

Das Verkehrsmodell der KielRegion

Abgrenzung

Das Verkehrsmodell beinhaltet als Modellierungsgebiet die Gebietskörperschaften der KielRegion. Darüber hinaus sind zur Abbildung von Ein- und Auspendlerströmen sowie zur Modellierung des Durchgangsverkehrs die restlichen Teile Schleswig-Holsteins sowie Hamburg berücksichtigt.

Netze

Das Modell beinhaltet in der Kiel-Region ein Netz des Individualverkehrs (IV) bis zur Ebene der Sammelstraßen sowie der darüber hinaus im ÖV bedienten bzw. anbindungsrelevanten Strecken. Im ÖPNV sind Fahrplandaten für einen Normalwerktag (Schule) hinterlegt.

Einbezogen sind alle Linien, die die KielRegion mit mindestens einer Haltestelle berühren, sowie SPfV, SPNV und überregionale Busverbindungen auch außerhalb der Region. Die Kenngrößen für Rad- und Fußverkehr werden über ein GIS-Modell berechnet, um die kleinteiligere Wegestruktur und Höhendaten einbeziehen zu können. Eine Umlegung für den Rad- und Fußverkehr ist möglich. Netzbesonderheiten (Grüne Welle, Parkwiderstände in Zonen etc.) sind berücksichtigt.



Kreis Plön



Kreis Rendsburg-Eckernförde

Kiel. Sailing.City.
Kiel
Landeshauptstadt Kiel

Gefördert durch:



Kontakt

KielRegion GmbH
Regionales Mobilitätsmanagement
Neufeldtstraße 6
24118 Kiel
Telefon: 0431 530 355-19
E-Mail: mobil@kielregion.de
www.kielregion.de/mobil

Das Verkehrsmodell der KielRegion



Gemeinsam stärker

KielRegion



Anwendungsfelder

Das Verkehrsmodell liefert wichtige Eingangsdaten für Fachpläne. Durch die Berechnung der veränderten Verkehrsstärke im MIV können auch weitere Indikatoren, z.B. für Lärm oder - Luftemissionen, welche auf der Verkehrsstärke basieren, berechnet werden.

Das Modell der KielRegion kann die Datenbasis des Verkehrsmodells (Strukturdaten, IV- und ÖV-Angebotskenngrößen und Verkehrsmengen) auch für kurzfristige Anfragen aus den ausgewertet werden. Auch Wirkungsberechnungen für Netz-Planfälle im MIV und ÖV könnten direkt durch KielRegion bearbeitet werden. Dies kann zu hohen Zeit- und Kosteneinsparungen gegenüber einer Vergabe dieser Leistungen an externe Gutachter führen.

In Zukunft kann das regionale Modell für folgende Anwendungen eingesetzt werden:

- für schnelle Auswertungen von verkehrlichen Kenngrößen für einen Standort:
- Verkehrsbelastungen im umliegenden Straßennetz
- Modal Split künftiger Bewohner /-innen

- für künftige Verflechtungen am Standort:
- Wo gehen Bewohner/-innen aus dem Umfeld des geplanten Vorhabens zur Schule, Einkaufen, zur Arbeit?
- Aus welchen Distanzbereichen kommen Kunden und Beschäftigte an diesem Standort? Mit welchen Verkehrsmitteln?
- Erreichbarkeitsdarstellungen: Isochronen MIV und ÖV
- als Strukturdatenspeicher, also als Datenbasis für Fragestellungen aus den Bereichen Kreis- und Stadtentwicklung
- für Erreichbarkeitsuntersuchungen im IV und ÖPNV
- für Netzuntersuchungen Straßenverkehr (Baustellenuntersuchungen, Neubau von Straßen wie Ortsumgehungen, Autobahnen etc.) oder den Ausbau/Umbau von Straßen, bei der die Geschwindigkeit und Kapazität verändert wird als Datenbasis für die Kreise als ÖPNV-Aufgabenträger: o Leistungsdaten aller Linien

- Nachfrageabschätzung aller Linien
- Erreichbarkeitsdarstellungen
- Analyse von beispielsweise Fahrtenangebot, Anschlüssen, Erreichbarkeiten von Zielen
- Angebotsplanung im ÖPNV und SPNV
- Projekte im Rahmen der Luftreinhaltung Kiel
- Untersuchungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken für eine fundierte Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen größerer städtebaulicher Vorhaben wie Modellberechnungen für Planfälle mit und ohne Ansiedlungsvorhaben.

