

6.8 Mobilitäts- und Verkehrssystemmanagement

Mobilitätsmanagement ergänzt die überwiegend „harte“ technische Steuerung des Verkehrs durch zielgruppenorientierte „weiche“ Instrumente, die über die direkte Verkehrsbeeinflussung hinausgehen und auf das grundsätzliche Mobilitätsverhalten zielen, z. B. grundlegende Informationen über Mobilitätsmöglichkeiten und -auswirkungen, Mobilitätsberatung sowie Motivation zur stärkeren Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen des Umweltverbundes.

Die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens führt zu einer Reduzierung der Kfz-Nutzung und entlastet das Straßennetz. Eine Verringerung des Kfz-Verkehrs um 10% (siehe Kapitel 6.5.2 Abb. 6 10) erscheint in Kiel durch konsequente Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erreichbar.

Verkehrssystemmanagement bezeichnet das „harte“, technisch basierte, ordnungsrechtlich wirksame Instrumentarium zur Verkehrslenkung im Sinne der StVO, z. B. Parkraumbewirtschaftung, Lichtsignalisierung, Störfallmanagement, Einbahnstraßenregelungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen. Einige Maßnahmen haben auch empfehlenden Charakter wie z. B. Verkehrsleitsysteme (u. a. Wegweisung, Parkleit- und Betriebsleitsysteme) oder die Verkehrslagedarstellung im Rundfunk oder Internet.

Verkehrssystemmanagement führt zu einer besseren zeitlichen und räumlichen Verteilung des Kfz-Verkehrs im Störfall oder zu Spitzenbelastungszeiten und damit zu einer optimierten Auslastung der vorhandenen Verkehrswege im Interesse der Verkehrsteilnehmer und Anlieger.

Zusammengenommen lässt sich durch dieses Maßnahmenpaket eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit bzw. die Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit auf heute schon an der Leistungsgrenze befindlichen Streckenabschnitten, wie der B 76 zwischen Ostring und A 215, erreichen. Gleichzeitig wird auch die durch den Verkehr erzeugte Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert.

6.8.1 Mobilitätsmanagement

Immer mehr Menschen sind nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt. Viele nutzen bei der Fahrt zum Arbeitsplatz andere Verkehrsmittel als im Freizeitverkehr. Hierzu ist es wichtig, die Angebote zu kennen. Vor allem der ÖPNV stellt sich für den Gelegenheitskunden in den Bereichen Liniennetz, Takt und Tarif als nicht besonders transparent und einfach dar.

In Kiel nutzen nur rund 30% der Wohnbevölkerung im Alter über 18 Jahre keinen Pkw. Im Vergleich zu anderen Städten mit traditionell besseren Angeboten im ÖPNV und im Radverkehr ist der Nutzungsgrad des Kraftfahrzeuges zu hoch. Eine Hauptursache für die noch relativ hohe Nutzung des Pkw in Kiel ist die noch nicht optimale Angebotsstruktur im Bereich der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Der Anteil der Nicht-Pkw-Nutzer ist auch in Kiel und der Region noch steigerbar.

Aufgrund der räumlichen Bedingungen sind Verkehre zwischen Stadt und Umland häufig nur mit dem Pkw in akzeptablen Fahrzeiten zurückzulegen. Dagegen können im innerstädtischen Verkehr häufig Wege mit dem ÖPNV, dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, das Angebot vernetzter Mobilitätsdienstleistungen zu verbessern, um die Erfordernisse des privaten Pkw-Besitzes zu reduzieren und auch die Flächenansprüche vor allem des ruhenden Verkehrs zugunsten insbesondere des Fußverkehrs abzusenken.

Die Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind Bürger, Gäste und Unternehmen. Sie sollen mit systematischer Information, Beratung und Motivation in die Lage versetzt werden, das bestehende vielfältige Angebot an Mobilitätsdienstleistungen besser für die Erfüllung ihrer spezifischen Mobilitätswünsche zu nutzen, um damit auch eine optimale Auslastung des Angebotes gewährleisten zu können.

Mobilitätsmanagement reagiert damit auch auf das Problem, dass viele Bürger, Gäste und Unternehmen über das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen unzureichend informiert sind.

Maßnahmen

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements können in drei Bereiche eingeteilt werden:

- a) Informationsangebote,
- b) Alternative Mobilitätsangebote schaffen oder vorhandene fördern,
- c) Projekte zur organisatorischen Vernetzung von Mobilitätsangeboten

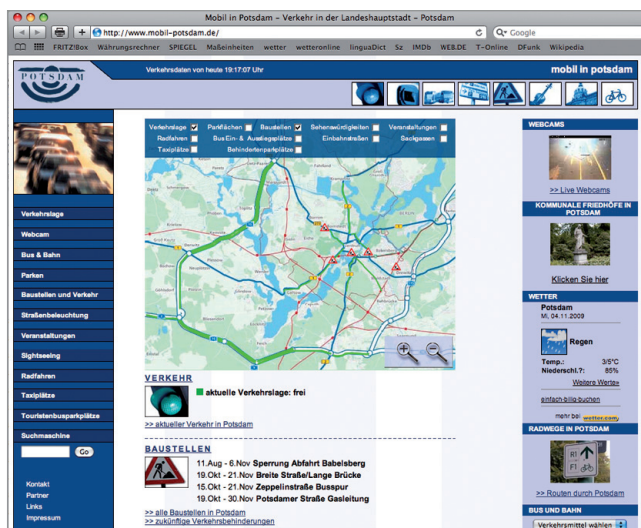
a) Informationsangebote

Mobilitätszentrale

In der derzeit im Bau befindlichen Fahrradstation am Hauptbahnhof ist vorgesehen, eine Mobilitätszentrale einzurichten, die im Rahmen des Mobilitätsmanagements Informations- und Beratungsdienstleistungen zu Verkehrsfragen anbieten soll.

Mobilitätsberatung ist einer der zentralen Bausteine des Mobilitätsmanagements, da letztlich jeder Verkehrsteilnehmer individuell darüber entscheidet, welches Verkehrsmittel er wählt. Die Mobilitätsberatung soll im Wesentlichen darauf abzielen, den Verkehrsteilnehmer über die Nutzung des ÖPNV oder anderer Formen umweltschonender Mobilität zu informieren und so sein Verkehrsmittelwahlverhalten zu verändern.

Mobilitätsportal im Internet



Beispiel: <http://www.mobil-potsdam.de>

Eine weitere „weiche“ Maßnahmen ist die Vermittlung von allgemeinen und vor allem auch von aktuellen Informationen an den Verkehrsteilnehmer über das Internet. Beispiele gibt es in Kiel bereits mit der Internetdarstellung des Parkleitsystems, der Infoseite des Tiefbauamts oder der Fahrplanauskunft für Bus und Bahn. Die bisher auf verschiedenen Webseiten verfügbaren Verkehrs-informationen wären neu zu strukturieren und zu integrieren, um ein langes Suchen zu vermeiden und die Bedienungs-freundlichkeit und somit die Nutzungshäufigkeit und Akzeptanz zu steigern. In der geplanten Mobilitätszentrale ist das Mobilitätsportal zudem als wichtige Hilfe bei der Beratung sinnvoll, um hier auch außerhalb der Öff-nungszeiten Ratsuchenden 24 Stunden am Tag helfen zu können. Eine Einbindung dynamischer Verkehrsdaten zur Darstellung des aktuellen Verkehrszustandes des Stra-ßenverkehrs lassen sich ebenfalls realisieren.

Inhaltlich sollen folgende Informationen und Dienste über das Mobilitätsportal verfügbar sein:

- Hinweis auf Mobilitätszentrale am Bahnhof (in der künftigen Fahrradstation)

- Fußverkehr: bauliche Standards, Barrierefreiheit, Fußwegrouten, Grüne Wege, speziell für Menschen mit Behinderung ausgestattete Ampelanlagen, Inline-Skating
- Radverkehr: Veloroutennetz, Routenplaner, Verkehrsregeln, Mängelbögen, Fahrradstation am Bahnhof, B+R, Fahrradverleih, Fahrradhändlernetz etc.
- Öffentlicher Verkehr: Fahrplanauskunft, Liniennetz-pläne, Tarife, Angebote, Fernlinienbusangebote, Ver-spätungsanzeige etc.
- CarSharing: Angebot, Stationen, Tarife
- Kfz-Verkehr: Verkehrslagedarstellung, Parkleitsys-tem, übergeordnetes Straßennetz, Einbahnstra-ßen, Tempo-30-Zonen, Baustellen, Pendlerangebote (Pendlerportal)
- Lkw: Führungskonzept, für Lkw gesperrte Straßen, Lkw-Routenplaner
- Seeverkehr: Fährlinien, Kreuzfahrer, Kanalkreuzfah-fer, An- und Abfahrt
- Fördeschiffahrt: Linien, Fahrpläne, Tarife
- Anbindung an den Flughafen Hamburg: Hinweis auf Kielius-Verbindungen etc.
- Verkehrsentwicklungsplanung: Darstellung der Pla-nungen und Konzepte
- Vorstellung aktueller Projekte und Maßnahmen im Kieler Verkehr
- Verlinkung zu Informationen der Verkehrsträger und -verbände

Neubürgerinformation

Die Mobilitätsberatung für Neubürger hat ein großes Potential zur Verkehrsvermeidung und zur Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund. Rund 40.000 An- und Ummeldungen von Haupt- und Nebenwohnsitzen in Kiel jährlich, davon ca. 15.000 Zuzügler von außerhalb, bedeuten eine höchst attraktive Zielgruppe von Menschen, die sich in einem neuen räumlichen Umfeld und in einer neuen Lebenssituation auch bei der Organisation ihrer persön-lichen Mobilität neu orientieren müssen. Unabhängig vom Lebensalter und von der Sozialstruktur sind sie in beson-derem Maße offen für kompakte und attraktive Informa-tionen für eine möglichst sinnvolle Organisation ihrer per-sönlichen Mobilität.

Diese Informationen sollten in einem Informations- und Begrüßungspaket bereitgestellt werden. In dieses Paket gehören Informationen der Neubürger über die wich-tigsten städtischen Verkehrsziele und über bestehende Verkehrsangebote, ggf. auch Schnupperabos für den Nah-verkehr oder CarSharing. Beispiele solcher Bürgerinforma-tion gibt es bereits in mehreren deutschen Städten.

b) Alternative Mobilitätsangebote

Fahrgemeinschaften für Pendler

Der zunehmende Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Informationsgesellschaft und die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt haben die Tendenz des „Auseinanderfallens“ von Arbeits- und Wohnort und die Zunahme von Pendlerbewegungen in den letzten zwei Jahrzehnten deutlich verstärkt und beschleunigt. Spiegelbild dieser Entwicklung ist auch der starke Anstieg des PKW-Verkehrs, mit all den bekannten negativen Konsequenzen für den Straßenverkehr, für die Umwelt und für die Berufspendler selbst, angesichts der steigenden Kosten und der voranschreitenden Zunahme von Stressbelastungen.

Die Stadt Kiel hat durch das im September 2007 in Zusammenarbeit mit der KERN-Region eingeführte Pendlerportal bereits einen Einstieg in die Förderung von Fahrgemeinschaften geschaffen. Weitere sinnvolle Maßnahmen sind

- die Ausdehnung des im September 2007 eingerichteten Services auf andere Kreise in Schleswig-Holstein
- kontinuierliches Marketing im Rahmen des in Kapitel 6.9 angeregten koordinierten Marketingkonzeptes
- die Einrichtung von Pendlerparkplätzen an Bundesstraßen und Autobahnen in der Region und ggf. in der Stadtrandlage



Park+Ride

In Kiel gibt es derzeit rund 650 P+R-Stellplätze an Hauptstraßen, die aber nur schwach ausgelastet sind, was hauptsächlich durch ein fehlendes schienengebundenes Verkehrsmittel begründet ist. Hinzu kommt die relativ gute Ausstattung innerstädtischer Gebiete mit Parkplätzen.

Eine Ausweitung von P+R auf dem Stadtgebiet von Kiel wird daher nur an Haltepunkten der Regionalbahn oder ggf. an ausgewählten Haltestellen der SRB als sinnvoll angesehen

Bike+Ride

Derzeit gibt es in Kiel ca. 20 Bike+Ride-Anlagen mit rund 800 Fahrradabstellplätzen, die meisten davon befinden sich am Hauptbahnhof. Die Auslastung dieser Anlagen ist in der Regel gut bis sehr gut.

Eine Verbesserung wird durch die geplante **Fahrradstation** am Hauptbahnhof erreicht, die voraussichtlich ab Ende 2008 rund 600 bewachte und überdachte Stellplätze anbieten wird. Eine Ausweitung von B+R wäre an Haltestellen der SRB vorzusehen.

CarSharing

CarSharing ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Pkw. In Kiel können die Mitglieder der CarSharing Organisation Stattauto Kiel GmbH an mehreren Standorten verschiedene Fahrzeugklassen leihen. Im Unterschied zu Mietwagen können CarSharing-Fahrzeuge auch für kurze Fahrten von 1 bis 2 Stunden gemietet werden.



Studien belegen immer wieder: Ein CarSharing-Fahrzeug ersetzt im Durchschnitt 5 bis 7 Privatautos. Die nutzungsabhängige und transparente Abrechnung (eine Kombination aus Zeit- und Kilometerarif) führt zu einer deutlich bewussteren Nutzung, d.h. zu geringerer Kfz-Fahrleistung und damit zur Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen. Außerdem entlastet CarSharing den öffentlichen Verkehrsraum vom „Parkdruck“. Durch CarSharing kann die Lücke zwischen den bisherigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß) und dem privaten Kraftfahrzeug geschlossen werden, so dass kein privater Pkw angeschafft werden muss.

Zur Förderung des CarSharing werden daher folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Erweiterte Bereitstellung von öffentlichen Flächen für CarSharing-Stellplätze
- Motivation von Privaten für die Bereitstellung von Flächen in bestehenden und neuen Wohngebieten
- Prüfung der Realisierbarkeit von Business CarSharing an neuen Stellplätzen bei Großgewerbe und Behörden im Zusammenhang mit der Einführung von Mobilitätsmanagement in Betrieben
- Vereinfachte Erreichbarkeit der CarSharing-Buchungssoftware durch Verknüpfung mit anderen Websites, z. B. Firmenportalen, ÖPNV-Portalen
- Ausarbeitung von Optionen zur zielgruppengerechten Vermarktung innerhalb der in Kapitel 6.9 angeregten koordinierten Vermarktung

- Einbettung des aktuellen 3-Monate-Testangebotes in Stadtteilaktionen und andere Marketingaktionen, z. B. von Einkaufszentren und Zeitungen.

c) Projekte zur organisatorischen Vernetzung von Mobilitätsangeboten

MobilPaket

MobilPakete kombinieren verschiedene, möglichst umweltfreundliche Verkehrsdienstleistungen zu Gesamtpaketen. Den Endkunden soll so ein vereinfachter und/oder vergünstigter Zugang zu den Verkehrsmitteln eines derartigen Mobilitätsverbundes ermöglicht werden. Diese Pakete sollen genauso einfach, komfortabel und vielseitig zu nutzen sein wie das eigene Auto vor der Haustür. Derzeit arbeitet jeder Verkehrsdienstleister meist für sich alleine, so dass eine Kombination verschiedener Verkehrsmittel erschwert wird. Durch informationelle und organisatorische Verknüpfungen kann dies verbessert werden. Dort setzt die Idee des Mobilpaketes an.



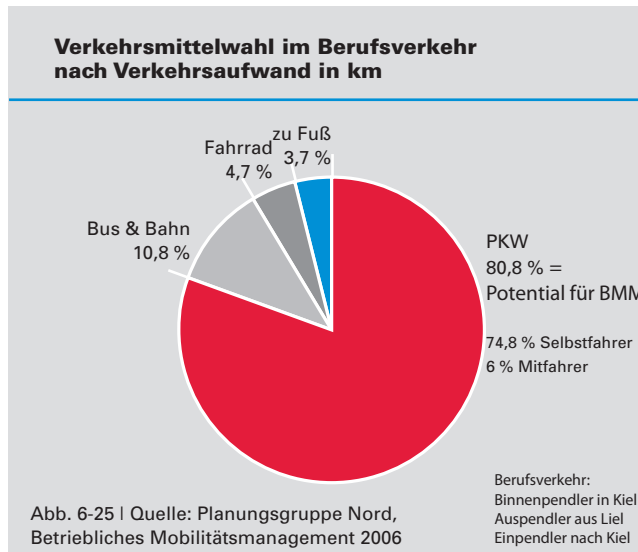
Beispiel HANNOVERmobil

In Zürich, Bremen, Freiburg und Hannover gibt es bereits verschiedene Formen von Mobilpaketen. Das Mobilpaket in Hannover kostet z.B. 6,50 €/Monat zusätzlich zur ÖPNV-Jahreskarte. Für diesen Aufpreis erhält der Kunde den Zugang zum örtlichen CarSharing Anbieter, die BahnCard 25, Rabatte und Serviceleistungen bei Taxiunternehmen, Fahrradhändlern, Fahrradstation und ADFC sowie Sonderkonditionen bei einem Lieferdienst. Insgesamt sind diese Dienstleistungen günstiger über das Mobilpaket als einzeln zu bekommen. In einer Mobilitätsrechnung werden dem Kunden jeden Monat die genutzten Dienstleistungen der Kernanbieter in Rechnung gestellt.

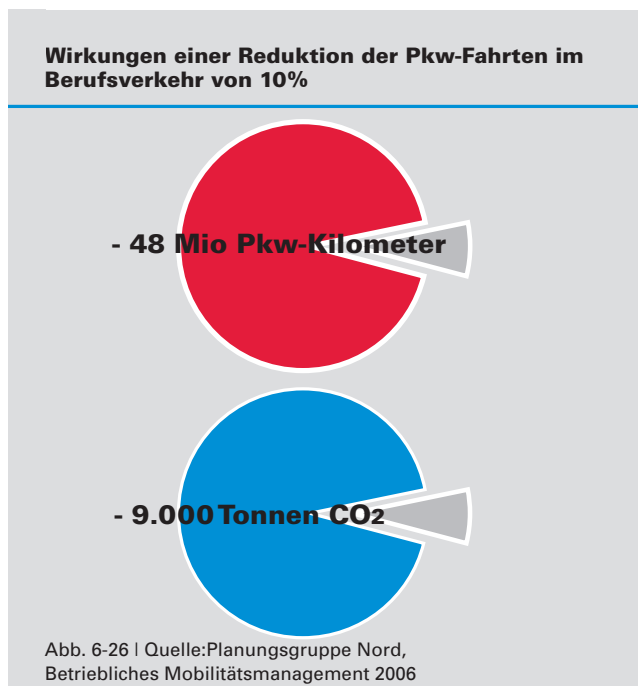
Für Kiel wird die Entwicklung einer integrierten Mobilitätskarte nach dem Vorbild von HANNOVERmobil in einer auf die Landeshauptstadt Kiel abgestimmten Form angestrebt. Es haben bereits erste Einführungs-Workshops mit den potentiellen Projektteilnehmern stattgefunden. Darüber hinaus liegt eine erste sehr grobe Projektskizze vor.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

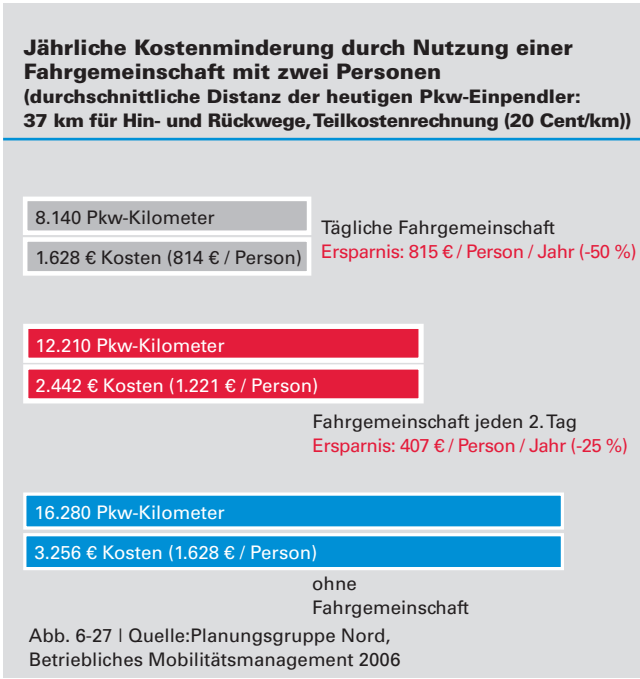
Angeregt wird die Unterstützung des Aufbaus eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM). Aufbauend auf einer Analyse der Mobilität der Beschäftigten



und des Betriebes werden dabei die jeweils zweckmäßigsten und wirksamsten Maßnahmen in den Betrieben abgestimmt und umgesetzt. Die Untersuchungstiefe ist vom Wirtschaftszweig, von der Betriebsgröße und von der betriebsspezifischen Aufgabenstellung abhängig. Mögliche Maßnahmen sind dann in den Betrieben das Aufstellen von Fahrradboxen, die Einführung eines Jobtickets oder die Beteiligung am Pendlerportal. In man-



chen Fällen reicht auch schlicht die bessere Vermittlung von Information über das Verkehrsangebot. Maßnahmen eines BMM führen zu einer finanziellen Entlastung von Beschäftigten und Betrieben bei gleichzeitiger Entlastung der Umwelt und der Straßen. Dadurch wird der Standort Kiel gestärkt und die Lebensqualität verbessert, denn ca. 80% des Verkehrsaufwandes im



Berufsverkehr zurückgelegten Wege werden wird mit dem Kfz absolviert. Das führt zu einem Verkehrsaufwand von ca. 1,2 Mio. Kfz-km allein für die Wege zur Arbeit.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement hat positive Wirkungen für Stadt, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbieter, Einzelhandel, Betriebe und Beschäftigte:

- In der Stadt verbessern sich die Lärm- und Luftsituation sowie der Verkehrsfluss im Straßenverkehr.
- Verkehrsunternehmen und andere Mobilitätsanbieter erzielen höhere Einnahmen durch verstärkte Nutzung z. B. des ÖPNV (Stichwort: Jobticket).
- Beschäftigte in den Betrieben sparen Fahrtkosten und tun etwas für die Gesundheit und ihren Geldbeutel.
- Betriebe haben gesündere Mitarbeiter, die weniger krank sind. Sie benötigen weniger Kfz-Stellplätze.

6.8.2 Verkehrssystemmanagement (VSM)

Wie eingangs erwähnt sind unter Verkehrssystemmanagement verkehrslenkende Maßnahmen zur Umsetzung der StVO oder anderer Ziele wie die möglichst störungsfreie Abwicklung des Verkehrs, (Kfz und ÖPNV) oder die umweltschonende Abwicklung des Verkehrs insbesondere des Lkw-Verkehrs, zu verstehen. Kiel hat ein gutes statisches Wegweisungssystem und ein funktionierendes Parkleitsystem. Andere Teilbereiche sind in Kiel noch nicht hinreichend gelöst, so dass aus Sicht der Verkehrsentwicklungsplanung neben einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der Signalsteuerung weiterhin Handlungsbedarf besteht.

Verkehrstelematiksysteme

Telematiksysteme zur Effizienzsteigerung städtischer Verkehrsnetze gewinnen im Rahmen des VSM immer mehr an Bedeutung. Die Stadt Kiel betreibt bereits seit Mitte der 90er Jahre Planungen für ein umweltgerechtes Steuerungssystem im Rahmen der Verkehrsplanung. Aufbauend auf diesen Planungen sind bereits Verkehrsrechner **Parkleitsystem** und Lichtsignalanlagen modular miteinander verflochten. Im öffentlichen Verkehr gibt es mit dem **Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL)** ebenfalls ein Steuerungssystem für den Busbetrieb der KVG.

Es wird vorgeschlagen, weitere Telematikanwendungen wie elektronische Anzeigetafeln zur Vermittlung von Verkehrsinformationen oder Veranstaltungshinweisen als weiteres Modul in das Verkehrssystemmanagement zu integrieren.

Dass Verkehrstelematikdienstleistungen in Zukunft von besonderer Bedeutung sind, zeigt die stetige Zunahme der Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen B 76 und Ostring, aber auch auf anderen Hauptverkehrsstraßen. Bereits heute beträgt die Verkehrsbelastung auf der B 76 streckenweise schon über 100.000 Kfz/24h.

Aufgrund dieser hohen Verkehrsbelastung ist nicht nur die Verkehrsflussqualität, sondern auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Das belegt die hohe Unfallhäufigkeit auf Teilabschnitten. Es muss verstärkt mit Störungen gerechnet werden. Durch dynamische Hinweistafeln kann auf eventuelle Störungen im Streckennetz reagiert und es können Alternativrouten angeboten werden, um so eine zeitlich begrenzte Entlastung der Hauptrouten zu erreichen. Die Verbreitung dieser Meldungen über andere Medien wie Internet und Handy unterstützt dies und bietet gleichzeitig die Möglichkeit, über alternative Verkehrsverbindungen mit dem ÖPNV zu informieren.

- Kernelement der Verkehrstelematik sind dynamische Verkehrsinformationstafeln an den Hauptzufahrtsstraßen, an der B 76, am Ostring und einigen innerstädtischen Straßen (Abb. 6-28).

Diese Tafeln informieren die Verkehrsteilnehmer über die aktuelle Verkehrslage und weisen ggf. auf Alternativrouten hin (Abb. 6-29). Möglich ist auch die Anzeige von Informationen zu den Anfahrtswegen und Parkgelegenheiten von Veranstaltungen oder zu den Kais und

Konzept Alternativroutensteuerung

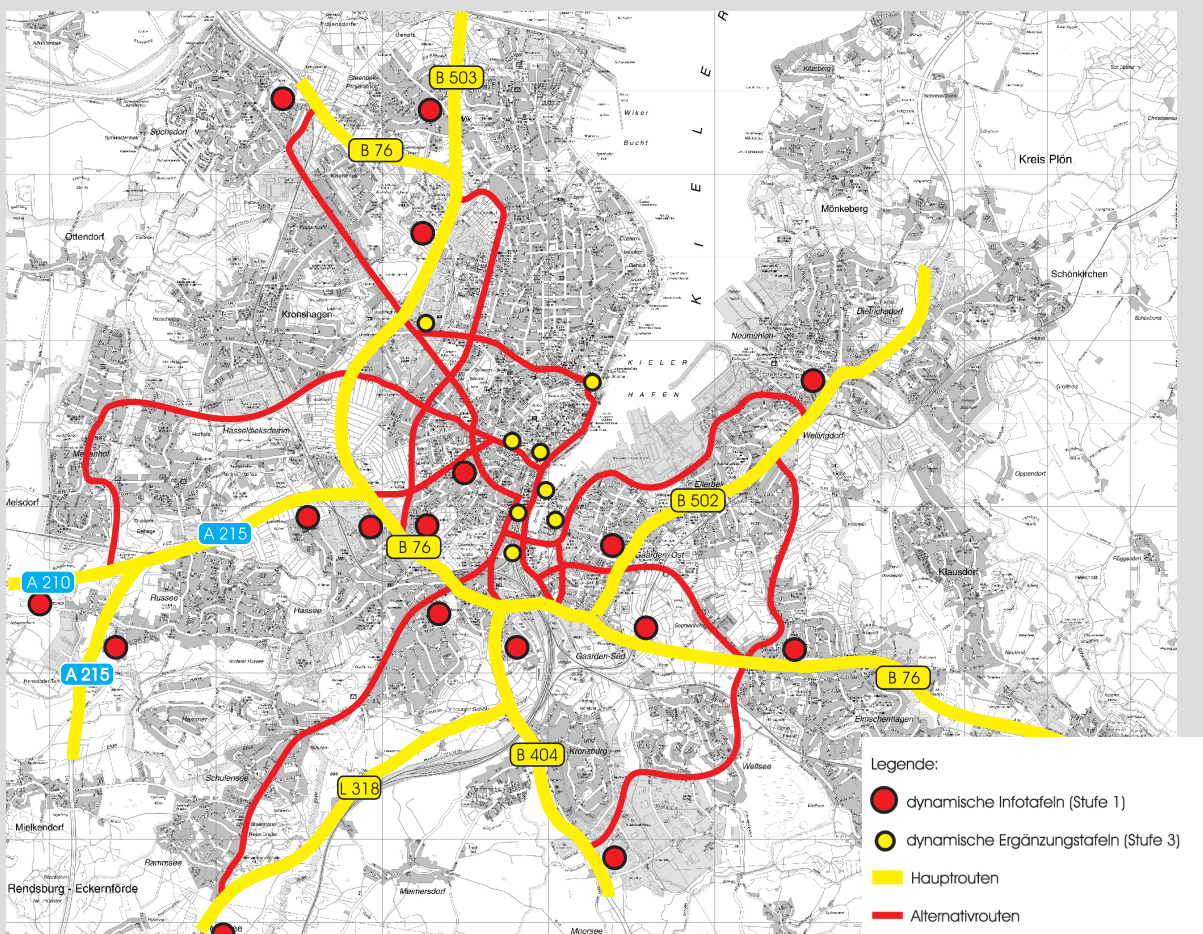


Abb. 6-28 | Quelle: SSP, RE-Entwurf Verkehrssystemmanagement Kiel 2006

Alternativroute zur B 76 über Preetzer Straße

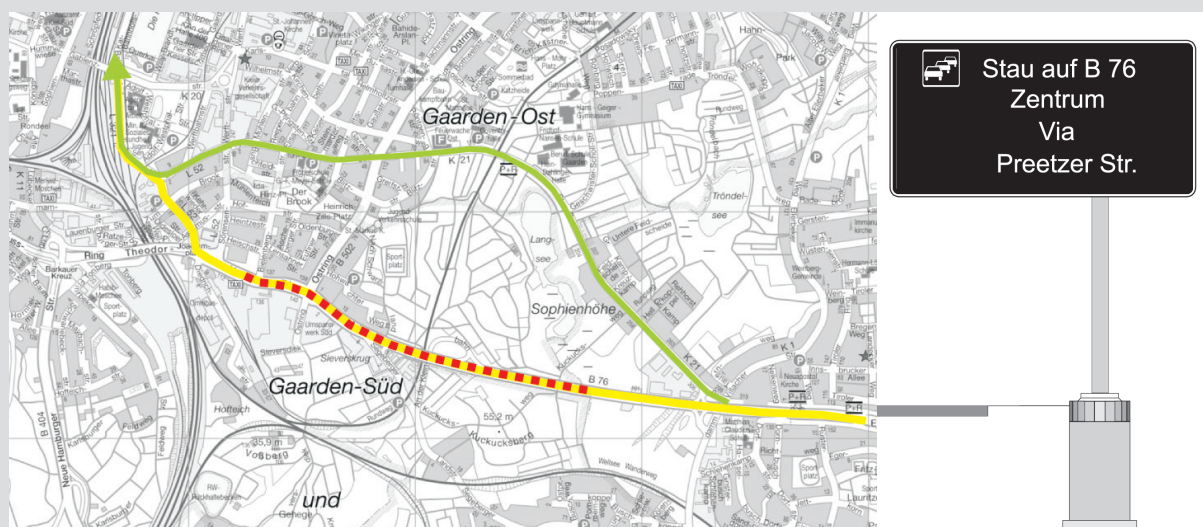


Abb. 6-29 | Quelle: SSP, RE-Entwurf Verkehrssystemmanagement Kiel 2006

Abfahrtsterminals von Fähren und Kreuzfahrern, gegebenenfalls auch ein Willkommensgruß.

- Als weiteres Element sind dynamische Geschwindigkeitsbeeinflussungen zur Stabilisierung des Verkehrsflusses und damit zur Minderung der Unfallgefahr vorgesehen.
- Künftig werden Verkehrsinformationen auch über Handy oder andere mobile Endgeräte abrufbar sein.
- Geplant ist weiterhin die Übermittlung der Verkehrslage an dynamische Navigationsgeräte. Nutzer solcher Geräte könnten automatisch gestörte Streckenabschnitte umfahren.
- Weitere Dienstleistungen können bei Bedarf in das System integriert werden. Es wäre auch denkbar, auf Grund von Umweltrandbedingungen (zu hohe Feinstaubbelastungen) Alternativrouten auszuweisen.

Für die Bereitstellung dieser Dienstleistungen ist die Erweiterung des bestehenden **Verkehrrechners** nötig. Voraussetzung für die Ermittlung der Verkehrsinformationen ist eine funktionierende Verkehrsdatenerfassung. Als Ergänzung zu bereits bestehenden Erfassungsstellen müssen daher zusätzliche Messstellen überwiegend an B 76 und den Autobahnen eingerichtet werden.

Es wird vorgeschlagen, das System zwischen 2008 und 2013 in drei Stufen umzusetzen. Vorgespräche mit Land und Bund über die Beteiligung des Bundes als Baulastträger der Autobahnen und der Fernstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt sowie die Förderung städtischer Anteile sind geführt. Die Antragsunterlagen sind vorbereitet.

Lkw-Führungskonzept

Zur verbesserten Erreichbarkeit der städtischen Wirtschaftsstandorte einerseits und zur Entlastung der angebauten Straßen vom Schwerverkehr, von Lärm und Abgasen andererseits sollen ein Lkw-Vorzugsnetz eingeführt und Verkehre entsprechend gelenkt werden. Ziel eines Vorzugsnetzes ist die Gewährleistung einer weitgehend behinderungsfreien Abwicklung des Lkw-Verkehrs. Aufgaben sind:

- Streckenabschnitte mit hoher Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe sind zur Verbesserung der Wohn- und Umweltsituation zu entlasten.
- Lkw-Verkehr soll in der Nähe sensibler Nutzungen (Schulen, Krankenhäuser, aber auch Gebiete mit Naherholungsfunktion) vermieden werden.
- Lkw-Verkehr soll Neben- und Wohnstraßen möglichst nur im Anliegerfall nutzen.
- Für den Lkw-Verkehr sollen wichtige Ziele im Nah- und Fernverkehr möglichst optimal miteinander verknüpft werden.

- Die Erreichbarkeit aller Ziele in der Stadt muss sichergestellt sein, wobei die Anbindung der Ziele mit maßgebender Verkehrsbedeutung aus mehreren Richtungen erfolgen sollte.
- Größere Umwege für den Lkw-Verkehr sind nach Möglichkeit zu vermeiden.
- Die Routenwahl soll durch die Netzstruktur erleichtert werden.

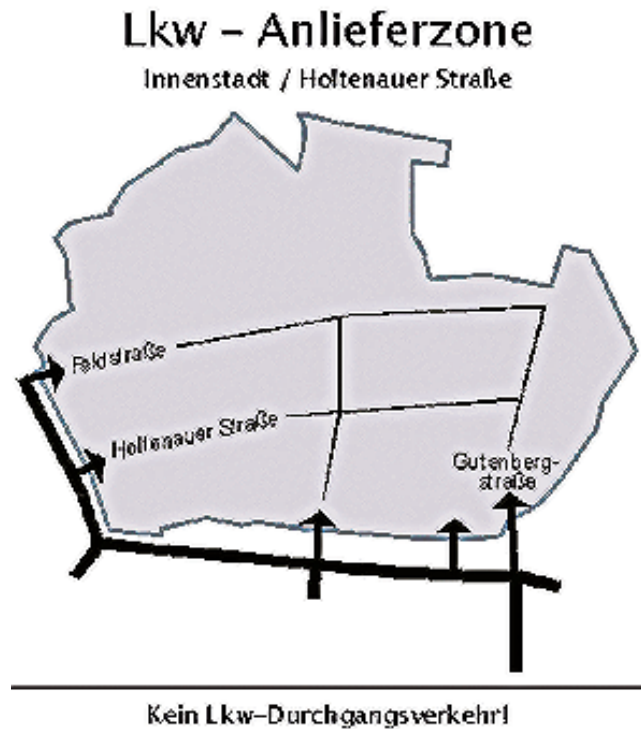


Abb. 6-30 | Quelle: Planungsgruppe Nord, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen, Lkw-Führungskonzept 2006

Das bislang entwickelte Lkw-Vorzugsnetz umfasst die Straßen, die im Regelfall von Lkw genutzt werden sollen. Alle sonstigen Straßen innerhalb Kiels sollen für Lkw allenfalls Erschließungsfunktion haben. Das Lkw-Vorzugsnetz unterscheidet zwischen einem **Bündelungsnetz** (Vorrangnetz), das auf Hauptachsen den Lkw-Verkehr bündelt, einem **Verteilungsnetz**, das auf möglichst verträglichen Routen die Ziele einbindet und Strecken, die der Innentadterschließung dienen.

Für den Bereich der Innenstadt wurden darüber hinaus drei **Lkw-Anlieferzonen** („Innenstadt - Holtenauer Straße“, „Innenstadt - Altstadt“ und „Innenstadt - Bahnhof“) definiert, in denen der Lkw-Durchgangsverkehr möglichst vermieden werden soll. Vorgesehen ist eine Ausschilderung dieser Zonen auf dem Bündelungsnetz und Verteilungsnetz. Innerhalb der Innenstadt-Anlieferzonen werden für Lkw geeignete Strecken nicht gesondert dargestellt.

Lkw-Vorzugsnetz mit Zielen.

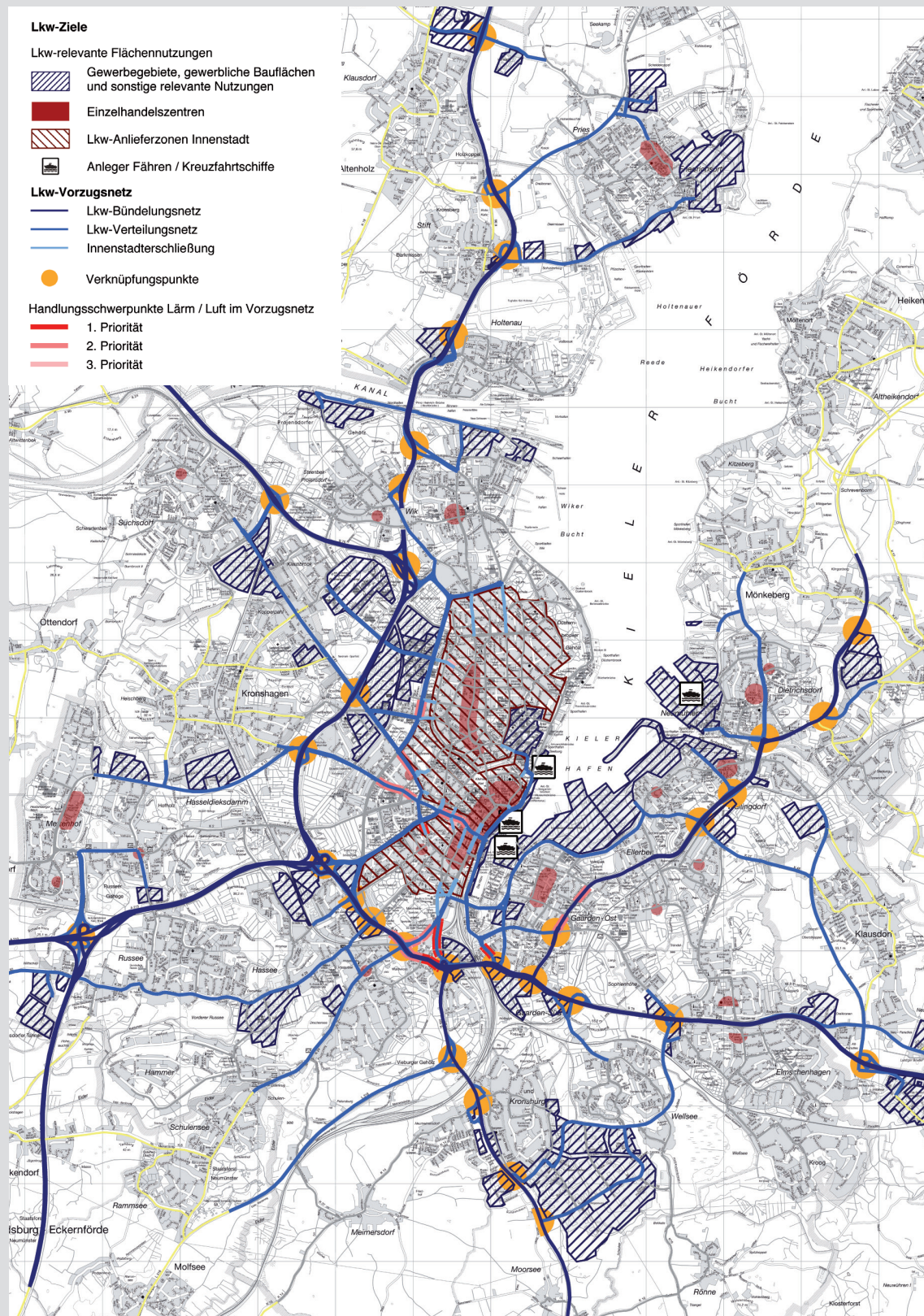


Abb. 6-31 | Quelle: Planungsgruppe Nord, Lärm - und Luftschadstoffbelastungen, Lkw-Führungskonzept 2006

Im Verteilungsnetz enthalten sind auch die Bahnhofstraße, die Alte Lübecker und die Hamburger Chaussee sowie der Ziegelteich. In diesen Straßen liegen die Schadstoffbelastungen (NOX) in der Nähe der von der EU vorgeschriebenen Grenzwerte. Für die Bahnhofstraße muss derzeit bereits ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden. Im Vorzugsnetz kann auf diese Straßen nicht verzichtet werden. Es ist damit zu rechnen, dass zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen weitergehende verkehrslenkende Maßnahmen vorgenommen werden müssen.

Das hierarchisierte **Lkw-Vorzugsnetz** und die maßgebenden Lkw-Ziele sind in Abb. 6-31 dargestellt.

In der Karte sind außerdem Verknüpfungspunkte im Vorzugsnetz sowie durch Luftschadstoffe und Lärm belastete Streckenabschnitte dargestellt. Strecken, die aufgrund verkehrlicher Restriktionen nur bedingt von Lkw benutzt werden können, sind ebenfalls hervorgehoben.

Um die Bündelung des Lkw-Verkehrs auf den Straßen des Lkw-Vorzugsnetzes sicherzustellen, ist eine möglichst umfangreiche **Information** der Lkw-Fahrer über die empfohlenen Strecken nötig. Ggf. sind auch restriktive Maßnahmen im Netz notwendig. Zur Umsetzung des Konzeptes wären die folgenden Lenkungsmaßnahmen erforderlich:

- Ausschilderung des Lkw-Vorzugsnetzes mit einer übersichtlichen und leicht begreiflichen Wegweisung,
- Kommunikation der Maßnahmen (Herausgabe einer Karte, Informationen über Internet und Presse, direkte Information der Nutzer, Informationen auf den Fähren),
- Gegebenenfalls verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- Berücksichtigung des Lkw-Vorzugsnetzes im Verkehrstelematiksystem.

Die vorliegenden Vorschläge sind mit der Wirtschaft und den Verbänden zu erörtern und zur Umsetzungsreife weiterzuentwickeln.



Baustellen- und Störungsmanagement

Baustellen, Veranstaltungen auf Straßen und sonstige Störungen haben zum Teil große Auswirkungen auf das Verkehrssystem, unterliegen aber zum überwiegenden Teil anderen Gesetzmäßigkeiten als der Verkehr. Ein hochbelastetes Verkehrsnetz bedarf eines Baustellen- und Stö-

rungsmanagements. Die Erfahrung zeigt, dass es dabei noch Defizite gibt.

Das vorgeschlagene Telematiksystem erleichtert die Verkehrslenkung bei Störung besonders wichtiger Straßen. Es ist in ein Baustellen- und Störungsmanagement einzubeziehen.

Ein Baustellen- und Störungsmanagement umfasst die Einbeziehung und Koordination insbesondere folgender Teilbereiche:

- Baustellen
- Veranstaltungen
- Sondernutzungen
- Verkehrsrechtliche Anordnungen

Ziel muss es sein, notwendige und wünschenswerte Eingriffe in das Verkehrssystem verträglich für die Verkehrsteilnehmer und Anlieger vorzubereiten und möglichst störungsfrei abzuwickeln.