



Verkehrsentwicklungsplan

Verkehrsentwicklungsplan 2003

- Arbeitsentwurf zum Projekt-Nr. 0123 -

Auftraggeber:

Stadt Emden

Auftragnehmer:

Ingenieurgemeinschaft
Schnüll Haller und Partner
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511/21 978-320
Fax: 0511/21 978-333
info@schnuell-haller.de
www.schnuell-haller.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Elke van Zadel

unter Mitarbeit von:

Dipl. rer. nat. Carsten Bennecke
Dipl.-Ing. Sina Hafermalz
Dipl.-Ing. Kathrin Gerland

Hannover, Februar 2004

Inhalt

	Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung 4
2	Planungsleitbild 7
3	Fließender Kraftfahrzeugverkehr 13
3.1	Straßennetz 13
3.2	Städtebauliche und straßenräumliche Situation 13
3.3	Aktuelle Verkehrsbelastungen 15
3.4	Verkehrsmodell 15
3.4.1	Eingangsdaten der Verkehrserzeugung 20
3.4.2	Ermittlung der derzeitigen Verkehrsnachfrage im Binnenverkehr 23
3.4.3	Ermittlung der derzeitigen Verkehrsnachfrage im Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr 24
3.4.4	Verkehrsumlegung 26
3.4.5	Analysebelastung (Heutige Situation) 27
3.4.6	Trendszenario 31
3.4.7	Prognosebelastung (2020) 34
3.4.8	Problempunkte/-bereiche 37
3.5	Netzplanfälle 40
3.6	Alternativszenario 47
3.7	Szenarienvergleich 52
3.8	Handlungsstrategien und Maßnahmen 56
3.9	Schwerverkehrslenkungskonzept 57
4	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr 60
4.1	Zustandsanalyse 60
4.2	Gesamtbilanz 67
4.3	Parkraumbewirtschaftung 71
4.4	Wegweisung 73
4.5	Handlungsstrategien und Maßnahmen 77
5	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)¹ 78
5.1	Zustandsanalyse 78
5.2	Wesentliche Analyseergebnisse 85
5.3	Handlungsstrategien und Maßnahmen 86
6	Radverkehr 89
6.1	Vorbemerkungen 89
6.2	Zustandsanalyse 93
6.2.1	Vorhandenes Radwegenetz 94
6.2.2	Wesentliche Analyseergebnisse 94
6.3	Netzplanung 101
6.3.1	Quellen und Ziele des Radverkehrs 101
6.3.2	Wunschliniennetz 103
6.3.3	Routenverläufe 105
6.4	Handlungsstrategien und Maßnahmen 108
6.4.1	Linienhafte und punktuelle Maßnahmen im Radwegenetz 108
6.4.2	Hauptdurchgangsrouten Nord-Süd (Ost) 110

¹ Weitere Ausführungen zum ÖPNV sind dem aktuellen Nahverkehrsplan zu entnehmen.

6.4.3	Hauptdurchgangsrouten Nord-Süd (West)	114
6.4.4	Hauptdurchgangsrouten Ost-West	115
6.4.5	Weitere Maßnahmen an Straßen im Bereich von Haupttrouten	116
6.4.6	Nebenrouten - Ringkonzept	117
6.5	Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen	119
6.6	Finanzbedarf und Zeitplan	125
7	Fußgängerverkehr	127
7.1	Problempunkte	127
7.2	Empfehlungen	129
8	Leitidee, Schlüsselmaßnahmen und Ausblick	131

Anhänge

Anhang I „Anlagen“

Anhang II „Straßenraumanalyse“

Anhang III „Mängel und Defizite im Radverkehr - Bilddokumentation“

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Stadt Emden ist die größte Stadt Ostfrieslands und setzt nicht nur wirtschaftlich, sondern auch wissenschaftlich und kulturell Akzente. Die kreisfreie Stadt Emden mit derzeit 51.173 Einwohnern und mit einer Einwohnerdichte von 455,3 E/km² ist im Zentrale-Orte-System als Mittelzentrum ausgewiesen. Die Stadtstruktur von Emden wird geprägt durch den Universalhafen und eine flächige Verteilung der Stadtteile auf 112,4 km². Verkehrlich angeschlossen ist Emden über die Autobahn A31 in Richtung Süden und über den Abzweig auf die A28 bei Leer in Richtung Osten nach Oldenburg. Die A31 umschließt den Kernstadtbereich der Stadt Emden wie einen im Süden geöffneten Ring mit einer Innenfläche von 17 km². Über die DBAG ist Emden durch die Eisenbahnstrecken Münster – Leer – Emden – Norden – Norddeich (Kursbuchstrecke 395) und Bremen – Leer – Emden – Norden – Norddeich (Kursbuchstrecke 390) angeschlossen. Die Kursbuchstrecke Emden Hbf – Emden Außenhafen ist eine Nebenstrecke.

Der letzte Generalverkehrsplan der Stadt Emden² wurde im Jahre 1976 angefertigt. Die Inhalte des Generalverkehrsplans waren geprägt von den damaligen verkehrlichen Problemen der Stadt. Die wichtigste Fernverkehrsstraße im Planungsgebiet war die B 70. Die A31 als Emslandautobahn und die A22 als Küstenautobahn waren damals als weitere Anbindungen Emdens in der Planung. Der äußere Ring der Stadt Emden befand sich zu großen Teilen ebenfalls noch in der Planung. Der Generalverkehrsplan sah für den Innenstadtbereich den weiträumigen Ausbau einer Fußgängerzone und die Vervollständigung des ersten Rings im Innenstadtbereich vor.

Im Jahre 1980 wurde der Plan durch ein Innenstadtgutachten³ erweitert. Aufgabe des Gutachtens war, die Verkehrsplanung im Innenstadtbereich unter besonderer Berücksichtigung der städtebaulichen Situation und den allgemeinen Entwicklungszielen zu überprüfen und danach Empfehlungen auszuarbeiten.

Im Jahre 1981 wurde im Auftrag der Stadt eine Radwegnetzplanung⁴ angefertigt mit dem Ziel, die vorhandenen Radwegeanlagen qualitativ und quantitativ zu verbessern. Im Jahr 1999 wurde der erste Nahverkehrsplan (NVP 1999)⁵ vom Rat der Stadt beschlossen.

² Generalverkehrsplan Emden 1976
1. Fortschreibung
Dr.-Ing. Hellmut Schubert
Hannover

³ Gutachten Innenstadtverkehr 1980
Planungsbüro Gerd Seele
Aurich

⁴ Radwegenetzplanung Stadt Emden 1981
Ingenieurgesellschaft Nordwest mbH
Oldenburg

⁵ Nahverkehrsplan 1999
Planungsamt Emden
Emden 1999

1992 entstand ein Beitrag zur Verkehrsleitplanung Emders Innenstadt⁶, in dem Konzepte für alle Verkehrsarten erarbeitet wurden. Unter Einbeziehung der vorhandenen Werke sind Verbesserungsvorschläge für alle Verkehrsarten gemacht worden.

Die verkehrlichen Randbedingungen, die im Generalverkehrsplan 1976 als Grundlage verwendet wurden, haben sich im Laufe der Jahre verändert. Grundlage der Planung des Generalverkehrsplans war die Bewältigung des ständig steigenden motorisierten Individualverkehrs (MIV). Über die Ermittlung der voraussichtlichen Verkehrsnachfrage zu einem definierten Prognosezeitpunkt wurde die Planung auf diese Prognosestärken ausgelegt. Heute ist das Ziel der Verkehrsplanung, eine umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung des Verkehrssystems unter Beachtung der verschiedenen Verkehrsarten in einem ganzheitlichen Ansatz zu betrachten. Der im Verkehrsentwicklungsplan Emden verfolgte Planungsansatz ist konzeptorientiert. Das bedeutet, dass die zielorientierten Fragen, wie das Verkehrssystem künftig gestaltet werden soll, wie sich dies auf die Verkehrsarten auswirkt und wie dieses Ziel erreichbar ist, mit im Mittelpunkt des VEP steht. Der Verkehrsentwicklungsplan ist daher eher ein programmatisches Leitbild zur Verkehrsgestaltung auf der Ebene von Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung als ein technisches Planwerk zur Gestaltung der Verkehrsanlagen.

Wesentliche Punkte eines daraus für die Verkehrsentwicklungsplanung resultierenden Anforderungsprofils sind (s. Bild 1):

- Entwicklung eines Planungsleitbildes auf der Basis intensiver Dialoge mit Betroffenen und Entscheidungsträgern. Dies erfolgt zweckmäßigerweise in einem begleitenden Arbeitskreis, der sich aus Vertretern der Gremien, der Verwaltung und ggf. von Interessenverbänden zusammensetzt. Die Definition des Planungsleitbildes erfolgt mit dem Ziel einer Weiterentwicklung der Verkehrssysteme im Hinblick auf eine sozial- und umweltverträgliche Verkehrsgestaltung. Das Planungsleitbild wird von den städtischen Gremien beschlossen und dient dem Gutachter als Vorgabe zur Entwicklung von Konzepten und Maßnahmen. Darüber hinaus werden die gesamten Arbeiten im Sinne einer offenen Planung durch den projektbegleitenden Arbeitskreis sowie durch einen Verkehrsbeirat (politische Entscheidungsträger, Verwaltungsspitze und sonstige Gruppen oder Personen) begleitet. Themenspezifisch sind auch andere fachlich Beteiligte in den Arbeitskreis geladen worden. Hinzu kommt die Beteiligung der Bürger in Form einer Bürgerversammlung.
- Der Prozesscharakter der Planung, d. h. nicht der Schlussbericht ist das eigentliche Ergebnis der Bearbeitung, sondern die Bearbeitung selbst steht im Mittelpunkt.
- Gleichrangige Berücksichtigung aller Verkehrsarten (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer).

⁶ Verkehrsleitplanung Emders Innenstadt
Heusch Boesefeldt
Hamburg, 1992

- Mögliche Berücksichtigung unterschiedlicher verkehrlicher Prognose-szenarien mit differenzierten, umfassenden Handlungskonzepten, wo-bei diese Szenarien im Allgemeinen in Abhängigkeit vom örtlich emp-fundenen "Leidensdruck" diskutiert werden und daher im laufenden Bearbeitungsprozess abgestimmt werden können.



1: Anforderungsprofil eines kommunalen Verkehrsentwicklungsplans

Mitglieder des Verkehrsbeirates:

- SPD-Fraktion
- CDU-Fraktion
- Bündnis 90/Die Grünen
- F.D.P.-Fraktion
- PDS-Fraktion
- Agenda 21
- ADFC KV Emden
- ADAC Weser-Ems
- Polizeiinspektion Emden
- Industrie- und Handelskammer
- Einzelhandels- und Tourismusvertretung
- Seniorenbeirat Emden
- Behindertenbeirat Emden
- Stadtschülerrat
- Stadt Emden – Fachdienst Stadtplanungsamt
- Stadt Emden – Baudezernat
- Stadtwerke Emden – Abteilung Nahverkehr
- Stadt Emden – Straßenverkehrsabteilung
- Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner

2 Planungsleitbild

Die Entwicklung eines Planungsleitbildes hat eine zentrale Position innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung, da hierin die grundsätzlichen Ziele der Planung abgesteckt werden. Das Planungsleitbild ist gleichzeitig ein Maßstab für die Bewertung von Maßnahmewirkungen. Obwohl die Definition der Planungsziele verständlicherweise am Anfang der Bearbeitung steht, begleitet die Diskussion des Planungsleitbildes den Bearbeitungsprozess, da zumindest eine Feinkorrektur infolge der immer intensiveren Beschäftigung mit dem Thema und der Rückkoppelung mit den Ergebnissen der Maßnahmenuntersuchungen unumgänglich ist.

Als Ergebnis der Diskussionen in Verwaltung, Arbeitskreis und Verkehrsbeirat wird im folgenden das nach **Oberzielen und Handlungszielen** unterteilte Planungsleitbild vorgestellt (s. Bild 2). Die Zielrichtung des Planungsleitbildes wird durch die Überschriften "Sozialverträgliche und Stadtverträgliche Verkehrsgestaltung" beschrieben, d. h. die Abwicklung der notwendigen Verkehre soll ressourcenschonend erfolgen und alle sozialen Gruppen angemessen am Verkehrsgeschehen beteiligen. Die Ebene der Oberziele beinhaltet dabei die übergeordneten gesellschaftlichen Ziele, während die Handlungsziele sich eher mit konkreten Zielen der Verkehrsplanung befassen. Als umfassende Aufgabe ist die begleitende Öffentlichkeitsarbeit, d.h. das Einbeziehen der örtlichen Akteure und der betroffenen Bevölkerung formuliert. Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass Verkehrsplanung in einen demokratisch legitimierten Entscheidungsprozess eingebunden ist und zudem in weiten Teilen keine technische Fachplanung ist, die überwiegend Sachzwängen folgt. Das dargestellte Planungsleitbild wurde am 22.08.02 vom Ausschuss für Stadtentwicklung beschlossen.

Oberziele

Die Oberziele orientieren sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und unterliegen einem gesellschaftlichen Wandel. **Ausgewogene Mobilitätschancen für alle Menschen** bedeutet, dass alle sozialen und gesellschaftlichen Gruppen bei der Verkehrsplanung gleichberechtigt berücksichtigt werden sollen. Es müssen für alle Gruppen, auch für Schwächere, angemessene verkehrliche Angebote vorgesehen werden. Durch die Planung soll die **Grundlage für einen Kind-, behinderten- und seniorengerechten Verkehr** geschaffen werden. Das beinhaltet auch, dass das eigene Verkehrsverhalten reflektiert und zu den Möglichkeiten, die andere Gruppen bezüglich des Verkehrsverhaltens haben, in Beziehung gesetzt wird. Jeder einzelne sollte im Sinne der Verkehrsvermeidung ein Bewusstsein für die Notwendigkeit seiner Wege sowie die Verkehrsmittelwahl für die einzelnen Wege entwickeln. Durch entsprechende Angebote sollen **Mobilitätsalternativen für möglichst viele Wege** geboten werden.

Das Thema Sicherheit spielt eine wichtige Rolle. Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die **Erhöhung der Verkehrssicherheit** aller Verkehrsteilnehmer ein grundsätzliches Oberziel, mit dem viele Maßnahmen der Verkehrsplanung begründet werden. Ein anderer Aspekt, dem immer mehr Bedeutung zugekommen ist, ist die Ver-

besserung der sozialen Sicherheit der Verkehrsanlagen. Hierbei sind beispielsweise die Beleuchtung von Rad- und Gehwegen, der Verzicht auf Unterführungen, die Schaffung von öffentlichen Verkehrsangeboten für den Rad- und Fußgängerverkehr während der Nachtzeit oder die Anlage von Frauenparkplätzen wesentliche Handlungsfelder.

Die stadtverträgliche Verkehrsgestaltung beinhaltet eine **gute Erreichbarkeit der Ziele in Stadt und Region**. Für die Sicherung und Entwicklung Emdens als lebenswerte Stadt ist die gute Erreichbarkeit der vielfältigen Funktionen der Stadt, also Wohnen, Arbeiten, Bilden, Versorgen und Erholen im Rahmen der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung eine wesentliche Voraussetzung.

Die auf der "Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung" im Jahr 1992 in Rio de Janeiro formulierten **Ziele zur Verbesserung der Umweltqualität** (Agenda 21) werden auch in der Stadt Emden über **Umweltqualitätsziele** im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen sein. Im Bereich des Verkehrs kann beispielweise mit einer Reduzierung des Schadstoffausstoßes zum Erreichen dieses Zieles beigetragen werden. Allerdings wird sich erst im Verlauf der Umsetzung zeigen, inwieweit hier lokale Einflussmöglichkeiten genutzt werden können.

Die **Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur** kollidiert häufig mit den Ansprüchen an **stadträumliche Qualitäten**. Hier ist die gegenseitige Abhängigkeit im Einzelfall, aber auch im Gesamtkonzept zu erkennen und zu berücksichtigen und dabei der Sicherung der stadträumlichen Qualitäten ein hohes Gewicht beizumessen.

Handlungsziele

Die Handlungsziele lassen sich in drei Stufen unterteilen. Erste Priorität hat dabei die Verkehrsvermeidung vor der Verkehrsverlagerung vom Kraftfahrzeugverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der Verkehrsberuhigung bzw. der leistungsfähigen Abwicklung des Verkehrs.

- Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung:

Verkehrsvermeidung bedeutet die Begrenzung der Verkehrsleistung, insbesondere im Kraftfahrzeugverkehr, aber nicht die Einschränkung der Mobilität. Zur Verkehrsvermeidung ist die Abstimmung von Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung notwendig. Entscheidungen über die Ausweisung von neuen Siedlungsflächen prägen die künftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen grundlegend.

Zur Schaffung verkehrsvermeidender Raumstrukturen durch Funktionsmischung - auch als Stadt der kurzen Wege bezeichnet - gehören die dezentrale Verbesserung der Arbeitsplatzsituation ebenso wie die Stärkung der Einkaufs- und Freizeitsituation im näheren Wohnumfeld. Die Durchmischung von Wohn-, Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitstrukturen führt im Idealfall zu einer Verkürzung der täglichen Wege. Im Rahmen der Flächenentwicklung bzw. der Bauleitplanung ist eine Mischung verträglicher Nutzungen anzustreben.

- **Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes:**

Die Verlagerung der nicht vermeidbaren Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel ist die nächstwichtigste Option. Dazu ist es notwendig, den Umweltverbund, d. h. den ÖPNV, das Radfahren und das Zufußgehen zu stärken. Um spürbare Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den "Umweltverbund" zu erreichen, darf parallel hierzu allenfalls ein maßvoller Ausbau der Straßenverkehrsanlagen betrieben werden. In der Stadt Emden soll das ÖPNV-Angebot bestandsorientiert ergänzt und qualitativ verbessert werden. Eine offensive Ausweitung des Angebots ist derzeit nicht gewollt bzw. finanzierbar.

Besonders in den kleinen Entfernungsbereichen (bis ca. 5 km) ist das Fahrrad für große Teile der Bevölkerung gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig. Ca. 50 % der Fahrten mit dem Kraftfahrzeug finden in diesem Entfernungsbereich statt. Ein geschlossenes und attraktives Radwegenetz soll die Voraussetzung zur Nutzung des Fahrrads deutlich verbessern. Ansätze zur Verbesserung des Fußgängerverkehrs sind insbesondere im Innenstadtbereich und auf Quartiersebene in Verbindung mit Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung sowie Umgestaltungen von Straßen- bzw. Platzräumen zu sehen.

- **Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes:**

Auf den vorhandenen Straßen und Knotenpunkten soll entsprechend der definierten Netzfunktion ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sicher gestellt werden.

Eine verstärkte Nutzung des Autobahnringes der Stadt Emden über Verlagerungen des MIV ermöglicht eine Verbesserung des Verkehrsablaufs im Innenstadtbereich. Dies führt zu einer Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr durch den Kernstadtbereich und ermöglicht auch in Zukunft die Sicherung und Entwicklung der zügigen Erreichbarkeit der Innenstadt. Durch diese Maßnahme lässt sich eine attraktivere Einkaufssituation erreichen.

Die Sicherstellung eines funktionierenden Wirtschaftsverkehrs ist ein wesentlicher Teilaspekt zur Stärkung der mittelzentralen Funktion der Stadt Emden. Für den Wirtschaftsverkehr sind allerdings gleichzeitig umfeldverträgliche Routen festzulegen. Die Anbindung des Hafens ist im Einklang mit der tatsächlichen bzw. angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung zu verbessern.

- **Attraktivierung des Straßenraums:**

Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Straßen- und Platzräume sollen die im Verkehrsentwicklungsplan überlegten Konzeptionen unterstützen. Dies betrifft auch die Kompensation verbleibender negativer Beeinträchtigungen durch attraktive Straßenräume.

Parksuchverkehre sind in den betroffenen Straßen besonders störend, da sie neben der generellen Mehrbelastung den Verkehrsablauf behindern und vermeidbar sind. Ein ausreichendes, gut erschlossenes und somit leicht auffindbares und erreichbares Parkraumangebot dient da-

her der Verbesserung des ruhenden Verkehrs und zudem der Aufenthaltsqualität in vielen Straßenräumen.

Ein wesentliches Ziel zur Verbesserung des Wohnumfeldes besteht in der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Durch die Reduzierung von Lärm, Abgasen und Erschütterungen sollen die verkehrlich bedingten Beeinträchtigungen der Umfeldqualität abgebaut werden.

- **Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung:**
Dem Bereich der Öffentlichkeitsarbeit kommt unabhängig von den Ober- und Handlungszielen besondere Bedeutung zu. Die Öffentlichkeitsarbeit muss sowohl zur Information der Bevölkerung über Ziele und Maßnahmen der Verkehrsplanung und bestehende Verkehrsangebote wie auch zur Meinungsbildung genutzt werden. Die Informationen über Verkehrsangebote spielen insbesondere im Bereich des ÖPNV eine große Rolle. Als weiterer Informationsschwerpunkt ist die Verfügbarkeit von Parkflächen in der Innenstadt zu nennen. Fehlende Informationen zu bestehenden Verkehrsangeboten führen zu einer geringen Akzeptanz der Angebote. Dies gilt sowohl für die Einführung neuer Angebote wie auch für die ständig wiederkehrende Information über bestehende Angebote.

Besonderen Wert soll auf Informationen über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen gelegt werden. Die Nutzung neuer Medien oder einer Mobilitätszentrale kann hier durchaus hilfreich sein.

Ober- und Handlungsziele zur sozial- und stadtverträglichen Verkehrsgestaltung

OBERZIELE (nicht hierarchisch)

Sozialverträgliche Verkehrsgestaltung

- Durch eine gleichberechtigte Berücksichtigung der Belange aller sozialen und gesellschaftlichen Gruppen bei der Verkehrsentwicklungsplanung sollen „Ausgewogene Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer/-innen“ gewährleistet werden.
- Die Verkehrsentwicklungsplanung soll durch entsprechende Angebote dazu beitragen, dem Bürger „Mobilitätsalternativen für möglichst viele Wege“ zu bieten.
- Die Verkehrsentwicklungsplanung soll die Grundlagen für einen „Kinder-, behinderten- und seniorengerechten Verkehr“ weiterentwickeln.
- Die Verkehrsentwicklungsplanung strebt eine „Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen“ an, wobei die jeweils schwächeren Verkehrsteilnehmer besonders zu berücksichtigen sind.

Stadtverträgliche Verkehrsgestaltung

- Durch die Verkehrsentwicklungsplanung soll die „Gute Erreichbarkeit der Ziele in Stadt und Region“ sichergestellt werden.
- Die „Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur“ soll für alle Verkehrsarten in Übereinstimmung mit der gesamtstädtischen Entwicklung erfolgen.
- Bei der Verkehrsentwicklungsplanung soll eine „Berücksichtigung von Umweltqualitätszielen“ im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu Grunde gelegt werden.
- Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung sollen die Voraussetzungen zur „Sicherung und Entwicklung stadträumlicher Qualitäten“ geschaffen werden.

2a: Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans (beschlossen am 22.08.02 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung)

Handlungsziele

Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung durch eine Stadt der kurzen Wege

- Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sollen aufeinander abgestimmt und koordiniert werden.
- Durch Stärkung der Nahversorgung sollen für viele Fahrtzwecke kürzere Wege ermöglicht werden.
- Im Rahmen der Flächenentwicklung ist eine Mischung verträglicher Nutzungen anzustreben.

Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes

- Das ÖPNV-Angebot in Stadt und Region soll bestandsorientiert ergänzt und qualitativ verbessert werden.
- Die Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrades sollen deutlich verbessert werden (z.B. durch ein geschlossenes und attraktives Radwegenetz).
- Das Zu-Fuß-Gehen soll insbesondere für die vielen kurzen Wege gefördert werden.

Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

- Auf den vorhandenen Straßen und Knotenpunkten soll entsprechend der Netzfunktion ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sichergestellt werden.
- Der Autobahnring soll verstärkt zur Abwicklung der städtischen Verkehre genutzt werden.
- Die Anbindung des Hafens ist im Einklang mit der tatsächlichen bzw. angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung zu verbessern
- Der Wirtschaftsverkehr ist auf einem geeigneten Straßennetz gezielt zu führen.

Attraktivierung des Stadtraumes

- Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung sollen Maßnahmen zur städtebaulichen Integration der Straßen- und Platzräume in die Handlungskonzepte einbezogen werden.
- Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt ist durch ein ausreichendes und gut erschlossenes Stellplatzangebot sicherzustellen.
- Ein wesentliches Ziel zur Verbesserung des Wohnumfeldes besteht in der Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Durch die Reduzierung von Lärm, Abgasen und Erschütterungen sollen die verkehrlich bedingten Beeinträchtigungen der Umfeldqualität abgebaut werden.

Öffentlichkeitsarbeit zur Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung

- Verbesserung der Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen (z.B. durch eine Mobilitätszentrale und die Nutzung neuer Medien).

2b: Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans (beschlossen am 22.08.02 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung)