

Kassel im Dialog **Mobilität in Kassel**  
Gemeinsam den Verkehr von morgen gestalten

**Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 –**  
Analysen, Ziele, Handlungsfelder  
Stand: April 2014

Kassel **documenta Stadt**



**Kassel 2030**  
› Gestalten ›› Bewegen ››› Leben

## Liebe Kasselerinnen und Kasseler,



Kassel ist das Oberzentrum in Nordhessen und hat sich zu einem in ganz Deutschland bekannten Standort für Wirtschaft und Logistik, aber auch für Kunst, Kultur und Wissenschaft entwickelt. Unsere Stadt lebt von ihrer zentralen Lage in der Mitte Deutschlands, ihrer guten Erreichbarkeit und von einer hohen Wohn- und Lebensqualität. Diese soll auch in Zukunft zum Wohle aller Einwohnerinnen und Einwohner verbessert und weiter ausgebaut werden. Diesem Ziel dient der neue Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Kassel 2030. Täglich werden in der Stadt Kassel rund 3.400.000 km Wegstrecken zurückgelegt, entweder zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem PKW oder dem Öffentlichen Nahverkehr. Das ist eine beachtliche volkswirtschaftliche Leistung. Die Gestaltung dieser Wege ist nicht nur Aufgabe unserer Stadt, sondern gleichzeitig ein Veränderungspotenzial für die Zukunft. Der VEP Kassel 2030 untersucht und formuliert diese Herausforderungen und Chancen und entwirft ein Zukunftsbild für die Mobilität in Kassel und der Region. Mit dem VEP Kassel 2030 werden die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Verkehrsentwicklung für die nächsten 15 bis 20 Jahre festgelegt. Berücksichtigt werden dabei vielfältige Herausforderungen wie beispielsweise die Folgen des demografischen Wandels und die damit verbundenen Chancen zur Entwicklung von Qualität und Effizienz des Systems. Dabei spielen auch Veränderungen im Verkehrsverhalten und neue gesellschaftliche und räumliche Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. Ein effizienter und sicherer Verkehr ist Grundlage für räumliche, soziale und wirtschaftliche Entwicklungen. Der VEP Kassel 2030 zeigt auf, wie sich der Verkehr in Kassel bis 2030 entwickeln soll. Er wird dafür sorgen, dass die Vielzahl an einzelnen verkehrlichen Maßnahmen gut aufeinander abgestimmt wird und zur Erreichung der gesetzten Ziele für die Mobilität in Kassel beitragen.

In dieser Broschüre wird die umfangreiche Bestandsanalyse, die der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans vorausgegangen ist, mit den wichtigsten Aussagen zum Kfz-, Fahrrad-, Fuß- und Öffentlichen Nahverkehr

zusammengefasst. Darauf aufbauend wurden neun unterschiedliche Leitziele für die zukünftige Entwicklung des Verkehrs in unserer Stadt formuliert und politisch abgestimmt. Diese Ziele bilden die Grundlage für die Auswahl der aktuell in der Erarbeitung befindlichen Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern, vom Radverkehr über Wirtschaftsverkehr bis hin zur Verkehrssicherheit und Mobilitätskultur.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in Form eines intensiven Dialogs während des gesamten Planungsprozesses spielt dabei eine bedeutende Rolle. Bürgerinnen und Bürger, politische Vertreter sowie Vertreter der Verbände, Vereine und Institutionen sind an der Diskussion um den VEP Kassel 2030 beteiligt. Alle Verkehrsteilnehmer und am Thema Interessierte können ihren Beitrag zum Verkehrsentwicklungsplan leisten und Anregungen, Ideen aber auch Kritik in den laufenden Prozess einbringen. Dazu fanden im vergangenen Jahr bereits lokale Bürgerforen im Rahmen der Bestandsanalyse in den Kasseler Stadtteilen statt. Allein dort wurden über 700 Anregungen gesammelt, die nun von den beauftragten Gutachtern ausgewertet und in die Maßnahmenvorschläge aufgenommen werden.

Aktuell werden konkrete Maßnahmen entwickelt, die dazu beitragen sollen, dass die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans erreicht werden. Im Mai 2014 werden für alle Kasseler Stadtteile weitere Bürgerveranstaltungen durchgeführt, in denen die Ergebnisse vorgestellt und diskutiert werden können.

Ich würde mich freuen, wenn auch Sie sich an der Diskussion beteiligen und Ihre Erfahrung in den Prozess einbringen würden. Denn Verkehr bewegt uns alle.

Ihr Stadtbaurat

Christof Nolda

## Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan?

Die stetige und dynamische Weiterentwicklung der Stadt Kassel erfordert gerade im Bereich des Verkehrs und der zukünftigen Gestaltung der Mobilität den Umgang mit neuen Herausforderungen (z.B. Anforderungen des Klimaschutzes, der Nachhaltigkeit und des demografischen Wandels).

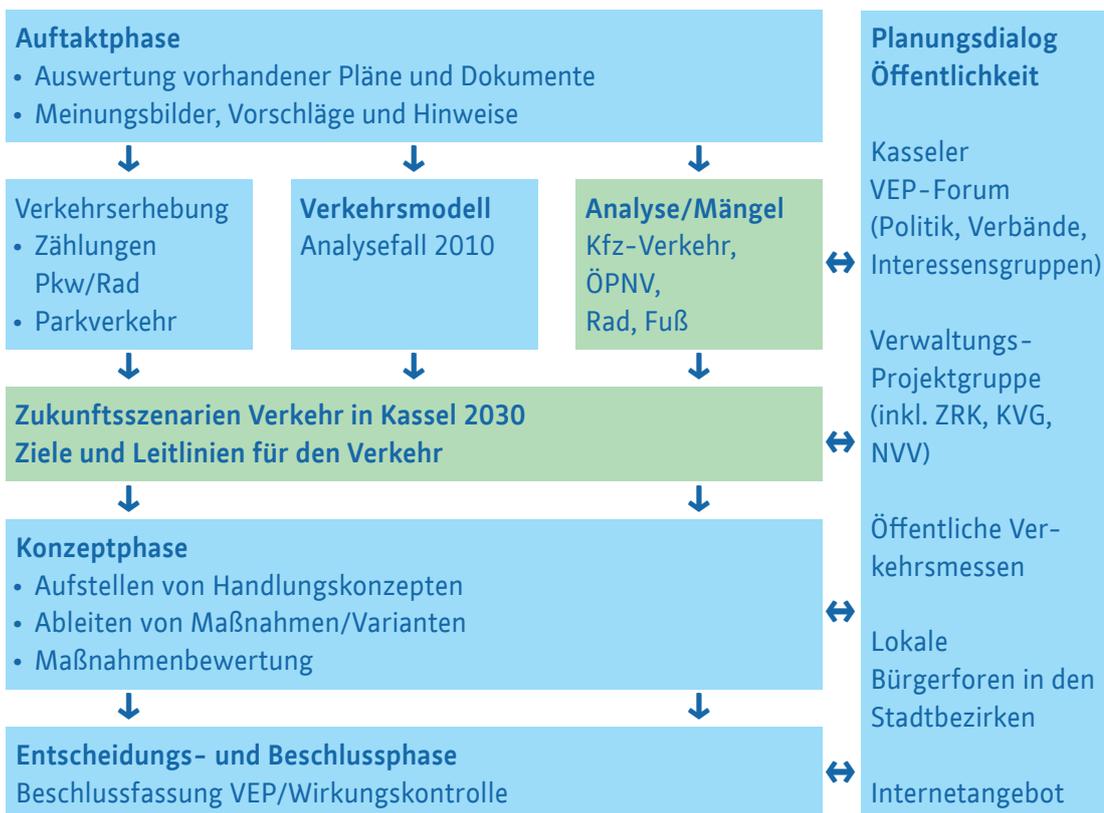
Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) legt langfristige Ziele und Strategien zukünftiger Verkehrsentwicklung fest und dient Politik und Verwaltung als Handlungsrahmen und Zielvorgabe. Konkretisiert und abgestimmt werden die Ziele in den Fachplanungen (Nahverkehrsplan, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan, integriertes Klimaschutzkonzept).

Im VEP werden alle Verkehrsmittel behandelt: Fuß, Rad, Bus, Tram, Eisenbahn sowie Lkw- und Pkw-Verkehr. Dabei werden alle Verkehrszwecke (Arbeit, Einkauf, Freizeit, etc.) betrachtet. Die Erstellung des VEP begann mit der grundlegenden Analyse des heutigen Zustands im gesamtstädtischen und regionalen Kontext. Schwerpunkte lagen dabei auf den Mobilitätsbedürfnissen der

Bevölkerung, den Wechselwirkungen mit Umwelt, Raum- und Siedlungsentwicklung sowie einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs. Die Kernaussagen dieser Arbeit finden Sie in dieser Broschüre auf einen Blick. Ebenso sind die Ziele des VEP sowie die Handlungsfelder dargestellt.

Die Ziele und Maßnahmen müssen sich auch anhand der zukünftigen Entwicklungen und Herausforderungen wie z.B. dem demografischen Wandel messen lassen. Dazu sind für das Jahr 2030 verschiedene Zukunftsszenarien berechnet worden. Auf der Grundlage der Ziele und Handlungsfelder wird es im nächsten Schritt darum gehen, Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrsverhältnisse in Kassel vorzuschlagen und zu bewerten.

Der VEP wird im engen Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen und der Politik erarbeitet und soll bis Anfang 2015 abgestimmt werden. Im Mai 2014 wird es für die Bürgerinnen und Bürger wieder die Möglichkeit geben, sich im Rahmen von Bürgerforen an der Maßnahmenfindung zu beteiligen.



## Analyse: Mit dem Auto in Kassel unterwegs



Aufgrund des autogerechten Stadtausbaus in den 60er- und 70er-Jahren des 20. Jahrhunderts verfügt Kassel über ein gut ausbebautes und dichtes Hauptverkehrsstraßennetz. Die Stadt ist wegen ihrer Lage und Funktion als Oberzentrum geprägt von erheblichem Verkehr, der in bzw. durch die Stadt hindurch fließt. Täglich finden in Kassel rund 460.000 Kfz-Fahrten statt, wovon 240.000 Fahrten aus bzw. in die Region führen. 30.000 Fahrten am Tag sind dem Durchgangsverkehr zuzurechnen, das heißt diese Fahrten durchqueren die Stadt. Durch dieses hohe Verkehrsaufkommen sowie durch die radiale Straßenstruktur mit nur zwei Fulda-Brücken kommt es an einzelnen Knotenpunkten und auf vielen Hauptverkehrsstraßen zu Engpässen und damit einhergehenden Verträglichkeitsproblemen (z.B. Lärm- und Abgasbelastung).

Die Kfz-orientierte Straßengestaltung (z.B. überbreite Straßen, fehlende Querungen) entspricht zum Teil nicht den modernen Erfordernissen anderer städtischer Nutzungen (z.B. Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsfunktion). Neuere Straßenumbauten konnten dies jedoch an einigen Stellen bereits verbessern. Die Zufriedenheit mit dem Kfz-System ist insgesamt gering, trotzdem wird das Auto auf vielen Wegen häufig genutzt – auch auf kurzen Wegen bis zu 5 km.

### Ruhender Kfz-Verkehr

Für den ruhenden Kfz-Verkehr, also dem Parken, stehen in Kassel insgesamt ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Die verfügbaren Flächen werden in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren bereits nahezu vollständig für den ruhenden Verkehr genutzt, was zum Teil in Konflikt zu anderen Nutzungen steht. Im erweiterten Zentrumsbereich von Kassel gibt es rund 8.500 Parkplätze, davon 4.500 in Parkhäusern und Tiefgaragen.

In der Innenstadt wird der Parkraum durch zwei flächendeckende Parkgebührenzonen bewirtschaftet. Viele Parkhäuser in der Innenstadt weisen werktags auch zu Spitzenzeiten noch freie Kapazitäten auf. Die Parkgebühren im Straßenraum sind für eine Großstadt wie Kassel vergleichsweise niedrig.

- + dichtes und leistungsfähiges Straßennetz
- + Verkehrskonzentration auf den Hauptstraßen, Wohnbereiche werden entlastet
- + schnelle Erreichbarkeit der Autobahnen
- sternförmig auf die Innenstadt zulaufende Hauptstraßen verursachen dort viel Verkehr
- (Schwer-)Verkehr auf Nord-Süd-Achse muss das Zentrum durchfahren
- z.T. überdimensionierte und stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenräume

## Analyse: Auf dem Fahrrad durch Kassel



Das Fahrrad wird in Kassel noch vergleichsweise wenig genutzt, obwohl Radfahren eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart darstellt. Nur etwa 7% aller Wege der Kasseler Bevölkerung werden mit dem Rad zurückgelegt. In Kassel verfügen nur 64% der Haushalte über mindestens ein Fahrrad (deutschlandweit 80%).



In den letzten Jahren wurden einige Maßnahmen und Projekte umgesetzt, die den Radverkehr zunehmend stärken. Die Kapazitäten der Abstellanlagen wurden stark ausgebaut (stadtweit etwa 3.000 öffentliche Fahrradabstellplätze), die Wegweisung wurde neu eingerichtet und mit dem Fahrradmietsystem Konrad (500 Fahrräder an 50 Stationen) ist ein weiterer innovativer Ansatz zur Förderung des Radverkehrs etabliert worden. Der Marktboom bei den Pedelecs stellt auch für topografisch bewegte Räume wie Kassel eine Chance dar.



Auch beim Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) konnte sich Kassel in der Stadtgrößengruppe 100.000 bis 200.000 Einwohner von einem (vorletzten) Platz 20 im Jahr 2005 auf einen Platz im Mittelfeld (Platz 19 von 35) im Jahr 2012 verbessern. Positiv bewertet wurden vor allem die „Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln“ und „öffentlich zugängliche Leihfahrräder“ (Konrad).

Trotzdem gibt es in den nächsten Jahren im Radverkehr noch viel zu tun. Das Radverkehrsnetz ist mit 90 km verhältnismäßig gering ausgebaut. Neben den vielen Netzlücken gilt es weiterhin zahlreiche Schwachstellen zu beheben. Der Radverkehr wird in Kassel oft auf dem Bürgersteig geführt und somit von Autofahrern nur schlecht wahrgenommen. Auch kommt es dadurch mitunter zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Die häufig wechselnde Führung und bestehende Netzlücken sind unkomfortabel und erschweren die Nutzung insbesondere für unsichere oder nur gelegentlich radfahrende Personen. Nebenrouten sind in der Regel gut befahrbar, an Knoten mit Hauptverkehrsstraßen gibt es jedoch häufig ein Querungsproblem. Im Rahmen der lokalen Bürgerforen wurden diese Schwachstellen von vielen Bürgerinnen und Bürgern bestätigt.

-  Fahrradvermietsystem Konrad (sinnvolle Ergänzung des Kasseler Verkehrssystems, hohe Beliebtheit)
-  neue Radwegweisung erleichtert Orientierung
-  Vielzahl an guten, jedoch zumeist nicht überdachten Radabstellanlagen
-  unterdurchschnittliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrades; auch bei kurzen Wegen
-  Gefahrenstellen/Netzlücken im Radwegenetz
-  starkes Unsicherheitsgefühl bei den Radfahrenden

## Analyse: Zu Fuß durch Kassel gehen



Zufußgehen hat in Kassel eine hohe Bedeutung. 28,5% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt – verglichen mit anderen Städten ein ansehnlicher Wert.

Hierbei kommt Kassel die kompakte, enge Stadtstruktur und die Nähe zu Naherholungsbereichen zu Gute. Zudem wurden neben den straßenbegleitenden Fußwegen an vielen Stellen Durchgangsmöglichkeiten und Wege für Fußgänger geschaffen, die von anderen Verkehrsteilnehmern nicht oder nur bedingt nutzbar sind. Straßen und Wege sind in der Regel barrierefrei, Kreuzungen verfügen über Gehwegabsenkungen und oft über ein Blindenleitsystem. Kassel war auch 1953 die erste Stadt Deutschlands, in der eine Fußgängerzone eröffnet wurde. Die Treppenstraße dient noch heute als wichtige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Friedrichsplatz.



Als Schwachstellen für den Fußverkehr stellen sich insbesondere die oft unzureichenden bzw. nicht bedarfsgerechten Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen heraus. Die Straßen bilden insbesondere in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren – also Orten mit besonderen Anforderungen an die Fußverkehrsqualitäten (u.a. ansprechende Gestaltung, Störungsfreiheit beim Gehen, Sicherheit beim Wechsel der Straßenseite) – große Barrieren für den Fußverkehr. Der häufig in der Straßenmitte geführte Tramverkehr verstärkt diese Trennwirkung.



Die an einigen Stellen der Innenstadt noch vorhandenen Fußgängertunnel (z.B. Holländischer Platz, Trompete) – Ergebnis der autogerechten Stadtentwicklung der 1960er- und 70er-Jahre – sind heute nicht mehr zeitgemäß. Sie sind häufig durch Vandalismus, mangelnde Aufenthaltsqualität sowie schlechte Beleuchtung geprägt und stellen Angsträume dar.

- + Kassel = Stadt der kurzen Wege
- + hohe Durchlässigkeit der Stadt durch Vielzahl an Wegen und Durchgangsmöglichkeiten
- + guter Standard im Bereich Barrierefreiheit (zum Teil noch ausbaufähig)
- hohe Barrierewirkung von Hauptverkehrsstraßen
- unterirdische Führung des Fußverkehrs an zentralen Kreuzungen (Umwege, Unsicherheitsgefühl)
- z.T. unattraktiv gestaltete Straßenräume und Plätze, die nicht zum Zufußgehen einladen

Bei den lokalen Bürgerforen wünschten sich die Bürgerinnen und Bürger vor allem eine attraktivere, fußgängerfreundlichere Gestaltung von Kreuzungen, Straßen und Plätzen sowie bessere Wegeverbindungen zwischen den Stadtteilen. Auch eine stärkere Rücksichtnahme und ein besseres Miteinander im Straßenverkehr sind aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger wichtige Ansatzpunkte für das zukünftige Verkehrsgeschehen in Kassel.

## Analyse: ÖPNV und Mobilitätsmanagement



Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kommt in Kassel eine sehr hohe Bedeutung zu. Fast jeder vierte Weg der Kasseler Bevölkerung wird mit Bus und Bahn gefahren. Das vielfältige Nahverkehrsangebot (Bus, Tram, RegioTram) sichert insgesamt eine gute Erreichbarkeit in Stadt und Region und ist hinsichtlich der Reisezeiten meist eine gute Alternative zum PKW. Die zwei Bahnhöfe der Stadt (Hauptbahnhof und Bahnhof Wilhelmshöhe) stellen zentrale Verbindungspunkte zum Regional- und Fernverkehr dar.



Kassel verfügt über ein dichtes Haltestellennetz, so dass fast alle Siedlungsbereiche erschlossen sind. Der Straßenbahnverkehr auf den Hauptachsen ist qualitativ gut ausgestattet (z.B. gibt es überall barrierefreie Haltestellen und eine hohe Fahrzeugqualität). Auf einzelnen Strecken bestehen aber Kapazitätsprobleme. Das Busnetz ist hinsichtlich der Streckenführung und Bedienungszeiten oft noch zu wenig transparent für den Nutzer ohne genaue Fahrplankenntnisse. Tagsüber besteht zu den Berufs- und Ausbildungszeiten ein dichtes Bedienungsangebot. Allerdings bestehen auch zu Einkaufs- und Freizeitzeiten noch weitere Ausbaupotenziale. Taktverdichtungen sind vor allem am Samstagnachmittag im Hinblick auf die Geschäftsöffnungszeiten sinnvoll.



### Verkehrsmittelverknüpfung und Mobilitätsmanagement

Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Anlagen stellen wichtige Verknüpfungspunkte für den ÖPNV dar. Die Bike & Ride-Anlagen in Kassel sind noch ausbaufähig, zumal das Fahrrad gerade in dünner besiedelten Gebieten eine ideale Zubringer- und Ergänzungsfunktion zum ÖPNV erfüllen kann. Und auch beim Park & Ride bestehen noch ungenutzte Potenziale.

Im Mobilitätsmanagement werden durch Information und Beratung (z. B. in Betrieben oder Schulen) Alternativen zur Pkw-Nutzung aufgezeigt. In Kassel gibt es dazu erste, erfolgreiche Ansätze. So wurden durch das Projekt „effizient mobil“ seit 2008 einige Projekte angestoßen. Die Stadt Kassel, die Universität und das Mercedes-Benz-Werk sowie die Firma SMA wurden beraten.

- + Die Stadt Kassel ist durch den ÖPNV sehr gut erschlossen
- + dichtes Bedienungsangebot tagsüber, stark im Ausbildungs- und Berufsverkehr
- + konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber anderen Verkehrsmitteln (in die Innenstadt)
- + großes Angebot und hohe Fahrzeugqualität
- fehlende Transparenz bei Angeboten und Liniennetz (insb. Busnetz)
- geringe Taktichte am Samstagnachmittag, ungenutztes Potenzial im Einkaufs- und Freizeitverkehr

## Ziele für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Kassel

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurde ein Zielkonzept mit mehreren Leitzielen für den Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagen. Die Ziele zeigen auf, wie sich der Verkehr in der Stadt bis zum Jahr 2030 entwickeln soll.

Es gibt neun Leitziele, die als Grundlage für die Ableitung zukünftiger Maßnahmen dienen. Um Synergien bestmöglich zu nutzen, nimmt die Zusammenfügung der unterschiedlichen Zielsetzungen und daraus entwickelten Maßnahmen eine wichtige Stellung ein.

### 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 (Netzausbau und Taktverbesserung) und 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.

### 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.

### Leitziel 3:

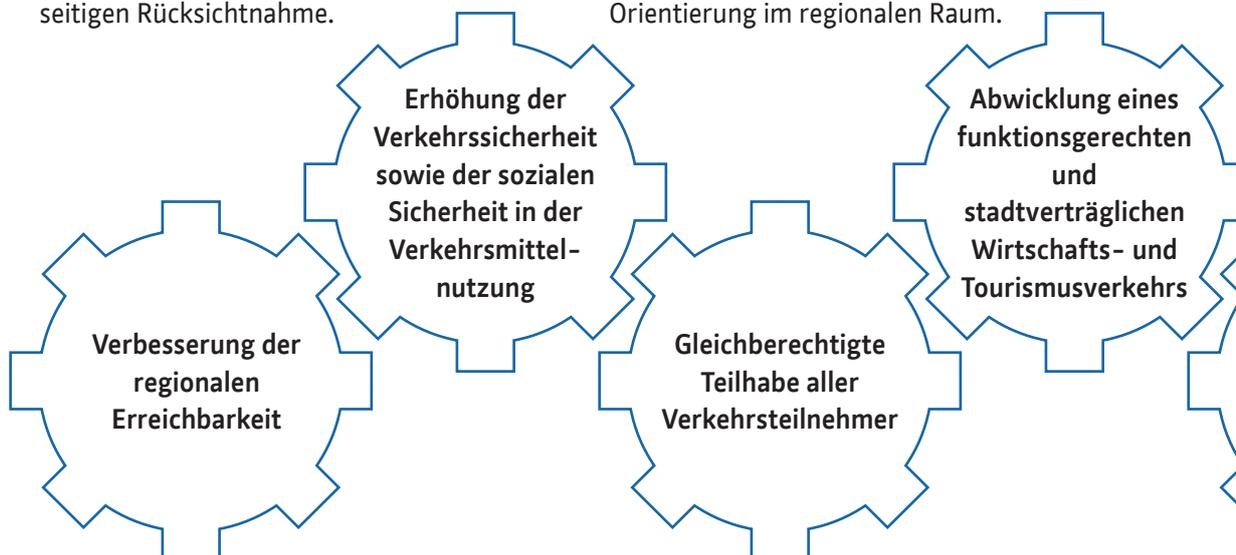
#### Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer

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

### 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.



**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.

**Leitziel 6:**

**Erhöhung der 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.

**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.

**Leitziel 8:**

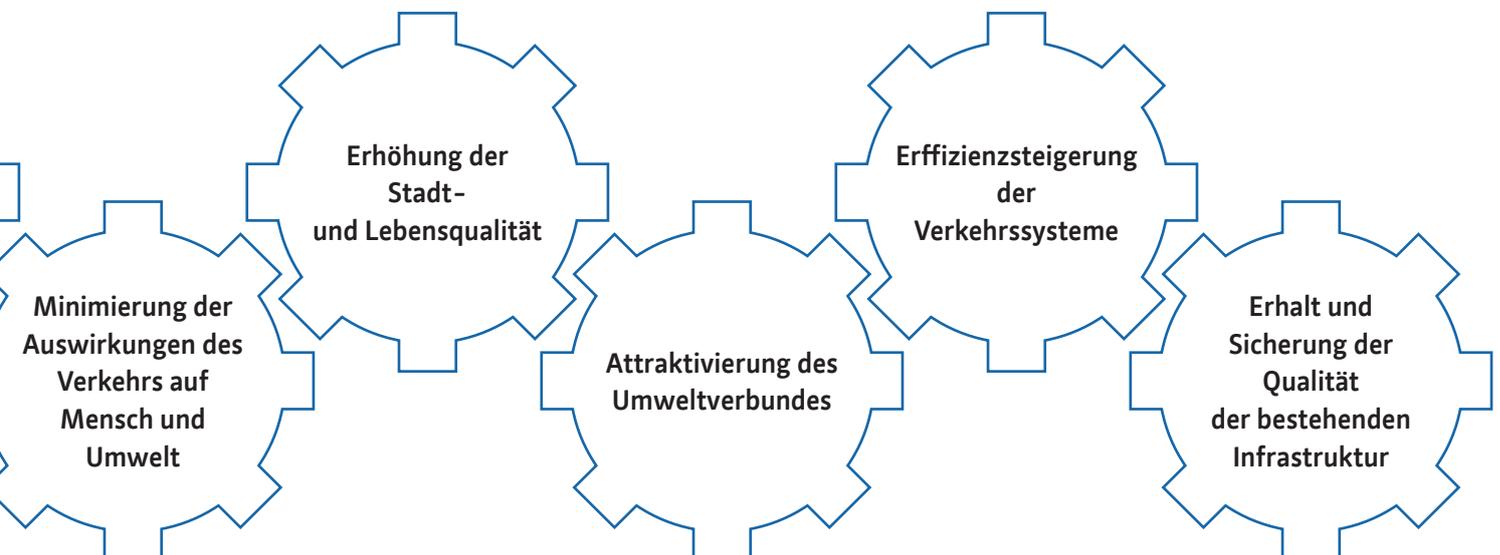
**Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme**

- 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).

**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.



## Wo liegen die Stellschrauben zur Umsetzung der Ziele?

Ein wichtiges methodisches Hilfsmittel, um strukturiert und übersichtlich anhand der gesetzten Ziele Maßnahmen zur Verbesserung der heutigen Situation abzuleiten, stellen die Handlungsfelder dar. Sie sind aus den Zielen abgeleitet und gliedern die Themenbereiche der weiteren Maßnahmenentwicklung.

### Verkehrsträgerorientierte Handlungsfelder

Ein Ansatzpunkt, um die gesetzten Ziele umsetzen zu können, wird bei den unterschiedlichen Verkehrsträgern gesehen:

- Das **Zufußgehen** muss attraktiver gemacht werden. Hier spielt die Gestaltung der Räume, in denen sich Fußgänger aufhalten, sowie der Abbau von Barrieren eine entscheidende Rolle.
- Im **Radverkehr** soll ein Qualitätssprung vorgenommen werden. Dazu gehören neben den Verbesserungen der Radinfrastruktur auch Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und ein besseres Fahrradklima.
- Im **öffentlichen Personennahverkehr** gilt es, das bestehende Angebot zu sichern und vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen effizient zu gestalten. Im Stadt-Umland-Verkehr sollte der ÖPNV noch weiter ausgebaut werden.
- Der **Kfz-Verkehr** muss zukünftig verträglicher abgewickelt werden: Weniger Lärm, weniger Abgase, angepasste Geschwindigkeiten und weniger Nutzungskonflikte mit den anderen Verkehrsteilnehmern stehen hier im Vordergrund.

### Verkehrszweckorientierte Handlungsfelder

Eine attraktive Stadt lebt davon, dass die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse möglichst optimal abgedeckt werden. Je nach Verkehrszweck sind die Zeiten, Anforderungen und Bedürfnisse unterschiedlich. Deshalb sollen Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, die auf den jeweiligen Verkehrszweck ausgerichtet sind. Dazu gehören:

- **Der Berufs- und Ausbildungsverkehr.** Er ist häufig in geballter Form zu den Verkehrsspitzenzeiten unterwegs. Alltägliche Routinen spielen hier eine große Rolle.
- **Der Wirtschaftsverkehr.** Er ist möglichst

effizient und verträglich über das Hauptverkehrsstraßennetz abzuwickeln. Die Sicherung der Erreichbarkeit von Wirtschaftsstandorten ist hier ebenso von Bedeutung wie neue, innovative und gleichzeitig praxisnahe Lösungsansätze für zukünftige Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs.

- **Der Einkaufs- und Versorgungsverkehr.** Er ist vor allem auf die Innenstadt sowie auf die Stadtteil- und Nahversorgungszentren ausgerichtet. Aber auch die autoorientierten großflächigen Einzelhandelsangebote sollten möglichst mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.
- **Der Freizeitverkehr.** Er ist unterschiedlich geprägt: Der Besuch von Freunden, der Spaziergang im Park, der Wochenendausflug oder aber der Besuch von Kino und Kulturangeboten sind nur einzelne Beispiele für Freizeitaktivitäten. Hier sind vor allem die Erreichbarkeit zu Tagesrandzeiten sowie die Erlebbarkeit der Wege wichtig.

### Querschnittsorientierte Handlungsfelder

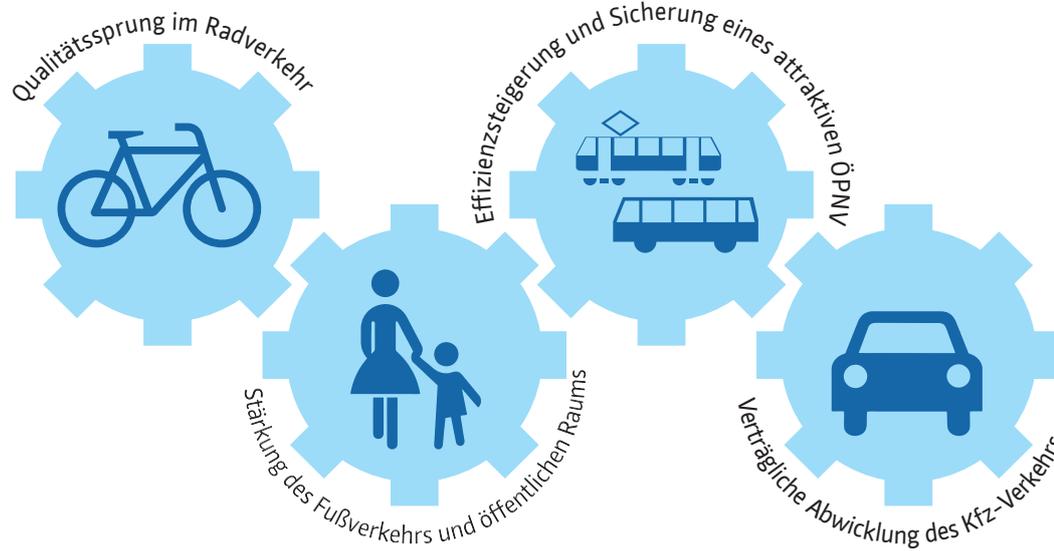
Neben diesen verkehrsträger- und verkehrszweckorientierten Handlungsfeldern gibt es auch übergreifende Querschnittsthemen, die im Rahmen des VEP behandelt werden sollen. Dazu zählen:

- Eine verkehrssichere Gestaltung und **sichere Mobilität** für alle Verkehrsteilnehmer. Neben der weiteren Reduzierung der Unfälle ist auch das Thema subjektive Sicherheit mitzudenken.
- Die **Multimodalität**, also die Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln in einem Zeitraum, bzw. die **Intermodalität**, also die Nutzung von mehreren Verkehrsmitteln auf einem Weg (Park & Ride, Bike & Ride), sind vor dem Hintergrund von begrenzten Ressourcen sowie einer zunehmenden Nachfrage nach individueller und intelligenter Mobilität weiter zu stärken und auszubauen.
- Verkehr hängt stark von der Siedlungsstruktur ab. Eine integrierte **Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung** kann unnötigen Verkehr vermeiden, indem z.B. neue Siedlungsgebiete entlang von bestehenden ÖPNV-Achsen entwickelt werden. Zudem

ist zukünftig stärker der Blick auf den Bestand und dessen Qualität zu fokussieren.

- Beim Handlungsfeld **Mensch und Mobilitätskultur** steht eine stärkere gegenseitige

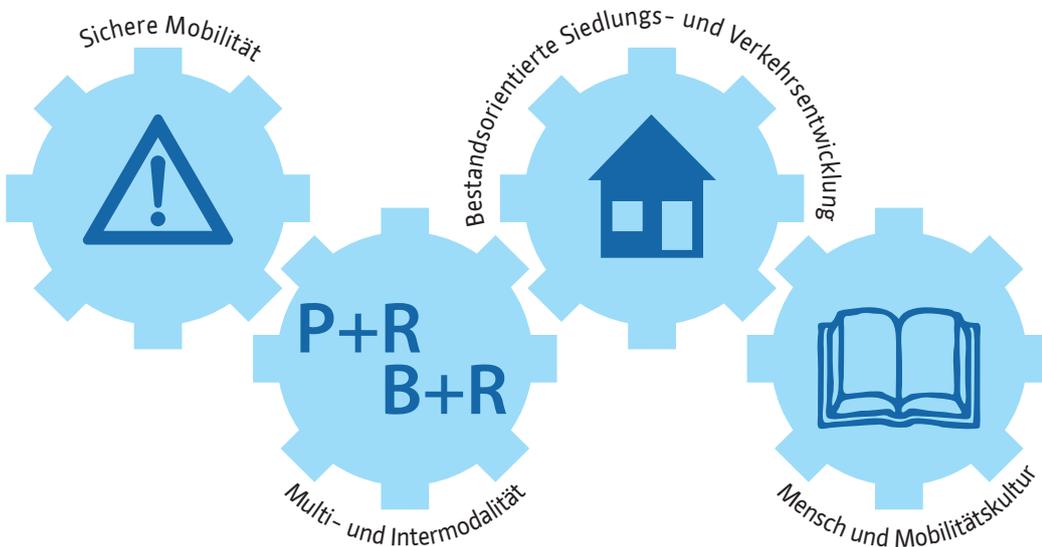
Rücksichtnahme im Verkehr, Aufklärung und Schulung sowie eine zielgruppenorientierte Öffentlichkeitsarbeit im Vordergrund.



Verkehrsträgerorientiert



Verkehrszweckorientiert



Querschnittsorientiert

P+R  
B+R

Mensch und Mobilitätskultur

## Wussten Sie schon, dass ...

... in Kassel durchschnittlich 3,1 Wege pro Person am Tag unternommen werden? Hochgerechnet auf die Bevölkerung sind das rund 605.000 Wege täglich.

... über 70% der Wege der Kasselerinnen und Kasseler nur bis zu 5 km lang sind und 87% innerhalb der Stadtgrenzen stattfinden?

... die Stadt Kassel als eine der ersten deutschen Städte bereits in den 1930er Jahren eine eigene, straßenbegleitende Radverkehrsinfrastruktur hatte? Heute beträgt die Länge des Radwegenetzes in der Stadt rund 90 km.

... in Kassel zu Hauptverkehrszeiten jeweils etwa 60 Straßenbahnfahrzeuge und Busse unterwegs sind, um die Menschen zuverlässig an ihre Ziele zu bringen?

... die über 100 Straßenbahnhaltestellen in Kassel fast komplett barrierefrei gestaltet sind und der Zutrieb auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gut möglich ist?

... sich von 2008 bis 2010 auf den Straßen von Kassel rund 13.000 Verkehrsunfälle ereigneten und ca. 3.000 Personen zu Schaden kamen? 84% davon verletzten sich zum Glück nur leicht. Rund zwei Drittel waren mit dem Auto unterwegs.

... über 200 Ampelanlagen den Straßenverkehr in Kassel regeln?

... im Rahmen der Bürgerforen für den VEP mehr als 700 Anregungen, Ideen und Problemstellungen aus der Kasseler Bevölkerung gesammelt wurden?

**Der Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 wird erstellt vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Raum Kassel (ZRK), der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV).**

### **Ansprechpartner**

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Stadt Kassel  
Heiko Lehmkuhl, Simone Fedderke  
Friedrichsstraße 36  
34117 Kassel

### **Gutachterliche Betreuung**

Planersocietät  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

Gertz Gutsche Rümenapp  
Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg