



**Planersocietät**

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**

Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR



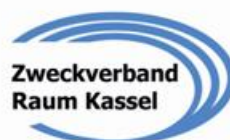
# Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030

## Zielkonzept

beschlossen durch die Stadtverordnetenversammlung am 9. Dezember 2013

Kassel

documenta Stadt



## Einführung

Der Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 wird vor dem Hintergrund vorhandener Defizite und Potenziale sowie der zukünftigen Herausforderungen im Verkehrsbereich einen Orientierungsrahmen sowie Strategien und Maßnahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung bis 2030 festlegen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird dazu ein Zielkonzept erarbeitet. Das Zielkonzept für den städtischen VEP baut auf den Zielen des regionalen Verkehrsentwicklungsplan ZRK 2030 auf. Das Zielkonzept wurde in den ersten beiden Sitzungen des VEP-Forums (November 2012, Juli 2013) sowie in der Bau- und Planungskommission am 22. August 2013 und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 26. August 2013 diskutiert und daraufhin angepasst. Das vorliegende Entwurfspapier dokumentiert - aufbauend auf den Herausforderungen der zukünftigen Verkehrsentwicklung - die Konkretisierungen des Zielkonzeptes zum VEP. Am 9. Dezember 2013 hat die Stadtverordnetenversammlung den Zielen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel (2030) zugestimmt.

## Zielkonzept für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt Kassel

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurde für den VEP der Stadt Kassel ein Zielkonzept mit mehreren Leitziele erarbeitet. Bei der Erarbeitung des Zielkonzeptes und der Leitziele konnte auf den Zielsetzungen des regionalen VEP ZRK aufgebaut werden. Diese wurden für die Stadt Kassel konkretisiert und weiterentwickelt. Folgende Leitziele werden vorgeschlagen:

### **Leitziel 1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit**

Die Stadt und die Region Kassel leben u.a. von der guten regionalen Erreichbarkeit. Verkehr macht nicht an Stadtgrenzen halt, und großräumige Verkehrsprobleme lassen sich nur regional lösen. Gleichzeitig ist vor dem Hintergrund der zunehmenden Pendlerverkehre zwischen den Umlandkommunen und Kassel eine regionale Kooperation immer wichtiger. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Optimierung der überregionalen Anbindung, die Weiterentwicklung des ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr sowie der Ausbau der regionalen Radverkehrsrouten.

### **Leitziel 1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit**

- Optimierung der Erreichbarkeit der Region Kassel durch verbesserte überregionale Verkehrsverbindungen
- Optimierung der Angebote im Umweltverbund
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen (mittels Netzausbau und 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

Ziel ist es, die gute regionale Erreichbarkeit (Verhältnis Reisezeit zu Entfernung; Stufe B (gut) entsprechend der Qualitätsstufen in den Richt-

linien für integrierte Netzgestaltung [RIN] der FGSV) für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu erhalten und wenn möglich zu verbessern.

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

Die Unfallentwicklung der Stadt Kassel weist positive Tendenzen auf. Ziel muss sein, diesen Trend auszubauen und insbesondere in den Bereichen mit noch bestehenden Defiziten (z.B. Unfallbeteiligung von Kindern) deutliche Verbesserungen zu erzielen. Neben einem eher reaktiven Ansatz sollte der Schwerpunkt auf präventive Maßnahmen unter Einbezug weiterer Akteure und privater Initiativen gelegt werden. Auch Einstellungen, Verhaltensweisen und Umgangsformen der Verkehrsteilnehmenden untereinander spielen eine wichtige Rolle.

### **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

Ziel ist die Reduzierung der Anzahl Schwerverletzter und Getöteter um 40% bis zum Jahre 2020 (gegenüber 2010). Diese Zielsetzung ist auch im Verkehrssicherheitsprogramm des

Bundes verankert. Darüber hinaus ist eine Reduzierung um weitere 25% bis zum Jahre 2030 anzustreben.

### **Leitziel 3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer**

Menschen stellen je nach persönlichen, gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterschiedliche Anforderungen an das Verkehrssystem. Die Kompatibilität mit den unterschiedlichen speziellen Belangen sowie die Daseinsvorsorge sind dabei von Anfang an integriert mitzudenken, damit eine Mobilität für alle Gruppen ermöglicht werden kann. Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und wie selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen.

#### **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

Ziel ist die barrierefreie Ausgestaltung aller Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Informationsmedien im ÖPNV bis zum Jahre 2022, die auch durch die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (§8 Abs. 3 PBefG) vorgegeben und im derzeit sich in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan enthalten ist.

Ein weiteres Ziel ist die Optimierung des Reisezeitverhältnisses zwischen öffentlichem Verkehr und Pkw-Verkehr. Gemäß Analyseteil des Nahverkehrsplans ist das Reisezeitverhältnis derzeit auf der Netzebene 1 (Hauptliniennetz) auf Stufe B der RIN (Verhältnis <1,5), auf der Netzebene 2 auf Stufe C (Verhältnis 2,0) und auf der Netzebene 3 auf Stufe D (Verhältnis 2,5). Bis zum Jahre 2030 ist eine Verbesserung auf Netzebene 1 auf ein Verhältnis von 1,25, auf Netzebene 2 auf Stufe B

(Verhältnis <1,5) und auf Netzebene 3 auf Stufe C (Verhältnis <2,0) anzustreben.

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

Die Stadt Kassel ist der wichtigste Wirtschaftsstandort in Nordhessen und weist insbesondere zu den angrenzenden Bundesländern enge Verflechtungen auf. Die großen Industrie- und Gewerbestandorte induzieren dementsprechenden Güter- bzw. Schwerverkehr. Die strategische Ausrichtung sollte sein, die wirtschaftliche Bedeutung zu optimieren, indem unerwünschte bzw. nicht erforderliche Verkehre in kritischen Bereichen vermieden und stattdessen mit verkehrslenkenden Maßnahmen auf eher weniger sensible Strecken konzentriert werden.

#### **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 Verlagerungspotenziale 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

Ziel ist, dass möglichst alle Gewerbegebiete und Wirtschaftsstandorte innerhalb von 15 Minuten von der Autobahn zu erreichen sind.

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

Der Kfz-Verkehr ist einer der Hauptverursacher des CO<sub>2</sub>- und Lärmausstoßes. Die Ziele und Maßnahmen der Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne und integrierten Klimaschutzkonzepte haben bereits klare Vorgaben formuliert (z.B. Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen). Diese gilt es in den VEP zu integrieren, weiter zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

#### **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

Ziel ist – in Analogie zum Integrierten Klimaschutzkonzept für die Stadt Kassel – die Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40% bis zum Jahre 2030 (gegenüber 2010). Bezüglich Lärm und Luftschadstoffen ist eine sukzessive Reduzierung des Belastungsgrades (u.a. Anzahl der gemäß der gültigen und gesetzlich festgelegten Grenzwerte belasteten bzw. betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner) anzustreben; langfristig ist hier auf einen vollständigen Schutz der Bevölkerung hinzuwirken.

### **Leitziel 6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität**

Die Attraktivität der Stadt Kassel lebt von einer hohen Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität. Der öffentliche Straßenraum ist jedoch häufig zu einem reinen Verkehrsraum degradiert worden. Bei Neu- und Umbauplanungen von Straßenräumen sind daher neben der verkehrlichen Funktion zukünftig stärker die städtebaulichen Anfor-

derungen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Es gilt Bedingungen zu schaffen, die der Multifunktionalität der Straßenräume gerecht werden, eine (Wieder-)Nutzbarmachung dieser wichtigen (Alltags-)Räume ermöglichen und dem Prinzip der Koexistenz (Kooperation, friedliches Miteinander) folgen.

#### **Leitziel 6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität**

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

Ziel ist es, die Straßenraumqualität der Kasseler Straßen insgesamt zu verbessern. Bis 2030 soll anhand der im Rahmen der VEP-Analysen entwickelten Methodik der Straßenraumverträglichkeitsanalyse keine Straße mehr der untersten Kategorie (>11 Punkte) zugeordnet werden können (bislang sind 8% der Straßenraumlänge des Hauptverkehrsstraßennetz in dieser Kategorie).

### **Leitziel 7: Attraktivierung des Umweltverbundes**

Der Umweltverbund (Fuß / Rad / ÖPNV) übernimmt heute in der Stadt Kassel bereits über die Hälfte der Wege der Bevölkerung (58%), in den Umlandkommunen von Kassel ist es etwas mehr als ein Drittel. Dabei bieten sowohl der Fuß- und Radverkehr auf vielen kurzen Wegen, die bislang noch mit dem Auto erledigt werden, als auch der ÖPNV auf den Verkehrsrelationen zwischen den ZRK-Kommunen sowie zum Oberzentrum Kassel noch weitere Potenziale. Neben Verbesserungen bei den einzelnen Verkehrsträgern kommt auch

einer Vernetzung der Verkehrsmittel eine besondere Bedeutung zu, da die Vorteile der jeweiligen Systeme miteinander verbunden werden können.

#### **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- bzw. Stadtteilebene
- Förderung eines attraktiven ÖPNV im Stadt- und Regionalverkehr
- Präferenz des Umweltverbundes vor allem in den zentralen Bereichen
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung für die Angebote des Umweltverbundes

Ziel ist die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes an den Wegen der Kasseler Bevölkerung von derzeit 58% auf zukünftig 66%<sup>1</sup>. Auch auf den Wegen zwischen den ZRK-Umlandkommunen und Kassel ist eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes anzustreben (von derzeit 26% auf etwa 30-35%). Der Ausbau der Radinfrastruktur (Radwege, Schutz- und Radfahrstreifen) könnte hierbei einen entscheidenden Beitrag leisten; als Ziel sollte eine Verdopplung der heutigen Netzlänge im Hauptverkehrsstraßennetz (von 90 km auf etwa 180-200 km) gesetzt werden.

#### **Leitziel 8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme**

Die Spielräume zur baulichen Erweiterung der Verkehrsnetze werden in den nächsten Jahren

aufgrund der Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte sowie des Rückzugs des Bundes aus der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung immer geringer. Dadurch kommt der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der bestehenden Infrastruktur durch Bestandsoptimierung sowie dem flächen- und verkehrssparsamen Handeln eine immer wichtigere Bedeutung zu.

#### **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)

Ziel ist es, die intermodale Erreichbarkeit von Standorten zu verbessern sowie die Nutzung von neuartigen und effizienten Konzepten und Lösungen insbesondere für den städtischen Verkehr (z.B. Car-Sharing, Konrad) auszubauen.

#### **Leitziel 9: Erhalt und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur**

Die Verkehrsinfrastruktur ist in ganz überwiegendem Maße durch Bestand geprägt. Gleichzeitig zu den enger werdenden finanziellen Spielräumen wachsen der Sanierungsbedarf und damit der erforderliche Anteil der Erhaltungsinvestitionen für die bestehende Infrastruktur. Daher gilt es eine langfristige Finanzierbarkeit von Qualität und Substanz des Bestandsnetzes sicherzustellen, um dessen zukünftigen Fortbestand sowie – damit einhergehend – eine ausreichende und qualitätvolle Versorgung der Bevölkerung dauerhaft gewährleisten zu können. Eine rechtzeitige und am Bedarf orientierte Erhaltung gestaltet sich auf lange Sicht gesehen

<sup>1</sup> Folgende Zielwerte zum Modal Split Stadt Kassel 2030: ÖPNV 23-25%, Radverkehr 11-14%, Fußverkehr 28-30%, MIV 31-38%

kostengünstiger als verzögerte oder unzureichende Erhaltungsaufwendungen.

**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 Substanzwert-sicherung

Ziel ist die allgemeine Verbesserung des Zustandes des Straßennetzes (u.a. Vermeidung der Zustandsklassen 5 und 6 gemäß Straßenzustandsbericht).