

# Workshop Radverkehr VEP Wismar am 25.06.2024 – Protokoll

## Inhalte

1. Einführung
2. Vorstellung der Zwischenergebnisse der Analysen
3. Gruppendiskussion
4. Ausblick



Foto: IVAS

## 1. Einführung

Herr Bürgermeister Beyer begrüßt die knapp 50 eingeladenen Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wismar, die sich auf den Aufruf zur Teilnahme am Radverkehrsworkshop beworben hatten und nach einer Stichprobe, die den städtischen Querschnitt wiedergibt, ausgewählt wurden.

Herr Beyer freut sich, dass das Interesse groß war und fast alle der Einladung gefolgt sind.

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Hansestadt Wismar wird in den nächsten ca. zwei Jahren erarbeitet, hierzu sind verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten vorgesehen, z.B. Haushaltsbefragungen, Informationsveranstaltungen sowie Workshops mit ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern, die den Querschnitt der Stadtbevölkerung repräsentieren. Heute kommen 50 % der Teilnehmenden aus der Altstadt und 50 % aus den weiteren Stadtteilen.



Foto: Stadt Wismar

Herr Glatthaar stellt den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor. Das Foto der Radabstellanlage vor dem Zeughaus zeigt, dass viele mit dem Rad gekommen sind.

In einer Einstiegsfrage haben die Teilnehmenden angegeben, wie viele Kilometer sie durchschnittlich pro Woche mit dem Rad fahren. Ca. 2/3 der Teilnehmenden fährt zwischen 25 und 75 km pro Woche und ein knappes Drittel 100 und mehr Kilometer pro Woche.

Die Einschätzung, ob sie die Situation im Radverkehr in den letzten 10 Jahren verändert hat, zeigt eine breite Streuung zwischen „verbessert“, mehrheitlich „unverändert“ und „verschlechtert“.

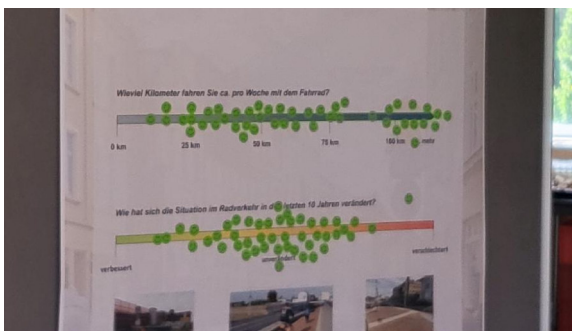


Foto: Einstiegsfragen, IVAS

## 2. Vorstellung der Erkenntnisse zum Radverkehr und Wissenswertes

Herr Ohm stellt anhand einer Präsentation die Ergebnisse der bisherigen Analyse aus allgemeinen Verkehrsdaten, Verkehrszählungen sowie Haushaltsbefragungen vor. Im Kern geht er auf die Situation im Radverkehr ein und benennt den über die Befragungen ermittelten Modal Split (25 % zu Fuß, 27 % Radverkehr, 39 % Pkw-Verkehr und 9 % ÖPNV) für die Stadt Wismar. Dieser hat sich seit der letzten Erhebung deutlich zugunsten des Umweltverbundes verbessert. In einem zweiten Teil erläutert Herr Ohm Rahmenbedingung bzw. Wissenswertes zum Thema Radverkehr, wie Empfehlungen für Radwegbreiten, Bedingungen für die Einführung von Fahrradstraßen etc. Die Informationen sind in der Präsentation (s. Anhang) zusammengefasst.

### 3. Ergebnisse der Workshop-Gruppen

Die Teilnehmenden wurden nach Ihren Wohnorten in drei Gruppen eingeteilt. Die Teilnehmenden aus der Innenstadt wurden diesen Gruppen per Zufall zugeordnet.

In den parallelen Gruppen wurde über

- Die Erreichbarkeit der Innenstadt (Haupttrouten)
- Alternativrouten und Hemmnisse, aber auch gute Verkehrsführungen/-wege,
- Wichtige Quell und Zielgebiete,
- Radabstellanlagen, Sicherheit und Wegweisung sowie
- Durchquerung/ Umfahrung der Innenstadt diskutiert.

#### Arbeitsgruppe 1: Wismar-West

- Hauptroute Engpässe/ Hemmnisse...
  - Der Ostseeküsten-Radweg durch Wendorf wurde als gut eingeschätzt.
  - Einmündung Lübsche Straße ist problematisch „Schlimmste Ecke in Wismar“ Hier wird die Anbringung eines Spiegels als kurzfristige Maßnahme angeregt und vorgeschlagen, den Radweg zur Innenstadt künftig über das Werftgelände zu führen. Auch wenn dies bisher durch den internen Werksverkehr nicht möglich ist.
  - Lübsche Straße bis Ulmenstraße: auf dem letzten Teilstück fahren Radfahrende häufig auf der verkehrten Straßenseite, da ein richtungsgebundener (derzeit gemischter R/G) Radweg in Richtung Innenstadt auf der rechten Straßenseite fehlt. Außerdem ist die Ampelschaltung auf dieser stark gefahrenen Straße ungünstig. Es wird vorgeschlagen auf der rechten Fahrbahnseite (stadteinwärts) eine Trennung von Fuß- und Radverkehr einzuführen. Der Fußweg ist nach Ansicht der Teilnehmenden breit genug.
  - Lübsche Straße (westlicher Abschnitt, An d. Lübschen Burg bis Werftstraße): hier fällt das Gelände ab und der Radweg verschwenkt bei kreuzenden Straßen. Autofahrende haben hier Vorfahrt. Dies ist für einen flüssigen Radverkehr sehr ungünstig. Herr Rittemann weist darauf hin, dass die Verschwenkung eingeführt wurden, um mögliche Unfälle zu vermeiden.
  - Die Querung der Philipp-Müller Straße ist problematisch. Es gib zu wenig sichere Querungen für Radfahrende
  - Radwege „Am Hafen“: die vorhandenen Schienen sind überflüssig. Sie könnten weggenommen werden.
  - Radweg Westtangente: dieser wird nicht sehr häufig genutzt, ist aber eine gute Radverkehrsverbindung. Die drei Querungen mit vergleichsweise weiten Umwegen werden als „Schikane“ empfunden. Vorgeschlagen wird, die Querungen näher an die Kreuzungen heranzurücken.
- Kennzeichnung, Ausschilderung
  - Radweg im Park der Solidarität: hier ist Beschilderung unklar. Soll auf der rechten oder linken Seite gefahren werden. Eine eindeutige Markierung wird vorgeschlagen.
  - Radweg „Am Hafen“: hier kommt es häufig zu Konflikten, da die Wegeführung nicht eindeutig ist, insbesondere für Tourist\*innen ist dies schwer einzuschätzen.
  - Grundsätzlich sollte die Ausschilderung und Kennzeichnung verbessert werden.

- Sicherheit; Rücksicht, Miteinander
  - Es werden mehr Kontrollen der Radfahrenden vorgeschlagen.
  - Grundsätzlich klappt die Rücksichtnahme zwischen Fuß- und Radfahrenden und zwischen Radfahrenden untereinander gut.
  - Bei der Einfahrt in die Innenstadt (Lübsche Straße) werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen vorgeschlagen, dies betrifft dann den Kfz- und Radverkehr.
  - Die Haltestelle Burgwall (und ähnliche gut frequentierte Haltestellen) sollte umgestaltet werden, damit beim Aus- und Einsteigen aus dem Bus der Radweg möglichst wenig beeinflusst wird. Eine Zaunlösung sollte geprüft werden.
- Innenstadt
  - Die „Breite Straße“ sollte zur Fahrradstraße umgewidmet und der Belag saniert werden.
  - Dies sollte auch für die Dankwartstraße geprüft werden.
- Weitere Themen
  - Es wird angeregt, einen Verleih von Lastenrädern einzurichten – wie dies in anderen (i.d.R. größeren Städten) möglich ist. Die könnte ggf. über die Touristen-Information organisiert werden.
  - Bettelampeln: Diese Bedarfsampeln sollten weitestgehend abgeschafft werden und im Rahmen der regulären Ampelschaltung mitlaufen.

### **Arbeitsgruppe 2: Wismar-Süd**

- Die Käthe-Kollwitz-Promenade (bereits als Hauptroute ausgewiesen) wird auch von den Beteiligten genutzt.
- Die Beteiligten diskutieren die Möglichkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße am Wendorfer Weg.
- Es wird ein Einbahnstraßenring auf dem Altstadtring diskutiert, der eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr mit sich bringen würde.
- Es wird auf den sehr schlechte Ausbauzustand der Radverkehrsanlagen in der Philipp-Müller-Straße hingewiesen.
- Innerhalb der Altstadt werden folgende Probleme angesprochen:
  - Die Markierung in der Dankwartstraße ist verbesserungsbedürftig.
  - Eine saisonale Regelung zum Radverkehr in der Fußgängerzone wird von den Beteiligten befürwortet (Sommer - kein Radverkehr/ Winter - Radverkehr erlauben)
  - Eine Fahrradzone innerhalb der Altstadt wird in der Gruppe diskutiert, in der man den Autoverkehr reduziert bzw. ausschließt (z. B. Frische Grube wird benannt)
- In der Diskussion werden folgende weiteren Probleme benannt:
  - Falschfahrende Fahrradfahrende stellen ein großes Problem in der Sicherheitsempfinden dar.
  - Bauliche Qualität und Zustand der Radverkehrsanlagen im gesamten Stadtgebiet sind verbesserungswürdig.
  - Eine optische Hervorhebung (Piktogramm, Markierung, farbliche Hervorhebung) der Radverkehrsführung wird gewünscht (Aufmerksamkeit Kfz-Fahrer, Erkennen der Radverkehrsführung für Radfahrende).
  - Auch eine optische Verdeutlichung von Tempo-30-Zonen/ -strecken für Kfz-Verkehr führt zu einer Verlangsamung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeit und damit zu mehr Rücksicht.

- Bettelampeln/ Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) in der Gesamtstadt wird ebenfalls bemängelt.
- Höhenunterschiede bei Überfahrten wird als Sturzgefahr gesehen („Nullniveau“ sollte Ziel sein).
- In der Diskussion wurde deutlich, dass die Kenntnis über Regeln im Straßenverkehr und deren Anwendung nicht allen Beteiligten korrekt bekannt war.
- Für die Maßnahmen wird gewünscht, dass Sicherheit vor Schnelligkeit gehen sollte.
- In der Bewertung, mit welchen anderen Verkehrsteilnehmern die meisten Konflikte bestehen, werden von den Beteiligten Fußgänger am häufigsten (8) benannt, vor fließendem Kfz-Verkehr (5), andere Radfahrer (2) und ruhendem Verkehr (1).

### **Arbeitsgruppe 3: Wismar-Nord/ Ost**

- Eine alternative Route, die sehr positiv bewertet wurde, ist die Führung über den Philosophenweg (insbesondere Querung der Bahngleise).
- Als weitere alternative Route an der nördlichen Altstadtseite wird zwischen Poeler Straße und Kopenhagener Straße die Führung nördlich des ZOB genutzt.
- Die Führung einer Radroute sollte aus der Altstadt über den Schiffbauerdamm zum Westhafen und weiter verlaufen.
- Als maßgebliche Problemstellen im Hauptnetz des Radverkehrs wurden benannt:
  - Querung Bahngleise Rostocker Straße (Unterführung, lange und unklare Schrankenschließzeiten) | Es wurden ergebnisoffen künftige Lösungsansätze der Bahnquerung diskutiert (beschränkter Bahnübergang mit evtl. Wartezeiten oder Überführung mit Rampen und Umweglängen aufgrund der möglichen Rampenlösungen).
  - Poeler Straße mit für Nutzer\*innen nicht immer nachvollziehbarer Beschilderung und damit Radwegführung (insbesondere verkehrsberuhigter Bereich an Bahnquerung, aber auch wechselnde Radverkehrsangebote). Es wird eine optische Hervorhebung (Markierung, Piktogramme auf der Straße) zur verständlichen Radführung gewünscht.
  - Als weiterer Kritikpunkt im Bereich der Poeler Straße wird die wechselnde Radführung vor und hinter den parkenden Pkws angebracht.
  - Weiterer Hauptkritikpunkt ist die Radführung an der Hafenkante. Es wird eine klare Trennung des Fuß- vom Radverkehr gewünscht (Piktogramme, Markierung), weiterhin die Verbesserung der Oberfläche (z. B. Asphalt zwischen den Gleisen), aber auch die grundsätzliche Überlegung neuer Querschnittsgestaltung (Verlegung Bushaltestelle aus dem Bereich, Entfall Abbiegespuren etc.). Es wird angeregt, eine Saisonlösung zu überlegen.
  - Der Bereich Rostocker Tor wird sowohl stadtgestalterisch als auch verkehrlich stark kritisiert. Auswertige Fahrzeuge erkennen die Fußgängerzone nicht und befahren diese. Die Führung des Radverkehrs in diesem Bereich wird als unübersichtlich und gefährlich eingeschätzt.
  - Von einigen Beteiligten wird die Kreisverkehrslösung vor allem an der Lübschen Straße kritisiert - es werden gesicherte Fußgängerüberwege gewünscht, die allerdings nicht durch Radfahrende befahren werden dürften. Allerdings gehen hier die Meinungen auseinander - teilweise wird auch die Rücksicht der Pkw-Fahrenden an dieser Stelle benannt, die aufgrund der Lösung mit mehr Aufmerksamkeit fahren.

- Kritisch gesehen wird auch die Lösung am Schiffbauerdamm inkl. der Kreuzung zum Altstadt-ring.
- Es wird eine Durchfahrtmöglichkeit (z. B. als Fahrradstraße durch die Breite Straße - Gerberstraße) gewünscht – dieser Bereich inkl. der Einmündung Böttcherstraße wird von den Beteiligten als kritisch gesehen. Die Umfahrung der Altstadt wird sowohl nördlich als auch südlich als keine Alternative angesehen (schlechtes Angebot, zu großer Umweg).
- Auch die Führung zwischen St.-Marien-Kirche über Sargmacherstraße zum Markt wird von den Beteiligten als schlechtes Angebot für den Radverkehr gesehen.
- Als gefährlich wird eingeschätzt, dass die Fußgängerzone teilweise von Pkw/ Transportern befahren wird, auch in unangepasster Geschwindigkeit.
- Turnstraße und Kanalstraße wurden ebenfalls als Kritikpunkte hinsichtlich Angebot Radverkehrsanlagen genannt - wurden aber, weil sie nicht im Bereich Nord/ Ost liegen, nicht vertiefend erörtert.
- Weitere Probleme, die die Beteiligten bewegen:
  - Bauliche Qualität und Zustand der Radverkehrsanlagen im gesamten Stadtgebiet sind verbesserungswürdig (zugewachsene Radwege, schadhafte Oberflächen etc.).
  - Bettelampeln (an vielen Stellen wird die Schaltung der Ampeln kritisiert)
  - Optische Verdeutlichung des Radverkehrs für mehr „Präsenz“ in den Köpfen der anderen Verkehrsteilnehmer
  - Sehr unterschiedliche Radverkehrsführung in der gesamten Stadt und teilweise auch auf einer Route (Poeler Straße bereits benannt).
- In der Bewertung, mit welchen anderen Verkehrsteilnehmern die meisten Konflikte bestehen, werden von den Beteiligten Radfahrende am häufigsten (7) benannt, vor fließendem Kfz-Verkehr (4), Fußgänger (3) und ruhendem Verkehr (1).

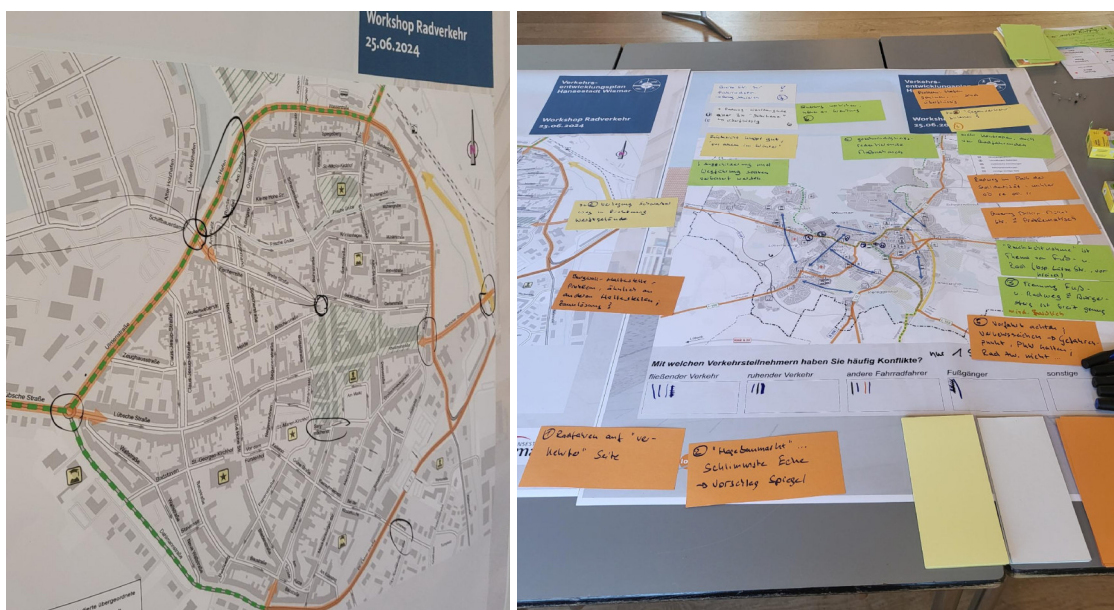


Foto: Plakate aus den Arbeitsgruppen (Foto IVAS)

## 4. Ausblick

Frau Domschat-Jahnke bedankt sich bei den Teilnehmenden für die konstruktive und intensive Diskussion. Sie führt aus, dass der Prozess zum Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Wismar durch weitere zahlreiche Beteiligungsformate, die verschiedene Charaktere und Zielrichtungen haben, auch in den nächsten Wochen und Monaten begleitet wird. Der Workshop mit den Gewerbetreibenden sowie eine 3. Öffentlichkeitsveranstaltung sind noch für das 2. Halbjahr 2024 geplant, die Abschlussveranstaltung zum Verkehrsentwicklungsplan dann im Jahr 2025. Die entsprechenden Informationen werden im Vorfeld auf der Internetseite zum Verkehrsentwicklungsplan auf [www.wismar.de/vep](http://www.wismar.de/vep) veröffentlicht.

Protokoll: Dr. Michael Glatthaar, Dirk Ohm, Claudia Thielemann

Anlagen:

1. Gezeigte Präsentation