

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung FÖ-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Dezember 2025

1340_AbbX_Maßnahmen.des

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung	
	FÖ-1	Ergänzung Querungsstellen	Verdichtung des Netzes der Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen entsprechend der Kfz-Verkehrsbelastung und des Querungsbedarfes (v.a. Philipp-Müller-Str. in Höhe Ziegeleipark, Poeler Str. in Höhe Haltestelle Gartenstr. Lübsche Str. auf Höhe Zum Festplatz)	
	FÖ-2	Verbesserung Anbindung Hoben	Bau eines Fuß- und Radwegs zur Anbindung von Hoben an die Zierower Landstraße zur sicheren Erreichbarkeit der Haltestelle Abzweig Hoben (Linie 13) auch als Beitrag der Schulwegsicherung	
*	FÖ-3	Aufstellung Schulwegpläne	Erarbeitung von Schulwegplänen mindestens für die Grundschulen im Stadtgebiet: Aufzeigen gefahrenminimierter Wege und Querungsstellen, zu meidender Straßen-abschnitte; Aufzeigen von Handlungsbedarfen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	
*	FÖ-4	Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone	Bauliche/ organisatorische Maßnahmen zur Durchsetzung der geltenden Regelungen in der Fußgängerzone bezüglich Rad- und Lieferverkehr, Begleitung durch Imagekampagne	Prüfung kurzfristiger Ansätze?
*	FÖ-5	Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz	Aufwertung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität des Marktplatzes auch unter Berücksichtigung des Entfalls von Stellplätzen/ Umfahrung (Erschließungsverkehre und Rettungsdienste sind zu sichern)	
	FÖ-6	Gestaltung Platz des Friedens Wendorf	Freiraumplanerische Aufwertung des Platzes des Friedens in Wendorf (Klimaoase), inklusive partielle Freistellung vom ruhenden Verkehr	
*	FÖ-7	Machbarkeitsstudie Umgestaltung Straße am Hafen	Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Hafenkante zwischen dem KP Schiffbauerdamm/ Am Hafen bis Fußgängerquerung Spiegelberg/ Kopenhagener Straße mit der Zielstellung Reduzierung der Konflikte Fuß/ Rad, Verbesserung Querungsbedingungen, Optimierung der Haltestelleneinordnung, Entflechtung touristischer Alltags-(Rad)verkehre	

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung	
*	**FÖ-8**	Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante	Entwicklung einer zweiten Fuß- und Radachse zwischen Bahnhof, ZOB und Altem Hafen mit besonderen Freiraumqualitäten ("Erlebnisweg" zur historischen Altstadt)	
*	**FÖ-9**	Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße	Erarbeitung eines Konzeptes zur Aufwertung der Achse Rostocker Straße – Altwismarstraße für den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Raum insgesamt mit folgenden Ansatz-punkten: Verbesserung der Bahnquerung inkl. Herstellung Barrierefreiheit, Umgestaltung der Rostocker Straße, attraktive und direkte Querung für Fußgänger zur Altwismarstraße, Verknüpfung der Radachse in Richtung Gerberstraße/ Altstadtkern und Bahnhof	

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | * FÖ 3 – Aufstellung Schulwegpläne

FÖ-3 – Aufstellung Schulwegpläne

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit von Schulkindern, nachhaltige Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Reduzierung Eltern-Taxi-Verkehre und damit verbundene Risiken

Ausgangssituation:

Die Hansestadt Wismar verfügt über fünf Grundschulen und zwei Förderschulen, für die derzeit keine aktuellen Schulwegpläne vorliegen, welche zu gefahrenarmen Schulwegen und potenziellen „Angsträumen" informieren.

Maßnahmenbeschreibung:

Schulwegpläne haben zum Ziel, die Verkehrssicherheit im Schülerverkehr zu erhöhen und die Erreichbarkeit der Schulstandorte für den nichtmotorisierten Verkehr auch als Beitrag zur Reduzierung des Eltern-Taxi-Verkehrs zu verbessern. Es gilt gesicherte Schulwege zu definieren, ggf. zu qualifizieren und entsprechend zu kommunizieren. Gemeinsam mit Eltern, Schulen, Polizei und der Stadt sollen konkrete Maßnahmen entwickelt werden, um Gefahren zu minimieren und sichere Routen zu fördern.

Allgemein sollen folgende Bausteine im Rahmen der Schulwegeplanung berücksichtigt werden:

- Infrastrukturmaßnahmen: sichere Gehwege, gesicherte Querungsstellen von Hauptverkehrsstraßen, verbesserte Beleuchtung, Radverkehrsanlagen/ gesicherte Radabstellanlagen auf dem Schulgelände
- Verkehrslenkung: Tempo-30-Zonen im Umkreis der Schule, Einbahnstraßenregelungen zur Entzerrung des Kfz-Verkehrs, Hol- und Bringzonen außerhalb des Schulbereichs zur Vermeidung von Elterntaxis direkt vor der Schule, Schilder „Achtung Kinder" an Gefahrenstellen
- Überwachung und Kontrolle: verstärkte Verkehrsüberwachung (insbesondere Schuljahresbeginn), Schulweghelfer/ Schülerlotsen an Kreuzungen, Zusammenarbeit mit der Polizei zur Kontrolle und Prävention
- Kommunikation und Aufklärung: Informationsveranstaltungen für Eltern (sicherer Schulweg, Eltern-Taxis vermeiden), Schulwegtraining für Kinder (besonders bei Erstklässlern), Veröffentlichung eines Schulwegeplans als Karte mit farblich markierten sicheren Wegen (Verteilung an alle Eltern von Grundschülern zu Schuljahresbeginn)
- Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung: regelmäßige Evaluation des Schulwegeplans, Beteiligung der Schulen an der Aktion „Zu Fuß zur Schule", Meldeportal für Eltern/ Schüler, um neue Gefahrenstellen einzureichen, Monitoring durch regelmäßige Begehungen (z. B. Verkehrsschau)

Schulwegpläne sollen für Grund- und Förderschulen im Stadtgebiet (öffentlich und in privater Trägerschaft) aufgestellt werden.

Die Aufstellung von Schulwegplänen ist kurzfristig zu realisieren und dann als Daueraufgabe zu verstehen.

Wechselwirkungen:

Aus der Schulwegplanung können auch konkrete Infrastrukturmaßnahmen erwachsen, wie bspw. der Bedarf zusätzlicher Querungsstellen (vgl. FÖ-1) oder der Ausbau von Gehwegen. Schulwegpläne sind regelmäßig fortzuschreiben, veränderte Schulwegempfehlungen können auch durch die Umgestaltung von Straßenräumen (vgl. FÖ-7, FÖ-8, FÖ-9) entstehen. Weiterhin können Schulen in Form von (nutzergruppenorientiertem) Mobilitätsmanagement die Verkehrssicherheit der Schüler verbessern (vergleichbar MVI-1).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (Aufstellung):	**Priorität:**
Hansestadt Wismar	↻ ↻ ↻ ↻	€ € € € €	★★★★

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | * FÖ 4 – Konfliktreduzierung FG-Zone

FÖ-4 – Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Verkehrssicherheit und körperlichen Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer in der Fußgängerzone sowie Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität durch die Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes

Ausgangssituation:

In der Fußgängerzone Altstadt besteht tageszeitlich und saisonal großes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie dem Lieferverkehr. In der Altwismarstraße wurden 2024 über 5 Mio. Ladenbesuche verzeichnet (Quelle: HWI). Die bestehenden Verkehrsregelungen (Schritttempo Radfahrer, Lieferzeiten Wirtschaftsverkehr) werden seitens dieser Verkehrsteilnehmer nur unzureichend eingehalten. Hierunter leidet nicht nur die Verkehrssicherheit – wenngleich im Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung derartige Konflikte als weniger kritisch eingestuft wurden – sondern auch die Aufenthaltsqualität.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone der Altstadt soll mehrstufig erreicht werden und einer stetigen Evaluierung zur Zielerreichung unterzogen werden. Folgende Stufen sind vorgesehen:

- 1. Stufe (kurzfristiger Handlungsbedarf): Präsenz der Polizei, die freundlich informiert, aber auch bei Regelverstößen einschreiten kann, denn Radfahrer dürfen die Fußgängerzone nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren. Anordnung Piktogramme zur weiteren Sensibilisierung hinsichtlich einer gegenseitigen Rücksichtnahme. Die Einhaltung der geltenden Verkehrsregeln kann dadurch langfristig verbessert werden.
- 2. Stufe (kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf): Dialog mit Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern bzw. Touristen sowie begleitende Informationsangebote können Akzeptanz und Verständnis entwickeln. Die Entwicklung einer Imagekampagne (vgl. Maßnahme MVI-7) fördert das Verständnis.

  Auch die Einordnung von Lieferzonen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder jeweils an den Zugängen zur Fußgängerzone erhöht das Verständnis seitens der Nutzer und soll regelwidriges Verhalten reduzieren. Die „Entschleunigung" des Radverkehrs kann beispielsweise auch durch die Einordnung von Verweilzonen erreicht werden.
- 3. Stufe (ggf. langfristig): Die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Radverkehr soll als letztes Mittel angewendet werden, sofern die anderen Maßnahmen nicht funktionieren. Die Altwismarstraße ist dem Grunde nach ausreichend breit. Sodann ist eine vertiefende Prüfung zur Notwendigkeit und Ausdehnung in einer gesonderten Untersuchung vorzunehmen. Abzustimmen ist hierbei der konkrete Zeitraum – in Orientierung auf den Bestand bzgl. der Befahrbarkeit für den Lieferverkehr empfiehlt sich bspw. der Zeitraum zwischen 18 und 10 Uhr. Die Straßenraumbreiten berücksichtigend erscheint die 3. Stufe in der Straße „Hegede" ggf. dennoch sinnvoll. Die Zufahrten zur Fußgängerzone sollten sodann zur besseren Gewährleistung der Einhaltung der Vorgabe durch technische Lösungen gesichert sein.

Zunächst sollen nur die Stufen 1 und 2 umgesetzt werden.

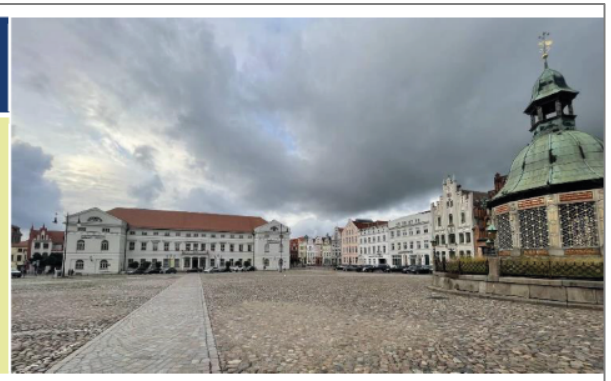
Wechselwirkungen:

Die Image-Kampagne zum Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme ist als eigene Maßnahme (MVI-7) formuliert. Hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs sind die Ansätze innovativer City-Logistik (mWT-5) im Blick zu behalten, da auch hieraus positive Effekte hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu erwarten sind.

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (jährlich):	**Priorität:**
Hansestadt Wismar	↻ ↻ ↻ ↻	€ € € € €	★ ★ ★ ★ 🔑

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | * FÖ 5 – Aufwertung Erlebnisqualität Markt

FÖ-5 – Aufwertung Erlebnisqualität Marktplatz



Ziele und Wirkungseffekte:

Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität im Zentrum der Altstadt durch weitere Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes, Stärkung der barrierefreien und klimaresilienten Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer, Entlastung sensibler Räume vom Kfz-Verkehr

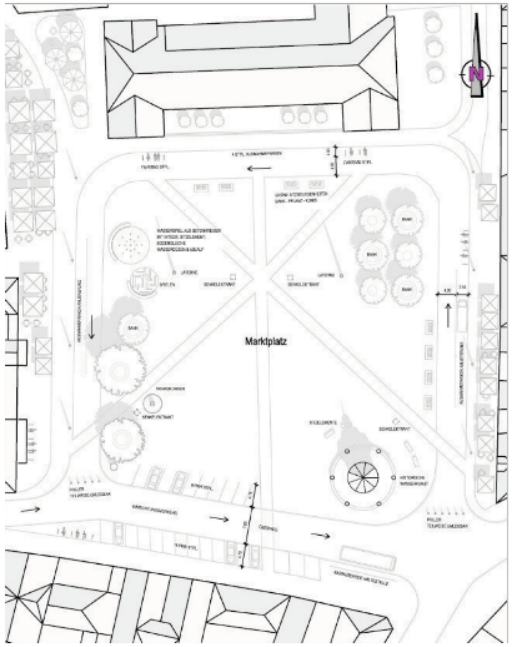
Ausgangssituation:

Der Marktplatz am Rathaus ist einer der wichtigsten Plätze im Zentrum der Altstadt, an dem zugleich auch regelmäßiger Marktbetrieb stattfindet. Raumgestalterisch werden hierbei die Potenziale trotz Sanierung derzeit nur unzureichend genutzt. Das Marktplatzumfeld ist charakterisiert durch Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungsgewerbe. Der Marktplatz ist umfahrbar und gesäumt von Stellplätzen, woraus nicht nur eine enorme Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität hervorgeht (Lärm, Abgase), sondern auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Die absolute Notwendigkeit ist nicht gegeben, die Flächen stehen anderen Nutzungen derzeit nicht zur Verfügung.

Maßnahmenbeschreibung:

Die beispielhafte Neugestaltung des Marktplatzes (vgl. Grafik) zeigt kein abschließendes Konzept, sondern beinhaltet Anregungen für einen freiräumlichen Wettbewerb mit folgenden Maßgaben:

- Verkehrsorganisatorische Eingriffe: starke Einschränkung der Möglichkeit der nördlichen Umfahrung des Marktplatzes für den allgemeinen Verkehr zugunsten der Aufenthaltsqualität und zur Reduzierung des Parksuchverkehrs – Liefern und Laden sowie die Befahrung mit Sondergenehmigung soll zeitweise möglich bleiben
- Weitestgehende Freihaltung der zentralen Flächen des Marktplatzes aufgrund des regelmäßigen Marktgeschehens
- Aufwertung der Areale im nordöstlichen und südwestlichen Bereich, bspw. durch zusätzliche mobile Begrünung und Verschattung sowie Stärkung der Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, Wasserspiele und Spielpunkte
- Entfall von ca. 40 Stellplätzen der östlich, nördlich und westlich umfahrenden Straße; Neuordnung, aber Erhalt der südlichen Stellplätze
- Einordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Am Markt im Zuge baulicher Maßnahmen im Marktumfeld



Ideenskizze zur Gestaltung des Marktplatzes [Quelle: Peter Kulka Architektur]

Wechselwirkungen:

Die freiraumplanerische Aufwertung des Marktplatzes geht mit einem Stellplatzentfall einher, sodass eine Rückkopplung mit den Maßnahmen RuhV-1 sowie RuhV-2.1 und RuhV-2.2 sinnvoll erscheint.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar	↻ ↻ ↻ ↻	€ € € € €	★ ★ ★ ★

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | * Kfz 4.1/ FÖ 7 – MBS Straße am Hafen

Kfz-4.1/ FÖ-7 – (Machbarkeitsstudie) Umgestaltung Straße Am Hafen

Ziele und Wirkungseffekte:

Stärkung der barrierefreien und klimaresilienten Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer, Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes durch dessen Entlastung und/ oder Neuordnung, Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

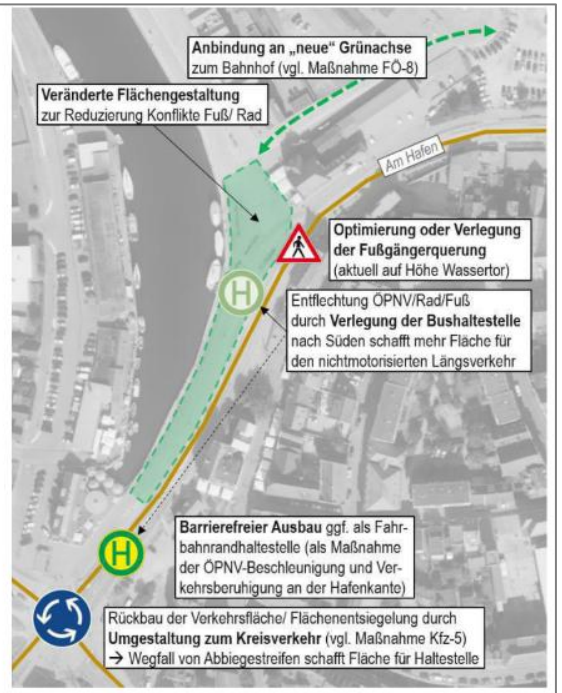
Ausgangssituation:

Die Straße Am Hafen ist Teil des nördlichen Altstadtrings und ein wichtiger Teil des touristischen Zentrums mit kulinarischen und kulturellen Angeboten sowie Blick auf die alten Speicherhäuser. Allerdings entsteht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine spürbare Trennwirkung zwischen historischer Altstadt und Hafenpromenade. Die Seitenanlagen sind im Bestand nicht bedarfs-/ richtliniengerecht ausgebaut und konfliktbehaftet.

Maßnahmenbeschreibung:

Zur Umplanung der Verkehrsanlage ergehen folgende Hinweise:

- Zweistreifiger Ausbau der Straße Am Hafen zu Zwecken der Verkehrserschließung erforderlich, Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten (Abbau Barrierewirkung)
- Keine Anlagen des ruhenden Verkehrs erforderlich
- Einordnung von Radverkehrsanlagen mit gut benutzbarem Übergang zu den angrenzenden Anlagen von hoher Bedeutung (Rad-Hauptroute)
- Stärkung der Flächen nördlich des Hafens hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, Abbau der Barrierewirkung der Straße Am Hafen durch Qualifizierung und/ oder Quantifizierung der Querungsanlage(n)
- Lage Haltestelle im Bereich des Alten Hafens sinnvoll, ggf. Verschiebung in Richtung Schiffbauerdamm mit Prüfung zum barrierefreien Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle (Busbeschleunigung, Beruhigung Kfz-Verkehr)



Anforderungen an die Verkehrsanlage „Am Hafen"

Auch im Kapitel Straßennetz/ fließender Kfz-Verkehr enthalten

Wechselwirkungen:

Die Maßnahmen Kfz-4.1 und FÖ-7 sind aufgrund der Redundanzen zwingend im gemeinsamen Kontext zu sehen. Im Rahmen letzterer ist eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten, da die Neuplanung der Seitenanlagen an der Straße Am Hafen viele Restriktionen mit sich bringt (Hafenbecken, Denkmalschutz, alte Gleisanlage, hohes Fußverkehrsaufkommen). Unmittelbar nördlich schließt die Freiraumgestaltung der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8) an, südlich die potenzielle Umgestaltung des Knotenpunktes am Schiffbauerdamm (im Kontext Kfz-5). Die Anforderungen des Rad-Hauptroutennetz (Rad-1.1), der barrierefreie Umbau von Haltestelleninfrastrukturen (ÖPNV-7) sowie auch die Einordnung einer Fahrraddauerzählstelle (MVI-5.1) sind bei der Entwicklung der Verkehrsanlage zu berücksichtigen.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, EVB, Dritte	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★🔑

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | * FÖ 8 – Freiraumgestaltung nördl. Altstadtkante

FÖ-8 – Freiraumgestaltung nördliche Altstadtkante

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung leistungsfähiger Anbindungen der Altstadt, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Stärkung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität/ Bedeutung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Nutzungseffizienz von Verkehrsinfrastrukturen, Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit

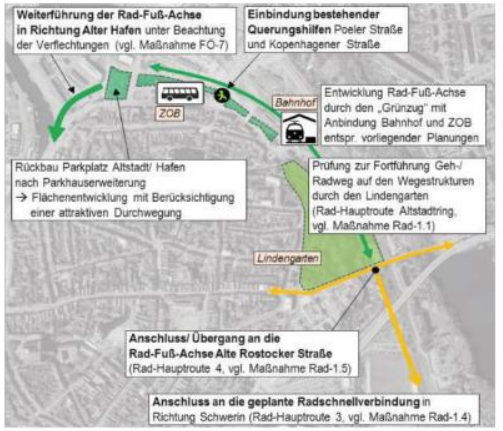
Ausgangssituation:

Die Flächengestaltung zwischen Hafenkante, ZOB und Bahnhof ist im Bestand stark durch Anlagen des ruhenden Verkehrs geprägt, was eine städtebaulich eher funktionale Gestaltung bedingt. Diese Nutzung in dem durch hohe Fußgänger- und Radverkehrsmengen geprägten Bereich ist hinsichtlich der Aufenthalts- und Erholungsqualität als unzureichend zu bewerten, die verkehrliche Überformung steht einer städtebaulichen Aufwertung entgegen. Auch die entlang der Bahnhofstraße/ Wasserstraße altstadtseitig verlaufenden Gehwege sind schmal. In der Vergangenheit wurden in diesem Bereich raumgestalterische Entwicklungspotenziale verschenkt.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme beinhaltet die Entwicklung einer zweiten Fuß- und Radachse im Bereich zwischen Altem Hafen, ZOB und Bahnhof. Der Fokus sollte auf der Schaffung besonderer Freiraumqualitäten liegen. In Form eines „Grünzuges" kann ein „Erlebnisweg" zur historischen Altstadt geschaffen werden. Grundlage für die Neugestaltung der Straßennebenanlagen ist eine effizientere Nutzung der Flächen des ruhenden Verkehrs, welche im Zuge der Arrondierung des Stellplatzangebotes erfolgen soll. Die Freiraumgestaltung der nördlichen Altstadtkante übersteigt aufgrund der Komplexität die Möglichkeiten eines Verkehrsentwicklungsplanes. Daher sollen nur erste grobe Anforderungen für die Entwicklung einer Rad-Fuß-Achse formuliert werden:

- Auflassen/ Rückbau des Parkplatzes Altstadt-Hafen bei paralleler Erweiterung der Stellplatzkapazität des Parkhauses Altstadt/ Hafen zur Schaffung einer attraktiven Durchwegung mit weiterem Verlauf in Richtung Alter Hafen
- Einbindung bestehender Querungsanlagen entlang der Kopenhagener Straße und Poeler Straße
- Einbindung des Bahnhofsvorplatzes entsprechend aktuell vorliegender Planungen
- Prüfung der Fortführung des Fuß- und Radverkehrs entlang von Wegestrukturen im Lindengarten mit Einbindung der Alltags-Rad-Hauptroute Altstadtring sowie im weiteren Verlauf der Rad-Fuß-Achse Alte Rostocker Straße sowie der Alltags-Rad-Hauptrouten 3 und 4



Anforderungen Entwicklung nördliche Altstadtkante

Wechselwirkungen:

Es ist ein städtebaulich attraktiver Übergang zu den umzugestaltenden Straßenräumen Am Hafen (Kfz-4.1/ FÖ-7) und Alte Rostocker Straße/ Altwismarstraße (FÖ-9) herzustellen. Damit einhergehend sollte auch die Gestaltung der Führung der Alltags-Rad-Hauptrouten Altstadtring, 3, 4 und 5 zur Minimierung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr Berücksichtigung finden (Rad-1.1, Rad-1.4, Rad-1.5, Rad-1.6). Die Umgestaltung geht mit dem Rückbau des Parkplatzes Altstadt-Hafen bei gleichzeitigem Ausbau des Parkhauses Altstadt/ Hafen einher, wonach sich eine Rückkopplung zu den Maßnahmen RuhV-1 und RuhV-2.2 ergibt.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, Deutsche Bahn AG	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – Fußverkehr/ öffentlicher Raum | * FÖ 9 – Konzept Neugest. Rostocker–Altwism.str.

FÖ-9 – Konzept: Neugestaltung der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung leistungsfähiger Anbindungen der Altstadt, Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Stärkung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität/ Bedeutung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Nutzungseffizienz von Verkehrsinfrastrukturen, Herstellung größtmöglicher Barrierefreiheit

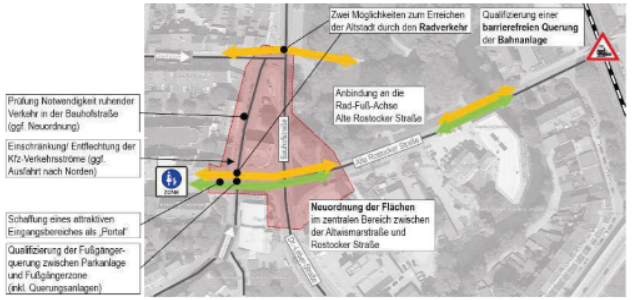
Ausgangssituation:

Der Straßenverlauf Alte Rostocker Straße/ Altwismarstraße fungiert als Hauptachse für den Fußverkehr zwischen Dargetzow/ Kagenmarkt und der Altstadt. Mit der Rücknahme des Kfz-Verkehrs im Bereich Alte Rostocker Straße wurde eine Attraktivierung für nichtmotorisierte Verkehre verpasst. Der plangleiche Bahnübergang ist aufgrund langer Schrankenschließzeiten ein Hindernis. Die parallele planfreie Bahnunterführung ist durch die Stufen für Radfahrer und mobilitätseingeschränkte Fußgänger nicht oder nur schwer nutzbar. Auch der umliegende Straßenraum bedarf einer deutlichen städtebaulichen Aufwertung. Im Bereich des Knotenpunktes Bauhofstraße/ Dr.-Leber-Straße sind die Verkehrsflächen verkehrlich überformt, eine sinnvolle Ordnung der Verkehrsstrukturen fehlt. Der Übergang in die Fußgängerzone der Altstadt wirkt unscheinbar und insgesamt wenig attraktiv, Potenziale werden verschenkt.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme beinhaltet die Erarbeitung eines Konzeptes zur Neuordnung/ Aufwertung der Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr:

- Qualifizierung der barrierefreien Querung der Bahnanlage in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG
- Schaffung eines Überganges der Radrouten 3 und 4 in Richtung Altstadt (Altwismarstraße, Gerberstraße)



Neugestaltung Alte Rostocker Straße - Altwismarstraße

- Qualifizierung der Fußgängerquerung/ bauliche Umgestaltung der Verkehrsflächen zwischen der Alten Rostocker Straße und der Fußgängerzone durch Einschränkung bzw. Entflechtung der Kfz-Verkehrsströme und Zurücknahme der verkehrlichen Überformung
- Aufwertung des Übergangs zur Fußgängerzone, Verdeutlichung des Übergangs

Kurzfristig bietet sich hierbei die Möglichkeit, mit geringem finanziellem und zeitlichem Aufwand einen sichtbaren Effekt zu erzeugen (z.B. Pflanzkübel, „Pop-Up-Mobiliar", Verweilzonen). Auch die Ordnung der Verkehrsflächen kann mit provisorischen Mitteln schnell umgesetzt werden. Langfristig soll ein umfassendes Konzept die auch bauliche Umgestaltung der Straßenräume berücksichtigen.

Wechselwirkungen:

Es ist ein städtebaulich attraktiver Übergang zu einer neu zu planenden Fuß- und Radachse entlang der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8) und einem umzugestaltenden Straßenraum entlang der Bauhofstraße/ Dr.-Leber-Straße (Kfz-4.3) bei der Planung zu berücksichtigen. Berücksichtigt werden sollte die Gestaltung der Führung der Alltags-Rad-Hauptrouten Altstadtring, 3 und 4, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu minimieren (Rad-1.1, Rad-1.4, Rad-1.5). Eine zeitliche Einschränkung der Benutzbarkeit der Fußgängerzone durch den Radverkehr (FÖ-4) kann deren Routenwahl zum Erreichen der Altstadt auf die parallele Gerberstraße verlagern.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, Deutsche Bahn AG	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – ÖPNV | Strategien

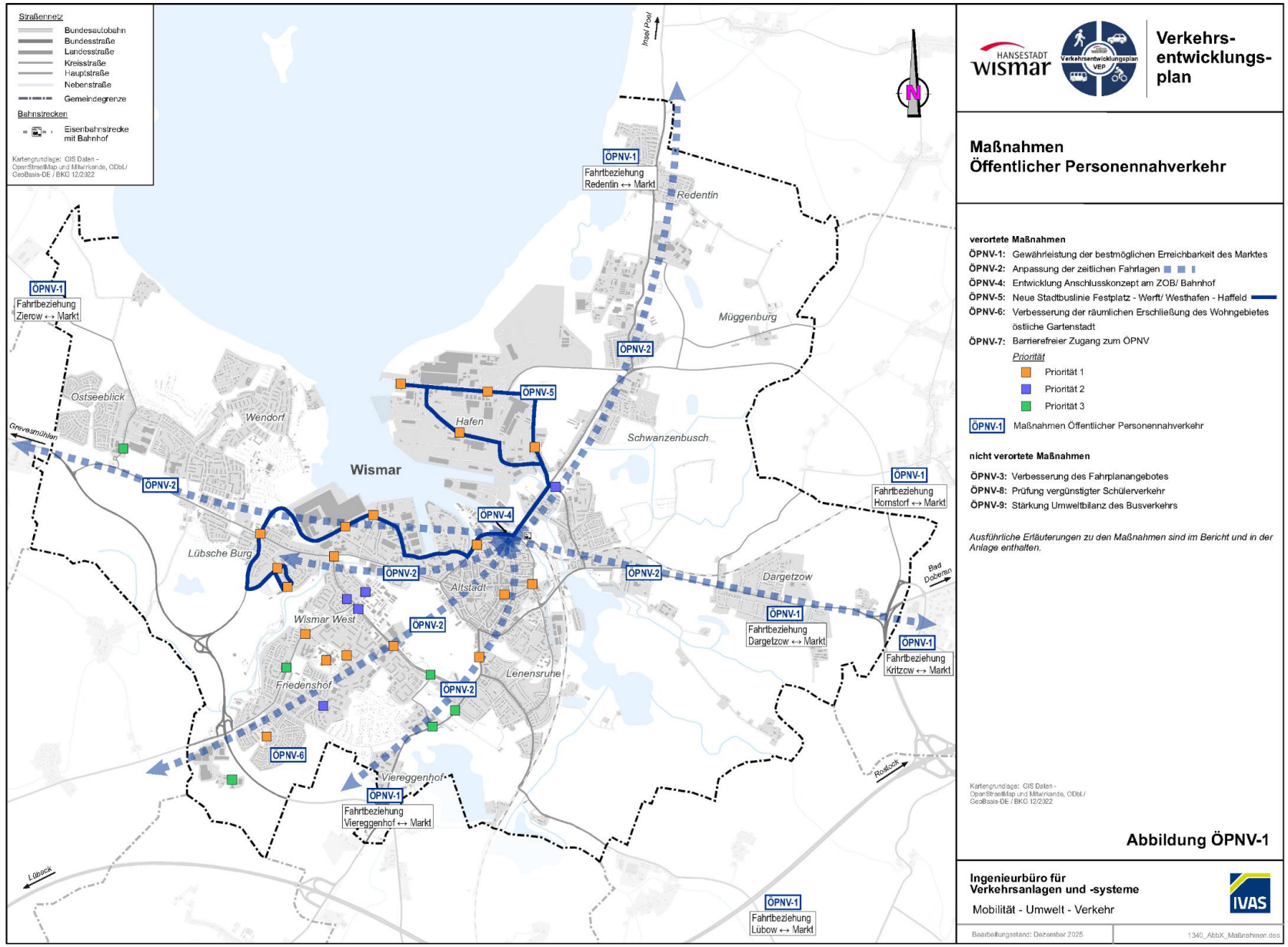
Optimierung Angebotskonzept/ Reduktion von zeitlich-räumlichen Erschließungsdefiziten

Optimierung des Übergangs ÖPNV ⟺ SPNV

Sukzessive Verbesserung Zugangs-stellen zum ÖPNV (Barrierefreiheit/ Ausstattung/ Information)

Sonstige Maßnahmen

4. Maßnahmen – ÖPNV | Maßnahmen



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr

verortete Maßnahmen

ÖPNV-1: Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit des Marktes
ÖPNV-2: Anpassung der zeitlichen Fahrlagen
ÖPNV-4: Entwicklung Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof
ÖPNV-5: Neue Stadtbuslinie Festplatz - Werft/ Westhafen - Haffeld
ÖPNV-6: Verbesserung der räumlichen Erschließung des Wohngebietes östliche Gartenstadt
ÖPNV-7: Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Priorität
- Priorität 1
- Priorität 2
- Priorität 3

ÖPNV-1 Maßnahmen Öffentlicher Personennahverkehr

nicht verortete Maßnahmen

ÖPNV-3: Verbesserung des Fahrplanangebotes
ÖPNV-8: Prüfung vergünstigter Schülerverkehr
ÖPNV-9: Stärkung Umweltbilanz des Busverkehrs

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung ÖPNV-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Dezember 2025 | 1340_AbbX_Maßnahmen.des

IVAS proloco

4. Maßnahmen – ÖPNV | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
	ÖPNV-1	Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit Markt	Prüfung der Direktanbindung der Stadtteile/ Orte Dargetzow, Hornstorf, Kritzow, Lübow, Redentin, Viereggenhof, Zierow an den Markt – ist dies nicht möglich, sind kurze Umsteigezeiten zu Richtung Markt verkehrenden Buslinien zu schaffen
*	ÖPNV-2	Anpassung der zeitlichen Fahrlagen	Verbesserung der Fahrlagen von mehreren auf einem Streckenast verkehrenden Stadt- und Regionalbuslinien (bei 2 Linien im jeweils 60-min-Takt auf einem Streckenast ist ein überlagerter 30-min-Takt anzuvisieren) auf den Relationen zwischen ZOB und Dammhusen, Dargetzow, Gägelow, Lübsche Burg, Redentin, Viereggenhof
	ÖPNV-3	Verbesserung des Fahrplanangebotes gemäß Nahverkehrsplan	Angebotserweiterung des Busverkehrs (Betriebszeitraum, Takt) in alle Stadtteile/ Orte von Wismar gemäß aktuellem Nahverkehrsplan
	ÖPNV-4	Entwicklung Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof	Etablierung eines ganztägigen Anschlusskonzeptes mit Umsteigezeiten bis zu maximal 10 Minuten zwischen Stadt- und Regionalbuslinien und SPNV am ZOB/ Bahnhof Wismar
*	ÖPNV-5	Neue Stadtbuslinie Festplatz Werft/ Westhafen - Haffeld	Einrichten einer Buslinie zwischen dem P+R Parkplatz am Festplatz/ Tierpark, Werft, Westhafen, Haffeld mit dem ZOB/ Bahnhof u.a. zur Beseitigung bestehender Erschließungslücken (möglichst mit Unterstützung der profitierenden Groß-Unternehmen)
	ÖPNV-6	Verbesserung der räumlichen Erschließung Wohngebiet östliche Gartenstadt	Durchführung eines Verkehrsversuches für eine Führung von Bussen über den Begonienweg zur Beseitigung bestehender Erschließungslücken (wie im B-Plan vorgesehen) mit ergebnisabhhängiger Überführung in ein dauerhaftes Angebot

4. Maßnahmen – ÖPNV | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
*	ÖPNV-7	Barrierefreier Zugang zum ÖPNV	Weiterer barrierefreier Aus- und Umbau von Haltestelleninfrastruktur nach Prioritäten
	ÖPNV-8	Prüfung vergünstigter Schülerverkehr	Prüfung der Einführung einer deutlich ermäßigten Nutzung des Stadt- und Regionalbusverkehrs innerhalb der Stadtgrenzen Wismars durch Wismarer Schüler (keine Erweiterung bestehender Nahverkehrsangebote, Festlegung der einzelnen Modalitäten bezüglich zeitlicher und räumlicher Gültigkeit im Rahmen des Prüfvorganges) – Entscheidung der Einführung anhand der Höhe der entstehenden Kosten für die Hansestadt Wismar
	ÖPNV-9	Verbesserung Umweltbilanz des Busverkehrs	Schrittweise Einführung nicht fossiler Antriebsformen zur Erhöhung der Stadt- und Umweltverträglichkeit (Lärmminderung und Reduktion CO2-Emissionen)

4. Maßnahmen – ÖPNV | * ÖPNV 2 – Anpassung zeitlicher Fahrplanlagen

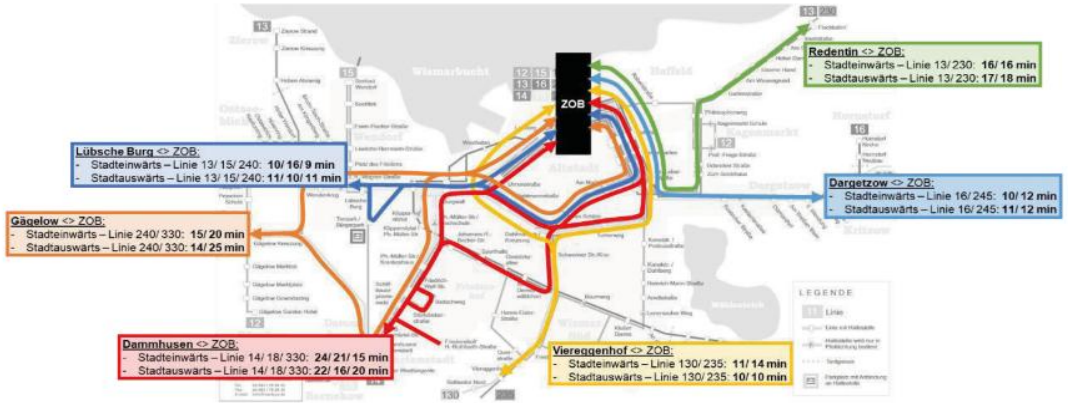
ÖPNV-2 – Anpassung der zeitlichen Fahrlagen

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes, Stärkung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes

Ausgangssituation:

Die peripheren Stadtteile Dammhusen, Dargetzow, Lübsche Burg, Redentin und Viereggenhof sowie der nahe der Stadtgrenze gelegene Ort Gägelow sind jeweils durch mehrere Stadt- und/ oder Regionalbuslinien über gleiche oder ähnliche Streckenverläufe (geringe Fahrzeitunterschiede) an die Altstadt oder den zentral gelegenen ZOB angebunden. Besonders wochentags ergibt sich für das Fahrplanjahr 2025 eine starke Ungleichmäßigkeit dieser zeitlichen Fahrlagen auf den Fahrtrelationen zwischen der Altstadt und den Stadtteilen Redentin bzw. Viereggenhof. An Wochenenden ergeben sich besonders kritische zeitliche Fahrlagen zwischen der Altstadt und dem Stadtteil Dargetzow.



Fahrzeiten parallel verkehrender Buslinien zwischen peripheren Stadtteilen und Altstadt [Quelle: NAHBUS]

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme zur Anpassung der zeitlichen Fahrlagen umfasst folgende Inhalte:

- Anpassung der Abfahrtszeiten entlang der in der Grafik dargestellten Verbindungsachsen mit dem Ziel eines etwa gleichen Zeitabstandes zwischen den Abfahrten der benannten Buslinien
- Keine Gefährdung bestehender wichtiger Anschlüsse zu anderen Linien des Stadt- und Regionalbusverkehrs oder SPNV im und außerhalb des Wismarer Stadtgebietes
- An Verknüpfungshaltestellen Orientierung an maximaler Umsteigezeit nach aktuellem Nahverkehrsplan
- Fortlaufende Beachtung bei zukünftigen Fahrplanwechseln

Wechselwirkungen:

Mit einer Verbesserung des Fahrplanangebotes (ÖPNV-3) ergeben sich zeitliche Änderungen der Fahrlagen zwischen Buslinien, welche berücksichtigt werden sollten. Ein ganztägiges Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof (ÖPNV-4) kann die Gleichmäßigkeit der zeitlichen Fahrlagen auf Streckenabschnitten begünstigen.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
LK NWM, Betreiber Stadt-/ Regionalbus	Daueraufgabe	€ € € € €	★★☆☆

4. Maßnahmen – ÖPNV | * ÖPNV 5 – Neue Stadtbuslinie Festplatz – Werft – Haffeld

ÖPNV-5 – Neue Stadtbuslinie Festplatz – Werft/ Westhafen – Haffeld

Ziele und Wirkungseffekte:

Verbesserung der multimodalen Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte, Stärkung des Wirtschaftsstandortes, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

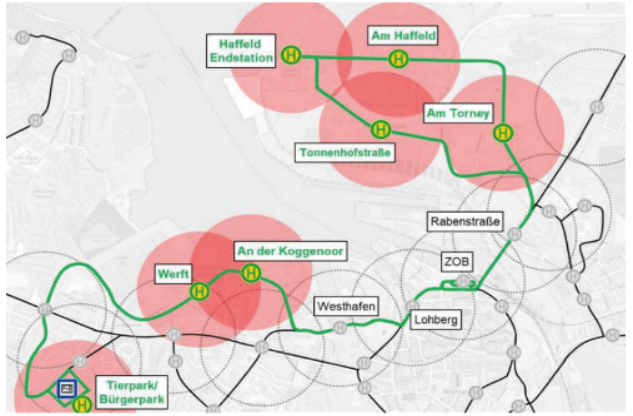
Ausgangssituation:

Die Arbeitsplatzschwerpunkte Werftgelände und Haffeld sind gemäß aktuellem Nahverkehrsplan nur unzureichend an den ÖPNV angebunden. Das Werftgelände wird durch die Einzugsradien der bestehenden Haltestellen Burgwall, Werftstraße und Westhafen nur bedingt abgedeckt. Auch der nördliche Teil des Wohngebietes An der Koggenoor, einschließlich des örtlichen Ärztehauses, wird nicht vollständig erschlossen. Das Industriegebiet Haffeld ist nicht durch den ÖPNV angebunden. Die in der Nähe gelegenen Haltestellen Philosophenweg und Rabenstraße decken mit ihrem Einzugsradius lediglich die unmittelbare Wohnbebauung am Knotenpunkt Poeler Straße/ Philosophenweg/ Am Torney ab.

Maßnahmenbeschreibung:

Zur verbesserten Erschließung dieser Arbeitsplatzschwerpunkte sollte eine neue Stadtbuslinie eingebunden werden:

- Endhaltestelle am P+R Festplatz
- Linienführung über die Werfttangente nach deren Fertigstellung
- Linienführung über das Privatgelände des Werftbetreibers (Werftstraße) zwischen den Knotenpunkten Wendorfer Weg und Zum Dock mit Prüfung zweier Haltestellenstandorte
- Linienführung im weiteren Verlauf mit Bedienung der bestehenden Haltestellen Westhafen, Lohberg, ZOB und Rabenstraße



Linienführung der neuen Stadtbuslinie

- Zur Erschließung des Haffelds weiter als Busringlinienführung über die Straßenzüge Haffburg, Tonnenhofstraße, Am Haffeld und Am Torney mit vier zu prüfenden Haltestellenstandorten samt Endhaltestelle
- Befahrung des Ringes in beiden Richtungen mit alternierender Linienführung
- Fahrplanangebot im 60-Minuten-Takt während der Schichttage, zu Schichtwechselzeiten im 30-Minuten-Takt; Prüfung einer Taktverdichtung bei guter Auslastung der Busse

Wechselwirkungen:

Die Endhaltestelle Tierpark/ Bürgerpark erfährt ein hohes Pendler-Fahrgastpotenzial durch die Erweiterung von P+R auf dem Festplatzgelände (RuV-2.3). Die Buslinienführung steht im Einklang mit der Verlängerung der Werfttangente (mWT-1) und der Maßnahmenumsetzung zur verbesserten verkehrlichen Erschließung des Wohngebietes An der Koggenoor (Kfz-6). Der Fahrplan sollte in ein Anschlusskonzept am ZOB/ Bahnhof eingebunden werden (ÖPNV-4). Zusammen mit der Erweiterung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (MVI-1) sollte durch die Buslinie bewusst ein attraktives Parallelangebot für Beschäftigte geschaffen werden.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
HWI, LK NWM, Betreiber Stadt-/ Regionalbus	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – ÖPNV | * ÖPNV 7 – barrierefreier Zugang zum ÖPNV

ÖPNV-7 – Barrierefreier Zugang zum ÖPNV

Ziele und Wirkungseffekte:

Herstellung der größtmöglichen Barrierefreiheit, Schaffung eines gleichberechtigten Zugangs zu Mobilitätsangeboten und Infrastruktur zur Teilhabe am öffentlichen Leben, Optimierung und weitere Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes

Ausgangssituation:

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der aktuell gültige Nahverkehrsplan verfolgen die Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen, Fahrzeugen, Zuwegungen und Fahrgastinformationen als maßgebliches Ziel. Im Bestand sind nachfragestarke Haltestellen entlang der Hauptverkehrsstraßen sowie die Haltestellen ZOB und Bahnhof bereits weitgehend barrierefrei ausgebaut. Dennoch sind an einigen wichtigen Haltestellen qualitative Verbesserungen erforderlich. Häufig ist ein weitgehend stufenfreier Zugang zur Haltestelle sowie zum Fahrzeug – unter Umständen unter Zuhilfenahme einer Rampe – vorhanden, es mangelt jedoch an taktilen Leitelementen. Der Bahnhof mit den Bahnsteigen als Zugang zum SPNV ist weitgehend barrierefrei gestaltet. Fahrzeugseitig sind im Stadt- und Regionalbusverkehr Voraussetzungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit durch den Einsatz von Niederflurbussen gegeben. Künftig sollte ein sukzessiver Fortschritt des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen im Stadtgebiet erfolgen.

Maßnahmenbeschreibung:

Ein weiterer barrierefreier Aus- und Umbau der Bushaltestellen sollte nach drei Prioritäten erfolgen:

- 1. Priorität: Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (mehr als 100 Einsteiger pro Tag), an medizinischen Einrichtungen und im Rahmen von Neuplanungen im Rahmen: Am Haffeld, Am Lohberg, Am Markt, Am Torney, An der Koggenoor, Barlachweg, Begonienweg, Dr.-Leber-Straße, Haffeld Endstation, Philipp-Müller-Straße/ Krankenhaus, Schweriner Straße/ Kino, Sporthalle, Störtebeker Straße/ Krankenhaus, Tierpark/ Bürgerpark, Tonnenhofstraße, Werft, Werftstraße
- 2. Priorität: Haltestellen an Bildungseinrichtungen, Verwaltungen und Behörden: Friedenshof/ Hanns-Rothbarth-Straße, Johannes-R.-Becher-Straße, Köppernitztal/ Philipp-Müller-Straße, Philipp-Müller-Straße/ Hochschule, Philosophenweg
- 3. Priorität: Haltestellen an Freizeit-, Tourismus- und Versorgungseinrichtungen: An der Westtangente, Friedhof, Hinter Wendorf, Ossietzkyallee, Schweriner Straße/ Querstraße, Schiffbauerpromenade

Die Haltestellen sind grundlegend gemäß den Standards des Ausbaukonzeptes für barrierefreie Haltestellen des Landkreises Nordwestmecklenburg auszubauen. Die genannten Haltestellen aller drei Prioritäten sollten einen 2,50 m breiten Wartebereich haben, sowie mit einem taktilen Leitstreifen/ Auffindestreifen/ Einstiegsfeld, einer Haltekantenbordhöhe von 20 cm (Kasseler Bord sollte bevorzugt werden), einem Fahrgastunterstand, Sitzmöglichkeiten sowie einer beleuchteten Fahrgastinformationsvitrine ausgestattet werden. Haltestellen der Priorität 1 und 2 sollten darüber hinaus mit einer DFI versehen werden. Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen besteht i.d.R. eine gute Förderquote.

Wechselwirkungen:

Zusammenhänge bestehen zur Umsetzung der Maßnahmen ÖPNV-5 und 6 mit Neuplanungen von Haltestellen. Die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Am Lohberg wird in der Maßnahme FÖ-2 beschrieben.

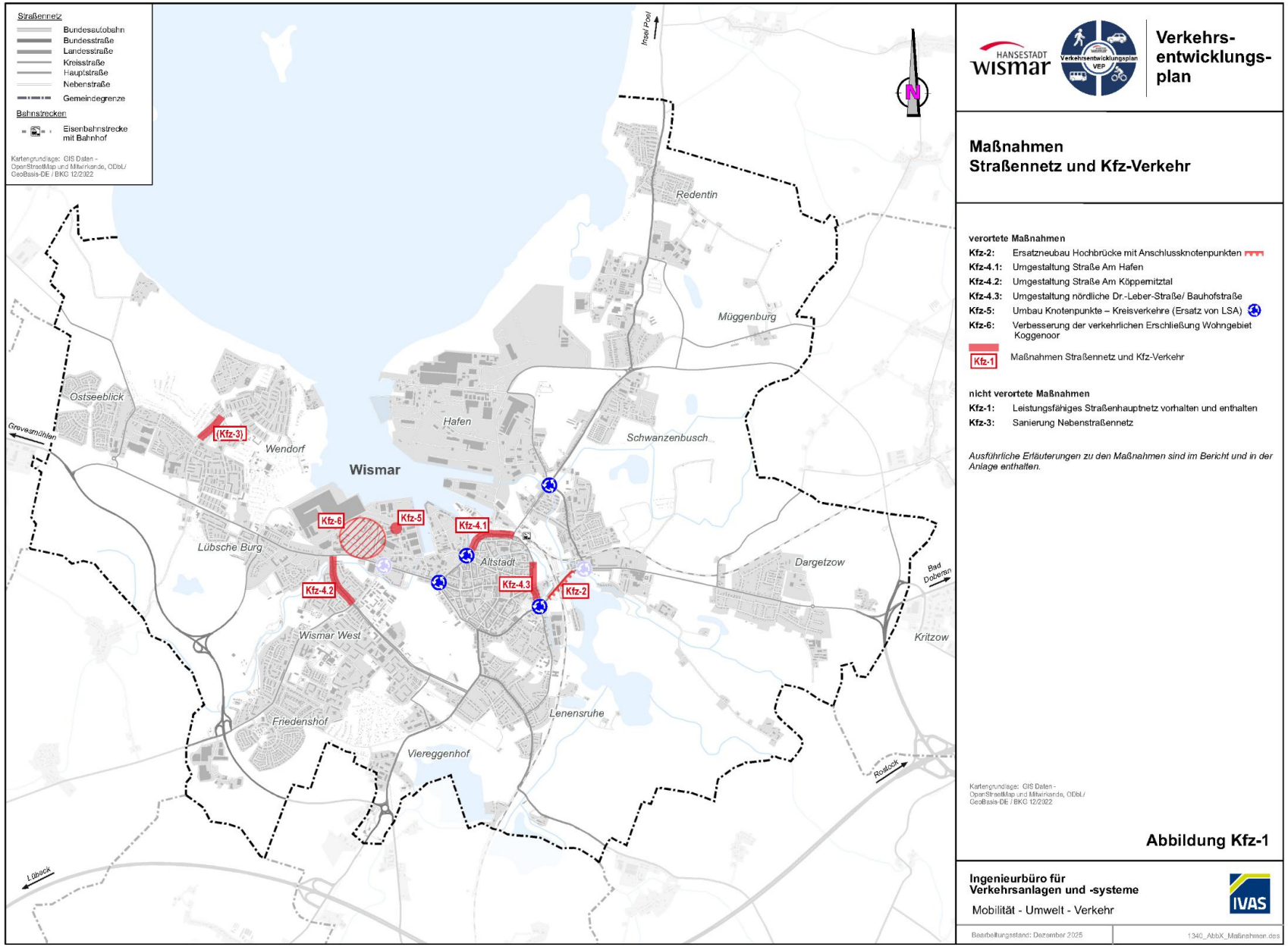
Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten (je Hst.-Paar):	Priorität:
Hansestadt Wismar, LK NWM	Daueraufgabe	€ € € € €	★★★★

4. Maßnahmen – Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr | Strategien

Substanzerhalt vor Neubau Straßennetz zur Sicherung der Verkehrsabläufe

Gewährleistung bedarfsgerechter Verkehrsflächen

4. Maßnahmen – Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr | Maßnahmen



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Straßennetz und Kfz-Verkehr

verortete Maßnahmen

Kfz-2: Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknotenpunkten

Kfz-4.1: Umgestaltung Straße Am Hafen

Kfz-4.2: Umgestaltung Straße Am Köppernitztal

Kfz-4.3: Umgestaltung nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße

Kfz-5: Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)

Kfz-6: Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet Koggenoor

Kfz-1 Maßnahmen Straßennetz und Kfz-Verkehr

nicht verortete Maßnahmen

Kfz-1: Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und enthalten

Kfz-3: Sanierung Nebenstraßennetz

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung Kfz-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

Bearbeitungsstand: Dezember 2025

1340_AbbX_Maßnahmen.des

4. Maßnahmen – Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
*	Kfz-1	Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und erhalten	Sukzessiver Erhalt/ Sanierung des bestehenden Straßenhauptnetzes mit allen zugehörigen Nebenanlagen und technische Ausrüstungen; Entwicklung eines Straßenzustandskatasters
	Kfz-2	Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknoten-punkten	Ersatzneubau der Hochbrücke Wismar mit anforderungsgerechten Knotenpunkten unter Beachtung der Sichtbezüge zum UNESCO-Welterbe, Prüfung Umbau Knotenpunkte im Zuge einer VTU (Maßnahme des Landes M-V)
*	Kfz-3	Sanierung Nebenstraßennetz	Schrittweise Ertüchtigung des Nebenstraßennetzes inkl. ausgewählter Umgestaltungen im Altstadtbereich und in den Wohngebieten (z.B. Böttcherstraße, Erwin-Fischer-Straße); Entwicklung eines Straßenzustandskatasters
*	Kfz-4.1 – Kfz-4.3	Umgestaltung ausgewählter Hauptverkehrsstraßen	Sukzessive Umgestaltung wichtiger Hauptverkehrsstraßen mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke (Straße Am Hafen, Am Köppernitztal, nördliche Dr.-Leber-Str./Bauhofstraße,
	Kfz-5	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet An der Koggenoor	Umgestaltung des Knotenpunkte Am Dock/ Werftstraße mit klarer Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen und Durchbindung der Straße Am Dock in das Wohngebiet an der Koggenoor
	Kfz-6	Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)	Umbau ausgewählter Knotenpunkte zu Kreisverkehren: Notwendigkeit des Austausches veralteter LSA-Technik, Verringerung Flächenversiegelung, Verstetigung Verkehrsfluss, Verbesserung Verkehrssicherheit, wirtschaftliche Aspekte, Gewinnung von Gestaltungsflächen, z. B. bei KP Am Hafen/ Schiffbauerdamm, KP Hochbrücke/ Dr.-Leber-Str./ Kanalstraße, KP Poeler Str./ Philosophenweg

Kfz-4.1
Straße Am Hafen

4. Maßnahmen – Straßennetz/ fließender Kfz-Verk. | * Kfz 1/ Kfz 3 – leistungsfähiges Straßennetz

Kfz-1/ Kfz-3 – Leistungsfähiges Straßennetz vorhalten und erhalten

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Erreichbarkeit und leistungsfähigen Verkehrsabläufe im Kfz-Verkehr (privat, Pendler, Tourismus und Wirtschaft) entsprechend der mittelzentralen Funktion der Hansestadt Wismar sowie effiziente Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen und Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Ausgangssituation:

Die bestehende Substanz an Straßeninfrastruktur nebst Ingenieurbauwerken, Nebenanlagen und technischen Ausrüstungen im Zuge des Straßenhauptnetzes in der Hansestadt Wismar ist mit wenigen Ausnahmen funktionsgerecht ausgebaut. Im Nebennetz besteht größerer Handlungsbedarf. Im Sanierungsgebiet der Altstadt sind große Teile der Erschließungsstraßen bereits saniert.

Derzeit besteht jedoch kein digitales Straßenzustandskataster zur Protokollierung.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme beinhaltet folgende Bausteine:

- Zunächst bedarf es die Erstellung eines Straßenzustandskatasters als Grundlage für das Erhaltungsmanagement sowie die Priorisierung von Sanierungsaufgaben und die damit einhergehende langfristige Finanzplanung. In einem derartigen Zustandskataster wird der bauliche und funktionale Zustand aller Straßen im Stadtgebiet erfasst, bewertet und turnusmäßig fortgeschrieben
- Bei der Sanierung der Verkehrsanlagen des Straßenhauptnetzes soll eine sukzessive Erneuerung der Signaltechnik der Knotenpunkt-LSA erfolgen

Klassifiziertes Straßennetz der Hansestadt Wismar

- Die Bundes- und Landesstraßen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt, sodass der Fokus dieser Maßnahme auf die kommunalen Straßen im Sammel- und Nebenstraßennetz zu legen ist
- Das Nebenstraßennetz soll schrittweise nach Verfügbarkeit finanzieller Mittel saniert werden. Auch zu berücksichtigen sind Korrespondenzen zu anfallenden Tiefbauarbeiten
- Bei der Sanierung sind die Einschränkungen für den Verkehr möglichst gering zu halten und Baustellen zu koordinieren

Wechselwirkungen:

Im Kontext der Sanierung des Straßenhauptnetzes sollte stets gleichzeitig die Ertüchtigung angrenzender Nebenanlagen, wie Haltestellen (ÖPNV-7), Radwege (Rad-1 und Rad-3), Gehwege (u.a. FÖ-7) und Querungsstellen (FÖ-1) erfolgen. Manche Abschnitte des Straßenhauptnetzes unterliegen konkreten Planungsvorhaben, wie die Umgestaltung von Knotenpunkten (Kfz-5), der Ersatzneubau Hochbrücke (Kfz-2) oder die Straßen Am Hafen (Kfz-4.1) und Am Köppernitztal (Kfz-4.2). Der Sanierungsplan sollte dies beachten.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, LK NWM, Land M-V, EVB	Daueraufgabe	€€€€€	★★★★🔑

4. Maßnahmen – Straßennetz/ fließender Kfz-Verk. | * Kfz 4.1/ FÖ 7 – MBS Straße am Hafen

Kfz-4.1/ FÖ-7 – (Machbarkeitsstudie) Umgestaltung Straße Am Hafen

Ziele und Wirkungseffekte:

Stärkung der barrierefreien und klimaresilienten Gestaltung der Straßenräume unter Beachtung aller Funktionen und Nutzer, Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes durch dessen Entlastung und/ oder Neuordnung, Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

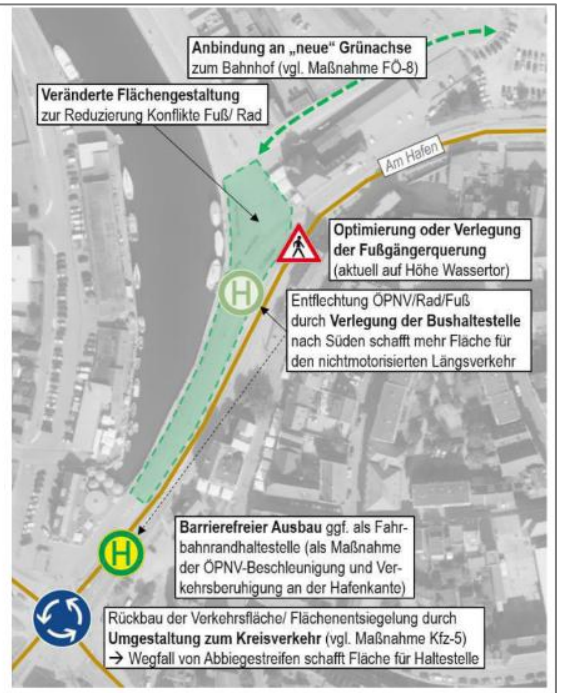
Ausgangssituation:

Die Straße Am Hafen ist Teil des nördlichen Altstadtrings und ein wichtiger Teil des touristischen Zentrums mit kulinarischen und kulturellen Angeboten sowie Blick auf die alten Speicherhäuser. Allerdings entsteht aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine spürbare Trennwirkung zwischen historischer Altstadt und Hafenpromenade. Die Seitenanlagen sind im Bestand nicht bedarfs-/ richtliniengerecht ausgebaut und konfliktbehaftet.

Maßnahmenbeschreibung:

Zur Umplanung der Verkehrsanlage ergehen folgende Hinweise:

- Zweistreifiger Ausbau der Straße Am Hafen zu Zwecken der Verkehrserschließung erforderlich, Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten (Abbau Barrierewirkung)
- Keine Anlagen des ruhenden Verkehrs erforderlich
- Einordnung von Radverkehrsanlagen mit gut benutzbarem Übergang zu den angrenzenden Anlagen von hoher Bedeutung (Rad-Hauptroute)
- Stärkung der Flächen nördlich des Hafens hinsichtlich der Aufenthaltsqualität, Abbau der Barrierewirkung der Straße Am Hafen durch Qualifizierung und/ oder Quantifizierung der Querungsanlage(n)
- Lage Haltestelle im Bereich des Alten Hafens sinnvoll, ggf. Verschiebung in Richtung Schiffbauerdamm mit Prüfung zum barrierefreien Ausbau als Fahrbahnrandhaltestelle (Busbeschleunigung, Beruhigung Kfz-Verkehr)



Anforderungen an die Verkehrsanlage „Am Hafen"

Wechselwirkungen:

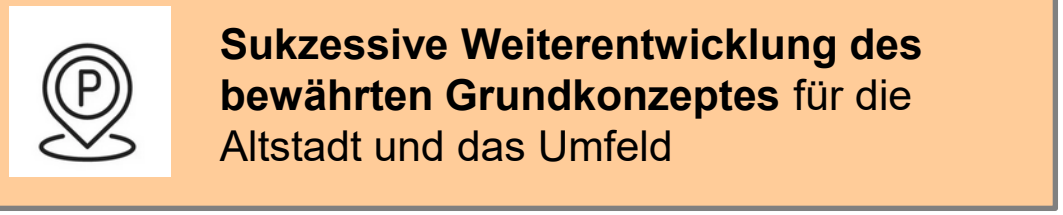
Die Maßnahmen Kfz-4.1 und FÖ-7 sind aufgrund der Redundanzen zwingend im gemeinsamen Kontext zu sehen. Im Rahmen letzterer ist eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten, da die Neuplanung der Seitenanlagen an der Straße Am Hafen viele Restriktionen mit sich bringt (Hafenbecken, Denkmalschutz, alte Gleisanlage, hohes Fußverkehrsaufkommen). Unmittelbar nördlich schließt die Freiraumgestaltung der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8) an, südlich die potenzielle Umgestaltung des Knotenpunktes am Schiffbauerdamm (im Kontext Kfz-5). Die Anforderungen des Rad-Hauptroutennetz (Rad-1.1), der barrierefreie Umbau von Haltestelleninfrastrukturen (ÖPNV-7) sowie auch die Einordnung einer Fahrraddauerzählstelle (MVI-5.1) sind bei der Entwicklung der Verkehrsanlage zu berücksichtigen.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, EVB, Dritte	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★🔑

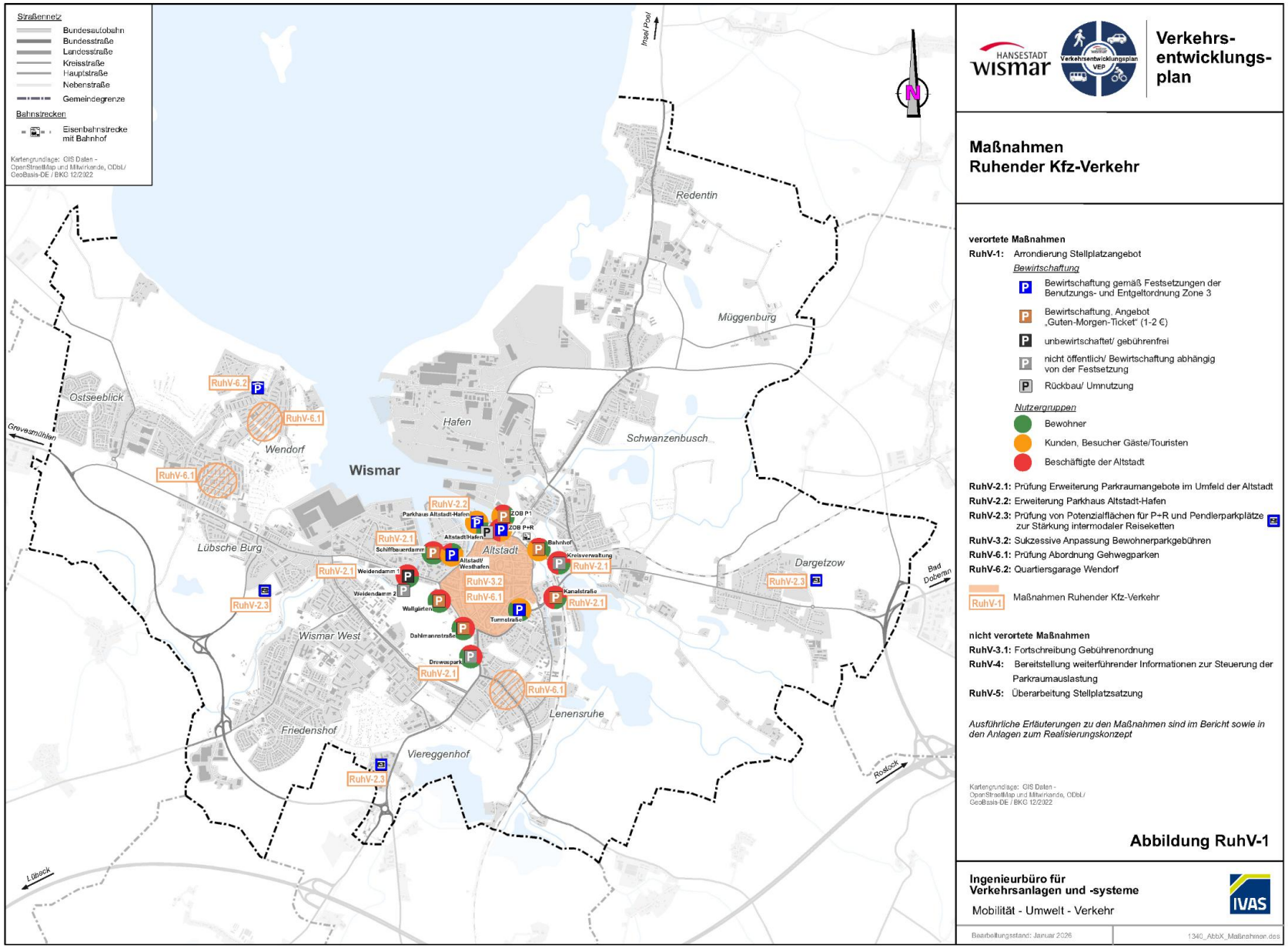
Auch im Kapitel Fußverkehr/ öffentlicher Raum enthalten

4. Maßnahmen – ruhender Kfz-Verkehr | Strategien

Grundsätzlich werden im VEP die Grundlagen dafür gelegt, den Umweltverbund als jederzeit vollwertige Alternative zur Pkw-Nutzung weiter zu fördern und damit eine Pkw-unabhängige Lebensführung und soziale Teilhabe zu ermöglichen. Dies betrifft dem Grunde nach auch den ruhenden Verkehr. Unabhängig davon ist die Sicherstellung der grundsätzlichen Erreichbarkeit mit dem Pkw – also auch die Vorhaltung eines angemessenen Stellplatzangebotes – in den Zielen des VEP verankert. Daraus resultieren folgende strategische Ansatzpunkte:



4. Maßnahmen – ruhender Kfz-Verkehr | Maßnahmen



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Ruhender Kfz-Verkehr

verortete Maßnahmen

RuhV-1: Arrondierung Stellplatzangebot

Bewirtschaftung

- Bewirtschaftung gemäß Festsetzungen der Benutzungs- und Entgeltordnung Zone 3
- Bewirtschaftung, Angebot „Guten-Morgen-Ticket" (1-2 €)
- unbewirtschaftet/ gebührenfrei
- nicht öffentlich/ Bewirtschaftung abhängig von der Festsetzung
- Rückbau/ Umnutzung

Nutzergruppen

- Bewohner
- Kunden, Besucher Gäste/Touristen
- Beschäftigte der Altstadt

RuhV-2.1: Prüfung Erweiterung Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt
RuhV-2.2: Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen
RuhV-2.3: Prüfung von Potenzialflächen für P+R und Pendlerparkplätze zur Stärkung intermodaler Reiseketten
RuhV-3.2: Sukzessive Anpassung Bewohnerparkgebühren
RuhV-6.1: Prüfung Abordnung Gehwegparken
RuhV-6.2: Quartiersgarage Wendorf

RuhV-1 Maßnahmen Ruhender Kfz-Verkehr

nicht verortete Maßnahmen

RuhV-3.1: Fortschreibung Gebührenordnung
RuhV-4: Bereitstellung weiterführender Informationen zur Steuerung der Parkraumauslastung
RuhV-5: Überarbeitung Stellplatzsatzung

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht sowie in den Anlagen zum Realisierungskonzept

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung RuhV-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Januar 2026 | 1340_AbbX_Maßnahmen.des

4. Maßnahmen – ruhender Kfz-Verkehr | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
*	ruhV-1	Arrondierung Stellplatzangebot	Zusammenlegung und Neuordnung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt mit Prüfung/ Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten der verschiedenen Nutzergruppen (Bewohner, Gäste/ Touristen und Pendler/ Beschäftigte)
	ruhV-2.1	Prüfung Erweiterung Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt	Prüfung von Kompensationsmaßnahmen (Verlagerung, Neubau/ Erweiterung, Bewirtschaftung) dort, wo größerer Stellplatzentfall zu Problemen für ausgewählte Nutzergruppen führen kann
*	ruhV-2.2	Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen	Erweiterung Kapazität des Parkhauses auch als Voraussetzung für die Auflösung des Parkplatzes Altstadt/ Hafen, Berücksichtigung der Aspekte der Nachhaltigkeit
*	ruhV-2.3	Prüf. Potentialflächen P+R und Pendlerpark-plätze zur Stärkung intermodaler Reiseketten	Stärkung P+R inkl. ÖPNV-Anbindung für Pendler und zur besseren Bewältigung besonderer saisonaler Verkehrsspitzen, insbesondere am Festplatz sowie Prüfung weiterer Flächen in Wismar Ost und Wismar Süd (z.B. GE Kritzowburg)
*	ruhV-3.1	Fortschreibung der Gebührenordnung	Weiterentwicklung/ Anpassung der Gebührenordnung mit Erweiterung der Gebührenzeit, sukzessive Anpassung der Parkgebühren zur Sicherstellung des Gleichgewichtes von Parkraumangebot und -auslastung – auch gemäß der allgemeinen Preis- und Tarifentwicklung, Sonderparkregelungen
	ruhV-3.2	Sukzessive Anpassung Bewohnerparkgebühren	Weiterentwicklung/ Anpassung der Gebührenordnung mit Erweiterung der Gebührenzeit, ggf. Anpassung Bewohnerparken, sukzessive Anpassung der Parkgebühren zur Sicherstellung des Gleichgewichtes von Parkraumangebot und -auslastung – auch gemäß der allgemeinen Preis- und Tarifentwicklung, Sonderparkregelungen

4. Maßnahmen – ruhender Kfz-Verkehr | Maßnahmen

Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
ruhV-4	Bereitstellung weiter-führender Informationen über den Parkraum und die Gebührenstaffelung	Vermeidung von Parksuchverkehren durch die Bereitstellung von ausreichenden Informationen über die Auslastung des innerstädtischen Parkraums (u.a. durch dynamisches PLS)
ruhV-5	Überarbeitung Stellplatzsatzung	Stellplatzsatzung soll eine Reduktion der Stellplatzanforderungen bei Verfügbarkeit alternativer Mobilitätsangebote sowie den Umfang und die Qualität Fahrradstellplätze berücksichtigen
ruhV-6.1	Prüfung Abordnung Gehwegparken	Prüfung Abordnung Gehwegparken in Bereichen, wo ein Mindestmaß für Fußgänger von 1,50 m unterschritten wird oder die Mindestfahrbahnbreiten nicht gegeben sind (Einsatz- und Rettungsfahrzeuge)
ruhV-6.2	Quartiersgarage Wendorf	Schaffung einer Quartiersgarage für den Stadtteil Wendorf zur Kompensation des stellenweise wegfallenden straßenbegleitenden Parkens. Alternative Mobilitätsangebote sollen bei Bedarf integriert werden. Aspekte der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit sind bei der baulichen Ausführung zu berücksichtigen.

4. Maßnahmen – ruhender Verkehr | * RuhV 1 – Arrondierung Stellplatzangebot

RuhV-1 – Arrondierung Stellplatzangebot

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr unter effizienter Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen für alle Nutzergruppen, Abwicklung eines funktionierenden stadtverträglichen Tourismusverkehrs

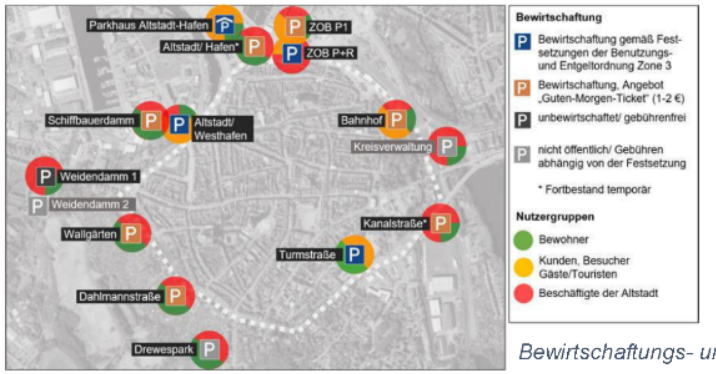
Ausgangssituation:

Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt und deren Peripherie im Jahre 2012 verbesserte sich die Situation im ruhenden Verkehr spürbar. Hierdurch konnte das Dauerparken durch Nicht-Bewohner in zentralen Lagen spürbar reduziert werden, sodass sich die Parkplatzverfügbarkeit für Anwohner, Besucher und Kunden deutlich erhöhte. Die Altstadtstraßen wurden vom Parksuchverkehr entlastet. Wenngleich die Situation im ruhenden Verkehr aktuell nach wie vor leicht angespannt ist, spiegeln sich die grundpositiven Langzeitwirkungen in Form von Kapazitätsreserven im gesamten Tagesverlauf wider.

Maßnahmenbeschreibung:

Eine Nachschärfung bei der Bewirtschaftung der Parkplätze an der Peripherie der Altstadt ist erforderlich, um die beabsichtigte Lenkungsfunktion der Nutzergruppen auch vor dem Hintergrund sicherzustellen, dass aus Gründen der Sanierung, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität einzelne Stellplätze entfallen:

- Festhalten an bewährter Nutzergruppenverteilung (Priorität für Bewohner und Kunden/ Besucher der Altstadt, „1. Reihe“ Peripherie für Touristen und Kunden/ Besucher, „2. Reihe“ Peripherie für Beschäftigte)
- Keine Neuaufteilung der Gebührenzonen – als wichtigstes Steuerungsinstrument zur Lenkung der Nutzergruppen dient die Bewirtschaftung (Bewohnerparken und hohe Gebühren/ Kurzzeitparken in der Altstadt, an der Peripherie sanfte Gebühren und Angebot von vergünstigtem „Guten-Morgen-Ticket“ für Pendler)
- Verlagerung des Beschäftigtenparkens vom Parkplatz „Turmstraße“ durch Entfall „Guten-Morgen-Ticket“ in Peripherie (Angebote dort erweitern), um Platz für Bewohner und Kunden/ Besucher zur Kompensation entfallender Stellplätze in der Altstadt zu schaffen (wichtigster Parkplatz für südliche Altstadt/ Markt)



Bewirtschaftungs- und Nutzergruppenkonzept Altstadt

Wechselwirkungen:

Im Kontext der Maßnahme steht die Prüfung einer Erweiterung der Parkraumangebote im Umfeld der Altstadt (RuhV-2.1), v.a. des Parkhauses Altstadt-Hafen (RuhV-2.2). Aber auch der Stellplatzentfall durch lokal wirksame Maßnahmen (Umgestaltung Marktplatz (FÖ-5) und Abordnen Gehwegparken (RuhV-6.1)) sowie die Fortschreibung der Parkgebührenordnung (RuhV-3.1) sind bei der Arrondierung zu berücksichtigen.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, EVB, Dritte	◔ ◔ ◔ ◔	€ € € € €	★ ★ ★ ★ 🔑

4. Maßnahmen – ruhender Verkehr | * RuhV 2.2 – Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen

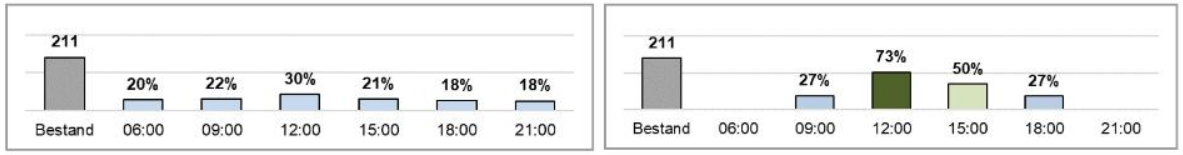
RuhV-2.2 – Erweiterung Parkhaus Altstadt-Hafen

Ziele und Wirkungseffekte:

Gewährleistung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr unter effizienter Nutzung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen für alle Nutzergruppen, Abwicklung eines funktionierenden stadtverträglichen Tourismusverkehrs

Ausgangssituation:

Das im Jahr 2018 gebaute Parkhaus Altstadt-Hafen verfügt im Bestand über 211 bewirtschaftete Stellplätze. Hintergrund des Bauvorhabens war das Sicherstellen des Parkplatzbedarfs der umliegenden Wohnbebauung (Bewohner), Hotels und Touristenattraktionen (Besucher, Gäste, Touristen) im Bereich der nördlichen Altstadt. Außerhalb der Ferien verfügt das Parkhaus stets über ausreichend Kapazitätsreserven, trotz dass eine „Grundauslastung" an Dauerparkern von 10 % zu verzeichnen ist. In den Ferien ist die Nachfrage stärker und erreicht samt Dauerparkern im Mittel eine Auslastung von bis zu 90 %. Bei schlechter Witterung oder in der Sommersaison stattfindenden Großveranstaltungen ergibt sich eine nochmals höhere Auslastung. Ferienunabhängig zeigt sich auch eine jahreszeitliche Schwankung der Parkraumauslastung. Während von November bis März an nahezu keinem Tag die maximal gemessene Tagesauslastung erreicht wird, ergibt sich von Juli bis September an über 20 Tagen dieser Wert. Auch der Standort zweier betriebener Car-Sharing-Fahrzeuge, samt E-Lade-Infrastruktur, befindet sich im Parkhaus Altstadt-Hafen.



Durchschnittliche Parkraumauslastung des Parkhauses außerhalb der Ferien (links) und innerhalb der Ferien (rechts)

Maßnahmenbeschreibung:

In einem zweiten Bauabschnitt soll das Parkhaus Altstadt-Hafen nun erweitert werden, wodurch die Kapazität um weitere 200 Stellplätze anwachsen wird. Bereits im ersten Bauabschnitt wurde in Bezug auf den Aspekt der Nachhaltigkeit die Möglichkeit zur Erweiterung des Parkhauses sichergestellt. Der Ausbau des Parkhauses als „Leuchtturmprojekt" soll mehr Kapazitäten für die touristische Nutzung bieten, aber auch weiterhin für Bewohner (Dauerparker) vorgesehen sein. Das Vorhaben dient zu Kompensationszwecken wegfallender Stellplätze in der Altstadt. Gleichzeitig ist der Ausbau des Parkhauses Voraussetzung, um den Parkplatz Altstadt/ Hafen zugunsten einer städtebaulichen Aufwertung der nördlichen Altstadtkante auflassen zu können, was den Entfall von 120 Stellplätzen nach sich zieht. Aufgrund dessen wird die Maßnahme als Schlüsselmaßnahme definiert. Pläne zur Erweiterung des Parkhaueses liegen der Hansestadt Wismar bereits vor.

Wechselwirkungen:

Im Rahmen der Arrondierung des Stellplatzangebotes an der Peripherie der Altstadt soll das Stellplatzangebot ergänzt und neu geordnet werden (RuhV-1). Damit einhergehend sollten den Kfz-Fahrern frühzeitige Informationen zur Auslastung des innerstädtischen Parkraumes gegeben werden, bspw. durch ein dynamisches Parkleitsystem (RuhV-4). Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Parkhauses Altstadt-Hafen kann auch eine Erweiterung des Car-Sharing-Angebotes erfolgen (MVI-2). Das Auflassen des Parkplatzes Altstadt/ Hafen ermöglicht eine städtische Freiraumneugestaltung entlang der nördlichen Altstadtkante (FÖ-8).

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, EVB	◔◔◔◔	€ € € € €	★★★★

4. Maßnahmen – ruhender Verkehr | * RuhV 2.3 – Prüfung Potenzialflächen P+R/ Pendlerparkplätze

RuhV-2.3 – Prüfung von Potenzialflächen für P+R und Pendlerparkplätze

Ziele und Wirkungseffekte:

Förderung der multimodalen Vernetzung und Stärkung des ÖPNV, Verbesserung der Verkehrsabläufe bei temporären/ saisonalen Verkehrsspitzen

Quelle: Ostseezeitung, Uli Jahr

Ausgangssituation:

P+R und Pendler-Parkplätze sind eine wichtige Voraussetzung und Verknüpfungspunkt für (intermodale) Wegeketten. Eine ausgewiesene P+R-Anlage besteht in Wismar gegenwärtig nur am ZOB. Die physischen Voraussetzungen sind auch am Festplatz vorhanden, wobei es an einer entsprechenden Beschilderung und Einbindung ins ÖPNV-Angebot fehlt. Der Parkplatz ist derzeit gebührenfrei.

Pendlerparkplätze sollen durch die Förderung von Fahrgemeinschaften Pkw-Fahrten bündeln. Ein gut ausgelasteter Pendlerparkplatz besteht an der Anschlussstelle Wismar-Mitte an der B 208.

Maßnahmenbeschreibung:

Der bestehende Parkplatz am Festplatz/ Tierpark soll als P+R-Parkplatz beschildert und in dieser Funktion im städtischen Verkehrsnetz genutzt werden. Die Schnittstelle zum ÖPNV ist durch eine zusätzliche Haltestelle zu stärken (Berücksichtigung der Fahrgastinformation). Der Parkplatz erfüllt zugleich auch die Funktion eines Überlaufparkplatzes für die Altstadt bei saisonalen oder veranstaltungsbedingten Nachfragespitzen und sollte daher unbedingt fest fixierter Bestandteil im Parkleitsystem sein (RuhV-4). Im Falle einer zu erwartenden Überlastung ist dieser Parkplatz im Parkleitsystem prioritär auszuweisen. Im Hinblick auf den wachsenden Arbeitsplatzschwerpunkt auf dem Werftgelände gewinnt dieser auch für Berufspendler an Bedeutung.

Einbindung des P+R Parkplatzes Festplatz/ Tierpark

Zudem sollte eine Prüfung weiterer Flächen und deren Ausbau/ Erweiterung zu Pendlerparkplätzen im Bereich Wismar Süd (z.B. Rothentor) und insbesondere Wismar Ost (z.B. Groß-Gewerbegebiet Kritzowburg, Anbindung auch an die Haltestelle „Dargetzow/ Amselweg“) erfolgen. Bzgl. der städtebaulichen Gestaltung dieser Parkplätze gelten die gleichen Nachhaltigkeitsansprüche, wenngleich kurzfristig auch sporadisch befestigte Interimslösungen infrage kommen. Diese Parkplätze sollen unentgeltlich nutzbar sein.

Wechselwirkungen:

P+R-Plätze können perspektivisch als Ausweich- und Auffangparkplätze fungieren und sollten dann ggf. im Parkleitsystem berücksichtigt werden (RuhV-4). Der Parkplatz im Bereich des Festplatzgeländes steht im engen Kontext zur Realisierung und Wirksamkeit anderer Maßnahmen, wie der neuen Buslinie zwischen Festplatz und Haffeld (ÖPNV-5), der Werfttangente (mWT-1) oder dem Ausbau von Car-Sharing (MVI-2).

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, EVB	Daueraufgabe	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – ruhender Verkehr | * RuhV 3.1 – Fortschreibung Gebührenordnung

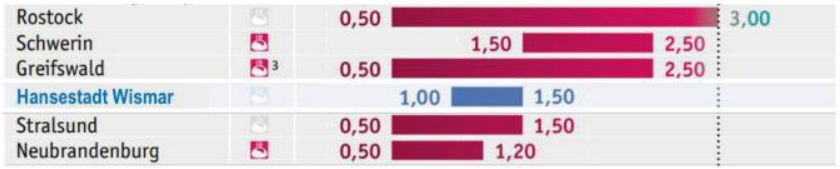
RuhV-3.1 – Fortschreibung Gebührenordnung

Ziele und Wirkungseffekte:

Lenkungs- bzw. Steuerungsfunktion zur Gewährleistung der Kfz-Erreichbarkeit im privaten, touristischen, Wirtschafts-, Berufs- und Pendlerverkehr,
zu Zwecken der Verlagerung des Kfz-Verkehrs, Vermeidung von Parksuchverkehr, Stärkung des Umweltverbundes und Aufwertung öffentlicher Räume

Ausgangssituation:

Die aktuelle Parkgebührenordnung stammt aus dem Jahr 2019. Aufgrund sich ständig ändernder Rahmenbedingungen und nicht zuletzt auch zur besseren Deckung der durch den ruhenden Verkehr entstehenden laufenden Kosten bedarf es einer stetigen Fortschreibung der Parkgebührenordnung.



Stündliche Parkgebühren im städtischen Vergleich 2025 [Quelle: Deutsche Umwelthilfe]

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme fasst kleinteilige Ansätze zusammen, die im Kontext der Parkraumbewirtschaftung stehen und das Gleichgewicht zwischen Parkraumangebot und Parkraumauslastung sicherstellen sollen:

- Expliziter Verzicht auf Maßnahmen, die die Steuerungsfunktion beeinträchtigen, den Parksuchverkehr verstärken, den Kontrollaufwand erhöhen und zu Einnahmeverlusten führen (u.a. „Brötchentaste“)
- Beibehaltung der generellen Gebührenpflicht im Tagzeitraum zwischen 9 und 19 Uhr. Bewohnerparken in den gekennzeichneten Zonen ist bereits ab 16 Uhr empfehlenswert, da hier in der Parkraumauslastung ein Rückgang zu verzeichnen ist.
- Innerhalb der Altstadt ausschließlich finanzielle Bewirtschaftung bei gleichzeitig zeitlicher Beschränkung auf zwei Stunden – im direkten Umfeld des Marktes maximal eine Stunde. Keine Beschränkung der Parkdauer auf Parkplätzen an der Altstadtperipherie
- Sukzessive Anpassung der Parkgebühren zur Sicherstellung des Gleichgewichtes von Parkraumangebot und -auslastung. Erlöse aus der Parkraumbewirtschaftung dienen der Deckung der laufenden Kosten (Instandhaltung, Technik, Energie, Personal). Aus den allgemeinen Preis- und Tarifentwicklungen ergibt sich eine sukzessive Kostensteigerung, die auch durch die Nutzer mitzutragen ist. Erlöse dienen der Mitfinanzierung von Ausbaumaßnehmen im ruhenden Verkehr (u.a. Parkhaus, vgl. Maßnahme RuhV-2.2)
- Vergünstigter Wintertarif hat keine Steuerungsfunktion (modale Verlagerung) – Wegfall des Wintertarifmodells sollte als Option im Blick behalten werden
- Bezüglich der Sonderparkregelungen und -angebote für Wohnmobile, Reisebusse und Motorräder haben die Analysen keinen akuten Handlungsbedarf erkennen lassen. Dennoch sollte eine regelmäßige Evaluierung der Bestandssituation erfolgen

Wechselwirkungen:

Die Maßnahme dient als wichtiges Steuerungsinstrument für die Nutzergruppenverteilung im Sinne der Arrondierung der Stellplätze (RuhV-1). In Abhängigkeit der Wirkungserfolge könnte hieraus langfristig auch ein Anpassungsbedarf bzgl. der Gebührenzonen erwachsen – gegenwärtig besteht aber keine Notwendigkeit.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, EVB	◷◷◷◷	€€€€€	★★★☆

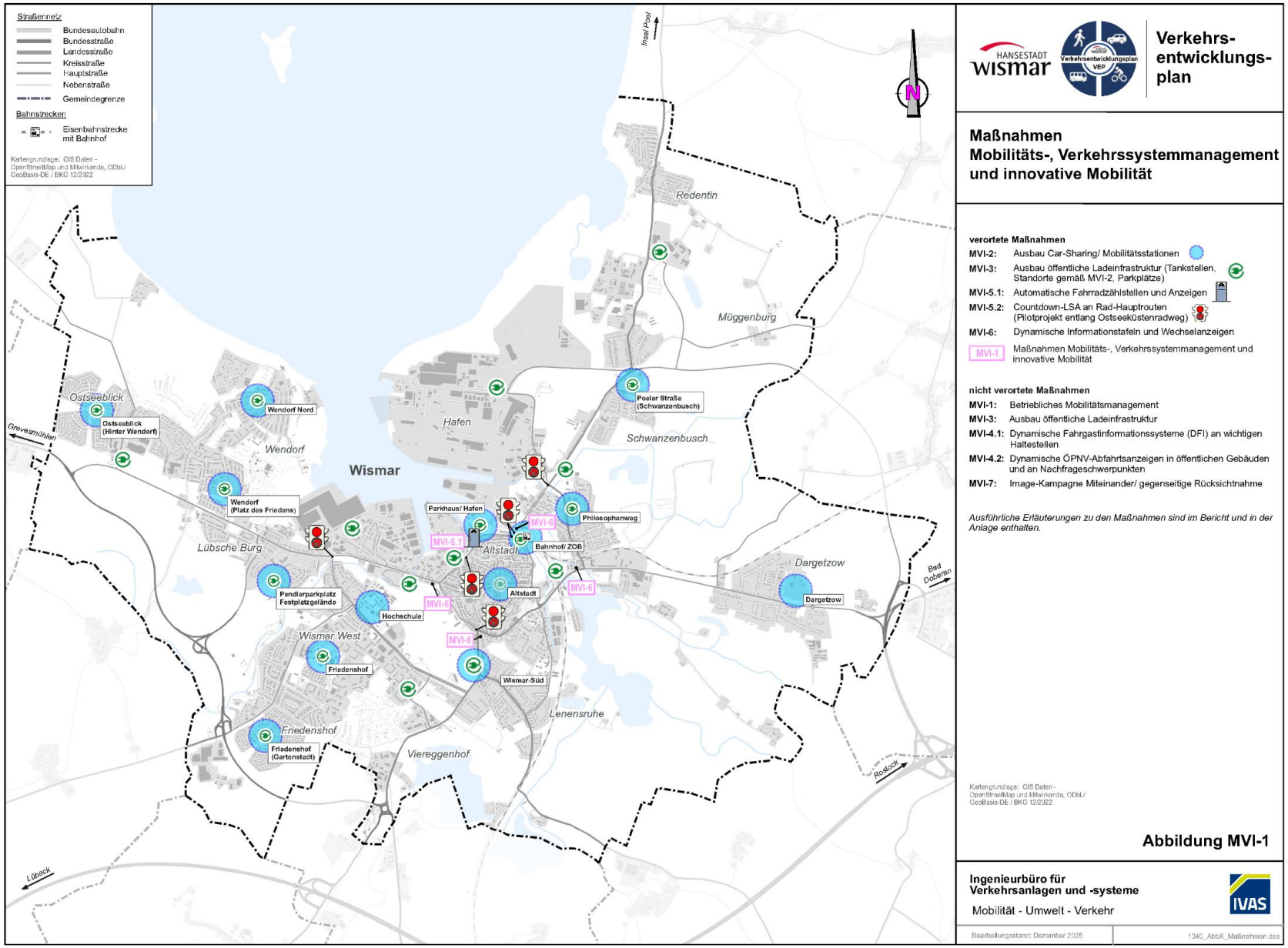
4. Maßnahmen – Mobilitätsmanagement/ Innovation | Strategien

Stärkung des Umweltverbundes durch intensivere Nutzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

Stärkung Multi- und Intermobilität sowie Förderung des Prinzips „Nutzen statt Besitzen“ durch Verdichtung öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote, insbesondere Car-Sharing

Berücksichtigung der Belange des Klima- und Umweltschutzes durch Förderung „emissionsärmerer“ Antriebslösungen, insbesondere auch durch Verdichtung öffentlicher Ladeinfrastrukturen

4. Maßnahmen – Mobilitätsmanagement/ Innovation – Maßnahmen



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

verortete Maßnahmen

- **MVI-2:** Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen
- **MVI-3:** Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur (Tankstellen, Standorte gemäß MVI-2, Parkplätze)
- **MVI-5.1:** Automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen
- **MVI-5.2:** Countdown-LSA an Rad-Hauptrouten (Pilotprojekt entlang Ostseeküstenradweg)
- **MVI-6:** Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen
- MVI-1 Maßnahmen Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität

nicht verortete Maßnahmen

- **MVI-1:** Betriebliches Mobilitätsmanagement
- **MVI-3:** Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur
- **MVI-4.1:** Dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) an wichtigen Haltestellen
- **MVI-4.2:** Dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden und an Nachfrageschwerpunkten
- **MVI-7:** Image-Kampagne Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung MVI-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Dezember 2025 | 1340_AbbX_Maßnahmen.des

IVAS proloco

4. Maßnahmen – Mobilitätsmanagement/ Innovation – Maßnahmen

Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
MVI-1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in allen öffentlichen Verwaltungen und Eigenbetrieben zur gezielten Stärkung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere auf Arbeitswegen der Beschäftigten durch bspw. Job-Tickets, Job-Räder, o.ä.
* MVI-2	Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen	Schaffung geeigneter Voraussetzungen zur Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote und -dienstleistungen insbesondere durch Schaffung von Mobilitätsstationen, die durch privatrechtliche Akteure (z.B. für Car-Sharing, Laden von E-Pkw, Paketstationen) genutzt werden können
MVI-3.1	Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur	Verdichtung des Netzes öffentlicher Ladeinfrastruktur soll zur Stärkung der Elektromobilität (Mobilitätsstationen, Parkplätze, Tankstellen)
MVI-4.1	Dynamische Fahrgast-informationssysteme (DFI) an wichtigen Haltestellen	DFI erweitern die herkömmlichen statischen Fahrgastinformationen um dynamische Anzeigen, z.B. zu Abfahrten, Fahrplanausfällen, etc..
MVI-4.2	Dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden und Nachfrage-schwerpunkten	Erhöhung der Dichte und Qualität von Fahrgastinformationen (Live-Fahrplandaten, Ausfälle, Störungsmeldungen) im öffentlichen Raum dient der Kundenakquise. Ausgabemedien können starre Monitore, Projektionen im öffentlichen Raum, Widget-Anwendungen auf Computern und mobilen Endgeräten sein
MVI-5.1	Automatische Fahrradzählstellen und Anzeigen	Instrument zur Sichtbarmachung (der Menge) des Radverkehrs und damit die Verdeutlichung des Radverkehrs mit seiner großen Bedeutung als Mobilitätsform in Wismar
MVI-5.2	Countdown-LSA an Radhauptrouten	Pilotprojekte an ausgewählten LSA bspw. im Zuge des Ostseeküstenradweges. LSA mit Restzeitanzeigen für den Radverkehr an Radhauptrouten erhöht den Komfort, vermindert Rotlichtverstöße und erhöht somit die Verkehrssicherheit

4. Maßnahmen – Mobilitätsmanagement/ Innovation – Maßnahmen

Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
MVI-6	Dynamische Informationstafeln und Wechselanzeigen	Über Wechselanzeigen können verkehrsrelevante Hinweise verbreitet werden und verkehrs-lenkende Funktion erzielen (Sperrungen, Hinweise zum Parken, Mobilitätsangebote, etc.)
* MVI-7	Image-Kampagne Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme	Entwicklung einer Image-Kampagne zur Erhöhung der Sensibilität in verkehrlichen Konfliktsituationen

4. Maßnahmen – Mobilitätsmanagement/Innovation | * MVI 2 – Ausbau Car-Shar./Mobilitätsstationen

MVI-2 – Ausbau Car-Sharing/ Mobilitätsstationen

Ziele und Wirkungseffekte:

Förderung nachhaltiger Formen des Individualverkehrs, Verbesserung der multimodalen Anbindung der Stadtteile und Altstadt, Aufwertung öffentlicher Räume, Verbesserung der Luftreinhaltung und Lärmminderung

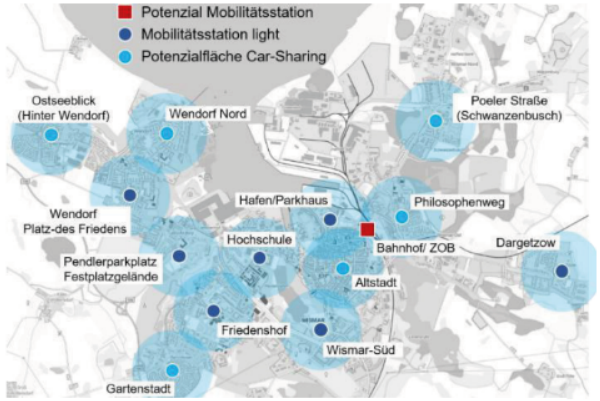
Ausgangssituation:

Mobilitätsstationen verknüpfen Mobilitätsangebote räumlich, digital (Integration von Buchungen und Koordination von Angeboten basierend auf Apps) und organisatorisch (Koordination verschiedener Anbieter, gemeinsame Tarife/ kombinierte Abonnements). So wird eine komfortable, nahtlose und nachhaltige Mobilitätskette ermöglicht. In der Hansestadt Wismar werden im Bestand zwei Car-Sharing-Fahrzeuge betrieben. Darüber hinaus existierten im April 2024 insgesamt 14 öffentlich zugängliche Elektrotankstellen mit einer Konzentration im Bereich der Altstadt. Öffentliche Leihsysteme anderer Mobilitätsangebote bestehen nicht.

Maßnahmenbeschreibung:

Ein Ausbau von Car-Sharing- und Mobilitätsstationen eignet sich an folgenden potenziellen Standorten:

- Am Bahnhof/ ZOB nahe Altstadt/ Hafen mit seinen Tourismus- und Arbeitsplatzschwerpunkten: vor allem Ausbau Car-Sharing
- Am Platz des Friedens als Stadtteilzentrum von Wendorf: Erweiterung um Sharing-Angebote (Pkw, Leihfahrrad (auch Lastenrad))
- In Dargetzow und in Wismar Süd: Etablierung/ Ausbau von P+R
- In Friedenshof und an der Hochschule: Ausbau Sharing-Angebote (Pkw, Leihfahrrad, Lastenrad)
- Am Hafen/ Parkhaus und am Festplatzgelände: Etablierung von P+R und weiterer Mobilitätsangebote



Potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen

Die Mobilitätsstation am Bahnhof/ ZOB ist aufgrund der multimodalen Verknüpfung zum SPNV gegenüber den Mobilitätsstationen light prioritär.

Es sollte geprüft werden, ob die an den Mobilitätsstationen nutzbaren Angebote nicht nur physisch sondern auch tariflich kombiniert werden können (Vermarktung, Buchungssystem), um den Service zu verbessern und Zugangsbarrieren abzubauen. Zum Aufbau eines Car-Sharing-Netzwerks sollten Schlüsselakteure (bspw. Arbeitgeber) gewonnen werden. Auch könnten Abo-Monatskartenbesitzer ein freies Zeitkontingent oder Vergünstigungen bei der Nutzung von Sharing-Angeboten erhalten. Für den Ausbau von Car-Sharing/ Mobilitätsstationen besteht in der Regel eine gute Förderquote.

Wechselwirkungen:

Die Entwicklung von Mobilitätsstationen in Dargetzow, am Festplatzgelände und in Wismar Süd sollte mit der Prüfung von Potenzialflächen für P+R vereinbart werden (RuhV-2.3). Ein Standort am Platz des Friedens ist mit der Umgestaltung des Platzes integriert zu planen (FÖ-6).

Akteure:	**Realisierungshorizont:**	**Kosten** (je Station)**:**	**Priorität:**
Hansestadt Wismar, Dritte	◔◔◔◔	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – Mobilitätsmanagement/Innovation | * MVI 7 – Kampagnen gegenseitige Rücksicht

MVI-7 – Image-Kampagnen Miteinander/ gegenseitige Rücksichtnahme

Ziele und Wirkungseffekte:

Förderung nichtmotorisierter Verkehre (Fuß, Rad), Stärkung der Verkehrssicherheit, Erhöhung der Lebensqualität, Stärkung der Bedeutung des öffentlichen Raumes

Ausgangssituation:

Ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer ist ein maßgeblicher Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur. Die zentral in der Altstadt gelegene Fußgängerzone mit ihren beengten Straßenräumen in Kombination mit Nutzungsüberlagerungen erfordert zur fairen Verteilung der begrenzten Verkehrsflächen vielerorts Kompromisslösungen. Situatives Handeln wird in Wismar erforderlich bei Konflikten in Fußgängerzonen (Freigabe Radverkehr/ Lieferverkehr), Konflikten durch regelwidriges Parken auf Gehwegen oder in Ladezonen, durch illegales Befahren von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, durch gemeinsames Nutzen der Fahrbahn durch Radverkehr und Kfz-Verkehr im Mischverkehr oder bei Konflikten im Bereich von Haltestellen mit schmalen Gehwegen. Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum hat die Hansestadt Wismar in den vergangenen Jahren bereits Imagekampagnen durchgeführt.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme regt zur wiederholten Entwicklung von Imagekampagnen zur weiteren Förderung des rücksichtsvollen Miteinanders an:

- Informationen, Hinweisplakate oder digitale Hinweistafeln zu einem rücksichtsvollen Miteinander zwischen Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr an Stadt- und Regionalverkehrsbussen, Fahrzeugen der städtischen Verwaltung, an Straßenlaternenmasten oder Fahrgastunterständen an Haltestellen
- Hinweise für Radfahrer zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit auf Gehwegen mit dem Zusatz „Rad frei", einer angepassten Geschwindigkeit auf gemeinsamen Geh- und Radwegen oder dem Nutzungsverbot auf Gehwegen ohne Fahrradfreigabe
- Hinweise für Kfz-Fahrer zur Einhaltung von 1,50 m seitlichem Überholabstand zu Radfahrern
- Präventive Aufklärung im Rahmen von Bürgerveranstaltungen oder Veranstaltungen in Schulen

Beispielkampagne Stadt Lindau

Zur Umsetzung von Imagekampagnen sind viele Akteuren notwendig (u.a. Verkehrsplanung, Marketing). Es sollten ein auf die Hansestadt Wismar zugeschnittenes Logo und Werbeschilder für den Einsatz an sensiblen Standorten im öffentlichen Raum entwickelt werden und auf die beschriebenen Hauptkonflikte hinweisen.

Wechselwirkungen:

Imagekampagnen können die Akzeptanz und das Verständnis mit Bezug auf die Maßnahmenumsetzung zur Konfliktreduzierung in der Fußgängerzone stärken (FÖ-4). Mit dynamischen Informationstafeln können Hinweise zu Kampagnen zur gegenseitigen Rücksichtnahme gezeigt werden (MVI-6).

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, Dritte	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

4. Maßnahmen – Wirtschaft und Tourismus | Strategien

Verträgliche Abwicklung und best-mögliche Integration der Wirtschafts-verkehre im Gesamtverkehrssystem

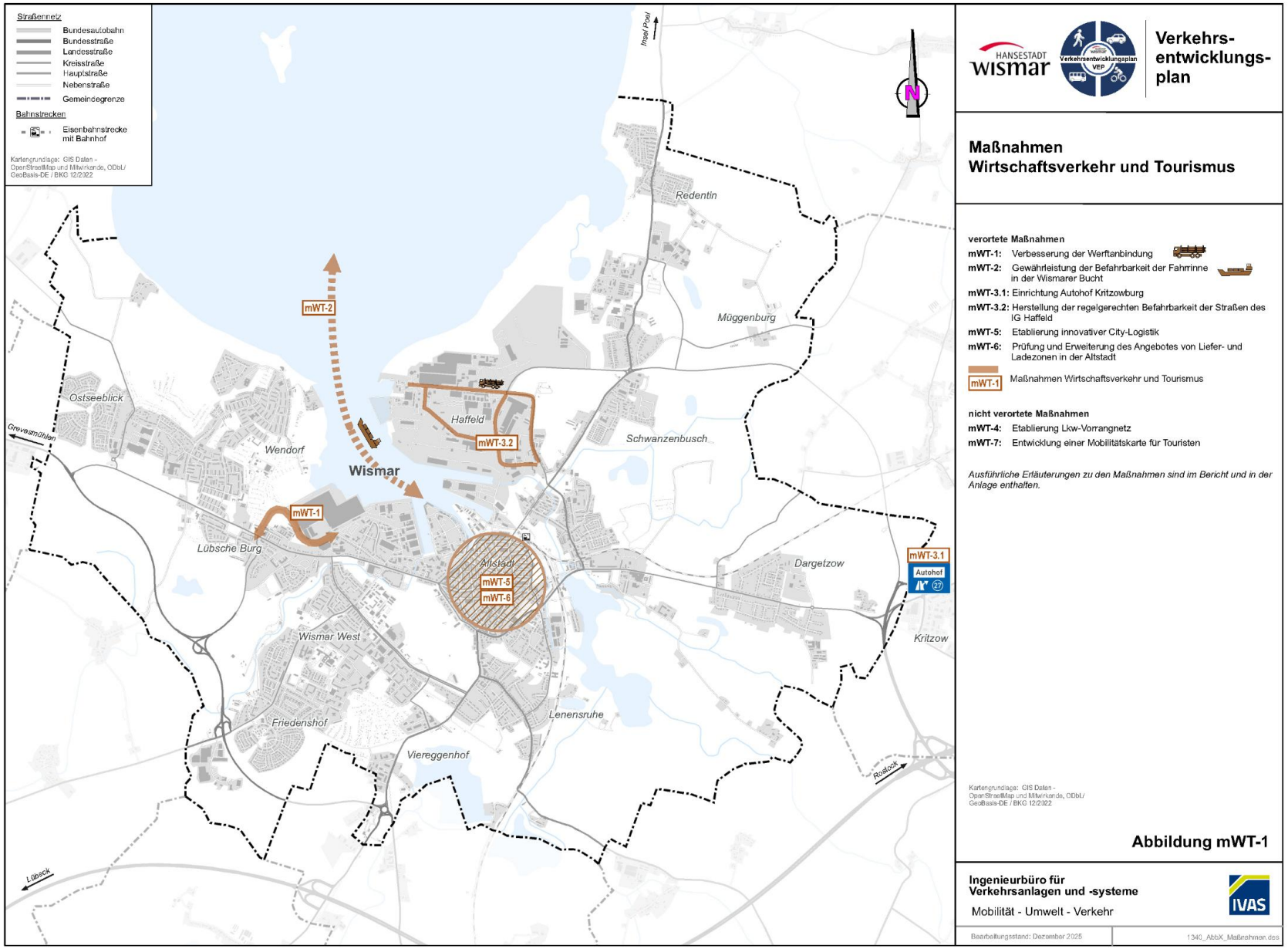
Minimierung der verkehrlichen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs in der denkmalgeschützten Altstadt

Verlagerung des touristischen Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Weitere Ansatzpunkte

Zahlreiche Maßnahmen aus den anderen Handlungsfeldern haben Einfluss aus dieses Handlungsfeld Wirtschaft und Tourismus (Erhalt leistungsfähiges Hauptstraßennetz, Parken für Touristen und Parkleitsystem, verbesserte ÖPNV-Anbindung der Altstadt, Entwicklung von Radrouten, Maßnahmen aus dem Handlungsfeld Innovation

4. Maßnahmen – Wirtschaft und Tourismus | Maßnahmen



HANSESTADT WISMAR

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Verkehrs-entwicklungs-plan

Maßnahmen Wirtschaftsverkehr und Tourismus

verortete Maßnahmen

- **mWT-1:** Verbesserung der Werftanbindung
- **mWT-2:** Gewährleistung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in der Wismarer Bucht
- **mWT-3.1:** Einrichtung Autohof Kritzowburg
- **mWT-3.2:** Herstellung der regelgerechten Befahrbarkeit der Straßen des IG Haffeld
- **mWT-5:** Etablierung innovativer City-Logistik
- **mWT-6:** Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt

mWT-1 Maßnahmen Wirtschaftsverkehr und Tourismus

nicht verortete Maßnahmen

- **mWT-4:** Etablierung Lkw-Vorrangnetz
- **mWT-7:** Entwicklung einer Mobilitätskarte für Touristen

Ausführliche Erläuterungen zu den Maßnahmen sind im Bericht und in der Anlage enthalten.

Kartengrundlage: GIS Daten - OpenStreetMap und Mitwirkende, ODbL/ GeoBasis-DE / BKG 12/2022

Abbildung mWT-1

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS

Bearbeitungsstand: Dezember 2025 | 1340_AbbX_Maßnahmen.des

IVAS proloco

4. Maßnahmen – Wirtschaft und Tourismus | Maßnahmen

	Maß-nahme	Titel	Kurzbeschreibung
*	mWT-1	Verbesserung der Werftanbindung	Ergänzung der Werfttangente bis zum Knotenpunkt mit der Werftstraße/ Wendorfer Weg zur Sicherung der besseren/ störungsfreien Erreichbarkeit
	mWT-2	Gewährleistung Befahrbarkeit der Fahrrinne in der Wismarer Bucht	Sicherstellung der Befahrbarkeit der Fahrrinne in Tiefe und Breite für den touristischen und industriellen seeseitigen maritimen Wirtschaftsverkehr entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan (Wasserstraßen)
	mWT-3.1	Schaffung Autohof Kritzowburg	Realisierung eines Autohofs im Groß-Gewerbegebiet Kritzowburg zur Schaffung von Vorstaumöglichkeiten für große Gewerbeeinheiten (insbesondere für das Gewerbegebiet Kritzowburg sowie für Hafen und Industriegebiet Haffeld)
	mWT-3.2	Schaffung von Vorstaumöglichkeiten vor den Betriebsgeländen der Holzcluster und Werft	Verlagerung des nicht regelgerechten Parkens von Lkw auf geeignete Flächen der Eigentümer bzw. externe Flächen Dritter zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbeflächen und der Verkehrssicherheit.
	mWT-4	Etablierung Lkw-Vorrangnetz	Klare Vorgabe von Lkw-Routen, differenziert nach Gewerbegebieten inklusive wegweisender Beschilderung; Berücksichtigung auch in digitalen Routingsystemen
	mWT-5	Etablierung innovativer City-Logistik	Sukzessive Einführung von Ansätzen innovativer City-Logistik zur Verlagerung von Kfz-Fahrten (Lkw, Lieferwagen) auf umfeldverträgliche Verkehrsmittel auf der letzten Meile insbesondere bei Kurierdiensten, aber auch im Zuge der Lieferverkehre unter Berücksichtigung von Begleitmaßnahmen
*	mWT-6	Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen in der Altstadt	Liefer- und Ladezonen sowie Multifunktionsflächen tragen zur besseren Ordnung der Lieferverkehrs in der Altstadt bei und erhöhen die Verkehrssicherheit, weil Haltevorgänge in zweiter Reihe vermieden werden
	mWT-7	Entwicklung einer Mobilitätskarte für Touristen	Einführung einer Mobilitätskarte zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV für Übernachtungsgäste in Wismar (Refinanzierung über eine Gebühr/ ergänzende Abgabe)

4. Maßnahmen – Wirtschaft und Tourismus | * mWT 1 – Verbesserung Werftanbindung

mWT-1 – Verbesserung Werftanbindung

Ziele und Wirkungseffekte:

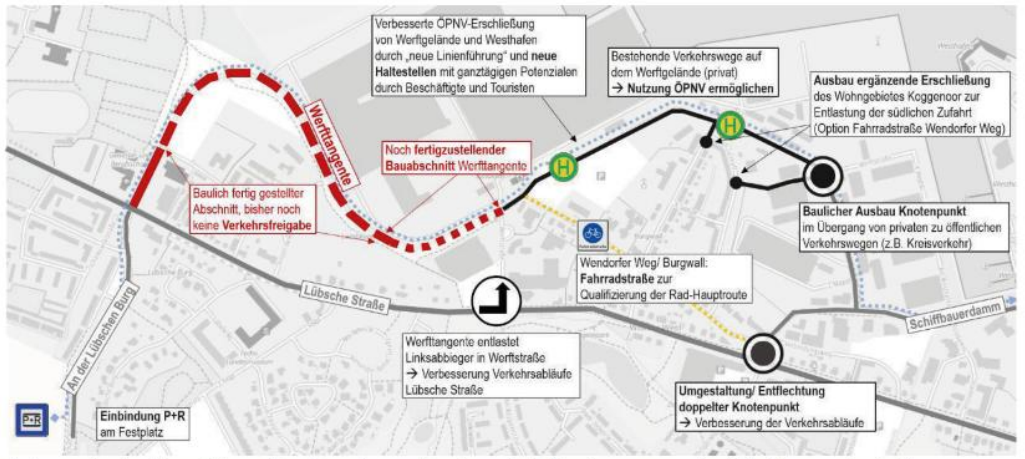
Gewährleistung der bestmöglichen Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr zur Entwicklung des Werftgeländes und des Westhafens als wichtige (maritime) Industriegebiete, Abwicklung eines funktionalen und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs (Entlastung Lübsche Straße)

Ausgangssituation:

Den unweit der Wismarer Altstadt gelegenen Arealen der Werft und dem Westhafen fehlt es im Bestand an einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung im Straßennetz. Die Erschließung im Kfz-Verkehr erfolgt maßgeblich über die Lübsche Straße und die Werftstraße bzw. die Straßen Schiffbauerdamm/ Zum Dock. Lkw- und Beschäftigtenverkehre erzeugen Überlastungen in den Zufahrten zum Gebiet.

Maßnahmenbeschreibung:

Die Maßnahme mWT-1 sieht die Verbesserung der Werftanbindung durch die Ergänzung der Werfttangente bis zum Knotenpunkt mit der Werftstraße/ Wendorfer Weg zur Sicherung der störungsfreien Erreichbarkeit aus Richtung B 106 und BAB A 20 vor. Für den ersten Bauabschnitt erfolgte die Verkehrsfreigabe, der zweite Bauabschnitt ist fertiggestellt aber noch nicht freigegeben, für den dritten Bauabschnitt liegt die Ausführungsplanung vor, welche den Anschluss der Werfttangente an den beschrankten privaten Abschnitt der Werftstraße sowie die Knotenpunkte Werftstraße und Wendorfer Weg inklusive Nebenanlagen für Fuß- und Radverkehr vorsieht. Die schnellstmögliche Umsetzung ist anzustreben.



Schematische Darstellung der Komplexmaßnahme inkl. Verlängerung der Werfttangente (rot)

Wechselwirkungen:

Die Verlängerung der Werfttangente stellt einen wichtigen Baustein im Zuge einer Komplexmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und Gliederung des Straßennetzes am Arbeitsplatzschwerpunkt Werft/ Westhafen und des anliegenden Wohnquartiers Koggenoor (Kfz-5) dar, welche zugleich eine Optimierung des ÖPNV (ÖPNV-5) und Radverkehrs (Rad-3.3) vorsieht. Damit die ÖPNV-Potenziale durch eine neue Buslinie und Haltestellen genutzt werden können, ist möglichst die Nutzung der privaten Abschnitte der Werftstraße durch öffentliche Busse sicherzustellen. Hier ist frühzeitig die Kommunikation mit dem Werftbetreiber zur Klärung der Machbarkeit und möglicher Rahmenbedingungen zu suchen.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar, Dritte	◔◔◔◔	€€€€€	★★★★🔑

4. Maßnahmen – Wirtschaft und Tourismus | * mWT 6 – Prüfung Angebot Liefer- und Ladezonen

mWT-6 – Prüfung und Erweiterung des Angebotes von Liefer- und Ladezonen

Ziele und Wirkungseffekte:

Abwicklung eines funktionalen und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs, Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Altstadt

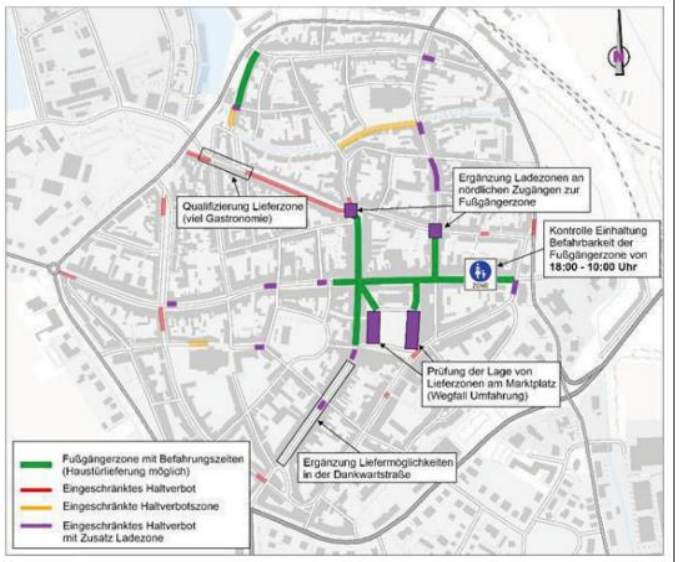
Ausgangssituation:

Liefer- und Ladezonen sind in der Citylogistik von hoher Wichtigkeit, da sie den verkehrssicheren, geordneten und effizienten Warenumschlag im öffentlichen Raum ermöglichen. In der Altstadt Wismars sind bereits zahlreiche Flächen nebst eingeschränkten Halteverboten explizit zum Laden und Liefern eingeordnet. Ergänzend können Gewerbetreibende (u.a. Handwerksbetriebe, Pflegedienste) Sonderparkgenehmigungen erwerben, um bspw. auch länger im eingeschränkten Halteverbot oder in Bewohnerparkbereichen parken zu können. Dennoch werden die Lieferzeiten in der Fußgängerzone nicht eingehalten (vgl. Maßnahme FÖ-4).

Maßnahmenbeschreibung:

Folgende Aspekte sind bei der Prüfung der Liefer- und Ladezonen zu beachten:

- Regelmäßige Auslastungserhebungen an bestehenden Ladezonen für Rückschlüsse bzgl. deren „korrekter“ Lage
- Ergänzung von Lade- und Lieferzonen in Randbereichen der Fußgängerzone als Voraussetzung für geteilte Lieferketten
- Evaluierung der Ladezonen im Bereich des Marktes im Kontext der avisierten verkehrlichen Umordnung (FÖ-5)
- Ergänzung Ladezonen in der Dankwartstraße und im Bereich der Fischerreihe
- Prüfung von Multifunktionsflächen bei Nutzungsüberlagerung und/ oder nicht ganztägiger Auslastung der Ladezonen
- Behördliche Kontrollen bzgl. Einhaltung der Lieferzeiten und Fehlnutzung der Ladezonen durch „Fremdparker“



Ergänzung Ladezonen in der Altstadt

Die Neueinrichtung von Ladezonen sollte stets nach einem intensiven Austausch zwischen Gewerbetreibenden und der Verkehrsbehörde erfolgen. Die Einrichtung von Lieferzonen kann im Rahmen von Landesprogrammen förderfähig sein, wenn sie Teil von umfassenderen Projekten zur nachhaltigen städtischen Logistik ist.

Wechselwirkungen:

Die Ladezonen schränken den öffentlichen Parkraum zusätzlich ein und sollen nur dort angeordnet werden, wo ein hoher Bedarf herrscht. Wechselwirkungen bestehen dabei insbesondere bei der Umgestaltung öffentlicher Räume in der Altstadt.

Akteure:	Realisierungshorizont:	Kosten:	Priorität:
Hansestadt Wismar	◷◷◷◷	€€€€€	★★★★

Im Handlungsfeld „Altstadt“ ergeben sich aus zahlreichen Maßnahmen der anderen Handlungsfelder Überschneidungen. Folgende Maßnahmen sind für die Altstadt die relevantesten, wenngleich sich auch durch andere Maßnahmen ebenfalls positive Wechselwirkungen für die Altstadt und deren Umfeld ergeben.

Radverkehr: Rad-Hauptroute Altstadtring (Rad-1.1) in Kombination mit einer Radwegweisung (Rad-2), sukzessive Prüfung der Freigabe weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (Rad-4), Ausbau von Radabstellanlagen (Rad-5) insbesondere an Eingangsbereichen der Fußgängerzone, Realisierung weiterer Image-Kampagnen (Rad-7)

Fußverkehr und öffentlicher Raum: Reduzierung intermodale Konflikte auf gemeinsam genutzten Flächen (Fußgängerzone, FÖ-4), Umgestaltung des Marktplatzes (FÖ-5), Neugestaltung der Straße Am Hafen (FÖ-7), der nördlichen Hafenkante (FÖ-8) sowie der Achse Rostocker Straße/ Altwismarstraße (FÖ-9)

Öffentlicher Personennahverkehr: bestmögliche Anbindungen an den Markt für nicht direkt angebundene Stadtteile (ÖPNV-1), barrierefreie Aus- und ggf. Umbau der Haltestelle am Markt (ÖPNV-7)

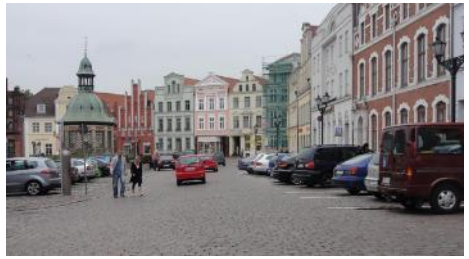
4. Maßnahmen – Altstadt | Strategien

Straßennetz und Kfz-Verkehr: weitere Sanierung der Nebenstraßen (Kfz-3) mit schrittweiser Verbesserung der Straßenzustände und Aufwertung der Seitenräume in der Altstadt.

Ruhender Kfz-Verkehr: Neuordnung (RuhV-1) und Ergänzung (RuhV-2.1, RuhV-2.2) der Stellplätze an der Peripherie in Kombination mit einer Weiterentwicklung/ Anpassung der Gebührenordnung (RuhV-3.1) und Bewohnerparken (RuhV-3.2) abschnittsweises Abordnen des Gehwegparkens

Wirtschaftsverkehr und Tourismus: innovative City-Logistik zur Verlagerung von Kfz-Fahrten durch Lkw und Lieferwagen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel auf der letzten Meile (mWT-5), Prüfung und Erweiterung von Liefer- und Ladezonen sowie Multifunktionsflächen (mWT-6), Einführung einer Mobilitätskarte für Wismarer Übernachtungsgäste zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV (mWT-7)

Mobilitäts-, Verkehrssystemmanagement und innovative Mobilität: Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung und städtischen Eigenbetrieben (MVI-1), Ausbau von Car-Sharing/ Mobilitätsstationen in der Peripherie der Altstadt (MVI-2), zentrale Haltestelle am Markt mit dynamischen Fahrgastinformationssysteme (MVI-4.1), dynamische ÖPNV-Abfahrtsanzeigen in öffentlichen Gebäuden (Rathaus) (MVI-4.2)



1 Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Rückblick auf die Projektarbeit

3 Zusammenfassung Analyse und Ziele

4 Abschließende Maßnahmen

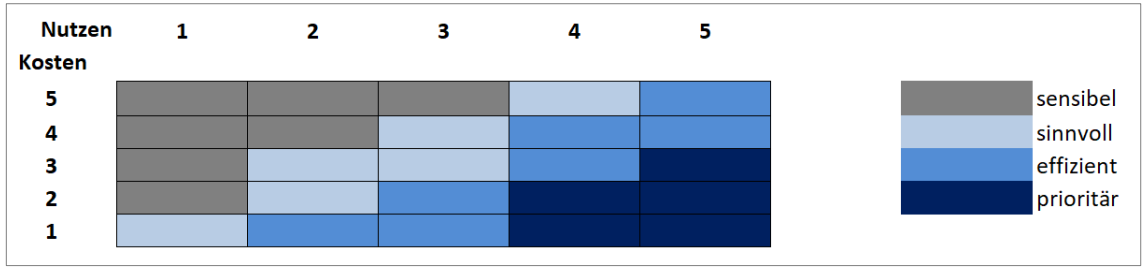
5 Road Map/ Realisierungskonzept

6 Abschluss Verkehrsentwicklungsplan – Termine

5. Road Map/ Realisierungskonzept – Maßnahmentabelle mit Bewertung

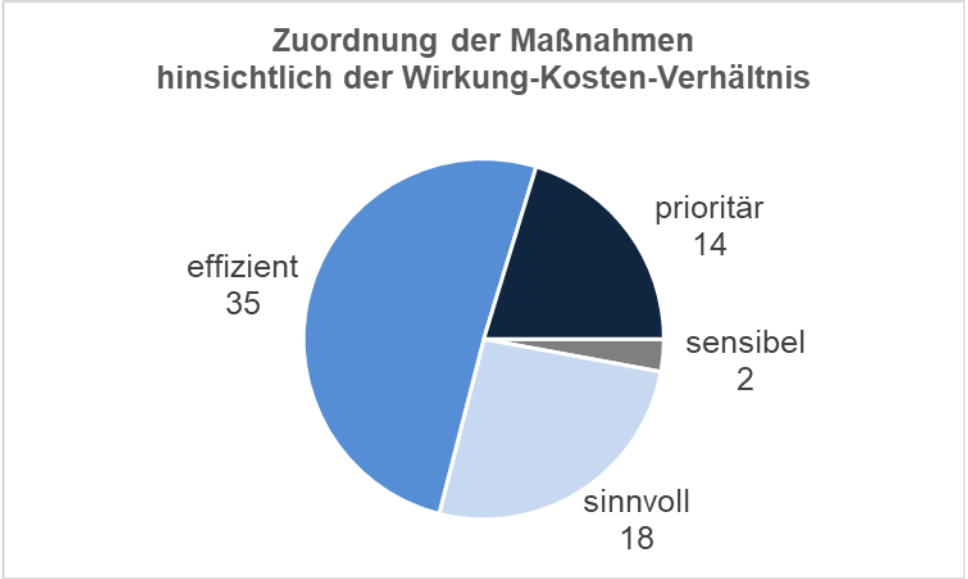
Maßnahmen			Zielerreichung = durchschnittliche Wirkung je Hauptziel (je dunkler, deso wirksamer)							Räumliche Wirk-samkeit	Wirkungs-punkte (WP)	Kosten	Bewertung Wirkung: Kosten (rechn.)	Priorität (Gutachter)	Hinweise zu Kostenannahmen, zur Priorisierung der Maßnahme und zu Abhängigkeiten	Umsetzungs-horizont	Zuständigkeit (X = Hauptakteur O = weiterer Beteiligter)							
Maßnahmen-Nr.	Maßnahmentitel	Kurzbeschreibung	HZ 1: Gewährleistung der Erreichbarkeit und (über)regionalen und lokalen Anbindung	HZ 2: Stärkung des (maritimen) Wirtschafts- und Tourismusstandortes	HZ 3: Besondere Stärkung des Umweltverbundes und der Stadtverträglichkeit des Verkehrssystems	HZ 4: Förderung von Inter- und Multimodalität sowie Innovationen	HZ 5: Aufwertung öffentlicher Räume und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	HZ 6: Erhöhung der Sozialverträglichkeit und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen	HZ 7: Nachhaltiger Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutz sowie Ressourceneffizienz	1 - räumlich lokal bzw. organisatorisch 2 - stadtteilbezogen 3 - gesamtstädtisch	Wirkungsklasse 1 (0 bis 9 WP)	€- bis 100.000 € €€ - > 100.000 bis 500.000 € €€€ - > 500.000 € bis 2.000.000 € €€€€ - > 2.000.000 € bis 5.000.000 € €€€€€ - > 5.000.000 €	Maßnahme ist: sensibel sinnvoll effizient prioritär	1 - nachrangige Priorität 2 - mittlere Priorität 3 - (sehr) hohe Priorität 4 - höchste Priorität (Schlüsselmaßnahme)		(1) bis 2 Jahre (2) bis 5 Jahre (3) bis 10 Jahre (4) > 10 Jahre (d) Daueraufgabe/ laufend	HVI	LK NVM	Verkehrsverbund/ NAHBUS	Land M-V	Bund	DB AG/ ODEG	EVB	Dritte
Handlungsfeld Straßennetz und Kfz-Verkehr																								
Kfz-1	Leistungsfähiges Straßenhauptnetz vorhalten und erhalten	Sukzessiver Erhalt/ Sanierung des bestehenden Straßenhauptnetzes mit allen zugehörigen Nebenanlagen und technische Ausrüstungen; Entwicklung eines Straßenzustandskatasters								3	51	€€€€			Kosten entsprechend eines jährlichen Budgets		X	O		O			O	
Kfz-2	Ersatzneubau Hochbrücke mit Anschlussknotenpunkten	Ersatzneubau der Hochbrücke mit anforderungsgerechten Knotenpunkten unter Beachtung der Sichtbezüge zum UNESCO-Welterbe, Prüfung Umbau Knotenpunkte im Zuge einer VTU (Maßnahme des Landes M-V)								3	51	€€€€			Maßnahme wird durch das Land finanziert, hier Angabe städtischer Kosten KP-Geometrie westlicher Fußpunkt Hochbrücke bei Straßenraumgestaltung Dr.-Leber-Straße berücksichtigen (Kfz-4.3, Kfz-5)		O			X		O	O	O
Kfz-3	Sanierung Nebenstraßennetz	Schrittweise Ertüchtigung des Nebenstraßennetzes inkl. ausgewählter Umgestaltungen im Altstadtbereich und in den Wohngebieten (z.B. Böttcherstraße, Erwin-Fischer-Straße); Entwicklung eines Straßenzustandskatasters								2	36	€€€			Kosten entsprechend eines jährlichen Budgets		X						O	
Kfz-4.1	Umgestaltung Straße Am Hafen	Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße Am Hafen mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke								2	66	€€€€			vorgelagerte Machbarkeitsstudie (FÖ-7) beachten		X						O	O
Kfz-4.2	Umgestaltung Straße Am Köppernitztal	Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße Am Köppernitztal mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke								2	50	€€€€					X						O	O
Kfz-4.3	Umgestaltung nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße	Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße nördliche Dr.-Leber-Straße/ Bauhofstraße mit verbesserter Gestaltung und Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke								2	54	€€€€			Umsetzung in Abhängigkeit mit dem Ausbau der Hochbrücke		X						O	O
Kfz-5	Umbau Knotenpunkte – Kreisverkehre (Ersatz von LSA)	Umbau ausgewählter Knotenpunkte zu Kreisverkehren: Notwendigkeit des Austausches veralteter LSA-Technik, Verringerung Flächenversiegelung, Verstetigung Verkehrsfluss, Verbesserung Verkehrssicherheit, wirtschaftliche Aspekte, Gewinnung von Gestaltungsflächen, z. B. bei KP Am Hafen/ Schiffbauerdamm, KP Hochbrücke/ Dr.-Leber-Str./ Kanalstraße, KP Poeler Str./ Philosophenweg								1	15	€€			Kosten je Knotenpunkt		X			X				
Kfz-6	Verbesserung der verkehrlichen Erschließung Wohngebiet An der Koggenoor	Umgestaltung des Knotenpunkte Am Dock/ Werftstraße mit klarer Abgrenzung zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen und Durchbindung der Straße Am Dock in das Wohngebiet an der Koggenoor								2	30	€€€			Bei Umsetzung von ÖPNV-5 auch hier Belange des ÖPNV zu berücksichtigen (KP-Geometrie)		X							

5. Road Map/ Realisierungskonzept – Maßnahmentabelle mit Bewertung



Hoch-prioritäre Maßnahmen oder Voraussetzungen für andere Maßnahmen = Schlüsselmaßnahmen (10)

Schnell umsetzbare Maßnahmen mit guter Wirkung = Steckbrief (18, tlw. mehrere Maßnahmen in einem Steckbrief)



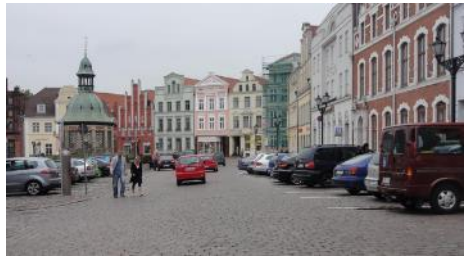
5. Road Map/ Realisierungskonzept – Evaluierung/ Monitoring

Instrumente zur Erfolgskontrolle und eventueller Nachsteuerung der Verkehrsentwicklungsplanung
→ Evaluierung und Monitoring

Ziel ist, Wirkungen und Entwicklungen schnell zu erkennen und bei Bedarf steuernd oder beeinflussend einzugreifen und dabei die „richtigen“ Maßnahmen anzuwenden über:

- Eignungsprüfung von in der Umsetzungsphase neu aufkommenden Ideen und Maßnahmenvorschlägen sowie vergewissernde Eignungsprüfung noch nicht umgesetzter Maßnahmen
- Kontinuierliches Monitoring von Entwicklungen im Verkehrsbereich (Gehen die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen summarisch in die richtige Richtung?) mit periodischer Bilanzierung (Was ist erreicht worden? Wo stehen wir heute?)
- Anlassbezogenes Monitoring in Form einer Nachher-Betrachtung ausgewählter Einzelmaßnahmen (Wirkt die Einzelmaßnahme an den Stellen und in dem Umfang wie erwartet?).

Indikator/ Aktivität	Datenquelle	Hinweis	Intervall
Verkehrsmengen Kfz-Verkehr (Bundesautobahnen, Landesstraßen)	SVZ 2025, Dauerzählstellen	Periodische Zählung der Straßenbauverwaltung von Bund und Ländern	5 Jahre/ fortlaufend
Verkehrsmengen Kfz-Verkehr (Landesstraßen, Kommunalstraßen)	HWI	Vergleichszählungen im Altstadtbereich, Festlegung der Knotenpunkte im Abgleich mit den Zählstellen des Verkehrsentwicklungsplans; ggf. Erfassung über Dialogdisplays	5 Jahre/ anlassbezogen
Auslastung Parkhaus und Großraumparkplätze	EVB	Automatische Erfassung	Laufend
Stellplatzangebot/ Auslastung Stellplätze im Straßenraum	EVB	Periodische manuelle Zählung	5 Jahre
Verkehrsmengen Radverkehr	HWI	Nutzung der Dauerzählstelle, Ergänzungsquerschnitte	5 Jahre/ anlassbezogen
Anzahl qualitätsgerechter Abstellanlagen Radverkehr	HWI	Manuelle Erfassung/ digitale Verwaltung der Angebote	Jährlich
Auslastung ausgewählter Abstellanlagen	HWI	Manuelle Auslastungserfassung der Angebote für Pendler und zentrale Abstellanlagen im Altstadtbereich	Fortlaufend
Fahrgastzahlen im ÖPNV	NAHBUS	Festlegung der Erfassung/ Übermittlung von Daten zu den Fahrgastzahlen, Installation von automatischen Zählsystemen an den Türen	Jährlich
Pünktlichkeit im ÖPNV	NAHBUS		Jährlich
Barrierefreiheit an Haltestellen	HWI/ NAHBUS		Jährlich
Anzahl Car-Sharing Stellplätze/ Fahrzeuge/ Kunden/ Vorgänge	HWI/ Car-Sharing-Betreiber		Jährlich
Anzahl Bike-Sharing Fahrzeuge/ Kunden/ Vorgänge	HWI/ Bike-Sharing-Betreiber		Jährlich
Kundenzufriedenheit Radverkehr/ Fahrradklima	ADFC	Periodische Befragung; Vergleichbarkeit auch mit anderen teilnehmenden Städten	2 Jahre
Anzahl (halb-)öffentlicher/ Ladestationen	HWI/ Stadtwerke Wismar		Jährlich
Unfallzahlen nach Ort, Kategorien und Bewertung	Polizei, Unfallkommission		Jährlich
Modal Split (Verkehrsmittelanteile)	HWI	Erfassung über Haushaltsbefragung, spätestens zur Evaluierung/ Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans	5-15 Jahre
Stand der Maßnahmenumsetzung des Verkehrsentwicklungsplans	HWI	Bericht an die Kommunalpolitik/ Bürgerschaft	Jährlich



1 Aufgabe und Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes

2 Rückblick auf die Projektarbeit

3 Zusammenfassung Analyse und Ziele

4 Abschließende Maßnahmen

5 Road Map/ Realisierungskonzept

6 Abschluss Verkehrsentwicklungsplan – Termine

5. Zeitschiene – abschließende Schritte

Projektablauf (veranschlagte Gesamtdauer ca. 2 bis 2,5 Jahre)

- Projektstart: Juni 2023
- Analyse: abgeschlossen
- Beschluss Ziele durch die Bürgerschaft: abgeschlossen
- Konzepte/ Maßnahmen: abgeschlossen
- Road Map/ Gesamtkonzept: im Abschluss
- Beschluss (angestrebt): Mai 2026

abschließende Termine:

- 29.04.2026 Information Bürgerschaft (heute)
- 11.05.2026 Bauausschuss zum Beschluss VEP
- 28.05.2026 Bürgerschaft mit Beschluss VEP
- 18.06.2026 Information Öffentlichkeit

HANSESTADT wismar

Verkehrsentwicklungsplan VEP

Herzlichen Dank für Ihre konstruktive Mitwirkung im Prozess des Verkehrsentwicklungsplanes!

IVAS

proloco