



Verkehrsentwicklungsplan Wismar

1. Öffentlichkeitsveranstaltung am 17.10.2023

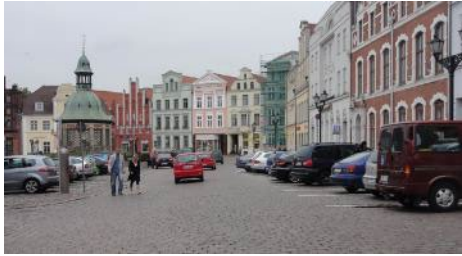


- 1. Begrüßung**
- 2. Fachliche Einführung durch das Bearbeiterteam**
- 3. Ihre Fragen**



Verkehrsentwicklungsplan Wismar

1. Öffentlichkeitsveranstaltung am 17.10.2023



1 Wer ist an der Erarbeitung beteiligt?

2 Was sind die Abläufe und Inhalte?

3 Welche Erkenntnisse gibt es bereits aus den ersten Analysen?

4 Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen?

5 Was sind die nächsten Schritte?

1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – **Auftragnehmerteam**



Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Inhaber **IVAS**)
Projektleiter, Mitwirkung an der Bearbeitung
(37 Jahre Berufserfahrung)



Dr. Michael Glatthaar
Dipl.-Ing. Stadt-/Regionalplanung (Inhaber **proloco**),
Beteiligungsprozesse, Moderation
(26 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Sandro Marche
(stellv. Projektleiter,
inhaltliche Federführung)
(9 Jahre Berufserfahrung)



Dipl.-Ing. Hannes Lemke
(inhaltliche Bearbeitung)
(5 Jahre Berufserfahrung)



Wilhelm Kulbach M.Sc.
(Verkehrsanalyse)
(2 Jahre Berufserfahrung)



Claudia Thielemann
(Projektkoordinierung)
(32 Jahre Berufserfahrung)

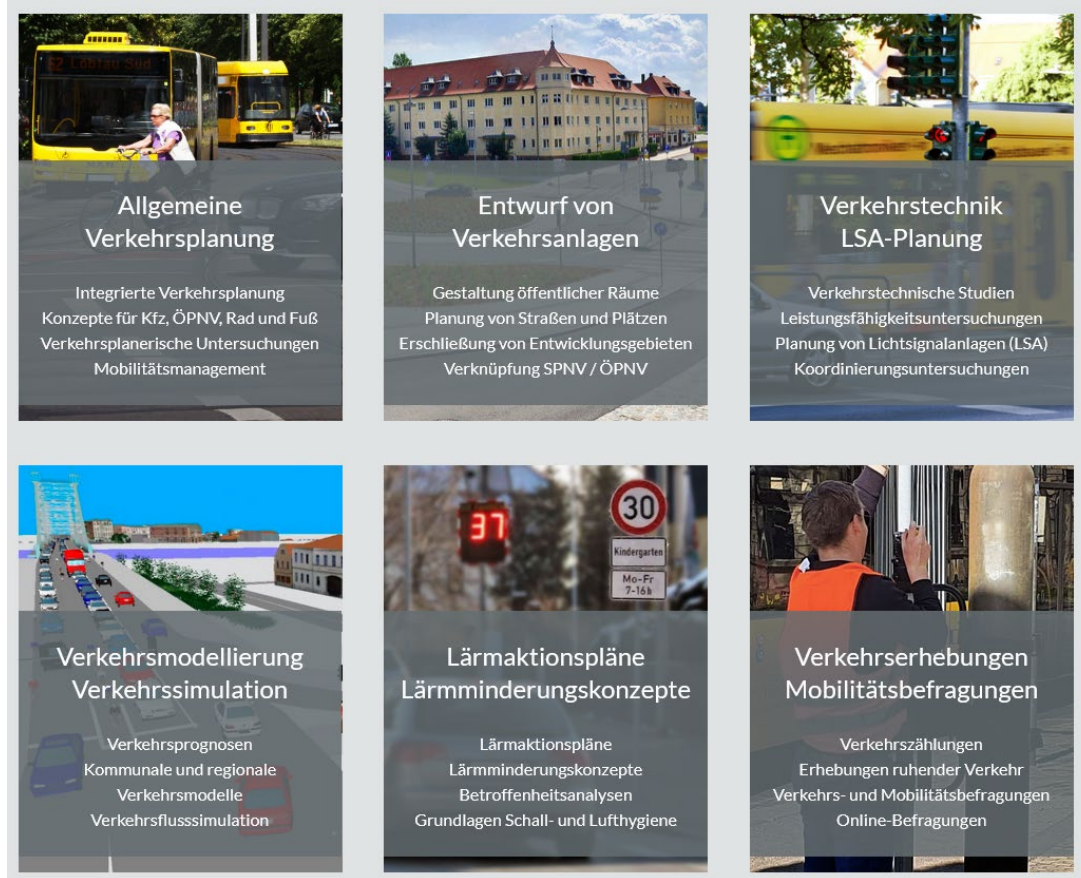


Weitere Mitarbeiter
bei Bedarf

1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – **Auftragnehmer IVAS**



IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden



- Gründung: 1996
- Bürositz in Dresden/ Projektbüro in Berlin
- 16 Mitarbeiter, davon 13 Diplom-Ingenieure und Master
- Auftraggeber: Ministerien von Bund und Ländern, Kommunen und Landkreise, Verkehrsverbünde und -unternehmen, Straßenbauverwaltung, Privatunternehmen etc.
- tätig in Berlin, Bonn, Bremen, Düsseldorf, Dresden, Düsseldorf, Hamburg, Mannheim, Heidelberg, Chemnitz, Regensburg, Fürth, Erlangen, Freising, Leipzig, Zwickau, Rostock, Stralsund, Bautzen, Erfurt, Görlitz, Eisenach, Parchim, Grimmen, Sassnitz...



Verkehrsentwicklungsplan Wismar

1. Öffentlichkeit – 17.10.2023

Folie: 6



1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – Auftragnehmer IVAS

Dresden
Verkehrsentwicklungsplan 2025plus
in Überblick
2. Platz SUMP-Award

WFB Wirtschaftsförderung
Freie Hansestadt Bremen
Wirtschaftsförderung Bremen
und
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Integriertes Verkehrskonzept für die Übereestadt
Abschlussbericht
IVAS
VCOB

Mobilitätsplan Zukunft Rostock
Abschlussbericht
IVAS
VCOB

Heidelberg
Modellkommune für Klimamobilitätspläne in Baden-Württemberg
Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg 2035
Situationsanalyse
www.heidelberg.de

Hansestadt Wismar
EVB Entsorgungs- und Verkehrsbetrieb
Parkraumkonzept der Hansestadt Wismar
Evaluierung 2016
IVAS

Hansestadt Wismar
Konzept Ruhender Verkehr Altstadt Wismar
Realisierungskonzept
Zwischenbericht zu technischen Komponenten
Handbuch für das betriebliche Mobilitätsmanagement
der MV-Wertfen Wismar

Onse Mobilitätsplanung für mehr
Die Mobilität der Zukunft 2035 gestalten
Auftraggeber: Auftraggeber
IVAS
LUXEMBOURG
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE
MÜNCHEN

Stadt Freising
Mobilitätskonzept Freising - nachhaltig mobil
Gefördert als Umfassendes Klimaschutzkonzept Mobilität im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (Förderkennzeichen 03K05161).
Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE
IVAS
Dresden - Altonastraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 23 24-0 Fax: (03 51) 2 23 24-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

hallesaale
HANDELSSTADT
STADTMOBILITÄTSPLAN HALLE (SAALE)
Die Stadt. Die Menschen. Das Leben.

STADT MANNHEIM
Erreichbarkeit
Sozialverträglichkeit und Gesundheitsschutz
Funktionalität und Effizienz
Stadtentwicklung und Umwelt
Klimaschutz
Verkehrssicherheit
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität
Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr und Logistik
Innovativ und Intermodal
Masterplan Mobilität 2035
Eckpunkte und Ziele
IVAS
VCOB
orangeedge
prologo

HANSESTADT WISMAR
Verkehrskonzept zur Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes Wismar
IVAS
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Altonastraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 23 24-0 Fax: (03 51) 2 23 24-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de
Ingenieurbüro Klauser
Warenröder Straße 20 - 17102 Waren (Müritze)
Tel.: (0390) 154-200 Fax: (0390) 154-204
info@b-klaiser.de - www.b-klaiser.de



1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – **Auftragnehmer pro loco**



Stadt und Region
Planung und Entwicklung

Bremen (seit 2005/1989) und Göttingen (seit 2012)

Tätigkeitsfelder: Stadt- und Regionalentwicklung und -planung
Integrierte Entwicklungskonzepte
Leitbildprozesse
Prozessmanagement und Moderation

Team: **Dr. Michael Glatthaar**
Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung

Dr. Franziska Lehmann
Dipl.-Ing. Raumplanung

zwei feste + projektbezogene Mitarbeiter*innen



1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – **Auftragnehmer pro loco**



Fahrradtour
im Quartier



Kaffeetafel
am Stadtpark



Entdeckertag



Wiesen-
workshop



Speed-
Networking



Werkstätten



Großveranstaltungen mit mehreren 100 Personen – drinnen und draußen

1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – **Auftragnehmer pro loco**

Auftaktveranstaltung
LANDEI 2020
NICHTS FÜR UNS OHNE UNS
 MASTERPLAN JUGEND FÜR DEN WERRA-MEISSNER-KREIS

02. März 2018 17-20 Uhr
Rhenanus-Schule BSA
Kommt vorbei!!!

Projekt "Startup"

Ihr seid zwischen 14-27 Jahre alt, 3-10 Personen und brütet gemeinsam etwas aus?

Wir zahlen für eure Beteiligung bei der Auftaktveranstaltung 50€ pro Person für euer Gruppenprojekt.

Weitere Infos unter:
 Verein für Regionalentwicklung 05651 - 70511
 oder
 Kreisjugendförderung 05651 - 302 1451
 Anmeldung unter:
 www.werra-meissner-kreis.faripro.de

Der Masterplan ist eine von jungen Menschen erarbeitete Strategie für einen jugendgerechteren Werra-Meißner-Kreis.

REGION hat Zukunft!
 Übergabegemeinschaft Werra-Meißner-Kreis

LAND AUF SCHWUNG

Masterplan Jugend WMK

ZIELE DES MASTERPLAN MOBILITÄT 2035

ERREICHBARKEITEN

- Sicherung der überzentralen Funktion durch gute regionale (inter-)regionale Erreichbarkeit
- Förderung der „Stadt Region der kurzen Wege“ (verbesserte Vernetzung und räumliche Angebotsdichte)
- Förderung guter Erreichbarkeit der Innenstadt sowie der Stadtteilen von für alle Verkehrsmittel mit emissionsfrei oder Antrieben sowie alle Bevölkerungsgruppen
- Bereitstellung und Bewirtschaftung von - an Nachhaltigkeitszielen ausgerichteten - Rücknahmepunkten für PKW und Fahrräder
- Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes

WIRTSCHAFTS- UND LÖTVERKEHR

- Sicherung einer leistungsfähigen Anbindung wichtiger Betriebsstätten und Güterzentren (z.B. Häfen)
- Verstärkte Nutzung der Chancen der Tri-Modalität (Straße, Schiene, Wasserstraße)
- Stärkung eines umweltverträglichen Güter- und Wirtschaftsverkehrs im urbanen Umfeld

ALLGEMEINES

- Effiziente Nutzung der Ressourcen (Einkauf, Fläche etc.)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsmittel (Vision Zero)
- Förderung und Umsetzung innovativer Innovationen und moderner Mobilität zur Steigerung der Nachhaltigkeit

UMWELTQUALITÄTEN

- Einhaltung der EU-Luftreinhalteliste, v.a. NOx und Feinstaubgrenzwerte
- Erhebliche Minderung des CO₂-Ausstoßes im Stadtverkehr als Zielkriterium auf dem Weg zu Klimaneutralität
- Reduktion von Luftschadstoffen
- Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die Herausforderungen des Klimawandels

STÄDTLICHQUALITÄTEN

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit
- Schaffung von Infrastruktur, die selbstständige Mobilität für alle ermöglicht (Barrierefreiheit, Generationengerechtigkeit etc.)
- Schaffung attraktiver Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr

DIE ZIELE UNTERSTÜTZEN FOLGENDE UN-NACHHALTIGKEITSZIELE

UND STÄDTISCHE LEITBILDER

BRÜCKEN GERECHTIGKEIT, BILDUNG, VERMÖGEN UND ZUSAMMENHALTEN

INNOVATIONEN NACHHALTIGKEIT, SALUTE GEWINNEN

UMWELTVERTRÄGLICH HANDELN, KLIMA, NACHHALTIGES VERHALTEN

MINISTERPLAN MOBILITÄT 2035
 STADT MANNHEIM

Masterplan Mobilität Mannheim



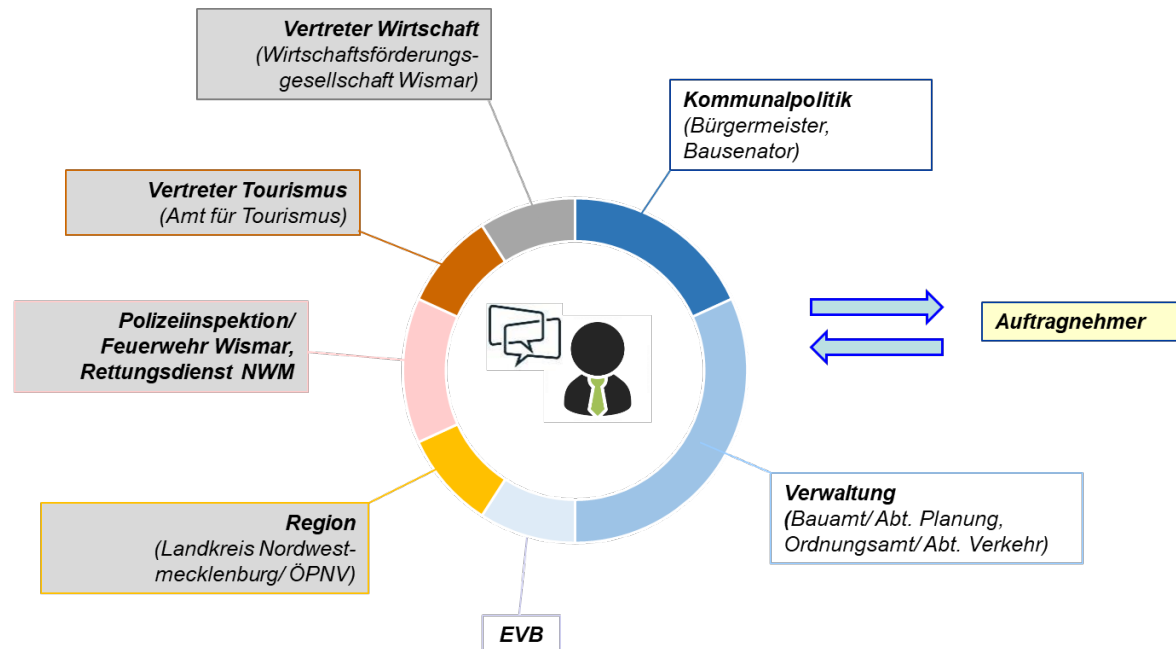
VEP Region Hannover



1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – Auftraggeber

- Auftraggeber ist die **Hansestadt Wismar/ Bauamt**
- Unterstützt wird die Arbeit durch weitere Ämter
- Weitere Beteiligte, wie Nahbus, EVB werden ebenso intensiv beteiligt
- Es gibt **zwei Gremien**, die die Bearbeitung unterstützen und leiten:

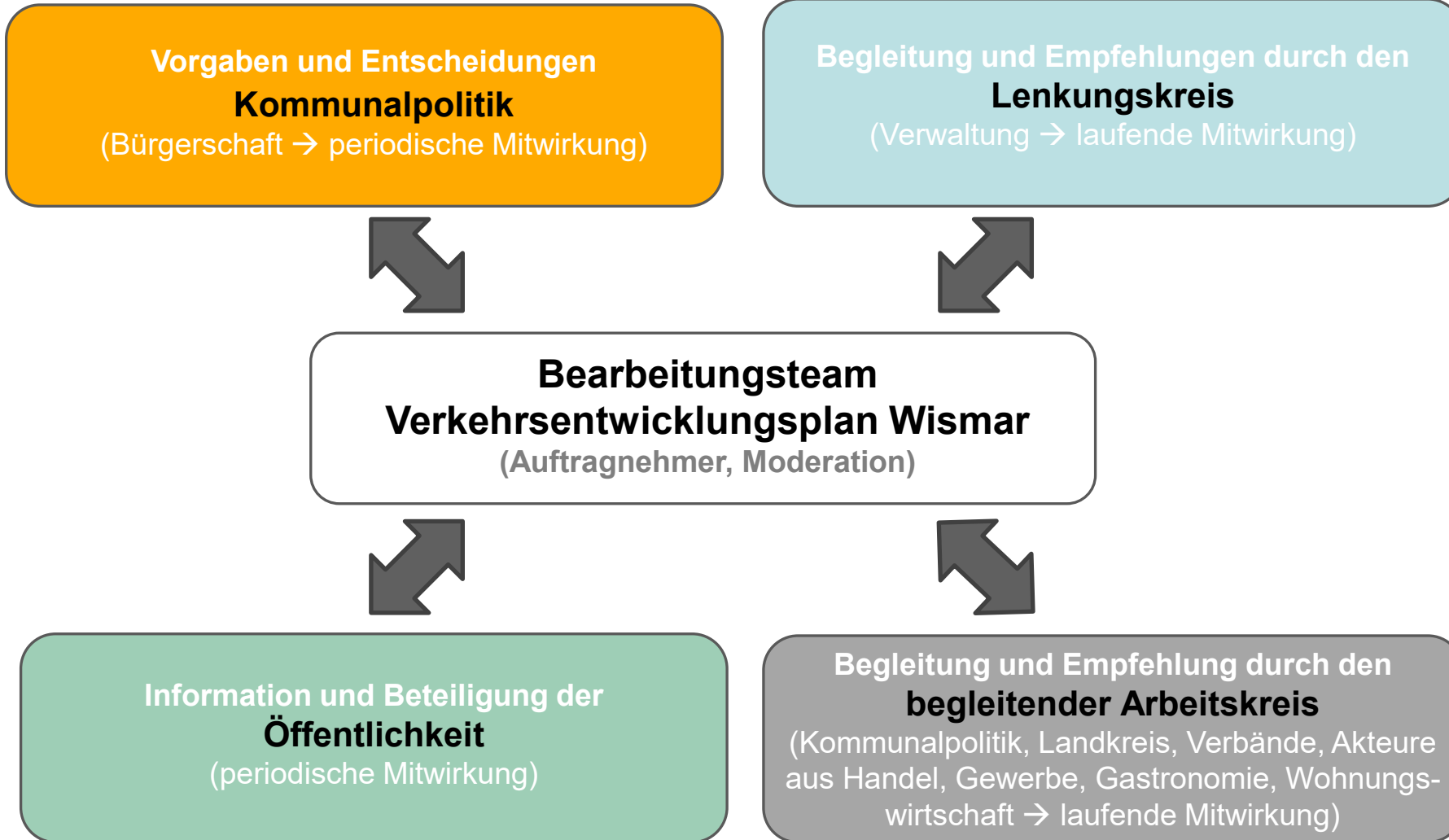
Lenkungskreis



Arbeitskreis

-
- Kommunalpolitik** (7x Bürgerschaftsmitglieder, 1x Kinder- und Jugendparlament Hansestadt Wismar)
 - Landkreis Nordwestmecklenburg**
 - Verbände/ Vereine** (je 1x Behindertenvertreter, ADFC, Fuß e.V., Seniorenbeirat, Verband Mecklenburgische Ostseebäder e.V., Kreiselternrat Nordwestmecklenburg, Allg. Studierendenausschuss (AStA) der Hochschule Wismar, Deutsche Verkehrswacht, ein Automobilclub sowie 4x Wohnungsbauträger)
 - Wirtschaft/ Handel** (je 1x Wismarer Wirtschaftsgemeinschaft e.V., Kreishandwerkerschaft Nordwestmecklenburg-Wismar, Industrie- und Handelskammer zu Schwerin, DEHOGA MV e.V. RV Wismar)
 - Vorsitz/ Moderation**
 - Fachgutachter/ Verwaltung**

1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – Beteiligung



1. Wer ist an der Bearbeitung beteiligt? – Öffentlichkeitsbeteiligung

Fachlicher Austausch

Beteiligung Öffentlichkeit:

- Durchführung der Befragungen zu den verschiedenen Themen
- Information Internetseite, Presse
- bis zu 4 Öffentlichkeitsveranstaltungen
- Bis zu 4 thematische Workshops

Kommunalpolitik/ Beschlüsse





1 Wer ist an der Erarbeitung beteiligt?

2 Was sind die Abläufe und Inhalte?

3 Welche Erkenntnisse gibt es bereits aus den ersten Analysen?

4 Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen?

5 Was sind die nächsten Schritte?

2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Bearbeitungsstruktur

AP I: Grundlagenermittlung/ Analyse

AP II: Leitlinien und Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung

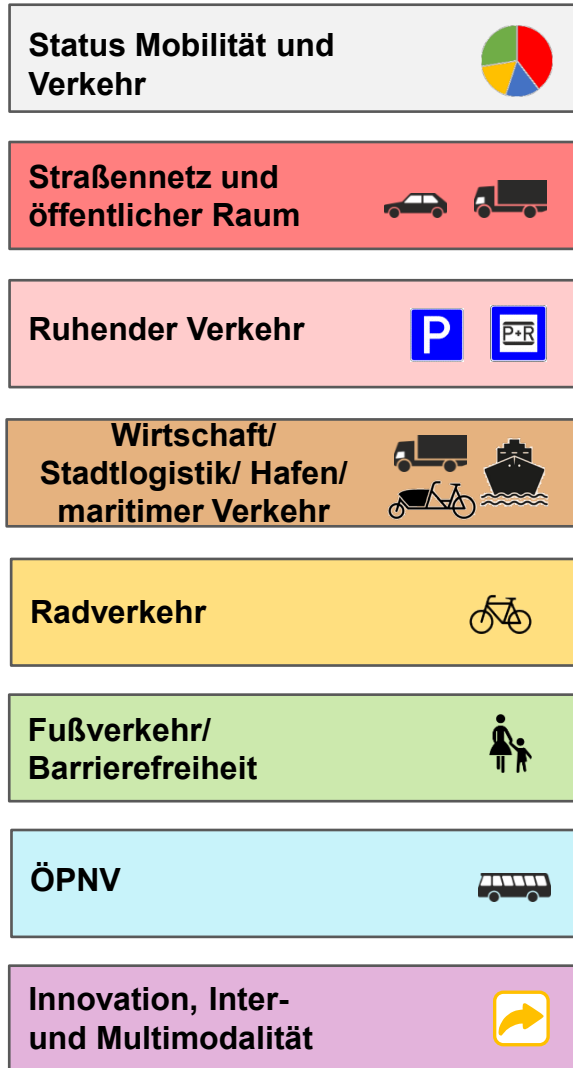
AP III: Prognosen und Szenarien, Strategien, Konzepte und Maßnahmen

AP IV: Realisierungskonzept/ Road-Map

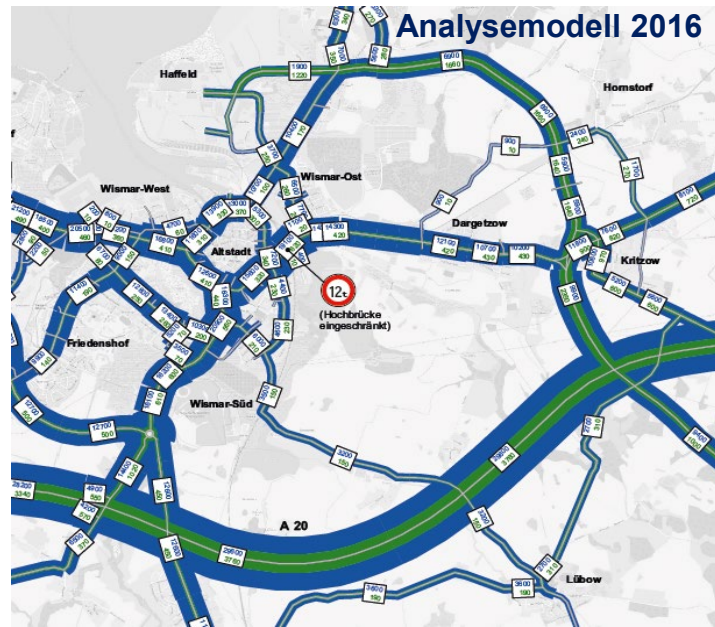
- Umfassende Analysen mit Erhebungen, Befragungen, vor-Ort-Aufnahmen, Abstimmungen etc.
- Entwicklung/ Beschluss der Ziele für die verkehrliche Entwicklung der Stadt (Grundlage der 3. ISEK-Fortschreibung)
- Entwicklung integrierter Konzepte und Maßnahmen für alle Verkehrsarten/ Handlungsfelder inkl. der Verzahnung miteinander
- Priorisierung der Maßnahmen nach Erreichung der Ziele, Kosten, Umsetzungserfolg etc.

2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Analysebausteine

Grundlagen des Verkehrsentwicklungsplanes



2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Analyse



Ergebnisse Fahrradklimatest 2022

Stärken und Schwächen im Städtevergleich

Gesamtbewertung: 4,2

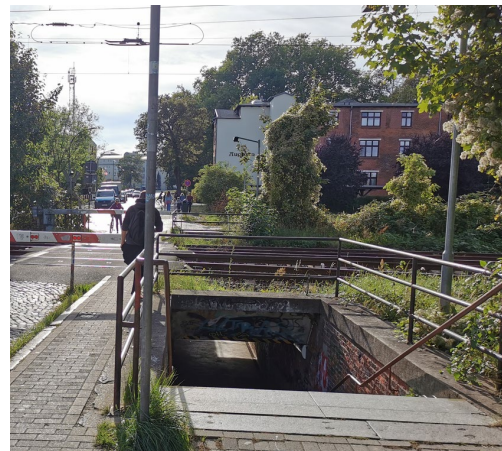
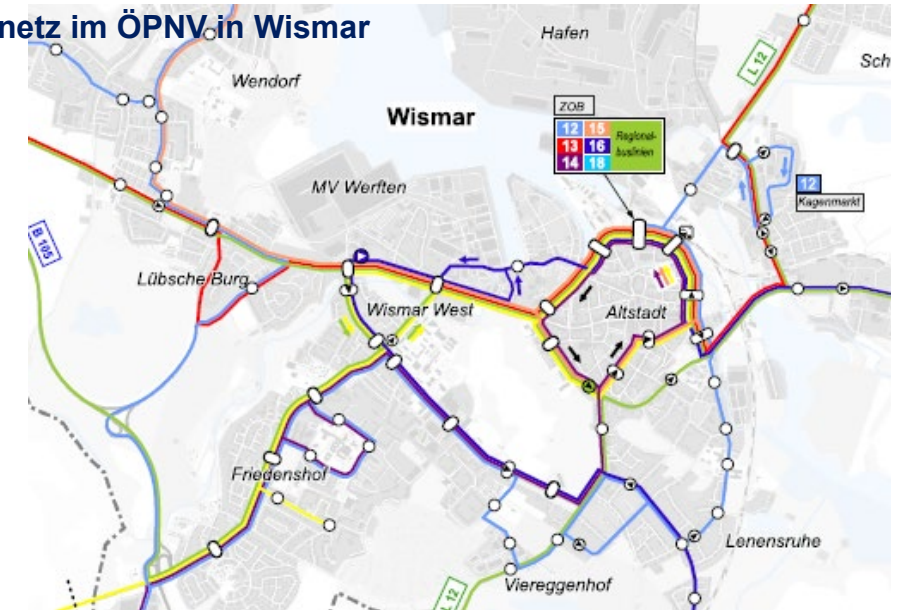
positiv

1. öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih
2. zügiges Radfahren
3. geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung

negativ

1. Fahrradmitnahme im ÖV
2. Konflikte mit Fußgängern
3. Werbung für das Radfahren

Liniennetz im ÖPNV in Wismar



2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Kernfragen

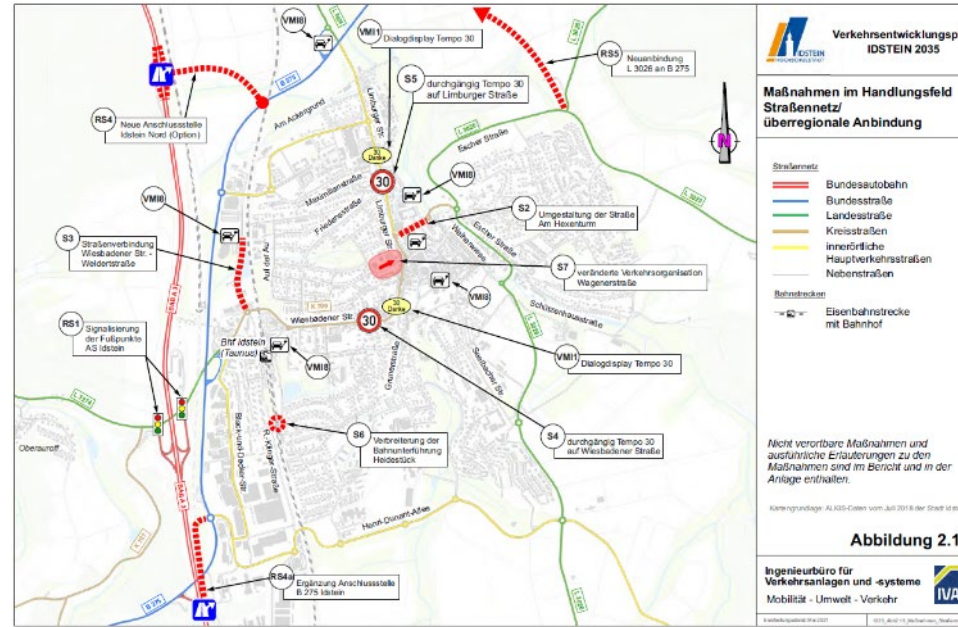
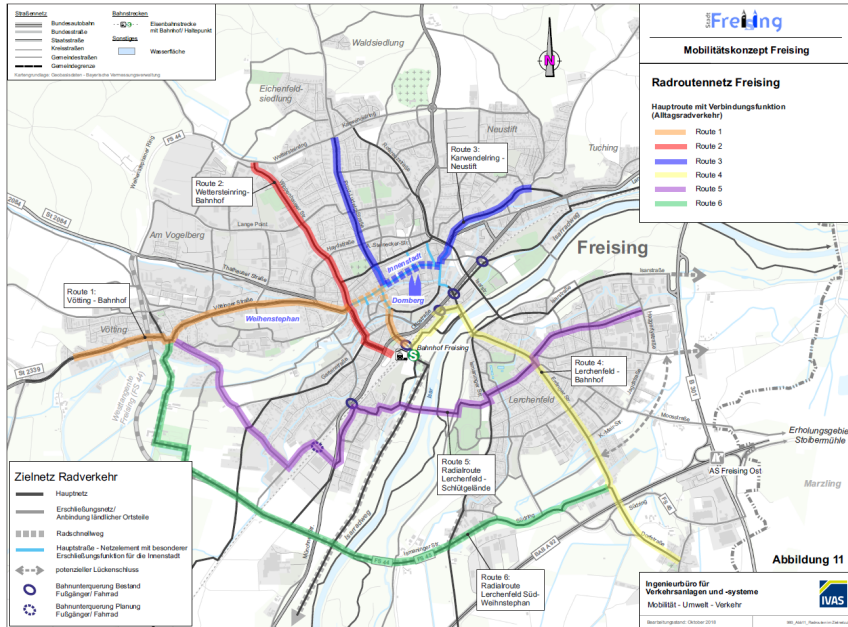
- Mit **welcher Entwicklung von Mobilität und Verkehr** kann in den nächsten Jahren in Wismar gerechnet werden?
- Wie sind die Wismarer derzeit mobil? Welche **Potenziale für die verstärkte Nutzung des Umweltverbundes** werden für die Zukunft gesehen?
- Mit welchen Maßnahmen kann die **Leistungsfähigkeit des Straßennetzes** zukünftig gewährleistet werden?
- Wie kann auf dem **nördlichen Innenstadtring ein flüssiger aber ebenso verträglicher Verkehrsablauf** organisiert werden (Reduktion der Trennwirkung zwischen Altstadt und Hafen)?
- Welche **öffentlichen Räume** bedürfen einer dringenden **Umgestaltung**?
- Mit welchen Maßnahmen kann der **Alltagsradverkehr nachhaltig gestärkt** werden?
- Welche speziellen **touristischen Anforderungen** zu berücksichtigen?
- Mit welchen Maßnahmen können die **maßgeblichen Fußgängerachsen weiter gestärkt werden** (Querungshilfen, Barrierefreiheit, Stadtoasen als Aufenthaltsbereiche, ...)
- Entspricht der derzeitige **ÖPNV auch den zukünftigen Anforderungen**?
- Welche besonderen Anforderungen an **Mobilität und Verkehr bestehen im Altstadtbereich**?

2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Leitlinien und Ziele

Strategische Ziele	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Stadt als Zentrum für Bildung, Kultur, Wissenschaft, Industrie, Handwerk, Handel, Dienstleistung, Wohnen und Verwaltung unter Einbeziehung einer diverser werdenden Stadtgesellschaft Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft und des Schiffbaus durch Förderung der Vernetzung und Unterstützung des Technologietransfers Grundsatz: Innen- vor Außenentwicklung – Schaffung von attraktiven Wohnbauflächen auf integrierten Standorten im Sinne des Klimaschutzes Schutz und denkmalgerechte Weiterentwicklung des baukulturellen Erbes der zum UNESCO-Weltkulturerbe zählenden Altstadt und nachhaltige Entwicklung kultureller und touristischer Angebote Ausbau der sozialen und umweltrelevanten Verkehrsinfrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz sowie Inklusion Schutz und nachhaltige Verbesserung der vorhandenen Naturräume und der Umwelt sowie Förderung der Ressourceneffizienz 			
Handlungsfelder und Schwerpunkte	Städtebau, Denkmalschutz und Wohnen	Wirtschaft und Verkehr	Wissenschaft, Bildung, Sport und Soziales	Tourismus, Kultur und Freiraum
Entwicklungsziele	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Erhalt und behutsame Ergänzung der UNESCO-Weiterbestätte Altstadt, der Erlebbarkeit wichtiger Sichtbeziehungen auf die Altstadtsilhouette durch Konkretisierung der Schutzziele und Anpassung städtischer Bauleitplanung bzw. Objektplanung zu 2 Stärkung der Wohnfunktion und Verringerung der Leerstände durch Umbau, Umnutzung, Sanierung zu 3 Bereitstellung von Wohnbauflächen durch Ermittlung von brachliegenden Potenzialflächen für Wohnungsneubau für diverser werdende Nachfragegruppen zu 3 Aktivierung und Förderung der Innenentwicklung durch Schließung von Baulücken/ Nachverdichtung 	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes und Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Verbesserung der Standortbedingungen und Ausbau der Gewerbegebiete zu 2 Bau und Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen, Ausbau Radwegenetz unter Beachtung Barrierefreiheit zu 2 Sicherung der Erreichbarkeit durch Optimierung innerstädtischer Verkehrsabläufe, Qualifizierung ÖPNV zu 3 Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums durch Verringerung der Laden- und Gewebeleerstände zu 4 Ansiedlung von Unternehmen durch Erweiterung und Entwicklung der Gewerbegebiete und Vermarktung 	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Aktivierung/Nutzung der Wissenschaftspotentiale der Hochschule und des Technologiezentrums zu 2 Bekämpfung jeglicher Diskriminierung durch Ausbau Anpassung sozialer Infrastruktur an die Bedürfnisse der Bewohner unter Beachtung der Barrierefreiheit mit dem Ziel der Verbesserung der Integration zu 3 Optimierung der Betreuungsangebote durch Bereitstellung weiterer Kita-, Hort- und Schulkapazitäten entspr. der Kita- und Schulentwicklungsplanung zu 4 Qualifizierung der vorhandenen Sportanlagen unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz und der Spielplätze durch bauliche Aufwertung und Sanierung 	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Verbesserung der touristischen Vermarktung mittels aktiver regionaler und überregionaler Außenwerbung zu 1 Organisation und Durchführung attraktiver Kulturveranstaltungen im gesamten Stadtgebiet und Verbesserung der Vernetzung von Veranstaltungen zu 2 Bewahrung kulturhistorisch bedeutsamer Bausubstanz durch Sanierung und Ergänzung zu 3 Bewahrung der Kultur- und Freizeitangebote durch Qualifizierung und Erweiterung der Angebote zu 4 Schaffung attraktiver Aufenthaltsbereiche im öffentlichen Raum unter Nutzung vorhandener Potenziale und Vernetzung der vorhandenen Grünstrukturen
Maßnahmen und Projekte	<p>Es handelt sich um eine Auswahl von Maßnahmen, die vollständige Maßnahmenkatalog befindet sich im ISEK und teilweise sind es Maßnahmsprojekte, die in mehreren Handlungsfeldern wirken</p> <ul style="list-style-type: none"> zu 1 Sanierung denkmalgeschützter und städtebaulich bedeutsamer Gebäude und Anlagen in der UNESCO-Weiterbestätte Altstadt entsprechend Prioritätenliste zu 1 Modernisierung und Instandsetzung der denkmalgeschützten Hochbauten im Alten Hafen - Löwe-Speicher (Silo I), Kruse-Speicher (Silo II), Thomann-Speicher, Werkstatt- und Sozialgebäude, Baumhaus zu 1 Sanierung Baudenkmale außerhalb der Altstadt zu 1 Erarbeitung von Kriterien zum Erhalt der Erlebbarkeit der Sichtbeziehungen auf die Altstadtsilhouette zu 2 Modernisierung Objekt Frische Grube 34/36/38 zu 2 Rückbau oder Sanierung Böttcherstraße 28/30/32 zu 2 geschossweiser Rückbau von 102 WE Prof.-Frege-Straße (Heizungsmodernisierung, Balkonanbau) zu 2 Reduzierung der Leerstände durch Modernisierung und Weiterentwicklung der vorhandenen Bausubstanz aus dem 20. Jh., vorrangig in Wendorf und Wismar Süd zu 3 Schließung von Baulücken in der Altstadt, vorrangig für den Wohnungsneubau zu 3 Wohnungsneubau auf Rückbauflächen in Wismar Süd, Wiesenweg 32/34/36 und Altstadt Turmstraße 23-27 zu 3 zeitnahe Umsetzung der Bebauung von verfügbaren Wohnbauflächen in rechtskräftigen B-Plänen zu 3 mittelfristige Schaffung von Baurecht auf den weiteren Potenzialflächen als perspektivische Wohnbauflächen zu 3 Überplanung und Erschließung der zentrumsnahen Potenzialflächen, vorrangig barrierefreier Neubau zu 3 Entwicklung der Flächen der ehemaligen Großbäckerei und HEVAG-Fläche, u. a. für Wohnungsneubau 	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Aktivierung gewerblich nutzbarer Brachflächen im innerstädtischen Bereich (z.B. ehem. Fleischwirtschaft) zu 1 Ansiedlung neuer Unternehmen und Erweiterung der bestehenden Unternehmen zu 2 Ausbau soewärtige Zufahrt (Vertiefung/Verbreiterung der Fahrhinna), Vertiefung der Hafen- und Wertgewässer zu 2 Erarbeitung integriertes Verkehrs-/Mobilitätskonzept zu 2 Erschließung Gewerbegebiet Wismar West II/Werft inkl. Knotenpunkt Lübsche Straße/ Lübsche Burg zu 2 Ausbau und verkehrsorganisatorische Anpassungen des Knotenpunktes Lübsche Straße/ Burgwall zu 2 Bau Straßenunter-/Eisenbahnüberführung Poeler Straße zu 2 Ersatzneubau der Hochbrücke durch das Land M-V zu 2 Gestaltung Bahnhofsvorplatz einschließlich Parkplatz zu 2 Weiterführung der Sanierung des Straßenraumes in der Altstadt entsprechend der Prioritätenliste der Stadt zu 2 Errichtung und Ergänzung von Stellplatzanlagen für alle Verkehrsteilnehmer entspr. Maßnahmskonzept zu 2 Neubau Besucher- und Penderparkplatz (Großraum-parkplatz) mit Verknüpfung zum Umweltverbund zu 2 Stufenweiser barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen zu 2 Schrittweise ÖPNV-Digitalisierung, Kundenmobilitäts-App zu 2 Schrittweiser Umstieg auf effiziente und umweltschonende Fahrzeuge des ÖPNV, Errichtung moderner Betriebshof zu 3 Aufbau eines Leerstandsmanagement in der Altstadt zu 4 Umsetzung des B-Planes Gewerbegebiet Kritzowburg, Entwicklung Großgewerbebestandort Wismar-Kritzow zu 4 Umsetzung B-Plan Drewes Wäldchen (HEVAG-Gelände) 	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Teilweise Nutzung (nach Sanierung) des ehemaligen Werkstatt- und Sozialgebäudes Alter Hafen als digitales Innovationszentrum der Hochschule Wismar zu 1 Vernetzung der Bildungseinrichtungen, Hochschule Volkshochschule, Schulen und soziale Einrichtungen zu 2 Errichtung weiterer Pflege-/Betreuungseinrichtungen zu 2 Bedarfsgerechter Ausbau von altersgerechten Wohnanlagen, z. B. Hinter dem Rathaus zu 2 Spielplatzerneuerungen im gesamten Stadtgebiet entsprechend der aktuellen Spielplatzkonzeption zu 2 Neubau Feuervache/ Ordnungsamti zu 3 Neubau Kindertagesstätten Stadtpalzen, Bunte Stifte zu 3 Erweiterungsneubau Kita Krakel zu 3 Neubau der Kindertagesstätte Am Lemkenhof zu 3 Neubau Grundschule und Hort am Friedenshof zu 3 Sanierung Grundschule „Fritz-Reuter“, Neubau Hort zu 3 Erweiterungsneubau der Ev. Schule „Robert Lansemann“ zu 3 Sanierung Gerhart-Hauptmann-Gymnasium Altstadt, zu 3 Sanierung der Integrierten Gesamtschule „Johann Wolfgang von Goethe“, einschließlich der Sporthalle zu 4 Sanierung der Sport- und Mehrzweckhalle zu 4 Sanierung Kurt-Bürger-Stadion, Neubau Umkleiden zu 4 Sanierung der Sporthalle Friedenshof I zu 4 Sanierung der Sporthalle Zanderstraße zu 4 Sanierung Sporthalle Bürgermeister-Haupt-Straße 25 zu 4 Sport-Freizeitpark Wismar Ost, Erweiterung Skatepark zu 4 Aufwertung von Grün- und Freiflächen mit Integration von Freizeit- und Fitnessgeräten 	<ul style="list-style-type: none"> zu 1 Bedarfsgerechte Schaffung von Beherbergungskapazitäten zu 1 Erarbeitung eines abgestimmten Tourismuskonzeptes zu 1 Zertifizierung der Tourismuszentrale nach Q 2 zu 1 Werttourismus als Marke entwickeln und fördern zu 1 Erarbeitung Festprogramm 20 Jahre Weiterbestätte Altstadt zu 1 Vorbereitung des Stadtjubiläums 800 Jahre Wismar zu 1 Relaunch der Ausstellung im Welt-Erbe-Haus zu 2 Schaffung neuer Ausstellungsräume über den Grundmauern von Alter Schule und Stadtmusikantenhaus zu 2 Fortführung der Sanierung der St. Georgen Kirche, der St. Marien Kirche und der St. Nikolai Kirche zu 2 Neubau Anlagen, inkl. Funktionsräume für St. Georgen zu 3 Stadtfeste, Rathauskonzerte, Kunst/Geschichtsausstellungen im SCHABELL, Gerichtsaube und St. Georgen zu 3 Neugestaltung der Ausstellung im Rathauskeller zu 3 Relaunch und Erweiterung der Ausstellung Backsteinbaukunst St. Marien (auf Basis Lotbild und St. Marien-Forum) zu 3 Nachnutzungskonzept Bürgerpark, Haus des Gastes, Reifhale zu 4 Multifunktionale Platzgestaltung Alter Hafen zu 4 Umgestaltung des Fürstenthoftorgens zu 4 Erhaltung und Umgestaltung der denkmalgeschützten Parkanlage Lindengarten, Fortsetzung Promenadenzug zu 4 Freiflächengestaltung St. Marienkirchhof Nord-/ Westseite zu 4 Gestaltung Bahnhofsvorplatz – Willkommensgruß zu 4 Aufwertung der Strand- und Parkanlage Seebad Wendorf, des Naherholungsgebietes Mühlortech und der Parkanlage Köppemitztal



2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Konzepte



2. Was sind die Abläufe und Inhalte? – Maßnahmensteckbriefe

Steckbriefe für die wichtigsten Maßnahmen →
Baustein für ein übersichtliches Extrakt des VEP

I.7 Anpassung Linienführung des Stadtbus im Innenstadtbereich

Ziele und Wirkungseffekte:

- Komfortablere Erschließung der Innenstadt mit dem ÖPNV ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz
- Optimale Abstimmung auf Verkehrsorganisation der Innenstadt



Beschreibung:

Das Innenstadtkonzept muss gewährleisten, dass der Stadtbus zwischen Cottbuser Bahnhof und Kupferberg verkehren kann und dabei die Innenstadt flächig erschließt. Aus Gründen der Fahrzeugdisposition (Fahrzeit, Wendezeit, Fahrzeugverfügbarkeit) wurde hierbei die gesamte Stadtbuslinie betrachtet. Die dargestellte Linienführung stellt einen Ansatz dar, der vertiefend zu prüfen und abzustimmen ist.

In Fahrtrichtung Kupferberg erfolgt die Bedienung von der Haltestelle Mozartallee über die Franz-Schubert-Allee – Töpfergasse – Kirchplatz – Hauptmarkt – Meißner Straße – B 101 zur Haltestelle Sparkasse. Die Haltestelle Hauptmarkt ist neu einzurichten. Aufgrund des Haltestellenabstandes zwischen Hauptmarkt und Sparkasse wird ein zusätzlicher Halt auf der Meißner Straße befürwortet. Die Meißner Straße müsste für den Verkehr mit Kleinbussen ausgelegt werden und mit einem verlustzeitarmen Linksabbieger an die B 101 anbinden (Vorzugslösung Kreisverkehr, vgl. Maßnahme I.2).



In Fahrtrichtung Cottbuser Bahnhof – Großbraschütz ist der Fahrweg von der Haltestelle Sparkasse über die Dresdner Straße – Frauenmarkt – Naundorfer Straße, weiter über den Kirchplatz – Hauptmarkt – Poststraße zur Haltestelle Mozartallee zu führen. Hierfür müssten in der Poststraße und Siegelgasse die Einbahnstraßen umgedreht werden und eine verkehrsrechtliche Regelung zur Querung der Mozartallee gefunden werden. Die Haltestelle Schloss kehrt an ihren ursprünglichen Standort in der Dresdner Straße zurück, die Haltestelle Frauenmarkt ist in östliche Richtung zu verschieben.

Trotz der kurzfristigen Anpassung soll langfristig eine Ausweitung des Stadtbus erfolgen (vgl. O.4)

Wechselwirkungen:

Die bessere ÖPNV-Erreichbarkeit der Innenstadt war wichtige Voraussetzung des Innenstadtkonzeptes und hängt von deren Organisation ab (vgl. Maßnahme I.1).

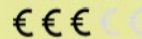
Akteure:

Stadt, Nahverkehrsunternehmer

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



S5: Gestalterische Anpassung der Altstadtzufahrten

Ziele und Wirkungseffekte:

- Verdeutlichung der sensiblen Nebennetzkarakteristik der inneren Altstadt
- Weitere Verkehrsberuhigung im Altstadtbereich



Beschreibung:

Um die sensible Charakteristik der historischen Altstadt stärker zu verdeutlichen, wird eine bauliche Umgestaltung der Hauptzufahrten zur inneren Altstadt empfohlen. Dies betrifft die bestehenden Zufahrten an der Wasserstraße, der Mönchstraße, der Knieperstraße und am Olof-Palme-Platz.

Als geeignetes Mittel zur baulichen Umgestaltung bietet sich eine Aufpflasterung im Fahrbahnbereich an, welche sich über die gesamte Fahrbahnbreite erstrecken und der Höhe des Gehweges angepasst werden sollte (siehe Foto). Der Vorteil liegt dabei darin, dass die Aufpflasterung neben dem Effekt der Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs auch eine verbesserte Querungsqualität für Fußgänger ermöglicht. Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass die Bordsteinlage weiterhin ertastbar bleibt, um auch sehbehinderten Personen die Querung zu gewährleisten. Dies kann durch den Einsatz verschiedener Materialien oder geringe Höhenunterschiede erreichbar werden. Die Mindestlänge von Teilaufpflasterungen ist so zu wählen, dass sie größer als der Achsabstand der verkehrenden Fahrzeuge ist. Laut Richtlinie (RAST 06) werden bei normalem Pkw-Verkehr 5 m (Rampenneigung 1:10 bis 1:7), bei Einsatz von Gelenkbussen 12 m Mindestlänge (Rampenneigung 1:25 und flacher) empfohlen. Für Stralsund sind aufgrund der ÖPNV-Linienführung demnach an der nördlichen Zufahrt Olof-Palme-Platz und an der südlichen Zufahrt Wasserstraße mindestens 12 m lange Aufpflasterungen erforderlich. Weiterhin muss bei der Gestaltung der Aufpflasterungen darauf geachtet werden, durch Art, Struktur oder Farbe des Materials entsprechende Kontraste zu schaffen, um die Fahrbahnerhöhung sichtbar bzw. erkennbar zu machen. Generell ist darauf zu achten, dass altstadtgerechtes Natursteinmaterial für die Aufpflasterung verwendet wird.

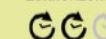
Wechselwirkungen:

Da im Zuge des Verkehrskonzepts Änderungen der Verkehrsführung diskutiert werden, können sich künftig ggf. veränderte Zufahrtssituationen ergeben. So wird in Maßnahme S1 zur sektoralen Erschließung u.a. die Drehung der Einbahnregelung in der Knieperstraße empfohlen, weshalb diese dann nicht mehr als Zufahrt zur inneren Altstadt genutzt werden kann. Im Gegenzug soll die Tribseer Straße in Zukunft auch die Funktion einer Zufahrt zur Altstadt übernehmen. Durch die Umgestaltung des Neuen Markts und dem damit verbundenen Wegfall der dortigen Stellplätze soll die Marienchorstraße entlastet und auch nicht mehr als Zufahrt zu Altstadt dienen. Diesbezügliche Änderungen müssen bei den Planungen zur Umgestaltung der Altstadtzufahrten entsprechend berücksichtigt werden.

Akteure:

Hansestadt Stralsund

Zeithorizont



Kostenrahmen (städt. Anteil)



Priorität





1 Wer ist an der Erarbeitung beteiligt?

2 Was sind die Abläufe und Inhalte?

3 Welche Erkenntnisse gibt es bereits aus den ersten Analysen?

4 Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen?

5 Was sind die nächsten Schritte?

3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – Was hat die Stadt in den letzten Jahren erreicht?

Die Stadt war und ist aktiv:

- Parkhaus Altstadt-Hafen
- Straßenunterführung Poeler Straße
- Verkehrliche Erschließung des Gewerbegebietes West (Werftanbindung)
- Erschließung des Bahnhofsvorplatzes inkl. Taxiumfahrung, Fahrradabstellanlage und Parkplatz
- Eventfläche Alter Hafen
- Um- und Ausbau Claus-Jesup Straße
- Erschließung der Wohngebiete „Lübsche Burg Ost“, „Seebad Wendorf“, „Klußer Damm“, „Schwanzenbusch Nord“ und „Am Klinikum“
- Um- und Ausbau Kleinschmiedestraße
- Parkplatz Turmstraße
- Erschließung Großgewerbestandort Kritzowburg
- Ausbau der Ladeinfrastruktur und gesicherte Radabstellmöglichkeiten
- ...



3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – An welchen Projekten arbeitet die Stadt jetzt auch?

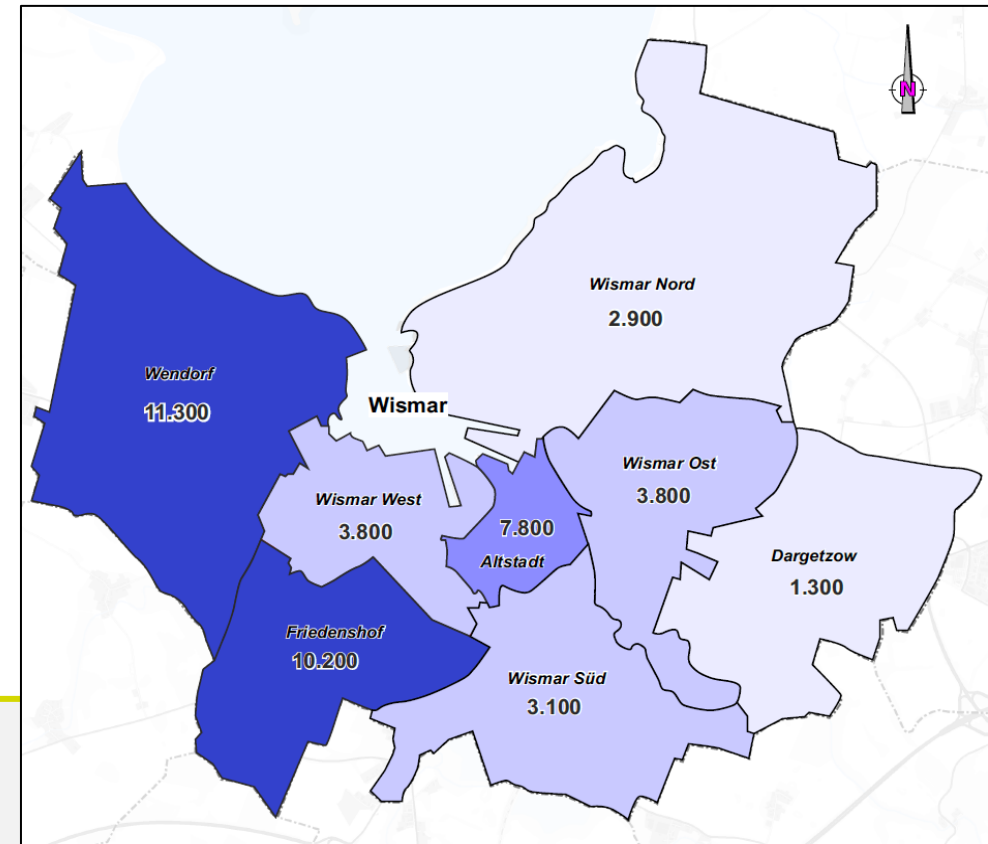
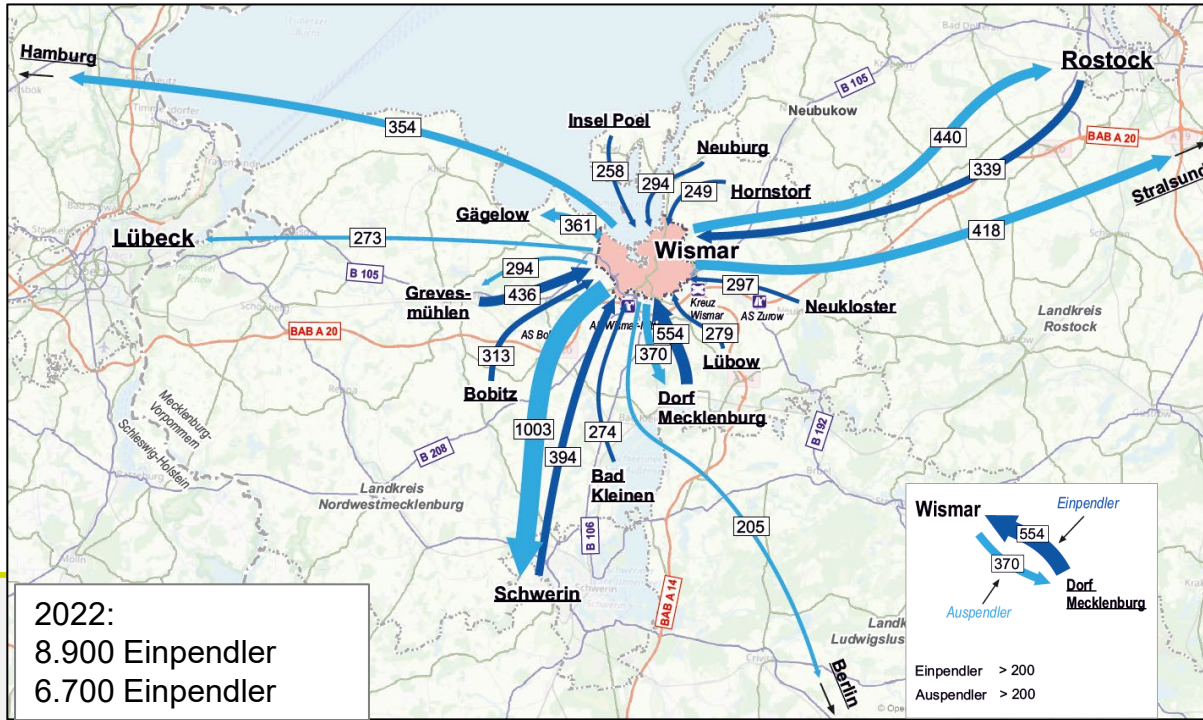
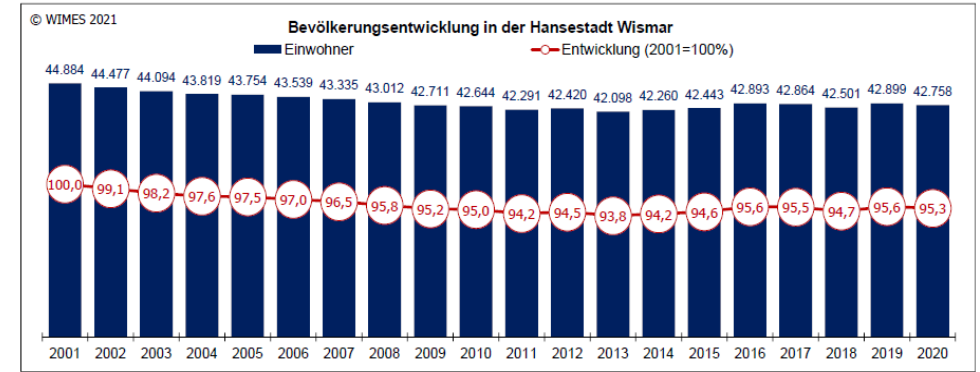
Die Stadt ist auch weiter aktiv:

- Hochbrücke
- Dynamisches Parkleitsystem
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
- Um- und Ausbau Bergstraße/ Schatterau
- 2. Bauabschnitt – verkehrliche Erschließung des Gewerbegebietes West (Werftanbindung)
- Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof
- Um- und Ausbau Zierower Landstraße inkl. Radverkehrsanlage
- Deckensanierung Lübsche Straße
- Entwicklung einer Verkehrsverknüpfungspunktes am ZOB
- ...



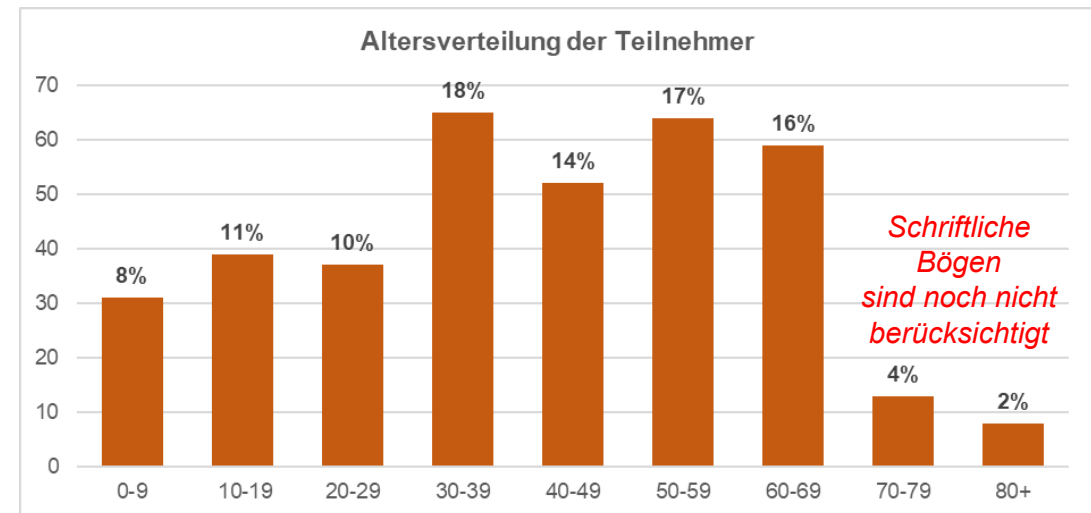
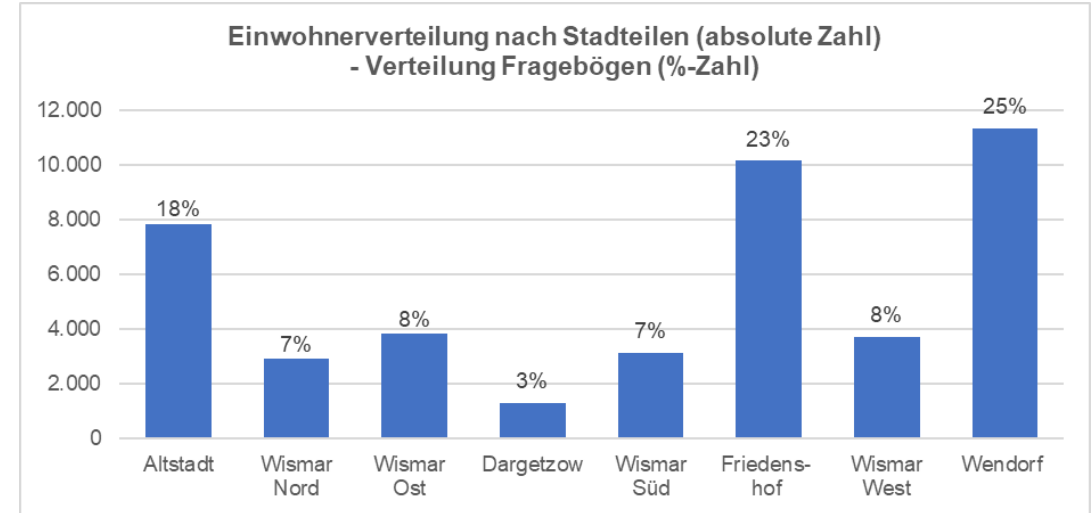
3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – allgemeine städtische Analysen

- **Gesamtstadt:** aktuell 2020: **ca. 44.300 EW** (Hauptwohnsitz)
→ stabile Einwohnerzahl seit über 20 Jahren
- **Altstadt:** aktuell 2020: **ca. 7.800 EW**
→ stabile Einwohnerzahl seit ca. 15 Jahren
- Abnahme Einpendler (Beschäftigte) nach 2021 um 7 % (8.900)
- Zunahme Auspendler (Beschäftigte) nach 2021 um 8 % (6.700)



3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – erste Ergebnisse Haushaltbefragung

- 3.000 Haushalte mit allen Haushaltmitgliedern angefragt
- **bisher knapp 800 Teilnehmende**
- **Höchster Rücklauf** aus der **Altstadt** mit ca. 17 %, geringster Rücklauf aus den beiden Stadtteilen mit der höchsten EW-Zahl (Wendorf, Friedenshof)
- Erste Erkenntnisse der **Verkehrsmittelwahl**
 - **Großteil der Wege** wird mit dem **Kfz** zurückgelegt
 - **Dicht gefolgt** vom **Radverkehr**
 - Die **ÖPNV-Nutzung** ist sehr **gering**
 - **Fußverkehr** liegt dazwischen



3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – Verkehrszählungen

Herangehensweise:

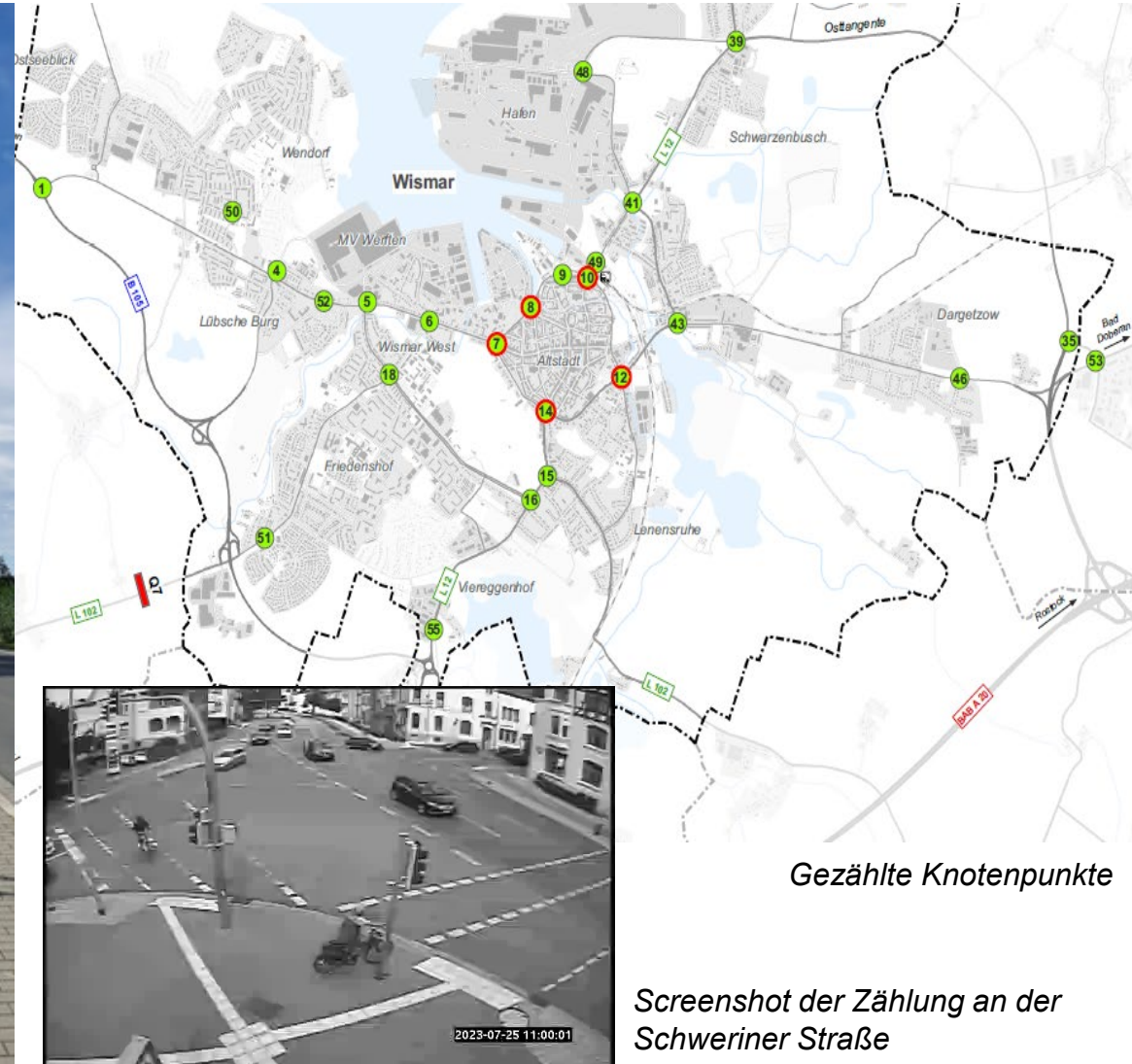
- **Umfangreiche Verkehrszählungen**
25 Knotenpunkten, 3 Querschnitte;
14 Radverkehrspunkten
- Erhebungen durch Videokamera
- Zeitraum Juni – September in verschiedenen Wochen

Ergebnis:

- Auswertung Kfz nach Fahrzeugarten und Radverkehr und Stundengruppen
- Ermittlung Verkehrsmengen und Verkehrsströme im Bestand



Beispielfoto der
Kamerainstallation

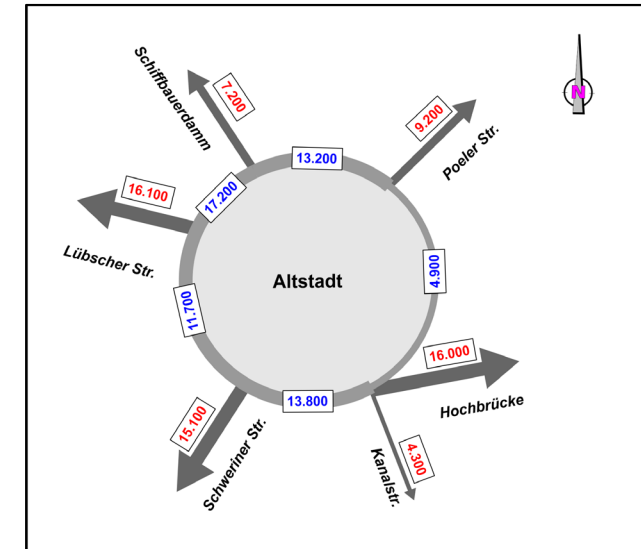


Gezählte Knotenpunkte

Screenshot der Zählung an der
Schweriner Straße

3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – Verkehrszählungen

- Alle untersuchten **Knotenpunkte** sind **weitgehend leistungsfähig**, nur in Ausnahmen werden Wartezeiten von 1 min an den Knotenpunkten überschritten
- Die **Wartezeiten der Fußgänger sind teilweise höher** und können auch über 1 min betragen, u. a. an der LSA Altstadttring/ Hochbrücke.
- Die täglichen Verkehrsmengen unterscheiden sich kaum zwischen Ferien und außerhalb der Ferien
 - deutliche Spitzenstunde bei 7 – 8 Uhr außerhalb der Ferien
 - höhere Gesamtbelastungen in den Ferien, aber verschobene Spitzenstunde 10 - 11 Uhr, geringe Spitzenstundenbelastung als außerhalb der Ferien
 - deutliche Verkehrsflusseinschränkungen auf dem Altstadttring während der Ferien
 - außerhalb der Ferien punktuell leichte Behinderungen



Verkehrsmengen am Altstadttring (Kfz/ 24h)

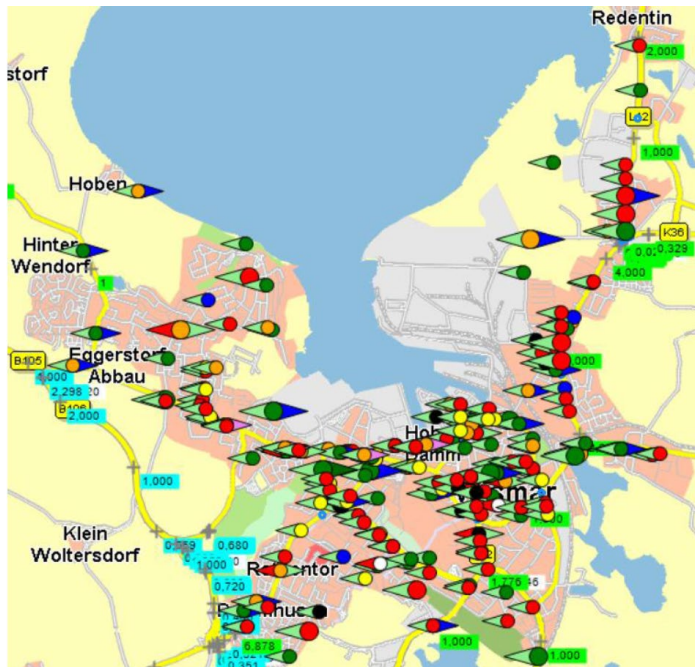
3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – ruhender Verkehr

- Abgleich Angebot und Nachfrage Stellplätze Altstadt und Altstadtrand für die verschiedenen Nutzer (Bewohner, Kunden, Touristen, Beschäftigte...)
- Erhebungszeitraum Juli – Oktober in verschiedenen Wochen
- Erhebungen erfolgen über gesamten Tag früh bis nachts
- Betrachtungen auch im Altstadtumfeld/ Verdrängungseffekt (z. B. LRA, südlich der Dr.-Leber-Straße)
- Erste Ergebnisse zeigen,
 - die Auslastung in der Altstadt und auf den Parkplätzen im Umfeld ist nach wie vor hoch (ähnlich 2016)
 - innerhalb der Altstadt findet man als Kunde meist zielnah einen Stellplatz
 - die großen Parkplätze sind durch Langzeitparker tlw. ausgelastet
 - Reserven sind nach wie vor im Parkhaus Altstadthafen vorhanden.



3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – Verkehrssicherheit

- acht Unfallhäufungsstellen werden von der Unfallkommission beobachtet
- Unfälle mit Radfahrereteiligung vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen (oftmals mit Verletzten)
- Sukzessive Umsetzung sicherheitserhöhender Maßnahmen



Auswertung der Unfallkarten zum Radverkehr (rechts)/ Unfallsteckkarte mit allen Unfällen mit verletzten Radfahrern im Zeitraum 2020 bis 2022 (links)

Quelle: Unfallsteckkarte

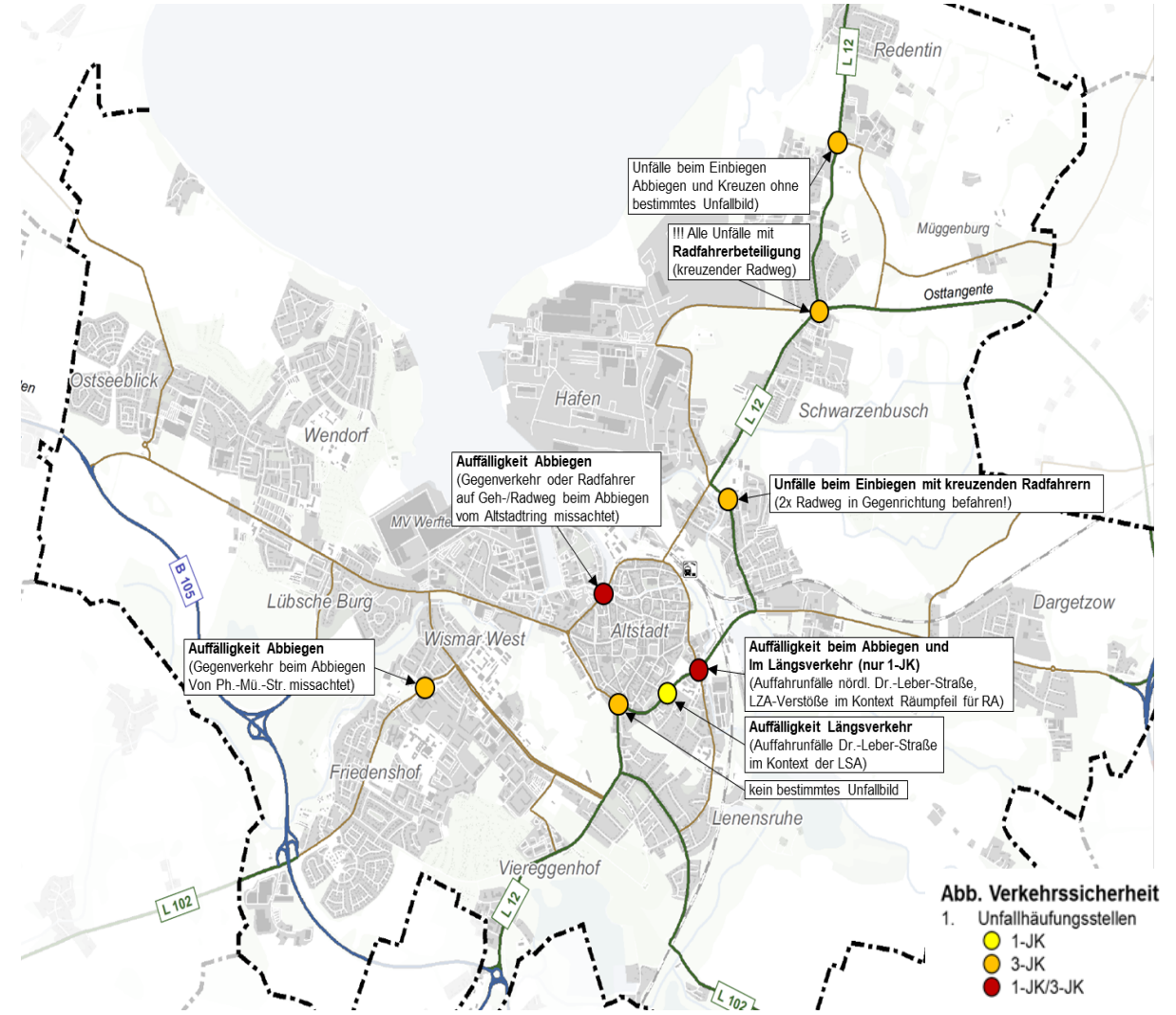
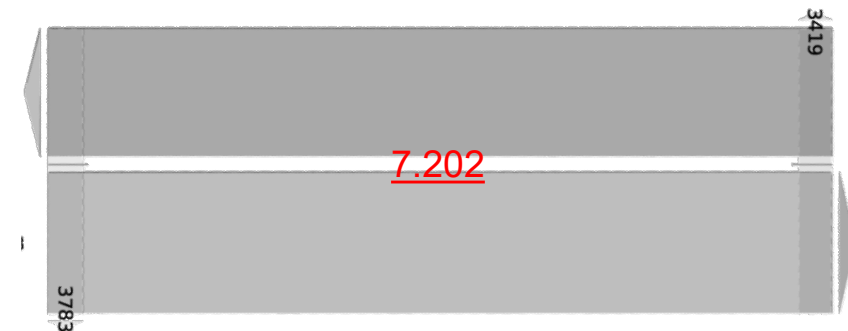
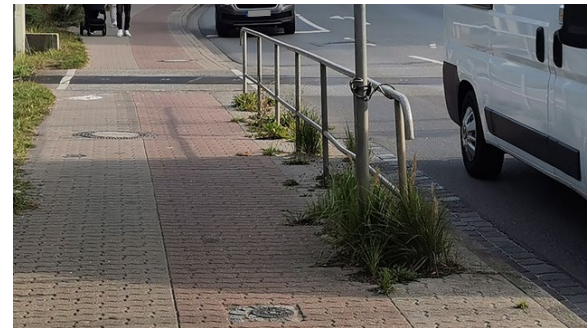


Abb. Verkehrssicherheit
1. Unfallhäufungsstellen
● 1-JK
● 3-JK
● 1-JK/3-JK

3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – Radverkehr

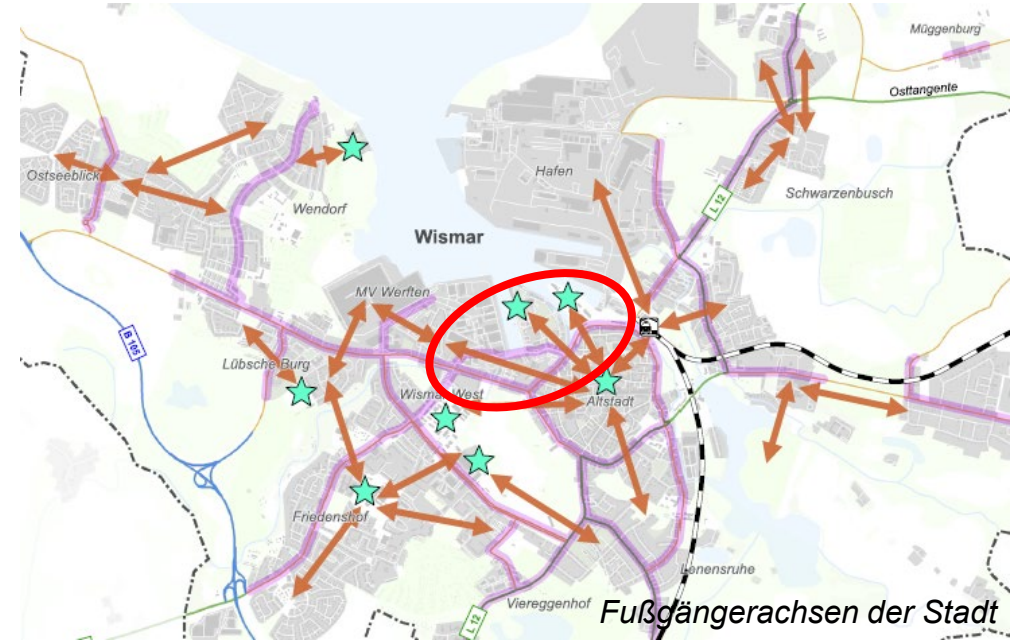
- Das Fahrrad prägt auch in Wismar heute mehr das Stadtbild als vor 5 oder gar 10 Jahren.
- Die ersten Auswertungen an den Radzählstellen ergaben, u. a. an der Promenade am Alten Hafen über 7.000 Räder (5 – 19 Uhr), in der Spitzenstunde über 1.000, die Unterführung Poeler Straße wird von fast 3.500 Fahrrädern (5 – 19 Uhr) befahren etc.
- In den letzten Jahren wurden zahlreiche Radverkehrsanlagen geschaffen, aber an vielen Stellen sind Überlegungen für eine sichere Radverkehrsführung erforderlich.
- Radverkehr in der Altstadt stellt Nutzer und Verantwortliche vor Herausforderungen (Pflasterstraßen, schmale Straßenräume, Fußgängerzone...)
- Große, mittlere und kleine Abstellanlagen mit unterschiedlicher Ausstattung sind in den letzten Jahren entstanden.
- Einige Einbahnstraßen wurden bereits in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben.



Radverkehrsmengen am Alten Hafen

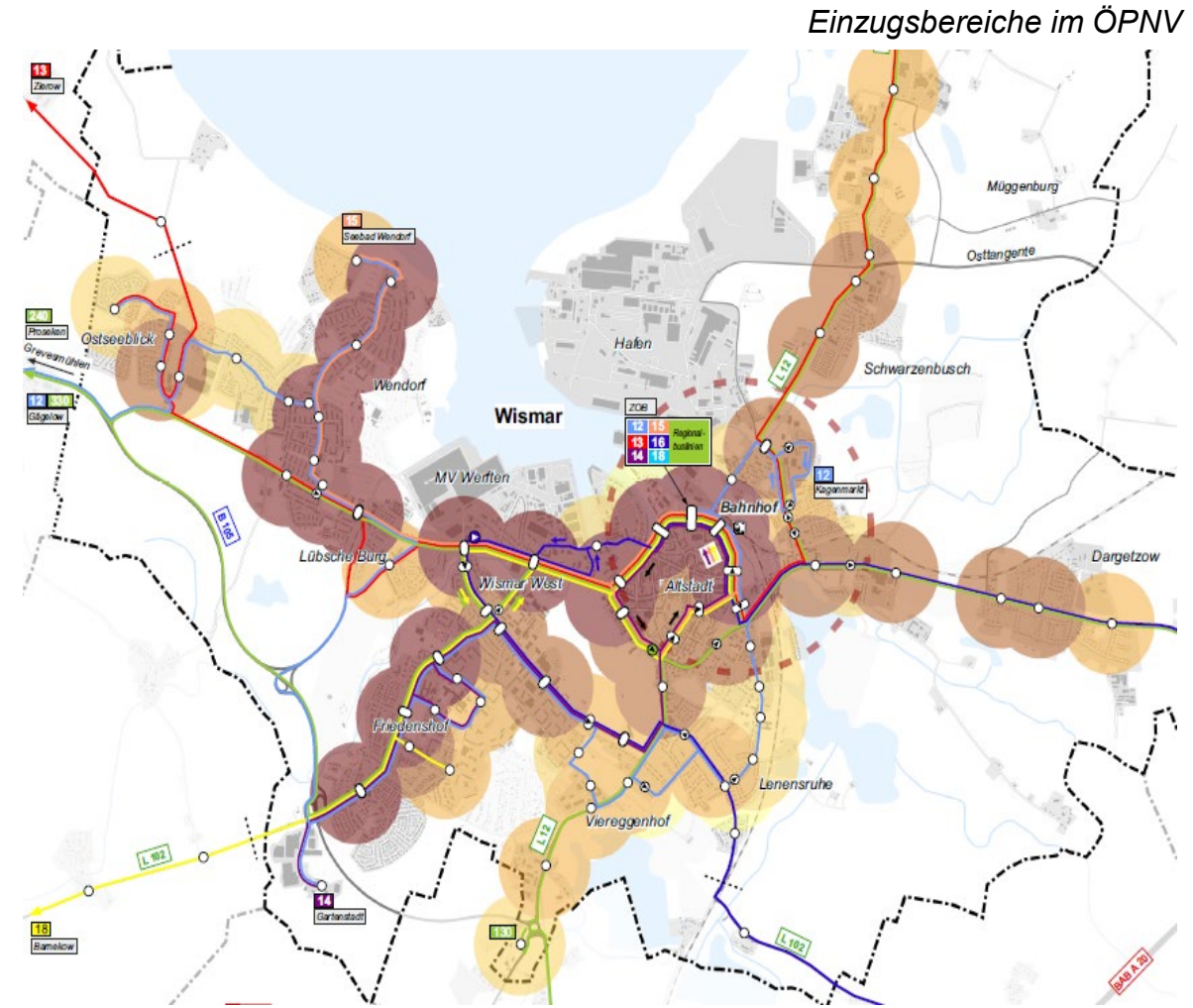
3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – Fußverkehr/ Barrierefreiheit

- Fußgängerzone mit Markt und der Alte Hafen sind die zentralen Anlaufpunkte mit hohem Fußgängeraufkommen
- Eine attraktive (Flanier-)Verbindung zwischen Fußgängerzone und Hafen fehlt
- Wasserstraße mit mehr als 13.000 Kfz/ 24 h (bzw. mehr als 1.000 Fahrzeuge pro Spitzenstunde) als verkehrliche Barriere
- sehr gute Beispiele der barrierefreien Gestaltung von Straßenquerungen
- Herausforderungen innerhalb der Altstadt durch Pflasterstraßen, schmale Gehwege, Denkmalschutz, ...



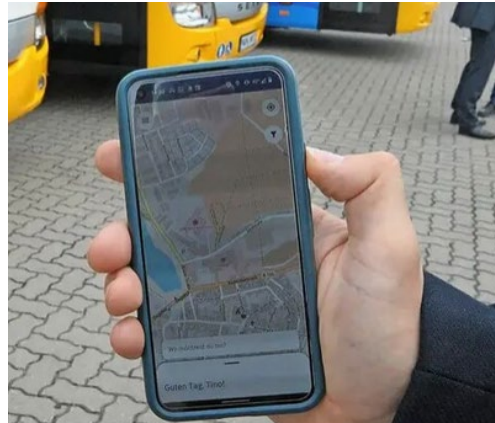
3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – ÖPNV

- grundlegend gute räumlich, zeitliche Erschließung (Erschließungslücken in der östlichen Gartenstadt, Hafen/Haffeld, Werft)
- zentrale Verknüpfung erfolgt am Bahnhof/ZOB
- viele Buslinien verkehren zentral über den Markt
- Nachholebedarf bei Barrierefreiheit Haltestellen



3. Welche Erkenntnisse gibt es aus ersten Analysen? – innovative Mobilität

- erstes CarSharing-Fahrzeug im Parkhaus Hafen – weiterer Ausbau geplant, Potenziale auch durch Tourismus und Unternehmen
- wachsende Versorgung mit elektrischen Ladeinfrastrukturen (derzeit 12 - 15 Standorte mit etwa 50 Ladesäulen/ Aussagen unterschiedlich)
- NAHBUS erhält künftig Mobilitäts-App für den ÖPNV für schnelle Fahrplan-, Routenauskünfte, Buchungsmöglichkeiten für CarSharing, Fahrkartenkauf etc.



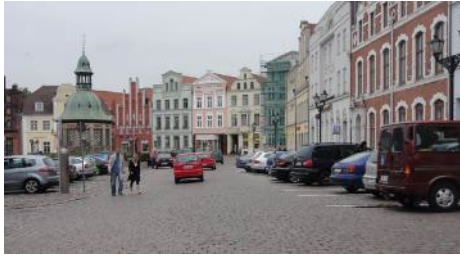
Mobilitätsapp Nahbus (Quelle: Ostsee Zeitung)



CarSharing-Stellplatz im Parkhaus



Ladesäulen im Parkhaus



1 Wer ist an der Erarbeitung beteiligt?

2 Was sind die Abläufe und Inhalte?

3 Welche Erkenntnisse gibt es bereits aus den ersten Analysen?

4 Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen?

5 Was sind die nächsten Schritte?

4. Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen? – Öffentlichkeit

Befragungen:

- Haushaltbefragung (Teilnahme ausschließlich durch ausgewählte Einwohner)
- Radbefragung
- Altstadtbefragung
- Beschäftigten-/ Pendlerbefragung



4. Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen? – Haushaltbefragung

- Online-Tool/ Papierfragebogen
- Einbeziehung von 3.000 Haushalten/ Nachfassen 1.500 Haushalte
- allgemeine Fragen zum Haushalt (Fahrzeugbesitz etc.)
- soziodemografische Fragen zu den Personen
- Fragen zu allen Wegen eines Stichtages
- Befragungszeitraum im September/ Oktober
- Aussagen zur Verkehrsmittelwahl (auch im Vergleich zu anderen Städten)
- Aussagen zu Wegelängen und Verkehrsmittelnutzung
- Grundlage für Ableitung von Maßnahmen für die Verlagerung von Verkehr auf andere Verkehrsmittel

Verkehrsbogen der Haushaltsperson:

Tragen Sie hier Ihre Trz. Nr. als Haushaltsperson aus dem Haushaltsbogen ein.

Ausgangspunkt des 1. Weges:
 Wohnung
 Arbeitsplatz
 Sonstiges

1. Weg

Ausgangs-Ort dieses Weges?
Bei Ausgangsort Wohnung - bitte nicht ausfüllen!
 Sie können zusätzlich einen markanten Punkt eintragen (z.B. den Namen eines Einkaufszentrums, einer Behörde etc.)

Ziel dieses Weges?
Bei Ziel Wohnung - bitte nicht ausfüllen!
 Sie können zusätzlich einen markanten Punkt eintragen (z.B. den Namen eines Einkaufszentrums, einer Behörde etc.)

Schätzen Sie die zurückgelegte Entfernung! km

Zu welcher Uhrzeit haben Sie diesen Weg begonnen? Uhr

Um wieviel Uhr sind Sie am Ziel angekommen? Uhr

Ziel/Zweck Ihres Weges? Wohnung Arbeitsplatz dienstl. Geschäft Schüler/Ausbildung Hotel/Stranzen Einkauf Besuch/ Freizeit private Erledigung (Akt. Bank etc.) Spaziergang/ Hund ausführen etc. Sonstiges

Sie können mehrere Verkehrsmittel genutzt? ja nein
 Alle als benutzten Verkehrsmittel mit X angeben!

Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? zu Fuß Fahrrad Pedelec/ E-Pedelec (ggü. E-Bike) Moped, Motorrad PKW als Fahrer Car/Share als Fahrer Pkw/Car/Share als Mitfahrer Bus innerhalb von Wismar von/nach Wismar außerhalb von Wismar Nahverkehrsmittel Fernverkehrsmittel (IC, CC etc.) Fährboot Straßenbahn

Sind Sie von da aus direkt wieder zur Wohnung gegangen? ja nein
 Wenn nein: Wann waren Sie wieder zuhause? Uhr
 Haben Sie das gleiche Verkehrsmittel genutzt? ja nein
 wenn nein, welches?

Haben Sie weitere Wege unternommen? ja nein
 Achten Sie bitte in nächste Seite

2. Weg

Ausgangs-Ort dieses Weges?
 (Straße)

Ziel-Ort dieses Weges?
 (Straße)

Schätzen Sie die zurückgelegte Entfernung! km

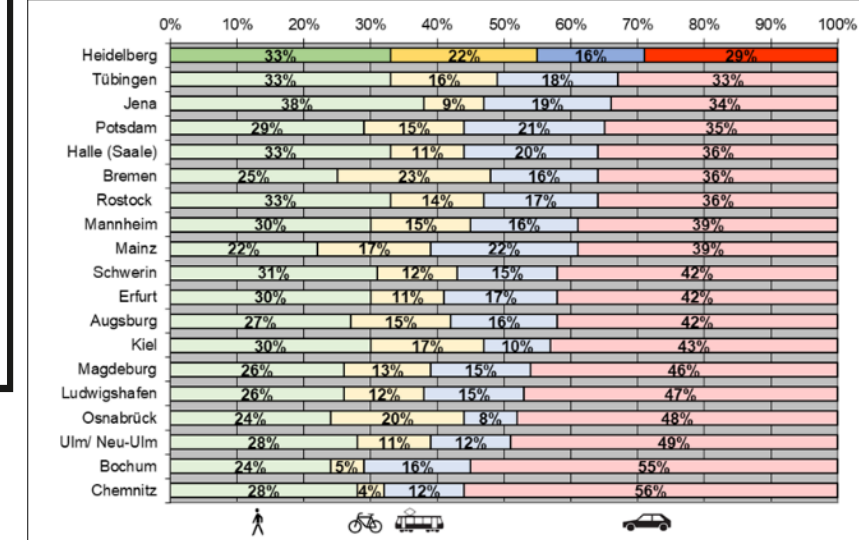
Zu welcher Uhrzeit haben Sie diesen Weg begonnen? Uhr

Um wieviel Uhr sind Sie am Ziel angekommen? Uhr

Ziel/Zweck Ihres Weges? Wohnung Arbeitsplatz dienstl. Geschäft Schüler/Ausbildung Hotel/Stranzen Einkauf Besuch/ Freizeit private Erledigung (Akt. Bank etc.) Spaziergang/ Hund ausführen etc. Sonstiges

Sie können mehrere Verkehrsmittel genutzt? ja nein
 Alle als benutzten Verkehrsmittel mit X angeben!

Weg bitte auf der Rückseite eintragen!

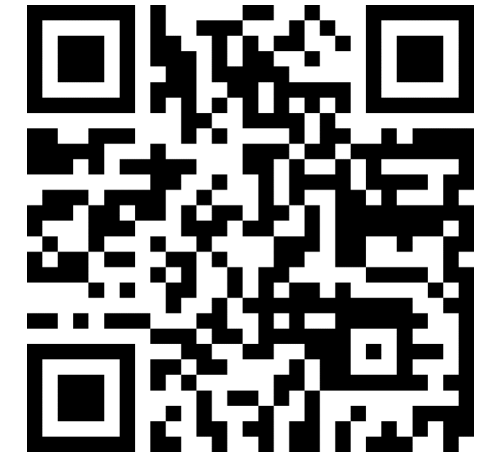


4. Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen? – **Mobilitätsbefragung Altstadt**

- Befragung über Online-Tool
- Beginn: heute/ Laufzeit 4 Wochen
- einbezogen werden alle Personen, die mitmachen wollen (Bewohner, Beschäftigte, Gewerbetreibende, Kunden, Besucher, Gäste, Touristen)
- Link/ QR-Code ist zu sehen, auf der Stadtseite, in den sozialen und Printmedien
- Ergebnisse (Auswahl):
 - Welche Probleme hat die einzelne Nutzergruppe/ die einzelne Person im täglichen Erleben der Altstadt?
 - Welche Einschätzung haben z. B. Bewohner hinsichtlich der Stärken und Schwächen im Bereich Verkehr innerhalb Altstadt?
 - Welche Maßnahmen könnten sich die einzelnen Nutzergruppen für eine Verbesserung vorstellen?

Nehmen Sie bitte an der Befragung mit teil:

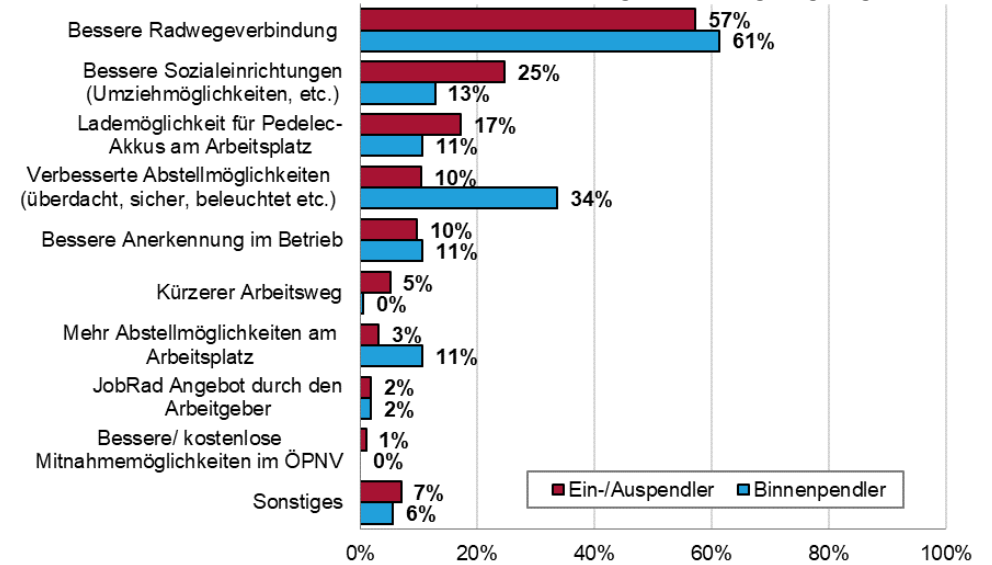
<https://tinyurl.com/Befragung-Wismar-Altstadt>



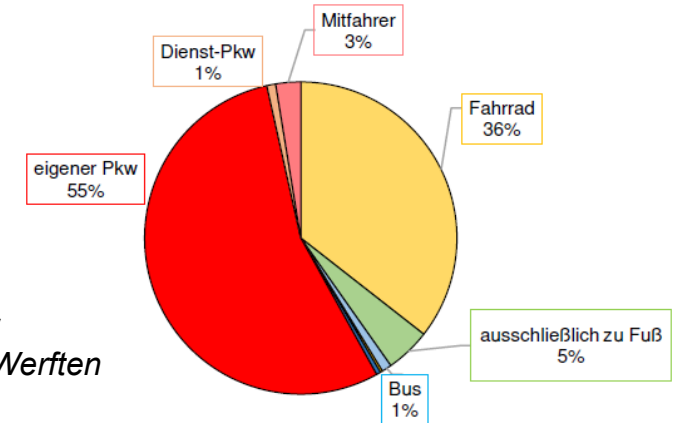
4. Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen? – Beschäftigtenbefragung

- Befragung über Online-Tool
- Beginn ist für Anfang November vorgesehen/ Laufzeit 4 Wochen
- Einbezogen werden die 24 größten Arbeitgeber der Stadt sowie Unternehmen unter Einbeziehung IHK, Handwerkskammer, DEHOGA und weitere Freiwillige Personen
- Ergebnisse (Auswahl):
 - Aussagen zum Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg
 - Änderungsbereitschaft für die Verkehrsmittelwahl und Voraussetzungen dafür
- Grundlage für Ableitung von Maßnahmen zur Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Grundlage für zielgerichtetes Mobilitätsmanagement

Eine Auswertung der Frage nach den wichtigsten Voraussetzungen, für eine noch häufigere Nutzung des Fahrrads aus der Beschäftigtenbefragung Ingelheim



Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten der MV-Werften im Jahr 2020



4. Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen? – Radbefragung

- bisher erfolgten erste Auswertungen bereits durchgeführter Raderhebungen (Rad-Klimatest, Wegedetektiv, aktuelle Radverkehrszählungen)
- vertiefende/ ergänzende Befragung ist für 2024 vorgesehen (online)
- rechtzeitige Information über die Internetseite der Stadt/ soziale und Printmedien.

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7
zügiges Radfahren	2,8
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,0
Radfahren durch Alt und Jung	3,0
Spaß oder Stress	3,6
Wegweisung für Radfahrer	3,6
Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,8
Sicherheitsgefühl	4,0
Hindernisse auf Radwegen	4,1
Reinigung der Radwege	4,2
öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	4,2
Abstellanlagen	4,2
Konflikte mit Kfz	4,3
Medienberichte	4,3
Fahren auf Radwegen & Radf.-streifen	4,3
Winterdienst auf Radwegen	4,3
Fahrraddiebstahl	4,4
Konflikte mit Fußgängern	4,4
Oberfläche der (Rad)wege	4,5



Ausgewählte Auswertungen aus dem ADFC-Fahrradklimatest

Bei uns ...	1	2	3	4	5	6	Trifft auf meinen Ort nicht zu	k.A.	Ø	Ø Ortsgrößenklasse
... ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen.	19%	38%	14%	10%	12%	5%	0%	1%	2,7	2,7
... kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen.	17%	39%	13%	13%	14%	4%	0%	0%	2,8	3,1
... sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer*innen freigegeben.	17%	23%	19%	16%	13%	4%	0%	8%	3,0	3,2
... können sich Radfahrer*innen an eigenen Wegweisern gut orientieren.	4%	22%	22%	14%	21%	10%	1%	5%	3,6	3,3
... sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar.	5%	6%	14%	16%	12%	22%	3%	22%	4,2	4,7
... ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.										
... wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.										
... ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer*innen nicht erlaubt.										
... gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer*innen.										
... gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.										



4. Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen? – Öffentlichkeit

Befragungen:

- Haushaltbefragung (Teilnahme ausschließlich durch ausgewählte Einwohner)
- Radbefragung
- Altstadtbefragung
- Beschäftigten-/ Pendlerbefragung

Öffentlichkeitsveranstaltung:

- 4 gesamtstädtische Veranstaltungen:
 1. Auftakt/ Analysen (Information)
 2. Stärken – Schwächen – Herausforderungen – Ziele
 3. Konzepte/ Maßnahmen
 4. Abschluss – Ergebnisvorstellung (Information)
- } Beteiligung eines ausgewählten Querschnitts der Bevölkerung

Thematische Workshops

- Vorschlag: mehrere thematische Workshops, z.B. Altstadt, Radverkehr, Kinder/ Jugend

Presse/ Internet

- regelmäßige (quartalsweise) Information





1 Wer ist an der Erarbeitung beteiligt?

2 Was sind die Abläufe und Inhalte?

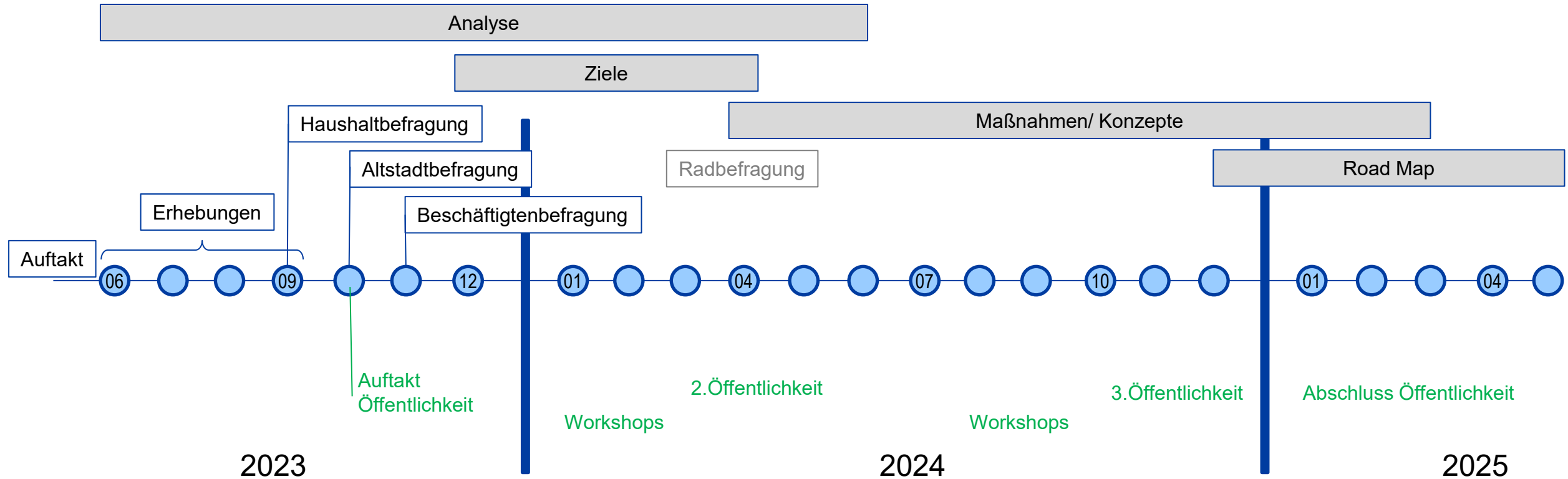
3 Welche Erkenntnisse gibt es bereits aus den ersten Analysen?

4 Wie können Sie die Erarbeitung des VEP unterstützen?

5 Was sind die nächsten Schritte?

5. Was sind die nächsten Schritte?

- **Veranschlagte Gesamtdauer ca. 2 bis 2,5 Jahre**
- Analyse: bis Juni 2024
- Beschluss Ziele: April 2024
- Konzepte/ Maßnahmen: bis März 2025
- Road Map/ Beschluss Gesamtkonzept: Mai 2025





Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



1. **Begrüßung**
2. **Fachliche Einführung durch das Bearbeiterteam**
3. **Ihre Fragen**

