



Verkehrsentwicklungsplan Wismar

Bürgerworkshop am 25.06.2024
Radverkehr in Wismar

Heutiger Ablauf

Beginn: 17 Uhr

TOP 1: Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Beyer

TOP 2: Kurze Einführung durch Herrn Glatthaar

TOP 3: Inputvortrag zu Analysen/ Herausforderungen und Ziele im Radverkehr der Stadt durch Herrn Ohm

TOP 4.1: Workshoparbeit in 3 Arbeitsgruppen Teil 1

kurze Pause ca. 18:15

TOP 4.2: Workshoparbeit in 3 Arbeitsgruppen Teil 1

TOP 5: Zusammenfassung der Gruppenarbeit und Resumé

TOP 6: Ausblick zu den nächsten Schritten und Verabschiedung

Ende: ca. 19:30





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



Allgemeine Verkehrsplanung

Integrierte Verkehrsplanung
Konzepte für Kfz, ÖPNV, Rad und Fuß
Verkehrsplanerische Untersuchungen
Mobilitätsmanagement



Entwurf von Verkehrsanlagen

Gestaltung öffentlicher Räume
Planung von Straßen und Plätzen
Erschließung von Entwicklungsgebieten
Verknüpfung SPNV / ÖPNV



Verkehrstechnik LSA-Planung

Verkehrstechnische Studien
Leistungsfähigkeitsuntersuchungen
Planung von Lichtsignalanlagen (LSA)
Koordinerungsuntersuchungen



Verkehrsmodellierung Verkehrssimulation

Verkehrsprognosen
Kommunale und regionale Verkehrsmodelle
Verkehrsflusssimulation



Lärmaktionspläne Lärmminderungskonzepte

Lärmaktionspläne
Lärmminderungskonzepte
Betroffenheitsanalysen
Grundlagen Schall- und Luftthygiene



Verkehrserhebungen Mobilitätsbefragungen

Verkehrszählungen
Erhebungen ruhender Verkehr
Verkehrs- und Mobilitätsbefragungen
Online-Befragungen

- 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, Verkehrsverbände und -unternehmen, Straßenbauverwaltung, Privatunternehmen etc.
- tätig in Berlin, Bonn, Bremen, Düsseldorf, Dresden, Düsseldorf, Hamburg, Mannheim, Heidelberg, Chemnitz, Regensburg, Fürth, Erlangen, Freising, Leipzig, Rostock, Stralsund, Bautzen, Erfurt, Görlitz, Eisenach, Parchim, Grimmen, Sassnitz...



**Stadt und Region
Planung und Entwicklung**

mit Sitz in Bremen und Göttingen

Tätigkeitsfelder:

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





Hauptteam

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
(Projektleitung)

Dipl.-Ing. Sandro Marche
(stellv. Projektleitung, inhaltliche Federführung)

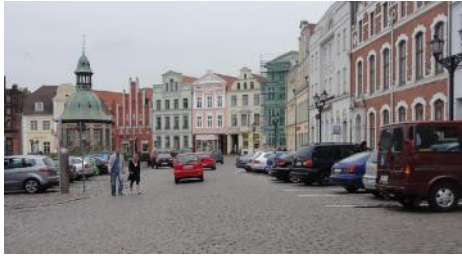
Dipl.-Ing. Hannes Lemke
(inhaltliche Bearbeitung)

Claudia Thielemann
(Koordination)

Heute für Sie da ...



Dr. Michael Glatthaar
(Beteiligungsprozesse, Moderation)



1 Eine kurze Einführung zum VEP

2 Schwerpunkt Radverkehr

3 Wissenswertes zum Radverkehr

4 Diskussion in Arbeitsgruppen

5 Zusammenführung/ Verabschiedung

Pause 10 min

1. Eine kurze Einführung zum VEP – Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan?

- Verkehr und Mobilität → zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer arbeitsteiligen Gesellschaft
- Mobilität → wichtiges individuelles Bedürfnis und Grundlage der sozialen Teilhabe
- Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsangebote müssen langfristig geplant werden → deshalb „strategischer Rahmen“ erforderlich
- Verkehr hat vielfältige Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, die Umwelt und das Klima, Sicherheit und Gesundheit → strategische Konzepte sollen die Mobilität ermöglichen, die Auswirkungen auf den Menschen, die Stadt und die Umwelt aber beachten!
- Mobilität und Verkehr sind integriert zu denken! Im Kontext der gesamten Stadtentwicklung sowie immer alle Optionen/ Verkehrsmittel berücksichtigend
- Grundlage von Maßnahmen sind Ziele des VEP, die auf der Grundlage des ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) auszuformulieren sind



1. Eine kurze Einführung zum VEP – Ziele und Maßnahmen des ISEK mit Relevanz für den VEP

Strategische Ziele

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

Wirtschaft und Verkehr

- Entwicklung des maritimen Wirtschaftsstandortes und Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Verbesserung der Standortbedingungen und Ausbau der Gewerbegebiete, Ansiedlung von Unternehmen durch Vermarktung
- Bau und Sanierung öffentlicher Erschließungsanlagen, Ausbau Radwegenetz unter Beachtung der Barrierefreiheit
- Sicherung der Erreichbarkeit durch Optimierung innerstädtischer Verkehrsabläufe, Qualifizierung ÖPNV
- Aufwertung und Stärkung des Stadtzentrums durch Verringerung der Laden – und Gewerbeleerstände



ISEK–Monitoring
Berichtsjahre 2021 und 2022



1. Eine kurze Einführung zum VEP – Ziele und Maßnahmen des ISEK mit Relevanz für den VEP

Maßnahmen

- Ausbau seewärtige Zufahrt, Vertiefung der Hafen- und Werftgewässer
- Erschließung Gewerbegebiet Wismar West II/ Werft inkl. KP Lübsche Straße/ Lübsche Burg
- Ausbau und verkehrsorganisatorische Anpassungen des KP Lübsche Straße/ Burgwall
- Erarbeitung integriertes Verkehrs-/ Mobilitätskonzept
- Bau Straßenunter-/Eisenbahnüberführung Poeler Straße
- Ersatzneubau der Hochbrücke durch das Land M-V
- Gestaltung Bahnhofsvorplatz einschließlich Parkplatz
- Sanierung des Straßenraumes in der Altstadt
- Errichtung und Ergänzung von Stellplatzanlagen für alle Verkehrsteilnehmer entspr. Maßnahmenkonzept
- Neubau Besucher- und Pendlerparkplatz mit Verknüpfung zum Umweltverbund
- Stufenweiser barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen
- Schrittweiser Umstieg auf effiziente und umweltschonende Fahrzeuge des ÖPNV, Errichtung moderner Betriebshof



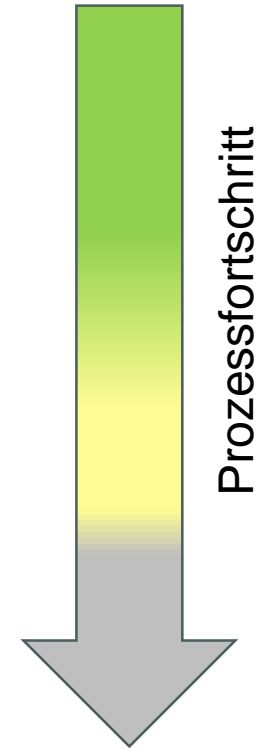
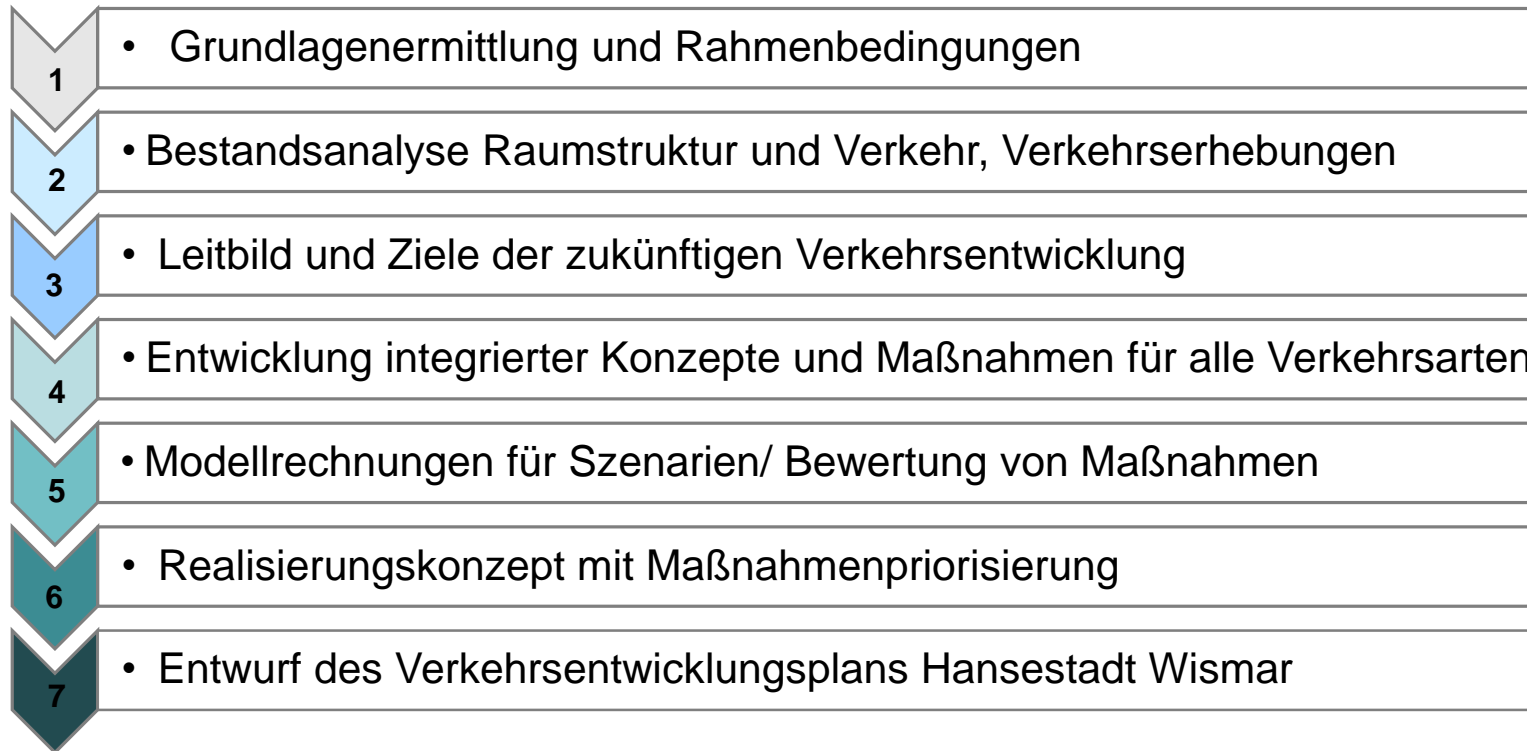
ISEK–Monitoring
Berichtsjahre 2021 und 2022

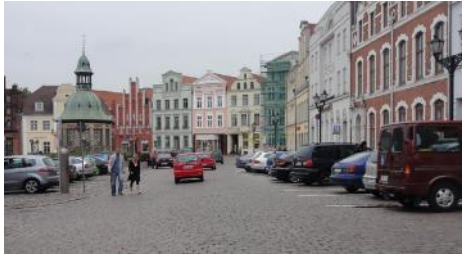


1. Eine kurze Einführung zum VEP – Ziele als Grundlage der Maßnahmenentwicklung



1. Arbeitsstruktur und Ablauf – Bearbeitungsstruktur des VEP





1 Eine kurze Einführung zum VEP

2 Schwerpunkt Radverkehr

3 Wissenswertes zum Radverkehr

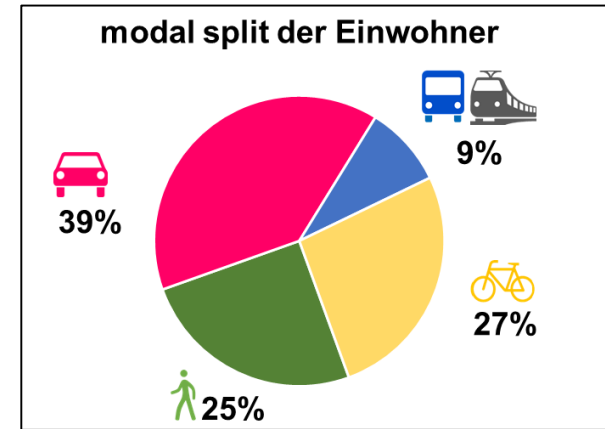
4 Diskussion in Arbeitsgruppen

5 Zusammenführung/ Verabschiedung

Pause 10 min

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Bedeutung hat der Radverkehr in Wismar?

- Das Fahrrad prägt auch in Wismar heute mehr das Stadtbild als vor 5 oder gar 10 Jahren:
 - Promenade **Alter Hafen**: > **2.800 Radfahrer** (5-19 Uhr), in der Spitzenstunde über 1.000
 - Unterführung **Poeler Straße**: > **2.300 Radfahrer** (5-19 Uhr)
- Der **modal-split-Anteil** des Fahrrades beträgt
 - im Gesamtverkehr ca. 27 %
 - auf dem Schul- oder Arbeitsweg: 32 %
 - zum Besuch/ in der Freizeit: 36 %
- Entwicklung in den letzten Jahren:
 - zahlreiche Radverkehrsanlagen wurden geschaffen
 - große, mittlere und kleine Abstellanlagen entstanden mit unterschiedlicher Ausstattung in hoher Qualität
 - **deutliche Erhöhung der Ansprüche** an Komfort und Leistungsfähigkeit der Radverkehrsanlagen



2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Bedeutung hat der Radverkehr in Wismar?

Ergebnisse des Fahrrad-Klimatests des ADFC 2022

Stärken und Schwächen

... in der Einzelbewertung³

Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,7
zügiges Radfahren	2,8
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	3,0

Stärken

... im Vergleich zu ähnlichen Orten⁴

öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	+0,5
zügiges Radfahren	+0,2
geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	+0,2

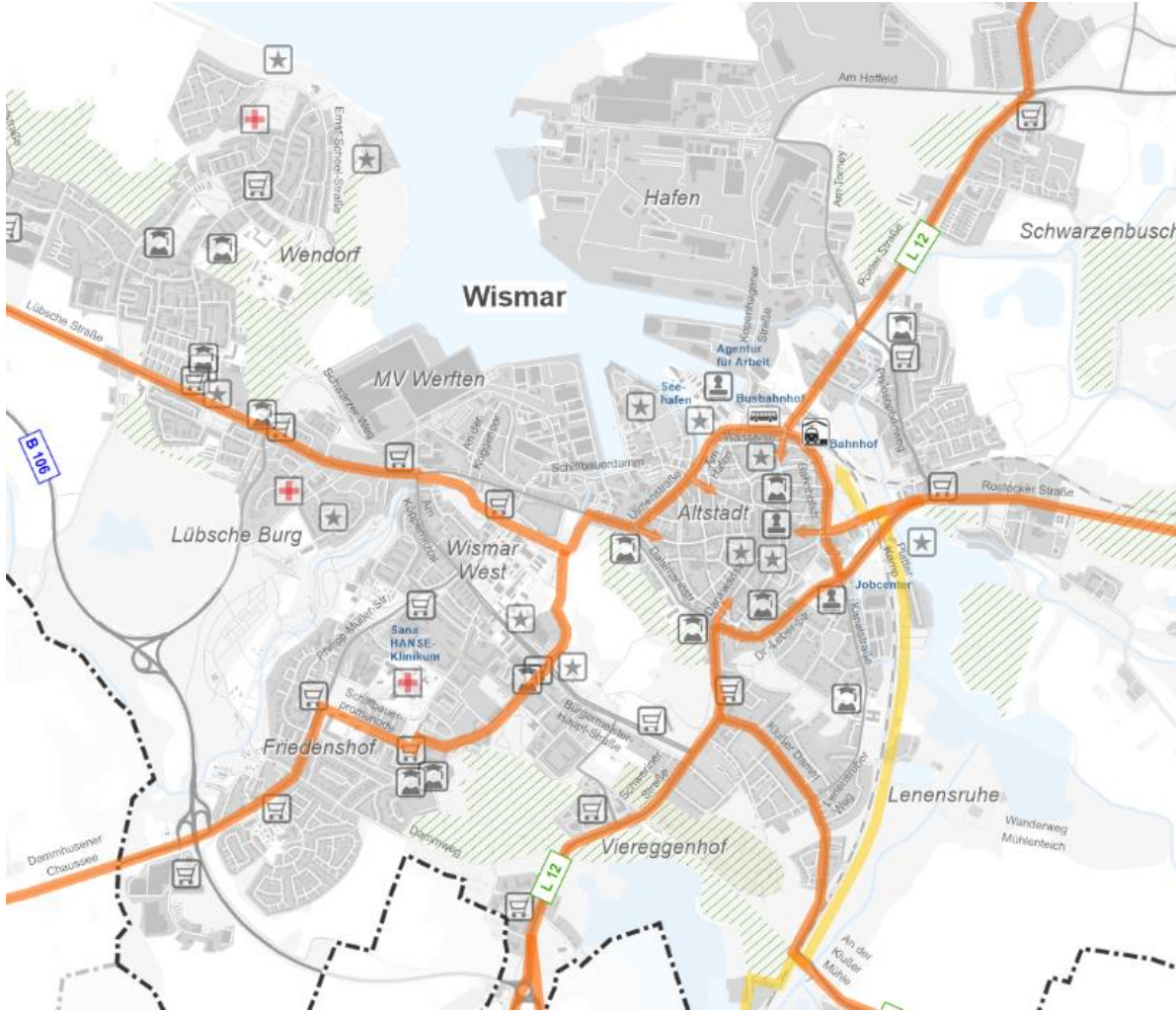
Ampelschaltungen für Radfahrer	5,0
Führung an Baustellen	5,1
Fahrradmitnahme im ÖV	5,6

Schwächen

Werbung für das Radfahren	-0,7
Konflikte mit Fußgängern	-0,8
Fahrradmitnahme im ÖV	-1,2

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?

Grundnetz Alltagsverkehr (Vorrang- und Basisnetz nach Vorschlägen des Regionalen Planungsverbandes)

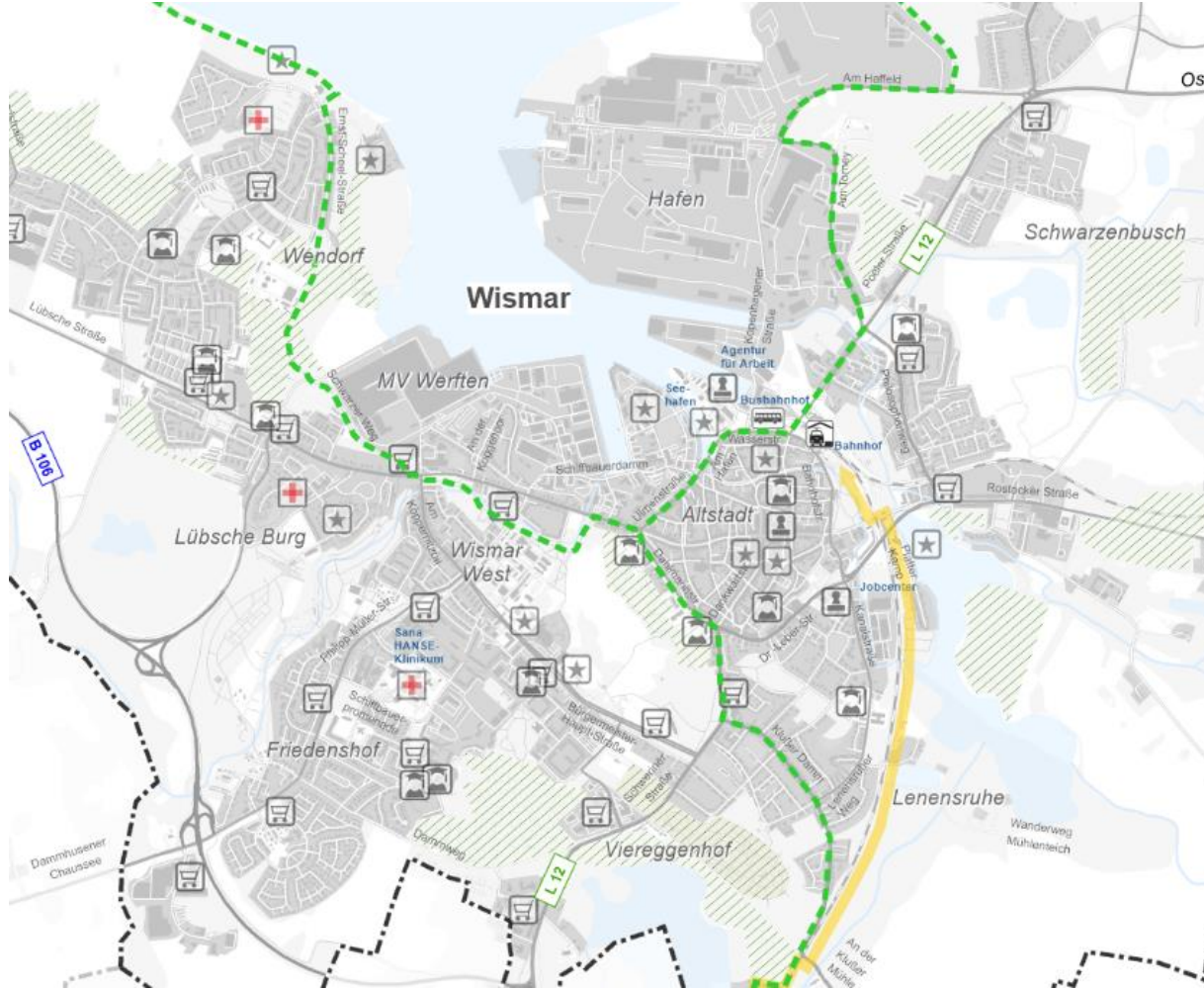


Anforderungen an das Alltagsnetz:

- Sicher
- Schnell
- Gute Befahrbarkeit
- Möglichst Trennung vom Kfz-Verkehr und Fußverkehr

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?

Grundnetz touristischer Verkehr (Vorrang- und Basisnetz nach Vorschlägen des Regionalen Planungsverbandes)

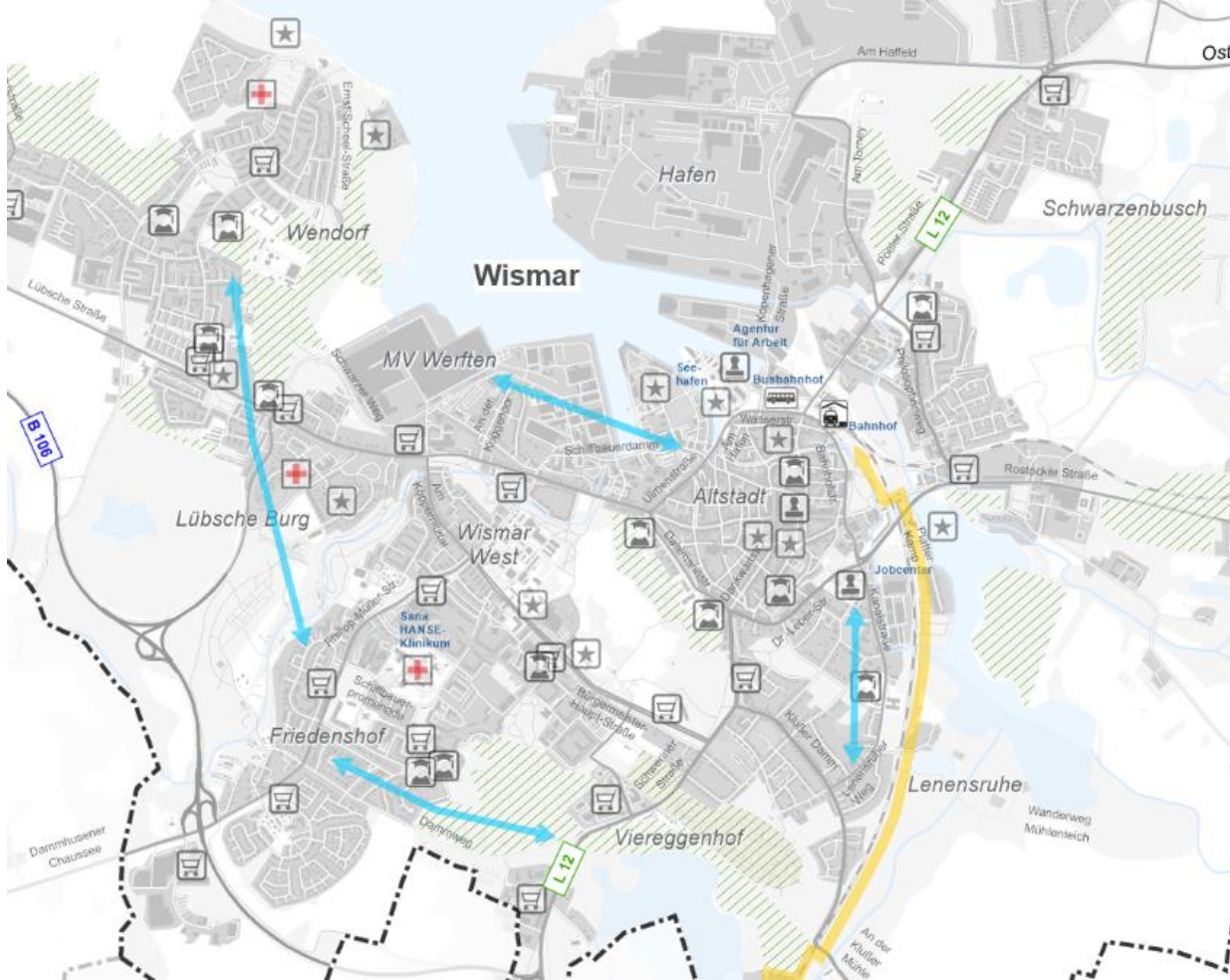


Anforderungen an das touristische Netz:

- Sicher
- Hoher Komfort
- Nutzung attraktiver Routen und Einbeziehung touristische Attraktionen
- Regionale Anbindung in das Umland

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?

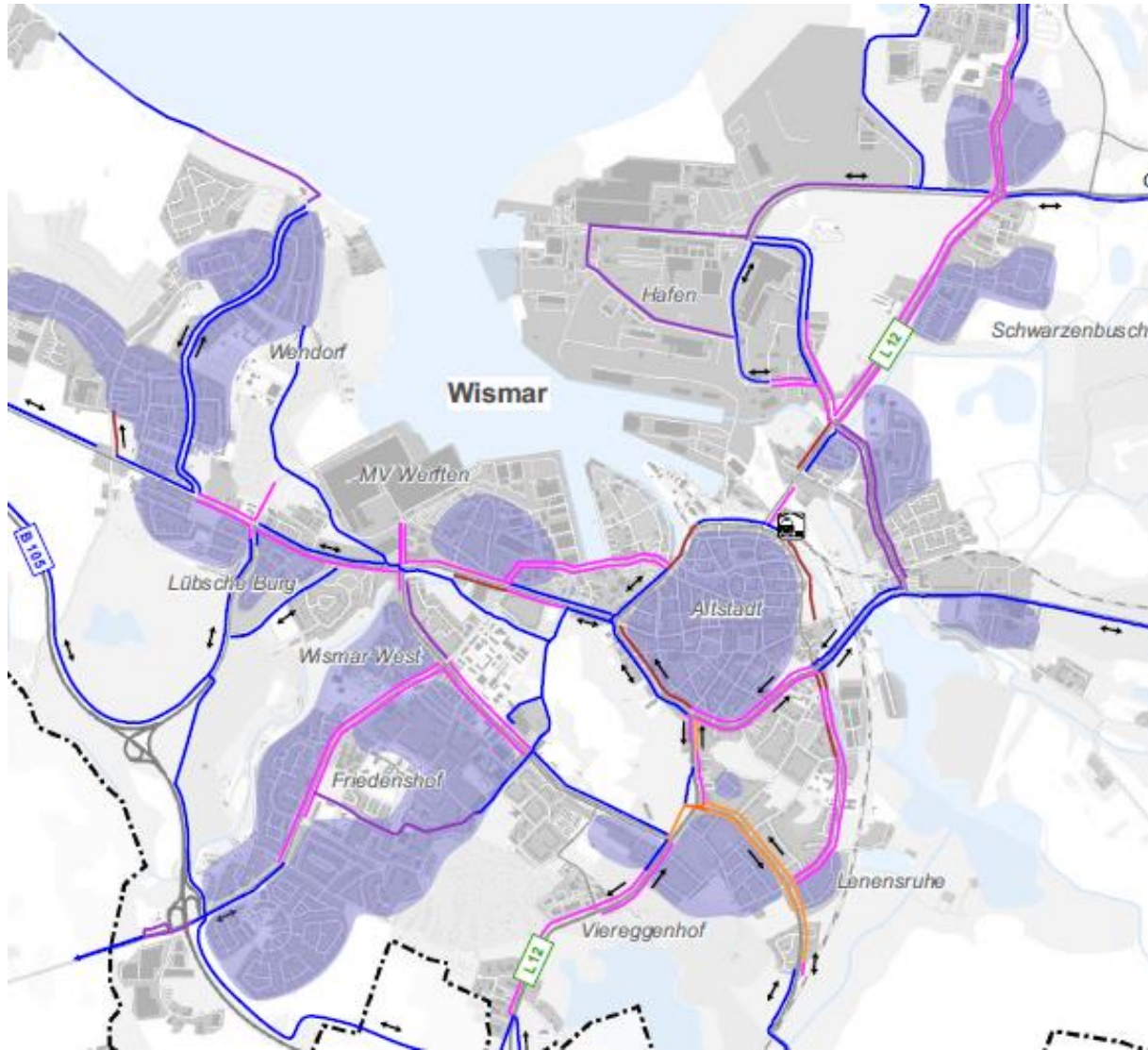
Nebennetz zur innerstädtischen Verbindung und Verbindung maßgeblicher Quellen und Ziele



Anforderungen an das Nebennetz:

- Kurze Anbindung an das Grundnetz
- Sichere Verbindung zwischen den Stadtteilen
- Verbindung zu großen Arbeitsstättenschwerpunkten/ Schulen/ anderen wichtigen Zielen

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?



Radverkehrsanlagen im Bestand



gemeinsamer Geh-/ Radweg



getrennter Geh-/ Radweg



straßenbegleitender Radweg



sonstiger Radweg
(ohne Benutzungspflicht)



Gehweg, Radfahrer frei



einseitig, Einrichtungsverkehr



zweiseitig, Einrichtungsverkehr



Tempo 30-Zone

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?

Radverkehrsanlagen – Licht und Schatten



2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?



Abstellanlagen

am Wohnort:

- sicher/ überdacht
- wohnungsnah
- verantwortlich: privat

An wichtigen Zielen (Schulen, Behörden, Arbeitsstätten):

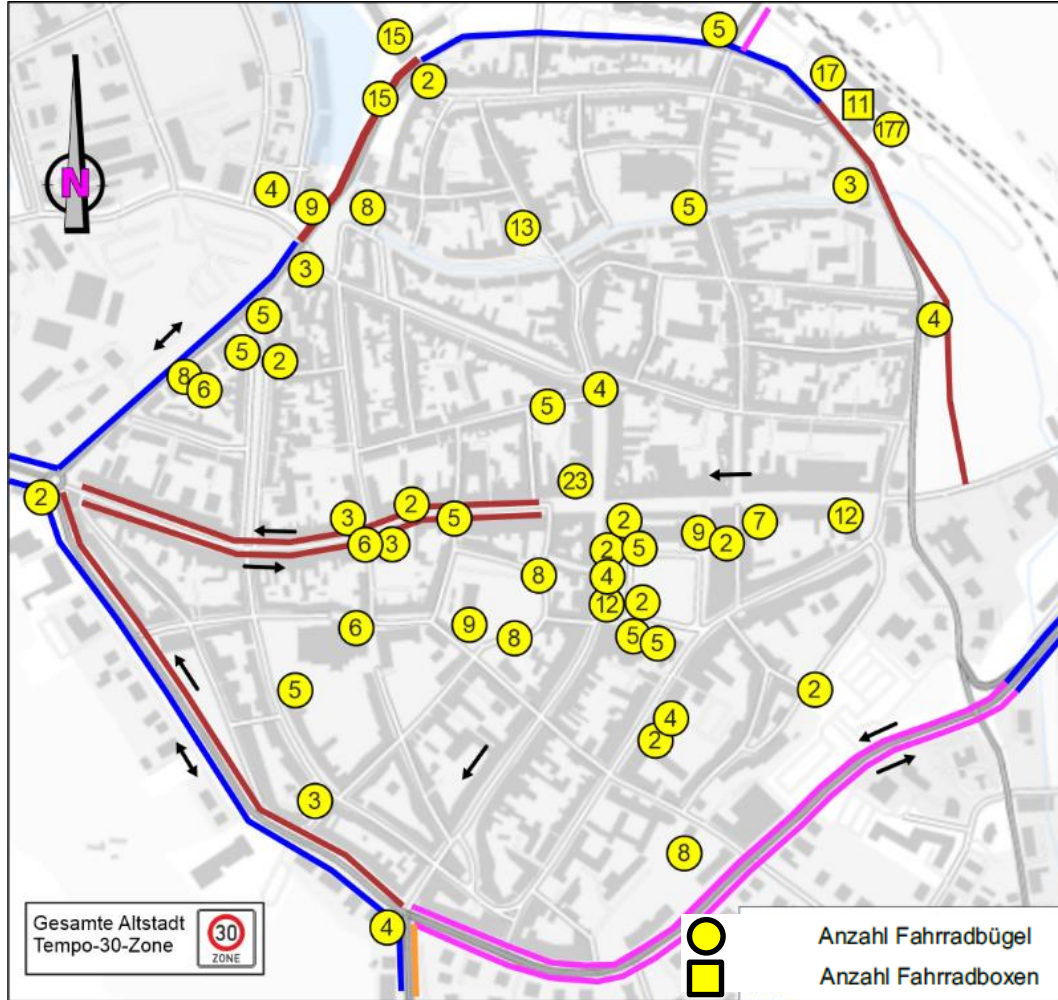
- sicher/ überdacht
- arbeitsstättennah
- verantwortlich: unterschiedlich

Im öffentlichen Raum:

- einfach handhabbar
- verantwortlich: Stadt Wismar

2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?

Fahrrad-Abstellanlagen in der Altstadt (Stand: Juni 2024)



2. Schwerpunkt Radverkehr – Welche Themen beschäftigen uns im Radverkehr?



Wegweisung

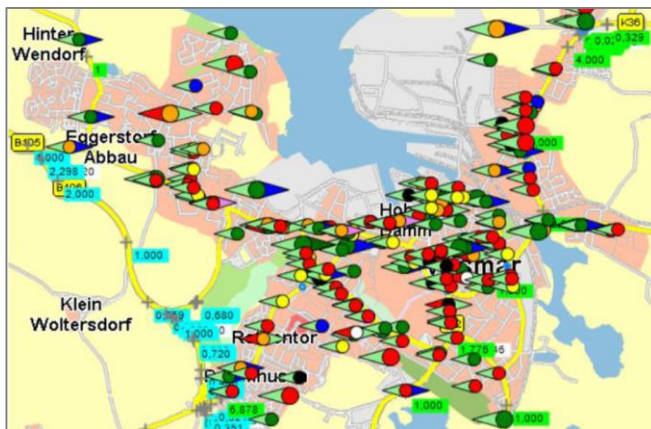
Verkehrssicherheit

Wartezeiten an LSA

Radverkehr im Kreisverkehr

Sichere Querungsstellen im Hauptstraßennetz

....



Unfallsteckkarte mit allen Unfällen mit verletzten Radfahrern im Zeitraum 2020 bis 2022

2. Schwerpunkt Radverkehr – Stärken-Schwächen-Herausforderungen



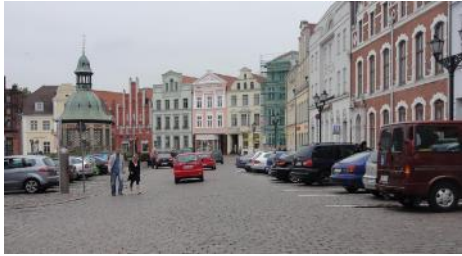
STÄRKEN

- + Radverkehr prägt das Stadtbild (hohe Verkehrsmengen z.B. an der Hafenpromenade), insbesondere im Sommer durch den Tourismus
- + Hoher modal-split-Anteil im Radverkehr
- + Sinnvolle Netzergänzungen (Wendorf, Poeler Straße) durch Neubau von Verkehrsanlagen
- + Radverkehr wird entlang des viel befahrenen Hauptverkehrsstraßennetzes im Seitenraum geführt
- + (fast) ausreichend Fahrradabstellanlagen in der Altstadt, attraktive Anlagen am Bahnhof
- + (private) Leihradangebote

- Radverkehrsanlagen im (Alt-)Bestand entsprechen häufig nicht aktuellen Ausbaustandards
- Verunsicherung der Radfahrer durch inkonsistente Führung oder intransparente Wegweisung der Radrouten
- Vermehrte Beteiligung von Radfahrenden an Unfällen
- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr auf Geh-/Radwegen insbesondere im Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit der Straßen in der Altstadt/ im Nebennetz
- Angebote öffentlicher Leihräder

SCHWÄCHEN

- Hohes Potenzial des Radverkehrs (Topografie, Tourismus, Elektrifizierung, Kompaktheit der Stadt) durch die Verbesserung der Radverkehrsinfrastrukturen nutzen...
- Radverkehr in der Altstadt (Befahrbarkeit Pflasterstraßen, intermodale Konflikte, Abstellmöglichkeiten)
- Radverkehr besser schützen und dadurch stärken...



1 Eine kurze Einführung zum VEP

2 Schwerpunkt Radverkehr

3 Wissenswertes zum Radverkehr

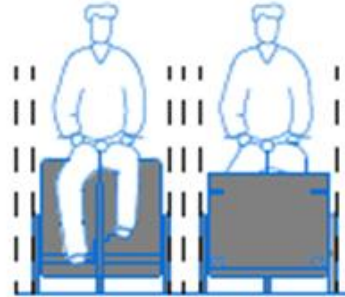
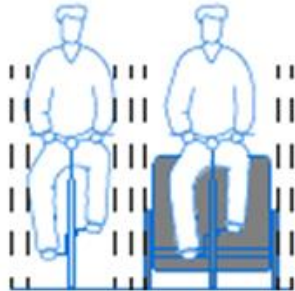
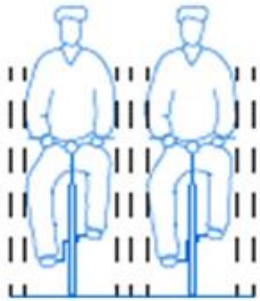
4 Diskussion in Arbeitsgruppen

5 Zusammenführung/ Verabschiedung

Pause 10 min

3. Wissenswertes Radverkehr – rechtliche Grundlagen

- StVO und VwV der StVO
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen | ERA 2010 (aktuell in Überarbeitung)
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße | RASt 2006
- Hinweise für die Anlage von Abstellanlagen
- Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern mit entsprechenden Verwaltungsvorschriften
- ...



Regelmaß: 2,00 m
Mindestmaß: (1,60 m)
Rad | Rad

2,30 m
(1,90 m)
Rad | Anhänger/
Lastenrad

2,60 m
(2,20 m)
Anhänger | Anhänger
Lastenrad | Lastenrad

Breitenbedarfe beim Überholen im Radverkehr (nach RASt06)

3. Wissenswertes Radverkehr – Führungsform im Radverkehr (im Hauptstraßennetz)

getrennter Geh- und Radweg (auf Gehwegniveau)



Quelle: ADFC-Broschüre Radverkehrsinfrastrukturen



Beschreibung:

- Bordgeführt (getrennt vom Kfz-Verkehr)

Bedingung:

- Breite Radweg 1,80 m (1,60 m)
 - Breite Gehweg 2,50 m (1,80 m)
- zzgl. erforderlicher Sicherheits-/ Trennstreifen

3. Wissenswertes Radverkehr – Führungsform im Radverkehr (im Hauptstraßennetz)

Radfahrstreifen



Beschreibung:

- Führung auf Fahrbahnniveau, abgetrennt durch durchgezogene Linie

Bedingung:

- Breite Radfahrstreifen 1,80 m (1,60 m) inkl. Markierung
- Breite Gehweg 2,50 m (1,80 m) zzgl. erforderlicher Sicherheits-/ Trennstreifen

Quelle: ADFC-Broschüre Radverkehrsinfrastrukturen

3. Wissenswertes Radverkehr – Führungsform im Radverkehr (im Hauptstraßennetz)

Schutzstreifen



Quelle: ADFC-Broschüre Radverkehrsinfrastrukturen

Beschreibung:

- Führung auf Fahrbahnniveau, markiert durch gestrichelte Linie

Bedingung:

- Breite Schutzstreifen 1,50 m (1,25 m) inkl. Markierung
- Breite Gehweg 2,50 m (1,80 m) zzgl. erforderlicher Sicherheits-/ Trennstreifen
- Überfahren des Schutzstreifens durch Kfz-Verkehr möglich
- Gelten nicht als Radverkehrsanlage; möglichst in Verbindung mit Tempo 30

3. Wissenswertes Radverkehr – Führungsform im Radverkehr (im Hauptstraßennetz)

Gemeinsamer Geh- und Radweg



Quelle: ADFC-Broschüre Radverkehrsinfrastrukturen



Beschreibung:

- Im Regelfall auf Niveau des Fußweges oder fahrbahnunabhängig geführte Wege

Bedingung:

- Breite gemeinsamer Geh- und Radweg mindestens 2,50 m zzgl. erforderlicher Sicherheits-/ Trennstreifen
- Hohes Maß an gegenseitiger Rücksichtnahme erforderlich

3. Wissenswertes Radverkehr – Führungsform im Radverkehr (im Nebennetz)

Fahrradstraße



Beschreibung:

- Fahrradfahrer haben Vorrang und dürfen nebeneinander fahren

Bedingung:

- nicht im Hauptverkehrsstraßennetz
- Nutzung durch Kfz muss explizit freigegeben werden
- Tempo 30 für Kfz
- Fahrradstraße vorfahrtberechtigt gegenüber Einmündungen

Quelle: ADFC-Broschüre Radverkehrsinfrastrukturen

3. Wissenswertes Radverkehr – Führungsform im Radverkehr (im Nebennetz)

Radverkehr in Tempo-30-Zonen



Beschreibung:

- Radverkehr und Kfz-Verkehr dem Grunde nach gleichberechtigt

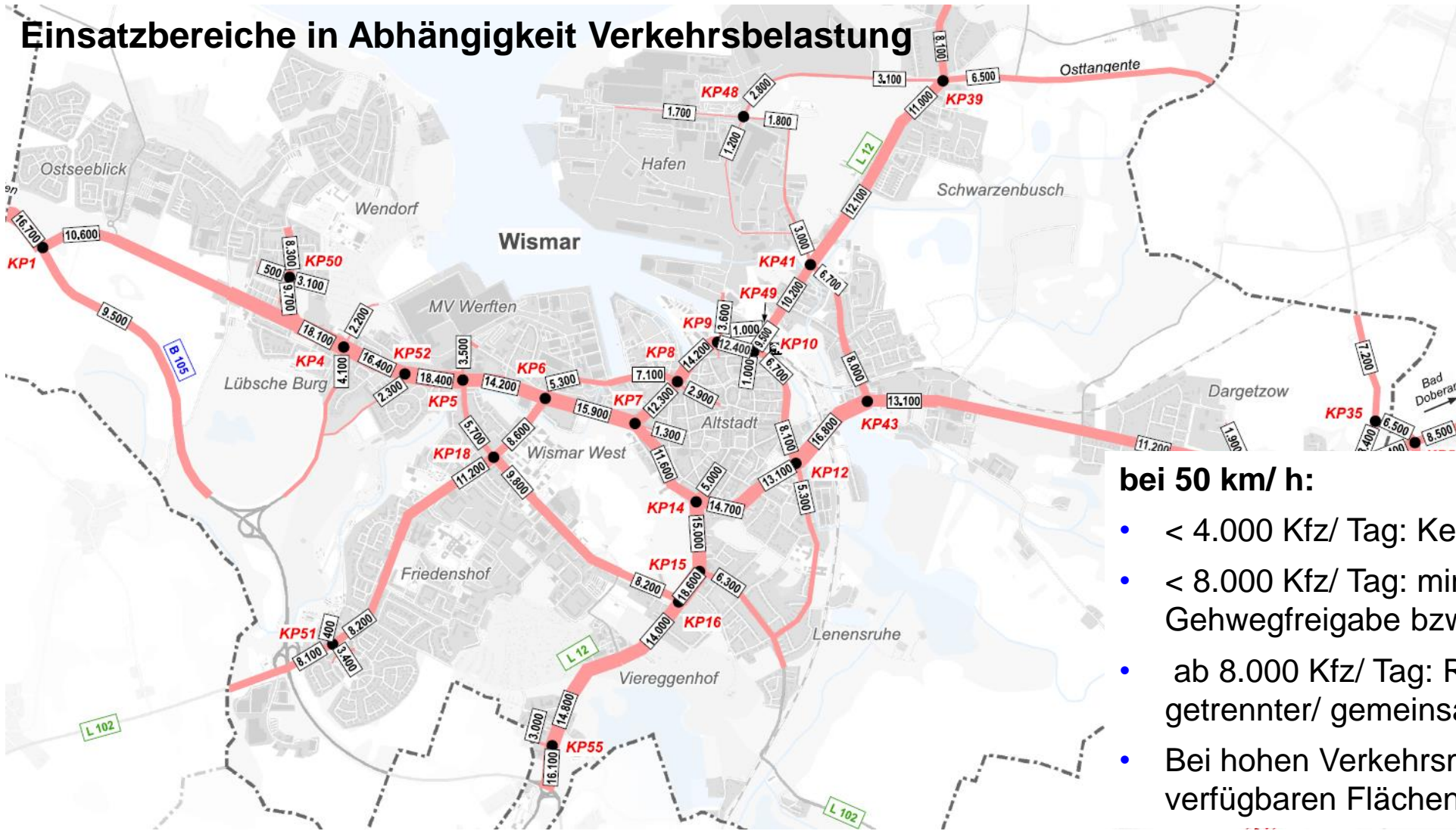
Bedingung:

- Separate Radverkehrsanlagen nicht zulässig

Quelle: ADFC-Broschüre Radverkehrsinfrastrukturen

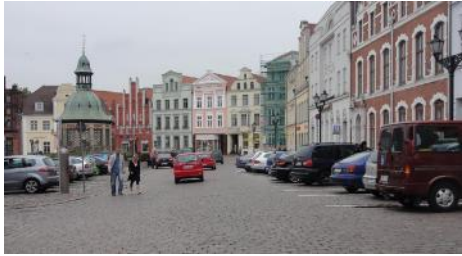
3. Wissenswertes Radverkehr – Einsatzbereiche

Einsatzbereiche in Abhängigkeit Verkehrsbelastung



bei 50 km/ h:

- < 4.000 Kfz/ Tag: Keine Radverkehrsanlagen
- < 8.000 Kfz/ Tag: mind. Schutzstreifen, Gehwegfreigabe bzw. Kombination beider
- ab 8.000 Kfz/ Tag: Radstreifen bzw. getrennter/ gemeinsamer Geh- und Radweg
- Bei hohen Verkehrsmengen und begrenzt verfügbaren Flächen ggf. 30 km/h anordnen



1 Eine kurze Einführung zum VEP

2 Schwerpunkt Radverkehr

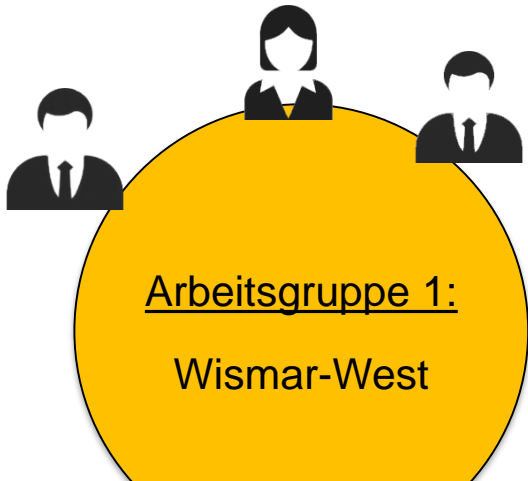
3 Wissenswertes zum Radverkehr

4 Diskussion in Arbeitsgruppen

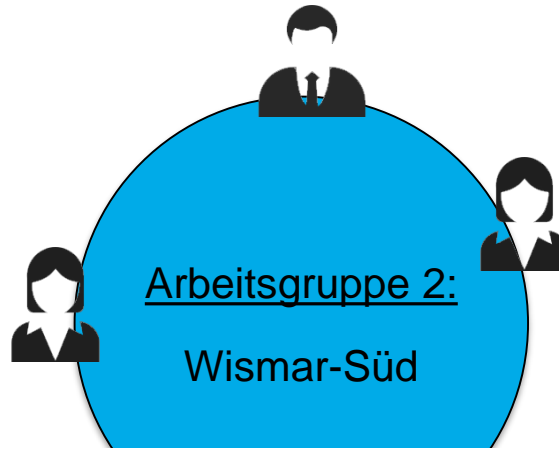
5 Zusammenführung/ Verabschiedung

Pause 10 min

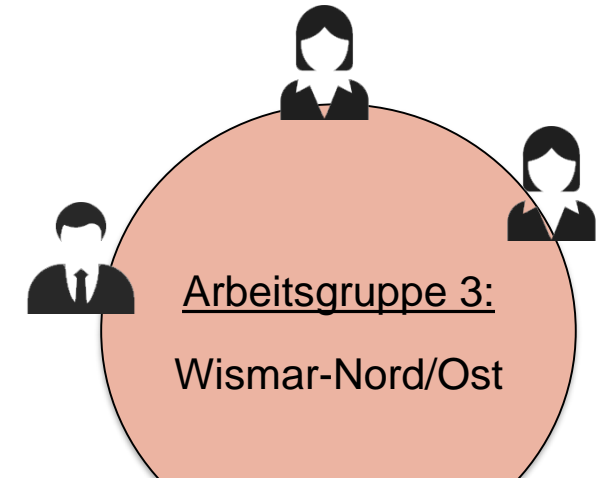
4. Diskussion in den Arbeitsgruppen – **Führungsform im Radverkehr (im Nebennetz)**



Michael Glatthaar
Peter Ritemann



Dirk Ohm
Torsten Lange



Claudia Thielemann
Jan Groth

Was haben wir jetzt in den Arbeitsgruppen vor?

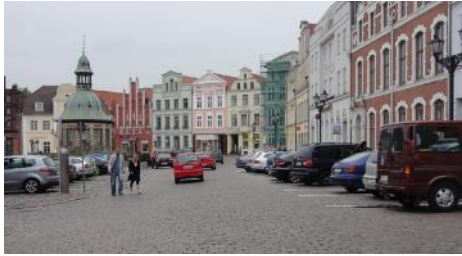
Vorschläge/ Diskussion um

- Die Erreichbarkeit der **Innenstadt** mit dem Rad (Haupttroutennetz) – Alltags- und Freizeitrouten
- **Alternativrouten** (Nebenstraßen) und Querungen zu den diskutierten Hauptrouten
- Weitere Radrouten zu **wichtigen Quellen und Zielen** (z.B. Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkten etc.)
- **Was uns sonst noch bewegt:** Radabstellanlagen (Menge und Ausstattung), Sicherheit, Wegweisung.
- Durchquerung oder Umfahrung der **Altstadt**

4. Diskussion in Arbeitsgruppen – Ablauf

- Teilnahme am ersten Teil der Arbeitsgruppe gemäß Zuteilung (ca. 30 min Diskussion)
- Pause mit Snack (ca. 10 min)
- Teilnahme am zweiten Teil der Arbeitsgruppe in der gleichen Gruppe (ca. 30 min Diskussion)
- Einbringen weiterer wichtiger Hinweise/ Standpunkte in der Zusammenfassung





1 Eine kurze Einführung zum VEP

2 Schwerpunkt Radverkehr

3 Wissenswertes zum Radverkehr

4 Diskussion in Arbeitsgruppen

5 Zusammenführung/ Verabschiedung

Pause 10 min

5. Zusammenfassung – Kurzvorstellung durch die fachlichen Betreuer





Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit