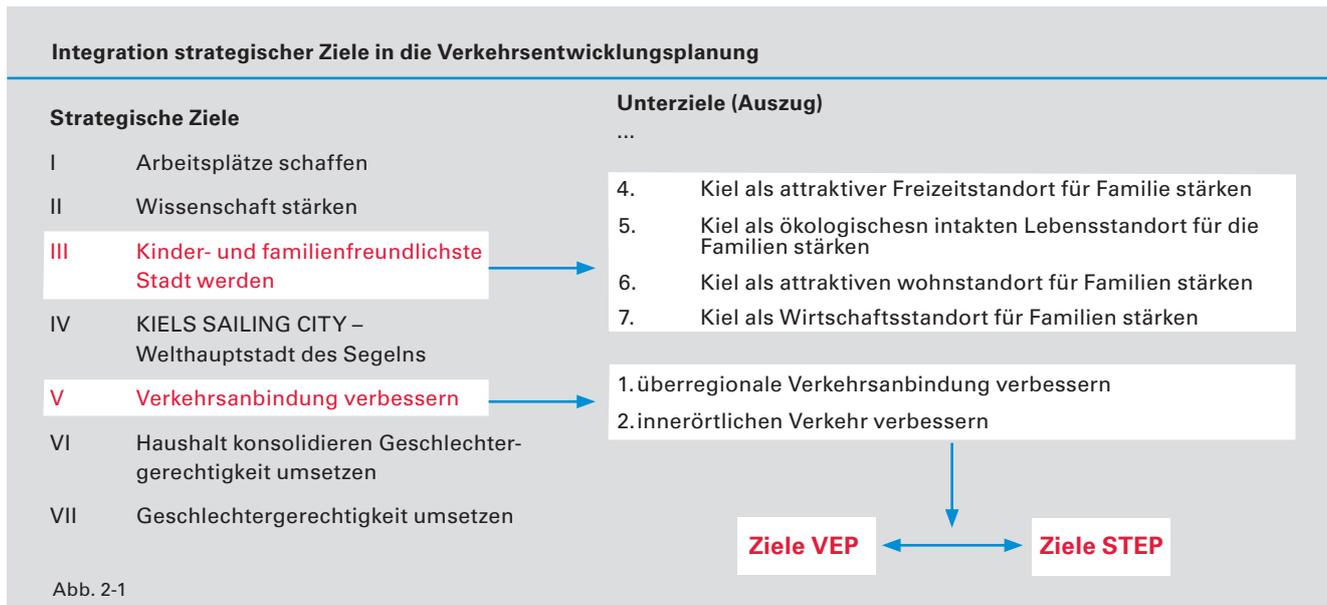


2. ZIELE

Die Entwicklung von Zielvorstellungen hat in Planungsprozessen zentrale Bedeutung. Sie dienen als Basis der Maßnahmenentwicklung und zur Bewertung alternativer Vorgehensweisen. Sie dienen auch der Evaluierung von durchgeführten Maßnahmen.

2.1 Aufbau des Zielsystems

Grundlage für die Entwicklung der Ziele sind zunächst die strategischen Ziele der Landeshauptstadt Kiel:

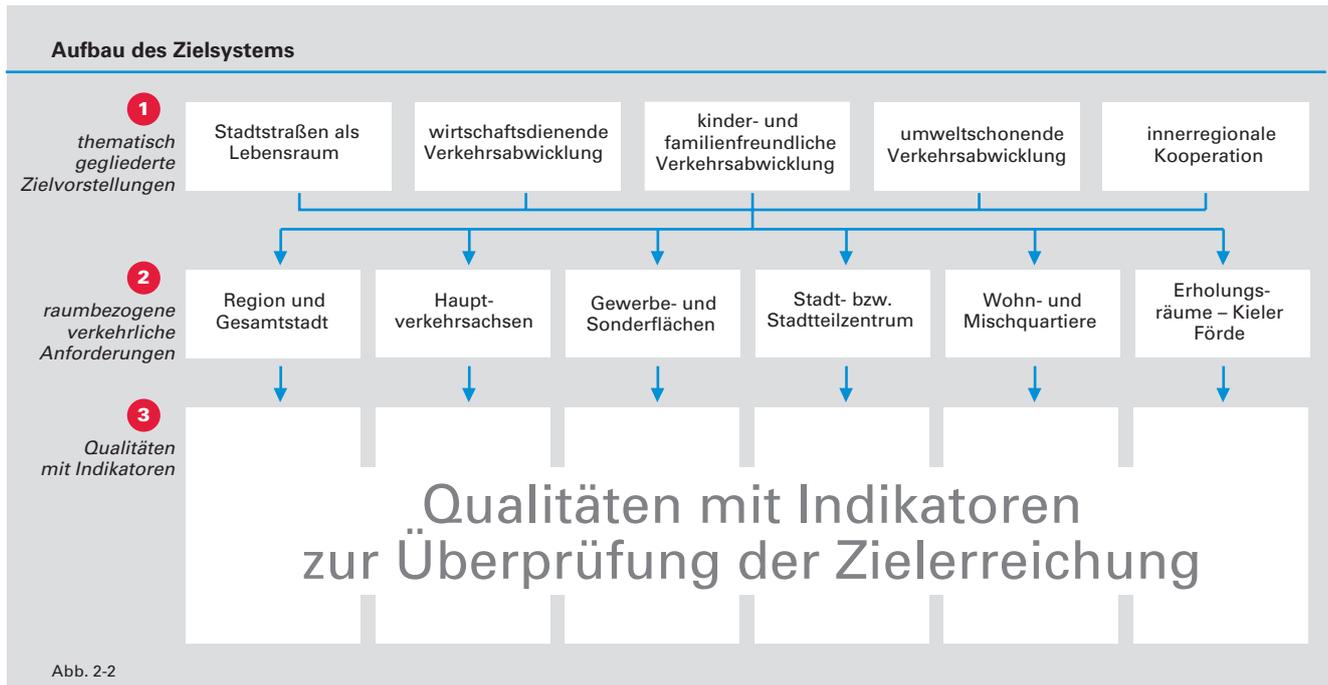


Der Aufbau des für die Verkehrsentwicklungsplanung erarbeiteten Zielsystems nimmt mit Blick auf die übrigen strategischen Ziele vor allem die Ziele „Kinder und familienfreundlichste Stadt werden“ und „Verkehrsanbindungen verbessern“ auf. Zudem gibt es einen Rückkopplungsprozess mit dem Stadtentwicklungskonzept (STEP).

(1) Die **erste Stufe** des Zielsystems gliedert sich in **fünf Themenbereiche**, welche die Zielvorstellungen der Verkehrsentwicklungsplanung inhaltlich gruppieren und die strategischen Oberziele der Landeshauptstadt Kiel aufgreifen. Diese Zielvorstellungen werden in der zweiten Ebene für die Definition der verkehrlichen Anforderungen der verschiedenen Raumarten gleichberechtigt aufgegriffen (siehe Kap. 2.2.1).

(2) In der **zweiten Stufe** werden funktionale Teilräume mit besonderen raumbezogenen **verkehrlichen Anforderungen** definiert. Die Ebene soll verdeutlichen, dass es unterschiedliche funktionale Räume gibt, die in Bezug auf die Themenbereiche verschiedene Ansprüche an den Verkehr, an die Verkehrsmittel und an die Verkehrsteilnehmer haben (siehe Kap. 2.2.2).

(3) In der **dritten Stufe** werden in den Teilräumen für alle **Verkehrsmittel** und ihre Schnittstellen **Qualitäten** abgeleitet, die durch Indikatoren „messbar“ gemacht werden können. Mit diesem Planungsinstrument soll insbesondere die Evaluierung der Maßnahmen des VEP, d.h. die Vorher-Nachher-Betrachtung dargestellt werden (siehe Kap. 2.2.3).



2.2 Zielvorstellungen im dreistufigen System

2.2.1 Thematisch gegliederte Zielvorstellungen

„Stadtstraßen als Lebensraum“

Stadtstraßen dienen nicht nur dem Verkehr. Sie unterliegen vielfältigen Ansprüchen der Anlieger und Besucher. Das gilt vor allem für Wohngebiete sowie für Stadt- und Stadtteilzentren. Kriterien wie Sicherheit, Aufenthalts- und Standortqualität sind bei der Festlegung der verkehrlichen Nutzung und der Gestaltung von öffentlichen Räumen mitbestimmend.

Stadtstraßen als Lebensraum

Aufwertung der Standortqualität im Verkehrsnetz

- Verbesserung der Nahmobilität (Stadt der kurzen Wege)
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit im Straßenraum
- Städtebauliche Aufwertung des Verkehrsraumes in Hauptgeschäftstraßen der Innenstadt sowie in den Stadtteilzentren
- Flächenbereitstellung für den Rad- und Fußverkehr
- Sicherstellung des Zugangs zum ÖPNV
- Verbesserung der Orientierung im Straßenraum

„Wirtschaftsdienende Verkehrsabwicklung“

Verkehr ist sowohl wesentliche Voraussetzung als auch Folge der wirtschaftlichen Entwicklung. Kunden und Zulieferer müssen die Wirtschaftsstandorte gut erreichen

können. Ziele sind die gute Erreichbarkeit aller Wirtschafts- und Handelsstandorte sowie verbesserte Angebote für Wissenschaft, Tourismus und Freizeit. Neben einer leistungsfähigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigen diese Ziele auch die Folgen des zunehmenden Lkw- und Versorgungs-Verkehrs, indem eine Bündelung der Ströme durch ein stadtverträgliches Logistik-Konzept und eine Optimierung der Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern angestrebt wird.

Wirtschaftsdienende Verkehrsabwicklung

Zielgerichtetes und stadtverträgliches Angebot

- gute Erreichbarkeit der Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsstandorte sowie Veranstaltungszentren
- Leistungsfähige Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- Bündelung des Wirtschafts- und Kundenverkehrs, Bereitstellung ausreichender Angebote für den ruhenden Verkehr
- Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs durch verschiedene Verkehrsträger (Optimierung der Schnittstellen)
- gute Angebote für Wissenschaft, Tourismus und Freizeit

„Kinder- und familienfreundliche Verkehrsabwicklung“

Zu berücksichtigen sind insbesondere die Belange der Kinder und Familien sowie die Interessen von Personen jeden Alters mit eingeschränkter Mobilitätsbefähigung (z. B. Senioren, Menschen mit Behinderung). Die Themen Barrierefreiheit sowie Mindestanforderungen im Fußverkehr und Kindgerechtigkeit sind für diese Personengruppen in jeder Planung von besonderer Bedeutung. Zusätzlich

sind die unterschiedlichen Lebensbedingungen und Verhaltensweisen der Männer und Frauen für die Mobilitätsentwicklung verstärkt zu beachten. In einer Gesellschaft mit unterschiedlichen Rollen und Positionen gibt es keine geschlechterneutrale Perspektive. Das ist bei der Detailplanung und Umsetzung von Maßnahmen durch das „Gender-Mainstreaming“ zu berücksichtigen.

Kinder- und familienfreundliche Abwicklung des Verkehrs (vgl. Stadtstraßen)

Ermöglichung von kind- bzw. altersgerechter Mobilität

- Möglichkeiten körpergerechter und rollengerechter Mobilität (Barrierefreiheit, Gender-Mainstreaming),
- Sicherstellung sozialer Kontrolle
- Mobilitäts-Chancen für alle sozialen Gruppen
- konsequente Abstimmung von Baustandards im Fußverkehr insbesondere für Kinder, Jugendliche sowie ältere Mitbürger/innen

„Umweltschonende Verkehrsabwicklung“

Dieser Aspekt war schon im Generalverkehrsplan 1988 unter dem Gesichtspunkt der Schonung von Ressourcen, Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen in natürliche Systeme sowie durch die Prüfung der Qualitäten des Wohnumfeldes ein wichtiges Thema. Heute geht es verstärkt um eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes, d. h. Schienengebundenen Nahverkehr (SPNV), ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, sowie um umweltschonende Verkehrsleistungen. Maßnahmen zur Reduzierung von Umweltbelastungen (Lärm, Luftschadstoffe, CO₂-Emissionen, Erschütterungen) durch den Straßenverkehr werden ebenfalls untersucht und sowohl im VEP als auch im Lärminderungs- bzw. Luftreinhalteplan integriert.

Umweltschonende Verkehrsabwicklung

Aufteilung der Verkehrsleistung unter umweltschonenden Gesichtspunkten

- Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Bündelung von Verkehren
- Reduzierung von Umweltbeeinträchtigungen durch den Verkehr (Lärm, Schadstoff, CO₂, Erschütterungen)
- Reduzierung des Flächenverbrauchs
- Verbesserung der Arbeitsteilung im Verkehr und Optimierung der Schnittstellen
- Konzentration von Wohnen und Arbeiten an ÖPNV-Achsen

„Innerregionale Zusammenarbeit“

Dieses Ziel hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf die im VEP zu entwickelnden technischen Maßnahmen. Es beeinflusst aber in hohem Maße die tatsächliche Wirkung von Verkehrsangeboten. Die Lösung von großräumigen Verkehrsproblemen hingegen kann in der Regel nur gemeinsam mit dem Umland und der Region erfolgen. Im Zusammenhang mit dem zunehmenden Pendlerverkehr zwischen den Umlandgemeinden und Kiel wird die Kooperation in der Region nicht zuletzt mit Blick auf den Klimawandel immer wichtiger. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Zusammenarbeit in der Weiterentwicklung von SPNV und ÖPNV, in der Auslastung von zentrumsnahen Umgehungsstraßen, in der Verbesserung der Verkehrsverteilung auf regionale Verkehrsnetze sowie in der allgemeinen Verbesserung der überregionalen Anbindung der Kieler Region. Ziel ist, die Folgekosten der Zersiedelung durch eine Konzentration von Gewerbe- und Siedlungsentwicklung entlang bestehender Verkehrsachsen (insbesondere funktionsfähiger Bahntrassen) zu begrenzen.

Innerregionale Zusammenarbeit

zwischen Stadt und Land sowie Stadt und Region

- verkehrlich integrierte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, Verdichtung von Siedlungsraum in verkehrsgünstiger Lage
- Abgestimmte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, Bündelung des Verkehrs auf Hauptentwicklungsachsen (Kfz, Schienenverkehr, Förderschiffahrt)
- Verbesserung der Nahmobilität an den Stadtgrenzen
- Verbesserung der Regional- und Fernverkehrsanbindung für den Kfz-, Schienen- und Flugverkehr

2.2.2 Raumbezogene verkehrliche Anforderungen

Die Verkehrsentwicklung hat auch Teilräume mit besonderen Flächennutzungen zu berücksichtigen, weil sie jeweils unterschiedliche Anforderungen an das Verkehrssystem stellen. In einem Wohn- und Mischgebiet sollte beispielsweise der Kfz-Verkehr möglichst auf den Quell- und Zielverkehr begrenzt bleiben. Dagegen dienen Hauptverkehrsachsen zur Bündelung von Verkehren, um so z.B. Wohngebiete oder Geschäftsbereiche zu entlasten. Daher wurden in der zweiten Ebene sechs funktionale Teilräume definiert:

Region und Gesamtstadt

Wichtigste Anforderungen sind attraktive Hauptverkehrsverbindungen (Kfz, Rad, Fuß, Schiene) sowie Siedlungs- und Gewerbeentwicklung entlang leistungsfähiger und sicherer Verkehrsachsen.

- Rad- und Fußverkehrsnetz zwischen Stadtteilen und Umland
- leistungsfähige Netzstruktur für den notwendigen Kfz-Verkehr
- flächendeckendes, schnelles und dichtes Fahrtenangebot durch den ÖPNV
- gesteuerte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung

Hauptverkehrsachsen

Der Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel, aber auch die Eingrenzung von Trennwirkungen und Störungen für die angrenzenden Wohn- und Geschäftsbereiche stehen im Vordergrund.

- Bündelung des Verkehrs unter Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und des Verkehrsflusses für den MIV und ÖPNV
- beidseitige ausreichend dimensionierte und sichere Fuß- und Radverkehrsanlagen
- Eingrenzung der Trennwirkung
- Minderung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Gewerbeflächen/Sonderflächen

Dazu zählen auch die Bereiche für großflächigen Einzelhandel. Vorrangige Bedeutung hat die Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Kundenverkehr sowie die geordnete Befahrbarkeit des Netzes für den Lieferverkehr.

Sonderflächen sind z.B. große Veranstaltungsorte wie die Ostseehalle, Sportstadien und Halle 400 mit temporär erheblicher Verkehrserzeugung und großem Stellplatzbedarf. Ebenso wichtig ist die leistungsfähige Erreichbarkeit von Kaianlagen, Cruise+Ferry-Center, Universität/Fachhochschule sowie Olympiazentrum.

Gewerbeflächen

- schnelle Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Kundenverkehr
- geordnete Befahrbarkeit für den Liefer- und Kundenverkehr
- Anbindung für den ÖPNV und Radverkehr
- ausreichend Rad- und Kfz-Parkmöglichkeiten
- sichere Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Fußverkehr

Sonderflächen

- Gewährleistung der Erreichbarkeit und ausreichend Parkmöglichkeiten für den Rad- und Kfz-Verkehr

Stadt- und Stadtteilzentren

Neben der guten Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel sind wichtige Ziele für diesen funktionalen Teilraum eine attraktive Aufenthaltsqualität und ausreichend Platz für den ruhenden Verkehr, den Rad- und Fußverkehr sowie für Sondernutzungen des öffentlichen Verkehrsraumes.

- schnelle Erreichbarkeit insbesondere des Einzelhandels mit allen Verkehrsmitteln
- attraktive ÖPNV-Anbindung
- attraktive Rad- und Fußverkehrsanbindung
- hohe Aufenthaltsqualität
- barrierefreie, breite und sichere Fußverkehrsanlagen mit Anschlusssicherheit
- ausreichend Parkraum für den Rad- und Kfz-Verkehr
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Wohn- und Mischquartiere

Hier wird besonderen Wert auf ein geringes Geschwindigkeitsniveau und wenig Durchgangsverkehr gelegt. Zur Vermeidung der Belastung des Wohnumfeldes durch Kfz-Fahrten ist auch auf eine gute Anbindung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes und im Rahmen weitergehender Bauleitplanung auf eine gute Nahversorgung zu achten.

- geringes Geschwindigkeitsniveau
- attraktive ÖPNV-Anbindung
- attraktive Rad- und Fußverkehrsanbindung
- hohe Aufenthaltsqualität in Teilbereichen
- fußläufig erreichbare Nahversorgung
- barrierefreie, breite und sichere Fußverkehrsanlagen mit Anschlusssicherheit
- ausreichend Parkraum für den Rad- und notwendigen Kfz-Verkehr
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Erholungsräume – Kieler Förde

Wichtigste Anforderungen sind attraktive Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr in Richtung und entlang des Ufers bzw. innerhalb der Erholungsräume sowie die weitgehende Störungsfreiheit, gute Anfahrbarkeit und Erreichbarkeit des Ufers und der übrigen Erholungsräume.

- geringes Geschwindigkeitsniveau
- attraktive ÖPNV-Anbindung
- attraktive Rad- und Fußverkehrsanbindung
- hohe Aufenthaltsqualität in Teilbereichen
- barrierefreie, breite und sichere Fußverkehrsanlagen mit Anschlusssicherheit

- ausreichend Parkraum für den Rad- und notwendigen Kfz-Verkehr
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

2.2.3 Qualitäten mit Kennzahlen

Die dritte Ebene definiert auf Basis der Zielvorstellungen und der verkehrlichen Anforderungen für jedes Verkehrsmittel verkehrliche Qualitäten, die durch Kennzahlen messbar gemacht werden sollen. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die im VEP beschlossenen Maßnahmen überprüft werden können. Letztlich geht es darum, wirkungsorientiert den Mitteleinsatz zu überprüfen, um ggf. umsteuern zu können. Das System ist bislang nur beispielhaft entwickelt. Im Rahmen der weiteren Arbeit ist es zu vervollständigen und der Evaluierung des VEP zugrunde zu legen.