

Anhang 5: Auswertung vorliegender Studien und Planwerke zu Leitbildaussagen und Zielen
in den Bereichen

- Tourismus
- Leben und Arbeiten
- Mobilität und Verkehr

Inhalt

1	Vorhandene Leitbilder zum Tourismus	4
1.1	Leitbildaussagen aus dem Tourismuskonzept Usedom und Fortschreibung	4
1.2	Touristische Leitbildaussagen aus Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) (Kreientwicklungskonzept) Landkreis Vorpommern-Greifswald (3/2018)	4
1.3	Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (02/2015)	5
1.4	Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Verkehrskonzept Usedom-Wollin (2006)	6
2	Vorhandene Leitbilder zum Leben und Arbeiten in der Region	7
2.1	Leitbild aus Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Vorpommern-Greifswald (= Kreientwicklungskonzept) (03/2018)	7
2.2	Leitbild aus dem Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) Vorpommern-Greifswald (2015)	7
2.3	Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Leitbilder mit Relevanz für Leben und Arbeiten in der Region	8
3	Vorhandene Leitbildaussagen und Ziele zu Mobilität und Verkehr	9
3.1	Verkehrsmittelübergreifende Leitbildaussagen und Ziele	9
3.1.1	Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen	9
3.1.2	Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele	11
3.2	Leitbildaussagen und Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr	13
3.2.1	Bewertung der Leitbildaussagen zum Fließenden Kfz-Verkehr	13
3.2.2	Bewertung der Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr	13
3.3	Leitbildaussagen und Ziele zum Ruhenden Kfz-Verkehr	15
3.4	Leitbildaussagen und Ziele zum ÖPNV	15
3.4.1	Bewertung der Leitbildaussagen zum ÖPNV	15
3.4.2	Bewertung der Ziele zum ÖPNV	16
3.5	Leitbildaussagen und Ziele zum Rad- und Fußverkehr	18
3.5.1	Bewertung der Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr	18
3.5.2	Bewertung der Ziele zum Rad- und Fußverkehr	19
3.6	Leitbildaussagen und Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr	21
3.6.1	Bewertung und Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr	21

1 Vorhandene Leitbilder zum Tourismus

1.1 Leitbildaussagen aus dem Tourismuskonzept Usedom und Fortschreibung

Die Tourismusedwicklung auf der Insel Usedom basiert im Wesentlichen noch auf den Aussagen des „**Tourismuskonzeptes Usedom 2015**“ von 1998 (projectM). Ein klassisches Leitbild wurde dort nicht formuliert. Es finden sich aber „Leitziele und Strategien“ zur Tourismusedwicklung der Insel Usedom, die als konkrete Entwicklungsziele (S.180) dargestellt werden. Grundsätzliches Ziel ist die Steigerung der Auslastung. Dazu soll ein jährliches Wachstum von 2,5 % pro Jahr bei den Übernachtungen bis 2015 angestrebt werden. Dies wird als im Einklang mit dem Verkehrsentwicklungskonzept, in dem auch ein solches Wachstum für vertretbar gehalten wird, betrachtet (S. 181). Dieses Wachstum soll durch eine Steigerung der Auslastung, vor allem außerhalb der Sommersaison, und nicht durch neue Kapazitäten erreicht werden.

Die „**Fortschreibung des Tourismuskonzeptes Insel Usedom 2015 – 2020**“ von 2014 (Kohl & Partner) hat primär die Optimierung der touristischen Organisationsstrukturen auf Usedom als Ziel und entwickelt dazu Vorschläge. Während das Tourismuskonzept von 1998 auf Inlandstourismus fokussierte, kommt in der Fortschreibung von 2014 nun noch eine Ausrichtung auf internationale Märkte hinzu, für die der Fortbestand des Flughafen Usedom abgesichert werden soll. Natur, Kultur, Wellness und Gesundheit sowie Strand und Baden stehen im Mittelpunkt der touristischen Positionierung von Usedom, die um eine Ausrichtung zum MICE-Markt ergänzt wird.

1.2 Touristische Leitbildaussagen aus Integriertes Regionales Entwicklungskonzept (IREK) (Kreientwicklungskonzept) Landkreis Vorpommern-Greifswald (3/2018)

Unter dem Leitbild „nordisch verlockend – Vorpommern-Greifswald – der Landkreis zum Bleiben und Kommen“ werden folgende Leitlinien für die Tourismusedwicklung formuliert, die von Relevanz für die Insel Usedom sind:

- Als Treffpunkt verschiedener Kulturen im Ostseeraum bilden Vorpommern und der Landkreis Vorpommern-Greifswald eine Brücke zwischen verschiedenen europäischen Räumen. Zur **Bewahrung des (bau-)kulturellen Erbes** sollen die **Bauten der Hansevergangenheit und der Seebädertradition, die alten Guts- und Herrenhäuser** und weitere Zeugnisse der Vergangenheit **gesichert und entwickelt** werden.
- Der Landkreis fördert ein vielschichtiges (in der Tiefe) und ein vielseitiges (in der Breite) kulturelles Angebot zur Daseinsvorsorge, zur Bildung, zur Identitätsbildung, zur Freizeitgestaltung und in Vernetzung mit dem Tourismus, das flächendeckend gewährleistet wird.
- Als Grundlage für eine besondere Erholungs- und Erlebnisqualität im Landkreis Vorpommern-Greifswald sichert der Landkreis eine **vielfältige Natur- und Kulturlandschaft auf dem vorpommerschen Festland und an der Ostseeküste**. Naturbesonderheiten entdecken, zu Fuß, auf dem Rad oder mit dem Pferd die Landschaften erkunden, auf dem

Wasser oder an Land sportlich aktiv sein, sich über Geschichte und Tradition in den Museen informieren, an kulturellen und sportlichen Veranstaltungen partizipieren, mit Wellness- und Gesundheitsangeboten neue Kraft schöpfen stehen im Mittelpunkt des touristischen Angebots.

- Der Tourismus stellt einen wichtigen und beschäftigungsintensiven Wirtschaftsfaktor in der Region dar. Er ist bedeutender Einkommens- und Imagefaktor. Bei der Weiterentwicklung der Infrastrukturen und Angebote verschreibt sich der Landkreis dem **Thema Nachhaltigkeit**. Dazu werden die **Interessen der Bevölkerung, von Wirtschaft und von Natur mit den Bedürfnissen der Gäste vereint und ein umwelt- und sozialverträglicher Tourismus gefördert**. Der Landkreis setzt somit auf eine **kontinuierliche Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung, die Wahrung der besonderen Naturlandschaft, die Sicherung der Beschäftigungspotentiale** sowie die Stärkung des Tourismus ... und die nachhaltige touristische Weiterentwicklung der Insel Usedom.
- Dabei wird auch **Qualität** großgeschrieben. Dies umfasst auch bspw. Maßnahmen zur **Barrierefreiheit, zu touristischen Informations- und Leitsystemen, zu attraktiven Stadt-/Ortsbildern**. Eine gut ausgebaute und gepflegte touristische Infrastruktur an Land und am Wasser sowie zielgruppengerechte Dienstleistungen und Erlebnisangebote, auch für internationale Gäste sollen gefördert werden.
- Engagierte, vernetzte touristische Leistungsträger, leistungsfähige und abgestimmte Verkehrsinfrastrukturen sowie innovative und zielgruppengerechte Angebotskombinationen bilden dafür die Basis.

1.3 Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept für den Landkreis Vorpommern-Greifswald (02/2015)

Im Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) für den Landkreis Vorpommern-Greifswald wird ein **Leitbild** entwickelt, das die Zukunftsvision für den Landkreis wie folgt beschreibt: **„Landkreis Vorpommern-Greifswald. Der Landkreis zum Bleiben und Kommen. Natürlich, lebenswert und erholsam in Nachbarschaft zu Polen“**.

Die Tourismusentwicklung stellt dazu ein wichtiges **Ziel dar und wird mit der Sicherung und Weiterentwicklung des Tourismus im ländlichen Raum** beschrieben. Dies trifft vor allem für das Hinterland und Achterwasser Usedom zu. Die touristische Attraktivität hat eine große Bedeutung in der künftigen Entwicklung des Landkreises, da der Tourismus einen wichtigen Wirtschaftsfaktor darstellt. Hier geht es insbesondere um die **Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur (z.B. im Bereich Freizeitwegenetz, Wasser, Naturerleben, Landtourismus etc.)**. Weitere Zielstellung ist dabei die **Qualifizierung, Angebotsvernetzung und Produktentwicklung**. Eine Sicherung der Service- und Angebotsqualität ist bei allen Zielen unerlässlich. (IREK-VG 2015, S. 113, 114). Dieses Leitbild betont die **Nachbarschaft zu Polen**, was für die Insel Usedom einen besonderen Stellenwert hat.

1.4 Touristische Leitbildaussagen aus dem Integrierten Verkehrskonzept Usedom-Wollin (2006)

Auch im Integrierten Verkehrskonzept (IVK) für Usedom-Wollin von 2006 werden Leitbildaussagen für die Tourismusentwicklung getroffen. Hier wird die **Entwicklung einer europäischen Modellregion für nachhaltige Mobilität und Tourismus** als Leitbild formuliert.

Dies wird durch das **Ziel des dauerhaften Erhalts des Tourismus als wichtige Einnahmequelle für den deutschen und den polnischen Teil des Gebiets Usedom-Wollin** sowie das Ziel der **dauerhafte Sicherung der Qualitätsmerkmale der Region: Ruhe, unberührte Natur, Flora, Fauna, Strände**, welche die Grundlage des Tourismus darstellen, umgesetzt.

Unterschiedliche **Handlungsoptionen** zeigen auf, wie diese Ziele erreicht werden können. Die **Bestimmung von Kapazitätsgrenzen** der verschiedenen Räume aus ökologischer und damit touristischer Sicht, ist eine der Optionen mit besonderer Relevanz, da die Kapazität dabei nicht allein von der Anzahl Urlauber und Tagesgäste bestimmt werden soll, sondern auch vom Verhalten, insbesondere dem **Mobilitätsverhalten der Gäste**, und von der **verkehrlichen Intensität Ihrer Versorgung**. Die **Steuerung der weiteren Zunahme der touristischen Nachfrage in Räume und Zeiten, in denen noch Kapazitätsreserven** bestehen, stellt eine weitere Handlungsoption dar.

2 Vorhandene Leitbilder zum Leben und Arbeiten in der Region

2.1 Leitbild aus Integrierten Regionalen Entwicklungskonzept (IREK) Vorpommern-Greifswald (= Kreisentwicklungskonzept) (03/2018)

Unter dem Leitbild „*nordisch verlockend – Vorpommern-Greifswald – der Landkreis zum Bleiben und Kommen*“ werden folgende Leitlinien zum Leben in der Region formuliert.

Die Qualität des Lebens in der Region wird über mehrere Handlungsfelder adressiert. Dabei handelt es sich um die Handlungsfelder: Grundversorgung für Jung und Alt, Siedlungs- und Flächennutzung, Kultur- und Freizeitangebote, Mobilität und verkehrliche Infrastruktur, Berufsbildung und Nachwuchs sowie Regionale Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit. Das Leitbild will dazu motivieren, den Landkreis als attraktiven Lebensraum wahrzunehmen und durch wirtschaftliche Entwicklung sowie Erhalt der natürlichen und sozialen Strukturen Bevölkerungsabwanderung und Überalterung entgegenzuwirken.

2.2 Leitbild aus dem Integrierten ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK) Vorpommern-Greifswald (2015)

Als Leitbild für die ländliche Entwicklung im Landkreis Vorpommern-Greifswald wurde formuliert: „Vorpommern-Greifswald - unsere Region. Der Landkreis zum Bleiben und Kommen. Natürlich, lebenswert und erholsam in Nachbarschaft zu Polen“. Vier Entwicklungsziele untersetzen das Leitbild: Sicherung der Lebensqualität und nachhaltigen Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum. Stärkung des Landkreises als attraktiver Arbeits- und Wirtschaftsraum sowie der regionalen Wettbewerbsfähigkeit. Weiterentwicklung des Tourismus im ländlichen Raum und Sicherung der natürlichen Grundlagen und Ressourceneffizienz. Zehn Handlungsfelder präzisieren diese vier Entwicklungsziele: Siedlungs- und Flächenentwicklung, Kultur- und Freizeitangebot, Mobilität und verkehrliche Infrastruktur, Tourismus im ländlichen Raum, Berufsbildung und Nachwuchssicherung, Regionale Wirtschaft und Wettbewerbsfähigkeit, Natur und Umwelt, Erneuerbare Energien und Klimaschutz sowie Querschnittsthemen.

Das Ziel Sicherung der Lebensqualität und nachhaltige Siedlungsentwicklung fokussiert auf einen attraktiven Lebensraum für Jung und Alt. Dies beinhaltet die Sicherung der sozialen Basisdienstleistungen, wie Betreuungs- und Bildungseinrichtungen für Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen, Nahversorgungsangebote sowie gesundheits- und pflegebezogene Einrichtungen. Aber auch die Pflege der Ortsbilder sowie attraktive Freizeit- und Kulturangebote sollen eine wichtige Rolle spielen. Ergänzend kommt der Mobilität und verkehrlichen Infrastruktur besondere Bedeutung zu, denn die ländliche Verkehrs- und Wegeinfrastruktur bildet die Grundlage für eine wirtschaftliche Entwicklung sowie auch für die sozio-kulturelle Verbundenheit der Region. Übergreifende Zielstellung ist es dabei, ein Verbleiben der Bevölkerung aller Generationen im ländlichen Raum zu ermöglichen und zudem neue Menschen für den Landkreis zu gewinnen.

Des Weiteren ist zur Entwicklung des ländlichen Raumes eine attraktive Arbeits- und Wirtschaftssituation wichtige Grundlage. Von zentraler Bedeutung wird gesehen, Berufseinsteiger in der Region zu halten und weitere Fachkräfte für die Region zu gewinnen. Zudem sollen die Stärkung der regionalen Wertschöpfung und der Ausbau regionaler sowie kleinflächiger Wertschöpfungsketten besondere Berücksichtigung finden.

2.3 Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Leitbilder mit Relevanz für Leben und Arbeiten in der Region

Beide Leitbilder wollen dazu motivieren, den Landkreis als attraktiven Lebensraum wahrzunehmen und durch wirtschaftliche Entwicklung sowie Erhalt der natürlichen und sozialen Strukturen Bevölkerungsabwanderung und Überalterung entgegenzuwirken. Die Qualität des Lebens wird über unterschiedliche Handlungsfelder adressiert, wobei das IREK (2018) inhaltlich auf dem ILEK (2015) aufbaut. Daher sind die Handlungsfelder im ILEK zahlreicher und die Ausführungen umfassender. Eine Darstellung der Inhalte der einzelnen Handlungsfelder würde an dieser Stelle den Rahmen sprengen, da alle Handlungsfelder für die Qualität von Leben und Arbeiten in der Region relevant sind.

3 Vorhandene Leitbildaussagen und Ziele zu Mobilität und Verkehr

3.1 Verkehrsmittelübergreifende Leitbildaussagen und Ziele

3.1.1 Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen

Die ausgewerteten Studien und Planwerke enthalten eine Vielzahl von Leitbildaussagen zum künftigen Mobilitätsangebot in der Region Insel Usedom. Je nach Charakter und Betrachtungsraum der Quelle beziehen sich dabei Aussagen unmittelbar auf die Insel Usedom, oder sie lassen sich zumindest auch auf Usedom übertragen, wie z. B. bei landkreis- oder landesweit gültigen Planwerken, die oftmals ein Leitbild für bestimmte Raumtypen formulieren, zu denen auch Usedom gehört.

Viele Aussagen und Festlegungen entsprechen sich inhaltlich, auch wenn teilweise unterschiedliche Begriffe oder Formulierungen gewählt wurden. Die Quellen decken einen relativ langen Zeitraum der verkehrspolitischen Willensbildung von fast fünfzehn Jahren ab. Umso erstaunlicher wirken die Kontinuität und die Konsequenz, mit der das übergeordnete Leitbild einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in allen Quellen postuliert wird. Ein Paradigmenwechsel ist ebenso wenig festzustellen wie Widersprüche oder Gegensätze zwischen den Aussagen. Lediglich die Aussage im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018), dass „*bei der Verkehrsplanung und deren praktischer Umsetzung [...] die verschiedenen Verkehrsmittel gleichberechtigt zu behandeln*“ [sind], lässt Interpretationsspielräume zu, ob „Gleichberechtigung“ auch bedeutet, dass der bislang oftmals begünstigte motorisierte Individualverkehr zugunsten des benachteiligten Rad- und Fußverkehr zukünftig schlechter gestellt werden darf, um mehr „Augenhöhe“ zwischen den Verkehrsarten zu schaffen, wenn es beispielweise um die Neuverteilung der knappen Ressource „Verkehrsfläche“ geht.

Zusammenfassung der verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen:

- Ein ausreichendes und angemessenes Mobilitätsangebot sichert die Erreichbarkeit der Region in einer angemessenen Zeit sowohl großräumig als auch kleinteilig.
- Der Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung und des Gesundheitswesens sowie zu touristischen Infrastrukturen – und damit die Teilnahme der Bevölkerung am gesellschaftlichen Leben – ist gewährleistet.
- Das Mobilitätangebot sichert die Position der Region Insel Usedom im internationalen Wettbewerb.
- Mobilität findet ressourcenschonend statt. Verkehr wird so weit wie möglich vermieden oder auf umweltschonende Weise durchgeführt. Usedom ist verkehrsarm, insbesondere „auto-verkehrsarm“.
- Mobilität ist allen Menschen zu vertretbaren Kosten möglich.

- Ein integriertes Mobilitätsangebot vernetzt den Individualverkehr mit dem Öffentlichen Personenverkehr (intermodales Verkehrssystem).
- Alle Verkehrsmittel werden bei Planung und Umsetzung gleichberechtigt behandelt.
- Mobilität ist grundsätzlich barrierefrei möglich.
- Durch ein frühzeitiges Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen ist das Mobilitätsangebot bürgernah.

Verkehrsmittelübergreifende Leitbildaussagen im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Mobilität und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Erreichbarkeit aller Landesteile innerhalb einer angemessenen Zeit	ILVP (2018)
Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme der Einwohner am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten. Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis Vorpommern-Greifswald dabei weiterhin stetig zu.	NVP (2017)
Internationale und großräumige Anbindung	NVP (2017)
Integrierte Mobilitätssicherung	NVP (2017)
Ermöglichung eines ausreichenden / angemessenen Mobilitätsangebots und der Teilnahme am gesellschaftlichen Leben	NVP (2017)
Umweltwirkungen der Mobilität	
ressourcenschonendere Mobilität durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung	ILVP (2018)
Aufrechterhaltung der Mobilität auf verträgliche Weise	IVK Usedom-Wollin (2006)
Entwicklung einer Region, die „verkehrsarm“ ist, insbesondere „autoverkehrsarm“	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der Nachfrage der Einwohner auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	IVK Usedom-Wollin (2006)
Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung / Mobilität und Tourismus	
Entwicklung einer touristischen Region mit guter Erreichbarkeit für Einwohner und Besucher ohne Nachteile im internationalen Wettbewerb	IVK Usedom-Wollin (2006)
Entwicklung einer Region, in der die negativen Auswirkungen des Verkehrs nicht die touristische Entwicklung behindern (Anwachsen des Tourismus mit steigender Verkehrsnachfrage in der An- und Abreise => Maßnahmen zur Minimierung störender Einflüsse des Verkehrs)	IVK Usedom-Wollin (2006)
Erhalt der Erholungswirkung der Region durch eine verkehrsarme Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse	IVK Usedom-Wollin (2006)
Entwicklung einer Region, die „verkehrsarm“ ist, insbesondere „autoverkehrsarm“, und daher eine hohe Erholungswirkung für Urlauber hat	IVK Usedom-Wollin (2006)

Sozial verträgliche Mobilität	
angemessenes Mobilitätsangebot für alle Bürgerinnen und Bürger	ILVP (2018)
auch Menschen Mobilität zu ermöglichen, die über kein (eigenes) Auto verfügen	ILVP (2018)
Erreichbarkeit aller Landesteile zu vertretbaren Kosten	ILVP (2018)
Vernetzte Mobilität	
angemessenes Mobilitätsangebot aus Individualverkehr, Öffentlichem Personenverkehr oder einer Kombination beider	ILVP (2018)
Gleichberechtigung Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel bei Planung und Umsetzung	ILVP (2018)
Konzeption integrierter Verkehrsangebote in Stadt-Umland-Räumen	NVP (2017)
Barrierefreie Mobilität	
Mobilität soll grundsätzlich barrierefrei möglich sein	ILVP (2018)
Abstimmung und Beteiligung	
frühzeitiges und besseres Mitwirken der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen	ILVP (2018)

3.1.2 Bewertung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele

Die aus den Studien und Planwerken herausgearbeiteten verkehrsmittelübergreifenden Ziele korrespondieren sehr gut mit den entsprechenden Leitbildaussagen. Alle Themenbereiche von der Erreichbarkeit über Umweltwirkungen bis hin zu sozialen Aspekten und zur Verkehrssicherheit werden angesprochen. Insgesamt ergibt sich ein konsistentes Bild.

Zusammenfassung der verkehrsmittelübergreifenden Ziele:

- verkehrsmittelübergreifende Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit, insbesondere auch grenzüberschreitend zum Entwicklungsraum Świnoujście (Swinemünde), aber auch zum oberzentralen Entwicklungsraum Szczecin
- Aufrechterhalten der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Minimierung der negativen Auswirkungen von Verkehr auf die Umwelt, auch im touristischen An- und Abreiseverkehr
- Nachfrageverlagerung vom MiV auf den "Umweltverbund" aus öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes
- Abbau von Barrieren für nachhaltige Mobilität, die die wirtschaftliche (v. a. touristische) Entwicklung behindern
- bessere Verknüpfung und attraktivere Gestaltung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die „verletzlichsten“ Verkehrsteilnehmer

- Weiterentwicklung der Barrierefreiheit bei umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

Verkehrsmittelübergreifende Ziele im Einzelnen

- Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Mobilität und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Weiterentwicklung der internationalen Verbindung zum oberzentralen Entwicklungsraum Stettin (östlichste Teile des Landkreises sind dem engeren Verflechtungsbereich der Großstadt Stettin zuzuordnen) sowie zum Entwicklungsraum Świnoujście (Swinemünde)	NVP (2017)
Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit auch der sensiblen Bereiche für die notwendigen Verkehre: Bewohner, Ver- und Entsorgung, Übernachtungsgäste in der An- und Abreise	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verbesserung der Erreichbarkeit der Region	IVK Usedom-Wollin (2006)
Umweltwirkungen der Mobilität	
Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes	ILVP (2018)
Minimierung der negativen Auswirkungen von Verkehr auf die Umwelt	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der Nachfrage von der Straße auf den ÖPNV/SPNV und auf nicht motorisierte Mobilität (Urlauber lassen ihren Pkw nach der Anreise stehen und benutzen Bus, Bahn, Fahrrad und gehen zu Fuß, Einwohner der Insel und des Festlands nutzen Bus und Bahn auf dem Weg von und zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Grenze)	IVK Usedom-Wollin (2006)
stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr	NVP (2017)
Mobilität und wirtschaftliche Entwicklung / Mobilität und Tourismus	
Abbau von Barrieren, die die wirtschaftliche Entwicklung behindern	IVK Usedom-Wollin (2006)
Maximierung des Anteils für den Umweltverbund bei der Anreise nach Usedom sowie bei der Mobilität auf Usedom und Wollin	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der An- und Abreise der Urlauber auf Bus und Bahn	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung der Nachfrage der Urlauber während ihres Aufenthalts auf umweltfreundliche Verkehrsmittel	IVK Usedom-Wollin (2006)
Vernetzte Mobilität	
höhere Attraktivität des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel + Fahrrad + Fußverkehr + Car-Sharing)	ILVP (2018)
bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel	ILVP (2018)
Vernetzung verschiedener Verkehrsträger	ILVP (2018)
Verkehrssicherheit	
mehr Verkehrssicherheit durch stärkere Berücksichtigung der „verletzlichsten“ Verkehrsteilnehmer	ILVP (2018)
Verkehrsunfälle – insbesondere solche mit schweren Folgen – so weit wie möglich zu verhindern	ILVP (2018)

3.2 Leitbildaussagen und Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr

3.2.1 Bewertung der Leitbildaussagen zum Fließenden Kfz-Verkehr

Die ausgewerteten Studien und Planwerke enthielten praktisch keine Leitbildaussagen zum fließenden Kfz-Verkehr. Ein Grund hierfür könnte sein, dass das Leitbild der „autogerechten Mobilität“ vielerorts bereits Realität ist und dass daher eher Leitbilder formuliert werden, die alternative Entwicklungsoptionen aufzeigen. Eine visionäre Aussage zum künftigen Umgang mit dem „Auto“ fand sich daher nur in einer Quelle, dem Integrierten Verkehrsentwicklungskonzept Usedom-Wollin (2006): Mobilität in der Region Insel Usedom ist „autoverkehrsarm“ und hat daher eine hohe Erholungswirkung für Urlauber.

3.2.2 Bewertung der Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr

Die ermittelten konkreten Ziele zum fließenden Kfz-Verkehr streben vor allem eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens, dessen optimalere Verteilung sowie eine Umkehr beim Infrastrukturausbau an. Im Widerspruch dazu scheint das Ziel zu stehen, die Verbindungsfunktion von Zubringerstraßen zu verbessern und die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr zu erhöhen, was eigentlich einer Förderung des Kfz-Verkehrs entspricht.

Zusammenfassung der Ziele um Fließenden Kfz-Verkehr:

- Verbesserung der Verbindungsfunktion von Zubringerstraßen und Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr als Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit
- Verringerung der negativen Auswirkungen des fließenden Kfz-Verkehrs auf die natürliche und menschliche Umwelt, vor allem in den für die wirtschaftliche touristische Entwicklung sensiblen Bereichen
- Reduzierung der Verkehrsmengen und Fahrtlängen im MiV sowie Vermeidung von Durchgangsverkehren (v. a. im Schwerverkehr)
- Räumlich und zeitlich optimale Verteilung des (verbleibenden) fließenden Kfz-Verkehrs und Verlagerung in weniger belastete Bereiche
Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kfz-Verkehr
- Verringerung des Finanzierungsaufwands für die Bewältigung des Straßenverkehrs auf ein Minimum
- Straßenerhaltung mit Priorität vor Neu-, Um- und Ausbau!

Ziele zum Fließenden Kfz-Verkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Fließender Kfz-Verkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Verbesserung der Verbindungsfunktion von Zubringerstraßen und der Erreichbarkeit der Region im Kfz-Verkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Umweltwirkungen	
Reduzierung der Verkehrsmengen in sensiblen Bereichen auf verträgliche Größenordnung	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung Fahrtlängen auf der Insel	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung der negativen Auswirkungen auf die natürliche Umwelt	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung der negativen Auswirkungen auf die menschliche Umwelt	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Tourismus	
Vermeidung von Durchgangsverkehr auf den Inseln, insbesondere des Schwerlastverkehrs	IVK Usedom-Wollin (2006)
Begrenzung der Zunahme der Belastungen im Straßenverkehr insbesondere in der Hauptsaison in den sensiblen Bereichen, in denen dies zu einer Beeinträchtigung der wirtschaftlichen, insbesondere der touristischen Entwicklung führt: Kurbereiche, Seebäder, Nationalpark	IVK Usedom-Wollin (2006)
Reduzierung der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs, insbesondere in den für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung sensiblen Bereichen durch Verringerung der Verkehrsmengen und / oder der Geschwindigkeiten hauptsächlich in der Hauptsaison	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Verkehrslenkung	
Räumliche Verlagerung der (Kfz-Verkehrs-)Nachfrage in weniger belastete Bereiche mit Kapazitätsreserven	IVK Usedom-Wollin (2006)
Optimale räumliche Verteilung des Straßenverkehrs auf die vorhandenen Strecken	IVK Usedom-Wollin (2006)
Optimale zeitliche Verteilung des Straßenverkehrs	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Verkehrssicherheit	
Erhöhung der Sicherheit im Kfz-Verkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Fließender Kfz-Verkehr und Finanzierung	
Straßenbau (investiv): Erhaltung vor Neu-, Um- und Ausbau	ILVP (2018)
Reduzierung des investiven und betrieblichen Finanzaufwandes für die Bewältigung des Straßenverkehrs auf ein Minimum	IVK Usedom-Wollin (2006)

3.3 Leitbildaussagen und Ziele zum Ruhenden Kfz-Verkehr

Leitbildaussagen oder Ziele zum ruhenden Kfz-Verkehr, z. B. in Bezug auf Flächenkonkurrenz, Parkraummanagement und -bewirtschaftung, enthält keine der ausgewerteten Studien und Planwerke.

3.4 Leitbildaussagen und Ziele zum ÖPNV

3.4.1 Bewertung der Leitbildaussagen zum ÖPNV

Die Leitbildaussagen zum ÖPNV skizzieren eine stärkere Orientierung am Bedarf und damit u.a. auch eine größere Flexibilität sowie eine starke Vernetzung der ÖPNV-Verkehrsmittel untereinander als auch mit anderen Verkehrsmitteln. Es werden jedoch keine Leitbilder dazu formuliert, dass unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse haben können, je nach Altersgruppen, Lebensphase oder Status (Einwohner vs. Touristen) und wie der ÖPNV darauf reagieren soll.

Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum ÖPNV:

- Das ÖPNV-Angebot entspricht den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung.
- Das bedarfsgerechte ÖPNV-Angebot beruht auf der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern und beachtet somit den Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatz.
- Kennzeichen des ÖPNV ist ein enges und abgestimmtes Zusammenspiel aller öffentlichen und privaten Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff, mit guten Verknüpfungen zum Pkw- und Fahrradverkehr. Das integrierte Bedienangebot hat aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Tarife.
- Die Reisezeiten im ÖPNV sind wettbewerbsfähig zu denen des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
- Der ÖPNV ist bezahlbar und konsequent barrierefrei.

Leitbildaussagen zum ÖPNV im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

ÖPNV und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
ländliche Räume: angemessene Gestaltung des ÖPNV durch enges und abgestimmtes Zusammenspiel aller öffentlichen und privaten Verkehrssysteme	ILVP (2018)
Der ÖPNV ist an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen auszurichten. Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung.	NVP (2017)
Der ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung gewährleisten.	NVP (2017)

Sozial verträgliche Mobilität / Barrierefreier ÖPNV	
Öffentliche Mobilität soll bezahlbar bleiben. Mobilität soll grundsätzlich barrierefrei möglich sein	ILVP (2018)
konsequente Barrierefreiheit	ILVP (2018)
Anstreben eines barrierefreien ÖPNV-Systems	NVP (2017)
vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV	NVP (2017)
ÖPNV-Finanzierung	
Der ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung gewährleisten und unter Beachtung des Wirtschaftlichkeits- und Sparsamkeitsgrundsatzes im Sinne der Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern als vollwertige Alternative zum MIV ausgebaut werden.	
Vernetzter/Integrierter ÖPNV	
Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln.	NVP (2017)
Integrierte Mobilitätsangebote statt einzelne Beförderungsdienstleistungen	ILVP (2018)
Verkehrsmittel aufeinander abstimmen	ILVP (2018)
Integration der verschiedenen Verkehrsträger Bahn, Bus, Schiff, Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, gute Verknüpfung zum Pkw- und Fahrradverkehr	IVK Usedom-Wollin (2006)
Gesamtkonzept für einen öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zu integrierten Gesamtkonzepten mit wettbewerbsfähigen Reisezeiten	NVP (2017)
ÖPNV-Angebot	
wettbewerbsfähigen Reisezeiten im ÖPNV gegenüber motorisiertem Individualverkehr (MIV)	NVP (2017)

3.4.2 Bewertung der Ziele zum ÖPNV

Wie bei den verkehrsmittelübergreifenden Zielen auch greifen die Ziele zum ÖPNV die Leitbildaussagen (bedarfsgerecht, integriert, effizient) auf und konkretisieren diese weiter im Hinblick auf die vom ÖPNV zu leistende Beiträge.

Zusammenfassung der Ziele zum ÖPNV:

- Gewährleistung der ÖPNV-Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge
- Gleichzeitig Verbesserung des ÖPNV-Angebots für den Freizeit- und Tourismusverkehr durch eine stärkere Berücksichtigung der entsprechenden Nachfrage
- Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Unterstützung der klimapolitischen Ziele der Region durch den ÖPNV
- Berücksichtigung der spezifischen Belange von schwächeren Verkehrsteilnehmern und benachteiligten Bevölkerungsgruppen bei der ÖPNV-Infrastruktur und beim ÖPNV-Angebot

- Anstreben von realistischen Lösungen zur Realisierung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV
- Wirtschaftliche (d. h. nachfragegerechte) Entwicklung des ÖPNV-Angebots und effiziente, transparente und nachhaltige Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung
- Weiterentwicklung und Verbesserung der multimodalen Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsangeboten und Verkehrsmitteln
- Verbesserte Vernetzung auch in den Bereichen Tarif (langfristig Verbundtarif) und Information (transportkettendurchgängiges Informationssystem)
- Verbesserung und Stärkung der Angebote im ÖPNV-Hauptnetz
- Verbesserung von Service- und Kommunikationsangeboten und Ergänzung durch weitere Dienstleistungen

Ziele zum ÖPNV im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

ÖPNV und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit der touristischen, kulturellen, medizinischen, sozialen und Bildungsangebote, von Altersruhesitzen wie Seniorenwohnungen und Servicewohnanlagen sowie der Arbeitsstätten in den Zentralen Orten aus den jeweiligen Einzugsbereichen	NVP (2017)
Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald,	NVP (2017)
Stärkere Berücksichtigung der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusverkehr	NVP (2017)
Verbesserung der Fernerreichbarkeit der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur lückenlosen Erreichbarkeit der Ziele im Untersuchungsgebiet ohne Pkw (Zentren, Seebäder, Hotels) auch unter den Bedingungen der Fernreise (Kinder, Gepäck, mitgenommene Ausrüstung etc.)	IVK Usedom-Wollin (2006)
ÖPNV und Umweltwirkungen	
Unterstützung klimapolitischer Ziele durch ÖPNV	NVP (2017)
Sozial verträgliche Mobilität / Barrierefreier ÖPNV	
realistische Lösungen für vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 anstreben	ILVP (2018)
Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die spezifischen Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen, Fahrradfahrern und insbesondere von Personen mit Mobilitätsbeschränkungen zu berücksichtigen.	NVP (2017)
ÖPNV-Finanzierung	
Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV ist auf eine transparente und nachhaltige Basis zu stellen (Kap. G II 3 b)	ILVP (2018)
Finanzierung des ÖPNV effizienter machen	ILVP (2018)
wirtschaftliche Gestaltung der Verkehrsangebote entsprechend der Nachfrage	ILVP (2018)
ÖPNV effizienter machen	ILVP (2018)

Vernetzter/Integrierter ÖPNV	
Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbessern	ILVP (2018)
Verknüpfung und Vernetzung im ÖPNV	NVP (2017)
Verkehrsangebot im Landkreis stärker integriert weiterentwickeln	NVP (2017)
Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie von motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr im Nah- und Fernverkehr	NVP (2017)
Verbesserung der multimodalen Vernetzungen	NVP (2017)
Verringerung der Komplexität der bestehenden Tarifstrukturen und stärkere tarifliche Integration aller Verkehrsangebote des ÖPNV mit der langfristigen Zielstellung eines Verbundtarifs	NVP (2017)
Verbesserung der Verknüpfung des Fernverkehrs mit dem ÖPNV/SPNV	IVK Usedom-Wollin (2006)
Herstellung eines durchgängigen Informationssystems für alle Teile der Transportkette	IVK Usedom-Wollin (2006)
ÖPNV-Angebot und ÖPNV-Infrastruktur	
SPNV auf den Hauptstrecken im Rahmen der Möglichkeiten attraktiv gestaltet werden	ILVP (2018)
Hauptnetze stärken: Verbesserung des Angebots im SPNV	ILVP (2018)
ÖPNV attraktiver machen / Service und Kommunikation verbessern	ILVP (2018)
Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV	NVP (2017)
Schaffung übergreifender ÖPNV- und Dienstleistungsangebote (kombinierte Übernachtungsangebote mit ÖPNV-Fahrberechtigung etc.)	NVP (2017)
Attraktivierung des ÖPNV/SPNV, Entwicklung zur Alternative zum Pkw für die gesamte Wegekette in der täglichen Mobilität von Einwohnern und Urlaubern	IVK Usedom-Wollin (2006)

3.5 Leitbildaussagen und Ziele zum Rad- und Fußverkehr

3.5.1 Bewertung der Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr

Die ausgewerteten Studien und Planwerke enthalten keine Leitbildaussagen, die sich unmittelbar auf den Radverkehr beziehen, und nur wenige Aussagen, die sich auf den Fußverkehr beziehen. Die generelle Absicht, zukünftig den umweltfreundlichen Langsamverkehr stärker in den Vordergrund zu rücken, kommt zwar in den verkehrsmittelübergreifenden Leitbildaussagen sehr gut zum Ausdruck. Gerade deshalb ist es erstaunlich, dass keine konkretere Ausgestaltung eines Leitbilds für den Radverkehr und nur ansatzweise für den Fußverkehr erfolgt.

Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr:

- Der Fußverkehr ist ein wichtiger Baustein des intermodalen Verkehrssystems.

- Er wird bei allen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und deren Umsetzung von Beginn an „mitgedacht“.
- Im Fußverkehr ist bzw. wird so weit wie möglich barrierefrei.

Leitbildaussagen zum Rad- und Fußverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Fußverkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Fußgänger sollen stärker als bisher bei allen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und deren Umsetzung von Beginn an „mitgedacht“ werden.	ILVP (2018)
fußgängerfreundliche städtebauliche Gestaltung	ILVP (2018)
Barrierefreier Fußverkehr	
möglichst weitgehende Barrierefreiheit im Fußverkehr	ILVP (2018)
Vernetzter/Integrierter Fußverkehr	
Berücksichtigung des Zufußgehens als wichtiger Baustein eines intermodalen Verkehrssystems	ILVP (2018)

3.5.2 Bewertung der Ziele zum Rad- und Fußverkehr

Im Gegensatz zur Leitbildanalyse, die keine Leitbildaussage zum Radverkehr erbrachte, finden sich in den ausgewerteten Studien und Planwerken hierzu zahlreiche Ziele. Während die Ziele zum Radverkehr dabei zum Teil auch konkret werden, fanden sich zum Fußverkehr nur sehr allgemeine Ziele. Mögliche Gründe hierfür sind vermutlich u. a. in dem immer noch relativ geringen Stellenwert begründet, den der Fußverkehr in der Verkehrsplanung einnimmt, vor allem außerhalb der Innenstadtbereiche von größeren Städten. Zudem obliegt die Fußwegeplanung in der Regel den Kommunen; die wenigen kommunalen Planwerke, die ausgewertet werden konnten, enthielten hierzu jedoch keine Festlegungen.

Zusammenfassung der Ziele zum Radverkehr:

- Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren im Alltagsverkehr
- Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradtourismus
- Förderung der positiven Einstellungen zum Fahrrad
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, insbesondere auch an Querungsstellen im außerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz
- Erleichterung von multimodaler Mobilität mit dem Fahrrad, insbesondere Verbesserung der Verknüpfung zwischen Fahrrad, Bahn und Bus
- Sicherstellung der Qualität des bestehenden Radwegenetzes und touristischer Radrouten
- Weiterer Ausbau des Radwegenetzes, auch grenzüberschreitend
- Verbesserung und Vereinheitlichung der Wegweisung
- Verbesserung von Fahrradabstellanlagen und Serviceeinrichtungen

Zusammenfassung der Ziele zum Fußverkehr:

- Besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in der (kommunalen) Verkehrsplanung und deren Umsetzung, auch durch bessere Vernetzung mit den anderen Mobilitätsangeboten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fußverkehr

Ziele zum Radverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Radverkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Bedingungen für das Radfahren sollen in Mecklenburg-Vorpommern für den Alltagsverkehr verbessert werden	ILVP (2018)
Mobilität in ländlichen Räumen: Rolle des Fahrrads im ländlichen Raum stärken	ILVP (2018)
durchgängiges grenzüberschreitendes Radwegenetz	IVK Usedom-Wollin (2006)
Radverkehr und Umweltwirkungen	
positive Einstellung zum Fahrrad fördern	ILVP (2018)
Radverkehr und Tourismus	
Bedingungen für das Radfahren sollen in Mecklenburg-Vorpommern für den Tourismus verbessert werden	ILVP (2018)
Radverkehr und Verkehrssicherheit	
Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel stärken	ILVP (2018)
Erhöhung der Sicherheit insbesondere an Querungsstellen der Fernstraßen (B 111, B 110, L 265, L 266, N 3, W 102)	IVK Usedom-Wollin (2006)
Vernetzter/Integrierter Radverkehr	
Kombination von Fahrrad und Bus/Bahn erleichtern	ILVP (2018)
Bessere Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV/SPNV	IVK Usedom-Wollin (2006)
Radverkehrsinfrastruktur	
Qualität bestehender Radwege sichern	ILVP (2018)
Qualität der vorhandenen touristischen Radwege sichern	ILVP (2018)
Durchgängiges grenzüberschreitendes Wegenetz	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verbesserung und Vereinheitlichung der Wegweisung	IVK Usedom-Wollin (2006)
Integration in das europaweite Fernradwegenetz: Ostseeradfernweg, den Mecklenburgischen Seenradweg und den derzeit im Bau befindlichen Berlin-Usedom-Radweg	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verbesserung der Abstellanlagen und Serviceeinrichtungen	IVK Usedom-Wollin (2006)

Ziele zum Fußverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Fußverkehr und Raumentwicklung (Erreichbarkeit)	
Fußverkehr soll bei den (insbesondere kommunalen) Verkehrsplanungen und deren Umsetzung ein besonderes Gewicht erhalten, das seiner Bedeutung im Alltagsverkehr angemessen ist.	ILVP (2018)
Vernetzter/Integrierter Fußverkehr	
Fußverkehr soll bei den (insbesondere kommunalen) Verkehrsplanungen und deren Umsetzung ein besonderes Gewicht erhalten, das seiner Bedeutung im Alltagsverkehr angemessen ist. => Integration in ein Gesamtverkehrssystem	ILVP (2018)
Fußverkehr und Verkehrssicherheit	
Belange der Fußgänger stärken	ILVP (2018)
Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger	ILVP (2018)

3.6 Leitbildaussagen und Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr

3.6.1 Bewertung und Zusammenfassung der Leitbildaussagen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr

Die ausgewerteten Studien und Planwerke zum Thema Mobilität und Verkehr beziehen sich fast ausschließlich auf die Mobilität von Personen bzw. den Personenverkehr. Der Transport von Waren und Gütern spielt hier keine Rolle. Zu erwarten wäre jedoch, dass die Minimierung der Beeinträchtigungen, die der motorisierte Verkehr – auch im Logistikbereich – verursacht (Flächenverbrauch, Lärm, Luftschadstoffe), auch in regionalplanerischen und touristischen Studien oder Planwerken thematisiert wird. Entsprechende Leitbildaussagen fehlen jedoch und wurden eher als Ziele formuliert (s. u.). Lediglich im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018) findet sich hierzu die Aussage, dass der Wirtschaftsverkehr gewährleistet und die dafür erforderliche Infrastruktur ausgebaut werden soll.

3.6.2 Bewertung der Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr

Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehre fanden sich vor allem im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (2018). Diese beziehen sich jedoch teilweise auf die Hafenwirtschaft, die in der Region Insel Usedom keine maßgebliche Rolle spielt, oder auf hoheitliche Aufgaben des Landes ohne direkten Bezug zur Region Insel Usedom. Andererseits fand sich eine Reihe von konkreten Aussagen, die auf eine umwelt- und tourismuserträglichere Gestaltung des Wirtschafts- und Güterverkehrs abzielen und sich dabei auch ganz konkret auf die Insel Usedom beziehen.

Nicht im Einklang mit den verkehrsmittelübergreifenden Zielen einer umweltfreundlicheren Mobilität steht das im Integrierten Landesverkehrsplan enthaltene Ziel, die Potenziale Inbound-

Tourismus am Flughafen Heringsdorf, u. a. aus innerdeutschen Herkunftsdestinationen, besser abschöpfen zu wollen. Hier sollte stattdessen eine deutlich bessere Anbindung an den Schienenverkehr, insbesondere an das Schnellverkehrsnetz der Deutschen Bahn, angestrebt werden.

Zusammenfassung der Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr:

- Reduzierung der negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität und Konfliktminimierung mit der Tourismusentwicklung in den touristischen Zentren
- Vermeidung von (zusätzlichen) Schwerlastverkehr und Lkw-Transitverkehren, auch auf den Inselzufahrten
- Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene
- Stärkung der Kooperation in der Logistikwirtschaft
- Abschöpfung Potenziale Inbound-Tourismus am Flughafen Heringsdorf

Ziele zum Güter- und Wirtschaftsverkehr im Einzelnen

Ergebnis der Quellenauswertung mit thematischer Clusterung:

Umweltwirkungen des Güter-/Wirtschaftsverkehrs	
Reduzierung der Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität	ILVP (2018)
Vermeidung von Schwerlastverkehr auf den Inseln	ILVP (2018)
Vermeidung von Lkw-Transitverkehren auf der Insel Usedom	ILVP (2018)
Vermeidung von erhöhten Belastungen durch Wirtschaftsverkehr im Bereich der Inselzufahrten	IVK Usedom-Wollin (2006)
Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene	IVK Usedom-Wollin (2006)
Güter-/Wirtschaftsverkehr und Tourismus	
Konfliktminimierung zwischen Wirtschaftsverkehr und Tourismusentwicklung in den touristischen Zentren	IVK Usedom-Wollin (2006)
Flughafen Heringsdorf: Abschöpfung Potenziale Inbound-Tourismus (Reiseverkehr aus dem Ausland aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz (z. B. Benelux, Süddeutschland, Alpenländer) und hier speziell des Küsten-, Messe- und Städtetourismus sowie des Kreuzschiffahrttourismus	ILVP (2018)
Vernetzter/Integrierter Güter-/Wirtschaftsverkehr	
Kooperation in der Logistikwirtschaft des Landes stärken (Logistikinitiative)	ILVP (2018)