

Verkehrsentwicklungsplan

Kassel 2030

› Gestalten ›› Bewegen ››› Leben

**Sachstandsbericht zur Maßnahmenbewertung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und
Verkehr, 08.05.2014**

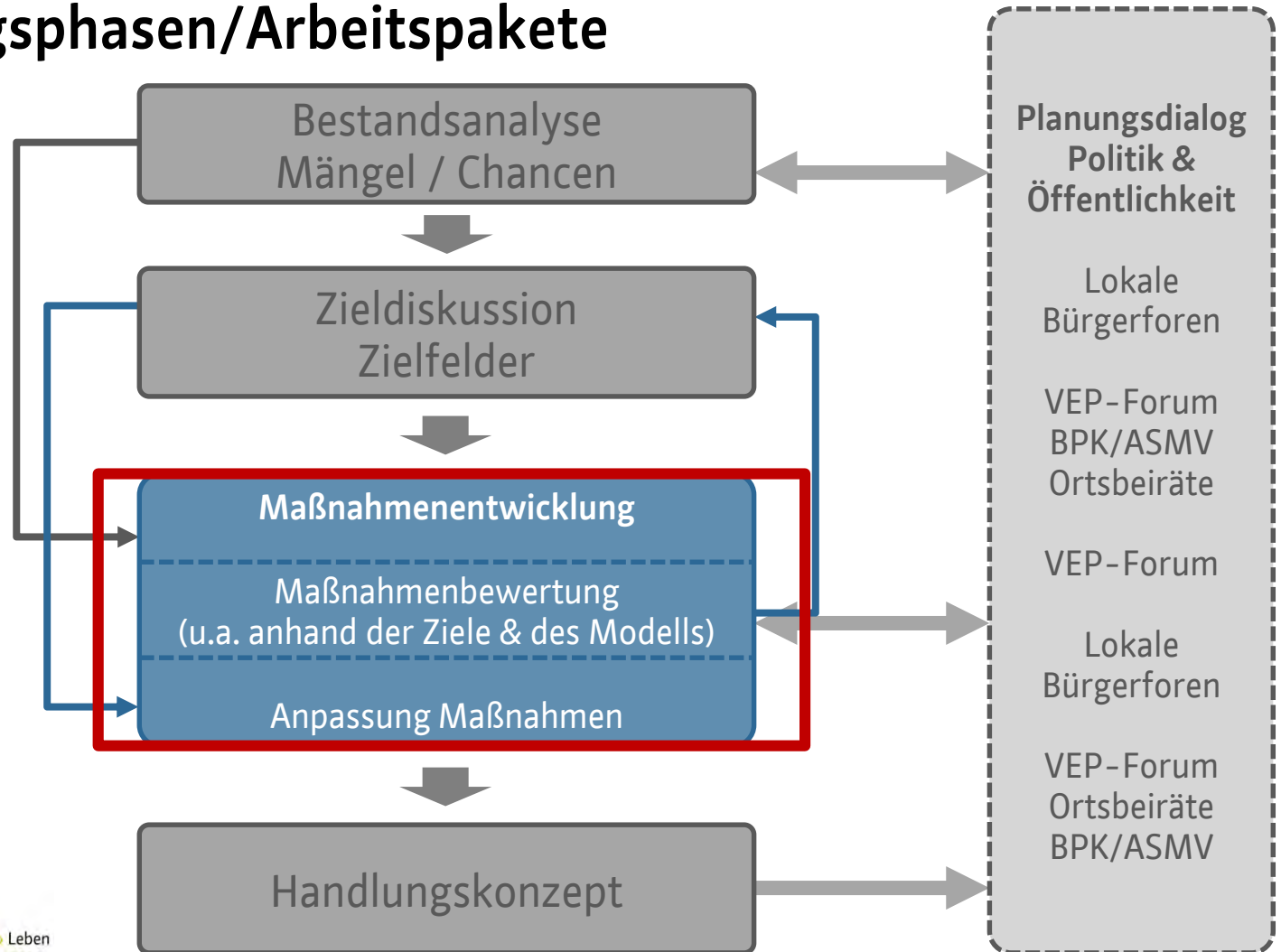
Jens Rümenapp, GGR

Sachstandsbericht zur Wirkungsanalyse & Bewertung von Maßnahmen

- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern



Bearbeitungsphasen/Arbeitspakete



Zielfelder des VEP Stadt Kassel:

1. Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit

2. Erhöhung der Verkehrs- sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung

3. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer

4. Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs

5. Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt

6. Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität

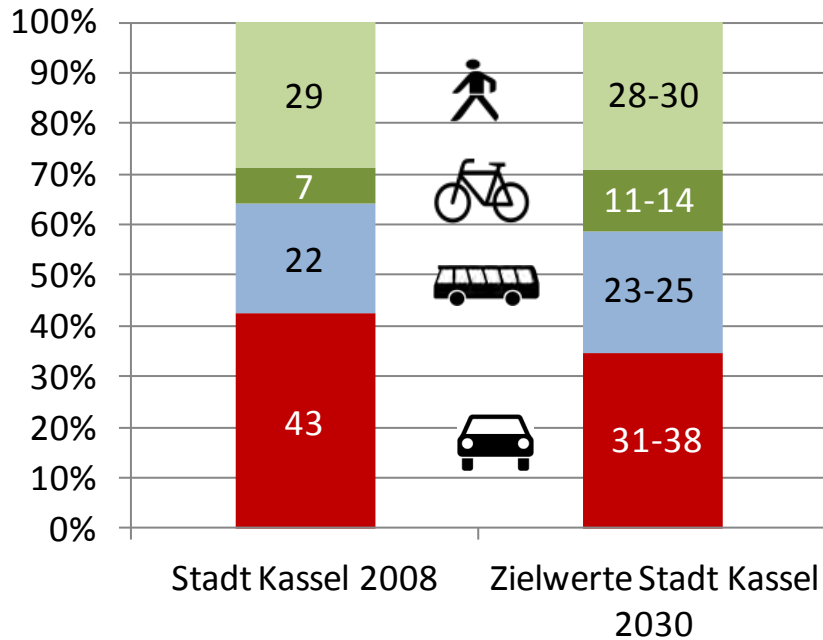
7. Attraktivierung des Umweltverbunds

8. Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme

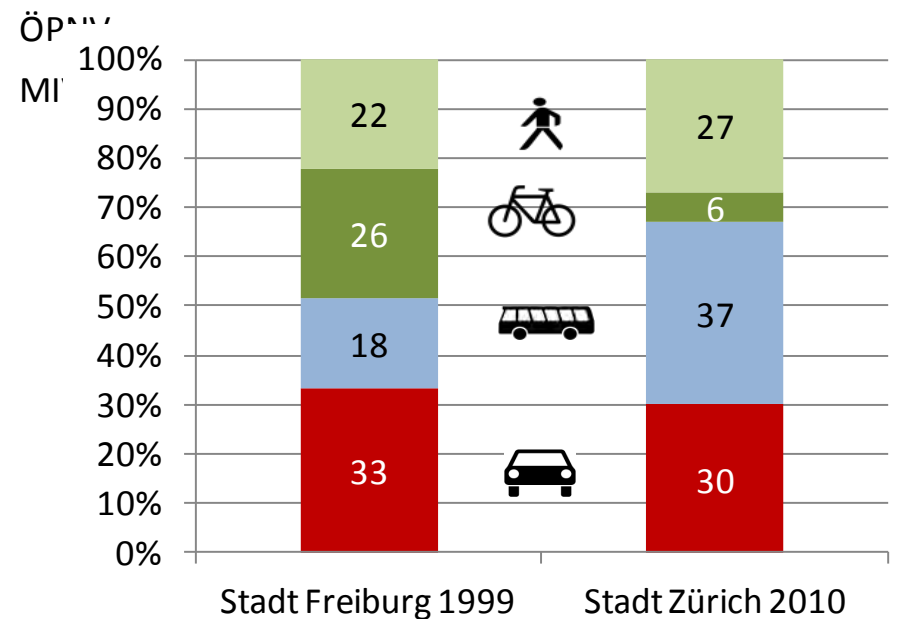
9. Erhalt & Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur

Stadtverordnetenbeschluss vom 9.12.2013

Modal split-Werte VEP Stadt Kassel:



Ziele des VEP 2030 werden schon heute von anderen Städten erreicht



VEP- Handlungsfelder



Qualitätssprung im Radverkehr



Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum



Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV



Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



Berufs- und Ausbildungsverkehr



Wirtschaftsverkehr



Einkaufs- und Versorgungsverkehr



Freizeitverkehr



Sichere Mobilität (Vision Zero)



Multi- und Intermodalität



Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



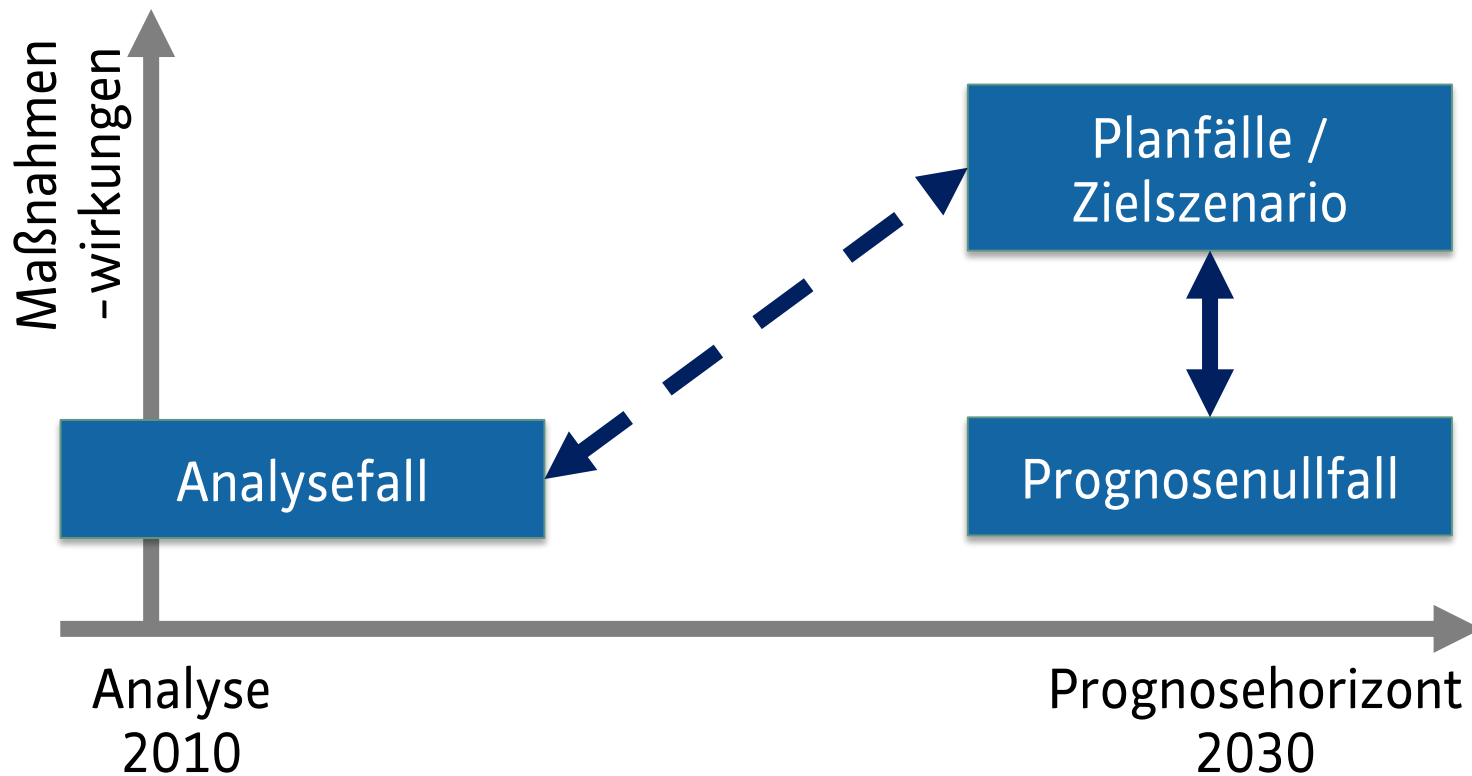
Mensch und Mobilitätskultur



Wirkungsanalyse – Bewertung von Maßnahmen

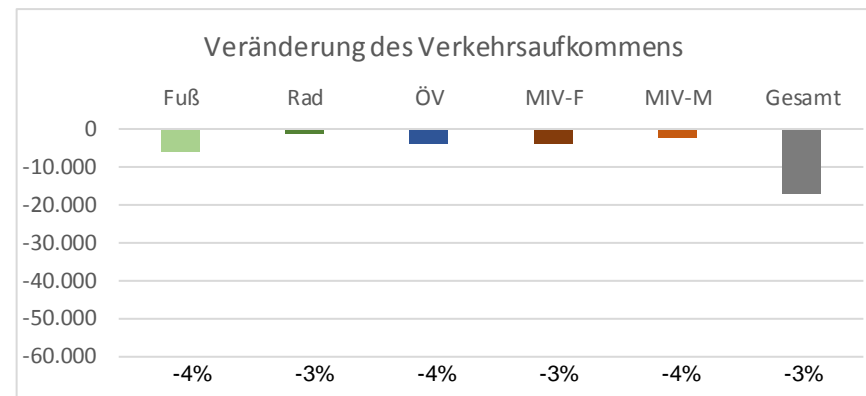
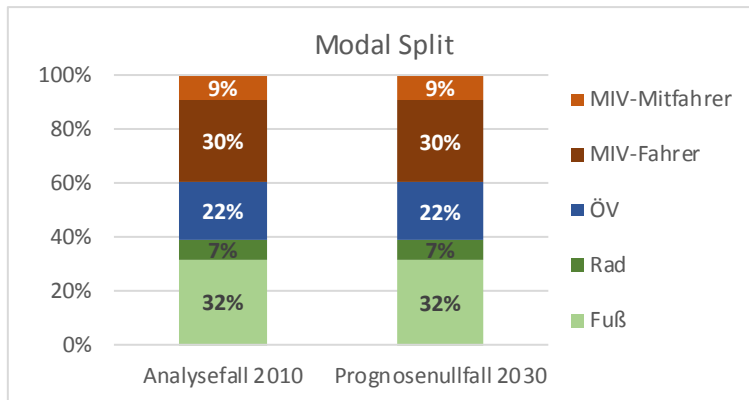
- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel (Modell)
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern

Bezugsfälle für die Wirkungsanalyse

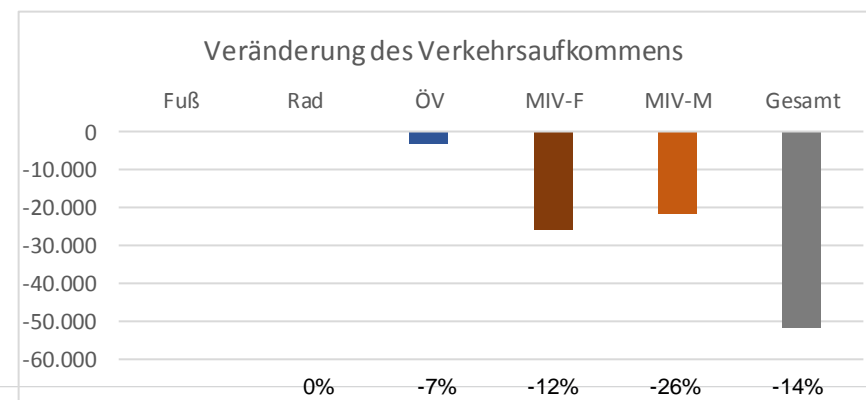
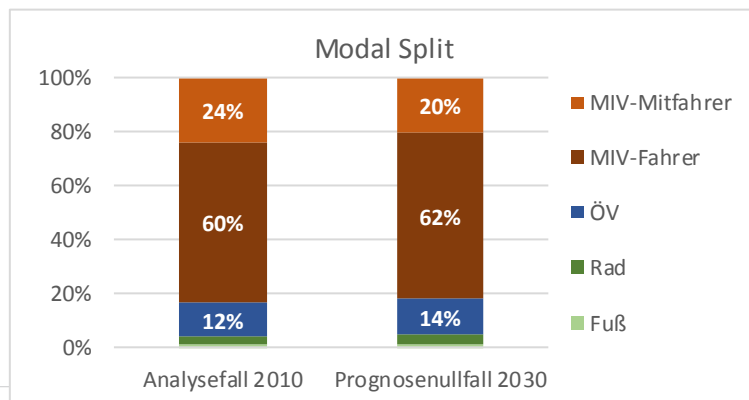


Prognosenullfall 2030: Stagnation bzw. leichte Rückgänge im regionalen Personenverkehr

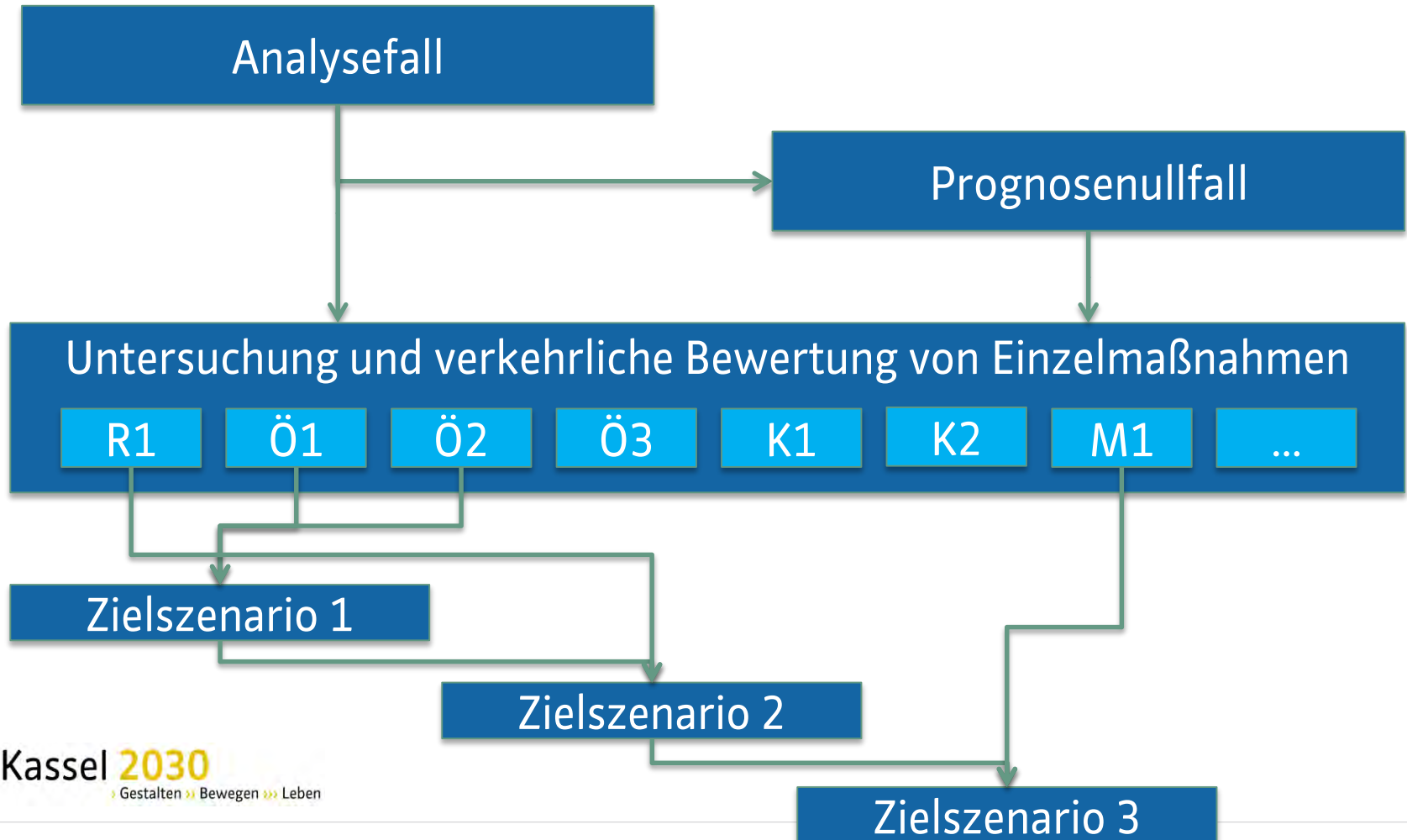
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel (nur privater Personenverkehr)



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



Der Weg zum Zielszenario mit dem Verkehrsmodell



Fall 1: Verbesserung ÖV-Angebot

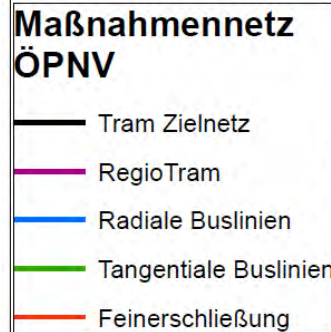


- Erweiterung & Weiterentwicklung des Tramnetzes
- Weiterentwicklung des Busnetzes

dabei

- Berechnung jeweils eines Szenarios pro Maßnahme
- Orientierung am bisherigen Niveau der Servicekilometer, d.h. Busleistungen werden bei Tramerweiterungen eingespart usw.
- Wirkungen können durch Feinabstimmungen positiver ausfallen
- Keine Detailabstimmung der Umläufe und betrieblichen Besonderheiten, sondern lediglich im Plangebiet abgestimmte Anschlüsse und einen Taktfahrplan

Weiterentwicklung des Tram- und Busnetzes



Kriterien:

- 4 Netzebenen
- Mehr Transparenz
- Einheitliches Taktschema
- Flächenhafte Bedienung
- Lückenschlüsse
- Vermeidung Parallelverkehr

Ergebnisse Nachfragewirkung der Busveränderungen

Auf Stadtgebiet	Servicekilometer Bus	Servicekilometer Tram ohne RT	Nachfragewirkung
Nullfall mit 16	18.100	13.900 (=)	
Szenario +4%	18.800 (+4%)	13.900 (=)	ca. +3.500
Szenario +12%	20.200 (+12%)	13.900 (=)	ca. +5.000
Szenario +17%	21.200 (+17%)	13.900 (=)	ca. +6.000
Mobil 4 Kassel	<i>noch zu ermitteln</i>		

- Bereits bei geringer Leistungsausweitung sehr positiver Nachfrageeffekt
- Konzept als erster Aufschlag weiter optimierbar

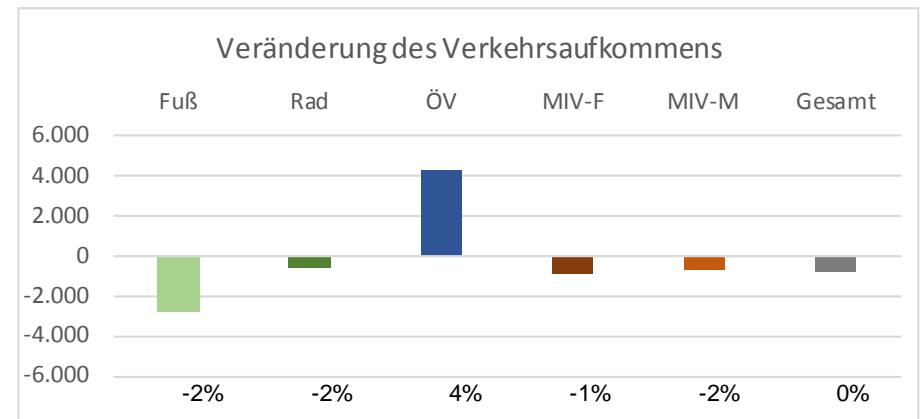
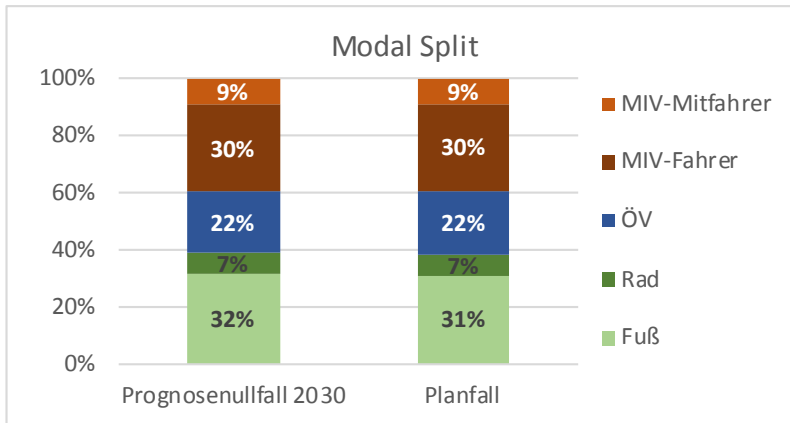
Bewertung von Maßnahmen im ÖV-Netz

Maßnahme	Nachfrageeffekt	Infrastruktur-aufwand	Zusätzlicher Betriebs-aufwand	Komplexität / Einfluss Restnetz	Ziel-szenario
Verlängerung der RegioTram nach Waldau	hoch	hoch	gering	hoch	✓
Tram Innenstadt - Harleshausen über Holländischer Platz / Wolfhager Straße	hoch	hoch	gering	hoch	✓
Tramverlängerung Ihringshäuser Straße bis Ihringshausen Bhf.	hoch	mittel	gering	gering	✓
Verschwenkung Tram 3 über Kurt-Wolters-Straße	gering	mittel	gering	gering	✗
Verschwenkung Tram 7 über Campus / Klinikum	negativ	mittel	gering	gering	✗
Tramverlängerung nach Sandershausen	mittel	hoch	gering	gering	○
Tramverlängerung Lohfelden	mittel	hoch	gering	hoch	○
Maßnahmennetz Bus 4%	sehr hoch	gering	gering	hoch	✓
Maßnahmennetz Bus 12%	sehr sehr hoch	gering	hoch	hoch	✓
Maßnahmennetz Bus 17%	sehr sehr hoch	gering	sehr hoch	hoch	✗

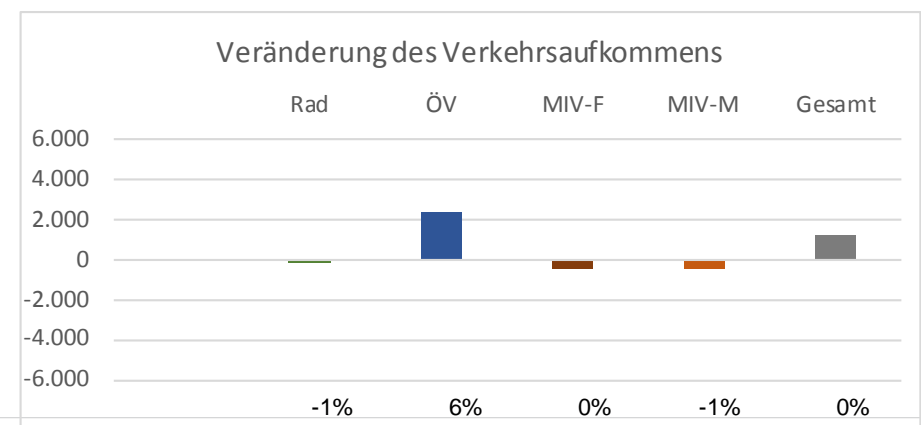
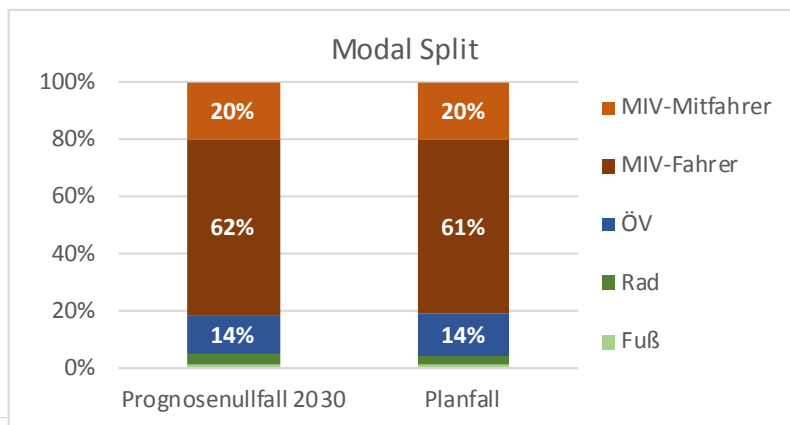
Fall 1: Verbesserung ÖV-Angebot

+ 7.000 ÖV-Nutzer am Tag

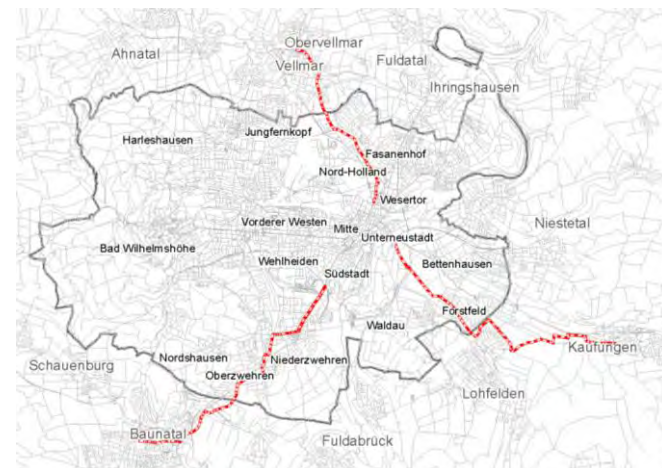
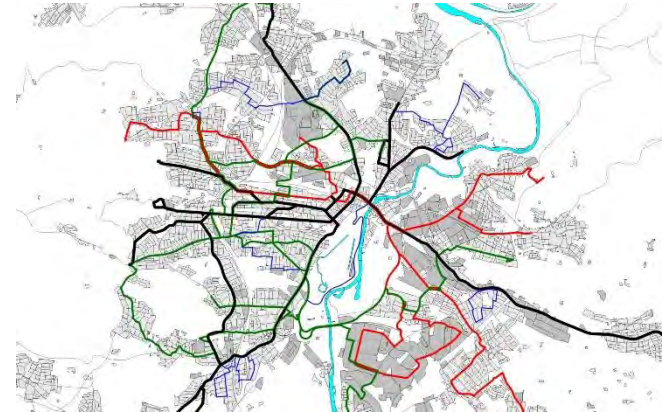
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel (nur privater Personenverkehr)



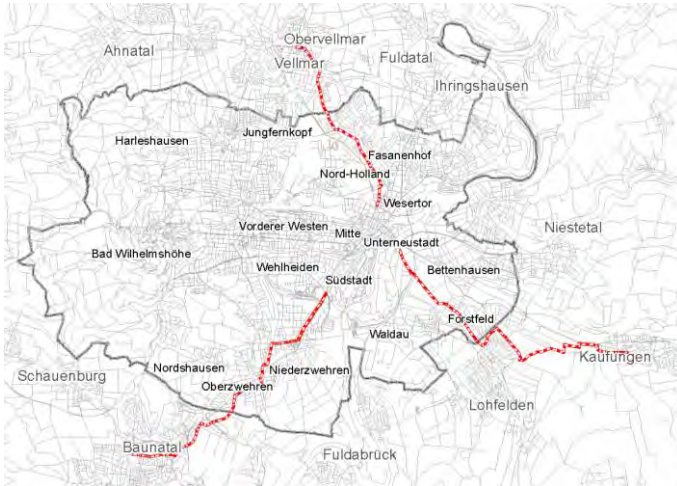
Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



Fall 2: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten

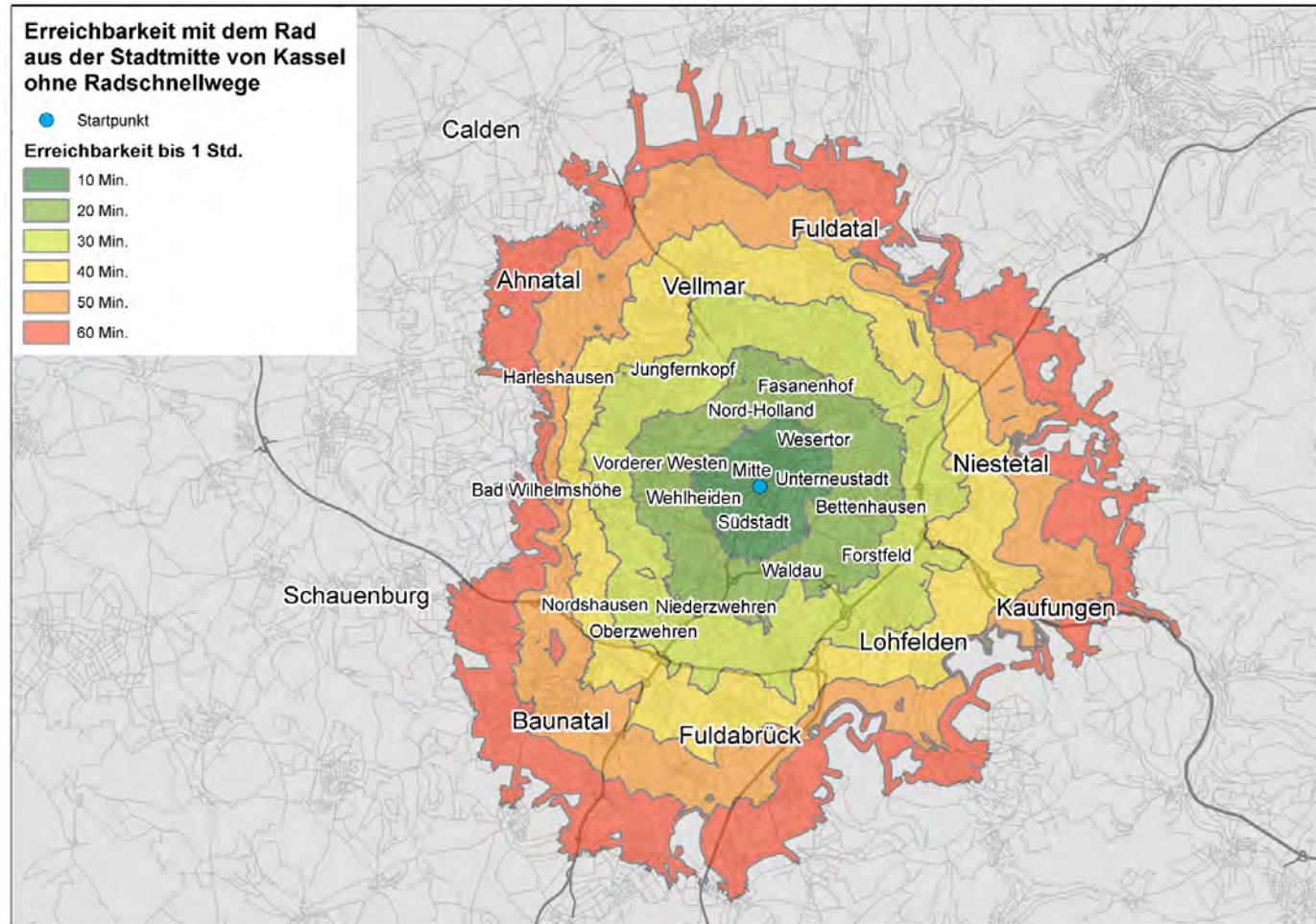


Verbesserung im Radverkehr

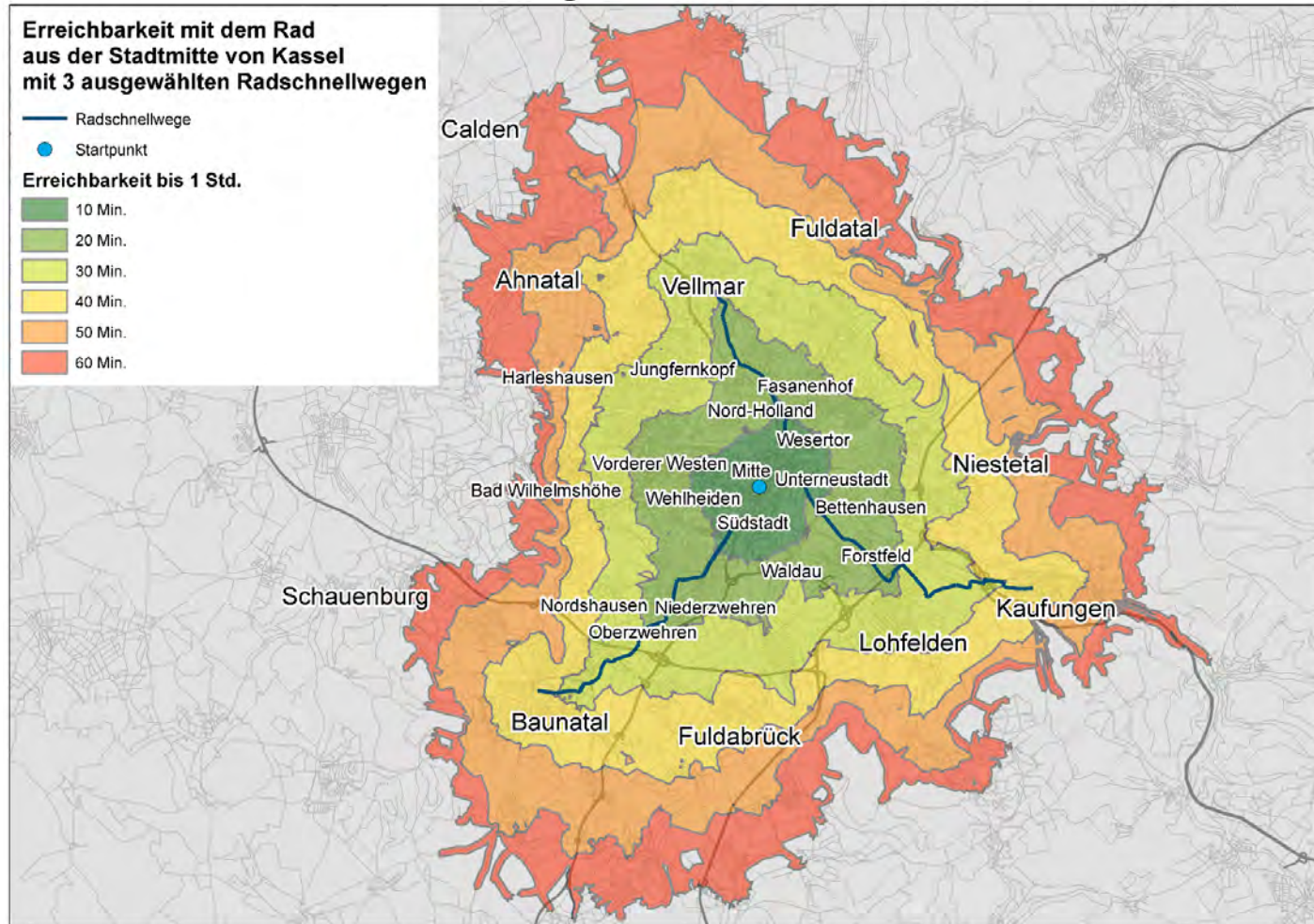


- 3 Radpremiumrouten nach Baunatal, Vellmar & Kaufungen
➔ Anstieg der ø Geschwindigkeit von 15 km/h auf 25 km/h
- Verstärkte Nutzung von E-Bikes / Pedelecs
➔ Höhere Fahrtgeschwindigkeiten insbesondere an Steigungen

Erreichbarkeiten Status quo



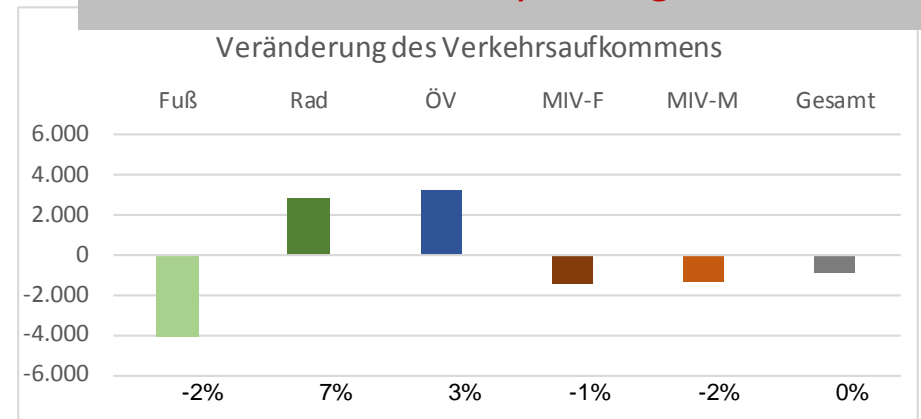
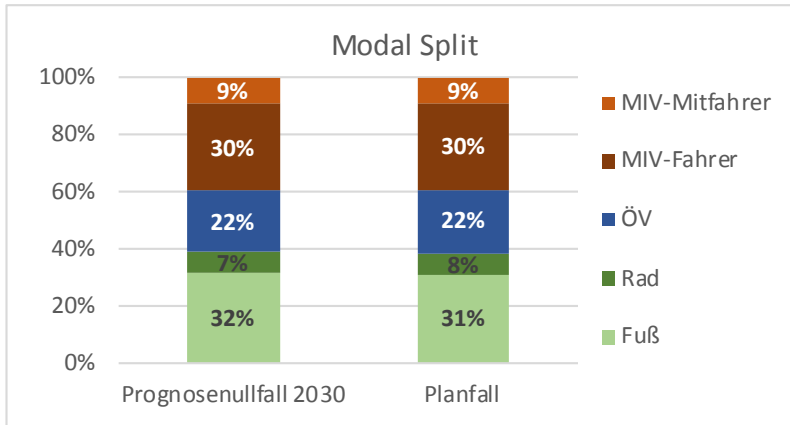
Erreichbarkeiten mit 3 Radschnellwegen



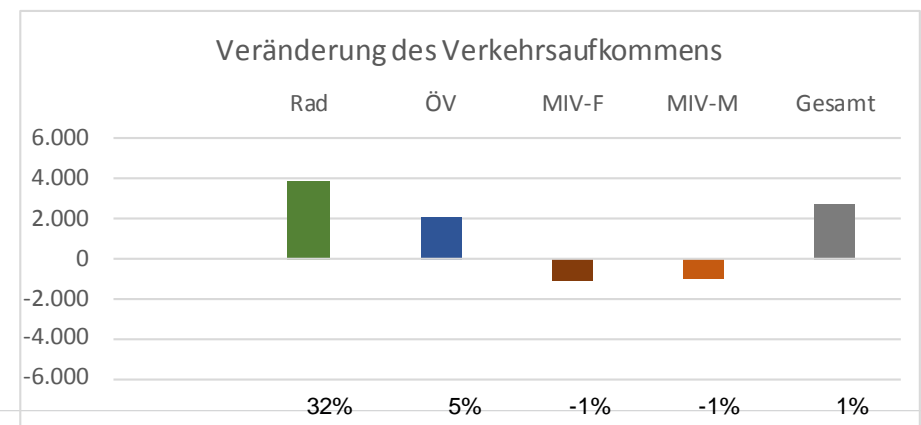
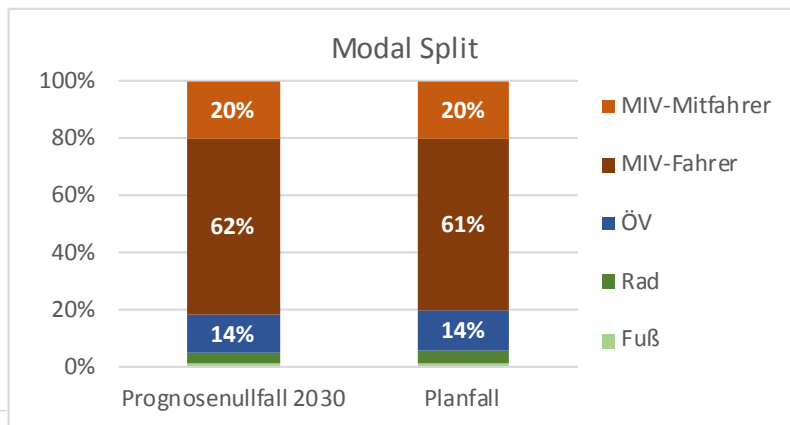
Fall 2: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten

Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel

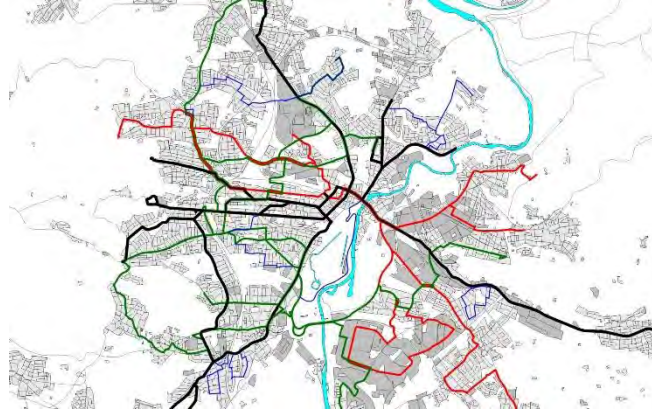
+ 7.000 Radfahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



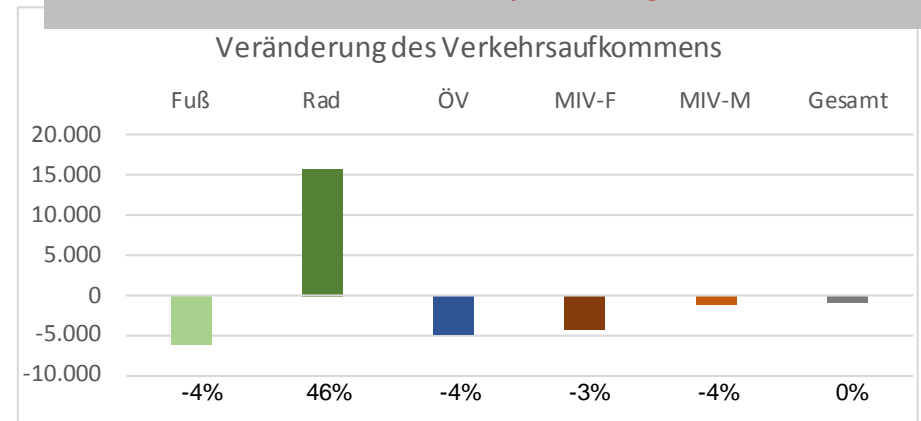
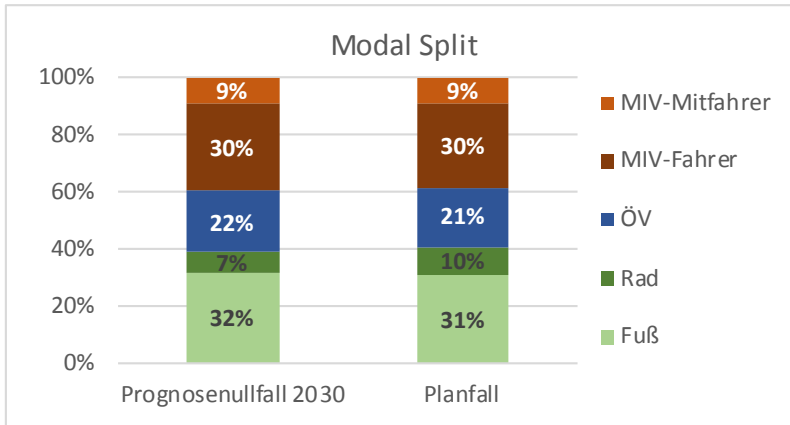
Fall 3: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + E-Bikes



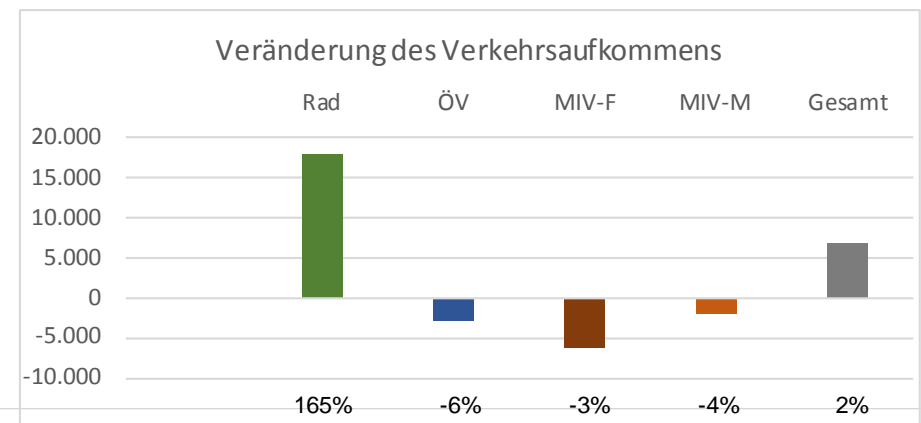
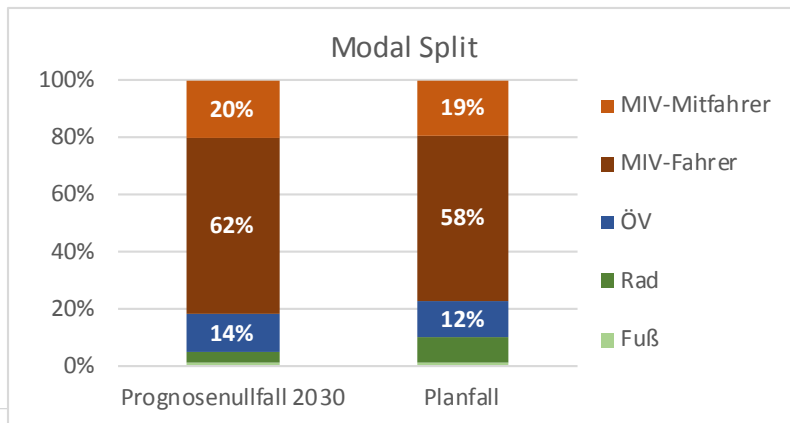
Fall 3: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + E-Bikes

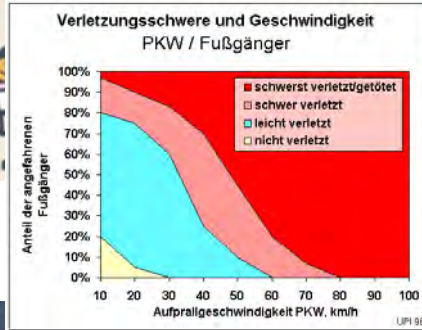
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel

+ 34.000 Radfahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)

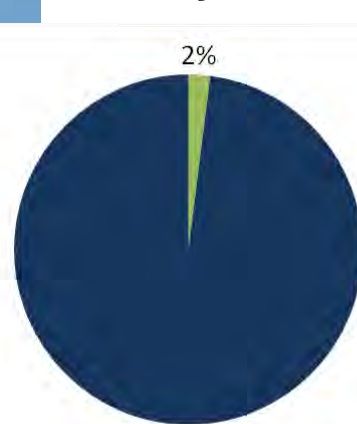




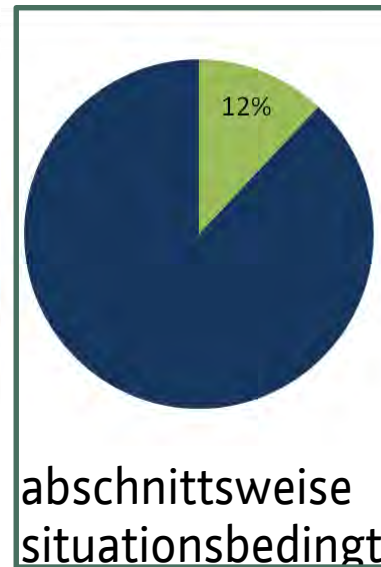
Mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an Hauptverkehrsstraßen

- Verkehrssicherheit:**
 Deutliche Reduzierung der Verletzungsschwere; stärkere gegenseitige Rücksichtnahme; sensible Einrichtungen (wie z.B. Schulen) auch an Hauptverkehrsstraßen
- Lärmaktionsplan:**
 Kommunen sind gefordert zu handeln; Hauptverkehrsstraßen sind Schwerpunktbereiche; Tempo 30 bedeutet eine Halbierung des Lärms gegenüber Tempo 50; gleichmäßigerer Verkehrsfluss

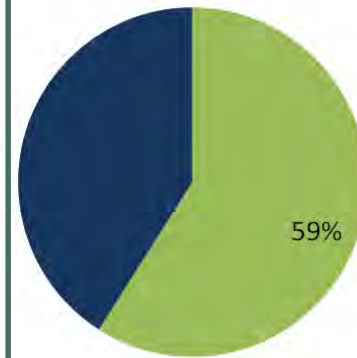
Mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an Hauptverkehrsstraßen



Kein Tempo 30



abschnittsweise
situationsbedingt



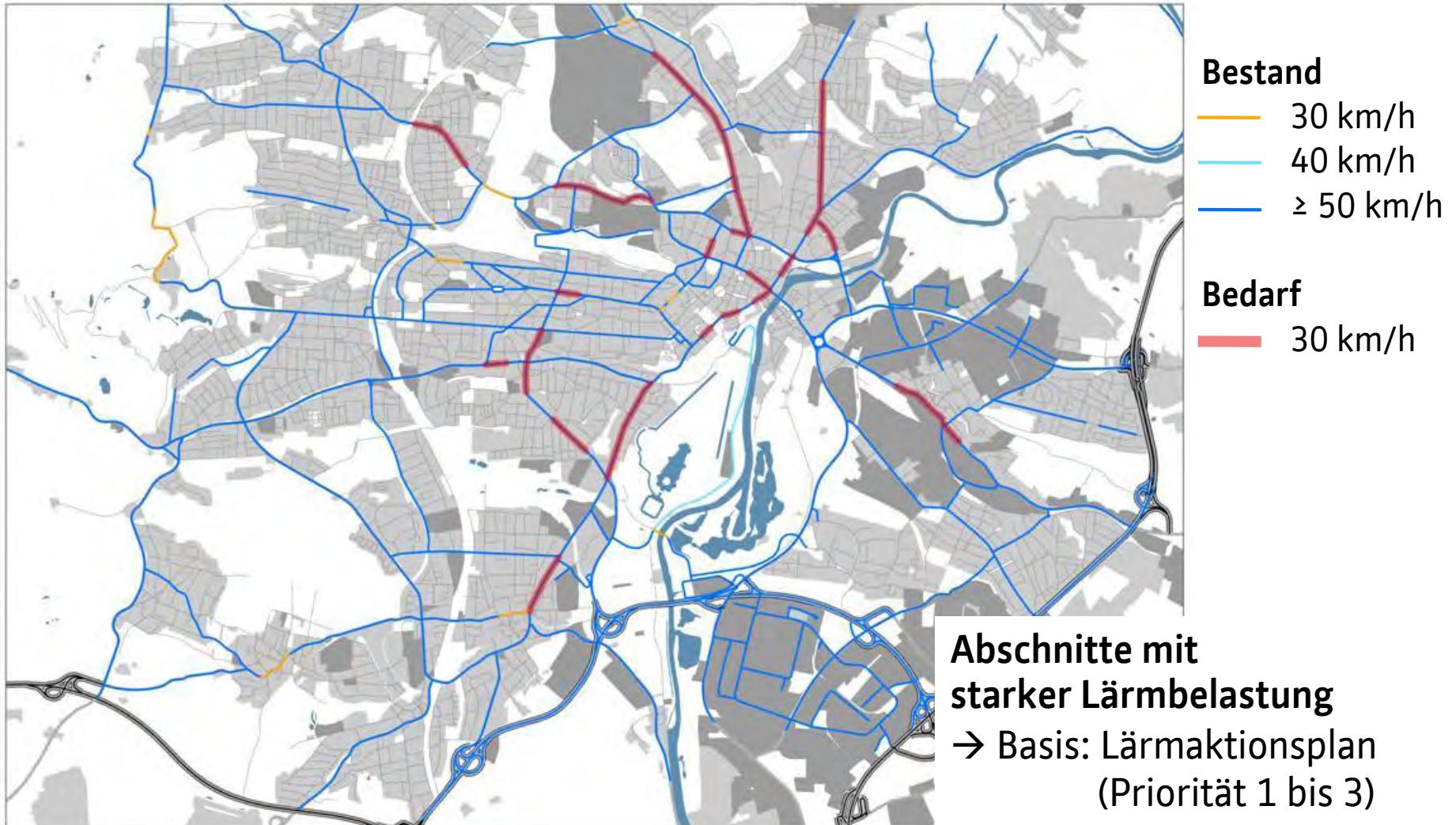
Tempo 30 als neue
Regelgeschwindigkeit

■ Tempo 30
■ Tempo ≥ 50

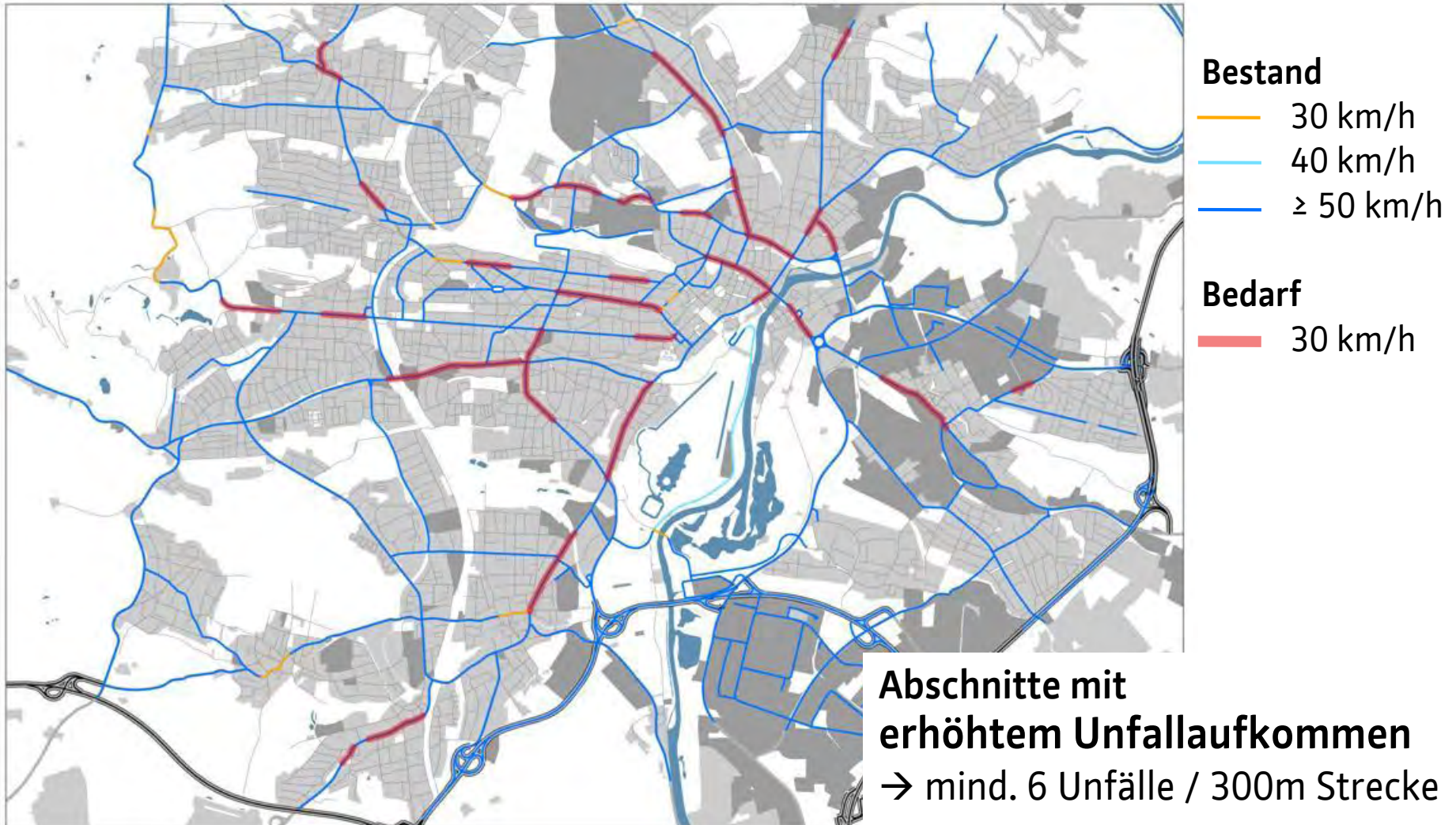
wenn mindestens 2 Kriterien sind erfüllt:

- Abschnitte mit sehr hoher Lärmbelastung
- Abschnitte mit bereits bestehenden Verkehrs-sicherheitsdefiziten
- Abschnitte zur vorsorglichen Verkehrssicherheit (z.B. im Umfeld von Schulen, Kitas, hoher Fußgängerquerungsbedarf (z.B. in Stadtteilzentren), oder keine Alternativen zur Radverkehrsführung)

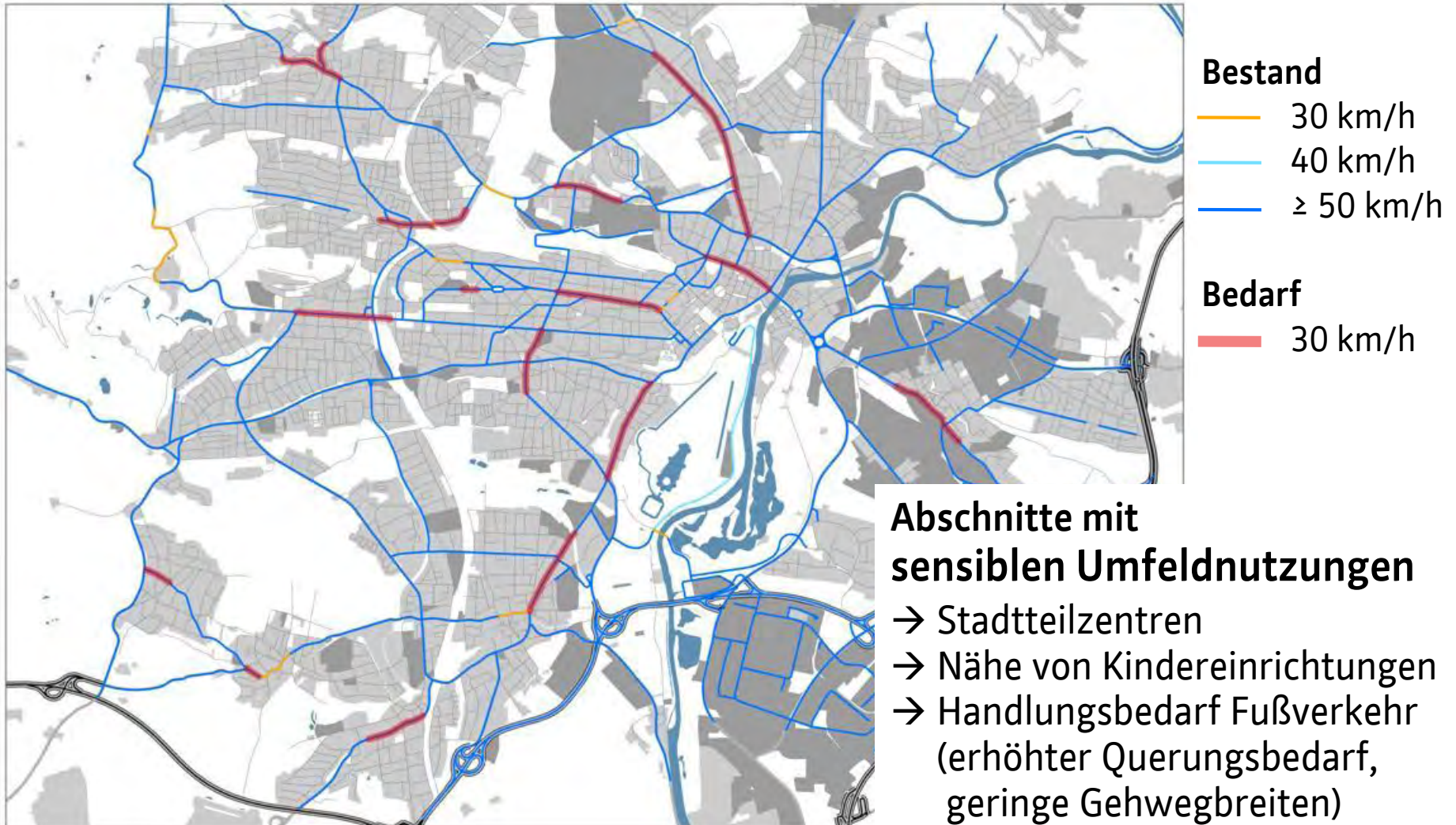
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



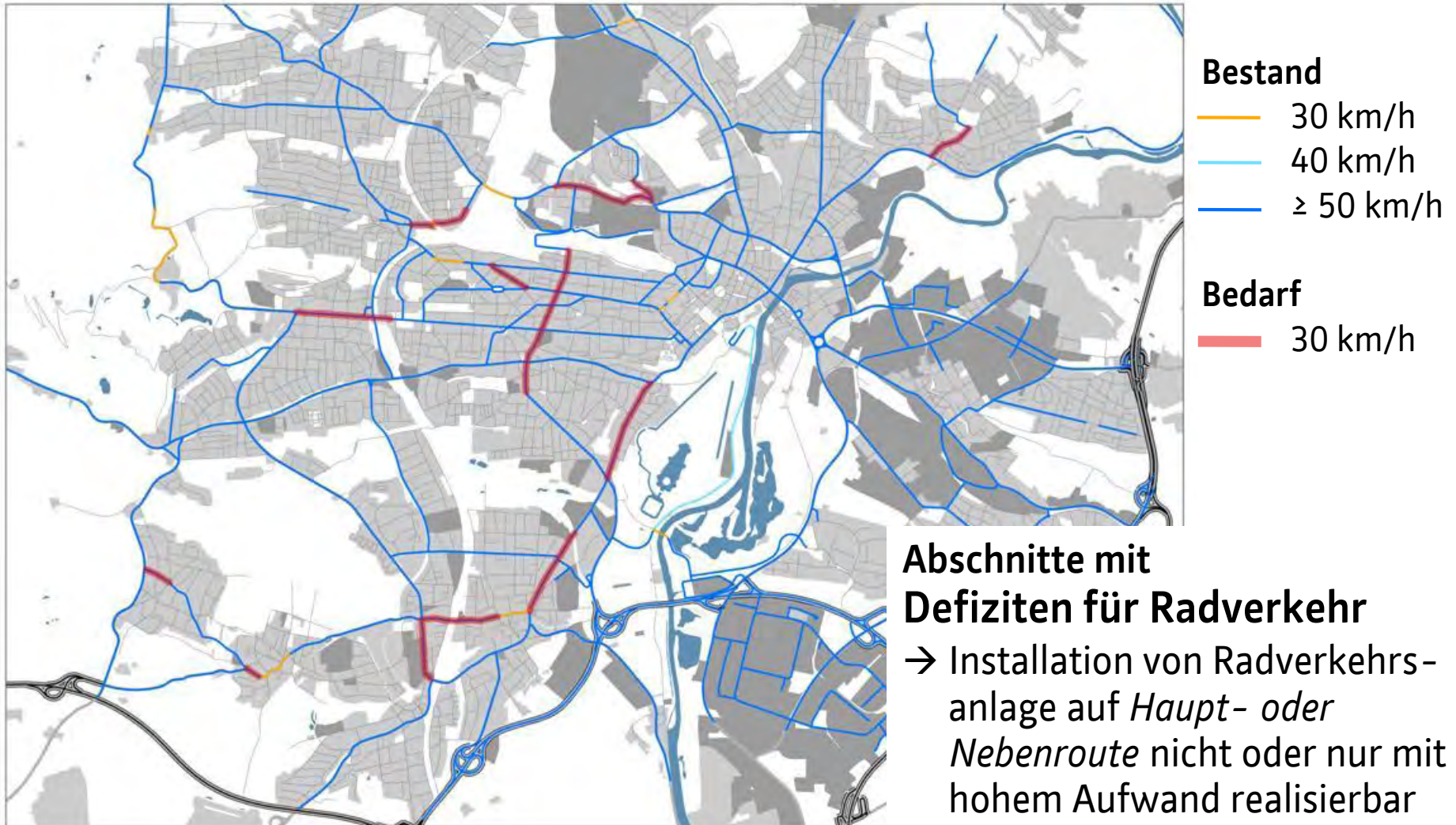
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)

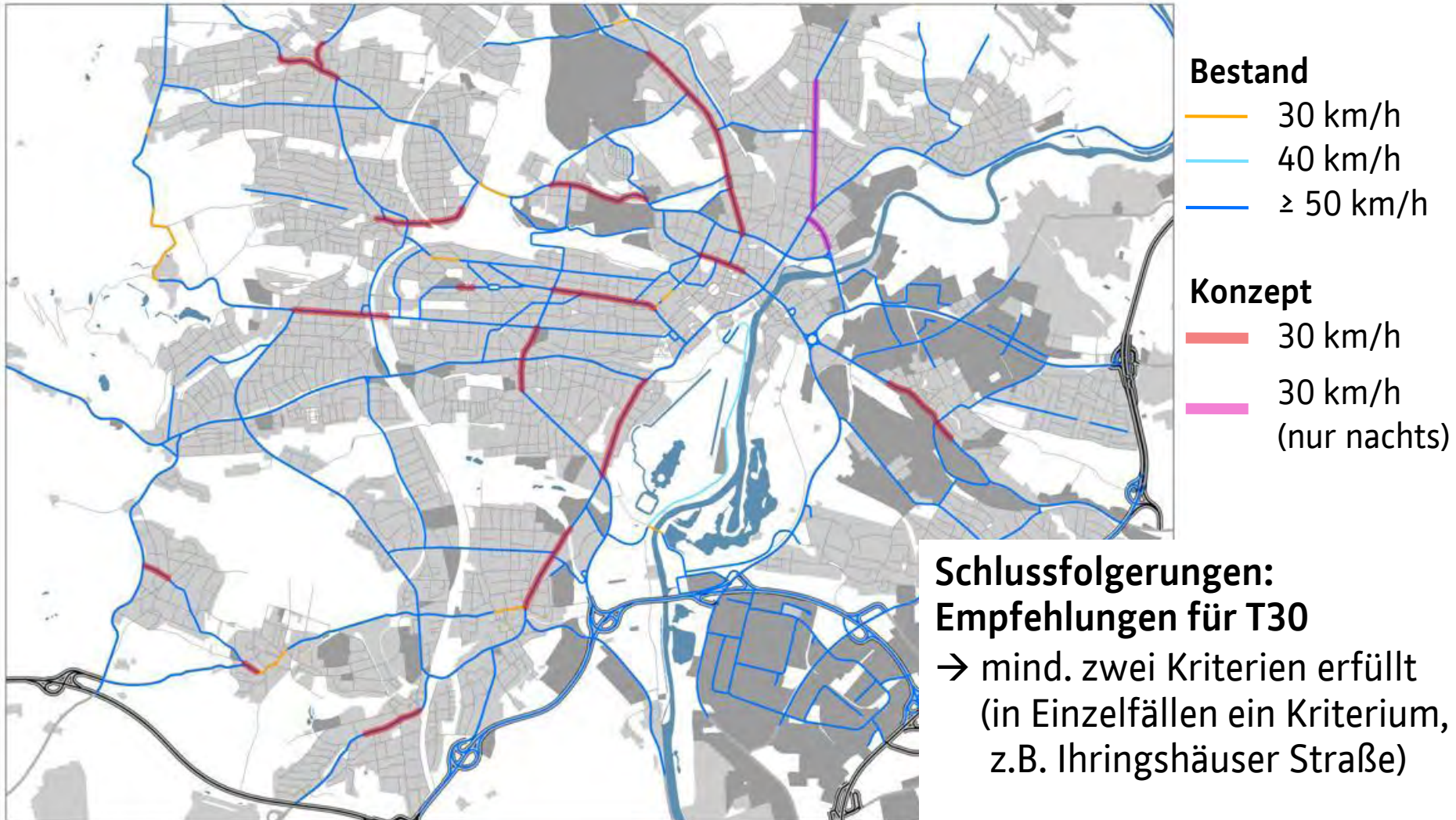


Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



Abschnitte mit Defiziten für Radverkehr
→ Installation von Radverkehrsanlage auf *Haupt- oder Nebenroute* nicht oder nur mit hohem Aufwand realisierbar

Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)





Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)

- Abschnittsweise Tempo 30 bewirkt positive Effekte
 - Höhere Verkehrssicherheit
 - Weniger Lärmbetroffene/Weniger Gesundheitsgefährdungen
 - Höhere Wohn-/Lebensqualität
 - Förderung der Nahmobilität
- Erreichbarkeit bleibt bei dem abschnittswisen, situationsbedingten Ansatz weiterhin gewährleistet (nur minimale Zeitverluste in sec.)
- Tempo 50 bleibt Regelgeschwindigkeit innerorts, Tempo 30 betrifft ca. 12% der Hauptverkehrsstraßen



Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt) Umsetzung

- Schrittweises Vorgehen
- Abschnittsbezogene Detailbetrachtung und Abwägung
 - Auswirkungen auf ÖPNV
 - Anpassungsbedarf/Einbindung in LSA-Koordinierung
 - Modellrechnungen zu Verlagerungen in das Nebennetz
 - Berechnung der Lärmentlastung und der Betroffenenzahl
- Politische Bestätigung
- Straßenverkehrsrechtliche Anordnung
- Begleitet durch Kommunikationsstrategie, die die Vorteile der Maßnahmen vermittelt

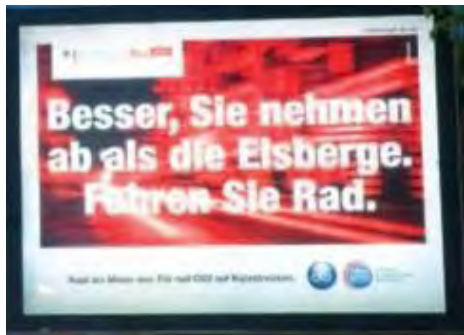


Verkehrssystemmanagement: Intelligente Ampeln

- Intelligente Ampelsteuerung entsprechend der Verkehrslage
- Ziele: negative Auswirkungen des MIV (z.B. Rückstaus, Luftschadstoffe) werden verringert bzw. in weniger sensible Bereiche verlagert
- Hinweise auf Umsteigepunkte (ÖV/Rad)
- Gleichmäßiger Verkehrsfluss innerhalb der Stadt
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der innerstädtische Knotenpunkte
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit Hopla/PdE Westring zur Entlastung des Hopla
- Koordinierte Verkehrssteuerung insb. zwischen Hopla und PdE

Mobilitätsmanagement: Verkehr intelligent Organisieren

- Ausbau des Mobilitätsmanagements (Job-Tickets, Fahrgemeinschaftstools, E-Bike-Nutzung etc.)
- Ausbau von Schnittstellen (P+R /B+R/ Park`n´Bike)
- Reduzierung der Elternbringdienste im Umfeld von Schulen/Elternhaltestellen
- Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren (z.B. „erweiterte“ Monatsfahrkarte für den ÖPNV durch Integration von Konrad und CarSharing-Systemen)
- Ausbau von Förderung von CarSharing (u.a. Mobilpunkte, Gewerbekunden, Einbindung in Neubauvorhaben)
- Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit, Aktionstage (z.B. Zu Fuß zur Schule / Kindermeilenkampagne etc.)





Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs

- Fußgängerfreundliche Straßenräume (Begegnungszonen und Shared Space bzw. multifunktionale, urbane Räume)
- Barrierefreie Wegenetze
- Abbau von Unterführungen und Angsträumen
- Nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Ampelanlagen (u.a. komfortable Freigabezeiten)
- Vermehrte Querungshilfen auf wichtigen Wegebeziehungen
- Vermehrte Trennung von Fuß- und Radverkehr (zum Abbau von Konflikten)
- Mobilität braucht auch Orte der Immobilität: Sitz- und Spielrouten



- Ausbau des Radverkehrsnetzes und Schließen von Netzlücken
- Premiumrouten im Stadt-Umland-Verkehr
- Mehr Radfahr- und Schutzstreifen
- Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- Fahrradfreundlicher Kreuzungsausbau
- Zusätzliche Radabstellanlagen
- Erhalt und Ausbau Fahrradvermietssystem Konrad
- Service-Angebote (z.B. Scheren-Telefon, Luftpumpstationen, Gepäckschließfächer)
- Erhöhung des Radverkehrsbudgets, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für bessere Radverkehrs-„Kultur“



- Fußgängerfreundliche Straßenräume, u.a.
 - Ausreichende Gehwegbreiten
 - Freihalten der Gehwege vom Parken
 - Komfortable und sichere Grünzeilen an Ampeln
 - Eindeutige Trennung von Fuß- und Radverkehr
 - Einrichtung von Sitz- und Spielrouten
- Förderung von Nahmobilität auf Stadtteilebene
- Barrierefreie Wegeetze
- Abbau von Unterführungen und Angsträumen
- Zusätzliche Querungshilfen an Hauptstraßen



- Festlegung eines Hauptstraßennetzes
- Integrierte Straßenraumgestaltung
- Verkehrssystemmanagement für besseren Verkehrsfluss (u.a. intelligenter Ampelschaltungen)
- Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Holländischen Platz und Platz der Dt. Einheit
- Ruhender Verkehr, u.a.
 - Erweiterung der Parkgebühreazonen
 - Angleichung Parkgebühren im Straßenraum an das Niveau der Parkhäuser und Tiefgaragen
 - Optimierung Parkleitsystem



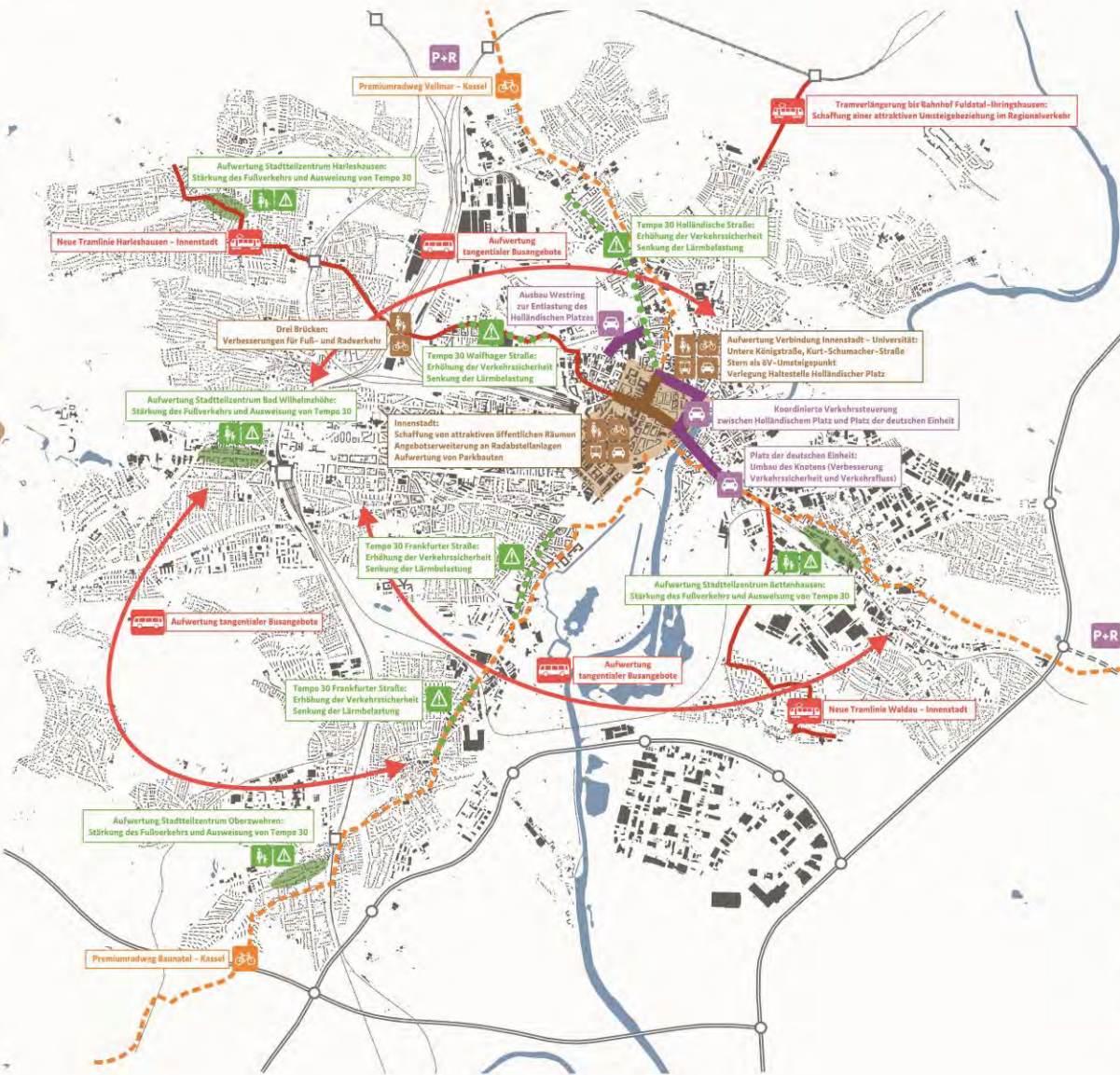
- Verständlichkeit des Netzes verbessern
- Angebotsausweitungen
 - Tramm: neue Linien und Kapazitätserweiterungen
 - Umstrukturierung Busnetz
 - Ausbau von tangentialen Busverbindungen
- Taktverdichtung auf Hauptachsen (vor allem samstags bis 18 Uhr)
- Umsteigepunkte verbessern
 - Schnelle und einfache Orientierung
 - Keine langen Fußwege
 - Ausgestaltung zu „Mobil-Punkten“ (mit Konrad, CarSharing usw.)
- Fortführung des Baus von attraktiven und barrierefreien Haltestellen



- Festlegung eines Lkw-Führungsnetzes
- Förderung der E-Mobilität im Rahmen von City-Logistik (z.B. vermehrter Einsatz von E-Lastenrädern)
- Verlagerungspotenzial im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene prüfen



- Ausbau von Umsteigepunkten (Park+Ride, Bike+Ride, Park'n'Bike)
- Einführung einer intermodalen Mobilitätskarte (d.h. eine Zugangskarte für alle Verkehrsmittel, u.a. ÖPNV, CarSharing, Konrad usw.)
- Ausbau und Förderung von CarSharing



- Ausbau des städtischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, u.a.
 - Förderung von Fahrgemeinschaften
 - Fuhrparkmanagement
 - Anreize zur ÖPNV-Nutzung (z.B. Intensivierung Jobticket)
 - Mobilitätsberatung
- Schulisches Mobilitätsmanagement, u.a.
 - Reduzierung der Elternbringdienste (z.B. Walking Bus / Cycle Train)
 - Mobilitätsberatung

- Nahversorgung & Nahmobilität, d.h.
 - Sichere und attraktive Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad
 - Ausreichende und gute Radabstellanlagen
- Service und Verleih von Lastenrädern (in Zusammenarbeit mit Einzelhändlern)
- Einkaufs-Bringdienste

- Potenzialprüfung Fernbusbahnhof
- Übersichtlicheres Angebot im ÖPNV - Nachtverkehr, u.a.
 - Leicht merkbarer Takt
 - Einheitliche Anmeldung (Anruf/SammelTaxi)
- Optimierung Veranstaltungsverkehr, u.a.
 - Angebot Bahnhof Wilhelmshöhe - Messe
 - Nutzung von Parkplätzen am Stadtrand (mit Shuttle-Service)
 - Ausweiten von Kombi-Tickets

- Ausweisung von Tempo 30 auf einzelnen Abschnitten der Hauptstraßen (i.a. aus Lärmschutz-/Verkehrssicherheitsgründen)
- Schulwegsicherheit
- Kampagnen für mehr Rücksichtnahme für alle Verkehrsteilnehmer
- Verstärkte und gezielte Geschwindigkeitskontrollen

- Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
 - Vermeidung von autofähigen Lagen
 - ÖV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung
 - Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung
 - Nutzungsmischung statt Entzerrung
- Besseres Instandhaltungsmanagement der bestehenden Verkehrsanlagen, u.a.
 - Festlegung von Qualitätsstandards
 - Regelmäßige Kontrollen

- Marketing und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilitätskultur
- Aktionstage und Infoveranstaltungen, u.a.
 - Aktionstag ÖPNV (z.B. kostenlose Nutzung mit Fahrzeugschein)
 - Woche der Mobilität zum Ausprobieren neuer Mobilitätsangebote



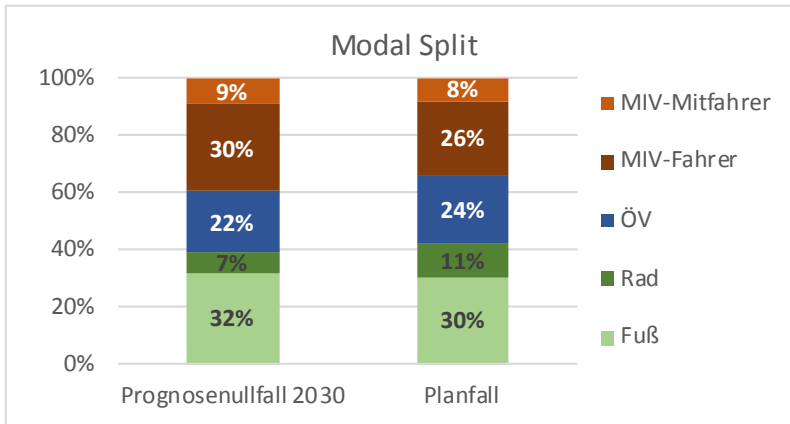
Fall 4: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + „Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen“

Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen:

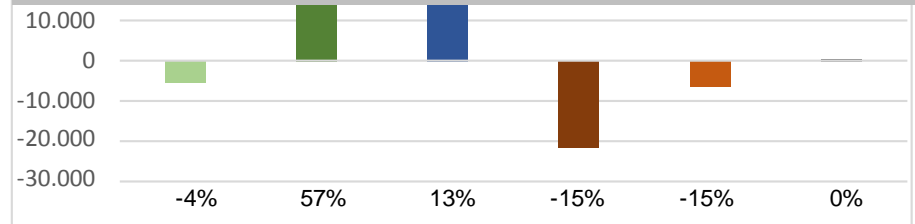
- Sehr deutliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Intensives Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für alle Verkehrsarten
- Deutlich verstärkte Nutzung von Pedelecs / E-Bikes
- Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs
- Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV
- Übergreifendes Mobilitätsmanagement

Fall 4: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + „Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen“

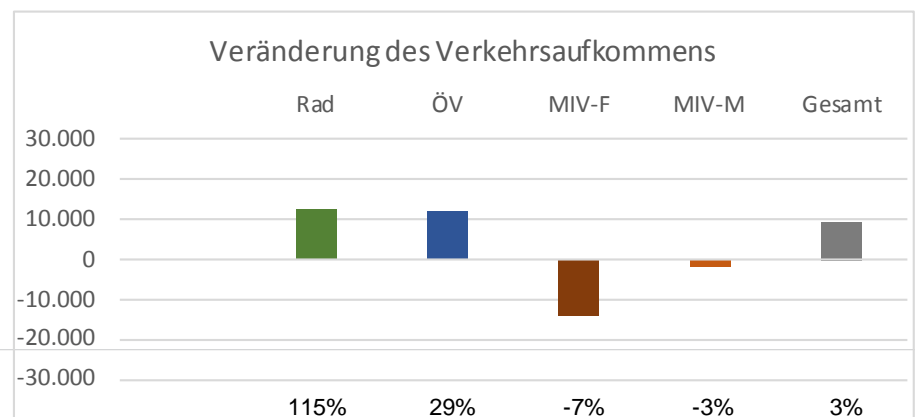
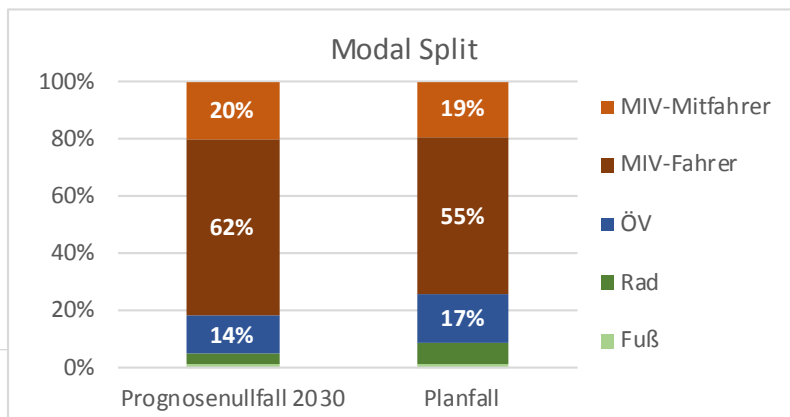
Binnenverkehr innerhalb der Stadt



+ 33.000 Radfahrten/
+ 27.000 ÖV-Nutzer/
- 36.000 Pkw-Fahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)





Wirkungsanalyse – Bewertung von Maßnahmen

- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel (Modell)
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern

VEP- Handlungsfelder



Qualitätssprung im Radverkehr



Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum



Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV



Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



Berufs- und Ausbildungsverkehr



Wirtschaftsverkehr



Einkaufs- und Versorgungsverkehr



Freizeitverkehr



Sichere Mobilität (Vision Zero)






Multi- und Intermodalität



Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Mensch und Mobilitätskultur

		1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit	2: Erhöhung der Verkehrssicherheit/ sozialen Sicherheit	3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer	4: Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs	5: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt	6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität	7: Attraktivierung des Umweltverbundes	8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme	9: Erhaltung und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur	Wirkungsklasse (5 sehr hoch, 4 hoch, 3 mittel, 2 niedrig, 1 sehr niedrig)	Kostenklasse (5 sehr hoch, 4 hoch, 3 mittel, 2 gering, 1 sehr gering)	Kosten-Wirkungs-Klasse	vorhandene Zielkonflikte
	Handlungsfeld: Qualitätssprung im Radverkehr													
A1	Aufstellung eines durchgängigen Hauptroutennetzes							✓			2	1	sinnvoll	
A2	Einrichtung von Radschnell- und Premiumwegen	✓	✓			✓		✓			4	4	sinnvoll	
A3	Schließen von Netzlücken	✓	✓					✓			4	3	sinnvoll	
A4	Vermehrte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn		✓					✓	✓		3	1	sehr sinnvoll	
A5	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen		✓					✓			3	2	sinnvoll	
A6	fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten		✓					✓			3	3	sinnvoll	
A7	Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer		✓					✓			3	3	sinnvoll	
A8	Systematischer Ausbau der Abstellanlagen							✓			3	2	sinnvoll	
A9	Ausbau Fahrradverleihsystem Konrad			✓	✓			✓			4	4	sinnvoll	
A10	Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Radverkehrskultur							✓	✓		4	2	sehr sinnvoll	
	Handlungsfeld: Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum													
B1	Fußgängerfreundliche Straßenräume/attractive öffentliche Räume		✓	✓			✓	✓			4	4	sinnvoll	
B2	Barrierefreie Wegenetze		✓	✓			✓	✓			4	3	sinnvoll	
B3	Abbau von Unterführungen und Angsträumen		✓	✓			✓	✓			3	3	sinnvoll	
B4	nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen		✓	✓			✓	✓			3	3	sinnvoll	
B5	vermehrte Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen		✓	✓			✓	✓			4	3	sinnvoll	
B6	vermehrte Trennung von Fuß- und Radverkehr		✓					✓			2	2	sinnvoll	
B7	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten			✓			✓				3	2	sinnvoll	
	Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs													
C1	Definition eines Vorbehaltsnetzes	✓			✓				✓	✓	3	1	sehr sinnvoll	

Bewertungshintergründe

- Durchführen der Bewertung für jedes Maßnahmenfeld anhand der Delphi-Methode
- Einschätzen des Wirkungsbeitrags zu den Zielfeldern des VEP („sehr hoch“, „hoch“, „mittel“, „niedrig“, „sehr niedrig“) in fünf Klassen
- Einschätzen der Kosten der Maßnahme (anhand der ersten Abschätzung der Investitionsklassen; Kostenklasse 1 < 250.000 €, Kostenklasse 2 = 250.000–1.000.000 €, Kostenklasse 3 = 1.000.000–5.000.000 €, Kostenklasse 4 = 5.000.000–15.000.000 €, Kostenklasse 5 > 15.000.000 €)
- Verschneidung von Wirkungen und Kosten in einer Matrix

		Wirkungsklasse				
		1	2	3	4	5
Kostenklasse	5	kritisch	kritisch	sensibel	sensibel	sinnvoll
	4	kritisch	kritisch	sensibel	sinnvoll	sinnvoll
	3	kritisch	sensibel	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll
	2	sensibel	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll
	1	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll

Bewertung



- Ergänzt die rein verkehrliche Wirkungsanalyse des Modells
- Wichtig: Im Mittelpunkt stehen die Zielfelder des VEP!
- Aufzeigen zum Umgang mit möglichen Zielkonflikten
- Hinweise für eine mögliche Priorisierung und Maßnahmenreihenfolge
- Ergänzende Bewertung um weitere Faktoren (Machbarkeit, verkehrliche Wirkungen, Ausgewogenheit, Finanzierbarkeit etc.)

Ausblick auf das weitere Vorgehen



Lokale Bürgerforen:	6. Mai-21. Mai
Kinder- und Jugendbeteiligung:	Mai-Juli 2014
Ausstellung der Poster der Bürgerforen	Ende Mai- Ende Juni
Auswertung der Beteiligung:	Juni/Juli 2014
Erarbeitung eines Handlungskonzeptes:	Aug./Sep. 2014
5. VEP-Forum (VEP-Entwurf):	Anf. Okt. 2014
Politische Diskussion VEP-Entwurf:	Nov.-Mrz. 2015

Termine der Bürgerforen im Mai 2014



- **Di. 6.5.2014: Bürgerforum Mitte**
Mitte, Vorderer Westen, Wehlheiden, Südstadt
Ort: Landeswohlfahrtsverband Hessen, Ständeplatz
- **Di. 13.5.2014: Bürgerforum Nordwest**
Bad Wilhelmshöhe, Kirchditmold, Harleshausen, Jungfernkopf;
Ort: Wilhelmsgymnasium (Aula)
- **Do. 15.5.2014: Bürgerforum Südwest**
Brasselsberg, Nordshausen, Oberzwehren, Niedertzwehren,
Süsterfeld-Helleböhn
Ort: KulturHaus Oberzwehren
- **Di. 20.5.2014: Bürgerforum Südost:**
Waldau, Forstfeld, Bettenhausen, Unterneustadt
Ort: Willi-Seidel-Haus
- **Mi. 21.5.2014: Bürgerforum Nordost**
Wesertor, Wolfsanger-Hasenhecke, Fasanenhof, Nord-Holland,
Rothenditmold, Philippinenhof-Warteberg;
Ort: Philipp-Scheidemann-Haus
- Ergänzend Jugend- und Kinderbeteiligung (durch Stadt Kassel)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Weitere Informationen:
www.verkehr2030.kassel.de**

**Kontakt:
Jens Rümenapp**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

**Auftraggeber:
Kassel documenta Stadt**