

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Mobilitätsplan Klima+ 2030 Kaiserslautern

4. Mobilitätsforum

15. Januar 2018

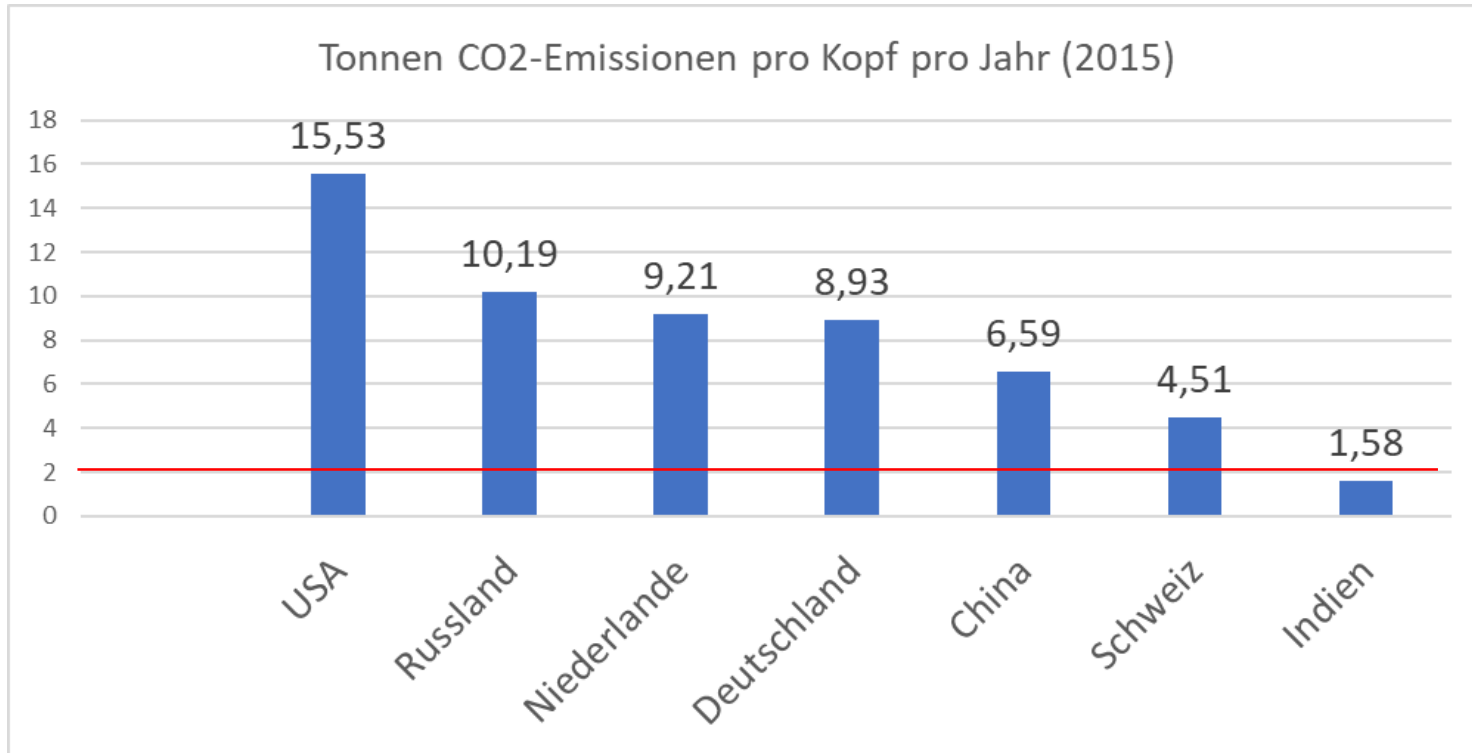
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Dipl.-Ing. Stephanie Feuerbach

R+T
Ingenieure für Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Ralf Huber-Erler
Julius-Reiber-Str. 17
D-64293 Darmstadt

Tagesordnung

1. **Einführung**
2. **Zusammenfassung Leitbild und Planungsziele**
3. **Zusammenfassung Szenarienuntersuchung**
4. **Zusammenfassung Maßnahmenkonzeptes**
5. **Umweltbelastungen**

Zielsetzung / Anlass



**CO₂-Emissionen in Tonnen pro Kopf pro Jahr
„Klimaverträglich“: 2,0 Tonnen pro Kopf pro Jahr**

Quelle: [statista.com](https://www.statista.com)

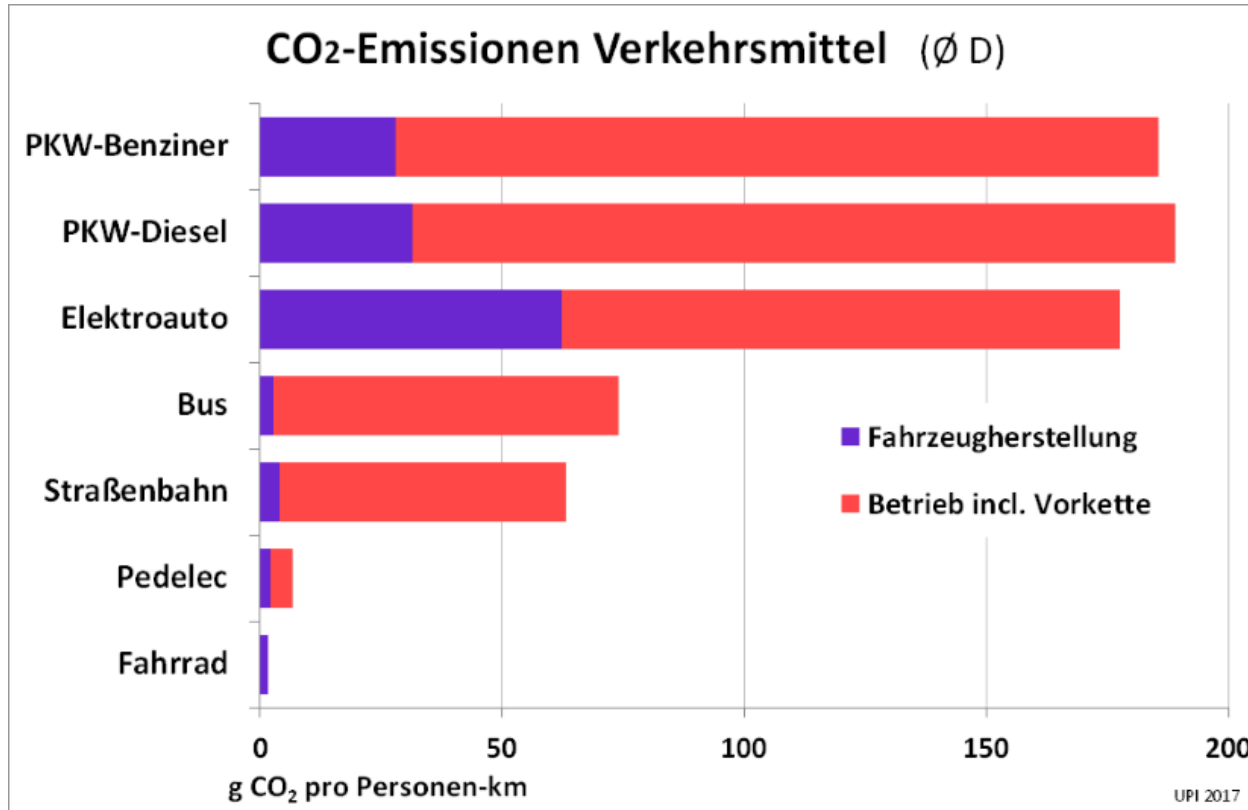
Zielsetzung / Anlass

Seit 1990 erreichte Reduzierung (2014)

- 27,7% insgesamt
- 2,6% beim Verkehr

Größere Anstrengungen beim Verkehr!

Zielsetzung / Anlass



Elektromobilität funktioniert nur, wenn Strom regenerativ produziert wird

Fahrrad, Straßenbahn und Bus funktionieren schon heute

Quelle: Umweltprognoseinstitut

Zielsetzung / Anlass

Mobilitätsplan Klima + 2030 ist Teilprojekt des Masterplans 100 % Klimaschutz (Beschluss im Stadtrat am 6.11.2017)

Zielpfad Mobilität: 20% CO₂ Reduzierung bis 2030

Handlungsfelder:

- Modernisierung der Fahrzeugflotte
- Maßnahmen zur Verlagerung von Kfz-Fahrten → Schwerpunkt des Mobilitätsplans
- Verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung

Planungsstufen und Beteiligte

Bearbeitung und Beratung durch R+T

Stadtverwaltung – interne Arbeitsgruppe



Öffentlichkeitsbeteiligung:
Mobilitätsforum, Bürgerbeteiligung in Workshops

politische Beratung und Entscheidung

Leitbild und Planungsziele

Leitbild:

„Im Rahmen des Mobilitätsplans Klima+ 2030 soll einerseits **Mobilität für alle** ermöglicht und gefördert, andererseits der Verkehr so **stadt- und umweltverträglich** wie möglich gestaltet werden.

Die **Klimaziele der Stadt und des Bundes** sollen erreicht werden.

Mit **Verkehrsverlagerungen** durch intensive Förderung des Umweltverbundes und einer **Reduzierung der Dominanz der Kfz-Verkehrs** sowie **Verkehrsvermeidung** durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung soll der **Klima- und Umweltschutz in Kaiserslautern somit gestärkt und die Lebensqualität erhöht** werden.“

Leitbild und Planungsziele

Planungsziele:

PZ1 „**Stärkung des Umweltverbundes** (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)“

Verbesserung der Nahmobilität, Förderung des Radverkehrs im Alltags- und Freizeitverkehrs sowie Optimierung des ÖPNV-Angebotes

PZ2 „**Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität**“

Erreichung der Umweltziele der Stadt Kaiserslautern, Verminderung des Verkehrs durch integrierte Stadt- und Verkehrsplanung sowie umweltverträgliche Abwicklung des nicht vermeidbaren Kfz-Verkehrs

PZ3 „**Sicherung der Erreichbarkeit**“

Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Kaiserslauterns und aller wichtigen Ziele innerhalb der Stadt mit allen Verkehrsmitteln sowie Erhalt der Zentrumsfunktion

PZ4 „**Optimierung im Bereich Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement**“

Vermeidung von Umweltbelastungen durch einen besseren Verkehrsablauf und Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Mobilitätsmanagement

Szenarienuntersuchung

Methodik:

- Bestimmung eines **Prognose-Nullfalls 2030** mit Berücksichtigung der bis 2030 zu erwartenden stadtstrukturellen Entwicklungen sowie bereits konkret beschlossener verkehrlicher und städtebaulicher Maßnahmen
 - Definition von **zwei** verschiedenen **Szenarien** mit Zuordnung wesentlicher Handlungsstrategien und Schwerpunktsetzungen (entsprechend dem Leitbild und den Planungszielen)
 - Untersuchung der **Wirkungen** des Prognose-Nullfalls 2030 und der zwei Szenarien auf Mobilität und Verkehr, Umwelt und Kosten
- Ableitung eines „**Vorzugsszenarios**“

Szenarienuntersuchung

Prognose-Nullfall 2030

Haupteinflussfaktoren auf die zukünftigen Verkehrsverhältnisse in Kaiserslautern sind

- die Entwicklung der Bevölkerung, Lage und Dichte von Neubaugebieten, Nachverdichtung im Bestand
- die Auswirkungen und Effekte des demographischen Wandels
- die Veränderung der Lebenssituation und der Haushaltsstrukturen der Bevölkerung
- der Motorisierungsgrad
- die konjunkturellen Einflüsse auf den Wirtschafts- und Güterverkehr, kleinräumig und überregional
- die technische Entwicklung der Fahrzeuge und Verkehrssysteme

Szenarienuntersuchung

Prognose-Nullfall 2030

Vergleich Gesamtfahrtenzahl

	Bestand 2015	Prognose- Nullfall 2030	Veränderung in %
Fuß	103.000	102.000	- 1 %
Rad	25.000	25.000	+ 0 %
ÖV	33.000	32.000	- 3 %
Pkw	325.000	333.000	+ 2 %
Lkw	22.000	26.000	+18 %
SUMME	508.000	518.000	+ 2 %

Veränderung Kfz-Verkehr bis 2030:

Binnenverkehr

- 2,5%

Quell-Zielverkehr,

+ 4,6%

Durchgangsverkehr

+ 17,4%

Modellierung des Mobilitätsverhaltens

Szenario 1

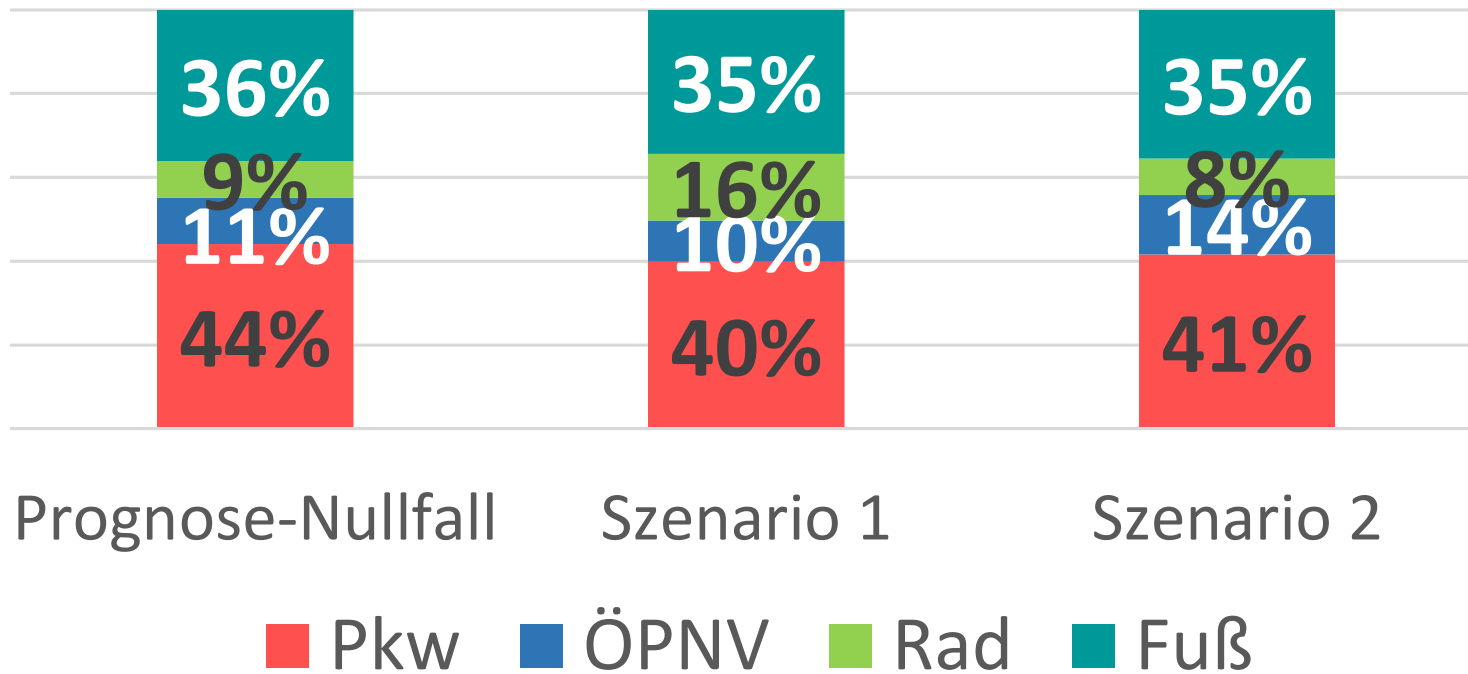
Schwerpunkt Förderung des Radverkehrs

Szenario 2

Schwerpunkt Förderung des Busverkehrs

Modal Split nach Entfernungsklassen

alle Wegelängen



Vorzugsszenario und Strategien

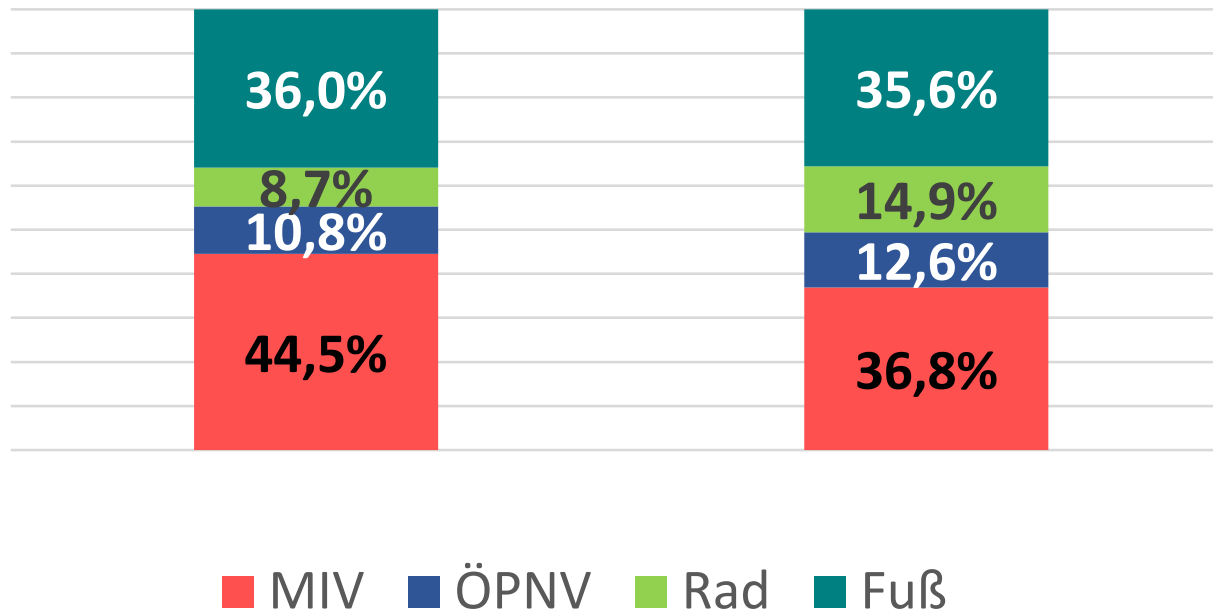
Förderung Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV können sich in Kaiserslautern gut **ergänzen** und müssen für eine hohe Verlagerungswirkung **gemeinsam** angegangen werden.

Vermeidung von Konkurrenzwirkung insbesondere zwischen Radverkehr und ÖPNV erfordert **Schwerpunktsetzung**:

- **Steigerung der Anteile im Fuß- und Radverkehr innerhalb der Kernstadt,**
- **Höherer Anteil des Busverkehrs auf den Verbindungen in die Ortsbezirke und im Quell- / Zielverkehr (Umsteiger zum Schienenverkehr)**
- **Mobilitätskonzepte für nachfragestarke Bereiche außerhalb der Innenstadt (z. B. Universität, Gewerbegebiet West)**

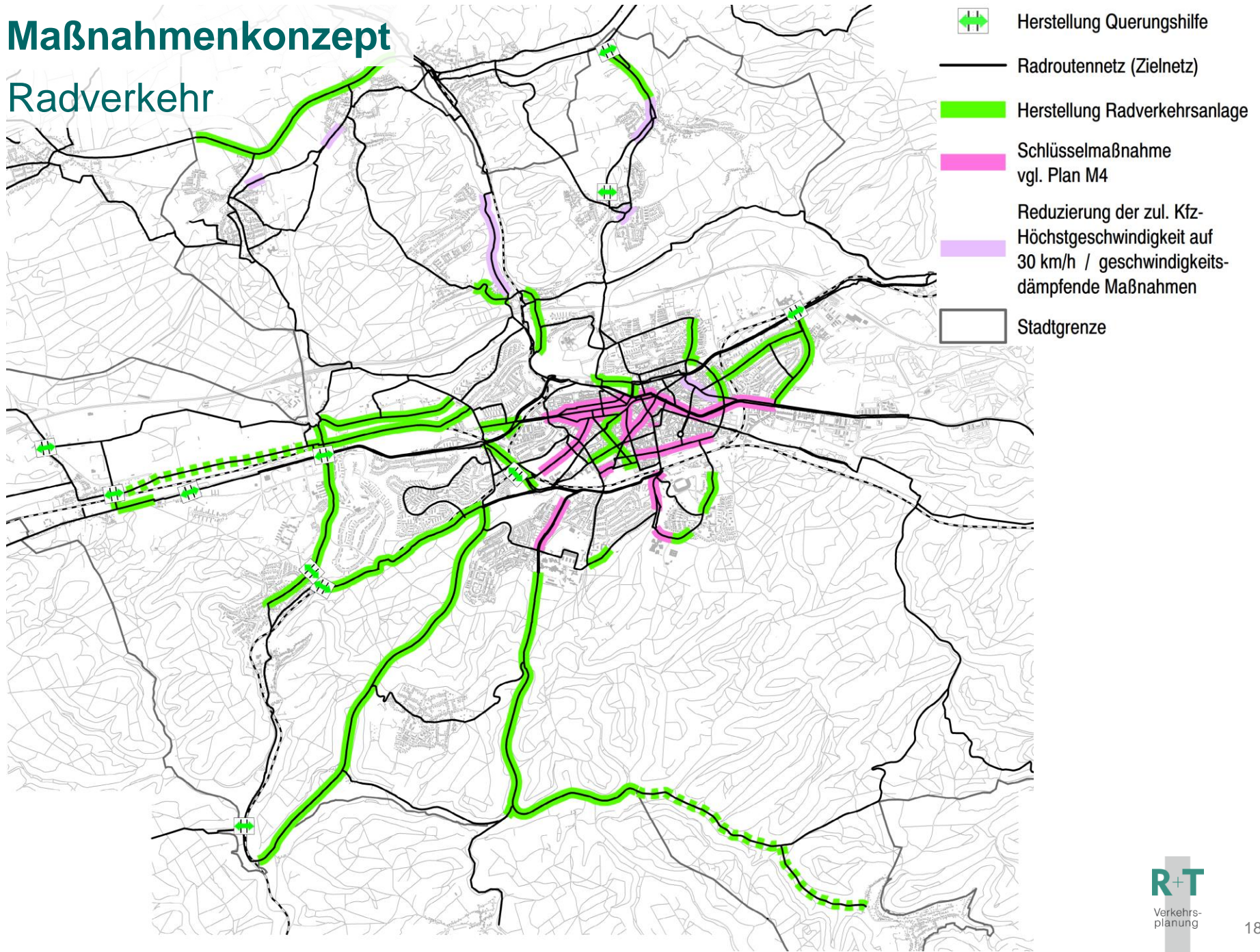
Wirkung des Vorzugsszenarios

Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Vorzugsszenario (Binnenverkehr)

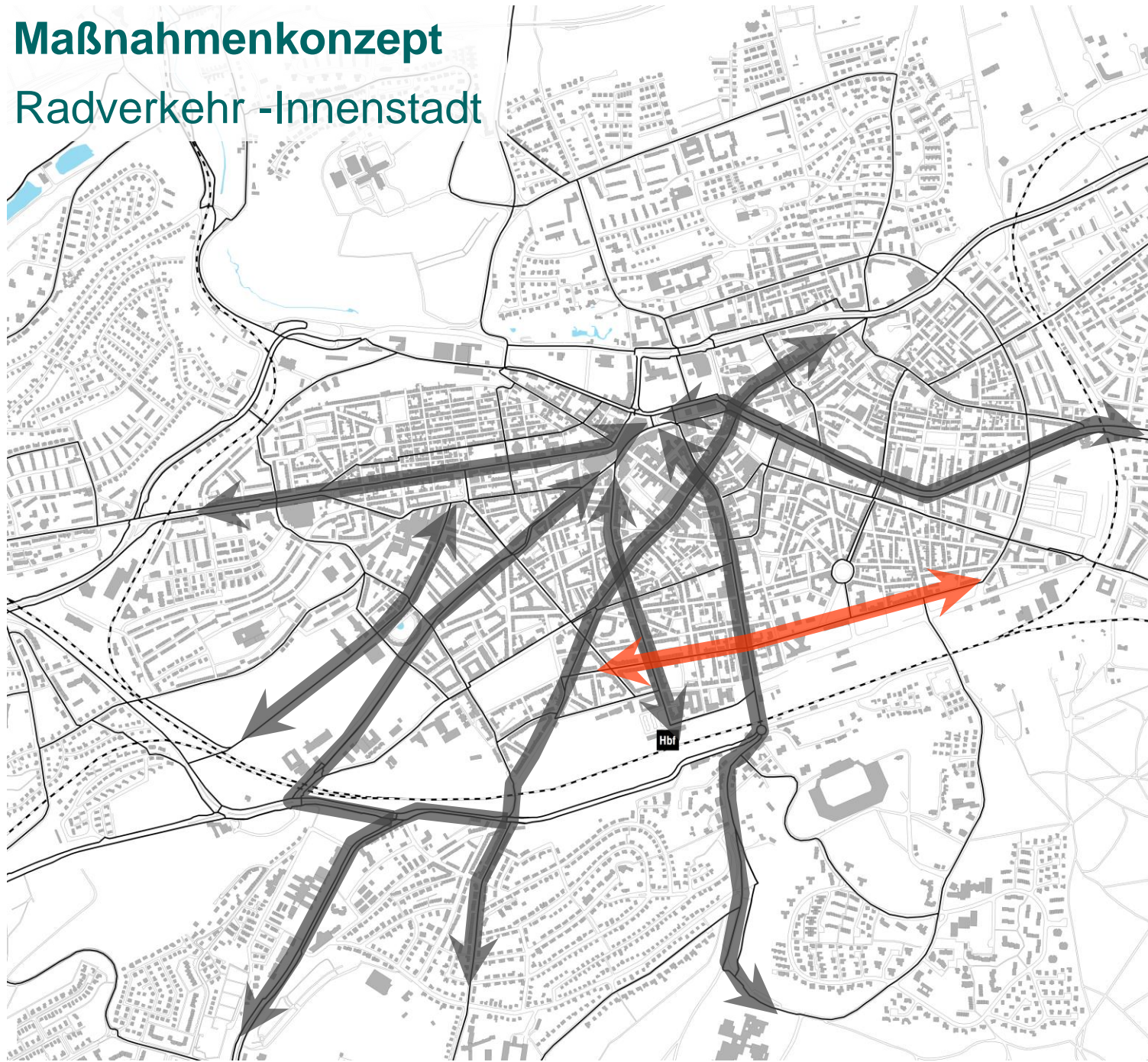


Zusammenfassung Maßnahmenkonzept

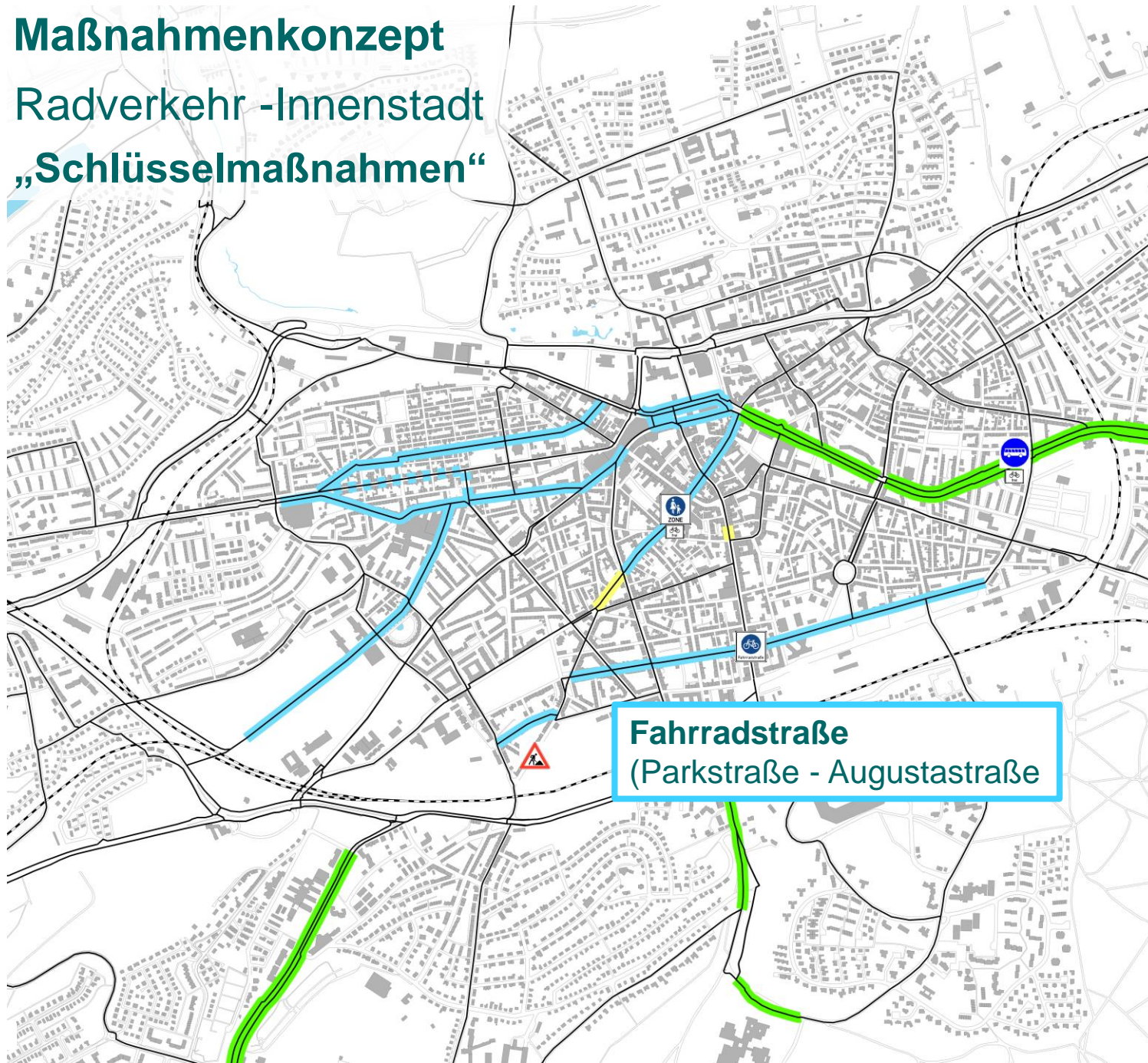
Maßnahmenkonzept Radverkehr



Maßnahmenkonzept Radverkehr -Innenstadt



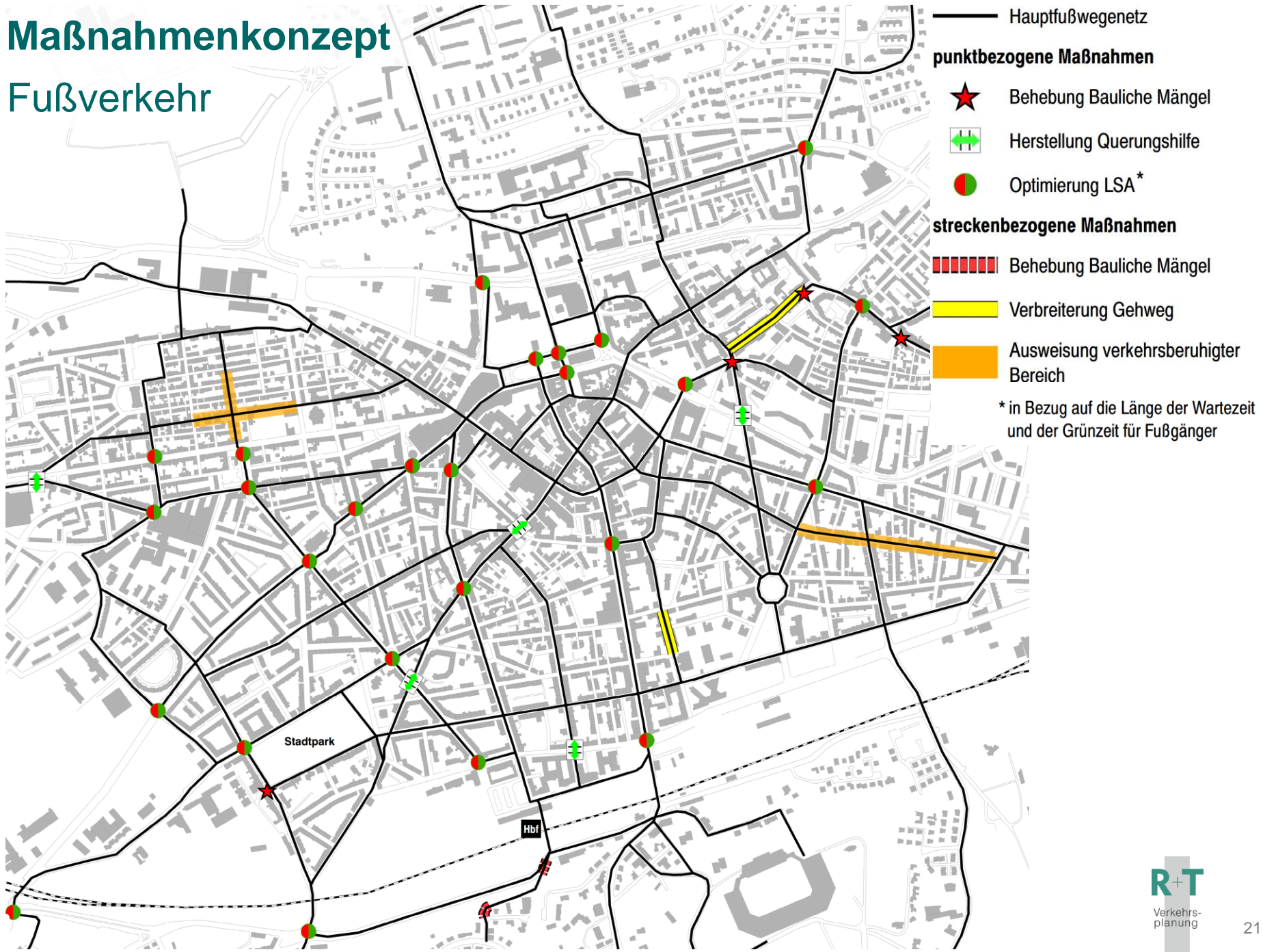
Maßnahmenkonzept Radverkehr -Innenstadt „Schlüsselmaßnahmen“



Fahrradstraße
(Parkstraße - Augustastraße)

Maßnahmenkonzept

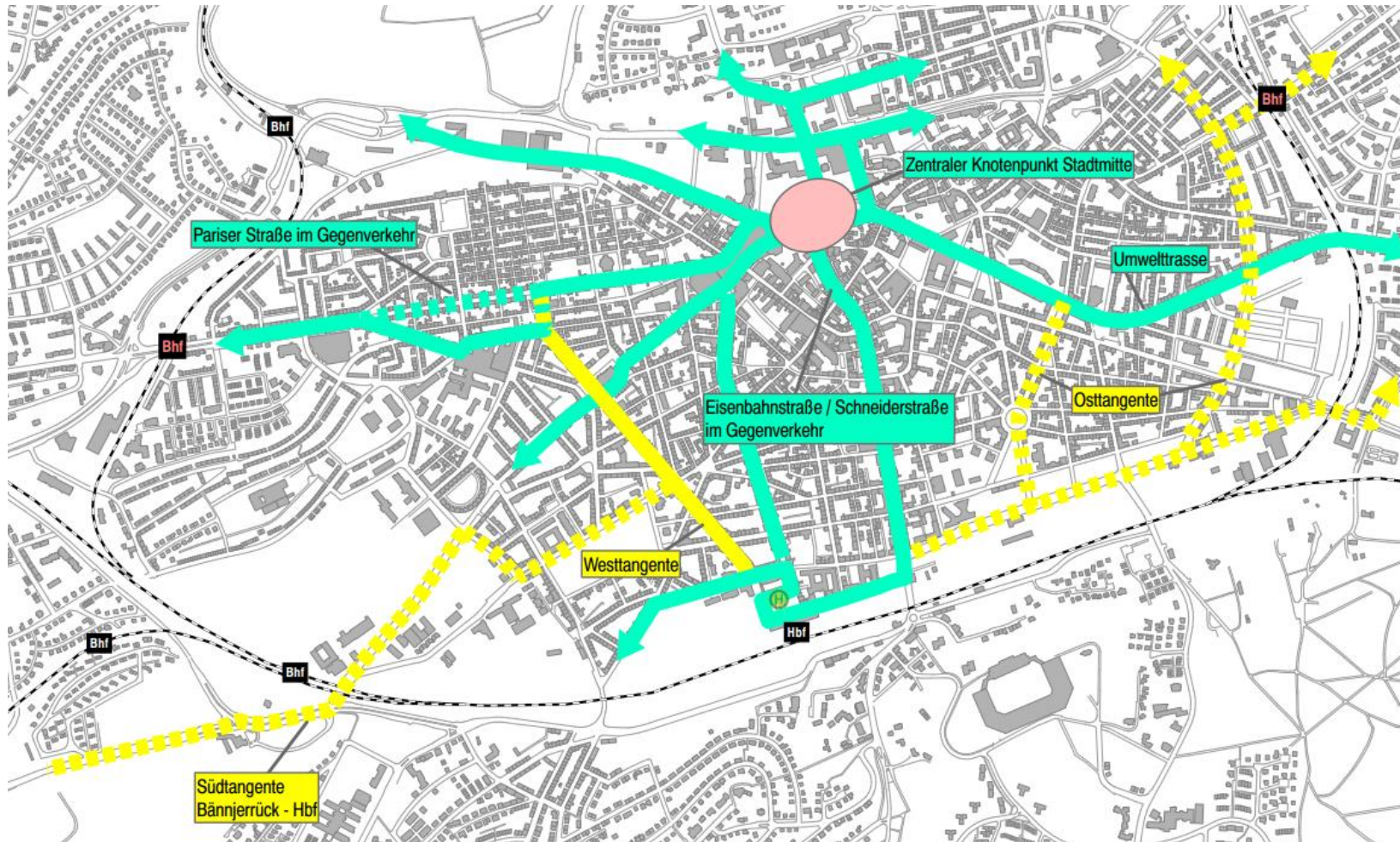
Fußverkehr



Maßnahmenkonzept

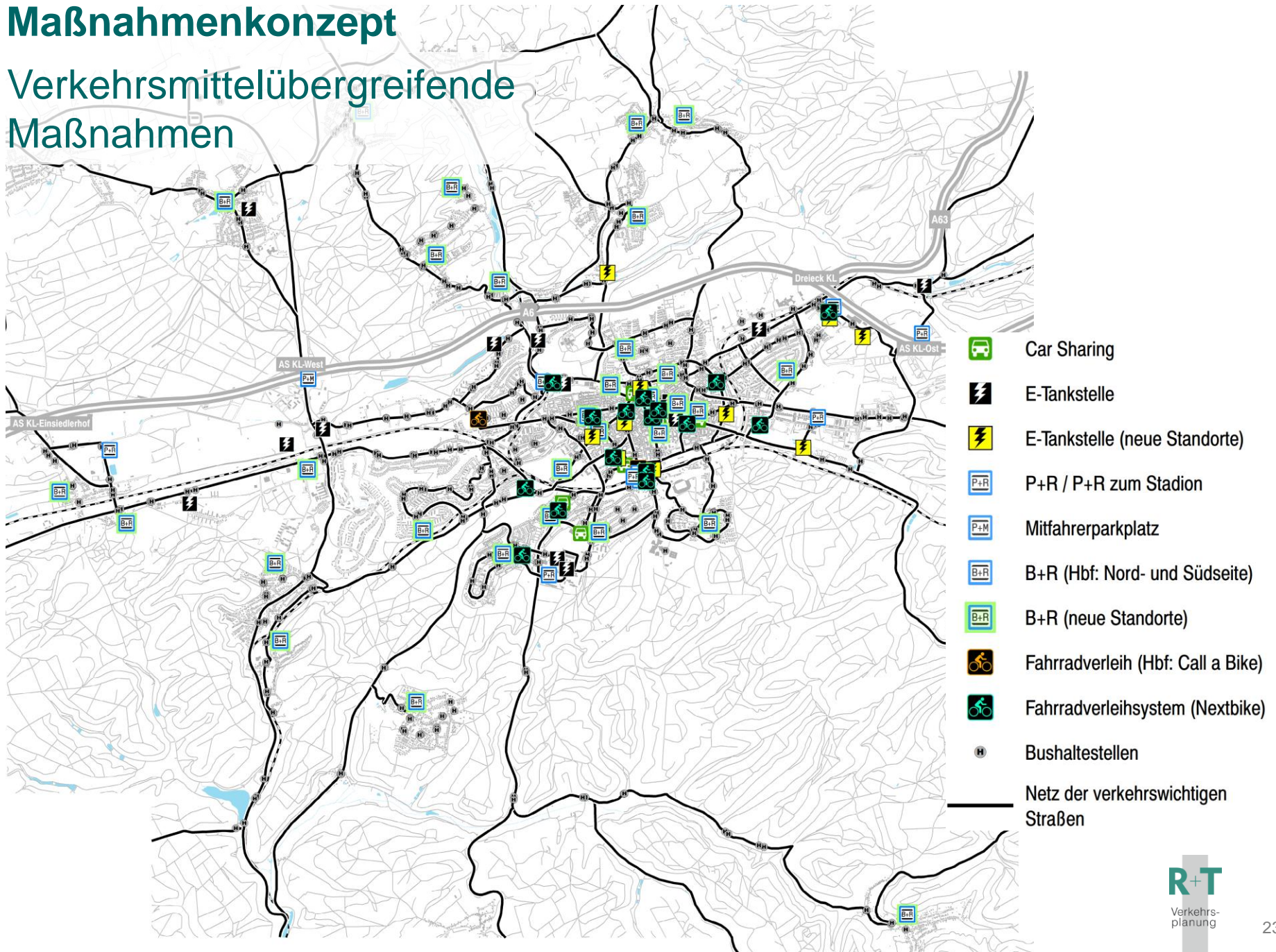
Öffentlicher Personennahverkehr Streckenführung und Beschleunigung Innenstadt

-  Hauptachse zur Stadtmitte
-  Hauptachse Option
-  Tangente
-  Tangente Option
-  Neuer Bahnhofpunkt



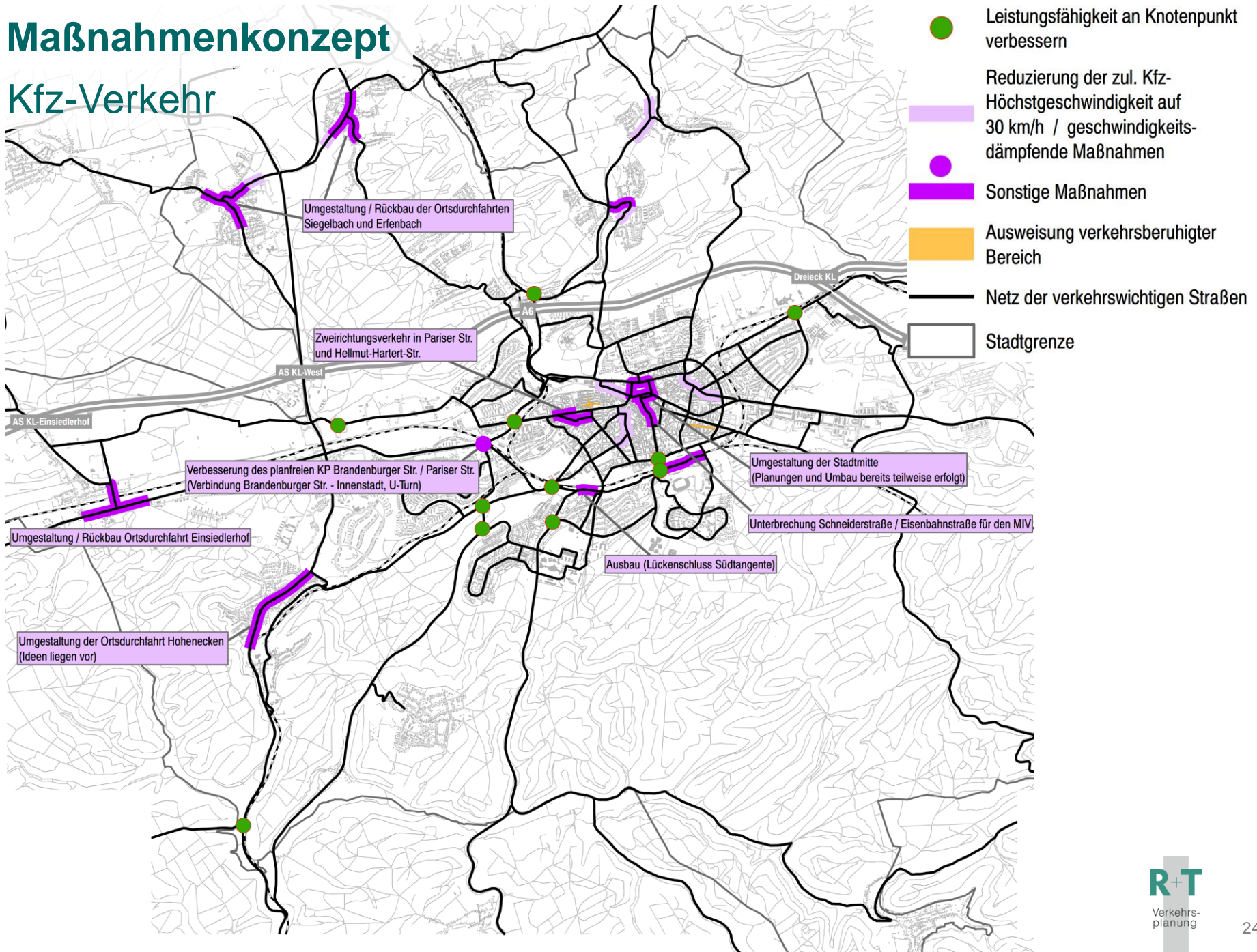
Maßnahmenkonzept

Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen



Maßnahmenkonzept

Kfz-Verkehr



Maßnahmenkonzept

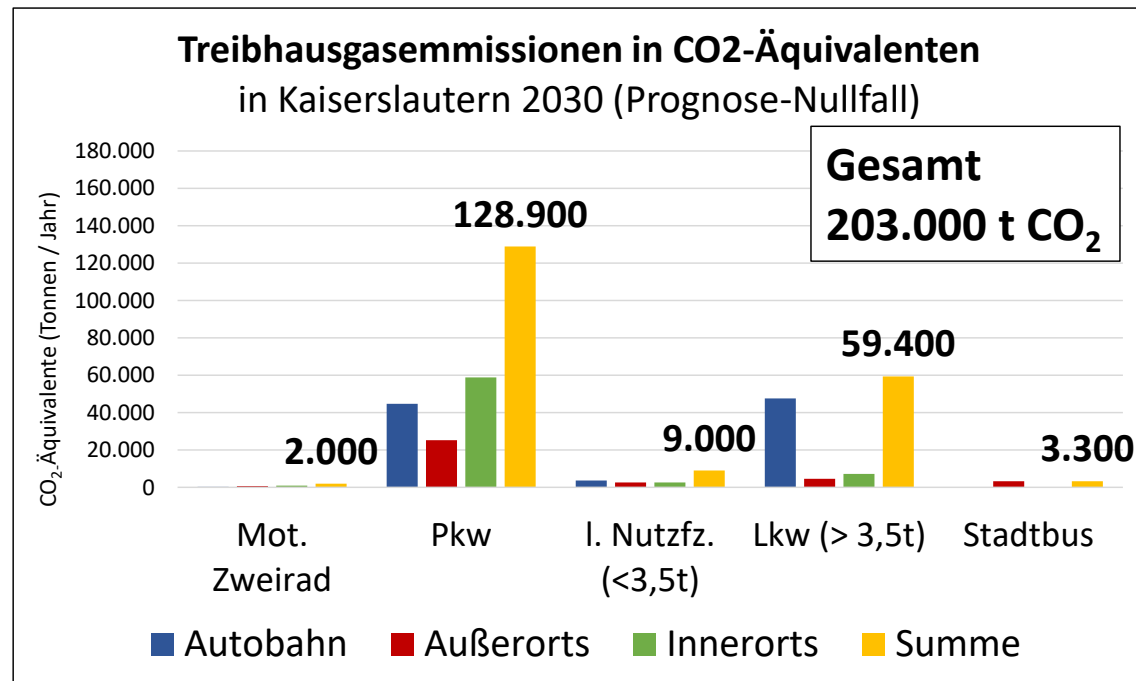
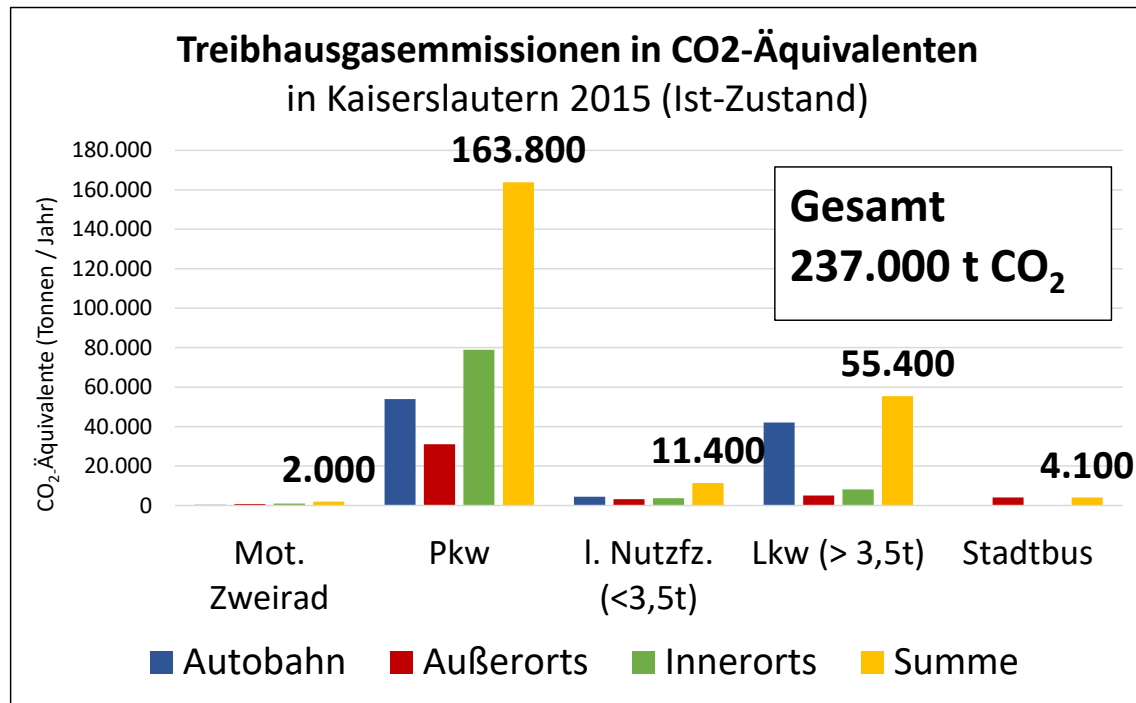
Kfz-Verkehr (ruhend) – allgemeine Maßnahmen

- Anpassung des **Preisgefüges** aller Parkieranlagen und des Straßenraums
- Nachtparken / Sondertarife **für Anwohner in Parkieranlagen**
- Bau von Quartiersgaragen
- Herstellung von **Ladestationen in Parkieranlagen**
- **Parkraumbewirtschaftung an der Universität**



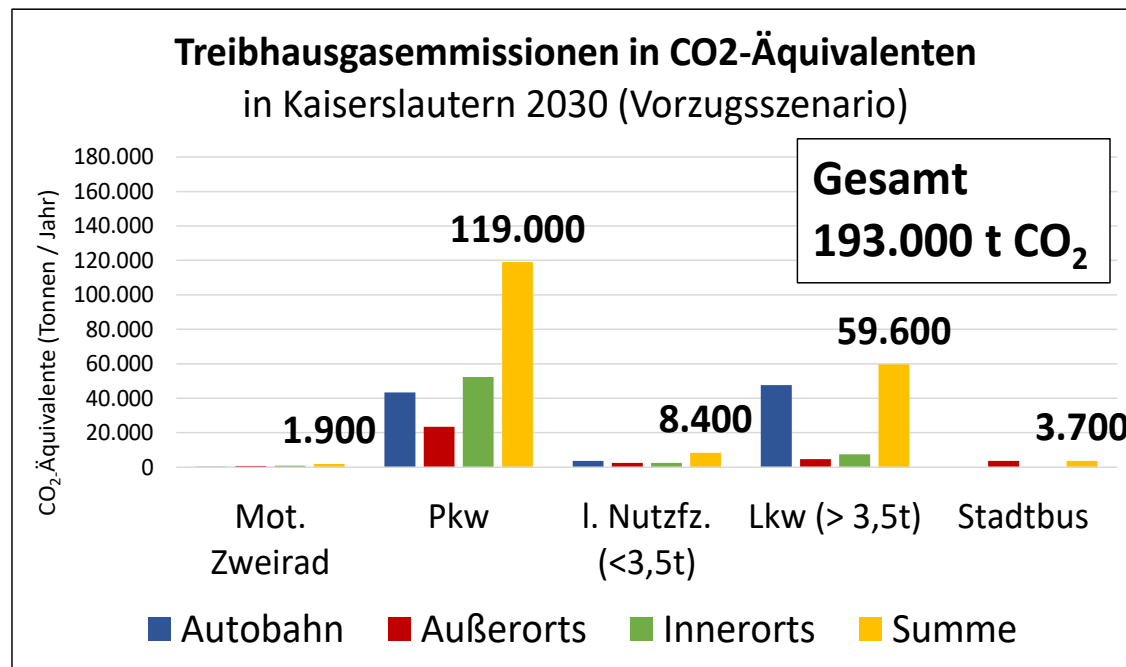
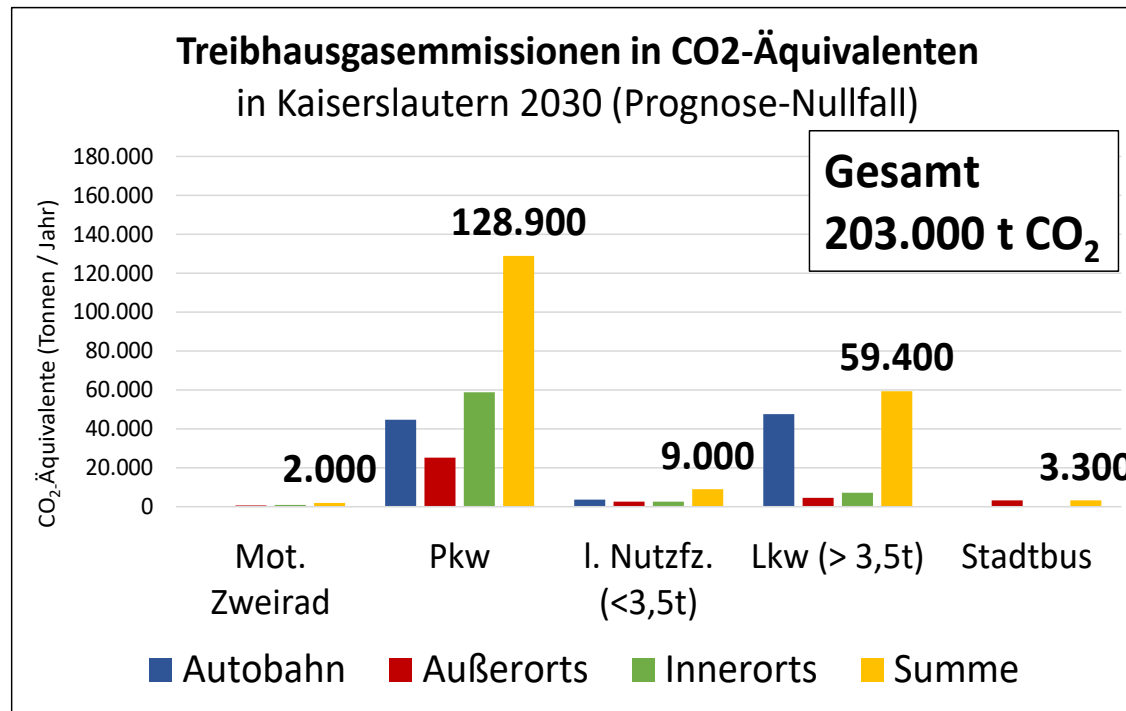
THG-Bilanzen

Territorialprinzip



THG-Bilanzen

Territorialprinzip



THG-Bilanzen

Übersicht CO2-Bilanz gesamt

	CO2 gesamt (t pro Jahr)	
Ist-Zustand 2015	236.700	
Prognose-Nullfall 2030	202.600	-14%
Vorzugsszenario 2030	192.600	-19%

Übersicht CO2-Bilanz nach Verkehrsarten

	Binnenverkehr		Quell-/ Ziel-Verkehr		Durchgangsverkehr	
	CO2 gesamt (t pro Jahr)		CO2 gesamt (t pro Jahr)		CO2 gesamt (t pro Jahr)	
Ist-Zustand 2015	67.700		91.400		77.600	
Prognose-Nullfall 2030	51.100	-25%	73.000	-20%	78.500	1%
Vorzugsszenario 2030	45.500	-33%	68.600	-25%	78.500	1%

Modal Split Binnenverkehr

	Ist-Zustand 2015		Prognose-Nullfall 2030		Vorzugsszenario 2030	
	Anzahl der Wege	Anteil	Anzahl der Wege	Anteil	Anzahl der Wege	Anteil
Fuß	102.600	36%	101.300	36%	100.400	36%
Rad	25.000	9%	24.600	9%	42.100	15%
ÖPNV	30.900	11%	30.500	11%	35.400	13%
MIV	127.500	45%	125.200	44%	103.800	37%
Gesamt	286.000		281.600		281.700	

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Rückmeldungen

Stellungnahme des Polizeipräsidiums Westpfalz

- Stärkung der Tangenten (→ Optimierung Parkleitsystem, Lichtsignalsteuerungen)
- KP Brandenburger Str. / Pariser Str. (→ bauliche Umgestaltung)
- Radverkehrsführung Fußgängerzone (→ Testphase über 1 Jahr, danach Austausch auch über polizeiliche Erfahrungswerte)
- Öffnung der Eisenbahnstr. für Radverkehr in Gegenrichtung (Teilstück)
- Unterbrechung der Schneiderstr. / Eisenbahnstr. für den MIV
- Umweltspur zwischen Stadtmitte und KP Mannheimer Str./ Donnersbergstr. (→ Alternative Radverkehrsführung)
- Fahrradstraße Augustastr. / Parkstr. (→ Einbahnregelung für MIV auch in Parkstr.)

Rückmeldungen

Presseartikel (Rheinpfalz)

- Die Fraktion der Grünen
- FWG-Fraktion
- Kaiserslauterer Einzelhandel / Einzelhandelsverband Rheinhessen/Pfalz

„Mehr Realität bei Planungen“

Der Kaiserslauterer Einzelhandel sieht dem neuen Jahr gelassen entgegen. Sorge bereiten allerdings die Parksituation und Bestrebungen der Stadt, den Verkehr aus der Fruchthalstraße herauszunehmen. Darauf reagiert der Handel mit Unverständnis und Kritik.

VON GERHARD DÖRNBINGER

Die Busse und der Verkehr in der City funktionieren bereits jetzt nicht richtig, betont Thomas Scherer, Hauptgeschäftsführer des Einzelhandelsverbandes Rheinhessen/Pfalz. In Stoßzeiten und im Feiertagsverkehr sei das Durchkommen durch die City schwer. Dies würde sich noch enorm verschärfen, wenn die Stadtpolitik die Entscheidung treffe, den Verkehr aus der Fruchthalstraße herauszunehmen. Auch die Busse müssten dort weiter durchfahren dürfen, sonst blieben sie in Staus stecken.

Scherer hat kein Verständnis für die Überlegungen der Stadtpolitik, die Verkehrssituation an der Fruchthalstraße neu zu ordnen und den Schülerplatz bis zur Fruchthalle zu verlängern. „Warum will die Stadt überhaupt etwas ändern? Wo sind die Kundenströme, die durch die Fruchthalstraße gehen?“, fragt er. Diese hätten sich längst geändert, hätten sich in Richtung Mall und Fabelstraße verlagert. Der Schülerplatz habe eine hohe Aufenthaltsqualität, mit einer Neugestaltung sei es aber auch getan; er müsse nicht näher an die Fruchthalstraße herangeführt werden. „Wer braucht eine Sichtachse vom Schülerplatz zur Fruchthalstraße? Bringt das den Bürgern tatsächlich etwas? Wie viel Geld wird die Stadt für das Vorhaben verausgaben?“, so Scherer.

Er wünscht der Stadt „mehr Realismus bei ihren Planungen“. Das betreffe auch den Bushaltestopf. Der müsse so zentral wie möglich in der Stadtmitte liegen, müsse gut anfahrbar sein, und Verspätungen der Busse dürften nicht programmiert sein. Generell sei die Busanbindung des Umlandes schlecht, erklärt Scherer. Die Region sei ländlich geprägt; viele Leute müssten für Auto angewiesen. Da müsse die Stadt sicherstellen, dass es genügend Parkplätze gibt.

Wenn etwa bei Neubauten eine Ablöse für Stellplätze gezahlt wird, müsse die Stadt dieses Geld in die Hand nehmen und in die Schaffung von Parkraum investieren. Ganz fatal sei überdies die Aussage im Mo-



Sorgt sich um die Rahmenbedingungen für den Kaiserslauterer Einzelhandel: Thomas Scherer

bilitätsplan, das Parken in der Stadt sei gegenüber dem Parken in Parkhäusern zu billig. Man dürfe nicht auf die Idee kommen, die Leute in die Parkhäuser zu treiben. Und letztendlich müsse die Stadt auch die Baustellensituation in den Griff

bekommen – durch eine bessere Koordinierung der Baustellen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt müsse sichergestellt werden.

Scherer hat das Gefühl, „dass sich die Stadt von ihrem Handel bereits verabschiedet hat“. Er sei wider-

sprüchlich, in den Handel durchaus zu anderen Seiten des Einzelhandels zu verlagern.

Zur Sache: Passables Jahr 2017 für den Handel

Der Kaiserslauterer Einzelhandel blickt auf ein passables Jahr 2017 zurück. Das betont Thomas Scherer, Hauptgeschäftsführer des Einzelhandelsverbandes Rheinhessen/Pfalz.

Übergreifend über alle Sparten und was den stationären und den Onlinehandel betrifft, „war das Jahr unter dem Strich in Ordnung“, sagt Scherer. Das gelte auch für das Weihnachtsgeschäft. In anderen Städten habe das Onlinegeschäft den stationären Handel schlimmer getroffen. Die Zuwachsraten im Onlinehandel seien größer als im sta-

tionären Handel, aber dieser habe sich – besonders in Geschäften, wo es um Anproben gehe. Allerdings gelte: Wer nicht zumindest eine Kurzanstellung seines Geschäftes im Internet mache, werde über kurz oder lang abgehängt.

Scherer sieht aber auch Anzeichen für eine gegenläufige Entwicklung. Die Versender im Onlinehandel bekämen immer mehr Probleme mit der Paketzustellung. Paketdienste seien teilweise unzuverlässig und überlaufen. Reklamationen oft schwierig. Scherer sieht ein wenig Umdenken bei den Kunden. Und in den letzten Tagen vor Weihnach-

Mobilität und Energiewende

DIE POLITIK IM NEUEN JAHR: Fraktion der Grünen will umwelt- und verkehrspolitische Akzente setzen

VON HANS-JOACHIM REDZIMSKI

Umwelt- und verkehrspolitische Akzente will die Fraktion der Grünen im Stadtrat in diesem Jahr setzen. Das erklärte Fraktionssprecher Tobias Wiesemann.

Die Grünen wollen sich dafür stark machen, dass der Mobilitätsplan 2030 im Stadtrat beschlossen wird und erste Maßnahmen daraus umgesetzt werden. Wiesemann erklärte, dass der Mobilitätsplan voraussichtlich im Januar im Stadtrat verabschiedet werden soll. Er sei auf Initiative der Grünen auf den Weg gebracht worden. Ein aufwendiger Beteiligungsprozess habe die Wünsche der Bürger aufgenommen. Die Wünsche der Bürger hätten umfangreich Eingang in den Plan gefunden. Insbesondere der sogenannte Umweltverbund, der auf umweltverträgliche Verkehrsmittel setzt, statt auf eigene Autos, werde stark gefördert.

Wofür sich die Fraktion der Grünen

ZUR SACHE

Die Fraktion der Grünen

Die Fraktion der Grünen hat im Stadtrat sechs Sitze. Sie arbeitet in einer Koalition zusammen mit der SPD, den Freien Wählern und der Freien Bürger Union. Fraktionssprecher sind Tobias Wiesemann und Gilda Klein-Kocksch. [rdz]

auch einsetzen will: die Verwirklichung des Masterplans 100 Prozent Klimaschutz, der bereits im Stadtrat beschlossen wurde und auf eine Energiewende setzt. Wiesemann kündigte an, wie in der jüngsten Stadtratssitzung durch weitere Beschlussvorlagen für eine Umsetzung des Plans zu kämpfen und den Erfolg regelmäßig zu evaluieren.

In der jüngsten Sitzung des Stadtrats hatte die Fraktion der Grünen eizentlich den Plan gefunden. Insbesondere der sogenannte Umweltverbund, der auf umweltverträgliche Verkehrsmittel setzt, statt auf eigene Autos, werde stark gefördert.



Setzt auf den Umweltverbund, zu dem auch Leihfahrräder gehören: die Fraktion der Grünen.

FOTO:VIEW

Schlüssige Lösung für Verkehr

DIE POLITIK IM NEUEN JAHR: FWG-Fraktion sucht gemeinsame Lösung für die Stadionmiete

VON HANS-JOACHIM REDZIMSKI

Eine schlüssige Lösung für die Verkehrsführung in der Fruchthal- und Burgstraße strebt die FWG-Fraktion für dieses Jahr im Stadtrat an. Das erklärte FWG-Fraktionsvorsitzende Gabriele Wollenweber.

Nach Vorstellung der FWG-Fraktion soll der Individualverkehr auf die Nordseite der Fruchthalle beziehungsweise auf die Nordtangente verlegt werden. „Wir sind gerade dabei, die Vorschläge der Verwaltung zu diskutieren.“ Unabhängig davon möchten wir die Umgestaltung des Schülerplatzes voranbringen“, erklärte Wollenweber.

Weitergehen soll es nach Wunsch der FWG-Fraktion am Burgberg. Es sei höchste Zeit, die Gestaltung des Umfelds der Reste der Barbarossaaburg gezielt anzugehen. Dieses historische Kleinod müsse erlebbar gemacht und ansehnlich präsentiert werden.

Auch für die FWG-Fraktion spielt die Entscheidung über den Antrag des 1. FCK auf Verringerung der Stadionmiete in der Zweiten und vor allem in der Dritten Liga politisch eine entscheidende Rolle. „Hier geht unser Bemühen dahin“, erklärte Wollenwe-

ber, „eine Lösung in Zusammenarbeit mit allen im Stadtrat vertretenen Fraktionen zu finden.“ Das Thema sei zu wichtig, um daraus politisches Kapital zu schlagen.

Die FWG-Fraktion will sich im neuen Jahr dafür einsetzen, dass einige Vorschläge, die die Bürger im Rahmen des Stadtteilentwicklung von Einsiedlerhof gemacht haben, auch umgesetzt werden. Das Stadtteilentwicklungskonzept auf dem Einsiedlerhof ist das Kind der FWG-Fraktion. Sie hat es in den Doppelhaushalt 2017/2018 eingebracht und damit auf den Weg gebracht.

Mitte Dezember war Bilanz gezogen worden für das Bürgerbeteiligungsverfahren. Die Bürger hatten auf einer Abschlussveranstaltung im Bürgerhaus die Ideen zur Weiterentwicklung des Stadtteils bewertet und in eine Rangfolge gebracht.

Analog zum Einsiedlerhof möchte die FWG-Fraktion den Prozess der Ortsteilentwicklung weiterführen. Es schwebt ihr vor, im Rahmen der Beratungen für den Doppelhaushalt 2019/2020 eine Ortsteilentwicklung für einen weiteren Stadtteil zu initiieren.

Engagieren will sich die FWG-Fraktion für die Weiterentwicklung des früheren Pfaff-Geländes. „In transpa-

ren erklären und für die Bürger verständlich machen.

Die Zusammenarbeit der Stadt mit dem Landkreis möchte die FWG-Fraktion intensivieren. Wollenweber begrüßte in diesem Zusammenhang die Gespräche zwischen der Kreissparkasse Kaiserslautern und der Stadtsparkasse Kaiserslautern. „Wir können uns eine engere Zusammenarbeit bis hin zu einer Fusion vorstellen“, meinte Wollenweber.

Eine Fortsetzung sollte nach Einschätzung der FWG-Fraktion auch die Zusammenarbeit mit dem Landkreis

bei der Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten finden. Die bisherige Zusammenarbeit habe sich bewährt.

Die Förderung der Elektromobilität und die Umsetzung des städtischen Mobilitätsplans, der im neuen Jahr im Stadtrat beschlossen werden soll, sind für die FWG-Fraktion auch wesentliche Themen für dieses Jahr. Verkehrsplanung dürfe nicht nur aus heutiger Sicht betrachtet werden, sondern auch vor dem Hintergrund, wie Fachleute den Verkehr in 15 oder 20 Jahren sahen.



Kreissparkasse Kaiserslautern (Bild) bis hin zu einer Fusion

FOTO:VIEW

soziale Frieden in der Stadt gewahrt bleibe. Ebenso will sich die Fraktion der Grünen nach Darstellung ihres Sprechers für den Erhalt der Kultur- und Sporteinrichtungen in Kaiserslautern einsetzen.

Als weiteres Ziel für das neue Jahr nannte Wiesemann, das frühere Pfaff-Gelände gemäß dem vom Stadtrat beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan und den Vorgaben aus dem Energie-Programm Endstadt_Pfaff als klimaneutrales Quartier weiter zu entwickeln.



Verkehrsplanung