



# MOBILITÄTSSTRATEGIE FÜR DIE STADT WOLFSBURG „GRÜNER FADEN“

KURZFASSUNG



Herausgeber: Stadt Wolfsburg  
Porschestraße 49  
38440 Wolfsburg

Autoren: Noreen E. Werner  
André Nissen  
Unter Mit-  
wirkung von: Wiebke Sowa  
Ann-Kathrin Fricke

Stand: September 2020

Gestaltung &  
Illustration: Marketing Services Creative Group (MSCG)  
[www.mscg.de](http://www.mscg.de)

Nachdruck: auch auszugsweise, nur mit Quellenangabe gestattet  
[www.wolfsburg.de/stadtentwicklung](http://www.wolfsburg.de/stadtentwicklung)



## VORWORT

Liebe Wolfsburger\*innen, liebe Leser\*innen,

Wolfsburg wächst und gewinnt seit Jahren dynamisch attraktive Lebens-, Freizeit- und Arbeitsplatzangebote hinzu. Über diese Entwicklungen können wir uns sehr freuen, sie haben jedoch auch entscheidenden Einfluss auf Verkehr und Mobilität in unserer Stadt. Rund 78.000 Menschen pendeln täglich zum Arbeiten nach Wolfsburg, eine große Mehrheit mit dem Auto. Damit die weitere Entwicklung der Stadt nicht gleichzusetzen ist mit einer stetigen Verkehrszunahme, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, sind neue Lösungswege nötig. Die Wohnbauoffensive und das Schaffen eines differenzierten Wohnangebotes sind ein wesentlicher Ansatz dabei. Bei der weiteren Entwicklung im Bereich der Mobilität müssen wir die sich verändernden Arbeits-, Lebens- und Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen und die Digitalisierung ziel- und bedarfsgerecht nutzen. Ein starker lokaler wie regionaler öffentlicher Nahverkehr, attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen, ein gut verzahntes, vielfältiges Mobilitätsangebot und ein leistungsfähiger aber umweltschonender Wirtschaftsverkehr in der Stadt müssen das Ziel sein.

Die Entwicklung einer auf die Wolfsburger Bedürfnisse zugeschnittenen Mobilitätsstrategie halte ich daher für den richtigen Weg, um die Stadt zukunftsfähig und nachhaltig aufstellen zu können. Dabei ist die Einbindung wesentlicher Akteur\*innen ein wichtiger Aspekt. In Beteiligungsformaten mit Politik und Bürger\*innen sowie Verbänden, Verwaltung, Regionalplanung und Wirtschaft wurden die Ziele und Kernaussagen der vorliegenden Strategie entwickelt. Damit sind zum einen die Weichen für künftige Richtungsentscheidungen von Verwaltung und Politik gestellt. Zum anderen wird deutlich, wie Maßnahmen und Projekte im Verkehrs- und Mobilitätsbereich ineinandergreifen und welche Wechselwirkungen bestehen. Die Strategie soll fortgeschrieben und den stets aktuellen Bedarfen angepasst werden.

Liebe Wolfsburger\*innen, liebe Leser\*innen, ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre und möchte Sie ermuntern, sich bei der Gestaltung der Mobilität in Wolfsburg weiter einzubringen und zu beteiligen! Denn nur wenn alle Teilnehmenden am Verkehr an einem Strang ziehen und sich rücksichtsvoll durch unsere Stadt bewegen, können wir gemeinsam unsere Ziele erreichen.

**Ihr Klaus Mohrs**  
**Oberbürgermeister**



---

„Wir alle wollen unsere Wege ungestört zurücklegen. Dafür muss für jede Art der akzeptierten Mobilität die Möglichkeit gegeben sein, da eingesetzt zu werden, wo sie am stärksten wirkt. Dazu brauchen wir einerseits die richtige Infrastruktur, andererseits aber auch Rücksichtnahme untereinander. Für ersteres kann die öffentliche Hand einen wesentlichen Beitrag leisten. Für letzteres braucht es das Mitwirken aller Verkehrsteilnehmer\*innen.“

**Kai-Uwe Hirscheide, Stadtbaurat**

---



---

„An Beispielen wie der Elektromobilität und der Digitalisierung erleben wir, dass Entwicklungen und Veränderungen schnell und tiefgreifend auf die Mobilität und die Stadt insgesamt einwirken können. Eine flexibel aufgestellte Mobilitätsstrategie ist ein wichtiger Baustein, um Wolfsburg weiter zukunftsfähig zu gestalten.“

**Marcel Hilbig, Leiter Referat Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik**

---

---

„Das Ziel einer ausgewogenen Mobilitätsstrategie ist die Mobilitätsstadt, in der alle Verkehrsteilnehmer\*innen zufrieden ans Ziel kommen.“

**Oliver Iversen, Leiter Geschäftsbereich Straßenbau und Projektkoordination**

---



## INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND ZIELSETZUNG .....	8
2	METHODIK.....	9
3	MOBILITÄT IN WOLFSBURG – EINE BESTANDSANALYSE .....	10
4	DIE VISION .....	12
5	STRATEGISCHE ZIELE .....	13
	5.1 Ziel 1: Fahr Fahrrad – komfortabel, schnell und sicher .....	13
	5.2 Ziel 2: Attraktive, kurze Wege – die Stadt zu Fuß neu entdecken .....	13
	5.3 Ziel 3: Bus und Bahn – ein Angebot, das begeistert!.....	13
	5.4 Ziel 4: Digitalisierung der Verkehrssysteme – clever unterwegs .....	14
	5.5 Ziel 5: Wirtschaftsverkehr – stadtverträglich fahren und effizient liefern .....	14
	5.6 Ziel 6: Kfz-Verkehr – notwendiger Bestandteil, aber elektrisch unterstützt .....	14
6	AKTIONSPLAN.....	16
	6.1 Schlüsselthemen .....	16
	6.1.1 Fußverkehr fördern.....	16
	6.1.2 Leitbild Radverkehr umsetzen .....	16
	6.1.3 ÖPNV-Offensive starten .....	17
	6.1.4 Strategisches Verkehrsnetz weiterentwickeln .....	17
	6.1.5 Parkraumangebot anpassen.....	18
	6.1.6 Neue Mobilitätsangebote fördern .....	18
	6.1.7 Mobilitätsmanagement etablieren .....	18
	6.1.8 Verkehrsmanagement verbessern .....	19
	6.2 Projekte .....	22
7	FAZIT UND AUSBLICK .....	24
	LITERATUR .....	25

## 1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Wolfsburg hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch weiterentwickelt und dabei regional und überregional eine große Bedeutung als Arbeitsstandort erlangt. Neben einem moderaten Bevölkerungswachstum in den vergangenen zehn Jahren ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Wolfsburg sowie die Zahl der Einpendler\*innen im gleichen Zeitraum sehr deutlich angestiegen. Das Verhältnis von heute ca. 125.000 Einwohner\*innen zu mehr als 120.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Wolfsburg und über 78.000 Einpendler\*innen (2019) macht deutlich, welche Herausforderungen für die Stadt im Bereich Mobilität und Verkehr zu bewältigen sind. Wesentliche Maßnahmen setzen daher bei der Schaffung von Wohnraum sowie der Mobilitätsgestaltung an. Mit der Wohnbauoffensive sollen 10.000 neue Wohneinheiten bis 2025 geschaffen werden.

Die Mobilität in Wolfsburg ist stark geprägt durch den Kraftfahrzeug (Kfz)-verkehr. Sowohl die Einwohner\*innen der Stadt als auch die vielen Pendler\*innen aus der Region sind überwiegend mit dem eigenen Fahrzeug in der Stadt unterwegs. Große Teile des Verkehrsnetzes sind zu den Hauptverkehrszeiten ausgelastet und in Teilen überlastet. Dabei besteht innerhalb des strategischen Verkehrsnetzes der Stadt Wolfsburg nur ein kleiner Handlungsspielraum, den Kfz-Verkehr anders als bisher zu lenken.

Um den Trend der Zunahme des Kfz-Verkehrs mit seinen negativen Auswirkungen auf das städtische Umfeld umzukehren, soll die Mobilität besser auf die Verkehrsmittel, insbesondere auf den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)) verteilt werden. Es ist das Ziel der Stadt, ein Mobilitätsangebot zu gestalten, das den Ansprüchen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\*innen nicht nur genügt, sondern das begeistert. Über die digitale Vernetzung kann nicht nur der Zugang zu den Angeboten, sondern auch zu neuen Mobilitätsformen zunehmend erleichtert werden.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, wird die vorliegende Mobilitätsstrategie:

- Raum für politische Schwerpunktsetzungen bieten,
- durch eine langfristige Zielsetzung dem Verwaltungshandeln eine konkrete Richtung geben,
- im Umgang mit Zielkonflikten der gesellschaftlichen Konsensfindung dienen,
- eine Erfolgskontrolle der strategischen Ziele und des Aktionsplans sowie eine kontinuierliche Fortschreibung auch unter sich verändernden Randbedingungen ermöglichen und
- als Rahmen für zukünftige Planungs- und Finanzierungsentscheidungen dienen.



## 2 METHODIK

Die Mobilitätsstrategie baut zum einen auf Strategien und Beschlüssen aus dem lokalen und regionalen Kontext der Stadt Wolfsburg auf und führt sie in einem strategischen und integrativen Ansatz zusammen. Zum anderen sind die Ergebnisse und Erkenntnisse in einem iterativen Prozess aus vier strategiebegleitenden Workshops mit Vertreter\*innen aus Stadtverwaltung, Politik, Vereinen und Verbänden, der Kinder-, Jugend-, und Schwerbehindertenarbeit sowie aus dem Volkswagenkonzern und anderen ansässigen Unternehmen als Arbeitsgrundlage eingeflossen.

Die Mobilitätsstrategie entwickelt Ziele und stellt einen Aktionsplan für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Wolfsburg während der kommenden Jahre auf. Im Ergebnis gliedert sich die Strategie in fünf aufeinander aufbauende Bausteine:



Quelle: Eigene Darstellung

Der Strategie wird eine **Umsetzungs- und Wirkungskontrolle** beiseite gestellt. Die Umsetzungskontrolle betrifft die Projekte hinsichtlich dem Einhalten von Kosten- und Zeitplanungen. Die Wirkungskontrolle betrachtet die Trendindikatoren und gibt Hinweise auf mögliche Effekte der Maßnahmen aus der Strategie.

Das vorliegende Strategiepapier bildet die Grundlage für künftige **Fortschreibungen in einem Fünf-Jahres-Turnus**. In einem erneuten Arbeitskreis zur Mobilitätsstrategie werden die Ziele, Trendindikatoren und Schlüsselthemen geprüft, angepasst, ersetzt oder fortgeschrieben. Analog dazu werden fortlaufend die Projekte über die genannten Kontrollinstrumente evaluiert und nach Abschluss durch neue Projekte ersetzt.

### 3 MOBILITÄT IN WOLFSBURG – EINE BESTANDSANALYSE

**Wo stehen wir heute? Wo wollen wir hin?** Die Bestandsanalyse liefert mittels Trendindikatoren Kennzahlen zum Verständnis der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation in Wolfsburg. Diese Trendindikatoren können den strategischen Zielen zugeordnet werden und lassen bei einer Fortschreibung der Strategie Rückschlüsse auf den Erfolg von Maßnahmen zu.

Trendindikator	Wo stehen wir?	Wo wollen wir hin?
<b>Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsfläche</b>	Jährliche Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche um mehrere Hektar (LSN 2020)	Umverteilung von Räumen zugunsten des Umweltverbundes, Straßenausbau auf ein notwendiges Mindestmaß begrenzen
<b>Verkehrsmittelwahl</b>	Hoher Anteil des MIV von 60 %, Anteil des Umweltverbundes bei 40 % (Fuß 20%, Rad 13%, ÖPNV 7%) (WVI 2013)	Stärkung des Umweltverbundes
<b>Einpendler*innen</b>	Zunahme an Einpendler*innen um jährlich etwa 1.500 Personen (Bundesagentur für Arbeit 2020), 90 % davon kommen mit dem Personenkraftwagen (Pkw) (WVI 2013)	Einpendler*innen zu Einwohner*innen machen, zusätzlich Stärkung des Umweltverbundes und weiterer Alternativen zum eigenen Pkw
<b>Jährliche Fahrleistung im ÖPNV</b>	Fahrleistung seit 2015 tendenziell leicht rückläufig (WVG 2020)	Fahrleistung soll durch Weiterentwicklung von Angeboten tendenziell steigen
<b>Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV</b>	Anzahl der Fahrgäste im WVG-Liniennetz tendenziell zunehmend (WVG 2020)	Anzahl der Fahrgäste soll weiter zunehmen
<b>Erreichbarkeit der Innenstadt im ÖPNV – Fahrzeit im ÖPNV</b>	Innenstadt in bis zu 40 Minuten aus den Ortsteilen erreichbar, Fahrzeit zwischen den Ortsteilen teilweise länger oder keine Direktverbindung vorhanden (Stadt Wolfsburg 2020a)	Zunehmende Verbesserung, Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV durch leistungsfähige und schnelle Verbindungen
<b>Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad – Fahrzeit mit dem Fahrrad</b>	Innenstadt in bis zu 30 Minuten aus den Ortsteilen erreichbar (ebd.)	Weitere Verbesserung der Radinfrastruktur durch Lückenschlüsse, Radschnellwege und verbesserte Abstellmöglichkeiten

Trendindikator	Wo stehen wir?	Wo wollen wir hin?
<b>Sicherheit im Radverkehr</b>	Anzahl der Unfälle seit 2014 tendenziell leicht rückläufig, aber 2018 stärkerer Anstieg (Polizei Niedersachsen 2020)	Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) bei weiter zunehmender Anzahl an Radfahrern
<b>Sicherheit im Fußverkehr</b>	Anzahl der Unfälle seit 2014 tendenziell leicht rückläufig, nach mehreren Jahren des Anstiegs ein deutlicher Rückgang 2018, 2019 wieder leichter Anstieg (ebd.)	Verbesserung der Sicherheit im Fußverkehr gegenüber dem MIV und Radverkehr
<b>Kfz-Bestand</b>	Höchste Kfz-Dichte je 100.000 Einwohner, tendenziell steigend (KBA 2020a)	Entkopplung der Mobilitätsoptionen von der Pkw-Verfügbarkeit in Privathaushalten durch intelligente Wohnquartiersplanung und gute verkehrliche Alternativen
<b>Bestand alternativer Antriebe (Elektro- und Hybridfahrzeuge)</b>	Tendenziell steigend, verstärkter Anstieg seit 2019 (KBA 2020b)	Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Antriebe innerhalb des nicht substituierbaren Privat- und Wirtschaftsverkehrs
<b>Anzahl an Ladepunkten für Elektrofahrzeuge</b>	387 (Stadt Wolfsburg 2020b)	Bedarfsgerechter weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur durch Marktakteure
<b>Erreichbarkeit der Innenstadt im Kfz – Fahrzeit mit dem Kfz</b>	Sehr gute Erreichbarkeit der Ortsteile aus der Innenstadt in unter 20 Minuten (Stadt Wolfsburg 2020a)	Aufwertung alternativer Angebote
<b>Kfz-Belastungssituation</b>	Tendenziell steigende Belastung, teilweise Belastungsgrenze werktags zu den Hauptverkehrszeiten erreicht (Stadt Wolfsburg 2018)	Alternativen zum MIV stärken
<b>Sicherheit im MIV</b>	Anzahl der Unfälle insgesamt seit 2014 tendenziell leicht rückläufig, Anteil der Unfälle mit Personenschäden leicht zunehmend (Polizei Niedersachsen 2020)	Anzahl der Unfälle soll durch Verbesserungen der Sicherheit im MIV sinken
<b>Parkplatzsituation</b>	Anzahl an Stellplätzen tendenziell zunehmend (Wolfsburg AG 2020)	Förderung autoarmer Quartiere, Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum in der Innenstadt
<b>Umweltdaten</b>	Belastungsgrenzen nicht oder nur marginal überschritten, tendenziell rückläufige Umweltbelastungen durch Stickstoff und Feinstaub (Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim 2020)	weitere Reduzierung umweltbelastender Emissionen

## 4 DIE VISION

Der aufgezeigte Status Quo macht deutlich, welche Herausforderungen in Wolfsburg bestehen. Im Rahmen der Workshopreihe zur Mobilitätsstrategie sollte erarbeitet werden, welchen Weg Wolfsburg insgesamt beim Thema Mobilität und Verkehr gehen möchte, welche Schwerpunkte zu setzen sind und wie vorhandene Ressourcen zukünftig verteilt werden.

Der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wurde eine zentrale Bedeutung zugeschrieben. Im ÖPNV ist die Entwicklung eines attraktiven und bedarfsgerechten Angebotes, die Abstimmung der Systeme aus städtischem und regionalem Verkehr sowie deren Verknüpfung sicherzustellen. Nach dem MIV werden die meisten Wege in Wolfsburg zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Daher wurden ebenfalls fußgänger- und radfahrerfreundliche Infra- und Siedlungsstrukturen als Klammer um das gesamte Angebot des Umweltverbundes als prioritär angesehen. Insbesondere der bisher weniger beachtete Fußverkehr sollte qualitativ stärker in den Fokus rücken. Im MIV ist die Elektrifizierung des nicht substituierbaren Verkehrs zu unterstützen. Parallel sollte die Flächenverfügbarkeit zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Digitale Möglichkeiten der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung sollten genutzt werden. Die Teilnehmer\*innen bekräftigen den Wunsch nach neuen Mobilitätsangeboten, wie beispielsweise neuen, flexiblen ÖPNV-Angeboten oder Sharingmodellen. Diese sollten mit entsprechenden Infrastrukturen, wie Mobilitätsstationen sinnvoll ergänzt werden.

Daraus ergibt sich für Wolfsburg die Vision einer stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität mit hoher Angebotsvielfalt und der bedarfsgerechten Einbeziehung digitaler Lösungen.

## 5 STRATEGISCHE ZIELE

Die Mobilitätsstrategie soll sicherstellen, dass die Mobilitätsbedürfnisse und -ansprüche der Wolfsburger\*innen sowie die der Wirtschaftsunternehmen auch unter dem zunehmenden Wachstumsdruck gewahrt bleiben. Sechs qualitative Ziele setzen schlagwortartig den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Wolfsburg, an denen sich die Verkehrspolitik und die Verkehrsplanung orientieren sollen. Sie decken die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und den motorisierten Individualverkehr ab und berücksichtigen den Wirtschaftsverkehr sowie die Digitalisierung als Stellgrößen für die Mobilität in Wolfsburg.

### 5.1 Ziel 1: Fahr Fahrrad – komfortabel, schnell und sicher

- Erhöhung des Anteils des Radverkehrs bei der Verkehrsmittelnutzung von 13 % auf 15 % in der Gesamtstadt sowie von 18% auf 25 % in der Innenstadt<sup>1</sup>
- Verbessern der Sicherheit von Fahrradfahrern
- Weiterentwickeln des Radverkehrsnetzes (Routen) auch abseits von Hauptverkehrsstraßen
- Verbessern der Infrastruktur für den Fahrradverkehr

### 5.2 Ziel 2: Attraktive, kurze Wege – die Stadt zu Fuß neu entdecken

- Verbessern, Aufwerten und attraktives Gestalten von öffentlichen Räumen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger\*innen
- zusammenhängendes Fußwegenetz
- Verbessern der Sicherheit von Fußgänger\*innen gegenüber dem motorisierten Verkehr und gegenüber Fahrradfahrer\*innen

### 5.3 Ziel 3: Bus und Bahn – ein Angebot, das begeistert!

- stärkere Verlagerung des MIV auf den öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr
- Verbessern der Anbindung der Stadtteile untereinander und an das Umland (inkl. Park and Ride und Bike and Ride in Wolfsburg und in der Region)
- Beschleunigung des ÖPNV
- Attraktivierung durch einfache, moderne Tarif- und Bezahlangebote sowie digitale Ergänzungsangebote in den Verkehrsmitteln
- Verbessern der Barrierefreiheit im ÖPNV durch Berücksichtigen der Belange von Fußgänger\*innen, insbesondere von älteren Menschen, behinderten Personen sowie von Menschen mit Kindern

<sup>1</sup> Die Angaben finden sich in den Ratsbeschlüssen zur Elektromobilitätsstrategie (V 2017/0514) und zum Leitbild Radverkehr wieder (V 1966/2016).

#### 5.4 Ziel 4: Digitalisierung der Verkehrssysteme – clever unterwegs

- Digitalisierung der Verkehrssysteme im Sinne von Vernetzen, Automatisieren und Kooperieren zur Stärkung von diversifizierten Mobilitätsangeboten
- Verkehrsflussoptimierung und intelligente Verkehrssteuerung
- neue Mobilitätsangebote etablieren und Nutzungsanreize mit Hilfe digitaler Angebote schaffen
- Förderung von Sharing-Angeboten (Rad, Auto, weitere) und Entwicklung innovativer Konzepte (Ride Sharing, Pooling, etc.)

#### 5.5 Ziel 5: Wirtschaftsverkehr – stadtverträglich fahren und effizient liefern

- effizienter, umweltfreundlicher und stadtverträglicher Wirtschafts-, Güter- und Personenwirtschaftsverkehr
- Einführung von Verkehrsleit- und Parkleitsystemen für den Wirtschaftsverkehr
- Prüfen und Fördern von alternativen Transportsystemen
- Ordnung des Lieferverkehrs und Förderung einer stadtverträglichen Logistik in sensiblen städtebaulichen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren)
- stadtverträglich abwickeln, ohne funktional einzuschränken

#### 5.6 Ziel 6: Kfz-Verkehr – notwendiger Bestandteil, aber elektrisch unterstützt

- Förderung alternativer Antriebstechnologien<sup>2</sup>
- Verkehrswege funktional ausgestalten
- Kapazität des Straßenverkehrsnetzes für den MIV von der künftigen Stadtentwicklung weiter entkoppeln
- Minderung der Spitzenbelastungen auf den Hauptverkehrsachsen
- Stärken von Mobilitätsketten und des Mobilitätsmix
- umfassendes und besseres Verknüpfen aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes bis auf Stadtteilebene

---

<sup>2</sup> Die Elektromobilitätsstrategie und das Ladeinfrastrukturkonzept wurden 2017 im Rat der Stadt Wolfsburg beschlossen (V 2017/0514).



**Fahr Fahrrad –  
komfortabel, schnell und sicher**



**Attraktive, kurze Wege –  
die Stadt zu Fuß neu entdecken**



**Bus und Bahn –  
ein Angebot, das begeistert**



**Digitalisierung der Verkehrssysteme –  
clever unterwegs**



**Wirtschaftsverkehr –  
stadtverträglich fahren und effizient liefern**



**Kfz-Verkehr –  
notwendiger Bestandteil, aber elektrisch unterstützt**

## 6 AKTIONSPLAN

Die Mobilitätsstrategie verfügt über einen Aktionsplan, der bewusst Schwerpunkte in Bezug auf die zahlreichen verkehrlichen Maßnahmen in der Stadt setzt. Der Aktionsplan enthält ausgewählte Schlüsselthemen, die auf eines oder mehrere strategische Ziele einzahlen. Bei den Schlüsselthemen handelt es sich um Kernbereiche, deren Umsetzung zentral ist und die in unterschiedlicher Ausprägung zur Erreichung der einzelnen Ziele beitragen. Der Aktionsplan soll regelmäßig aktualisiert werden.

### 6.1 Schlüsselthemen

Im Aktionsplan sind acht Schlüsselthemen enthalten, die innerhalb von drei strategiebegleitenden Workshops entwickelt wurden. Die Schlüsselthemen helfen, städtische Ressourcen so zu bündeln, zu priorisieren und abzustimmen, sodass eine möglichst effiziente und synergetische Zielerreichung gewährleistet wird. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf den Schlüsselthemen „ÖPNV-Offensive“, „Leitbild Radverkehr umsetzen“ und „Fußverkehr fördern“, da sie als Maßnahmenbündel besonders geeignet sind, die gesetzten Ziele zu erreichen.

#### 6.1.1 Fußverkehr fördern

Der Fußverkehr soll gemeinsam mit dem ÖPNV und dem Radverkehr im sog. Umweltverbund gestärkt werden. Der Fußverkehr soll zukünftig als eigenes Handlungsfeld in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, da das Zufußgehen sowohl für die Attraktivität einer Stadt als auch für die tägliche Mobilität der Bewohner\*innen und deren Gesundheit von zentraler Bedeutung ist. Alle Wege, die wir machen, beginnen und enden mit dem Zufußgehen. So sollen insbesondere

- die **Aufenthaltsqualitäten** im öffentlichen Raum gesteigert werden,
- **Verknüpfungen** zu anderen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln verbessert werden,
- schnelle **Wegeverbindungen** ausgebaut werden,
- die **Wartezeiten an Ampeln** geprüft und wo möglich verkürzt werden,
- **Querungssituationen** verbessert und
- insgesamt die **Sicherheit** erhöht werden.

#### 6.1.2 Leitbild Radverkehr umsetzen

Das Wolfsburger Leitbild Radverkehr wurde 2016 über das sogenannte BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) gemeinsam mit Vertreter\*innen aus Politik, Stadtverwaltung, Interessenverbänden, der Polizei, Schülervertreter\*innen und Volkswagen erarbeitet. Das Leitbild Radverkehr enthält



einen 24-Punkte-Plan zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Wolfsburg bis 2025, weswegen es als Grundlage der Mobilitätsstrategie übernommen werden kann. Es umfasst Maßnahmen aus den Themenbereichen

- Steigerung der **Sicherheit** von Radfahrer\*innen,
- Verbesserung und Ausbau von **Infrastrukturen**,
- **Öffentlichkeitsarbeit** und
- **Finanzierung**.

### 6.1.3 ÖPNV-Offensive starten

Das Schlüsselthema bündelt wesentliche Maßnahmen für das ÖPNV-Angebot in Wolfsburg sowie dessen Verknüpfungen in die Region. Als Prämissen gelten dabei

- die **Gestaltung eines bedarfsgerechten Angebotes** durch ein optimiertes Liniennetzkonzept mit Taktzeiten, Anbindungen und Linienführungen,
- die **Ergänzung neuer und flexibler Angebote im ÖPNV**, um bestehende Angebotsdefizite zu reduzieren, Ressourceneinsatz und Angebot optimal ins Verhältnis zu setzen und neue, hochattraktive Angebote zu schaffen,
- das **Vorantreiben digitaler Lösungen** im Bereich des Ticketkaufs, der Fahrplanauskunft sowie des Fahrgastkomforts und- Service, um einen einfachen und modernen Zugang zum ÖPNV sowie zur Kundenbindung zu schaffen,
- die **Weiterentwicklung leistungsfähiger Verknüpfungen** im lokalen ÖPNV- sowie mit dem regionalen ÖPNV- und Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)-Netz, um Wegekettens mit wenigen Umstiegen und schnellen Verbindungen, bspw. durch Bevorrechtigung und Beschleunigung des ÖPNV, anbieten zu können.

### 6.1.4 Strategisches Verkehrsnetz weiterentwickeln

Ein strategisches Verkehrsnetz kann dazu beitragen, jedes Verkehrsmittel zügig und möglichst konflikt- und belastungsarm auf teilweise eigenständig geführten Fahrstreifen zu lenken. Im Ergebnis soll ein strategisches Verkehrsnetz entstehen, das für jedes Verkehrsmittel Maßnahmen vorsieht, die im Gesamtsystem ineinander greifen. Für Wolfsburg sollen daher

- **strategisch wichtige Hauptrouten** für jedes Verkehrsmittel mit entsprechender Bevorrechtigung definiert und ausgebaut werden,
- **wertvolle (Innen)stadträume**, die derzeit monofunktional für den Verkehr genutzt werden, für andere Nutzungen geöffnet werden und
- die **Geschwindigkeiten** des MIV außerhalb von Hauptrouten reduziert werden.

### 6.1.5 Parkraumangebot anpassen

Als ein wichtiger Aspekt in der Erarbeitungsphase der Strategie wurde von den Teilnehmer\*innen die Verteilung des Verkehrsraums genannt. Um die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu verändern und den zunehmenden Flächenverbrauch zu begrenzen, ist eine veränderte Zuordnung von Flächen für den ruhenden Verkehr gefragt, insbesondere in Innenstadtlagen. Daher sollen

- eine **Stellplatzsatzung** für Wolfsburg erarbeitet werden,
- die **Stellplätze** für den MIV im öffentlichen Raum zugunsten des Umweltverbundes reduziert werden,
- das Angebot an **Park and Ride-Plätzen** ausgeweitet werden,
- die **Parkraumnutzung** optimiert werden sowie
- **autoarme Wohngebiete** bzw. Wohnstraßen künftig stärker in der Planung berücksichtigt werden.

### 6.1.6 Neue Mobilitätsangebote fördern

Neue Mobilitätsangebote sollten synergetisch und entlang der Wolfsburger Zielstellungen im Bereich Digitalisierung, Elektromobilität und Verkehr entwickelt und umgesetzt werden. Dazu zählen

- **Park and Ride-Angebote** mit verknüpften Zubringerverkehren,
- **Mobilitätsstationen**, die Mobilitätsangebote an einem Ort miteinander verknüpfen und um weitere Services (Packstationen, Radserviceanlagen, Lademöglichkeiten etc.) ergänzen,
- **Sharingangebote** für ein möglichst breites Feld an Einsatzzwecken,
- die bedarfsgerechte Ausschöpfung **digitaler Lösungen sowie**
- eine **Mobilitätsplattform** für alle Verkehrsarten.

### 6.1.7 Mobilitätsmanagement etablieren

Ein Mobilitätsmanagement kann durch kommunikative, infrastrukturelle, betriebliche sowie kommunale Maßnahmen als Querschnittsfeld über die gesamte Zielmatrix wirken. Dabei wird zwischen dem betrieblichen Mobilitätsmanagement (Arbeits- und Dienstverkehre) und dem kommunalen Mobilitätsmanagement (gesamter städtischer Verkehr) unterschieden. Als Ansätze verfolgt werden sollen

- die Ausweitung von **Barrierefreiheit** im gesamten Verkehr,
- die Verstärkung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** in größeren Unternehmen,
- **Verhaltensänderungen** durch kommunikative Maßnahmen,
- **Beteiligungsangebote** bei mobilitätsbezogenen Themen für Bürger\*innen und Fachleute und
- die Gewährleistung der **sozialen Teilhabe** durch Mobilität.

### 6.1.8 Verkehrsmanagement verbessern

Nicht vermeidbare oder substituierbare Verkehre im Personenindividual- oder Wirtschaftsverkehr können durch Maßnahmen des Verkehrsmanagements effizienter gesteuert werden. In Wolfsburg sollen bei der Etablierung und Ausweitung von Verkehrsmanagements folgende Schwerpunkte gebildet werden:

- die Erfassung und Auswertung des **Verkehrszustandes**,
- das effizientere zeitliche und räumliche Lenken von **Pendlerverkehren**,
- die bedarfsgerechte Ausweitung von **Verkehrsleit- und Informationstechnik**,
- der Ausbau steuernder **Systemkomponenten** und
- die Betrachtung des **Wirtschaftsverkehrs** mit dem Ziel, mögliche Schwachpunkte zu identifizieren und den Wirtschaftsverkehr insgesamt effizienter und klimaschonender zu gestalten.

Bedarfsgerechtes Angebot sicherstellen, flexible Angebote ergänzen, digitale Lösungen beim Bezahlen und bei der Auskunft bieten, leistungsfähige Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln gewährleisten, schnelle Wegeketten ermöglichen.

Sicherheit erhöhen, Infrastrukturen verbessern und ausbauen, Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Radverkehrs nutzen.

Barrierefreiheit im Verkehr ausweiten, betriebliche Mobilitätsmanagements verstetigen, Verhaltensänderungen bewirken, Beteiligungsangebote für Nutzer\*innen machen, soziale Teilhabe gewährleisten.

Haupttrouten für jedes Verkehrsmittel definieren, monofunktionale Innenstadträume für alle nutzbar machen, Geschwindigkeiten des MIV außerhalb von Haupttrouten reduzieren.

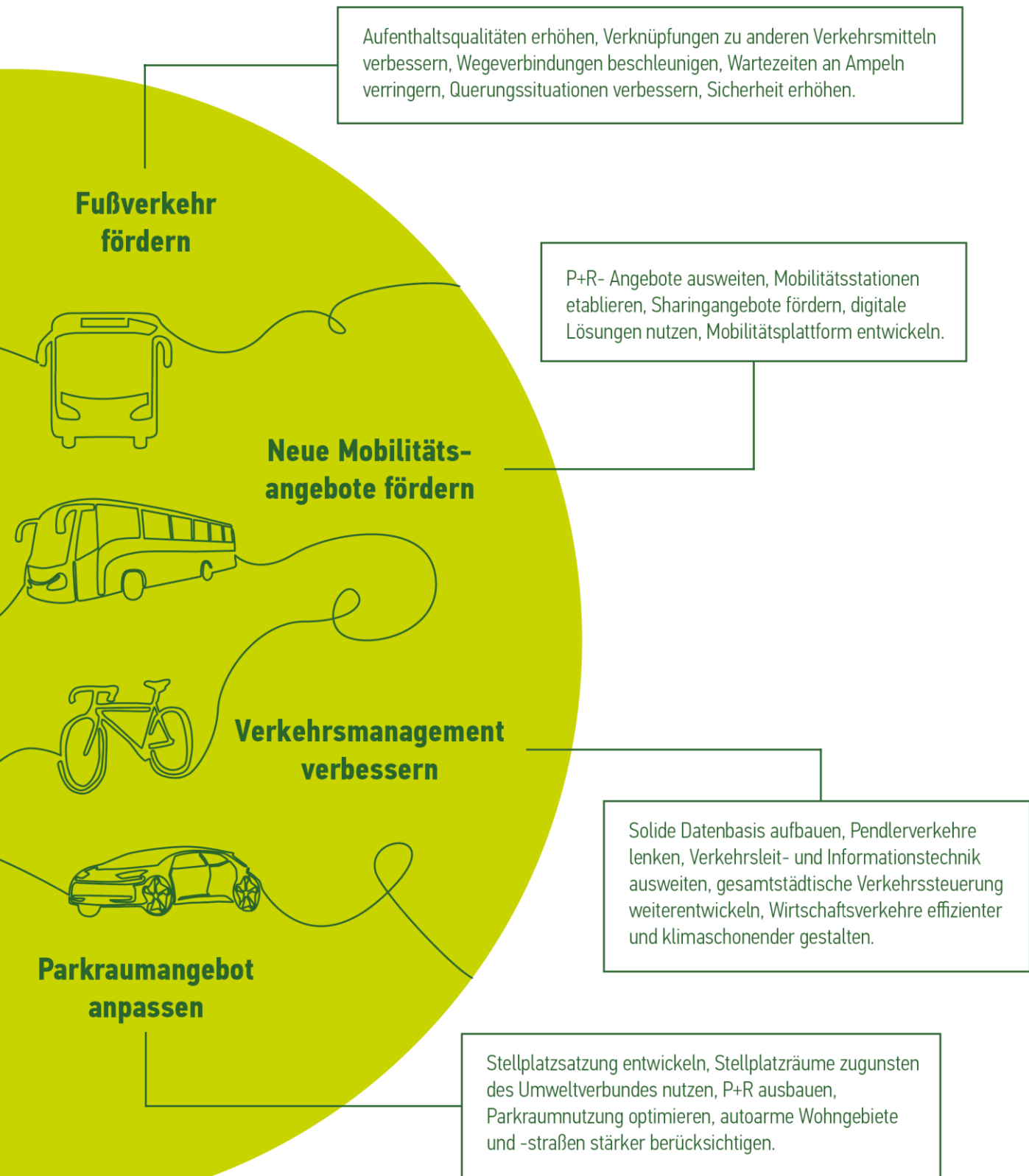
**Leitbild Radverkehr umsetzen**

**Mobilitätsmanagement etablieren**

**ÖPNV-Offensive**

**Strategisches Verkehrsnetz weiterentwickeln**





## 6.2 Projekte

Je Schlüsselthema wird beispielhaft ein Projekt aufgeführt: Weitere Projekte und Informationen werden fortlaufend auf der Internetseite [www.wolfsburg.de/gruenerfaden](http://www.wolfsburg.de/gruenerfaden) veröffentlicht und aktualisiert.

Projekt	Ziele	Status
<b>Brückenschlag Braunschweiger Straße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fußverkehr besser verknüpfen</li> <li>Attraktive und schnelle Verbindung schaffen</li> <li>Querungssituation verbessern</li> <li>Sicherheit erhöhen</li> <li>Barrierefreiheit</li> </ul>	In Umsetzung
<b>Aufstellung und Umsetzung eines Haupt- und Nebenradroutennetzes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktive und direkte Wegeverbindungen schaffen</li> <li>Sicherheit erhöhen</li> <li>Qualitätsstandards umsetzen</li> <li>Abstellanlagen und Verknüpfungspunkte verbessern und ausweiten</li> <li>Schnellwegeverbindungen schaffen</li> </ul>	Stetige Umsetzung
<b>Alternative Grüne Route</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktives, komfortables und schnelles Angebot in die Innenstadt und zum VW-Werk als Alternative zum Auto</li> <li>ÖPNV bedarfsgerecht weiterentwickeln</li> <li>Anbindung der neuen Baugebiete im Südosten</li> <li>Digitalisierung vorantreiben</li> <li>Leistungsfähige Verknüpfungen lokal und regional bieten</li> <li>Planung für weiteren Ast in Richtung Westhagen/ Detmerode</li> <li>Verknüpfung mit Park and Ride-Anlagen</li> </ul>	In Umsetzung
<b>Verkehrskonzept Süd-Ost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alternative Grüne Route und Park und Ride in Hehlingen umsetzen</li> <li>Radverkehrsförderung planerisch umsetzen</li> <li>Verlegung der L 290 und Ausbau der Dieselstraße:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuerung des Kfz-Verkehrs über zentrale Verkehrsachsen</li> <li>• Verbesserung des Verkehrsflusses in diesem Bereich</li> </ul> </li> <li>Vermeidung von Beeinträchtigungen für die Anwohner*innen in sensiblen Bereichen</li> </ul>	Stetige Umsetzung
<b>Mobilitätsstationen für Wolfsburg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leistungsfähige Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger an zentralen und dezentralen Punkten</li> <li>Reduzierung des Kfz-Verkehrs</li> <li>Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und Einpendelnden</li> <li>Sharing und Verleih (Auto, Fahrrad, Roller) fördern</li> </ul>	in Vorbereitung

Projekt	Ziele	Status
	Service-Angebote wie Fahrradreparatur, Schließfächer, Packstation Digitale Möglichkeiten nutzen	
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement</b>	Analyse der Mitarbeiter*innenmobilität und Angebotsverbesserungen Effizienzsteigerung des Fuhrparkmanagements Kfz-Verkehr reduzieren Gesundheit der Mitarbeiter*innen fördern Umweltschonendes Mobilitätsverhalten	in Umsetzung
<b>Verkehrsnachfrage- und Prognosemodell</b>	Aktualisierung der Datenbasis des vorhandenen Simulationsmodells Pendlerverkehre lenken Verkehrsleit- und Informationstechnik ausbauen Wirtschaftsverkehr effizient und klimaschonend gestalten	in Umsetzung
<b>Park and Ride in Hehlingen</b>	Pendlerverkehre lenken Umstieg auf den ÖV oder Nutzung alternativer Mobilitätsangebote Autoarme Innenstadt Innerstädtische Parkplätze reduzieren	in Vorbereitung

## 7 FAZIT UND AUSBLICK

Die hohe dynamische Entwicklung Wolfsburgs sowie die voranschreitende Digitalisierung und Elektromobilität machen einen flexiblen und ganzheitlichen Planungsansatz für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Stadt für die kommenden Jahre notwendig. Die Stadt hat sich bewusst gegen ein langfristiges und starres Planungsinstrument zugunsten einer flexiblen Strategie entschlossen, die innerhalb des Betrachtungszeitraumes von fünf Jahren auf neue Entwicklungen reagieren kann. Das Ziel war, der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation sowie bisherigen Beschlüssen und Strategien ganzheitliche Entwicklungsziele und Maßnahmen für die kommenden Jahre beiseite zu stellen, um Projektsynergien zu heben, Prioritäten zu setzen und ressourceneffizient und zielgerichtet einzusetzen. Die vorliegende Basisstrategie bildet hierfür den Aufschlag.

Es hat sich gezeigt, dass der hohe MIV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl bei vergleichsweise geringem ÖPNV-Anteil, vor allem bei den Pendlerverkehren, die Stadtentwicklung hinsichtlich MIV-geprägter Flächenbedarfe und -strukturen sowie Überlastungssituationen in Spitzenzeiten weiterhin vor Herausforderungen stellt. Im Sinne eines integritierten Stadtentwicklungsansatzes bedarf es zur Lösung nicht nur Maßnahmen im Mobilitäts- und Verkehrssektor, sondern auch im Bereich Wohnen, der Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes, Einführung digitaler Angebote sowie einer Kommunikationsstrategie. So kann es gelingen, Mobilität und Verkehr auf ein breiteres Fundament an Angeboten zu stellen und künftig umwelt-, stadt-, und sozialverträglicher abzuwickeln.

Wie geht es weiter? In einem jährlichen Mobilitätsbericht soll eine jahresscheibenweise Erfassung von Verkehrsdaten die Verkehrsentwicklung in bestimmten Querschnitten in Wolfsburg aufzeigen. Die Umsetzungskontrolle erfolgt in einem Rhythmus von etwa zweieinhalb Jahren. Hier werden Kosten- und Zeitplanung auf Projektebene überprüft und ggf. aktualisiert. Die Wirkungskontrolle prüft die Wirkung der bereits umgesetzten Maßnahmen und wertet die Trendindikatoren wie Modal Split, Flächenverbräuche nach Verkehrsträgern oder Unfallzahlen aus. Dabei werden die Ergebnisse der vergangenen Jahre zusammengefasst und deren Wirkung – auch in der Gesamtheit – beurteilt. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie.

Die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie erfolgt auf Grundlage der Wirkungskontrolle in einem Fünf-Jahres-Turnus. Die strategischen Ziele, die Trendindikatoren, die Schlüsselthemen und die Projekte werden auf Aktualität überprüft und fortgeschrieben. Hierzu soll erneut ein begleitender Arbeitskreis ähnlich dem Workshopformat der Basisstrategie gebildet werden.



## LITERATUR

Bundesagentur für Arbeit (2020): Sonderauswertung der Bundesagentur für Arbeit. Nürnberg.

KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2020a): Fahrzeugzulassungen. Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken. 1. Januar 2020. Flensburg.

[https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2020/fz1\\_2020\\_xlsx.xlsx?\\_\\_blob=publicationFile&v=7](https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2020/fz1_2020_xlsx.xlsx?__blob=publicationFile&v=7). (Stand: 2020-01-01) (Zugriff: 2020-06-15).

KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2020b): Neuzulassungen von Personenkraftwagen nach Marken und Modellreihen. Flensburg.

[https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz10/fz10\\_gentab.html?nn=1146130](https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz10/fz10_gentab.html?nn=1146130) (Zugriff: 2020-06-10).

LSN (Landesamt für Statistik Niedersachsen) (2020): Katasterfläche in Niedersachsen.

<https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>. (Stand: 2018-12-31) (Zugriff: 2020-04-20).

Polizei Niedersachsen (2020): Sonderauswertung Verkehrsunfallstatistik Stadt Wolfsburg zum 06.06.2019. Polizeiinspektion Wolfsburg-Helmstedt.

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim (Hrsg.) (2020): Lufthygienische Überwachung Niedersachsen. Hildesheim.

[https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/luftqualitaet/lufthygienische\\_uberwachung\\_niedersachsen/lufthygienische-ueberwachung-niedersachsen-9107.html](https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/luftqualitaet/lufthygienische_uberwachung_niedersachsen/lufthygienische-ueberwachung-niedersachsen-9107.html). (Stand: 2020-04-02) (Zugriff: 2020-05-20).

Stadt Wolfsburg (2020a): Sonderauswertung Erreichbarkeit der Innenstadt von Wolfsburg mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Auswertung Referat Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik. Wolfsburg.

Stadt Wolfsburg (2020b): Sonderauswertung öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Wolfsburg. Auswertung Referat Strategische Planung, Stadtentwicklung, Statistik. Wolfsburg.

Wolfsburg AG (2020): Sonderauswertung der Wolfsburg AG. Wolfsburg.

WVG (Wolfsburger Verkehrs-GmbH) (2020): Sonderauswertung der Wolfsburger Verkehrs-GmbH. Wolfsburg.

WVI (Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH) (2013): Mobilitätsuntersuchung Großraum Braunschweig 2010. Tabellenband Haushaltsbefragung Stadt Wolfsburg. Braunschweig



**... UND WO FÜHRT  
DICH DER GRÜNE  
FADEN HIN?**



