

Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030

Sachstandsbericht zum Stand des Erarbeitungsprozesses
- Ziel- und Szenarientwicklung

Ausschuss für Stadtentwicklung,
Mobilität und Verkehr
Kassel, 27. August 2013

Dr.-Ing. Michael Frehn, Planersocietät

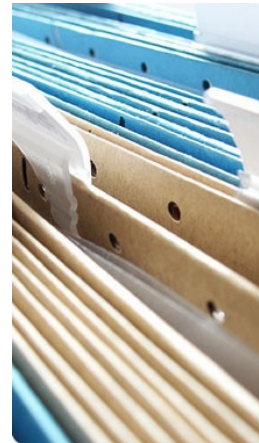


Bearbeitungsphasen/Arbeitspakete



Gliederung

- Rückblick auf die Bürgerbeteiligung
- Szenarienentwicklung
- Zielkonzept für den VEP
- Ausblick auf die Handlungsfelder der Maßnahmenentwicklung



**Rückblick:
Ergebnisse der lokalen Bürgerforen
sowie der Kinder- und Jugendbeteiligung**

Lokale Diskussion des VEP mit Bürgerinnen und Bürgern & Ortsbeiräten

Bürgerforum Ost (16.2.2013):

Waldau, Forstfeld, Bettenhausen, Unterneustadt

Im Rahmen der Zukunftskonferenz Kasseler Osten (>120 Personen)

Bürgerforum Mitte (20.2.2013):

Mitte, Vorderer Westen, Wehlheiden, Südstadt

Teilnehmende: ca. 90 Personen

Bürgerforum Südwest (21.2.2013):

Brasselsberg, Nordshausen, Oberzwehren, Niederzwehren, Süsterfeld-Helleböh

Teilnehmende: ca. 60-70 Personen

Bürgerforum Nordwest (26.2.2013):

Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold, Bad Wilhelmshöhe

Teilnehmende: ca. 90 Personen

Bürgerforum Nordost (27.2.2013):

Wesertor, Wolfsanger-Hasenhecke, Fasanenhof, Nord-Holland, Rothenditmold,

Philippinenhof-Warteberg: Teilnehmende: ca. 90 Personen



Extra: Kinder- und Jugendbeteiligung (26.4. und 30.4.2013):

Jacob-Grimm-Schule (30 interessierte Schüler/innen)/Stadtschülerrat (40 Teilnehmende)

Ergebnisse der Kinder- und Jugendbeteiligung und lokalen Bürgerforen

ÖPNV: „Systemoptimierung: Angebot erhalten und weiterentwickeln“

→ vor allem Nachts und am Wochenende, „Effizienz steigern“, neue Informationsmedien weiter ausbauen → übergreifend für alle Verkehrsarten „Handy-App“, Tarifgestaltung

Kfz-Verkehr: „besserer Verkehrsfluss, mehr Verkehrsberuhigung, Netzergänzungen prüfen“

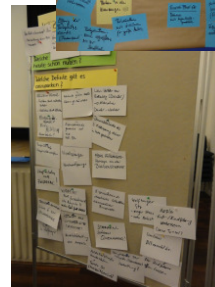
→ mehr Sicherheit und Übersichtlichkeit/Verständlichkeit mehr und komfortable Parkplätze in der Innenstadt und im Vorderen Westen, Baustellenmanagement → Kommunikation

Fußverkehr: „Mehr Raum für Menschen: Querungen, Aufenthaltsqualität, Sicherheit“

→ Verständlichkeit an großen Knotenpunkten, Barrierefreiheit, Baustellenmanagement → Kommunikation und unzureichende Wegführung

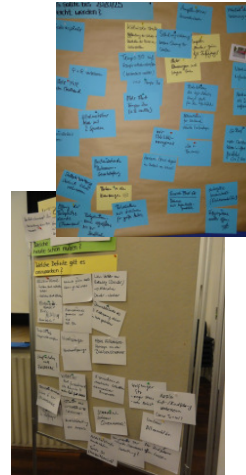
Radverkehr: „Aktive Förderung des Radverkehrs: klare Ziele setzen, flächendeckendes Netz/Angebot schaffen, mehr Präsenz/Bewusstsein/Verständnis“

→ mehr Sicherheit“



Dokumentation und Ergebnisverwertung

- Viele Rückmeldungen stärken die bisherigen Ergebnisse der Bestandsanalyse
- Hinweise zu Defiziten und Mängeln schärfen den Blick auf die jeweiligen stadtteilspezifischen Problemlagen und Handlungsbedarfe (vertiefte Betrachtung vorgesehen)
- Vorschläge und Ideen fließen in die bevorstehende Maßnahmenentwicklung und -diskussion ein
- Alle Hinweise und Rückmeldungen wurden gesammelt und dokumentiert (Dokumentation en online abrufbar unter: <http://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/18755/>)



Szenarien der zukünftigen Entwicklung



Wer kann schon Aussagen über die Zukunft treffen?

Gottlieb Daimler:

„Die weltweite Nachfrage nach Kraftfahrzeugen wird eine Million nicht überschreiten – allein schon aus Mangel an verfügbaren Chauffeuren.“

IBM (Ende der 1960er Jahre):

„Weltweiter Bedarf für Computer wird auf weniger als 2.000 Geräte geschätzt“

Bill Gates, Microsoft 1995:

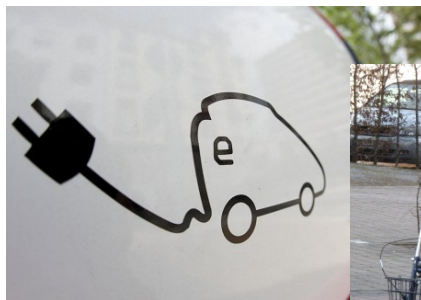
„Das Internet ist nur ein Hype.“



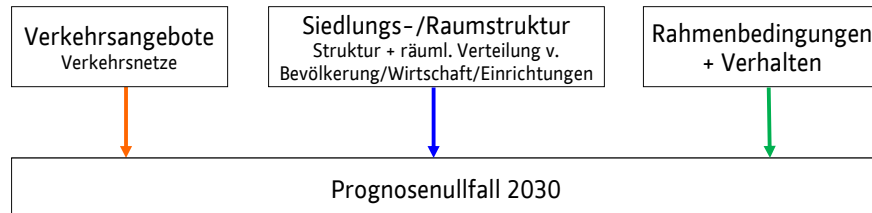
Wir müssen uns mit neuen, auch unerwarteten, Veränderungen auseinandersetzen...

Mobilität der Zukunft 2030?

Wie werden wir uns fortbewegen?



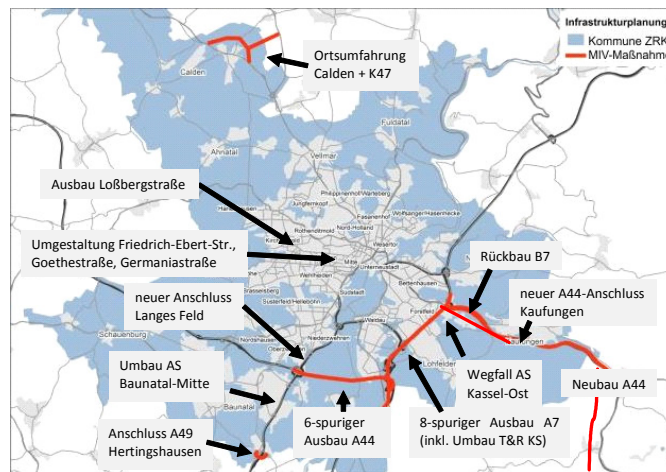
Prognosenullfall 2030



Prognosenullfall – Annahmen für den Prognosehorizont 2030

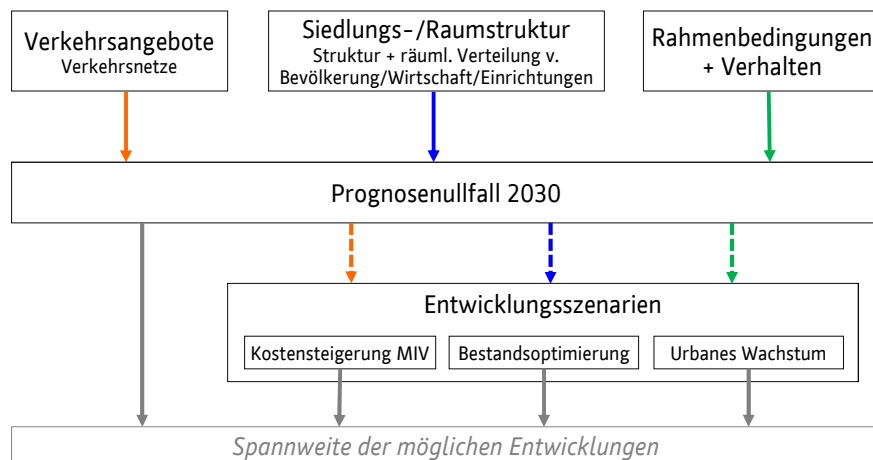
- **Bevölkerungsentwicklung**
 Leichter Rückgang in Kassel, erhebliche Rückgänge im Umland, deutliche Veränderungen der Altersstruktur
- **Wirtschaftsentwicklung**
 Personen im erwerbsfähigen Alter gehen zurück: daher leichter Arbeitsplatzrückgang in Kassel, erhebliche Arbeitsplatzrückgänge im (ferneren) Umland
- **Straßennetz + ÖPNV-Netz**
 umgesetzte, beschlossene, planungsrechtlich weit entwickelte Maßnahmen
- **Sonstige Rahmenbedingungen:**
 Fortschreibung der Trends der vergangenen 10 bis 20 Jahre:
 - Moderate Entwicklung Mobilitätskosten
 - Fortschreibung der Trends bei Führerschein- und Pkw-Besitz

Prognosenullfall – Veränderungen im Straßennetz (nur Maßnahmen mit Baurecht)

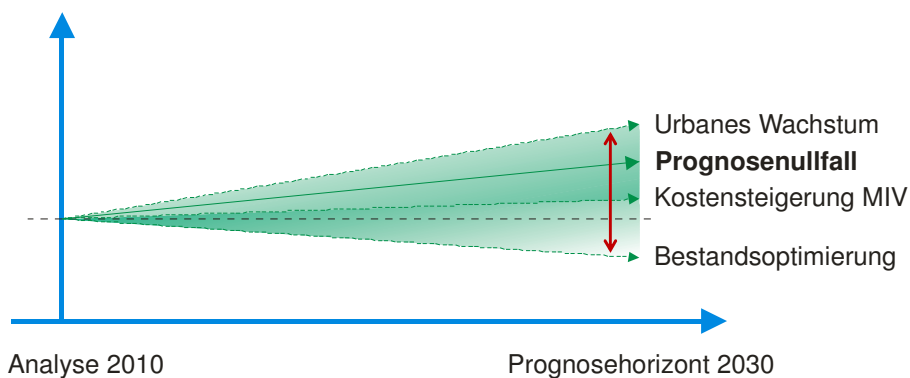


13

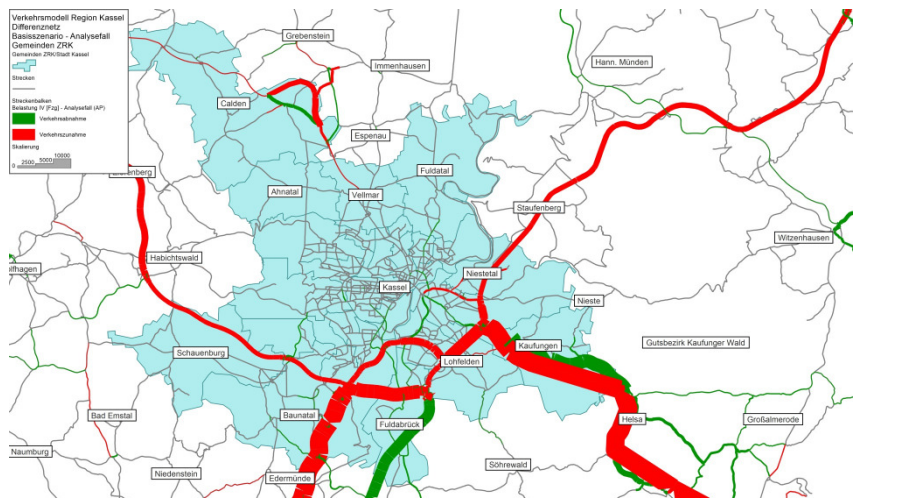
Szenarien - Übersicht



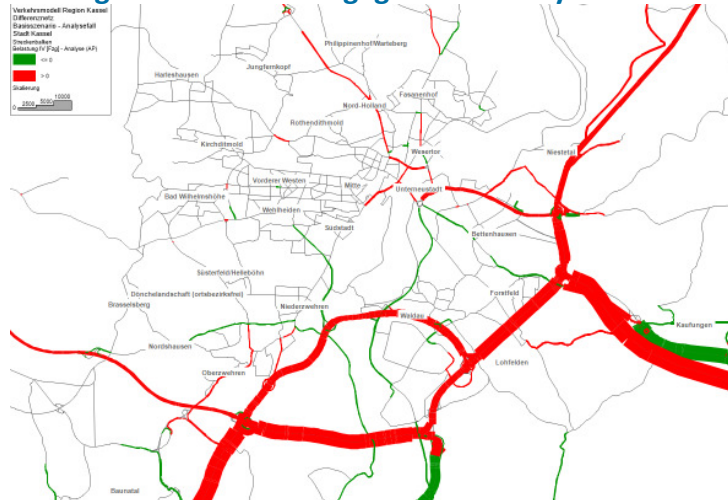
Entwicklungsszenarien



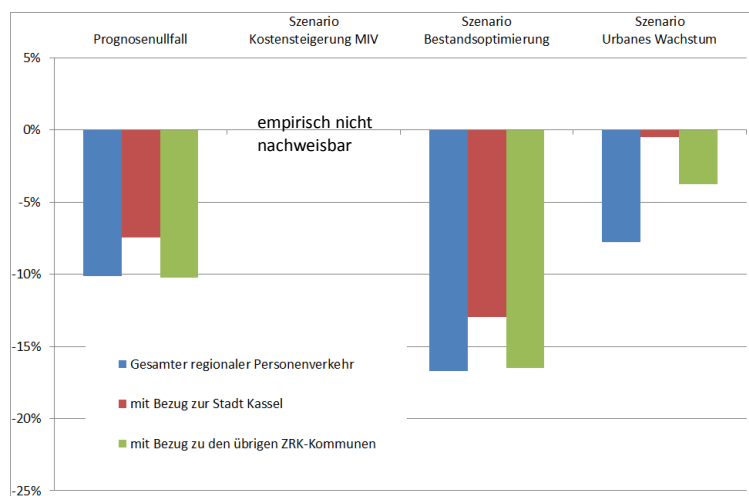
Veränderungen der Straßennetzbelastungen ZRK – Prognosenullfall 2030 gegenüber Analysefall 2010



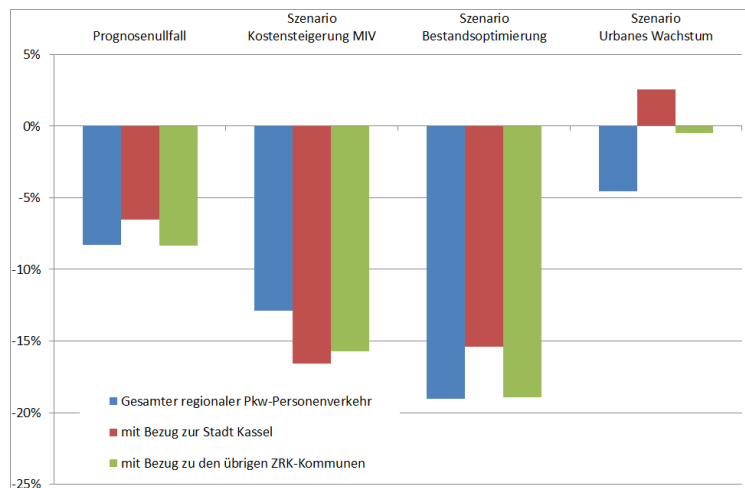
Veränderungen der Straßennetzbelastungen – Prognosenufall 2030 gegenüber Analysefall 2010



Veränderungen des Verkehrsaufkommens im regionalen Personenverkehr insgesamt gegenüber dem Analysefall 2010



Veränderungen des Verkehrsaufkommens im regionalen Pkw-Personenverkehr gegenüber dem Analysefall 2010



Fazit der Szenarien-Berechnungen

- Aufgrund der demographischen Entwicklung ist für den gesamten Modellierungsraum insgesamt mit einem **Rückgang** sowohl des **Gesamtverkehrsaufkommens** als auch der **verkehrsmittelspezifischen Verkehrsaufkommen** zu rechnen.
- In Kassel selbst ist der Verkehr bis 2030 eher von einer **weitgehenden Konstanz** geprägt. **Aufkommenssteigerungen** sind hingegen lediglich auf den **Autobahnen**, im Zuge **neugebauter Strecken** sowie im **Umfeld von neuen Wohn- und Gewerbestandorten** gegeben.
- Die durch die Entwicklungsszenarien beschriebene **Spannweite der möglichen Entwicklungen** ist **relativ begrenzt**.
- **Maßnahmenszenarien zur Abschätzung der Wirkungen** von bestimmten Maßnahmen werden als nächstes folgen.

Zielkonzept für den VEP



Zielkonzept zum VEP Kassel

- Grundlage: Entwurf des Zielkonzeptes zum regionalen VEP vom ZRK



Zielfelder des regionalen VEP ZRK:

1. Optimierung der regionalen Erreichbarkeit

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

3. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer

4. Optimierung der Wirtschaftsverkehr

5. Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt

6. Attraktivierung des Umweltverbunds

7. Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme



Zielkonzept zum VEP Stadt Kassel

- Diskussion im VEP-Forum in 2 Stufen (Diskussion von Zielfeldern in Kleingruppen/Überarbeitung und Anpassung/erneute Diskussion und Anpassung)
- Anpassungen sowie Erweiterung auf 9 Zielfelder;
- Zielkonflikte können nicht vermieden werden, müssen dann aber am konkreten Beispiel behandelt werden
- Ergänzung der Zielfelder jeweils um Indikatoren

Insgesamt wird das Zielkonzept vom VEP-Forum als tragbar und sinnvoll angesehen



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

Leitziel 1: Optimierung der regionalen Erreichbarkeit

- Optimierung der Erreichbarkeit der Region Kassel durch verbesserte überregionale Verkehrsanbindungen
- Optimierung der Angebote im Umweltverbund
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen (mittels Netzausbau & Taktverbesserung) und der Verknüpfung der Verkehrssysteme
- Verbesserung und Qualifizierung der regionalen Radrouten
- Verkehrlich integrierte Planung der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, Verdichtung in verkehrsgünstiger Lage
- Abgestimmte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Region und Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene



Indikator: gute regionale Erreichbarkeit IV und ÖV (Verhältnis Reisezeit zu Entfernung)

Leitziel 2: Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung

- Reduktion der Unfälle mit Personenschäden (Vision Zero)
- Erzielung von angepassten, stadt- und situationsgerechten Geschwindigkeiten
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur mit dem Ziel einer stärkeren gegenseitigen Rücksichtnahme

Indikator: - 40% Schwerverletzte und Getötete (bis 2020); weitere -25% (bis 2030)



Leitziel 3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer

- Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrssysteme für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Personengruppen
- Förderung einer eigenständigen und sicheren Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen

Indikatoren:
 - barrierefreie Ausgestaltung aller Fahrzeuge, baulicher Anlagen und Informationsmedien ÖPNV bis 2022
 - Optimierung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖV und IV: Verhältnis 1,25 auf der höchsten Netzebene 1, Verhältnis < 1,5 auf Netzebene 2 und Verhältnis < 2,0 auf Netzebene 3 (restl. Stadtgebiete)



Leitziel 4: Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs

- Gute Erreichbarkeit der Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsstandorte
- Abwicklung eines funktionsgerechten und ortsverträglichen Wirtschaftsverkehrs, u.a. unter Berücksichtigung der Verlagerungspotentiale auf die Schiene
- Integrierte Standortplanung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Bündelung des Verkehrs auf ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz
- Stärkung des Tourismusstandortes Kassel durch eine Optimierung der Tourismusverkehre
- Gewährleistung einer leicht verständlichen Orientierung im regionalen Raum

Indikator: Erreichbarkeit aller Gewerbebestandorte in max. 15 Min. von der Autobahn



Leitziel 5: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt

- Minimierung der Lärmimmissionen und Luftschadstoffe entsprechend der Umweltschutzziele (bei Beachtung des Umweltrechts)
- Reduzierung der klimarelevanten Emissionen entsprechend der Klimaschutzziele
- Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke

Indikatoren: CO₂-Emissionen: -40% der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2030 (gegenüber 2010)

Lärm/Luft: sukzessive Reduzierung des Belastungsgrad (entsprechend der gesetzlich festgelegten Grenzwerte)



Leitziel 6: Erhöhung der Umwelt-, Stadt- und Lebensqualität

- Reorganisation der Straßenräume (verringerte Trenn- und Barrierewirkung von Verkehrsstrassen)
- Aufwertung und attraktive Gestaltung von öffentlichen Räumen
- Erhöhung der Wohnqualitäten in den städtischen Quartieren durch Verkehrsberuhigung, Verringerung der Belastungen sowie durch Verkehrsvermeidung

Indikator: Straßenraumverträglichkeitsanalyse VEP: bis 2030 keine Straße mit >11 Problempunkten (bislang 8% bzw. jeder 12. km im Hauptverkehrsstraßennetz)



Leitziel 7: Attraktivierung des Umweltverbundes

- Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen
- Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr
- Förderung der Fußgänger und Radfahrer im Nahmobilitätsbereich und auf Orts-/Stadtteilebene
- Förderung eines attraktiven ÖPNV im Orts- und Regionalverkehr
- Präferenz des Umweltverbundes vor allem in den zentralen Bereichen
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung für die Angebote des Umweltverbundes

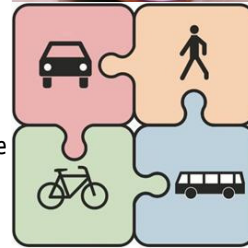
Indikatoren:
 Anteil des Umweltverbundes von 58% auf 66%; Verkehr aus dem Umland: 30-35% statt bisher 26%; Verdopplung der heutigen Radinfrastruktur von 90 auf 180-200 km



Leitziel 8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme

- Optimierung der Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Verbesserung der Möglichkeiten von intermodalen Mobilitätsketten
- Förderung von Innovativen Konzepten und neuen Mobilitätsdienstleistungen
- Volkswirtschaftliche Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme (Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen)

Indikatoren:
 intermodale Erreichbarkeiten von Standorten zu verbessern;
 Nutzung neuartiger und effizienter Konzepte und Lösungen für den städtischen Verkehr (CarSharing, Konrad) ausbauen



Leitziel 9: Erhalt und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur

- Bedarfsgerechter Erhalt / Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden und Betroffenen
- Berücksichtigung von veränderten Qualitätsstandards für eine qualifizierte Substanzwertsicherung

Indikator:
 allgemeine Verbesserung des Zustandes des Straßennetzes (u.a. Vermeidung der Zustandsklassen 5 und 6 gemäß Straßenzustandsbericht)



Ausblick auf die nächsten Schritte

- bis Ende 2013: politische Diskussion
VEP Ziele
- Sep./Okt. 2013: Anhörung der OBR
- Herbst 2013-
Frühjahr 2014: Gutachter: Ausarbeitung von
Maßnahmenvorschlägen
- Sommer 2014: Maßnahmendiskussion und
Maßnahmenbewertung
- Ende 2014-
Anfang 2015: politische Diskussion und Beschluss
des VEP



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:
Dr.-Ing. Michael Frehn
Planersocietät

