

## VORBEMERKUNG

Mobilität ist eine Grundbedingung für soziale Teilhabe, unternehmerische Entscheidungen und persönliche Handlungsoptionen, die niemand missen möchte. Verkehr ist ein Instrument, das Mobilität ermöglicht. Der neue „Verkehrsentwicklungsplan“ (VEP) soll die Mobilität in den Vordergrund rücken.

Was ist neu? Was unterscheidet diesen Entwurf des VEP 2008 von den vorangegangenen Generalverkehrsplänen (GVP) 1977 bzw. 1988 oder vom Flächennutzungsplan (Teil Verkehr) von 1968?

Der neue VEP soll nicht nur auf notwendige Infrastrukturprojekte als Lösung der Verkehrsprobleme hinweisen, sondern verstärkt auch organisatorische Lösungen, die kostengünstig sind und eine große Wirkung haben, anbieten. Genannt sei an dieser Stelle das Thema **Mobilitätsmanagement**, das u.a. zum Ziel hat, vorhandene Infrastruktur optimal zu nutzen. Es werden daher neben den „harten“ Infrastrukturprojekten auch „weiche“, nicht straßenbauliche Maßnahmen vorgestellt.

Weiterhin soll der Fokus stärker auf die Schaffung einer **nachhaltigen Mobilitätskultur** gerichtet werden d.h. es sollte in Kiel genauso selbstverständlich werden zu Fuß zu gehen, das Rad oder den Bus zu nehmen, wie es heute für viele mit der Benutzung des Autos der Fall ist. Dazu gehört vor allem die stärkere Vernetzung aller Verkehrsmittel, um eine effizientere, ressourcenschonende Optimierung des Verkehrs zu erreichen. Dazu gehört auch, dass die **verkehrliche Konsequenz von raum- und flächenwirksamen Planungen** schon bei der Standortplanung verkehrsrelevanter Einrichtungen berücksichtigt wird. Verkehr ist regelmäßig Folge der Flächennutzung. Fehler bei der Standortwahl können durch die Verkehrsplanung nur bedingt aufgefangen werden.

**Fußverkehr** mit insbesondere kleinteiligen Wirkungen war bislang mit Ausnahme von Fußgängerzonen weniger Gegenstand der generellen Planung und wurde regelmäßig erst auf der Ebene des Straßenentwurfes oder der Stadtgestaltung behandelt. Die Trennwirkung von Verkehrsachsen hat dadurch erst in später Planungsphase Berücksichtigung gefunden.

Einbezogen werden sollen daher erstmalig auch der Fußverkehr und die **Kinderwege** mit dem Blickwinkel der **Barrierefreiheit** und weitgehender Vermeidung der Trennwirkung und zur Vorbereitung durch kleine stadtteilbezogene Maßnahmen im direkten Netzzusammen-

hang des Wohnumfeldes. Dadurch sollen vor allem die Chancen mobilitätseingeschränkter Menschen verbessert werden.

Anders als die zurückliegenden Generalverkehrspläne ist der neue Verkehrsentwicklungsplan nicht ein unveränderbares Leitbild der Verkehrsplanungen und -maßnahmen für einen nächsten Zeitabschnitt. Er ist vielmehr **Zwischenergebnis** eines kontinuierlichen Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung, der neben der Konkretisierung von Maßnahmen auch auf deren Weiterentwicklung und ggf. Korrektur abzielt.

### 1.1 Generalverkehrspläne und Verkehrsentwicklungsplan 2008

Frühere Kieler **Leitpläne zum Verkehr** waren als Fachpläne Teil des Flächennutzungsplanes oder wurden neben der Bauleitplanung als sogenannte **Generalverkehrspläne** erstellt.

Gegenstand dieser Pläne war entsprechend der sich abzeichnenden Verkehrsentwicklung zunächst insbesondere der Kfz-Verkehr. Es wurden in den 60-er und 70-er Jahren relativ große und vielfältige Tangenten- und Hauptverkehrsstraßensysteme zur Bewältigung der Durchgangsverkehre und Sicherstellung der Erreichbarkeit der Stadt entworfen, die aus heutiger Sicht überdimensioniert waren und sich auch wegen der Komplexität der Eingriffe in die Stadtregion nur bedingt weiter verfolgen ließen. Schwierigkeiten der Umsetzung und Modifikationen der Planung waren vorprogrammiert.

Der leichter zu verwirklichende Ausbau bestehender Straßen im Stadtgebiet hat in der weiteren Entwicklung dazu geführt, dass Kfz-Verkehr in stark überhöhtem Maße in die Kernstadt hineingezogen wurde. Dieses, der weitestgehende Verzicht auf Radverkehrsanlagen und die Entscheidung gegen die Straßenbahn haben im Kieler Verkehrssystem in den 80er und 90er Jahren deutliche Verkehrsprobleme hervorgerufen.



Abb. 1-1 Generalverkehrspläne 1977 und 1988

Das späte Gegensteuern in den 80er Jahren mit dem Generalverkehrsplan von 1988 (GVP '88) erfolgte unter dem Vorzeichen verstärkten Umweltschutzes. Das äußere Tangenten- und Zufahrtsstraßensystem der Stadt wurde auf ein in absehbarer Zeit umsetzbares und zumindest auf dem Westufer längerfristig ausreichendes Netz reduziert.

Der GVP '88 holte neben dem Ausbau des Straßenverkehrsnetzes erstmalig auch andere wichtige Themen in den Vordergrund, die in den letzten fast zwei Jahrzehnten mitbestimmend waren für die Entwicklung des Verkehrssystems, so u. a. die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, die Busbeschleunigung, den Ausbau des Radverkehrssystems, die Sicherung der Erschließung der Innenstadt, die Begrünung der Straßenräume.

Die meisten Vorschläge des GVP '88 konnten inzwischen umgesetzt werden. Durch wichtige Projekte wie den Bau der B 76 (Mühlenwegtrasse) und den Joachimplatz konnte der Verkehr auf dem Westufer auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Das führte -im Gegensatz zum Ostufer- zu einer mehr als spürbaren Entlastung der Kieler Innenstadt und der Wohngebiete auf dem Westufer und zu einer erheblichen allgemeinen Verbesserung der Verkehrssituation. Die Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr hatte die allgemeine Verbesserung der Innenstadterschließung zur Folge und kam insbesondere auch der besseren Verkehrsabwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs im Stadtgebiet zu Gute.

Im ÖPNV konnten durch Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen (Schaffung des Verkehrsverbundes Region Kiel) und des Tarifsystems, durch Neuordnung des Busnetzes sowie durch Einführung der Beeinflussung von Lichtsignalanlagen die Weichen für ein wirtschaftliches und leistungsfähiges Angebot gestellt werden. Besonders erfolgreich war die Förderung des Radverkehrs mit der Schaffung eines umfangreichen Veloroutennetzes und ergänzenden Radverkehrsanlagen sowie der umfassenden Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr.

Des weiteren konnte durch die flächendeckende Einführung von Tempo-30 in Wohngebieten außerhalb des übergeordneten Straßennetzes viel für die Verkehrssicherheit besonders von Fußgängern und Radfahrern sowie für den Lärmschutz der Wohnbevölkerung erreicht werden. Durch den Umbau von Straßenräumen und Platzgestaltungen wurden mehr Raum und Aufenthaltsqualität für Fußgänger geschaffen.

Die Maßnahmenvorschläge des GVP '88 sind weitgehend abgearbeitet, in Teilen (aufbauend auf den Zielen des GVP) sogar weit übererfüllt. Eines Gegensteuerns wie bei früheren Plänen bedarf es nicht. **Der Verkehrsentwicklungsplan 2008** (VEP 2008) soll auf dem Erreichten aufbauen, aber auf Grundlage der strategischen Stadt-

ziele „Verkehrsabwicklung verbessern“ und „kinder- und familienfreundliche Stadt“ andere Akzente setzen:

- Nur noch **begrenzter Ausbau** wichtiger Straßen, insbesondere zur Entlastung des Ostufers, zur Sicherung der Stadteinfahrten, zur Erschließung der Häfen und sonstiger Wirtschaftsstandorte,
- weiterer Ausbau des **Rad- und Fußverkehrssystems** mit besonderem Augenmerk auf die Gewährleistung sicherer und **barrierefreier Verkehrsnetze** für Kinder, Senioren und Menschen mit Behinderungen,
- Aufbau eines **Verkehrssystemmanagements** und eines **Mobilitätsmarketings** zur intensiveren Nutzung vorhandener Strukturen und umweltfreundlicher Verkehrsmittel,
- Weiterentwicklung des ÖPNV durch **StadtRegional-Bahn (SRB)** und **Bus**.

Die Menschen der Region sollen die Möglichkeit haben, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln schnell und sicher ihr Ziel zu erreichen. Die Erschließung der Stadt durch den Kfz-Verkehr soll dabei nicht vernachlässigt und im Hinblick auf den Schutz von Mensch und Umwelt sowie auf eine bessere Verkehrsabwicklung weiter optimiert werden.

Methodisches Problem der alten Generalverkehrspläne war zum einen der eher statische Ansatz der einmaligen und kaum veränderbaren Verkehrsprognose für einen bestimmten Zeitraum. Zum anderen betrachteten Generalverkehrspläne die Verkehrsentwicklung einzelner Verkehrsarten nebeneinander statt als ganzheitliches System.

Der VEP 2008 versteht sich demgegenüber als Zwischenergebnis eines mit den erfolgten Untersuchungen in Gang gesetzten und bis zu einer erneuten Fortschreibung laufenden kontinuierlichen Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung, die das Verkehrssystem integrativ begreift und die Auswirkungen unterschiedlicher Entwicklungen der einzelnen Verkehrsarten auf das Gesamtverkehrssystem auch über einen längeren Zeitraum berücksichtigen will und kann.

## 1.2 Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2008

Der VEP entsteht nicht losgelöst von anderen Planwerken. Den Rahmen bilden zunächst übergeordnete Pläne des Landes und des Bundes wie der Regionalplan, der Landesnahverkehrsplan (LNVP) sowie der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Grundlage bilden auch die Bauleitpläne und Fachpläne der Stadt, auf deren Fortschreibung der VEP wiederum Einfluss nehmen wird. Neu

ist, dass sich die künftige Verkehrsentwicklung an den strategischen Stadtzielen orientiert.

Die Datenbasis aus dem GVP '88 war hinreichend für den Betrachtungszeitraum bis 2000. Das hat die Überprüfung der prognostizierten Verkehrsmengen durch Verkehrszählungen immer wieder ergeben. Für aktuelle Fragestellungen aber ist die Datenbasis mittlerweile veraltet. Die Aufstellung eines neuen Leitplans war unumgänglich. Die Ratsversammlung hat daher am 21.09.2000 die Aufstellung eines neuen Verkehrsentwicklungsplanes beschlossen.

Die Bearbeitung begann 2002 nach entsprechenden Vorbereitungen mit einer umfangreichen Erhebung zur Erfassung der **Datengrundlage**, die als Basis für die Erstellung eines neuen Verkehrsmodells diente. Parallel dazu wurden ein **Zielkonzept** entwickelt und die **Mängel** im Verkehrssystem analysiert.

Die Ortsbeiräte und Träger öffentlicher Belange wurden in diese Mängeluntersuchung mit einbezogen. Parallel wurden **Entwicklungsszenarien** durchgeführt, die als Basis für die Prognose des Verkehrs verwendet wurden.

Das Zielkonzept wurde im Mai 2006, Mängeldokumentation und Szenarienuntersuchung wurden im April 2007 durch die Selbstverwaltung beschlossen.

Im dritten Schritt wurden 2006 und 2007 unter Beteiligung von externen Gutachtern für verschiedene Verkehrsarten **Maßnahmen** zur Beseitigung der Mängel entwickelt und geprüft.

Der Entwurf des VEP wurde dem Bauausschuss im Januar 2008 zur Freigabe für die öffentliche Diskussion zugeleitet und am 17.04.2008 von der Ratsversammlung beschlossen.

