	Handlungsfeld A: Fußverkehrs und öffentlicher Raum	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
A1	**Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen**												
	Programm zum Bau von zusätzlichen Querungshilfen entlang von Hauptverkehrsstraßen					x		x			o	o	o
	Am Sportzentrum (westlich Damaschkebrücke)	zusammen mit D4.1, Neubau der Damaschkebrücke kurzfristig											
	Bebelplatz: Einrichtung von Querungshilfen an allen Zufahrten												
	Dennhäuser Straße (zwischen Auf der Leimenkaute und Am Hirtenplatz)												
	Druseltalstraße (Höhe Oderweg und Höhe Kunold-/Büchnerstraße)												
	Eisenschmiede (Höhe Schaumbergstraße und Höhe Goldbergstraße)												
	Forstbachweg (Höhe Heinrich-Steul-Straße)												
	Frankfurter Straße (2x zwischen Usbeckstraße und Credéstraße, Höhe Leuschnerstraße, Höhe Beethovenstraße sowie Höhe Heckerstraße)												
	Heiligenröder Straße (1x Höhe Gecksbergstraße und 1x zwischen Ruhbreite und Umbachsweg)												
	Holländische Straße (Höhe Moritzstraße, Höhe Westring und Höhe Henkelstraße)	Querungshilfe auf Höhe Westring steht in Zusammenhang mit Maßnahme D2.1											
	Ihringshäuser Straße (Höhe Rauchstraße)												
	Korbacher Straße (Höhe Lichtenbergschule)												
	Kurt-Schumacher-Straße	steht in Zusammenhang mit Maßnahme D2.1											
	Leuschnerstraße (Höhe Glöcknerpfad)												
	Oberzwehrener Straße (Höhe Entenbühl, Hausnummer 109)												
	Weserstraße (Höhe Magazinstraße und Höhe Zeughausstraße)												
	Wolfhager Straße (Höhe Westring, Höhe Krautäckerstraße, Höhe Kirchtalstraße) sowie Harleshausen (Höhe Am Rain) und Rothenditmold (Höhe Breithauptstraße)	Querungshilfe auf Höhe Westring steht in Zusammenhang mit Maßnahme D2.1											
	Zentgrafenstraße (östlich Bardelebenstraße)												
	Leipziger Straße (zw. Leipziger Platz und Forstfeldstraße)	Warnampel und Prüfung FGÜ an bestehender Querungshilfe											
A2	**Trennung von Fuß- und Radverkehr**												
	Frankfurter Straße (zwischen Tischbeinstraße und Trompete): bessere Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr	bauliche Machbarkeit prüfen; Kosten stark abhängig von Detailplanung und Aufwand					x	x				x	
	Hafenbrücke: Piktogramme zur optischen Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr		x					x			x		
	Teichstraße/Berliner Brücke: Markierungen und/oder Piktogramme zur optischen Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr		x					x			x		
	Programm zum sukzessiven Um- bzw. Abbau der gemeinsamen Geh- und Radwege sowie Gehwege "Radfahrer frei"	Steht in Zusammenhang mit dem Ausbau des Radwegenetzes (Maßnahme B3.1); i.d.R. keine Sachkosten, da nur Abbau von Beschilderung erforderlich	x					x			o	o	

	Handlungsfeld A: Fußverkehr und öffentlicher Raum	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
A3	**Barrierefreie Wegenetze**												
	Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen Rahmenbedingungen (betrifft alle öffentlichen Räume) z.B. Treppenstraße, Treppenverbindung Grüner Weg - Hauptbahnhof, Treppenverbindung Neue Galerie - Weinbergstraße	Kosten i.d.R. in Gesamtsumme von (Umbau-) Planungen enthalten; darüber hinaus aber Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen (z.B. für Installation eines Blindenleitsystems o.a.)			x			x			o	o	o
	Programm für das sukzessive Freihalten von Gehwegen und Überwegen (Abbau von Falschparken, Freihalten von Rettungswegen, mehr Barrierefreiheit, höhere Nahmobilitätsqualität)				x			x			o	o	o
A4	**Nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen**												
	Programm zur stärkeren Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs an Kreuzungen (u.a. möglichst Gewährleistung einer "Querung in einem Zug" bei Mehrfachfurten, längere Freigabezeiten durch die Berücksichtigung geringerer Räumgeschwindigkeiten, automatische Grünzeiten statt Bedarfsampeln, ggf. Installation von Rest-Rot-Anzeigen, ggf. getrennte Grünzeiten zwischen Fußgängern und rechtsabbiegenden Kfz)	z.T. keine Sachkosten, da überwiegend Kosten für Personalaufwand Stadt (z.B. Anpassung von LSA-Steuerungen); Kosten entstehen nur bei Umbauten und zusätzlichen Installationen			x				x		o	o	o
A5	**Unterführungen und Angsträume**												
	Altmarkt: Abbau der Unterführung, Einrichtung von oberirdischen Fußgängerfurten an drei von vier Knotenarmen (alle außer An der Fuldabrücke)	Umbau erfolgt ab Herbst 2014							x		x		
	Holländischer Platz: Ergänzung der fehlenden Fußgängerfurten (Holländische Straße, Wolfhager Straße), Aufwertung der bestehenden Unterführung, Erhaltung der Radverkehrsfunktion				x				x			x	
	Trompete: bessere Bedingungen für Rad- und Fußverkehr, ggf. Einrichtung von oberirdischen Fußgängerfurten	steht in Zusammenhang mit Maßnahme D4.5; daher keine separate Kostenschätzung								x			x
	Dennhäuser Straße/Frankfurter Straße: Abbau der Unterführung, Einrichtung von oberirdischen Fußgängerfurten				x					x			x
	Platz der Deutschen Einheit: bessere Bedingungen für Rad- und Fußverkehr, ggf. Einrichtung von oberirdischen Fußgängerfurten	steht in Zusammenhang mit Maßnahme D4.3; daher keine separate Kostenschätzung								x			x

	Handlungsfeld A: Fußverkehr und öffentlicher Raum	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
A6	**Fußgängerfreundliche Straßenräume/attraktive öffentliche Räume**												
	Bei Umgestaltungen und Neuplanungen Anwendung des Ansatzes "städtebauliche Bemessung" (gemäß RASt)	Kosten werden nicht separat ausgewiesen, da in Gesamtsumme von (Umbau-)Planungen enthalten							x		o	o	o
	Nahmobilitätskonzepte auf Stadtteilebene (Pilotprojekte in mehreren Stadtteilen konzipieren und umsetzen)	Konzeption für 5 ausgewählte Stadtteile, Umsetzung kleinerer baulicher Maßnahmen		x					x		x		
	Drei Brücken: Verbreiterung der Unterführung (siehe auch B3)	Kosten stark abhängig von Detailplanung und Zuständigkeit/Fördermöglichkeiten				x		x			x		
	Obere und Untere Königsstraße (mit Ausnahme von Königs- und Opernplatz): Sanierung, Aufwertung						x	x			x		
	Am Stern: Städtebauliche Aufwertung mit einer verbesserten Zugänglichkeit der Haltestelle bzw. der Haltestellenpositionen und einer Stärkung der Querung im Zuge der Achse Innenstadt-Universität	steht in Zusammenhang mit Maßnahme D2.1; daher keine separate Kostenschätzung							x			x	
	Kurt-Schumacher-Straße: Neugliederung Straßenraum mit breiteren Seitenbereichen und sicheren Querungsmöglichkeiten	steht in Zusammenhang mit Maßnahme D2.1; daher keine separate Kostenschätzung							x			x	
	Brasselsbergstraße/Nordshäuser Straße: Bau von Gehwegen			x					x		x		
	Untere Königsstraße zwischen Stern und Holländischem Platz: Neugliederung, Aufwertung der Achse Innenstadt-Universität	steht in Zusammenhang mit Maßnahme D2.1; daher keine separate Kostenschätzung							x			x	
	Gottschalkstraße/Henschelstraße/Moritzstraße: Betonung von Wegebeziehungen und Querungen, z.B. mittels Teilaufpflasterungen oder besonderer Oberflächengestaltung			x					x				x
	Rathaus - Fünffensterstraße - Brüder-Grimm-Platz: Stärkung der Wegeverbindung, Aufwertung/Neugliederung Straßenraum, Verknüpfung des Platzes mit der Umgebung, weniger Trennwirkung	Gestaltung und Zuwegung der Haltestelle ebenfalls einbeziehen			x				x				x
	Entenanger: Verknüpfung des Platzes mit der Umgebung, Verbesserung der Gestaltqualität, Einsatz von Stadtgrün, Stärkung der Wegeverbindung zwischen Königsplatz und Unterneustadt					x			x			x	
	Stadtteilzentrum Harleshausen: Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten, Integration Begrünung; ggf. Neugliederung Straßenraum	Kosten stark von Umfang und Detailplanung abhängig; gewählte Kostenklasse berücksichtigt auch Straßenumbaumaßnahmen			x				x				x
	Wilhelmshöher Allee: Städtebauliche Aufwertung in Zusammenhang mit Weltkulturerbe	Umsetzung erst bei Sanierungsbedarf; Kosten stark von Umfang und Detailplanung abhängig				x			x				x
A7	**Einrichtung von Sitz- und Spielrouten**												
	in publikumsintensiven Bereichen und auf wichtigen Wegeverbindungen	ggf. Sponsoring oder privates Engagement möglich		x						x	x		

	Handlungsfeld B: Radverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
B1	**Erweiterung eines Haupt- und Nebenroutennetzes**												
	Definition eines durchgängigen Netzes an Haupt- und Nebenrouten (siehe eigenständige Karte)	wird im Rahmen des VEP erarbeitet						x					
B2	**Einrichtung von Radkomfortrouten**												
	Erstellung einer Machbarkeitsstudie			x					x		x		
	Baunatal - Kassel	Kosten müssten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt werden (stark abhängig ob Brückenbauwerke etc. notwendig werden), Kostensatz ca. 250.000 € pro km				x			x			x	
	Kaufungen - Kassel					x			x			x	
	Vellmar - Kassel					x			x		x		
B3	**Ausbau des Radwegenetzes**												
B3.1	*Radinfrastruktur entlang von Hauptstraßen*												
	Programm zum Ausbau der Radinfrastruktur auf Hauptrouten	Hauptrouten gemäß Maßnahme B1				x		x			o	o	o
	Programm zum Ausbau der Radinfrastruktur auf Nebenrouten	Nebenrouten gemäß Maßnahme B1				x			x		o	o	o
	Programm zum Ausbau der Radinfrastruktur auf sonstigen Routen	Sonstige Routen gemäß Maßnahme B1			x					x	o	o	o
B3.2	*Öffnung von Einbahnstraßen*												
	Programm zur Öffnung von Sackgassen sowie von weiteren Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (z.B. Dornröschenpfad, Hohnemannstraße zwischen Auf der Höhe und Wolfhager Straße)	Prüfung Gesamtnetz hinsichtlich weiterer Potenziale und Machbarkeiten	x						x		o		
B3.3	*Sonstige Netzergänzungen*												
	Sophie-Scholl-Straße zwischen Helleböhnweg und Im Ährenfeld "Fahrrad-Westtangente": Verbreiterung und Ertüchtigung als Radkomfortroute, Ertüchtigung der oberirdischen Querung (z.B. Verbreiterung) bzw. neue Unterführung der Bahnlinie zwischen Falkenstein- und Keilsbergstraße	Unterführung aus technischen Gründen ggf. nicht möglich, in Abhängigkeit von Umsetzung der Komfortrouten			x				x			x	
	Fulda: Fuß-/Radwegebrücke von Kassel-Wolfsanger nach Niestetal-Sandershausen	Tramerweiterung ist in Kooperation mit der Gemeinde Niestetal (sofern Interesse besteht) zu prüfen. Würde Umsetzung der Radverbindung deutlich einfacher machen, da Brücke mitgenutzt werden könnte. vgl. Steckbrief C2			x					x			x
	Bahntrassenradweg Rothenditmold - Nord-Holland: Umnutzung einer nicht mehr genutzten Bahntrasse (Philippistraße bis Holländische Straße) als Radwegeverbindung zwischen Rothenditmold und Nord-Holland	Im Vordergrund steht zunächst die Einrichtung von Radinfrastruktur entlang von bestehenden Straßen (hier: Mombachstraße); Maßnahme kann aus Platzgründen nicht gleichzeitig mit D2.2 (Ortsumgehung Rothenditmold) realisiert werden.			x					x			x

	Handlungsfeld B: Radverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
B4	**Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen**												
	Fiedlerstraße - Gottschalkstraße		x						x		x		
	Goethestraße (ab Olgastraße) - Regentenstraße - Lange Straße		x						x		x		
	Königstor - Luisenstraße - Nebelthausstraße		x						x		x		
	Schillerstraße - Angersbachstraße	zunächst Umsetzung in der Schillerstraße; perspektivisch in der Angersbachstraße	x						x		x		
	Simmershäuser Straße - Mönchebergstraße	zunächst Umsetzung in der Simmershäuser Straße; perspektivisch in der Mönchebergstraße	x						x		x		
	Programm zur Einrichtung weiterer Fahrradstraßen	Prüfung weiterer Einsatzbereiche insbesondere im Nebenroutennetz	x							x		x	
B5	**Fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten**												
	Programm zum fahrradfreundlichen Ausbau von Knoten				x			x			o	o	o
	Mögliche Maßnahmenansätze: - Geradeausverkehre: Markierung von Furten - Vorgezogene Haltelinien/aufgeweitete Radaufstellstreifen - Direktes Linksabbiegen: Separater Linksabbiegestreifen für Radverkehr oder Integration eines Schutzstreifens in den Linksabbiegestreifen des Kfz-Verkehrs - Indirektes Linksabbiegen: Aufstellflächen und Integration in Signalisierung - Radfahrschleuse - Einbahnstraßen: Kennzeichnung des gegengerichteten Radverkehrs - Sonstige Abbiege-/Querungshilfen												
B6	**Verkehrssicherheit für Radfahrer**												
	Markierungen, Piktogramme und/oder kleinere, bauliche Maßnahmen (z.B. eingelassener Stein mit Fahrrad-Symbol) zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung an unübersichtlichen Stellen (z.B. Mauerstraße)		x					x			x		
	Einbau von Gummielementen in Tramschienen an neuralgischen Punkten (zur Verhinderung der Sturzgefahr), z.B. Haltestelle Friedenskirche	Aktuelles Forschungsfeld; bisherige Lösungen sind noch nicht langzeittauglich		x				x				x	
	Einbringen von Asphaltstreifen am Fahrbahnrand in Straßen mit Kopfsteinpflaster (z.B. Bürgermeister-Brunner-Straße)		x					x			x		
	Schaffung von größeren Aufstellflächen an wichtigen Übergängen (z.B. Kurt-Wolters-Straße Südseite der LSA Artilleriestraße)		x					x			x		
	Marie-Curie-Straße: Ertüchtigung des bestehenden Radweges als Zweirichtungsradweg (Mindestbreite 3,0 m), Sicherung der Übergänge z.B. Kasseler Straße, Anbindung bzw. Weiterführung Richtung Forstfeld			x				x			x		

	Handlungsfeld B: Radverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
B7	**Systematischer Ausbau der Abstellanlagen**												
B7.1	*Erweiterung des Angebots an wichtigen Zielorten:*												
	Ausbildungsstätten, z.B. Berufsschulen Schillerstraße (Programm)		x						x		o		
	Freizeit- und Kultureinrichtungen, z.B. Schwimmbad Bad Wilhelmshöhe (Programm)		x						x		o		
	Stadtteilzentren, z.B. Bürgerhäuser, Einzelhandel, etc. (Programm)			x					x		o	o	
B7.2	*Erweiterung des Angebots in Quartieren (z.B. Fahrradkleingaragen/-häuschen):*												
	Nord-Holland		x						x			x	
	Oberzwehren (Brückenhof)		x						x			x	
	Südstadt		x						x			x	
	Vorderer Westen		x						x			x	
	Wehlheiden		x						x			x	
	Wesertor		x						x			x	
B7.3	*Einrichtung von Fahrradstationen:*												
	Bahnhof Bad Wilhelmshöhe/Hauptbahnhof		x							x		x	
	Innenstadt		x							x		x	
	Klinikum		x							x		x	
	Auebad		x							x		x	
	Universität		x							x		x	
B8	**Erhalt und Ausbau des Fahrradvermietsystems Konrad**												
	Weiterbetrieb (operativer Betrieb, Call-Center, Ersatzteile usw.), zudem Ausbau von Park+Bike-Angeboten	ggf. Integration in System "Mobilitätskarte" (Maßnahme K2)				x		x			o	o	o
	Kooperation mit Firmen und Wohnungsbaugenossenschaften	keine direkten Kosten							x		o	o	o
	Erweiterung des Stationsnetzes, Beispiele für potenziell geeignete Standorte:	Annahme: Einrichtung von 10 weiteren Stationen à 10.000 €		x					x		x		
	- Ortsteilzentrum Forstfeld												
	- Ortsteilzentrum Nordshausen												
	- RegioTram-Station Harleshausen												
	- Ortsteilzentrum Kirchditmold												
	- Weinberg												
	- Messehallen												
	- Orangerie												
	- Platz der Deutschen Einheit												
	- Ortsteilzentrum Bettenhausen												
	Integration von Pedelecs (zunächst Testlauf an ausgewählten Stationen und/oder mit einem begrenzten Nutzerkreis)			x						x		x	
B9	**Erhöhung des Radverkehrsbudgets**												
	Erhöhung bzw. Sicherstellung eines jährlichen Radverkehrsbudgets im städtischen Haushalt für die Radverkehrsförderung	keine direkten Kosten						x			o	o	o

	Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
C1	**Differenzierung des ÖPNV-Angebots**												
	gleichbleibende Linienwege unabhängig von Wochentag und Uhrzeit	vgl. Maßnahme C6				x		x			o	o	o
	schnelle direkte Verbindungen ins Stadtzentrum (Tram, Hauptbuslinie)	Ausgestaltung des Produkts Hauptbuslinie erforderlich	x					x			x		
	Querverbindungen zwischen Stadtteilen (Tangentiallinie)	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Busleistung (Details siehe Maßnahme C5)						x			o	o	o
	lokales Angebot mit Schwerpunkt auf ein dichtes Haltestellennetz (Quartiersbus)	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Busleistung		x				x			o	o	o
	Ergänzungsangebote während schwacher Nachfrage (nachfragegesteuerte Angebote)	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Busleistung		x				x			o	o	o
	Integration regionaler Schienen- und Busangebote (RegioTram, Regionalbus Schnellbus): z.B. Schauenburg-Express	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Busleistung Abstimmung mit NVV erforderlich		x				x			o	o	o
	Taktverkehr nach dem Muster alle 7,5, 15, 30 oder 60 Minuten eine Fahrt	vgl. Maßnahme G4				x			x		o	o	o
C2	**Ausbau des Tramnetzes**												
	Verlängerung nach Kassel-Waldau	Förderung ist nicht enthalten (tw. 85%)											
	> Streckenbau	vgl. Maßnahmen C7 und D4.3					x	x				x	
	> Betrieb	bei Einsparung von Busleistung keine Zusatzkosten						x				o	o
	Verlängerung nach Kassel-Harleshausen	Förderung ist nicht enthalten (tw. 85%)											
	> Streckenbau, Fahrzeuge						x		x				x
	> Betrieb	bei Einsparung von Busleistung keine Zusatzkosten							x				o
	Prüfung einer Anbindung des Herkules an den ÖPNV	vgl. G1.2						x				o	o
	Anbindung der Region an die Stadt Kassel	Kostenermittlung bei Bedarf; regelmäßige Bedarfsprüfung						x			o	o	o
C3	**Linienbezogene Kapazitätserweiterungen**												
	Kapazitätsausweitung ab Innenstadt in Richtung Baunatal und Ihringshäuser Straße					x			x		o	o	o
	Dichteres Bedienungsangebot auf der Ludwig-Mond-Straße in Hauptverkehrszeit (Mo-Sa)	Bestandteil von Maßnahme C5	x					x			x		
	Bei Bedarf Anpassung der Fahrzeuggrößen bei Tram und Bus	Kostenermittlung bei Bedarf											
	Bei Bedarf Anpassung der Fahrtenanzahl pro Stunde (Takt)	Kostenermittlung bei Bedarf											

	Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
C4	**Umsteigepunkte ausbauen und etablieren**												
	zentraler Verknüpfungspunkt Tram <> Bus (z.B. Am Stern)	Abschätzung der haltestellenbezogenen Kosten; ggf. günstiger bei Umsetzung mit Umgestaltung der Unteren Königsstraße			x				x			x	
	gleichbleibende Verknüpfungen unabhängig von Wochentag und Uhrzeit	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Leistung (vgl. Maßnahme C6)		x				x			o	o	o
	Fernverkehr Schiene <> Nahverkehr: Bahnhof Wilhelmshöhe	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Leistung		x				x			o	o	o
	Fernverkehr Fernbus <> Nahverkehr	Defintion von Verknüpfungspunkten	x						x			x	
	Nahverkehr <> Bus: Kassel Hauptbahnhof	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Leistung		x				x			o	o	o
	RegioTram <> Bus: Bahnhof Harleshausen	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Leistung (bauliche Maßnahmen Bestandteil von Maßnahme C8.1)		x				x			o	o	o
	Tram <> Bus: Teichstraße, Leuschnerstraße, Leipziger Platz, Holländische Straße, Auestadion, Oberzwehren Mitte, Brückenhof, Druseltal, Kirchweg (bei Bedarf weitere Verknüpfungspunkte)	in Fahrplänen etablieren; ggf. Baukosten an Haltestellen (Ziel: keine Mehrleistung)				x		x			o	o	o
C5	**Angebotsanpassungen**												
	Festlegung eines Basisliniennetzes auf Grundlage der aktuellen Nachfrage	Planungskosten (2-mal innehrlab der ersten fünf Jahre)				x		x			o		
	Samstags auf Hauptachsen bis 18 Uhr (Tram, Buslinie 18 und 19)	enthält ggf. auch NVV-Leistung; vgl. Maßnahme C3				x		x			o	o	o
	Einrichtung von Tangentialbuslinien > Bettenhausen - Waldau - Niederzwehren - Bad Wilhelmshöhe > Niederzwehren - Brasselsberg - Druseltal - Bad Wilhelmshöhe > Fasanenhof - Rothenditmold - Kirchditmold - Bad Wilhelmshöhe > bei Bedarf weitere Tangentiallinien	Umstrukturierung des aktuellen Angebots mit dem Ziel einer besseren Verteilung der bestehenden Leistung (vgl. Maßnahme C1)			x			x			o	o	o
	Leistungssteigerung im Busnetz um 4 % > weitere Leistungssteigerung bei einzelnen Linien bei Bedarf	Ansatz: 4 € pro Bus-km-Leistung/gegenüber Einnahmen für 3.500 Fahrgäste am Tag Bedarfsfall nicht kalkuliert				x		x			o	o	o

	Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
C6	**Verständlichkeit des Netzes verbessern**												
	einheitliche Linienwege im Tramverkehr während Schwachverkehrszeit	abhängig von Netzkonzeption aller Linien (Ziel: keine Mehrleistung), vgl. Maßnahme C4				x		x			o	o	o
	einheitliche Linienwege im Busverkehr (nahe zu alle Linien betroffen)	Bestandteil von Maßnahme C5						x			o	o	o
	gleichbleibende Anschlüsse (Linien und Umstiege) zu allen Verkehrszeiten	Bestandteil von Maßnahme C5						x			o	o	o
	einheitliche Anmeldung und einheitlicher Tarif für Anruf-Sammel-Taxis	keine AST-Angebote mit Zuschlag (Tag und Nachtangebote)	x						x		o	o	o
	Überarbeitung der Aushangfahrpläne (z.B. Ergänzung der Fahrzeiten im Haltestellenband)	durch NVV/KVG	x					x			x		
	Überarbeitung des topographischen Liniennetzplans (getrennte Darstellung aller Linien: Zug, RegioTram, Tram, Bus) sowie Erstellung eines schematischen Liniennetzplanes (getrennte Darstellung aller Linien: Zug, RegioTram, Tram, Bus) zur Orientierung im ÖPNV-System	durch NVV/KVG	x					x			x		
	kontinuierliche Integration neuer Medien in die Fahrgastinformation				x			x			o	o	o
C7	**Beschleunigungsmaßnahmen**												
	Buslinien zwischen Harleshausen und Bad Wilhelmshöhe sowie Zentrum	Priorität auf LSA-Beschleunigung; geringe Investitionen in Richtung Zentrum, sofern Beschluss zu neuer Tramlinie (vgl. C2)			x			x			x		
	Kreuzungen: Altmarkt/Regierungspräsidium, Katzensprung, Holländischer Platz, Platz der Deutschen Einheit, Scheidemannplatz, Am Stern, Hauptbahnhof (bei Bedarf weitere Kreuzungen)	vgl. Maßnahme D2		x				x			x		
	Beschleunigungsmaßnahmen auf der Straße Im Druseltal/Ehlener Straße	Bestandteil von Maßnahme G1						x			x		
C8	**Qualitätssicherung der Infrastruktur und hochwertiger Bus- und Bahnangebote**												
C8.1	*Ausstattung der Haltestellen nach Fahrgastaufkommen/barrierearme Infrastruktur*												
	Bahnhöfe: u.a. Kassel-Harleshausen, Kassel-Oberzwehren	vgl. Maßnahme C4 bei Bf. Harleshausen				x		x			x		
	Optimierung der Erreichbarkeit Klinikum Kassel (Verlegung Haltestelle an geplanten neuen Standort des Haupteingangs)	bereits in Planung			x			x			x		
	Programm Barrierearmes Bus- und Tramnetz					x		x			o		
	Programm Aufwertung der Haltestelleninfrastruktur					x			x			o	o
	Personalschulung (Kundenkontakt; Anfahren und Halten an barrierefreien Haltestellen usw.)	durch KVG		x				x			o	o	o
C8.2	*Bus- und Bahnangebote, Infrastruktur*												
	Anbindung der Region an die Kasseler Innenstadt durch RegioTram sowie Tram 4 und 5	Angebot					x	x			o	o	o
	Städtisches Tram- und Busangebote	Angebot					x	x			o	o	o
	Instandhaltung und Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen	Kostenschätzung durch KVG						x			o	o	o

	Handlungsfeld C: Öffentlicher Personennahverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
C9	**Abbau von Nutzungshemmnissen**												
	Chipkarte als neues Bezahlsystem, welches aktuelles System ablöst	Ausweitung durch Maßnahme K2 möglich (Ziel: Ersatz des aktuellen Bezahlsystems nach Probezeitraum)				x		x				x	
	Fahrkarten für nutzerspezifische Bedürfnisse	z.B. Winterticket, P&R-Ticket, Kostenschätzung durch KVG/NVV							x		o	o	o
	Steigerung des Anteils von Jobtickets an den Abofahrkarten			x				x			o	o	o
	Ausweitung von Kombiticketangeboten für Bergpark	durch NVV und KVG; vgl. auch Maßnahme G2; Kostenschätzung durch KVG/NVV						x			o	o	o
	Sauberkeit, Videoüberwachung	durch KVG			x			x			o	o	o
	Vereinheitlichung des Angebots auch im ÖV-Nachtverkehr	vgl. Maßnahme G4							x				x

	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
D1	**Definition eines Vorbehaltsnetzes**												
	Formulierung eines leistungsfähigen Hauptachsennetzes für den Kfz-Verkehr	bereits im Rahmen des VEP erfolgt, keine Kosten						x			x		
	Einordnung der Straßen in folgende Funktionskategorien (Herleitung gemäß RIN/RAST06): Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Funktion, Hauptverkehrsstraßen mit nahräumlicher Funktion, Hauptsammelstraßen												
D2	**Anpassungen im Straßennetz**	vgl. Maßnahme C7											
D2.1	*Aufwertung Kurt-Schumacher-Straße/Untere Königstraße/Verbindung Uni-Innenstadt, Entlastung Holländischer Platz und Ausbau Westring*												
	Umbau der Kurt-Schumacher-Straße: Aufwertung und Straßenumgestaltung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Umbaukosten: ca. 2,4 Mio € (Annahme: 120 €/m² Umbau, ca. 500m Länge x ca. 40m Breite = 20.000m²)				x			x			x	
	Räumliche Aufwertung der Unteren Königstraße als Geschäftsstraße (u.a. durch Verbreiterung der Seitenbereiche, straßenbündiger Bahnkörper, Gestaltung, Umbau)	Umbaukosten: ca. 1,3 Mio € (Annahme: 120 €/m² Umbau, ca. 310m Länge x ca. 35m Breite = 10.850m²)				x			x			x	
	Straßenräumliche Aufwertung der Verbindung Innenstadt <-> Uni (verkehrsmittelübergreifend)	in o.g. Umbaumaßnahmen einkalkuliert							x			x	
	Stärkung der Nutzung durch Fuß- und Radverkehr	in o.g. Umbaumaßnahmen einkalkuliert; siehe auch Maßnahme A6							x			x	
	Westring: Ausbau zur Entlastung des Holländischen Platzes (jeweils als Vollknoten an der Holländischen und der Wolfhager Straße), Ertüchtigung Straßenraum	Grobschätzung: 1 Mio €; steht in Zusammenhang mit Maßnahme A1			x				x				x
	Holländischer Platz: Vereinfachung der Verkehrsführung/-ströme, Optimierung der Leistungsfähigkeit	Grobschätzung: 1 Mio €; steht in Zusammenhang mit Maßnahme A5			x				x				x
	Holländischer Platz: Verlegung der Tram-Haltestelle auf die Campusseite	Grobschätzung: ca. 400.000 €			x				x				x
D2.2	*Rothenditmold*												
	Ortsumgehung Umgestaltung der Wolfhager Straße in Rothenditmold (verträgliche Straßenraumgestaltung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität)	steht auch in Zusammenhang mit Maßnahme C2 (Tram Kassel-Harleshausen); Grobschätzung: 7 Mio € (Bau Ortsumgehung und Umbau Wolfhager Straße, ohne Kosten Tram)					x			x			x

	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
D3	**Anpassung der Verkehrsregelungen zur Verhinderung von Schleichverkehren**												
	Vermeidung von Schleichverkehr im Kasseler Osten: v.a. im Bereich Pfarrstraße/Speeler Weg (z.B. durch bauliche Verkehrsberuhigung)	Modellanalysen zeigen, dass durch die Schließung der AS Kassel-Ost keine Mehrbelastungen im Nebennetz erzeugt werden. Lediglich in der Heiligenröder und Sandershäuser Straße nimmt der Verkehr leicht zu. Der Verkehr sollte daher vorrangig durch die Sandershäuser Straße geführt werden (Umfeldnutzung, Straßenausbau). Kosten: gering	x						x			x	
	Untersuchung der Verkehrsströme sowie eventueller Schleichverkehre im Nebennetz. Gegebenenfalls Eingreifen durch Gegenmaßnahmen (z.B. Durchfahrtverbote, Einbahnregelungen, Temporeduzierungen und bauliche Veränderungen zur Verkehrsberuhigung). Im Beteiligungsprozess wurden v.a. die folgenden Bereiche genannt:	Integration im laufenden Geschäft.							x		o	o	o
	- Lange Straße	Anm.: vermutlich nur zu Stoßzeiten als Umfahrung der Wilhelmshöher Allee akut											
	- Umfeld DEZ (Töpfenhofweg, Usbeckstraße)												
	- mögliche Schleichverkehre im Nebennetz durch Ausweisung von Tempo 30 auf anderen Abschnitten	I.d.R. ist kein Verlagerungseffekt durch abschnittsweise Ausweisung von Tempo 30 auf Haupt- oder Nebenstraßen zu erwarten; trotzdem wird eine regelmäßige Kontrolle und ggf. Durchführung von entsprechenden Maßnahmen empfohlen											

	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
D4	**Umgestaltung von Knotenpunkten und Kreisverkehren**												
D4.1	*Programm zur Umgestaltung von Knotenpunkten in Kreisverkehre.* *Beispiele für potenziell geeignete Knotenpunkte:*	*geschätzte Kosten: ca. 300.000-500.000 €/Knoten, 1 Knoten/Jahr -> ca. 400.000 €/Jahr*					*x*		*x*		*o*	*o*	*o*
	- Eisenschmiede/Bunsenstraße												
	- Knorrstraße/Credéstr												
	- Korbacher Straße/Brückenhofstraße												
	- Rasenallee/Wolfhager Straße												
	- Knoten westlich der Damaschkebrücke	im Zuge des Neubaus der Damaschkebrücke (kurzfristig)											
	- Dresdener Straße/Scharnhorststraße												
D4.2	*Knoten Eisenschmiede/Mönchebergstraße*				*x*			*x*			*x*		
	- Installation Lichtsignalanlage	Koordination mit vorhandener LSA Ihringshäuser Straße/Eisenschmiede											
D4.3	*Umgestaltung Platz der Deutschen Einheit*	*Kosten abhängig von gewählter Ausbauvariante*					*x*	*x*			*x*		
	- mehr Übersichtlichkeit, bessere Bedingungen für Rad- und Fußverkehr												
	- mehr Verkehrssicherheit, bessere Leistungsfähigkeitit												
	- bessere Integration von Tram/Bus	Abstimmung mit Tramverlängerung Waldau (C2)											
D4.4	*Optimierung des Knotens Kurt-Wolters-Straße/Weserstraße (Katzensprung)*				*x*				*x*			*x*	
	- Kapazitätserweiterung der IV-Hauptachsen durch Fahrspurergänzung im direkten Knotenbereich												
D4.5	*Umgestaltung des Knotens Frankfurter Straße/Fünffensterstraße (Trompete)*	*sollte umgesetzt werden, wenn umfangreiche Sanierung (insbesondere Tunnel) ansteht*				*x*				*x*			*x*
	- bessere Leistungsfähigkeit												
	- mehr Verkehrssicherheit, bessere Übersichtlichkeit, bessere Bedingungen für Rad- und Fußverkehr												
D4.6	*Umgestaltung Druseltalstraße zw. Eugen-Richter-Straße und Bertha-von-Suttner-Straße*				*x*				*x*			*x*	
	- zweistreifiger Linksabbieger - Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr												

	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
D5	**Ausbau des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystems (VMMS)**	Grobschätzung: 500.000 €/Jahr					x	x			o	o	o
	Ausbau eines integrierten und vernetzten Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystems							x					
	Koordinierte Anpassung der Verkehrsregelung und Effizienzsteigerung der vorhandenen Systeme zur Verbesserung des Verkehrsflusses							x					
	Dynamische Netzsteuerung zur Vermeidung von Rückstau							x					
	Umfassende Betrachtung im Netzzusammenhang							x					
	Kombination mit multimodalen Angeboten (z.B. P+R)								x				
D5.1	*im Bereich nördl. Innenstadt, Hopla, Unterneustadt, Wesertor inklusive der zulaufenden Radialstraßen*	*jährliche Kosten gesamt in D5 kalkuliert*											
	- zwischen Holländischem Platz und Platz der Deutschen Einheit							x			x		
	- Holländische Straße							x			x		
	- Ihringshäuser Straße							x			x		
	- B83							x				x	
	- Dresdener Straße							x			x		
	- Leipziger Straße							x				x	
	Aufzeigen von Optionen zur Ausweitung (südliche Innenstadt, Frankfurter Straße)								x			x	
D5.2	*Koordinierte Verkehrssteuerung an Knoten (u.a. auf Grundlage von Rückmeldungen aus den Beteiligungsverfahren)*	*jährliche Kosten gesamt in D5 kalkuliert*											
	- Frankfurter Straße/Du-Ry-Straße: Rückstau an LSA verringern							x			x		
	- Wolfhager Straße							x				x	
	- Druseltalstraße							x				x	
	- Ihringshäuser Straße/Koboldstraße: Ampelschaltung optimieren								x			x	
	- Druseltalstraße/Hasselweg: Rückstau an LSA verringern								x			x	
	- Bertha-von-Suttner-Straße/Druseltalstraße: Rückstau verringern								x			x	
	- Obervellmarer Straße und Helmarshäuser Straße sowie auf Harleshäuser Straße und Loßbergstraße								x				x
	- Schönfelder Straße: Rückstau an LSA Schönfelder Straße/Kohlenstraße verringern									x			x

	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
D6	**Stadtverträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung**												
	Programm zur integrierten Umgestaltung von Straßenräumen (in Klammern wichtige Aspekte)	Annahme: Kosten 500.000 € bis zu 1 Mio €/Jahr					x		x		o	o	o
	- Holländische Straße (Straßenraumqualität, Lärmschutz, Fuß- und Radverkehr)												
	- Korbacher Straße (Lärmschutz, Straßenraumqualität, Fuß- und Radverkehr)												
	- Frankfurter Straße zwischen Altenbaunaer Straße und Auestadion (Verkehrssicherheit, Querungen, Straßenraumqualität, Lärmschutz, inkl. Neuregelung Knotenpunkte Leuschnerstraße/Credestraße)												
	- Wolfhager Straße (Aufenthaltsqualität)												
	- Zentgrafenstraße im Ortskern Kirchditmold (umfassende Ortskernumgestaltung)												
	- Altenbaunaer Straße (Fuß-/Radverkehr)												
	- Wilhelmshöher Allee: Städtebauliche Aufwertung in Zusammenhang mit Weltkulturerbe	Kostenschätzung unter Maßnahme A6											
	- Kurt-Schumacher-Straße (Ausbau Pflaster, Straßenbelag)												
	sowie weitere in der Beteiligung genannte Straßen: Brüder-Grimm-Straße, Obervellmarer Straße, Ihringshäuser Straße, Kurt-Wolters-Straße, Ludwig-Mond-Straße, Brabanter Straße/Schule, Kleiner Holzweg/Kita, Mulangstraße, Umfeld Leipziger Straße/Scharnhorststraße, Forstbachweg (Nordseite), Leipziger Straße (zw. Unterneustädter Kirchplatz und Platz der Deutschen Einheit)												
	Vorderer Westen: historische Gestaltung als Bewertungskriterium für Umbauten (z.B. Kleinpflaster)												

	Handlungsfeld D: Kfz-Verkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
D7	**Parkraumplanung**		x										
	Vorderer Westen: Ausweitung der Parkplatzkapazitäten durch Quartiersgaragen und Öffnung von privaten Stellflächen, Anpassung Stellplatzsatzung	Kosten durch Quartiersgaragen; Einnahmen tragen die Betriebskosten						x				x	
	Erstellung eines Parkraumkonzepts für das Klinikum	ca. 20.000 € bei externer Beauftragung	x						x			x	
	Möglichkeiten zur Ausweisung weiterer Stellplätze für Elektrofahrzeuge	in der Innenstadt und sensiblen Bereichen (Lärm, Luft), Kosten in Kooperation mit Energieversorger/Stadtwerken, ggf. Sponsoren, Kalkulation: 10 neue Standorte bis 2020							x		x		
	Nutzung privater Stellflächen (z.B. am Regierungspräsidium), Freigabe von Firmenparkplätzen an Wochenenden und nach Betriebsschluss; öffentliche Vermietung privater Stellplätze über Internet (vgl. ampido/parku)	geringer organisatorischer Aufwand, Kooperation mit Privaten, keine nennenswerten Kosten	x						x		x		
	Stärkere Bewerbung und Beschilderung der P+R-Angebote bei Stadteinfahrt (z.B. Auestadion, Platz der Deutschen Einheit, Holländische Straße)	Annahme: 10.000 € für Beschilderung	x						x		x		
D8	**Auslastung der Parkbauten**												
	Qualitative Aufwertung von Parkbauten (Beleuchtung, Breiten, Sauberkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit) in Zusammenarbeit mit privaten Betreibern (z.B. Kölnische Straße, Martinskirche, Garde-du-Corp)	Kosten v.a. auf Seiten der privaten Betreiber	x						x			x	
	Übersichtliche Tarifstrukturen (z.B. mehr Flexibilität beim Bezahlen)	bereits umgesetzt							x		x		
	Angebotserweiterung um Ladestellen für Elektrofahrzeuge in Parkhäusern	Kosten v.a. auf Seiten der privaten Betreiber								x			x
D9	**Parkregelungen in den Stadtteilzentren**												
	Möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Parkregelungen und Verbesserung der Übersichtlichkeit des ruhenden Verkehrs in den Stadtteilzentren	Kosten für Verwaltungsaufwand und ggf. Beschilderung/Markierung	x							x		x	
	- möglichst einheitliche und übersichtliche Parkregelungen in den Stadtteilzentren												
	- Ergänzung von Bewohnerparken und Ladezonen, Parkerlaubnis für Handwerker auch auf andere Dienstleister (z.B. Pflegedienste) übertragen	laufende Verwaltungsaufgabe											
D10	**Lärmschutz**												
	Entlang von lärmbelasteten innerstädtischen Hauptstraßen: Einbau von Schallschutzfenstern, Einsatz von lärmarmen Fahrbahnbelägen bei Sanierungen	Kostenschätzung enthält nur Mehrkosten für lärmarme Fahrbahnbeläge, nicht die Kosten für Grundsanierungen			x			x			o	o	o
	Entlang von Autobahnen, Bundes-/Landesstraßen und Bahnstrecken: Einsatz für lärmmindernde Maßnahmen (Gespräche Bund/Hessen Mobil/Deutsche Bahn)	keine direkten Kosten						x			o	o	o
	Bedarfsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur	Beteiligung der Stadtwerke und stetige Anpassung an zukünftige Nachfrage. Derzeit ausreichend Ladesäulen in Kassel		x					x			x	
	Förderung des E-Wirtschaftsverkehrs	vgl. H2							x		x		
	Erweiterung von Konrad um Pedelecs	vgl. B8								x		x	

	Handlungsfeld E: Berufs- und Ausbildungsverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
E1	**Betriebliches und städtisches Mobilitätsmanagement**												
	Übergreifendes Mobilitätsmanagement für Gewerbegebiet Langes Feld	anfängliche/unterstützende Beratungen bis zu einer Etablierung nach 5 Jahren, vgl. auch Maßnahme M1	x						x		o		
	Mobilitätsmanagement Klinikum Kassel	anfängliche/unterstützende Beratungen bis zu einer Etablierung nach 5 Jahren, vgl. auch Maßnahme M1	x					x			o		
	Mobilitätsmanagement bei größeren Arbeitgebern/Firmen (Nutzung von E-Bikes, E-Fahrzeugen, Flottenmanagement, CarSharing, Jobtickets und Erhöhung der Parkgebühren für Stellplätze, Fahrgemeinschaftsförderung, bike & business)	anfängliche/unterstützende Beratungen bis zu einer Etablierung nach 5 Jahren, vgl. auch Maßnahme M1	x					x			o		
	Modellversuch Park + Bike (Vergünstigung für Pendler mit Parkticket)	vgl. auch Maßnahme B8, M1, K1		x					x			o	
	Konradstationen an P+R-Anlagen mit ermäßigter Nutzung für Pendler (Konradgutschrift für Mitarbeiter)	vgl. auch Maßnahme B8, M1, K1			x			x			x		
	Mobilitätsverträge und -handbücher für Bebauungspläne	bei Neuausweisung von Gewerbegebieten, Integration in die Bauleitplanung/Verwaltungsgeschäft; Kosten durch laufende Evaluation/Aufwand		x					x		o	o	o
E2	**Mobilitätsmanagement im Ausbildungsverkehr**												
	Abstimmung von Schulzeiten mit ÖPNV-Angebot (betrifft Schulen, Universität und Berufsschulen)	nur geringe Kosten für die Stadt (Organisation), Abstimmung mit KVG							x		o	o	o
	Informationen und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Elternbringverkehr	vgl. auch Maßnahme I3, M1			x				x		o	o	o
	Schulwegsicherheit, schulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung (Organisation Walking Bus/Cycle Train, Aktion "Radfahren auf dem Schulweg", usw.)	Kosten pro Jahr für Organisation und Materialien: ca. 30.000 €, Kooperation mit Projektpartnern, Eltern und Fördervereinen vorstellbar			x			x				o	o
	Einrichtung von Elternhaltestellen in sensiblen Bereichen (in Abstimmung mit den Schulen)	Annahmen: pauschal ca. 15.000 €/Jahr für bauliche Umsetzung (abhängig von Situation vor Ort und Ausgestaltung) pro Elternhaltestelle		x					x			o	o
	Projektwochen zur Mobilität an Schulen	Gesamtkosten ca. 10.000 €/Jahr		x					x		o	o	o

	Handlungsfeld F: Einkaufs- und Versorgungsverkehr	Anmerkungen/Hinweise						Priorität			Umsetzungsfrist		
								hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
F1	**Fußgänger- und radfahrerfreundliche Nahversorgung**												
	Berücksichtigung bei Stadtentwicklungs- und Planungsprozessen/Festlegung von Vorgaben und Standards für Projektentwickler und Investoren	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o

	Handlungsfeld G: Freizeit- und Tourismusverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
G1	**Bergpark Wilhelmshöhe**												
G1.1	*Tourismuskonzept Bergpark Wilhelmshöhe*												
	Anpassung des integrierten Konzeptes zur Reduzierung des touristisch bedingten Kfz-Verkehrs im Bergpark			x				x			x		
G1.2	*Anbindung des Herkules an den ÖPNV*												
	Reaktivierung der Herkulesbahn	vgl. Gutachten KVC 2010 nur Baukosten (Betriebskostenschätzung jährlich zwischen 1-1,5 Mio. € inkl. Kostendeckungsbetrag), vgl. C2					x	x					x
	Busbeschleunigung auf der Straße Im Druseltal/Ehlener Straße	alternativ zur Herkulesbahn, Kostenschätzung nicht möglich; siehe auch Maßnahme C7						x				x	
G2	**Förderung des Pkw-freien Tourismus**												
	Erarbeitung eines ÖPNV-Konzepts		x					x			x		
	Parkraumbewirtschaftung an touristischen Attraktionen (z.B. Bergpark)	Parkautomaten und Beschilderung	x					x			x		
	Angebot von Kombifahrkarten (Anreise, Mittagessen, Eintrittspreise)	vgl. auch Maßnahme C9; durch NVV, KVG											
	Fahrradstadtrundfahrten	Beteiligung ehrenamtlicher Führer denkbar		x				x			o	o	o
	Tourismusverkehr an der Fulda (z.B. Fuß- und Radwegeverbindungen, Querungen)	keine Kostenschätzung, da konkrete Prüfung notwendig						x			o	o	o
G3	**Potenziale für Fernbusbahnhof**												
	Gutachten zur Standortbestimmung (Alternativen, Standorte, Kapazitäten usw.)			x				x			x		
G4	**Vereinheitlichung des Angebots im ÖV-Nachtverkehr**												
	Anwendung eines einfach merkbaren Taktschemas im Nachtverkehr (z.B. 60-Minutentakt)	Kostenschätzung ist Bestandteil von Maßnahme C1, vgl. auch Maßnahme C9							x				x
G5	**Temporäre Verkehre**												
	Konzepte für das Management von Veranstaltungs- und Baustellenverkehren (z.B. temporären Ereignisse an Orten wie z.B. Messehallen oder Auestadion)	Kosten abhängig von Veranstaltung (Aufkommen, Dauer, usw.) - wird auch im Rahmen des VMMS behandelt				x		x			o	o	o

	Handlungsfeld H: Wirtschaftsverkehr	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
H1	**Definition eines Lkw-Führungsnetzes**												
	Benennung eines Routennetzes für Schwerverkehr (günstigster Weg in Bezug auf Erreichbarkeit und Anliegerakzeptanz)	bereits im Rahmen des VEP erstellt, keine Kosten							x		x		
	Entsprechende Anpassung der Wegweisung von/zu Gewerbegebieten und Autobahnen	ca. 50.000 €	x						x			x	
	Prüfung von Lkw-Nachtfahrverboten auf Strecken mit sensibler (Wohn-)Nutzung, die nicht zum Lkw-Führungsnetz gehören (Abstimmungsprozess mit Anwohnern und Wirtschaft)	Kosten für Beschilderung (abhängig vom Abschnitt) zusätzlich Personalaufwand für Abstimmungsprozess, Annahme: pauschal 50.000 €	x						x		x		
H2	**E-City-Logistik**												
	Entwicklung eines Konzeptes in der Innenstadt zur Förderung von Elektro-Transportfahrzeugen als alternative Verkehrsmittel (v.a. in Zusammenarbeit mit Einzelhandel sowie mit Kurier-, Express- und Paketdienstleistern)	Kosten für Erstellung des Konzeptes inkl. Abstimmungsprozesse (ca. 20.000 €), ggf. Förderungen und Vergünstigungen als Folgekosten, kann auch über Sponsoring laufen; Zusammenarbeit mit Stadtmarketing und Einzelhandel	x						x		x		
H3	**Verlagerungspotenzial im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ausschöpfen**												
	Allgemeine Auseinandersetzung mit dem Thema (infrastrukturelle Anforderungen, Kooperationsmodelle etc.)	erfolgt im Rahmen des VEP, keine Kosten							x		x		
	Umsetzung von Beispielprojekten mit Partnern aus Wirtschaft und Logistik in Kassel (z.B. Daimler, Holz Jordan, Lieferverkehr Holländische Straße, Gewerbegebiet Nord, Andienung Lise-Meitner-Straße)	Kosten für Konzepterstellung und Personalaufwand für Abstimmungsprozesse (ca. 25.000 €), kein Neubau von Schieneninfrastruktur einkalkuliert	x							x			x
H4	**Mobilitätsmanagement für Wirtschaftsverkehre (z.B. Handwerker, Pflegedienste, Dienstleister)**												
	Initiierung und Ausbau von Mobilitätsmanagementprogrammen bei Wirtschaftsbetrieben	Kosten für Konzepterstellung und Personalaufwand (ca. 20.000 €/Jahr), Kooperation mit IHK und Einbindung des Mobilitätsmangers denkbar			x				x		o	o	o

	Handlungsfeld I: Sichere Mobilität	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
I1	**Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliche, übergreifende Aufgabe ausbauen**												
	Allgemeine Auseinandersetzung mit dem Thema (u.a. Einstellung/Schulung eines Sicherheitsauditors in der Verwaltung, Zusammenarbeit aller Akteure)	Fortbildungskosten		x				x			o	o	o
I2	**Geschwindigkeitsbegrenzung zur Sicherheitsverbesserung und Lärmreduktion, insb.:**												
	Korbacher Straße: zw. Brüder-Grimm-Straße und DB-Brücke; Ortskern	bereits 2013 wiedereingeführt						x			x		
	Bilsteiner Born: Höhe Nordshäuser Straße		x					x			x		
	Osterholzstraße: Höhe WEGU		x						x			x	
	Schenkebier Stanne: Höhe Wegmannstraße (westl. Frasenweg) und Höhe Wau-Mau-Insel		x					x			x		
	Elgershäuser Straße		x					x			x		
	Zentgrafenstraße: zw. Wolfhager Straße und Loßbergstraße; zw. Loßbergstraße und Schanzenstraße		x					x			x		
	Altenbaunaer Straße: Höhe Oberzwehrener Straße		x					x			x		
	Wolfsgraben: Höhe Höheweg		x							x		x	
	Giesenallee		x						x			x	
	Langes Feld: Höhe Soldatenfriedhof		x							x		x	
	Zum Erholungsheim		x							x		x	
	Mauerstraße (südl. Lutherstraße)		x						x			x	
	Angersbachstraße		x						x			x	

	Handlungsfeld I: Sichere Mobilität	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
I3	**Zielgruppenarbeit, Information zur Verbesserung des Verkehrsklimas und der Verkehrssicherheit**												
	Informationsoffensive für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr	programmatische Kosten über 5 Jahre, ca. 200.000 € (abhängig von der Ausgestaltung, Umfang und möglichen Kooperations-partnern) (Annahme: 1,00 €/Einw.)		x				x			o		
	Informationen für bestimmte Zielgruppen, wie z.B. ältere Menschen, Jugendliche, Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen (Themenbeispiele: mit dem Rollator in die Tram, besondere Gefahrenpunkte als Fußgänger, Radfahrer und Pkw-Fahrer etc.)	programmatische Kosten über 5 Jahre, ca. 200.000 € (abhängig von der Ausgestaltung, Umfang und möglichen Kooperations-partnern) (Annahme: 1,00 €/Einw.)		x					x			o	
	Verkehrssicherheitsprogramm Frankfurter Straße (zwischen Tischbeinstraße und Am Auestadion): Umfangreiche Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Überprüfung von Sichtfeldern usw.)	Grobschätzung: 500 €/10m Strecke (ca. 1.100m Länge); ggf. Einbau Flüsterasphalt prüfen zur Reduzierung der Lärmbelastung		x				x			x		
	Verkehrssicherheitsprogramm Frankfurter Straße (zwischen Korbacher Straße und Silberbornstraße): Umfangreiche Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Überprüfung von Sichtfeldern usw.)	Grobschätzung: 500 €/10m Strecke (ca. 1.200m Länge); ggf. Einbau Flüsterasphalt prüfen zur Reduzierung der Lärmbelastung		x				x			x		
	Verkehrssicherheitsprogramm Holländische Straße (zwischen Niedervellmarer Straße und Holländischem Platz): Umfangreiche Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Überprüfung von Sichtfeldern usw.)	Grobschätzung: 500 €/10m Strecke (ca. 2.200m Länge); ggf. Einbau Flüsterasphalt prüfen zur Reduzierung der Lärmbelastung		x				x			x		
	Verkehrssicherheitsprogramm Leipziger Straße (Bereiche mit Wohnbebauung): Umfangreiche Prüfung von Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Überprüfung von Sichtfeldern usw.)	Grobschätzung: 500 €/10m Strecke (ca. 2.500m Länge); ggf. Einbau Flüsterasphalt prüfen zur Reduzierung der Lärmbelastung		x				x			x		

	Handlungsfeld I: Sichere Mobilität	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
I4	**Verkehrsüberwachung und Information**												
	Fortführung und Verstärkung des Einsatzes von Dialog-Displays zur Geschwindigkeitsinformation ("Langsam"/"Danke")	einmalige Kosten: Neueinsatz von 15 mobilen Schildern: 75.000 € (Annahme: 5.000 €/Schild, ohne Montage)		x					x			x	
	konsequente Überwachung der Verkehrsregelungen (z.B. Geschwindigkeitskontrollen, Lkw-Fahrverbote)	Mehraufwand für Verwaltung, allerdings auch höhere Einnahmen (kostenneutral)							x		o	o	o
	Ausbau der Informationsangebote: Veranstaltungen, Pressearbeit, Flyer etc. (z.B. "Warum ist Tempo 30 auf einigen Straßen so wichtig?")	laufende Kosten: ca. 50.000 €/Jahr (Annahme abhängig von der Ausgestaltung, Umfang und möglichen Kooperationspartnern)			x			x			o	o	o
I5	**Stärkere Integration der Verkehrssicherheit in die Verkehrsplanung**												
	Implementierung eines Sicherheitsauditors in der Verwaltung (Fortbildung eines oder mehrerer Mitarbeiter/innen)	Kosten für Fortbildung: ca. 5.000 €/Jahr		x				x			o	o	o
	Erstellung von Sicherheitsaudits bei größeren/kritischen Maßnahmen	keine Kostenschätzung, laufende Verwaltungsaufgabe (abhängig von Zeitbedarf, Projektgröße und Umfang, i.d.R. unter 1% der Baukosten eines Projektes; vgl. BSVI 2010)						x			o	o	o
	Regelmäßige Einspeisung der Unfalldaten der Polizei in das Stadt-GIS als Planungsgrundlage	erfolgt bereits							x		o	o	o
	Regelmäßige und systematische Auswertung der Unfalldaten der Polizei (z.B. jährlicher Verkehrssicherheitsbericht, Unfallkommission)	Integration ins laufende Verwaltungsgeschäft						x			o	o	o

P+R B+R	Handlungsfeld K: Multi- und Intermodalität	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
K1	**Ausbau von Schnittstellen**												
	Weiterer P+R-Standort im Kassel Osten (z.B. Haltestelle Lindenberg)	abhängig von Größe (ca. 6.000 €/Stellplatz)			x				x			x	
	Übergangstarifzone für Haltestelle Kaufungen Papierfabrik	Aufgabe der KVG/NVV						x			x		
	Weiterer B+R-Standort am Bahnhof Kassel-Harleshausen	abhängig von Größe	x					x			x		
	Ausbau P+R-Standort an den Haltestellen Holländische Straße und Ihringshäuser Straße	abhängig von Größe			x			x				x	
	Park + Bike-System im Zusammenhang mit Konrad aufbauen	steht in Zusammenhang mit Maßnahme B8, E1			x				x		x		
K2	**Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren**												
	Kombination von ÖPNV, Konrad und CarSharing in einem stadtweiten Angebot (ggf. in Kombination mit bargeldlosen Bezahlsystemen)	vgl. auch Maßnahmen B8, C9 und K3				x		x				x	
K3	**Ausbau und Förderung von CarSharing**												
	Eignungsprüfung weiterer Standorte in dichter besiedelten Bereichen und priviligierter Stellplätze im gesamten Stadtgebiet (v.a. nachfragestarke Ziele wie Bahnhof oder Innenstadt)	entsprechend der Neufassung der Bundesregelung: Bevorrechtigte Plätze im Straßenraum für CarSharing	x						x		x		
	Verknüpfung mit ÖPNV-Angebot: z.B. Aufnahme in das Bezahlsystem (Elektronische Fahrkarte)								x			x	
	Festschreibung von CarSharing im Rahmen städtebaulicher Verträge bzw. in Festsetzungen in Bebauungsplänen												
	Integration von CarSharing in Umweltverbundangebot	Kostenschätzung Teil von Maßnahme K2						x				x	

	Handlungsfeld L: Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
L1	**Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (planerisch)**												
	Vermeidung von autoaffinen Lagen	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	ÖPNV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	Nutzungsmischung und Innenentwicklung	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
L2	**Instandsetzungsmanagement der Infrastruktur**												
	Erstellung jährlicher Bauprogramme	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	verstärktes Erhaltungsmanagement (Straßen sowie Rad- und Fußwege)	zusätzliche Mittel für Instandhaltung über die bisherigen Mittel hinaus					x	x			o	o	o
	Investitionen in neue Infrastrukturen auf Basis der langfristigen Unterhaltungskosten reflektieren	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	Verstärktes Baustellen- und Veranstaltungsmanagement	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
L3	**Anpassung der Stellplatzsatzung**												
	Wirksamkeit der kommunalen Stellplatzsatzung prüfen	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung							x		x		
	Informationsangebot bei Bauanträgen und Mobilitätsverträgen (Einführung eines Bonussystems bei Realisierung von CarSharing, Maßnahmen zur Förderung des ÖV und/oder zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs etc.)	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung							x		x		
	Fahrradabstellanlagen: detailliertere und höhere Vorgaben hinsichtlich der Anzahl an Stellplätzen, Festlegung von Standards zur Gestaltung und Qualität der Anlagen	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung							x		x		

	Handlungsfeld M: Mensch und Mobilitätskultur	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse					Priorität			Umsetzungsfrist		
			1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	hoch	mittel	gering	kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
M1	**Erweiterung des Mobilitätsmanagements**												
	Schrittweise Professionalisierung der bisherigen Ansätze und Etablierung als laufendes Geschäft der Verwaltung (Einstellung eines Mobilitätsmanagers)	ca. 70.000 €/Jahr (Mobilitätsmanager)				x		x			o	o	o
	Erstellung von Aktionsplänen und Information von Zielgruppen (Verwaltung, Krankenhäuser, Betriebe, Pendler, Schulen, Uni, Wohnungsunternehmen, Pflegedienste, etc.)	Integration ins Tagesgeschäft des Mobilitätsmanagers, zusätzliche Kosten für Material, Veranstaltungen etc.		x					x		o	o	o
	Einleitung von Modellprojekten: z.B. Mobilität und Wohnen, Mobilität und Jugendliche	einmalige Kosten, ca. 150.000 € (abhängig von der Ausgestaltung, Umfang und möglichen Kooperationspartnern)		x				x			x		
	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement (z.B. für neue/bestehende Gewerbegebiete oder Infrastrukturmaßnahmen)	Integration ins Tagesgeschäft des Mobilitätsmanagers, zusätzliche Kosten für Material, Veranstaltungen etc.		x				x			o	o	o
	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement zur Anlieferung von Betrieben (z.B. Gespräche mit Daimler zur Anlieferung führen: Nutzung des nördl. Ausgangs neben Wiener Straße)	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	Verknüpfung mit der Bauleitplanung/Beratung von Bauherren	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	Mobilitätsmanagement als Teil der Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung	Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung						x			o	o	o
	Mobilitätsmanagement für Neubürger ("Neubürgerpaket Mobilität")	ca. 32.000 €/Jahr (Investitions- und Personalkosten)			x				x		o	o	o
M2	**Informationen für mehr Nahmobilität**												
	Aktive Mobilitätsberatung (Flyer, Aktionen)	Zusammenarbeit mit KVG, jährliche Kosten für zusätzlichen Personalaufwand und Infomaterial: ca. 30.000 €			x			x			o	o	o
	Image- und Informationsoffensive für mehr Nahmobilität, Entwicklung eines griffigen Slogans und Marke	ca. 100.000 € für Kampagne, verteilt über 5 Jahre		x				x			o		
	Initiierung von Wettbewerben und Auszeichnungen (z.B. mobil.profit, Stadtradeln, Mit dem Rad zur Arbeit etc.)	geringer Personalaufwand, Kosten für Preise (über Sponsoren und Partner finanzierbar)							x		o	o	o

	Handlungsfeld M: Mensch und Mobilitätskultur	Anmerkungen/Hinweise	Kostenklasse 1 ≤ 50T €	2 51T € - 200T €	3 201T € - 1 Mio. €	4 1 Mio. € - 5 Mio. €	5 > 5 Mio. €	Priorität hoch	mittel	gering	Umsetzungsfrist kurzfristig (bis 2020)	mittelfristig (2021 bis 2025)	langfristig (2026 bis 2030)
M3	**Aktionstage und Veranstaltungen**												
	Regelmäßiges Kundenforum zur Diskussion von Fahrplänen, Maßnahmen usw.	im Aufgabenbereich der KVG							x		o	o	o
	Kostenlose/-reduzierte ÖPNV-Nutzung an Aktionstagen	Kosten v.a. auf Seiten der KVG, keine Abschätzung							x		x		
	Aktionen zur Europäischen Woche der Mobilität	Personal-/Materialkosten für Betreuung und Durchführung: ca. 25.000 €/Jahr (stark abhängig von Umfang und Art der Veranstaltung sowie Beteiligung von Projektpartnern)			x				x		o	o	o
	Projektwochen zur Mobilität an Schulen	Kostenabschätzung vgl. Maßnahme E2							x		o	o	o
	Einrichtung von temporären Spielstraßen (regelmäßige Sperrung von Straßen während mehrerer Stunden nachmittags oder am Wochenende; in Zusammenarbeit mit Bewohnern)	Kosten für Organisation/Personal (ca. 10.000 €)		x					x		o	o	o
M4	**Service und Marketing für den Radverkehr**												
	Pedelec-/Konrad-Testwochen mit Firmen (Bereitstellung über einen Testzeitraum, Erfahrungsaustausch)			x					x		o	o	
	Aktionen/Aufklärungsarbeit (z.B. Radfahren und Gesundheit, Einkaufen mit dem Rad, Mit dem Rad zur Arbeit, Radfahren ohne Licht, Radfahren auf der Fahrbahn, "Wie verhalte ich mich richtig?")			x					x		o	o	
	Organisation von Pannen- und Fahrradkursen für Interessierte, Senioren, Ungeübte, Fahranfänger, Migranten usw.		x						x		o		
	Imagebildung und Marketing (z.B. jährlicher Fahrradtag, Organisation von Neubürger-/Politiker-/Alltagstouren, erweitertes Informationsangebot mittels Flyern und Internet, Entwicklung eines Logos/einer Marke und/oder eines Maskottchens (z.B. "Kassel - Stadt der Pedelecs")				x				x		o	o	
	Optimierung und Erweiterung Meldeplattform (z.B. bei Scherben auf Radwegen, sonstigen Beschwerden etc.)	keine direkten Kosten bzw. Integration ins Tagesgeschäft der Verwaltung							x		x		
	Information von Firmen zur betrieblichen Radverkehrsförderung (Fortsetzung und Ausbau des Projekts "Bike + Business")			x					x		o	o	o
	Fahrradbotschafter (wechselnde lokale Persönlichkeiten/Politiker als Radfahrer)	keine direkten Kosten							x		o	o	o
	Intensivierung von Radwegerhaltung und Reinigung (insbesondere Verbesserung des baulichen Zustands von Radwegen in Grünanlagen, Winterreinigung etc.)	ist zum Teil auch bei erhöhtem Erhaltungsmanagement enthalten (siehe Maßnahme L2)				x			x		o	o	o