



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



MASTERPLAN MOBILITÄT KielRegion

Abbildungen im Großformat

Abbildungen im Großformat

In diesem Dokument sind diejenigen Abbildungen zusammengestellt, deren Lesbarkeit im Endbericht des Masterplans Mobilität aufgrund der Größe eingeschränkt sind.

<i>Abb. 8: Verkehrsmengen im Straßennetz.....</i>	<i>3</i>	<i>Abb. 38: Beispiel Straßen-Lärmkartierung in Rendsburg</i>	<i>15</i>
<i>Abb. 16: Verkehrsnachfrage zwischen Ämtern bzw. Bereichen der Stadt Kiel (Balkendicke) und Pkw-Fahrer-Anteil (Farbe).....</i>	<i>4</i>	<i>Abb. 50: Potenzialstandorte für Carsharing in der KielRegion</i>	<i>16</i>
<i>Abb. 17: Verkehrsnachfrage zwischen den Bereichen der Stadt Kiel und den Umland-Gemeinden/Ämtern (Balkendicke) und ÖV-Anteil (Farbe) ...</i>	<i>5</i>	<i>Abb. 58: Pendlerverflechtungen zwischen den Ämtern der KielRegion.....</i>	<i>17</i>
<i>Abb. 18: Wohn- und Gewerbeflächen in Kiel.....</i>	<i>6</i>	<i>Abb. 80: Werktägliche Fahrgastnachfrage in der KielRegion im Klimaschutzszenario.....</i>	<i>18</i>
<i>Abb. 19: Gewerbeflächen in der KielRegion gemäß GEFEK.....</i>	<i>7</i>	<i>Abb. 82: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Kiel</i>	<i>19</i>
<i>Abb. 20: Pkw-Verfügbarkeit nach Personengruppen im Analysefall 2015 und im Prognose-Nullfall 2030.....</i>	<i>8</i>	<i>Abb. 83: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Gettorf/ Eckernförde.....</i>	<i>20</i>
<i>Abb. 21: Veränderung der Verkehrsströme auf Basis des Landesverkehrsmodells des LBV.....</i>	<i>9</i>	<i>Abb. 84: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzszenario im Raum Raisdorf/ Schönberg/Lütjenburg.....</i>	<i>21</i>
<i>Abb. 22: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall</i>	<i>10</i>	<i>Abb. 85: Entlastung des Kieler Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall</i>	<i>22</i>
<i>Abb. 23: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Süden</i>	<i>11</i>	<i>Abb. 86: Entlastung des Regionalen Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall</i>	<i>23</i>
<i>Abb. 24: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Norden</i>	<i>12</i>	<i>Abb. 88: Modal Split der gesamten KielRegion - Analyse 2015, Prognose-Nullfall, Klimaschutzszenario und Ziele des Masterplans Mobilität</i>	<i>24</i>
<i>Abb. 25: Veränderung der ÖV-Nachfrage in der LH Kiel.....</i>	<i>13</i>		
<i>Abb. 35: Darstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit mit dem Verkehrsmodell</i>	<i>14</i>		

Abb. 8: Verkehrsmengen im Straßennetz

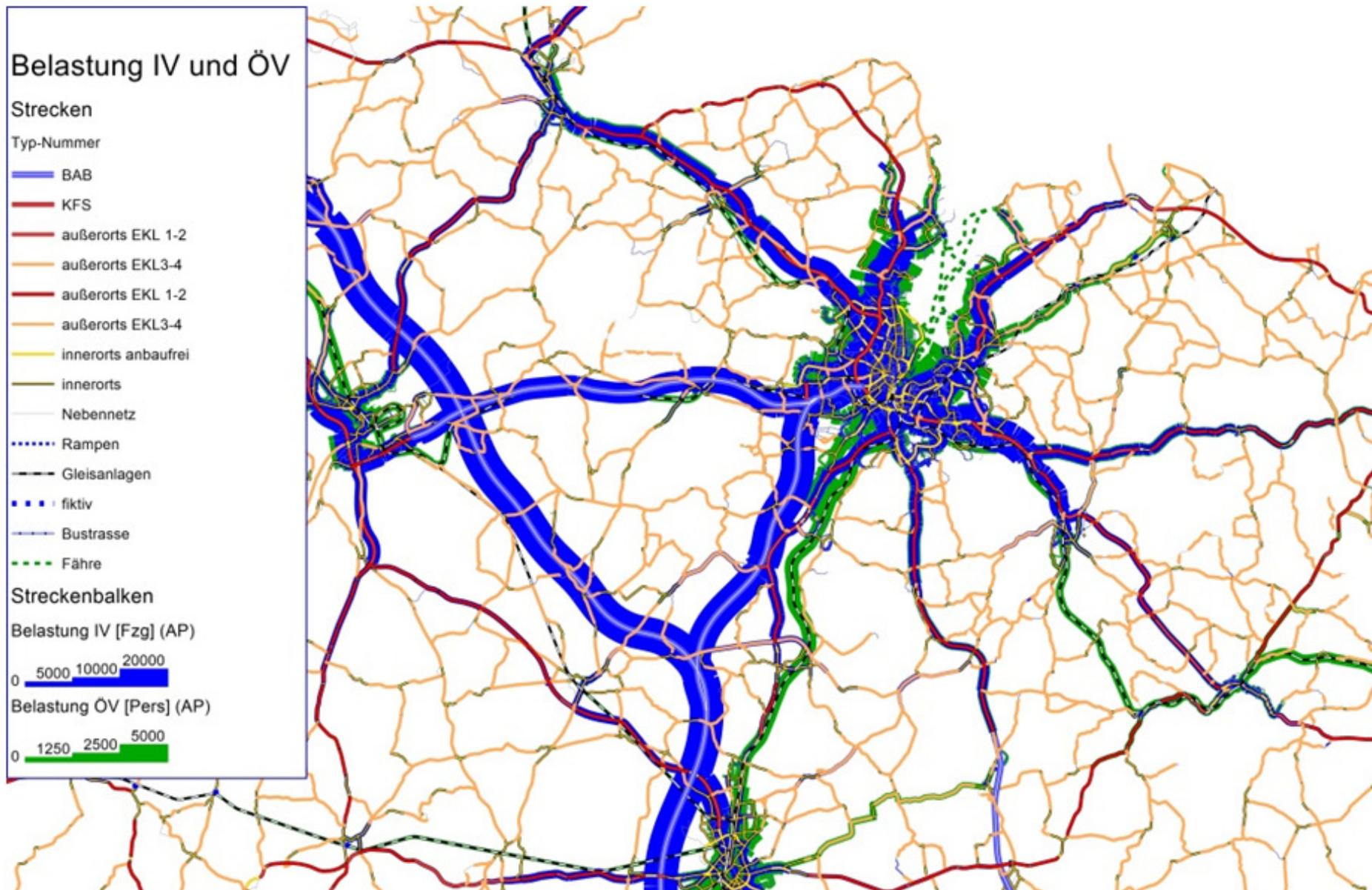


Abb. 16: Verkehrsnachfrage zwischen Ämtern bzw. Bereichen der Stadt Kiel (Balkendicke) und Pkw-Fahrer-Anteil (Farbe)

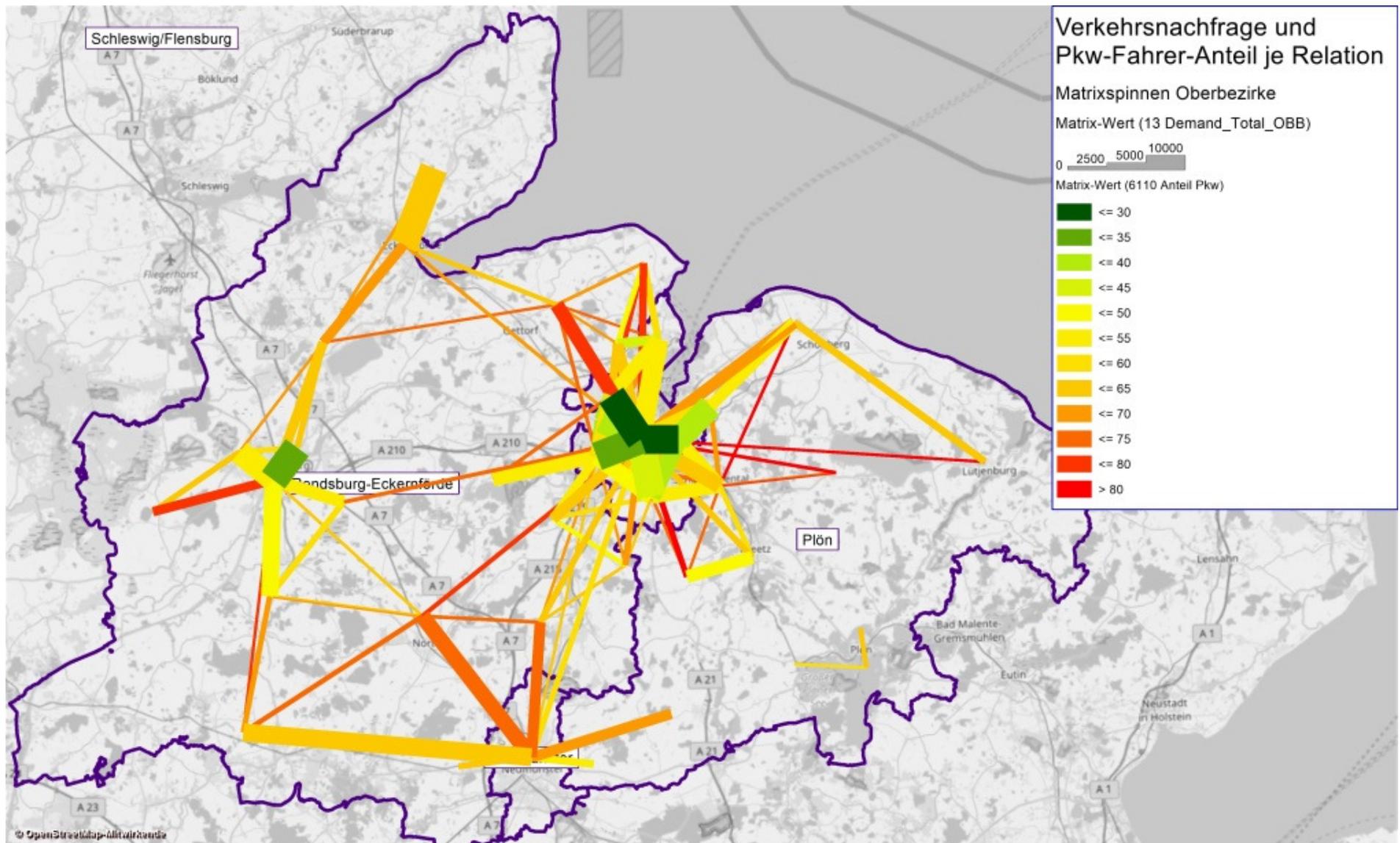


Abb. 17: Verkehrsnachfrage zwischen den Bereichen der Stadt Kiel und den Umland-Gemeinden/Ämtern (Balkendicke) und ÖV-Anteil (Farbe)

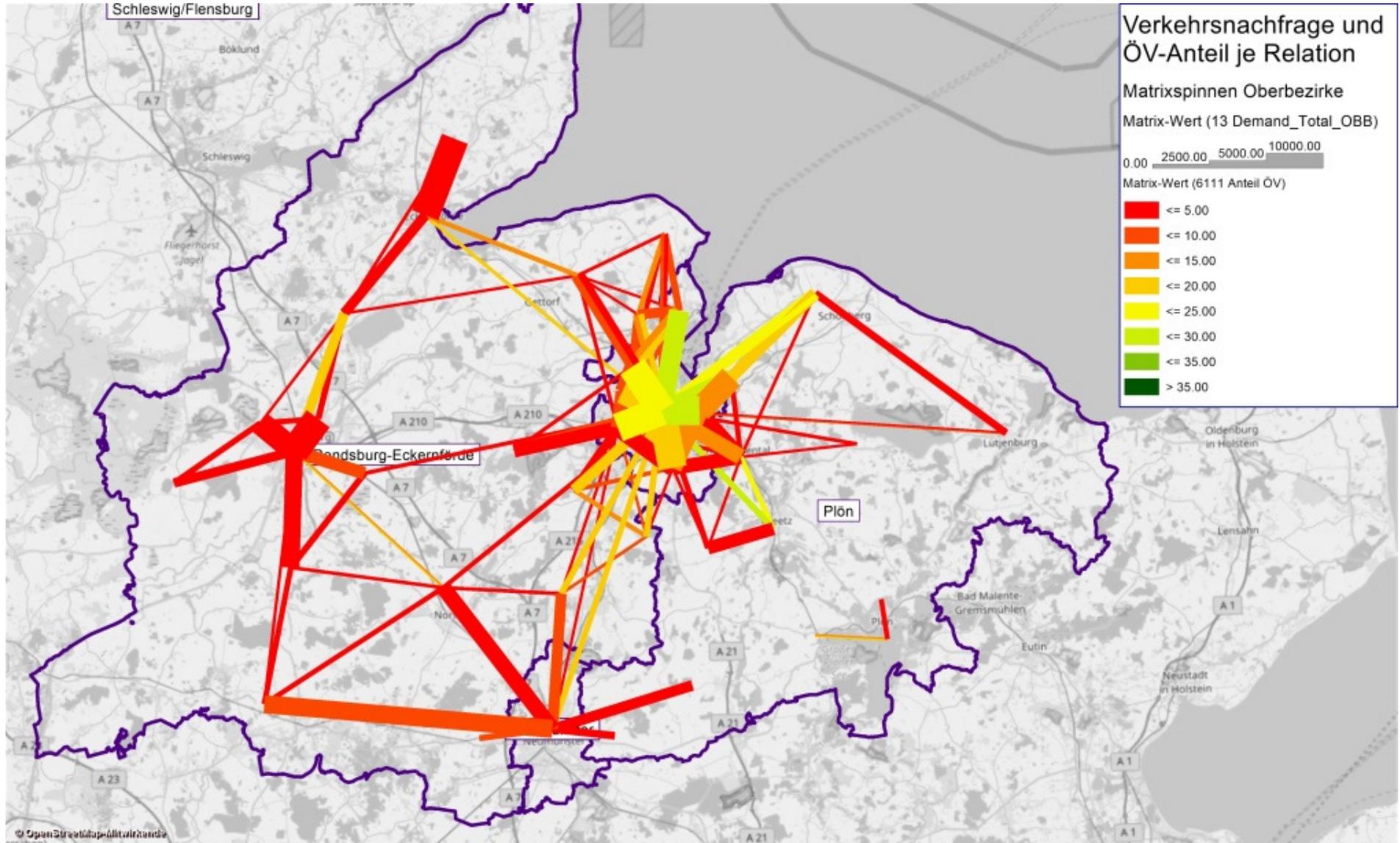


Abb. 18: Wohn- und Gewerbeflächen in Kiel

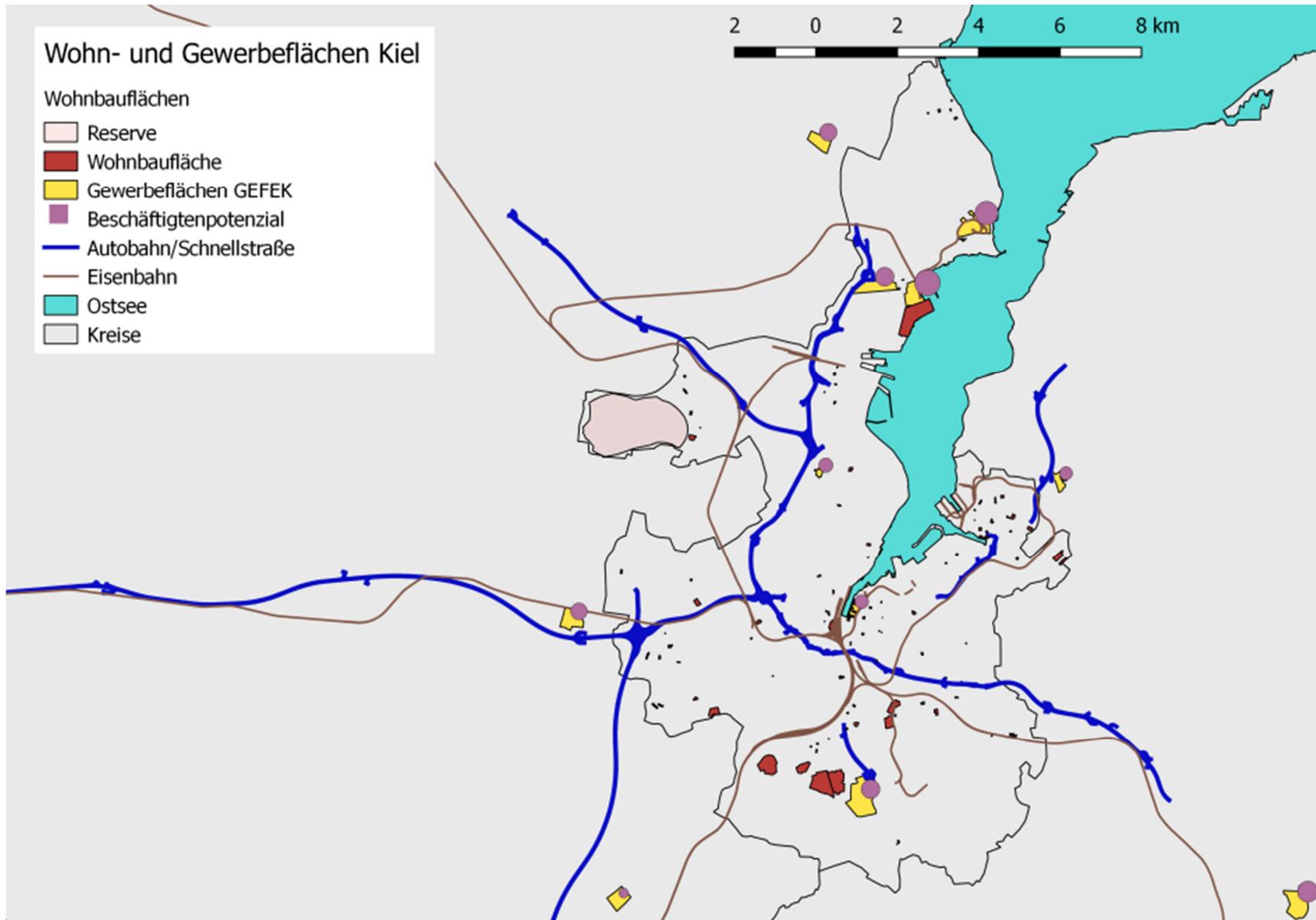


Abb. 19: Gewerbeflächen in der KielRegion gemäß GEFEK

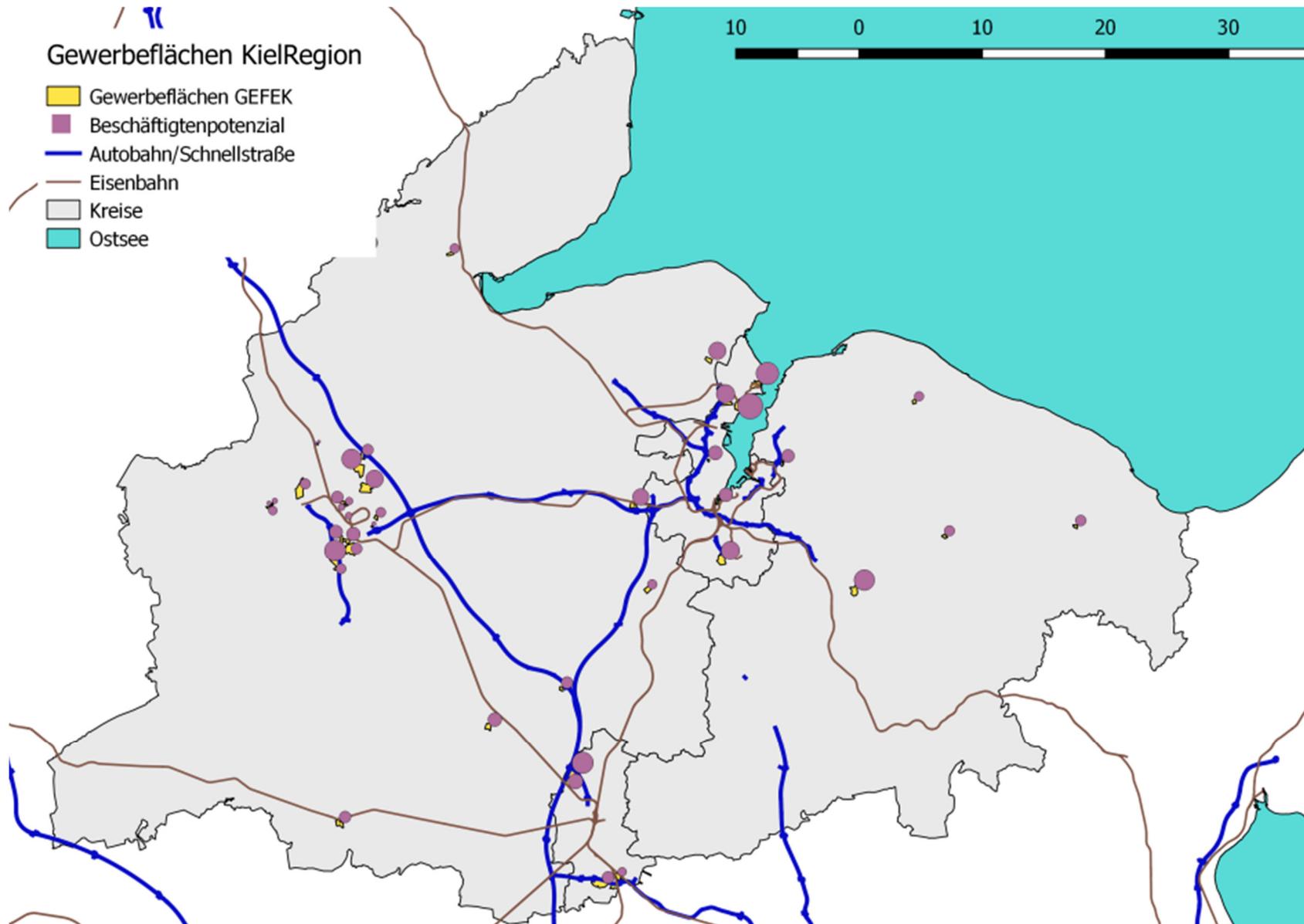


Abb. 20: Pkw-Verfügbarkeit nach Personengruppen im Analysefall 2015 und im Prognose-Nullfall 2030

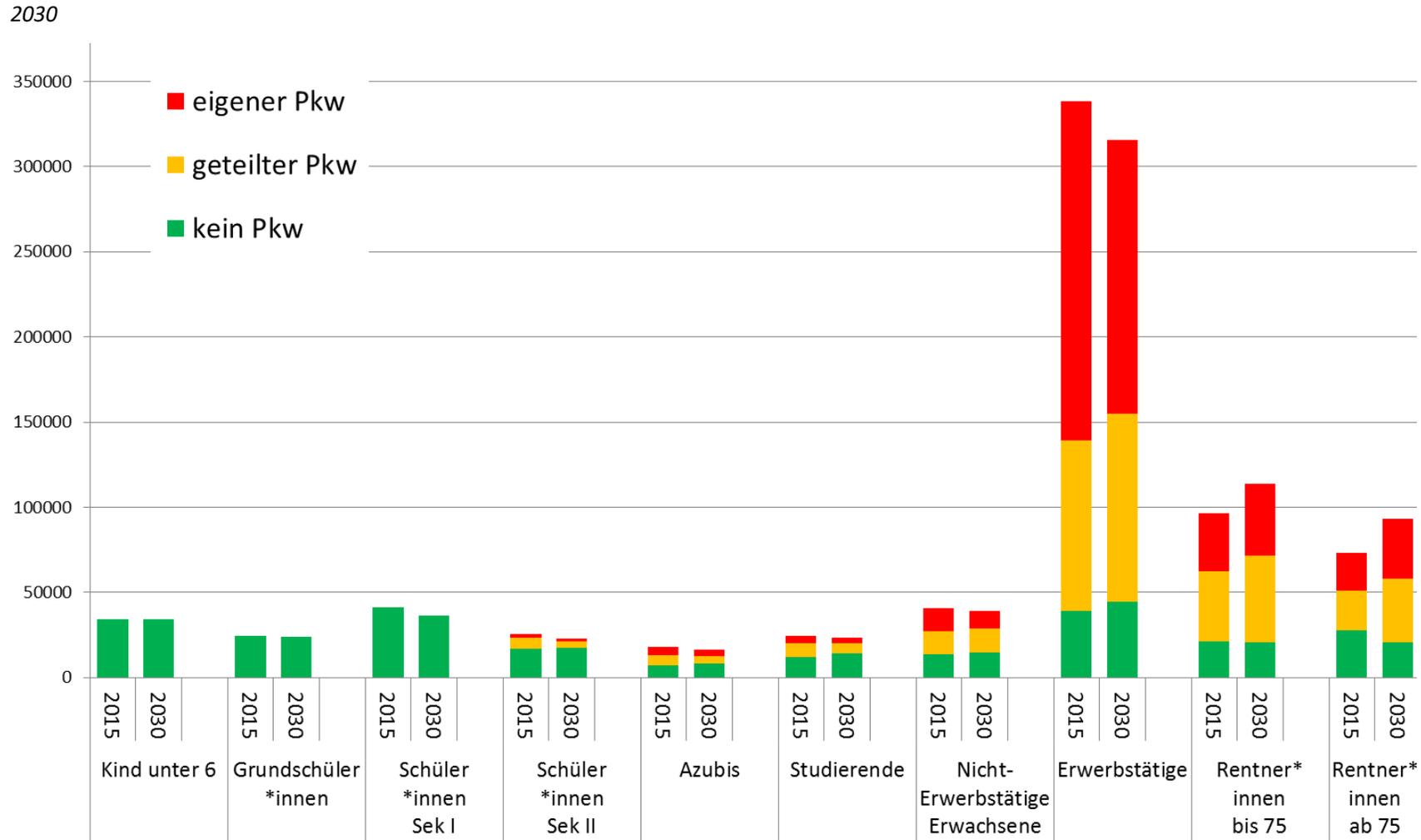


Abb. 21: Veränderung der Verkehrsströme auf Basis des Landesverkehrsmodells des LBV

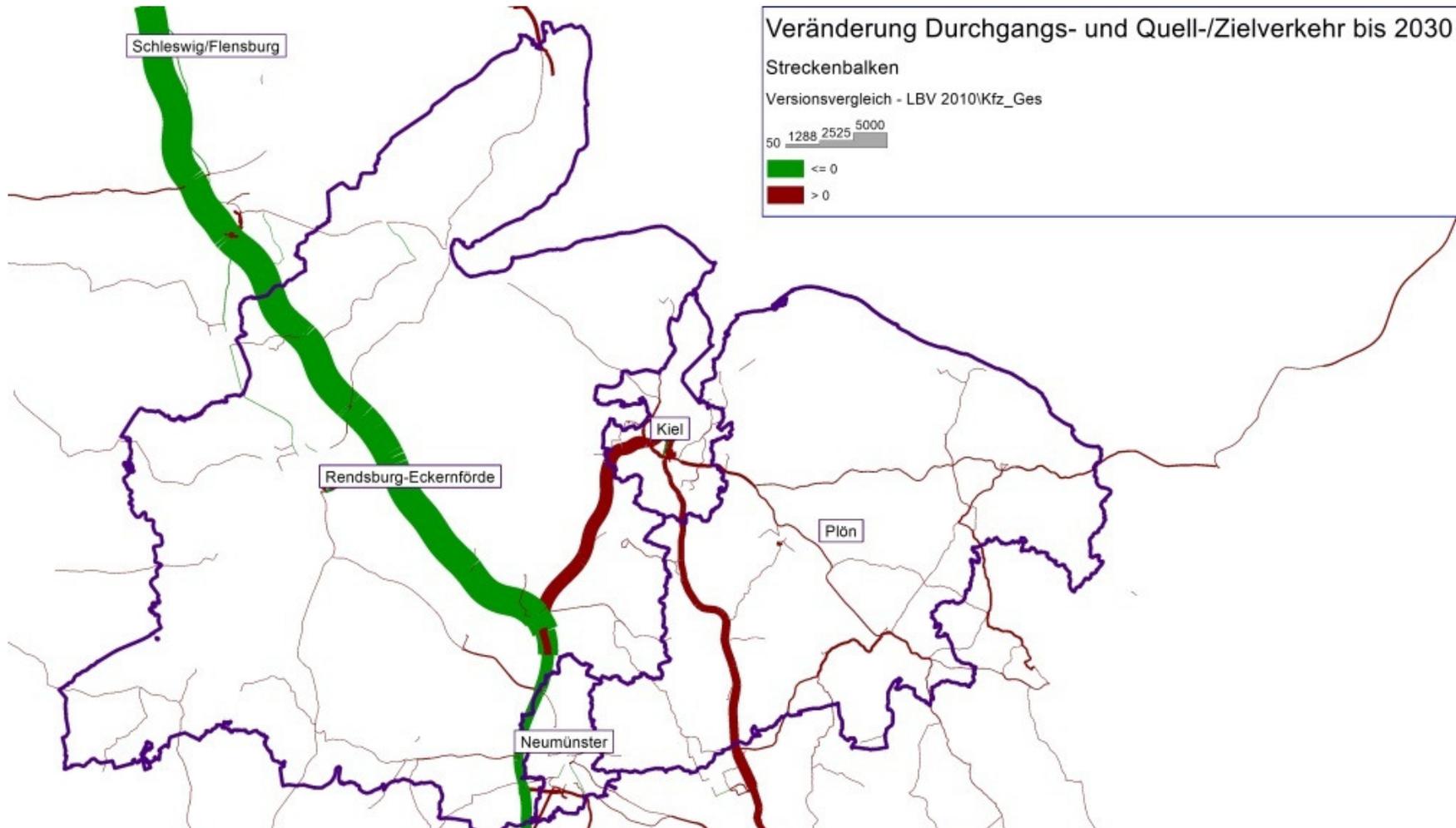


Abb. 22: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall

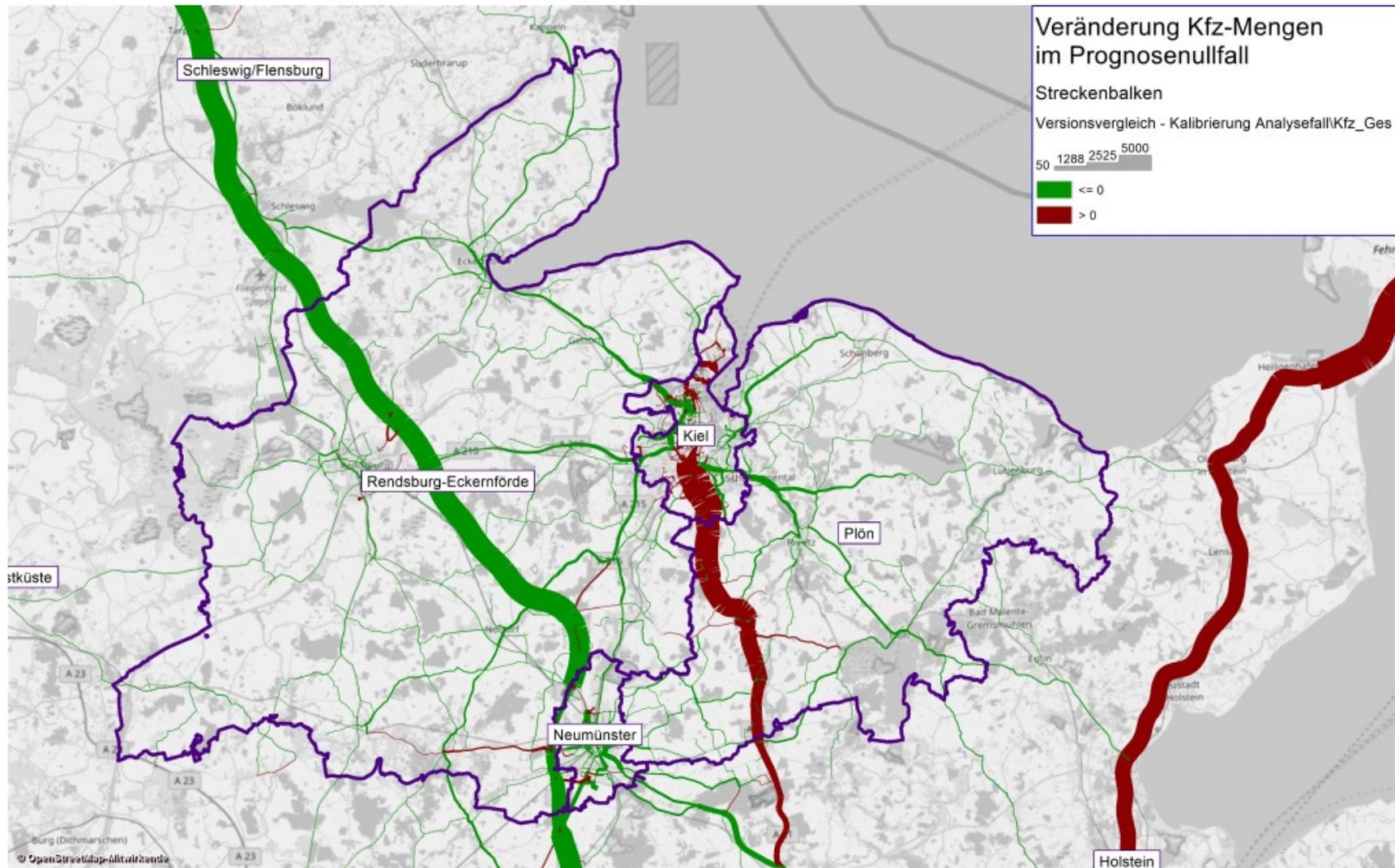


Abb. 23: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Süden

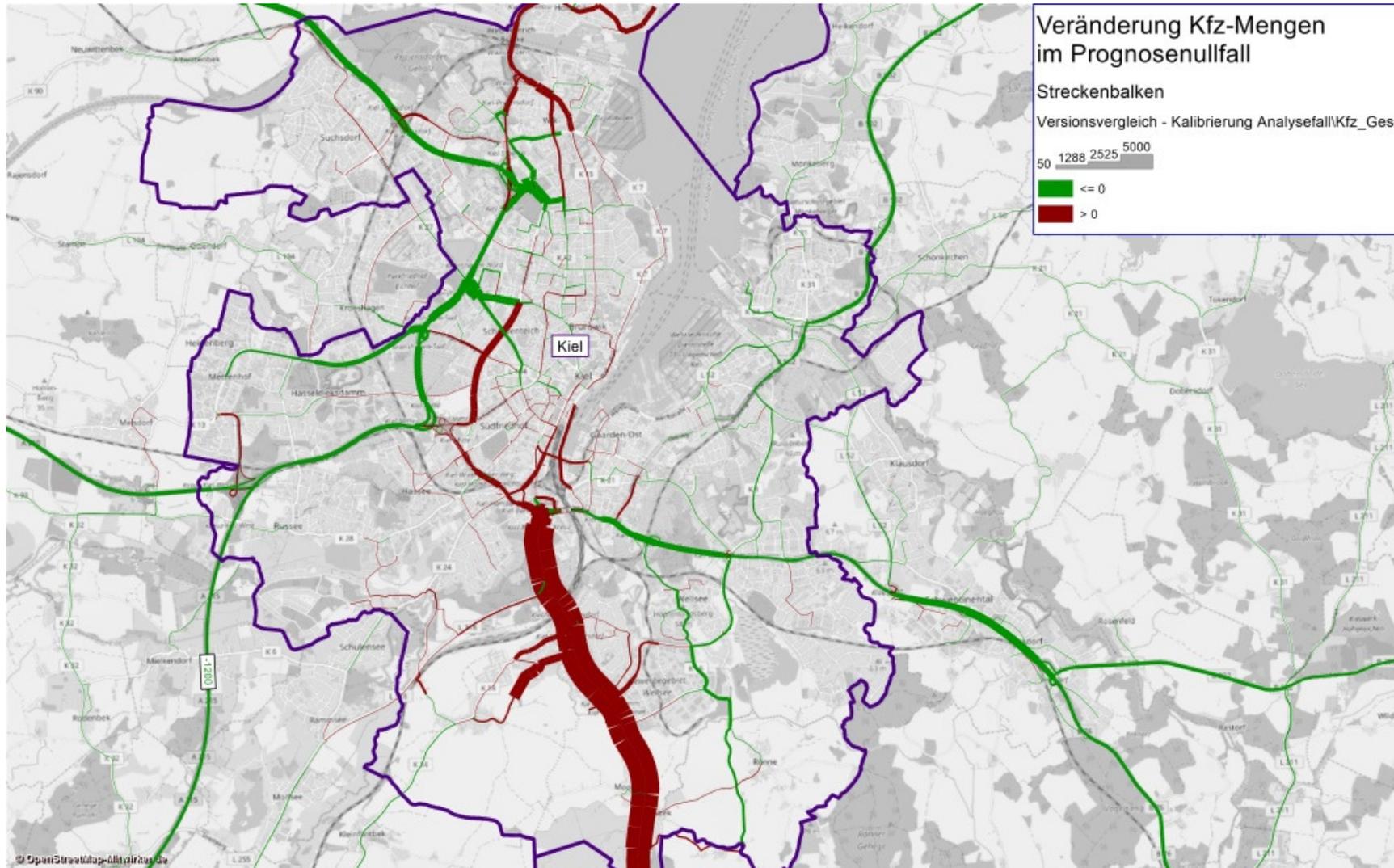


Abb. 24: Veränderung der Kfz-Mengen im Prognose-Nullfall im Kieler Norden

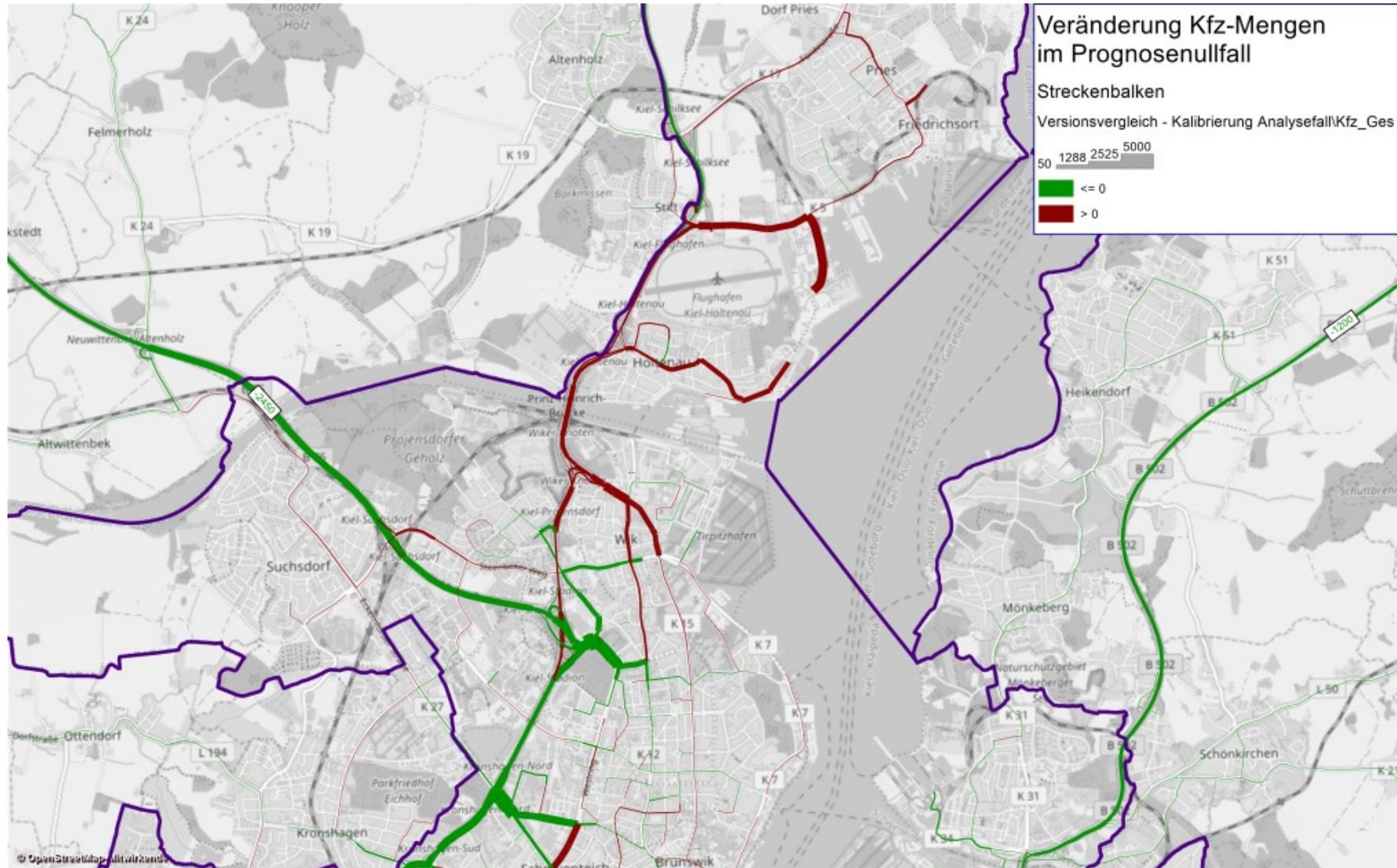


Abb. 25: Veränderung der ÖV-Nachfrage in der LH Kiel

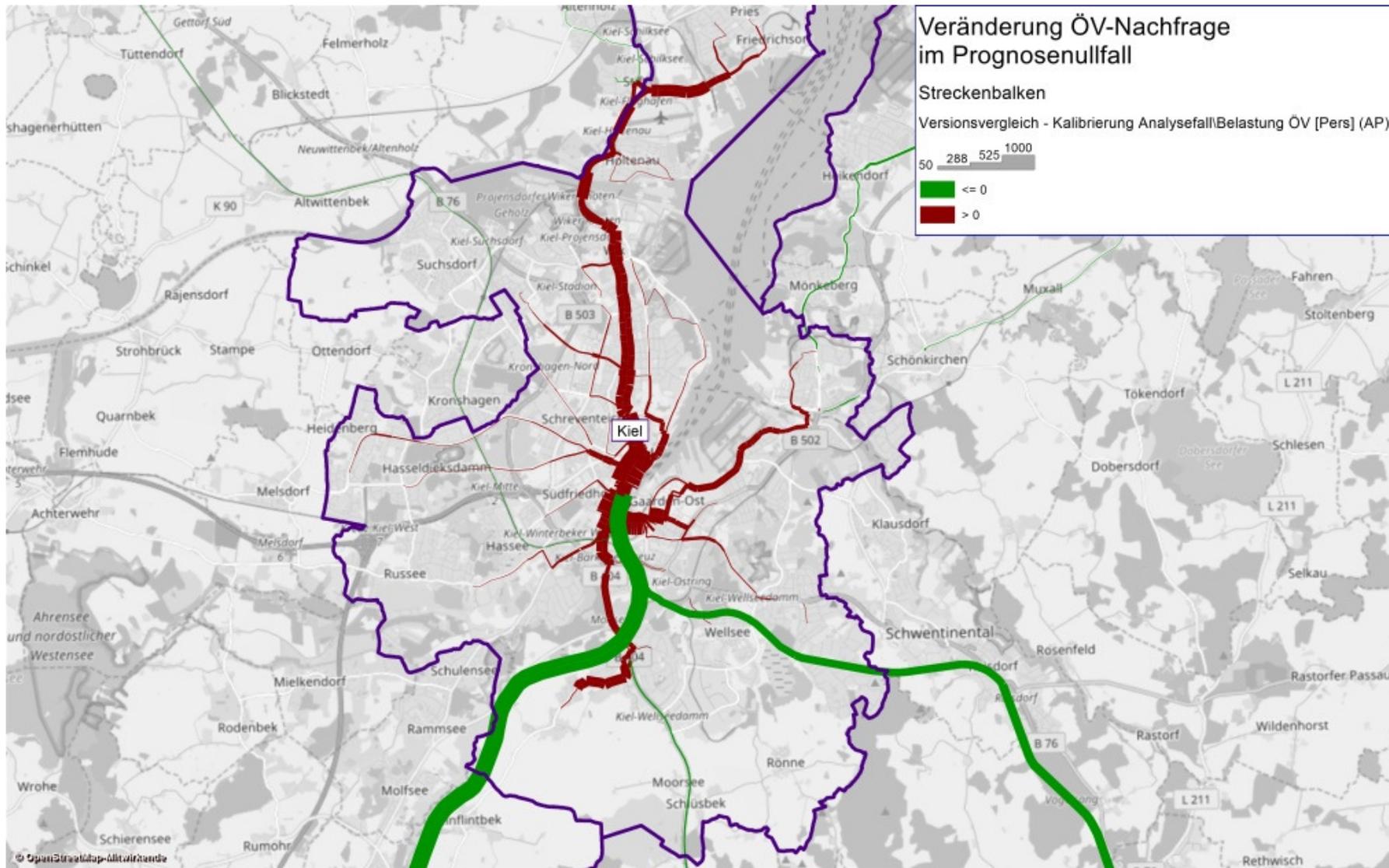


Abb. 35: Darstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit mit dem Verkehrsmodell

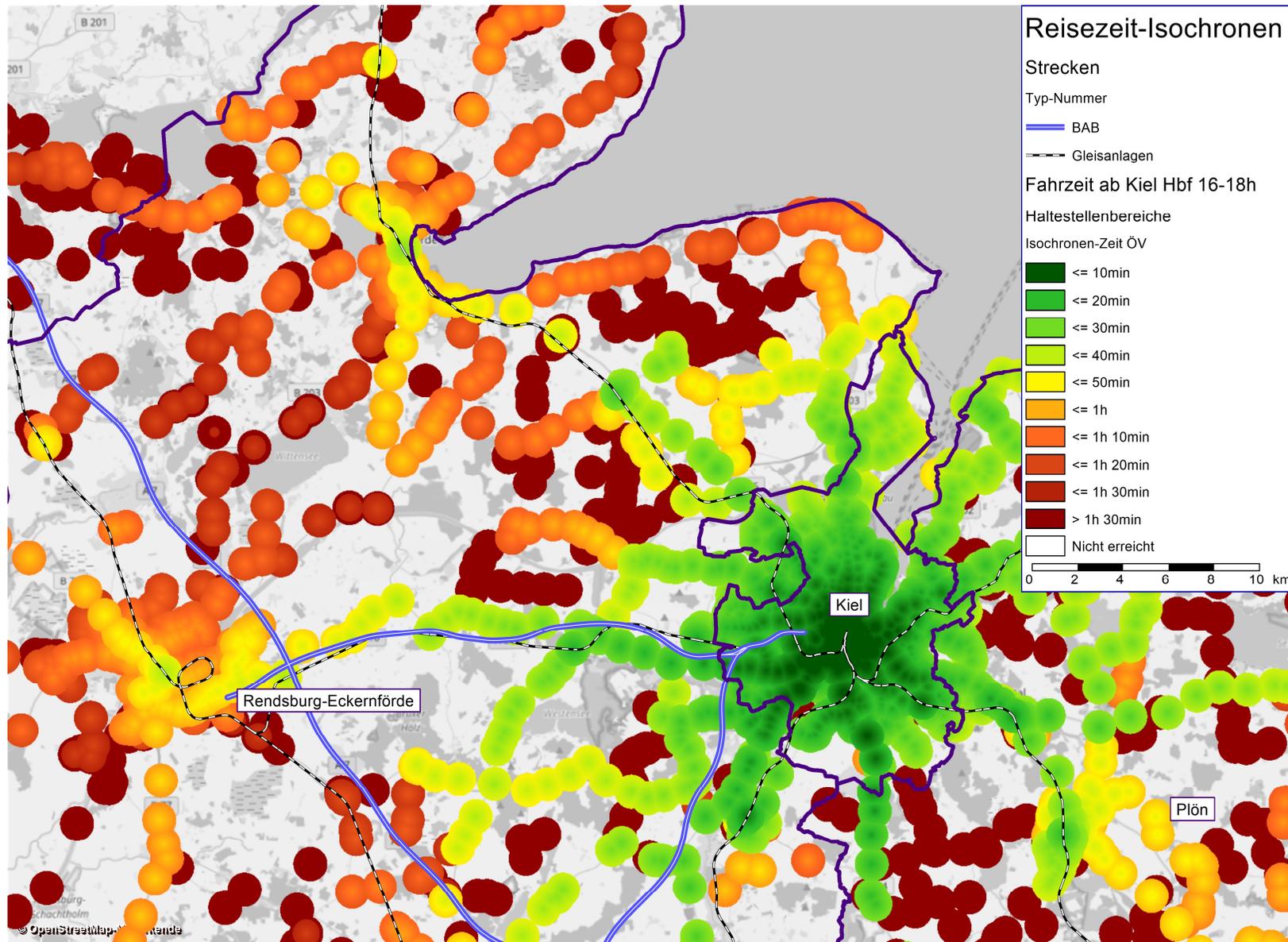
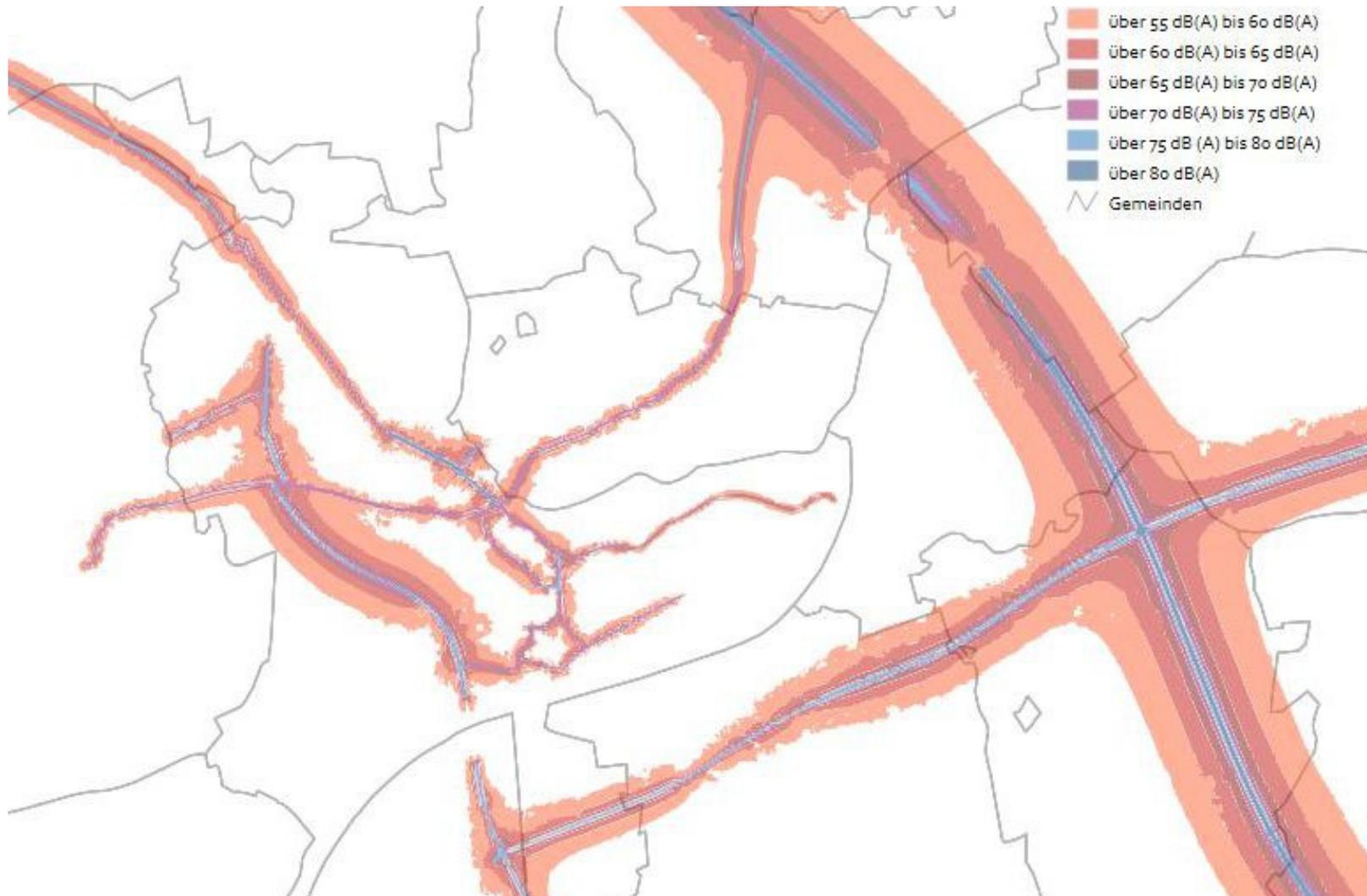


Abb. 38: Beispiel Straßen-Lärmkartierung in Rendsburg



Quelle: Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR), Daten 2012

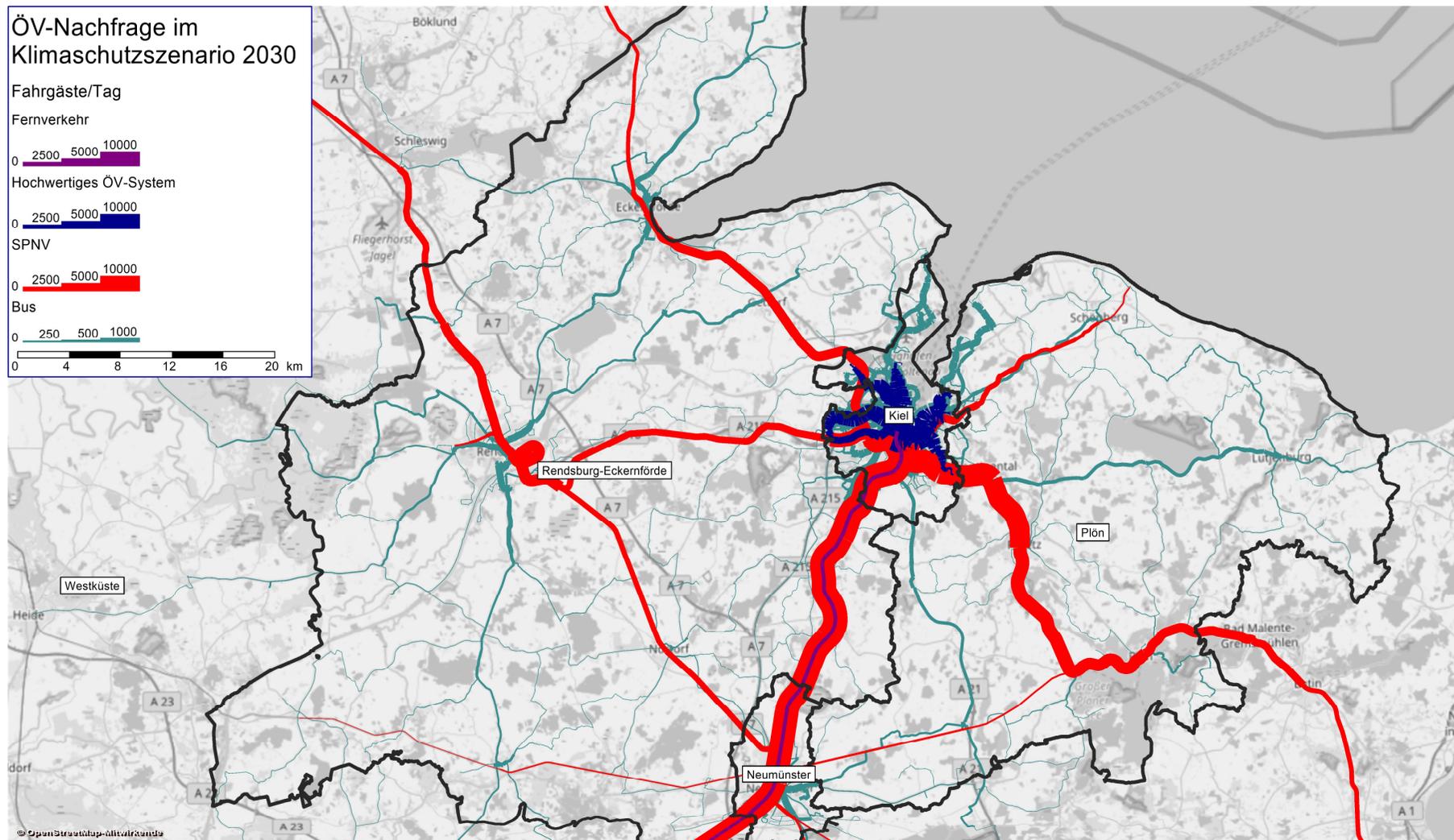
Abb. 50: Potenzialstandorte für Carsharing in der KielRegion



Abb. 58: Pendlerverflechtungen zwischen den Ämtern der KielRegion



Abb. 80: Werktägliche Fahrgastnachfrage in der KielRegion im Klimaschutzscenario¹



¹ In der Abbildung ist zu beachten, dass für den regionalen Busverkehr ein anderer Maßstab gewählt wurde, als für den Schienenverkehr.

Abb. 82: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzscenario im Raum Kiel

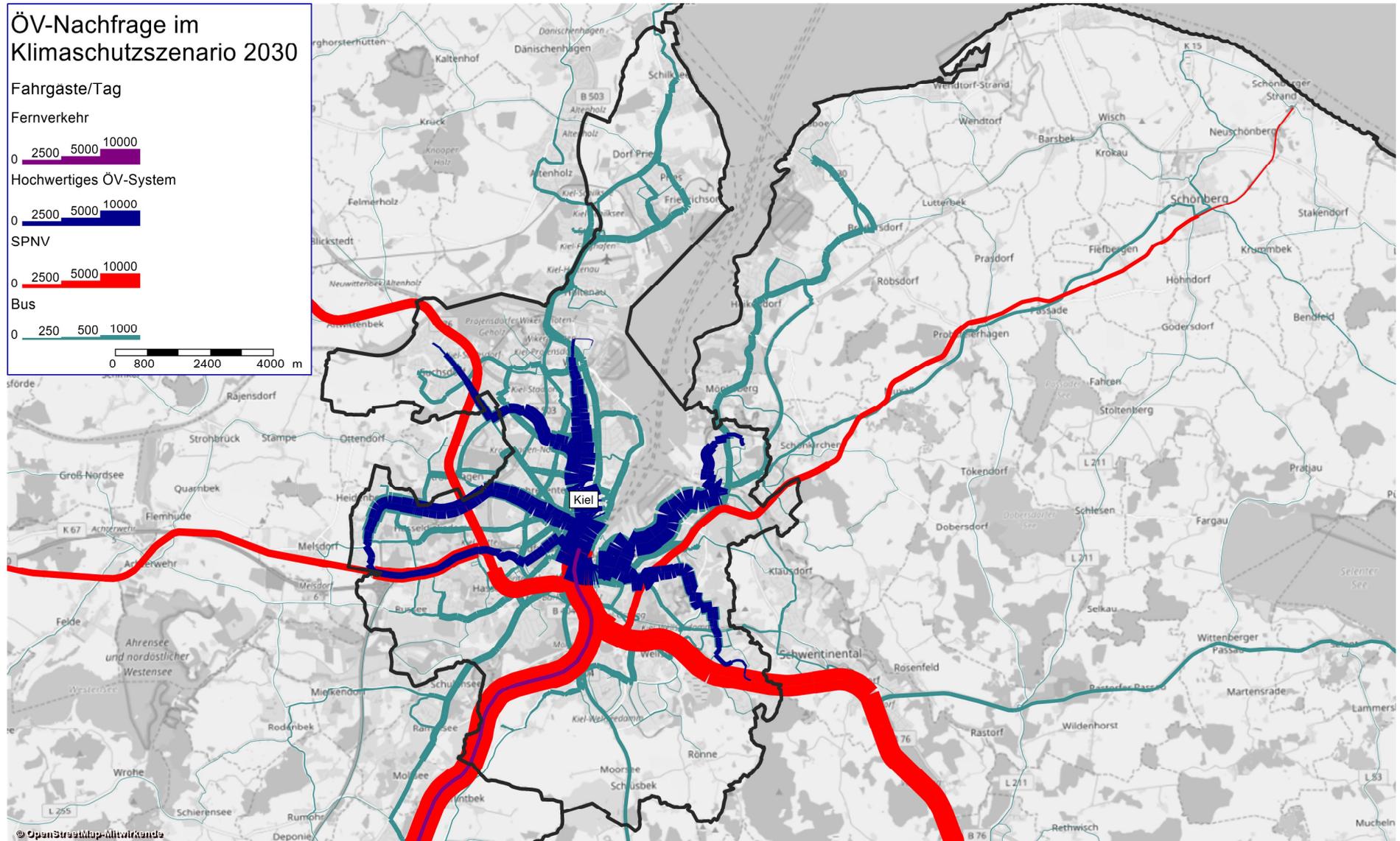


Abb. 83: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzscenario im Raum Gettorf/ Eckernförde

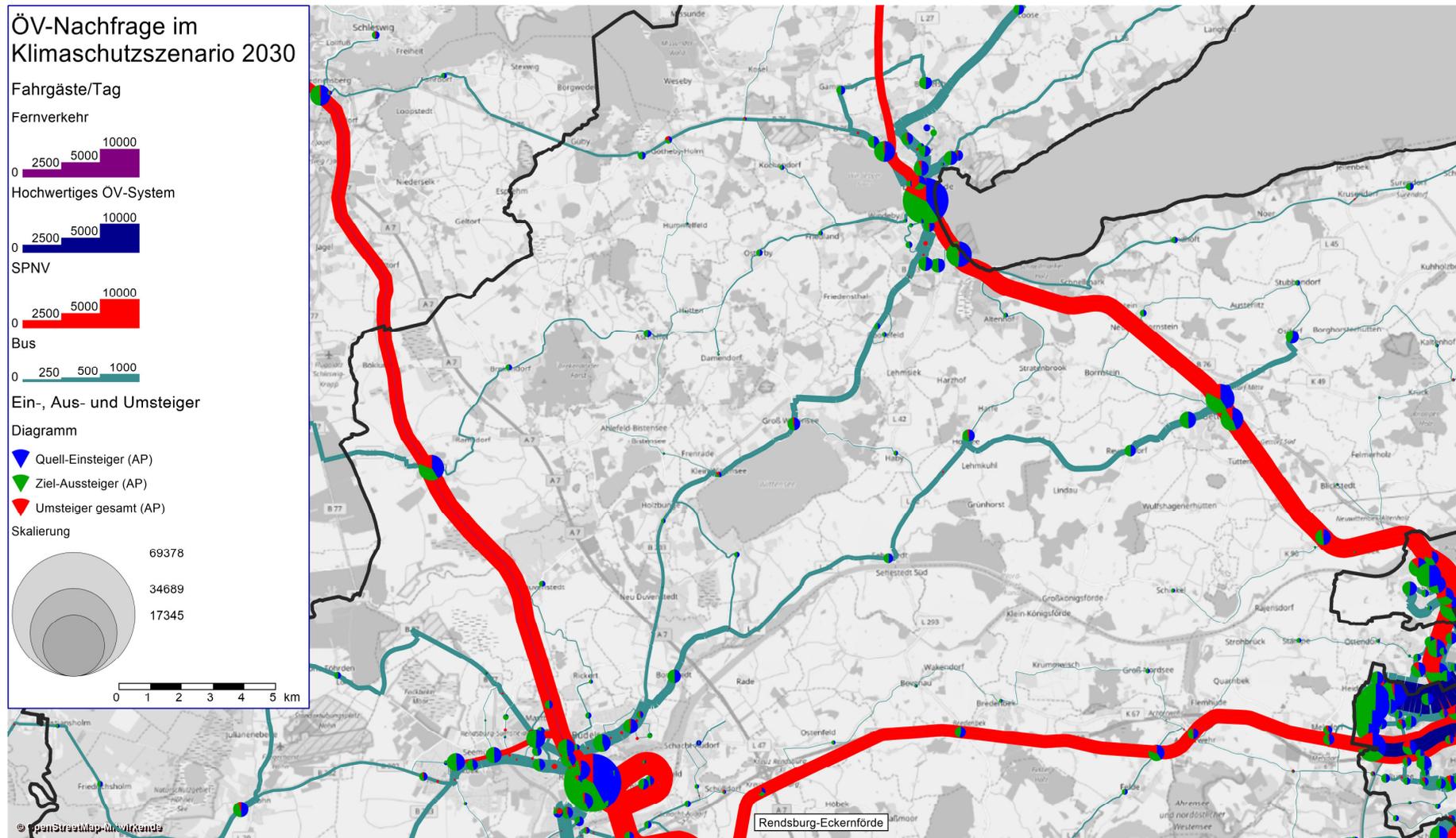


Abb. 84: Werktägliche Fahrgastnachfrage im Klimaschutzscenario im Raum Raisdorf/ Schönberg/Lütjenburg

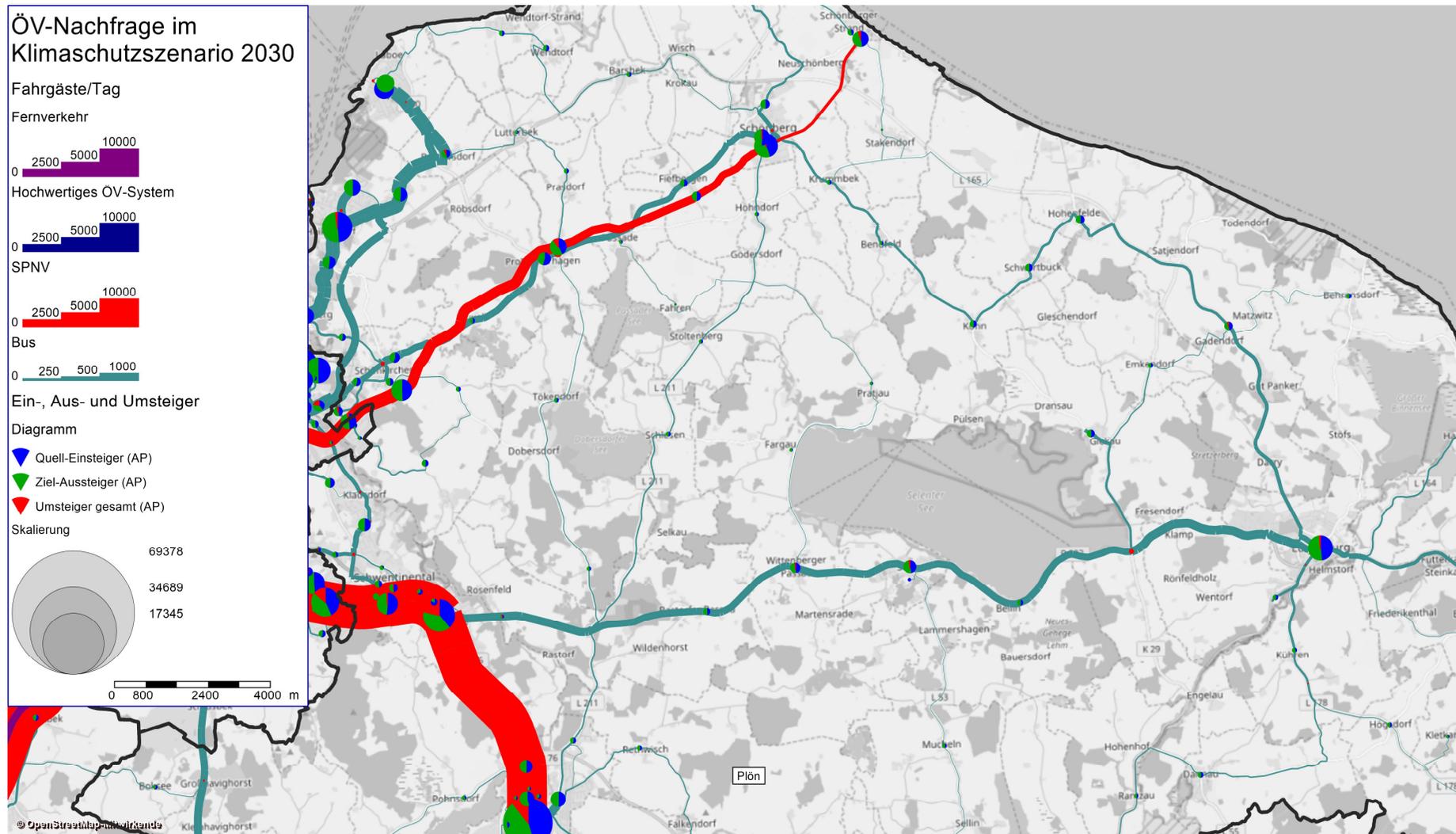


Abb. 85: Entlastung des Kieler Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall

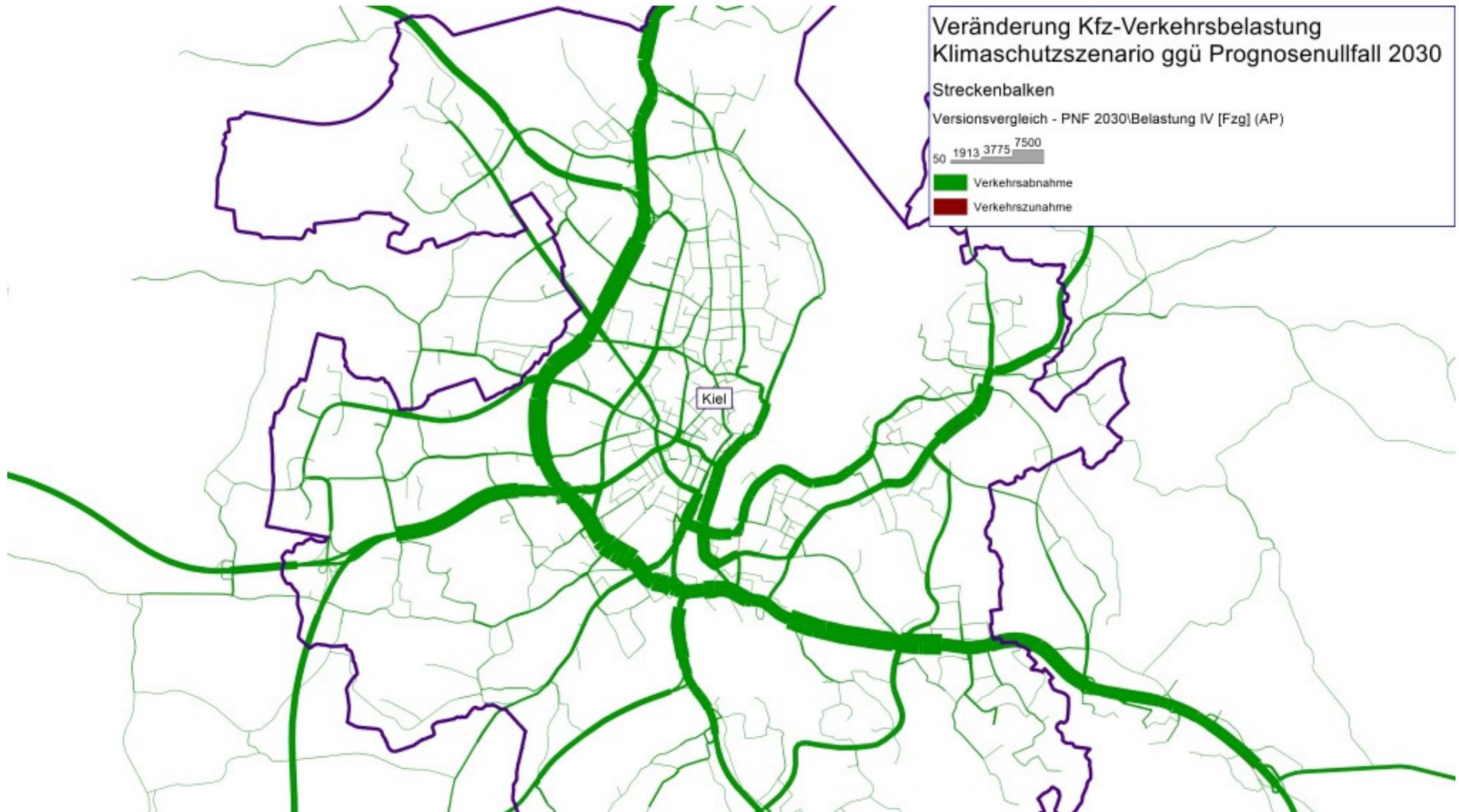


Abb. 86: Entlastung des Regionalen Straßennetzes durch Maßnahmen des Masterplans Mobilität gegenüber dem Prognose-Nullfall

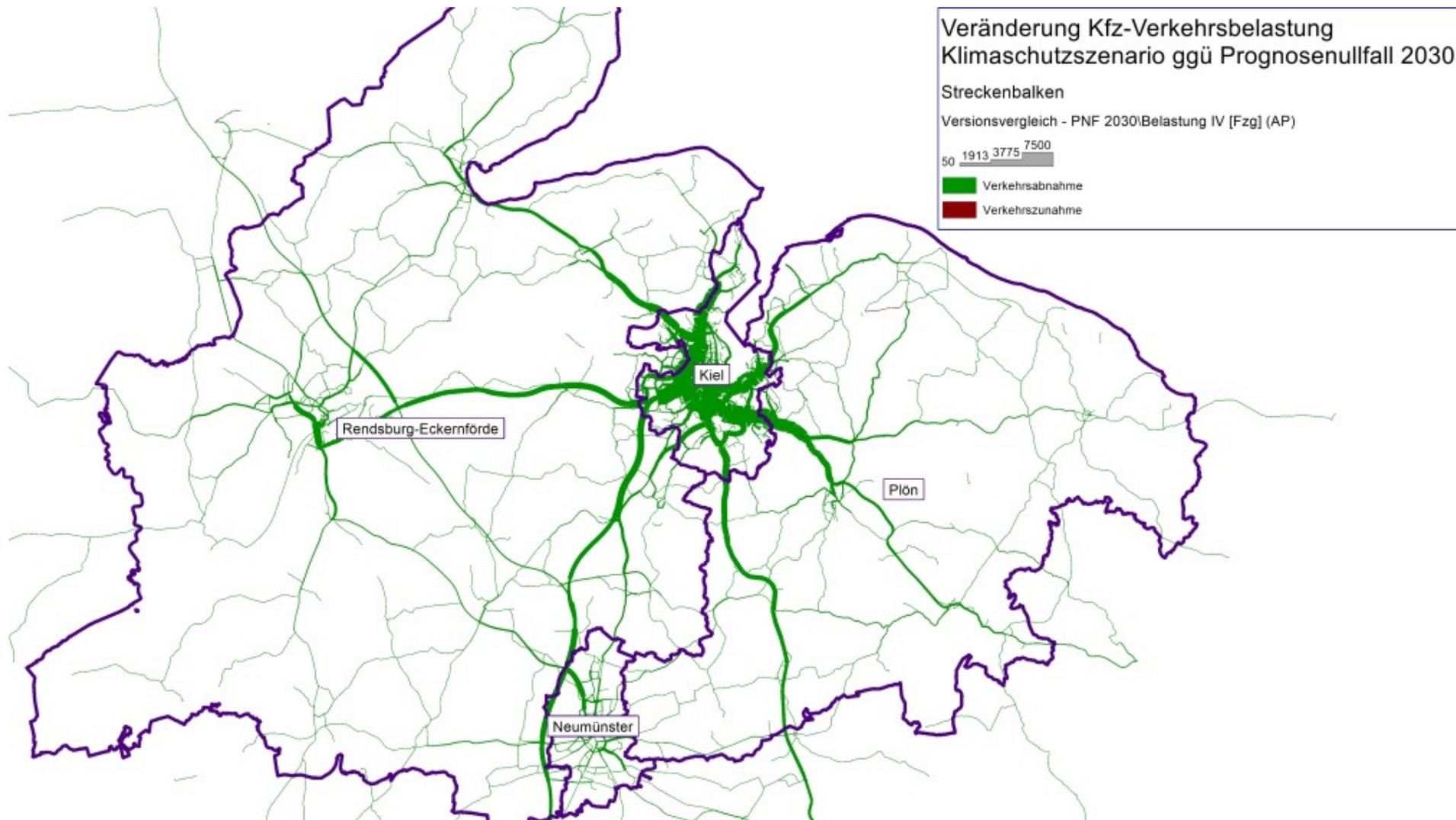


Abb. 88: Modal Split der gesamten KielRegion - Analyse 2015, Prognose-Nullfall, Klimaschutzszenario und Ziele des Masterplans Mobilität

