

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel

Kurzfassung

Stand 31.03.2014

Erstellt durch die KVG im Auftrag der Stadt Kassel

Kassel documenta Stadt



1	Einleitung	4
1.1	Stellung des Nahverkehrsplans in der Hierarchie der Planungsinstrumente	6
2	ÖPNV Heute	7
3	Entwicklungsrahmen des ÖPNV	11
3.1	Künftige Potenziale für den ÖPNV in Kassel	12
3.2	Raumstruktur	12
3.3	Wichtige Kundengruppen	15
3.4	Verhaltenseffekte	17
3.5	Wie muss das Netz der Zukunft aussehen?	19
4	Anforderungsprofil	20
4.1	Barrierefreiheit	22
4.2	Strategische Ausrichtung	22
4.3	Netzgestaltung	22
4.4	Weitere wesentliche Aspekte des Anforderungsprofils	26
5	Mängelanalyse	26
5.1	Barrierefreiheit	27
5.2	Netzgestaltung	27
5.3	Haltestellenausstattung	30
5.4	Fazit	31
6	Entwicklungskonzept	31
6.1	Strategische Akzente im Rahmen der Netzgestaltung	32
6.2	Barrierefreiheit	33
6.3	Kooperation im KasselPlus Raum	34
6.4	Angebots- und Netzgestaltung	38
6.5	Verbindungsqualität	41
6.6	Kapazitätssituation	43

6.7	Produktentwicklung	45
6.8	Weiterentwicklung des Schienennetzes	46
6.9	Weitere Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung von Betriebsabläufen.....	49
6.10	Fahrzeuge.....	50
6.11	Fahrgastinformation	51
6.12	Weiterentwicklung multimodaler Angebote.....	52
6.13	Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten	55
7	Abschätzung der Maßnahmenwirkung	56
7.1	Methodik	56
7.2	Maßnahmenunabhängige Entwicklung des Verkehrsmarkts	57
7.3	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen	58
7.4	Nachfrageprognose.....	59
7.5	Erlösprognose	60
7.6	Kostenprognose.....	60
7.7	Wirtschaftliche Maßnahmenbewertung.....	61
7.8	Investitionen in Stationäre Infrastruktur	61
7.9	Investitionen in Fahrzeuge / Maßnahmen zur Verringerung lokaler Emissionen.....	63
8	Finanzierungskonzept	63
9	Anlage 1: Synopse der Anregungen der Ortsbeiräte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens	64
10	Anlage 2: Synopse der Anregungen der Träger öffentlicher Belange.....	70

1 Einleitung

Die Stadt Kassel entwickelt sich dynamisch. Mit dieser Entwicklung sind auch die Anforderungen an den Verkehr – und damit auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – ständigen Veränderungen unterworfen.

Neue Herausforderungen erfordern die stetige Weiterentwicklung der Planungsinstrumente und der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Hierzu leistet die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf der Fach- und Verwaltungsebene einen wichtigen Beitrag:



Auf der Basis fundierter und transparenter Entscheidungsgrundlagen sollen die richtigen Weichenstellungen im Hinblick auf die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen.

Der Nahverkehrsplan ist ein, mit einem politischen Mandat verbundenes Planungsinstrument auf strategischer Ebene.

Er enthält auf der Ebene der Gesamtstadt die Eckpunkte, in deren Rahmen Detailkonzepte zu entwickeln sind.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt durch die KVG als lokale Aufgabenträgerorganisation der Stadt Kassel. Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt ist federführender Kooperationspartner bei der Stadt Kassel. In allen Phasen der Projektbearbeitung erfolgt eine intensive inhaltliche Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Kassel, dem Nordhessischen Verkehrs Verbund, den lokalen Nachbargaufgabenträgern sowie weiteren Fachbehörden.

Im begleitenden Beteiligungsverfahren sind Politik, Träger öffentlicher Belange und Ortsbeiräte eingebunden.

Im Beschlussverfahren durchläuft der Nahverkehrsplan die vorgesehenen politischen Gremien der Stadt Kassel.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet folgende Bausteine:

- **Bestandsaufnahme:**
Erkennen von Raum- und Bevölkerungsstrukturen unter dem Aspekt der vorhandenen ÖPNV-Potenziale, Untersuchung des ÖPNV-Angebots unter dem Aspekt seiner Effektivität innerhalb der vorgefundenen Raumstrukturen, Zusammenführung der Hauptaspekte
- **Anforderungsprofil:**
Festlegung verkehrspolitischer und strategisch-planerischer Ziele auf Basis der Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme.
- **Mängelanalyse:**
Abgleich der Ist-Situation mit den Zielen des Anforderungsprofils
- **Entwicklungskonzept:**
Entwicklung eines Handlungsrahmens für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Kassel
- **Abschätzung der Maßnahmenwirkung:**
Verkehrliche und betriebliche Bewertung der denkbaren Varianten auf allgemeiner Ebene

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt zeitlich parallel zu den derzeit ebenfalls in Arbeit befindlichen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne des NVV und der Nachbarlandkreise.

Die hier vorliegende Kurzfassung des Planentwurfs enthält die wesentlichen strategischen Eckpunkte. Sie setzt bewusst Akzente im Hinblick auf die Kernthemen, die den ÖPNV der Stadt Kassel in den nächsten Jahren prägen werden. Die Langfassungen der Berichtsentwürfe zu den einzelnen Bausteinen enthalten zahlreiche weiterführende Aspekte und Grundlagen. Sie sind im geschützten Downloadbereich der KVG für die Träger öffentlicher Belange abrufbar. In der Kurzfassung wird auf die entsprechenden, vertiefenden Betrachtungen im Rahmen der Langfassung verwiesen.

1.1 Stellung des Nahverkehrsplans in der Hierarchie der Planungsinstrumente

Zentrale Aufgabe der Nahverkehrsplanung ist es, langfristig eine tragfähige, kunden- und standortorientierte Strategie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Kassel zu entwickeln. Entscheidend ist dabei, dass der ÖPNV finanzierbar bleibt. Hierzu werden nicht nur betriebliche Optimierungspotenziale betrachtet, sondern auch die Chancen neue Kunden zu gewinnen und damit zusätzliche Einnahmen zu generieren sowie die Voraussetzungen auf Netz- und Produktebene, die geschaffen werden müssen, um die gewünschten Effekte zu realisieren.

Der Nahverkehrsplan will folgende Akzente setzen:

- Das Netz soll klarer strukturiert werden
- Informationsbedarf soll abgebaut werden
- Fahrzeiten sollen verkürzt werden
- Spitzenlasten sollen abgebaut werden
- Einheitliche Wegeketten sollen etabliert werden
- Produkte sollen etabliert werden

Entwickelt und umgesetzt werden diese Akzente in drei hierarchisch abgestuften, aufeinander aufbauenden und eng miteinander verzahnten Fachplanungen:

- Im Verkehrsentwicklungsplan wird mit einem Planungshorizont bis 2030 die Aufgabe des ÖPNV im Gesamtverkehr der Stadt Kassel definiert.
- Der Nahverkehrsplan entwickelt dazu die aus ÖPNV-Sicht als Gestaltungsrahmen erforderlichen Eckpunkte. Sein Planungshorizont reicht bis 2018.
- Die konkrete Umsetzung und Detailplanung der Konzepte erfolgt innerhalb des Planungshorizonts des NVP im Rahmen einer strategischen Netzoptimierung.

Alles in allem also drei unterschiedliche Projekte mit einem gemeinsamen Ziel: Der Weiterentwicklung des ÖPNV als integralem Bestandteil des Umweltverbunds und als wichtigem Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Kassel und zur Stärkung des Standorts Kassel.

2 ÖPNV Heute

Kassel liegt in der Mitte Deutschlands. In Kassel treffen sich bedeutende Autobahnverbindungen und Schienenverkehrsachsen. Diese zentrale, verkehrsgünstige Lage birgt große Potenziale und stellt gleichzeitig hohe Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr. Detaillierte Informationen zum ÖPNV und zur Nachfrage im ÖPNV sind dem Berichtsteil „Bestandsaufnahme“ (Langfassung, Kapitel 5 und 7) zu entnehmen.

Die Stadt Kassel verfügt am Bahnhof Wilhelmshöhe über eine hervorragende Anbindung im überregionalen Schienenverkehr. Der Fernbahnhof Wilhelmshöhe ist, neben seiner Eigenschaft als Bestandteil der Infrastruktur, einer der wichtigsten Quell- und Zielorte für den Verkehr (und den ÖPNV) innerhalb Kassels. Er prägt damit entscheidend die Netzstruktur des ÖPNV.

Auch die Anbindung der Nachbarregionen an die Stadt Kassel im Schienenverkehr ist sehr gut. Neben dem Bahnhof Wilhelmshöhe ist ein weiterer Verknüpfungspunkt zum städtischen Netz der Hauptbahnhof. Stündliche Verbindungen werden aus den nordhessischen Kreisen angeboten. Südniedersachsen und Thüringen sind ebenfalls ins Konzept der regionalen Schienenanbindung integriert.

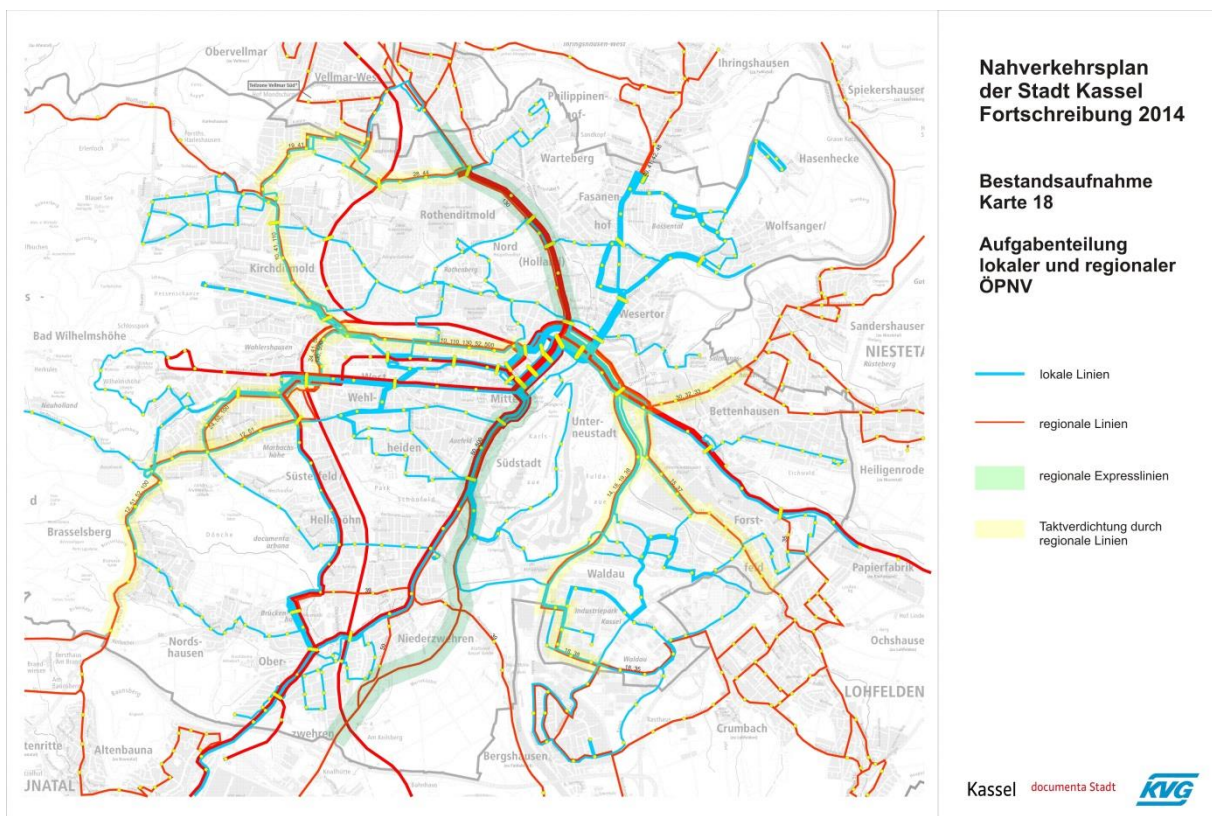


Abbildung 1: Regionaler und lokaler ÖPNV in Kassel

Als Besonderheit ist die „RegioTram“ hervorzuheben. Aus den Landkreisen Kassel und Schwalm Eder werden insgesamt vier Bahnlinien im Stundentakt (ab Dezember 2013 drei Linien im Halbstundentakt) direkt ins Stadtnetz von Kassel geführt.

Als Besonderheit ist zu erwähnen, dass 4 Tram-Linien die Stadtgrenzen überschreiten. Die Linie 1 bedient seit Oktober 2011 Vellmar, die Linie 4 bedient das Lossetal (Kaufungen, Helsa, Hessisch-Lichtenau), die Linien 5 und 7 bedienen Baunatal.

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz durch ein Netz von 17 lokalen (städtischen) Buslinien, die an Werktagen im 30-Minuten Grundtakt diese Bereiche tangential untereinander oder teils direkt mit dem Zentrum, teils mit den ins Zentrum führenden Straßenbahnlinien verbinden. Der Übergang erfolgt an besonders ausgebauten Verknüpfungspunkten.

Das Busnetz erfüllt zum einen auf den tangentialen Linien eine Verbindungsfunktion, zum anderen in Quartieren eine Erschließungsfunktion. Bei einigen dieser Linien sind diese Funktionen verbunden, woraus mehrere sehr langlaufende Linien entstehen (Bsp. Linien 10, 12, 18, 19, 25, 27), die im Tagesverlauf unterschiedliche Linienwege und abschnittsweise variierende Bedienungsqualitäten aufweisen.

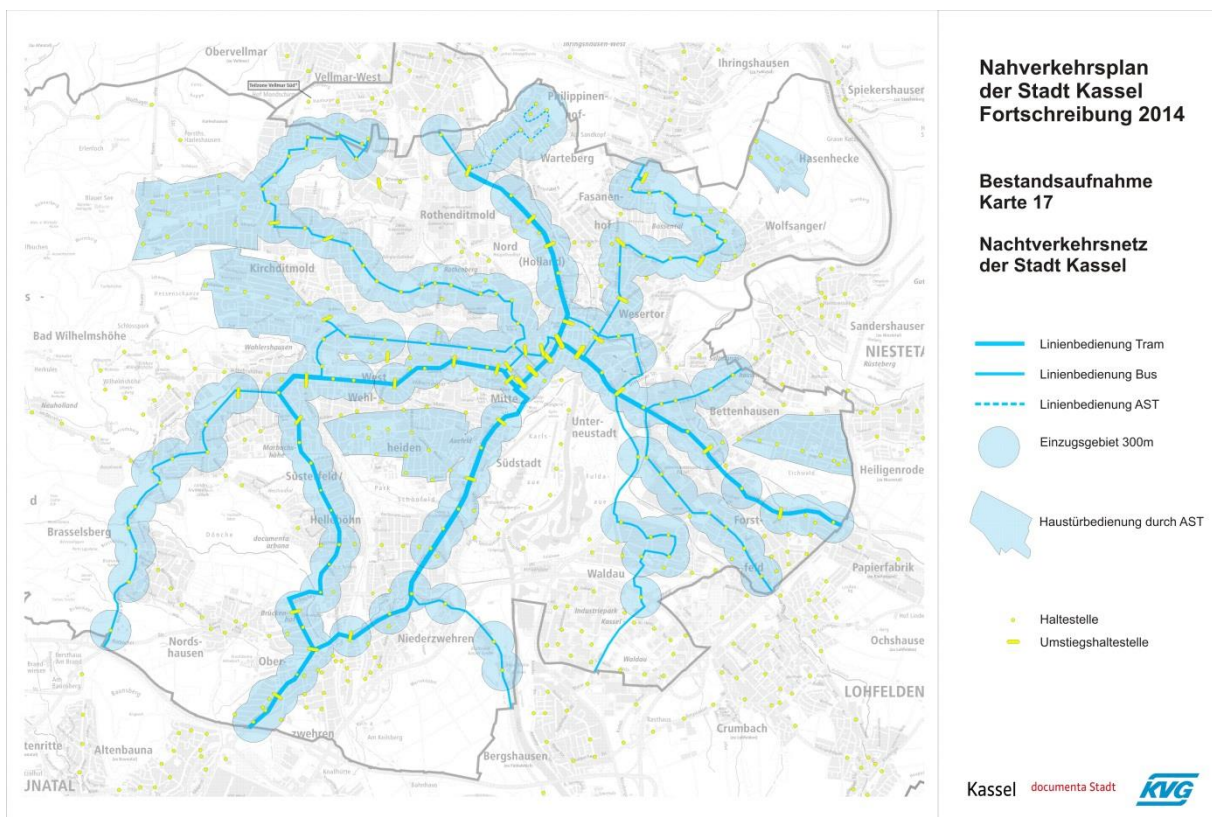


Abbildung 3: Nachtschwärmernetz

Das Angebot im Linienbusverkehr wird auf besonderen Relationen und zu nachfrageschwachen Zeiten durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen ergänzt.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag wird ein Nachtverkehr, der so genannte „Nachtschwärmer“ angeboten. Das Nachtschwärmernetz unterscheidet sich von Tagverkehrsnetz. In ihm sind regionale und lokale Verkehre verknüpft.

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel ist in das Tarifsystem des Nordhessischen Verkehrs Verbundes (NVV) integriert. Auf die Verkehrsströme in Kassel selbst und im unmittelbaren

Umland zugeschnitten ist der Tarif „Kassel Plus“, der aus vielen Umlandgemeinden eine sehr kostengünstige Erreichbarkeit des Oberzentrums Kassel gewährleistet.

Fahrscheine sind derzeit in Bussen, Trams, an stationären Automaten), an den Vorverkaufsstellen sowie in den Kundenzentren erhältlich. Daneben gibt es in den Bereichen „Job-Ticket“, „Hotel-Ticket“, „Mobil-Ticket“ und „Kombi-Ticket“ so genannte Sondervertragskunden.

Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Städten, ist, wie die Abbildung 4 zeigt, der ÖPNV-Anteil der von der Kasseler Bevölkerung zurückgelegten Wege am Gesamtverkehrsmarkt in Kassel überdurchschnittlich hoch.

Abschätzungen auf der Basis von Einnahmedaten und Erhebungsdaten aus verschiedenen Untersuchungen ergeben, dass die KVG im Jahr 2012 ca. 43 Millionen Fahrgäste befördert hat. Im Jahr 2005 waren es ca. 41 Millionen Fahrgäste. Bei einer mittleren Reiseweite im Netz von ca. 4,66 km pro Beförderungsfall hat sich damit die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von ca. 191,3 Mio. Km auf ca. 200,4 Mio. Km pro Jahr erhöht.

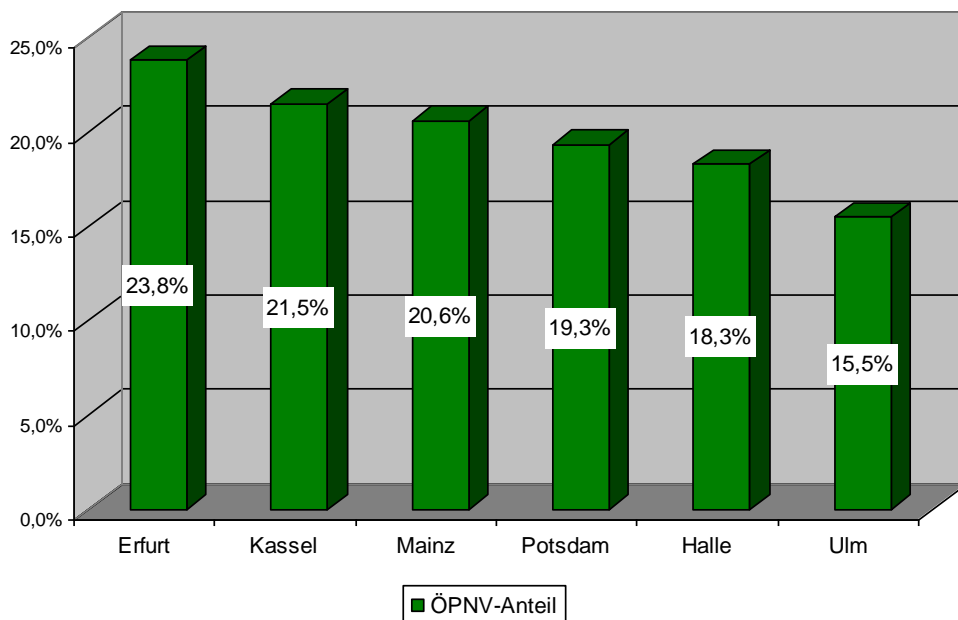


Abbildung 4: Vergleich des ÖPNV-Anteils in verschiedenen Städten³

Sehr großen Erfolg am Markt hat die 2007 eingeführte Nordhessenkarte 60plus. Insgesamt haben die Vertriebsanstrengungen der KVG in den letzten Jahren zu einer hohen Marktdurchdringung im Segment der Abo-Kunden, also der Kunden mit Jahreskarte oder Jobticket geführt. Darüber hinaus ist auch das Semesterticket zu nennen, dieses spiegelt sich jedoch nicht in der im Folgenden kartographisch dargestellten Auswertung wider.

³ Quelle: TU Dresden: Verkehrserhebung „Mobilität in Städten 2008“ Bericht Kassel, Dresden 2009

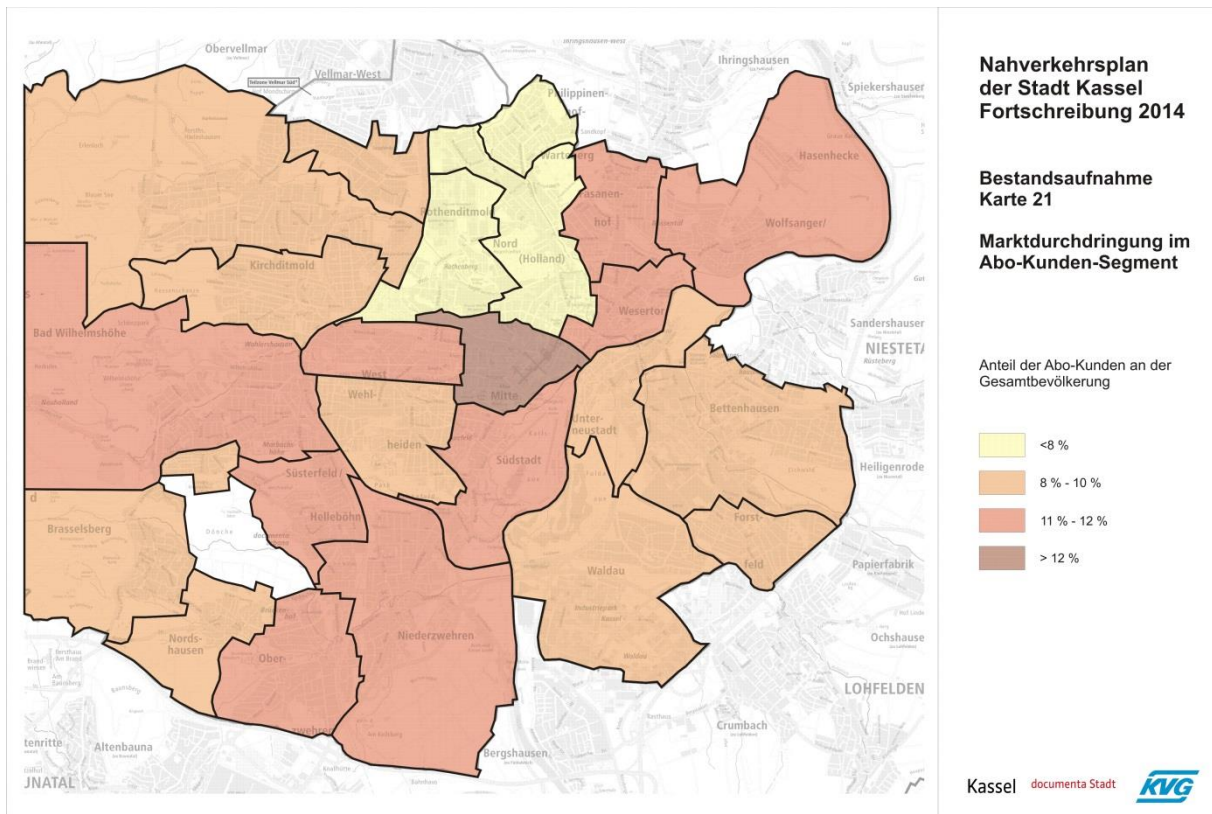


Abbildung 5: Marktdurchdringung im Bereich der Abo-Kunden

3 Entwicklungsrahmen des ÖPNV

Die Rahmenbedingungen des Verkehrsgeschehens (Status Quo und Prognose) werden in der so genannten Bestandsaufnahme dargestellt. Folgende Leitfragen sind wichtig:

- Wie werden sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Stadt Kassel in den nächsten 5 Jahren entwickeln und welchen Beitrag leistet der ÖPNV zur Mobilität der Menschen und zur Weiterentwicklung der Stadtstruktur?
- In welchem strategischen Rahmen muss sich der ÖPNV weiterentwickeln und welche Eckpunkte sind zu beachten, damit er seine Aufgaben für die Stadt und ihre Menschen in optimaler Weise erfüllen kann?

Die Einschätzung der künftigen Potenziale des ÖPNV in Kassel basiert auf einer umfassenden Bestandsaufnahme der vorhandenen Raumstrukturen, der demographischen Gegebenheiten und der Standortaspekte sowie der vorhandenen Prognosen zu deren Entwicklung in den nächsten 5 Jahren. Die Details sind dem Berichtsteil „Bestandsaufnahme“ (Langfassung, Kapitel 2-4 und 6-8) zu entnehmen.

3.1 Künftige Potenziale für den ÖPNV in Kassel

Ein hochwertiger ÖPNV in Kassel wird in Zukunft immer wichtiger, weil

- die Bevölkerung und zentralörtliche Bedeutung Kassels zunehmen wird,
- immer mehr Menschen auf ÖPNV angewiesen sein werden,
- das Mobilitätsverhalten der jüngeren Menschen zunehmend multimodal wird und ÖPNV das Rückgrat eines solchen multimodalen Verkehrsverhaltens ist,
- ein von vielen Menschen genutzter ÖPNV hilft, Kosten im Gesamtverkehr zu senken und
- dadurch die Lebensqualität in der Stadt Kassel zu steigern,
- ÖPNV hilft steigende Verkehrsströme umweltfreundlich zu bewältigen und
- Emissions- und Klimaziele zu erreichen.

ÖPNV wird für Wohnbevölkerung und Gewerbe zunehmend zu einem wesentlichen Faktor, der Wohnsitz- und Standortwahl beeinflusst.

Investitionen in einen guten ÖPNV sind damit Investitionen in die Lebensqualität und die Attraktivität des Standorts Kassel.

3.2 Raumstruktur

Die Stadt Kassel hat ca. 194.000 Einwohner (Stand 31.12.2011) und eine bebaute Fläche von ca. 70 km². Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Einwohnerdichte von 2.700 E/km². Es ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungszahl der Stadt Kassel im Geltungszeitraum in etwa gleich bleiben wird.

Die wesentlichen Verkehrspotenziale liegen in den Wegen der Wohnbevölkerung und der sich nach Kassel bewegenden Umlandbevölkerung, der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Schülerinnen und Schüler, in den Wegen zu öffentlichen Einrichtungen, Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen, zu Einzelhandels- und Gesundheitseinrichtungen, sowie zu Tourismus-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

Insgesamt ist zu erwarten, dass die Anzahl der Wege innerhalb Kassels bzw. der Wege aus dem Umland in die Stadt (und damit das Gesamtpotenzial des Verkehrsmarkts) leicht zunehmen wird.

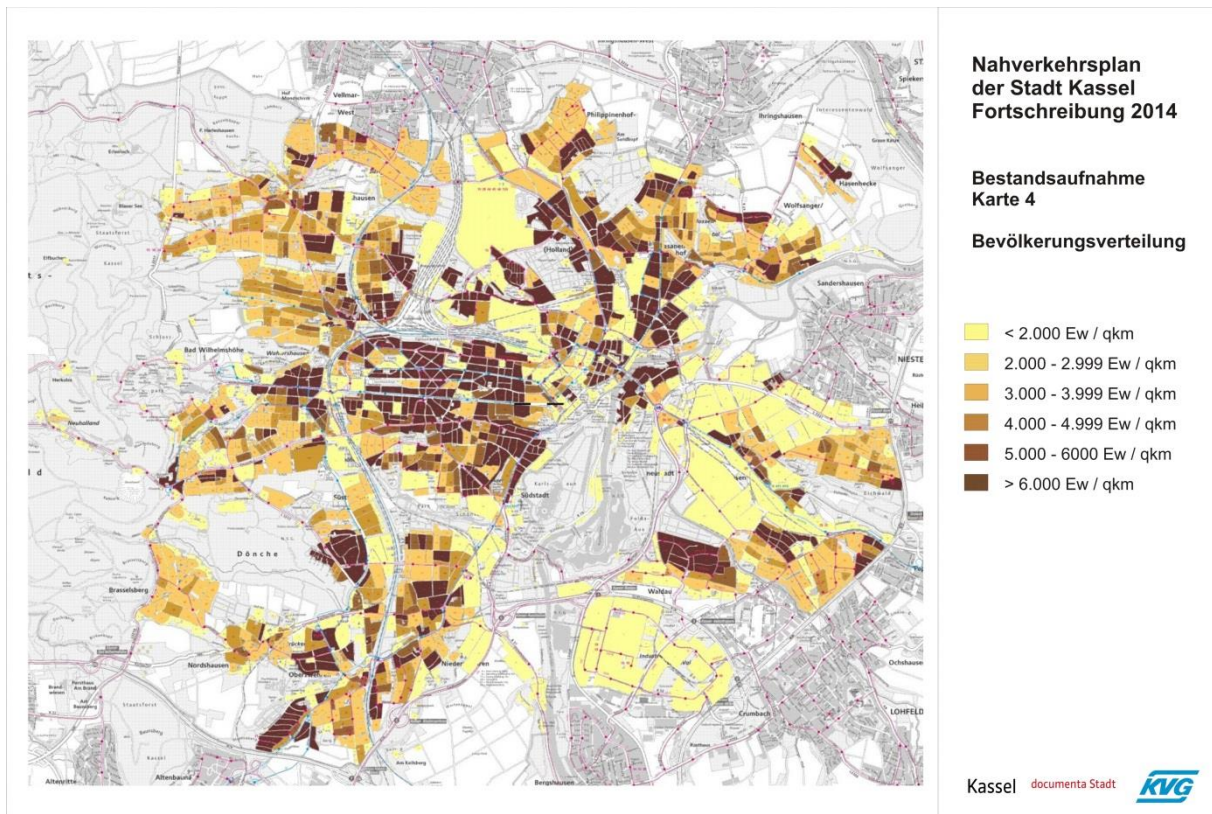


Abbildung 6: Bevölkerungsverteilung in Kassel⁴

In der Altersstruktur wird das mit dem Begriff „Demographischer Wandel“ umschriebene Phänomen der Überalterung der Gesellschaft zwar die Entwicklung beeinflussen, sie aber nicht so intensiv prägen, wie dies in strukturschwächeren Räumen der Fall ist. Auffällig ist jedoch, dass in den nächsten Jahren die Gruppe der 60- bis 68-jährigen zu Lasten der anderen Altersgruppen stark anwachsen wird. Das kann grundsätzliche Auswirkungen auf den Mobilitätsmarkt haben, diese Auswirkungen hängen jedoch sehr stark von anderen Einflussfaktoren (Wanderungsbewegungen, Renteneintrittsalter etc.) ab und sind nur bedingt absehbar. Aussagen zum Mobilitätsverhalten der wachsenden Gruppe der über 65-jährigen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwierig. Tendenziell dürfte der ÖPNV von diesem Trend jedoch eher profitieren.

Innerhalb der Stadt zeichnen sich sehr leichte Verschiebungen in der Einwohnerstruktur ab, die insbesondere durch einen Bevölkerungsgewinn der zentralen, gut angebundenen und ausgestatteten Stadtteile gekennzeichnet sind.

Neben der Bevölkerungsverteilung und zahlreichen sozialgeographischen Aspekten wurden auch räumliche Muster hinsichtlich der Infrastrukturstandorte, Freizeiteinrichtungen, weitere öffentliche Einrichtungen in Bezug auf Arbeitsplatzdichten, Bildungsstandorte und Einkaufsbereiche sowie Mobilitätsströme untersucht.

⁴ Quelle: Stadt Kassel, Amt für Vermessung und Geoinformation

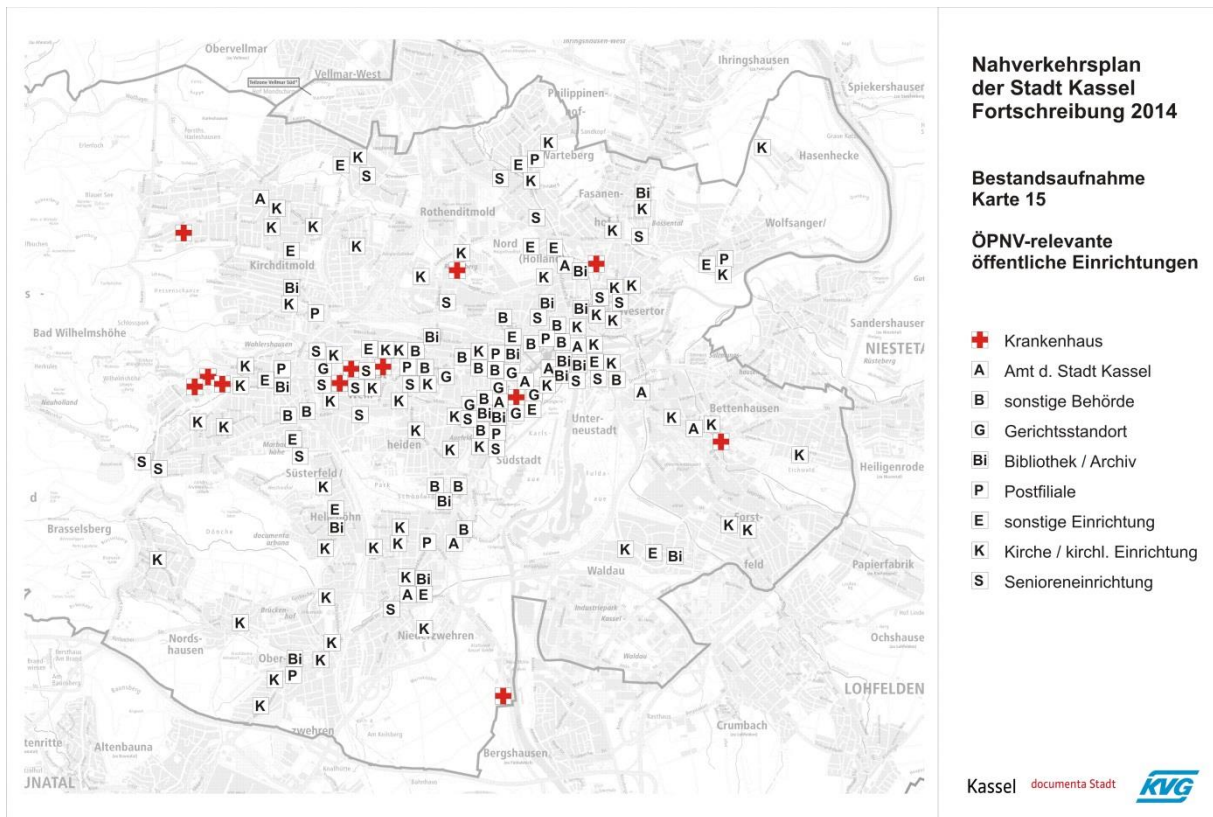


Abbildung 7: Infrastruktureinrichtungen in Kassel

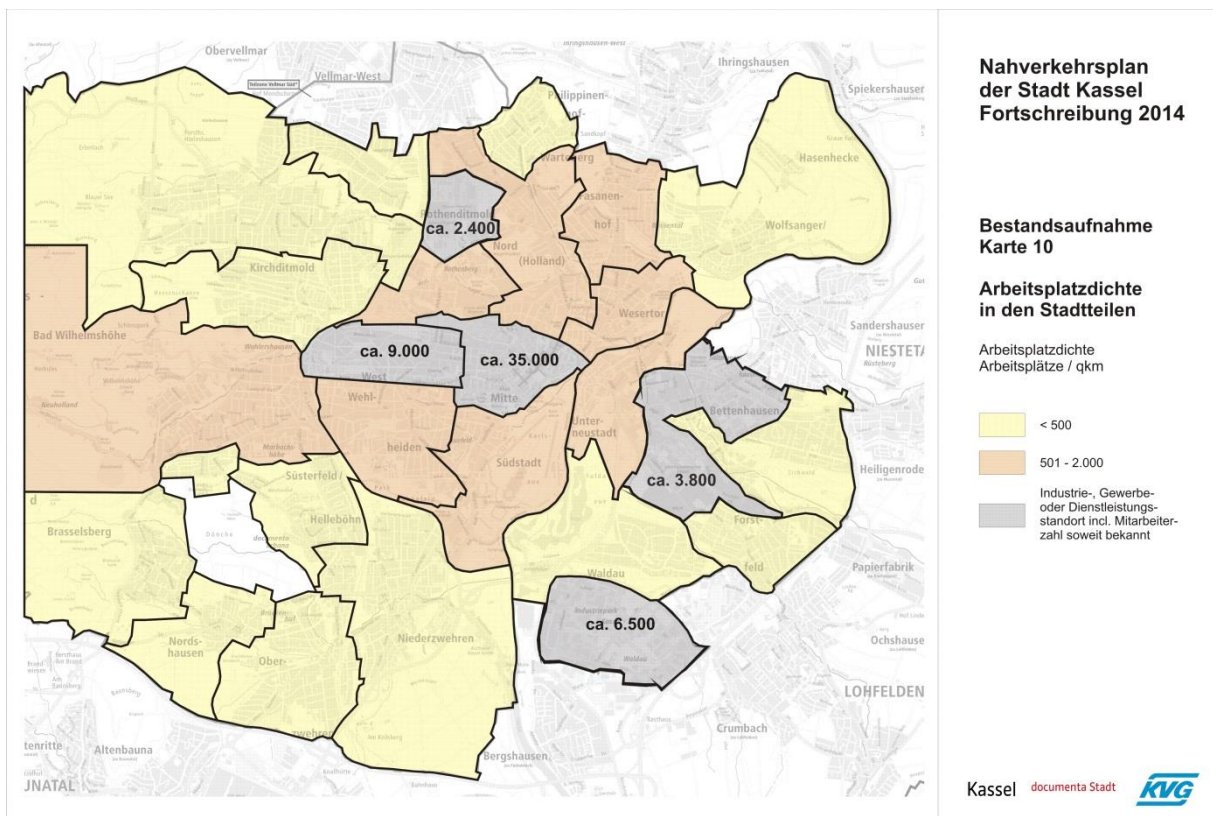


Abbildung 8: Arbeitsplatzdichte in Kassel

In Abbildung 7 und Abbildung 8 sind exemplarisch ausgewählte Karten dargestellt. Im Hinblick auf die Differenzierung und Hierarchisierung des Verkehrsraums lassen sie Muster erkennen, auf deren Basis eine Netzebenenstruktur entwickelt werden kann.

Die Stadtstruktur birgt auf der einen Seite Kundenpotenziale für den ÖPNV, auf der anderen Seite trägt der ÖPNV erheblich zur Attraktivität und Funktionalität der Stadtstruktur bei.

Aus der geographischen Anordnung der Strukturen in Verbindung mit den oben genannten weiteren Faktoren, den aktuellen Mobilitätskennwerten und exogenen Einflussfaktoren ergibt sich, in Bezug auf die Verkehrspotenziale, eine Differenzierung in Raumtypen mit unterschiedlichen Potenzialen für den ÖPNV.

In einem weiteren Schritt ergeben sich aus der Anordnung dieser Raumtypen und einer Analyse der Verkehrsströme Achsen oder Erschließungsbereiche mit unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen.

Übertragen auf den ÖPNV führt dies zu einer hierarchischen Gliederung des Netzes, es bietet sich an, Netzebenen zu etablieren, Achsen und Erschließungsbereiche den Netzebenen zuzuordnen und für die Netzebenen Anforderungen an das Angebot zu formulieren.

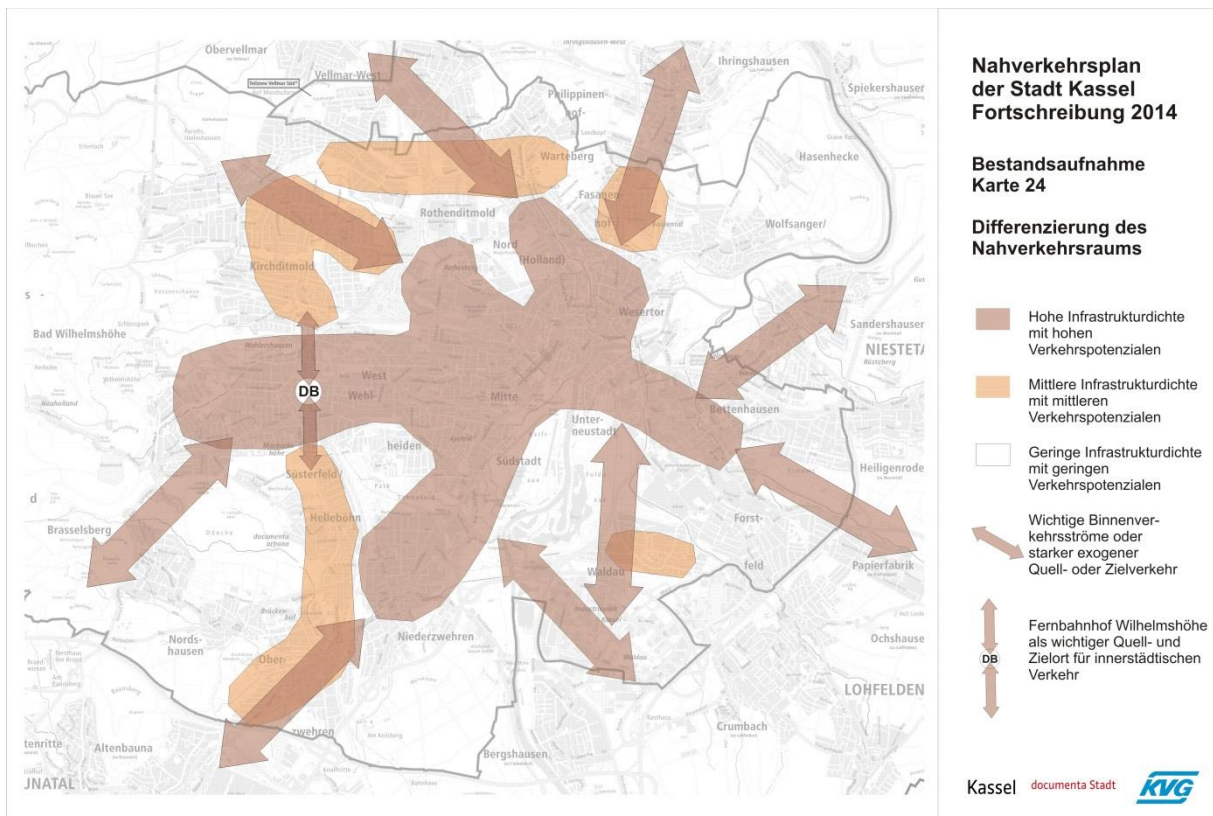


Abbildung 9: Ableitung räumlicher Muster als Basis für ein Netzebenenmodell

3.3 Wichtige Kundengruppen

Ein wichtiges Marktsegment mit hohen Zugewinnpotenzialen für den ÖPNV liegt im

- Freizeitverkehr und im
- Einkaufs- und Versorgungsverkehr.

Zu beiden Zwecken finden Wege in der Regel außerhalb der Schul- und Berufsverkehrsspitzen statt, so dass in den Fahrzeugen auch die bei Fahrgastzugewinnen erforderlichen Kapazitäten vorhanden sind.

Die folgende Abbildung veranschaulicht, dass wesentlich mehr Einwohner Kassels im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr unterwegs sind, als im Berufs- und Ausbildungsverkehr und dass gleichzeitig der ÖPNV-Anteil in den erstgenannten Marktsegmenten geringer ist, als in den letztgenannten. Hier liegen große Chancen für den ÖPNV, wenn er sich den Wünschen der wahlfreien, also nicht auf den ÖPNV angewiesenen Kunden in diesen Segmenten anpassen und hier ein noch attraktiveres Angebot etablieren kann.

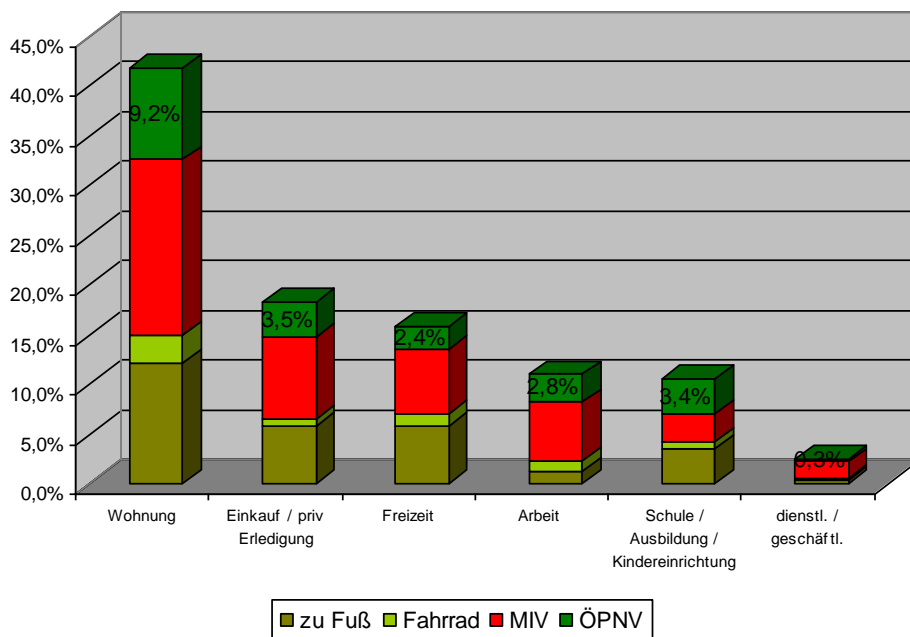


Abbildung 10: Die im jeweiligen Hauptverkehrsmittel zurückgelegten Wege, differenziert nach Wegzwecken und Anteil am Gesamtwegeaufkommen⁵

Hohe Verkehrspotenziale liegen auch im Berufs-, Schüler- und Ausbildungsverkehr. Im Schüler- und Ausbildungsverkehr sind viele Kunden für weitere Entfernungen auf den ÖPNV angewiesen, im Berufsverkehr bewegen sich überwiegend wahlfreie Kunden. In beiden Klassen ist der ÖPNV-Anteil höher als im Durchschnitt aller Wegzwecke. Zu beachten ist, dass Berufs- und Schulverkehr mit Aufkommensspitzen verbunden sind und sich neben der Frage möglicher Zugewinnpotenziale auch die Frage stellt, wo Kapazitäten zur Aufnahme zusätzlicher Kunden erforderlich wären und ob und wie diese bereitgestellt werden können.

Zu berücksichtigen sind bei der Gestaltung der Verkehre auch Pendlerströme in das und aus dem Umland (siehe hierzu Langfassung „Bestandsaufnahme“, Kapitel 4.3.2).

⁵ Quelle: TU Dresden: Verkehrserhebung „Mobilität in Städten 2008“ Bericht Kassel, Dresden 2009

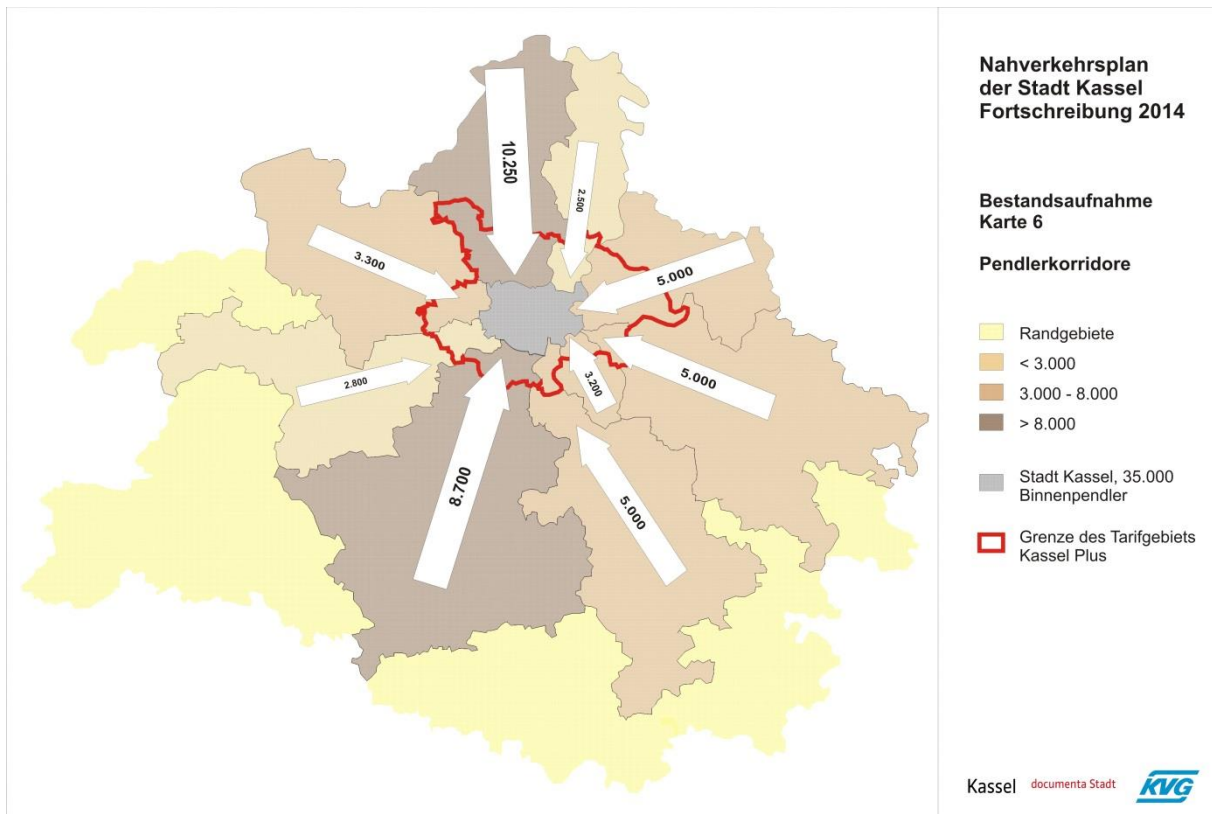


Abbildung 11: Pendlerkorridore im Stadt-Umland-Verkehr

Aufgrund der guten Konkurrenzsituation des ÖPNV sind im Hinblick auf Kundengewinnung, -bindung und Daseinsvorsorge

- hochwertige und transparente Angebote auf innenstadtorientierten Wegen und
- hochwertige, mit dem Angebot auf den Hauptachsen kompatible Verkehre mit Erschließungs- und Tangentialfunktionen

von großer Bedeutung.

3.4 Verhaltenseffekte

Der Verkehrsmarkt ändert sich nicht nur quantitativ, er erfährt auch tiefgreifende qualitative Veränderungen. Insbesondere in den hochurbanen Bereichen steigt die Bedeutung intermodaler Verkehrsangebote. Durchaus in Konkurrenz zum ÖPNV steht der Trend zu Strukturen, die Nahmobilität durch Zufußgehen und Radfahren fördern.

Untersuchungen zum Verkehrsverhalten⁶ zeigen, dass

- die Zahl der Senioren, die über einen Pkw verfügen ansteigt,

⁶ Siehe: Sommer und Krichel: Wer nutzt welche Verkehrsmittel? In: Der Nahverkehr 3 / 2012

- die Pkw-Verfügbarkeit in der Gruppe der Schüler und Auszubildenden zurückgeht,
- der Trend „weg vom“ Pkw-Besitz zugunsten des Anstiegs der Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit (unabhängig davon, ob man ein Auto besitzt oder ausleiht) stärker wird, insbesondere in der Gruppe der „jungen Erwachsenen“.

Derzeit lässt sich über die Folgen für den Verkehrsmarkt nur spekulieren, sicher scheinen für den Prognosezeitraum folgende Annahmen:

- Der Anteil der ÖPNV-Zwangskunden bei den über 65-jährigen wird sinken, mehr Senioren werden „wahlfrei“ sein. Gleichzeitig steigt die Mobilität („Wegehäufigkeit“) dieser Bevölkerungsgruppe.
- Umgekehrt werden, nicht zuletzt infolge der Etablierung des Semestertickets, mehr junge Erwachsene keinen eigenen Pkw besitzen und damit den ÖPNV und multimodale Angebote verstärkt nutzen.
- Veränderte Mobilitätsgewohnheiten werden Verschiebungen der Marktanteile hin zu Verkehrsangeboten des Umweltverbunds mit sich bringen. Hier steht jedoch nicht unbedingt der ÖPNV im Fokus, immer mehr an Bedeutung gewinnen Fahrradnutzung und Car-Sharing.
- Dieser so genannte „Umweltverbund“ benötigt als Rückgrat immer einen guten ÖPNV.
- Informations- und Kommunikationstechnologien spielen auch bei der Nutzung des ÖPNV (bzw. inter-/multimodaler Angebote) eine immer größere Rolle (Buchung, Kauf, Abrechnung, Routenplanung, Information allgemein)

Damit wird es für Mobilitätsdienstleister an einem Standort immer wichtiger, sich frühzeitig diesem Trend hin zu inter- oder multimodalem Verkehrsverhalten zu stellen.

Bezogen auf Kassel lassen sich die Effekte räumlich differenzieren. Die Bestandsaufnahme zeigt, dass in den zentralen Quartieren und in der Nordstadt die Pkw-Verfügbarkeit relativ gering ist. Gerade in den hochurbanen Quartieren gewinnt der ÖPNV aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens der Menschen in Zukunft noch mehr an Bedeutung.

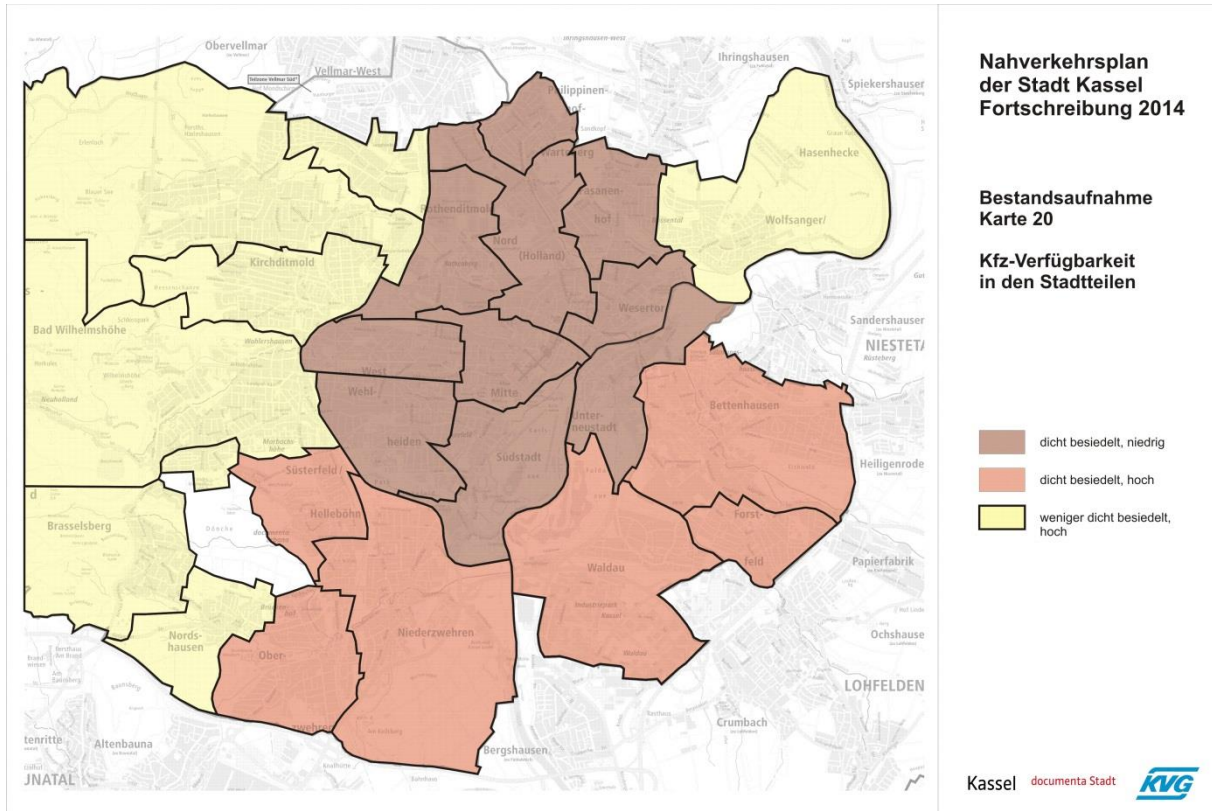


Abbildung 12: Pkw-Verfügbarkeit

3.5 Wie muss das Netz der Zukunft aussehen?

Die Bestandsaufnahme zeigt eindeutig, dass in Netzbereichen, in denen

- ein dichter Takt,
- ein transparentes Netz mit einheitlichen Routen, gut merkbaren Reiseketten und systematischen Umstiegen,
- konkurrenzfähige Reisezeiten,
- komfortable und funktionale Verkehrsmittel und Haltestellen,
- geringen Informationsbedarf und
- auf die Verkehrsfunktion zugeschnittene Produkte mit garantierter Qualität und wiedererkennbaren Produktmerkmalen

bereits heute etabliert sind, die Marktausschöpfung im ÖPNV deutlich höher ist als in Bereichen mit wechselnden Linienführungen, Bedienungszeitfenstern und unterschiedlichen Umsteigepunkten und Reiseketten.

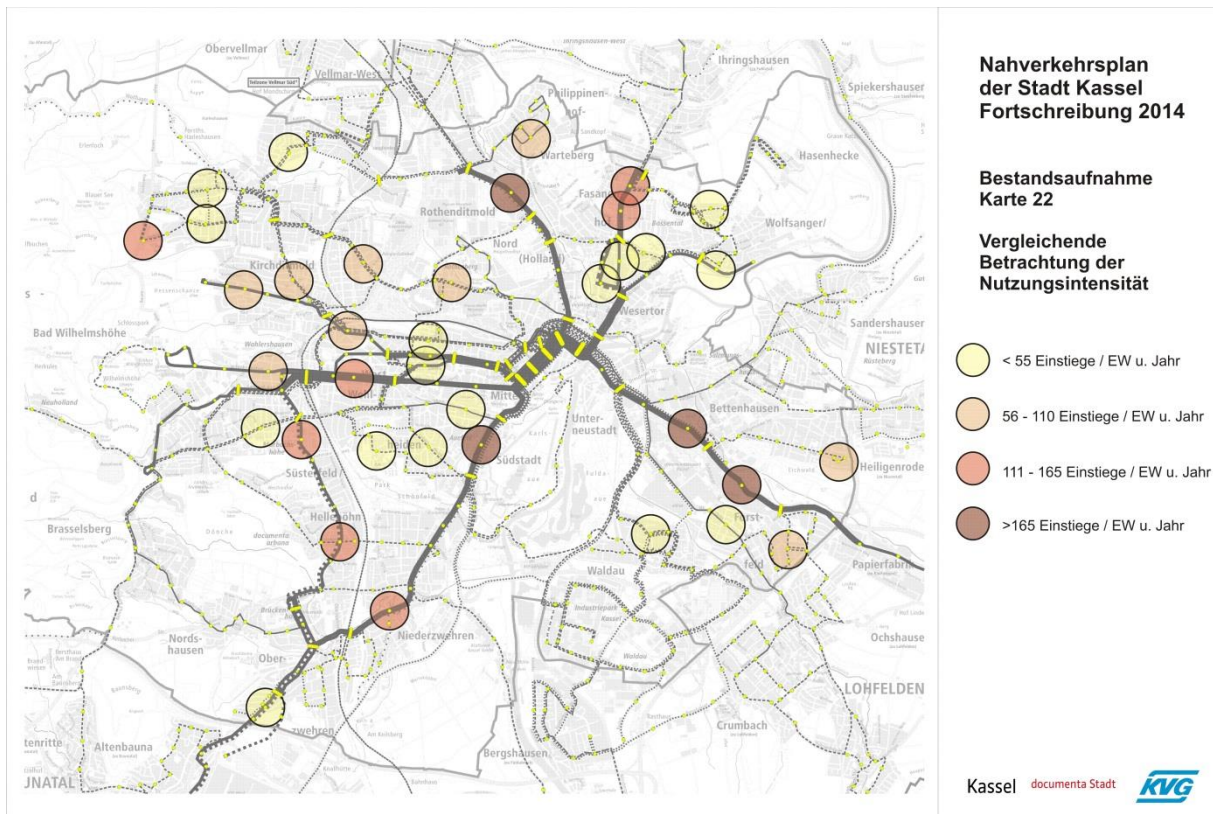


Abbildung 13: Nutzungsintensität in Netzbereichen mit unterschiedlicher Angebotsausprägung

Daraus lässt sich ableiten, dass ein leichter verständliches Netz Potenziale für den Marktanteil des ÖPNV in Kassel bietet und sich ein solches Netz einfacher betreiben und effektiver kommunizieren lässt und damit für Kunden begreifbarer, leichter nutzbar und attraktiver ist.

4 Anforderungsprofil

Aus der detaillierten Analyse räumlicher, soziodemographischer und verkehrlicher Strukturen wird ein Anforderungsprofil entwickelt, das für alle relevanten Aspekte des ÖPNV Qualitätsanforderungen als Prüfmaßstab festlegt und im Sinne einer angemessenen Bedienung Mindeststandards definiert.

Das Anforderungsprofil umfasst folgende Aspekte:

- Grundsätze der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Kassel
- Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes

- Grundsätze zur Kooperation mit dem NVV, den benachbarten Aufgabenträgern und den angrenzenden Kommunen im Rahmen der Gestaltung eines aufeinander abgestimmten, gut kommunizierbaren ÖPNV-Angebots im Kassel Plus Raum⁷
- Festlegung der Bedienungszeitfenster
- Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes auf Basis der in der Bestandsaufnahme abgegrenzten Verkehrs- und Strukturraumtypen
- Vorgaben zur Verbesserung der Transparenz des ÖPNV-Angebots durch Netzgestaltung und Produktbildung
- Qualitätsvorgaben zu Bedienungsfrequenzen, Reisezeiten und Flächenerschließung
- Vorgaben zu Verknüpfungspunkten und Anschlüssen im Liniennetz
- Qualitätsvorgaben zur Ausstattung der stationären Infrastruktur und der Fahrzeuge
- Vorgaben zu Maßen, Ausstattung und Konfiguration der Fahrzeuge
- Vorgaben zur Fahrgastinformation
- Vorgaben zu Schnittstellen mit dem „gebietsgrenzüberschreitenden“ regionalen und lokalen ÖPNV
- Vorgaben für Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern

Das Anforderungsprofil bildet damit den konzeptionellen Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV für den Geltungszeitraum. An seinen Vorgaben wird in einem weiteren Arbeitsschritt das aktuelle ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel gemessen. Das Ergebnis dieser Analyse ist die Basis der Maßnahmenkonzeption. Diese beinhaltet die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Kassel, die zur Erreichung der Vorgaben des Anforderungsprofils beitragen sollen.

In der hier vorliegenden Kurzfassung liegt der Darstellungsschwerpunkt auf den strategischen Zielen im Hinblick auf die Netzgestaltung. Wie oben formuliert enthält das Anforderungsprofil darüber hinaus zahlreiche weitere Vorgaben, die jedoch hier nur kurz angedeutet werden. Im Einzelnen sind sie in der Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ zu entnehmen.

⁷ Der Begriff „Kassel Plus Raum“ bezeichnet das Tarifgebiet im unmittelbaren Umland der Stadt Kassel. Er ist gekennzeichnet durch eine hohe Siedlungs- und Verkehrsdichte. Er umfasst die Städte Baunatal, Kassel und Vellmar sowie die Gemeinden Ahnatal, Calden, Espenau, Fuldabrück, Fuldatal, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Nieste, Niestetal, Schauenburg und Staufenberg. Aufgrund der intensiven Verflechtungen ist in diesem Raum eine abgestimmte ÖPNV-Konzeption von besonderer Bedeutung.

4.1 Barrierefreiheit

Gemäß § 8 (3) des Personenbeförderungsgesetzes hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dazu werden im Entwicklungskonzept die Maßnahmen aufgezeigt, die innerhalb des Geltungszeitraums der Fortschreibung erforderlich und finanzierbar sind. Es sind Kategorien zu entwickeln. Die unter Netzaspekten und unter strukturellen Gesichtspunkten dringlichsten Maßnahmen sind mit Priorität umzusetzen.

4.2 Strategische Ausrichtung

Während in der Vergangenheit der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots vorwiegend im Rahmen eines quantitativen Ansatzes (Erweiterung des Tramnetzes, räumliche Ausweitung der Angebote) erfolgte, ist es in Zukunft erforderlich, neue Akzente durch optimierte Planung und Ressourcennutzung zu setzen. Ziel ist es, Ressourcen so optimal zu nutzen, dass bei gleichem oder sinkendem Aufwand, das Angebot transparenter und attraktiver wird.

4.3 Netzgestaltung

Es sollen folgende Akzente gesetzt werden:

- Das Netz soll klar strukturiert sein.
- Es soll, in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung einer Achse, ein dichter Bedienungstakt angeboten werden.
- Ressourcen sollen auf potentialstarken Achsen gebündelt werden.
- Es sollen einheitliche Bedienungszeitfenster etabliert werden.
- Informationsbedarf soll gering sein.
- Fahrzeiten sollen kurz sein.
- Einheitliche Wegeketten sollen etabliert werden (d.h. für jede Relation ist die Reisekette, egal wann, die gleiche).
- Produkte sollen etabliert werden (Quartiersbusse, Freizeitlinien etc.), dadurch soll die Kommunikation erleichtert und die Vermarktung verbessert werden. Es wird ermöglicht, ein Angebot genau auf eine bestimmte Verkehrsaufgabe zuzuschneiden.

Das soll insgesamt auf Basis der hierarchischen Gliederung des Netzes geschehen, die sich aus der Bestandsaufnahme ergibt. Zentraler Aspekt des Anforderungsprofils ist das, mit Qualitätsvorgaben untermauerte, Netzebenenmodell, das neben Vorgaben zu

- Bedienungs-
- Verbindungs- und
- Erschließungsqualität

auch die Etablierung einheitlicher Bedienungszeitfenster im gesamten Netz vorsieht.

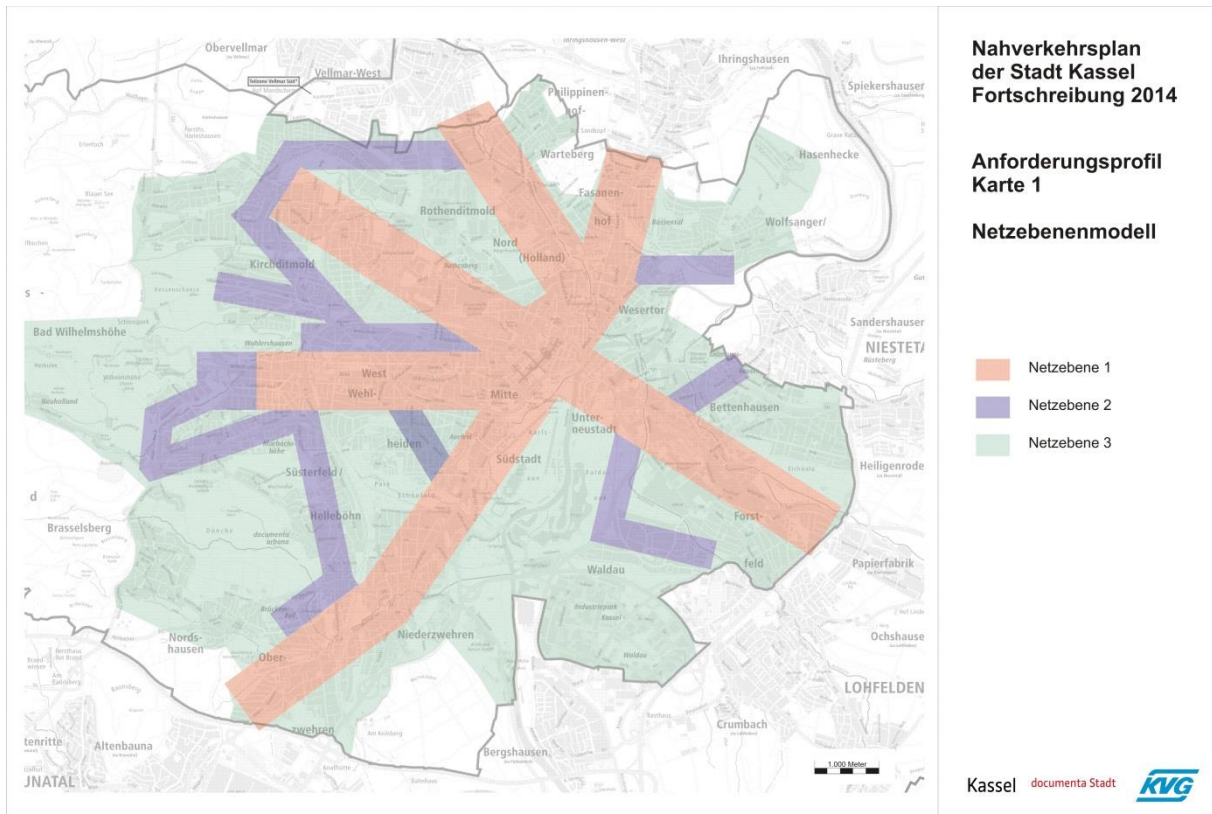


Abbildung 14: Netzebenenmodell auf Basis der Differenzierung des Nahverkehrsraums

In den Vorgaben zur Netzgestaltung wird deutlich, wie die oben beschriebene strategische Ausrichtung in der Praxis vollzogen werden soll:

- Einsatz der vorhandenen Ressourcen dort, wo sie die Fahrgastpotenziale des ÖPNV bei wirtschaftlich optimierter Betriebsdurchführung am besten ausschöpfen („Optimierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses“)
- Definition der erforderlichen Infrastruktur auf Basis des entwickelten Netzkonzepts
- Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unter Berücksichtigung der in den verschiedenen Strukturraumtypen vorzufindenden Anforderungen (Sicherung einer „Grundversorgung“ als Mindeststandard in allen Stadtgebieten)

- Transparenz; Merkbarkeit und leichte Vermarktungsfähigkeit des Netzes („Kundenorientierung“)

Daher sind zur Steigerung der Akzeptanz des Angebots folgende Ziele bei der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Kassel zu beachten

- konkurrenzfähige Reisezeiten im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern,
- Verbindungskomfort (insb. durch geringe Anzahl von Umstiegen)⁸,
- gleiche Reisekette mit einheitlichen Linienwegen für die gleiche Relation über alle Verkehrszeiten und Verkehrstage,
- netzweit einheitliche Bedienungszeitfenster,
- angemessenes Platzangebot in stark frequentierten Netzbereichen,
- einheitliche, wieder erkennbare Produktmerkmale,
- Ressourcenkonzentration auf potenzialstarke Achsen.

Auf diesem Wege soll die Kundenfreundlichkeit erhöht, Zugangshemmnisse abgebaut und damit auch neue Kundengruppen angesprochen werden. Im Ergebnis soll die Marktaus-schöpfung verbessert und gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsbedienung als Mindest-standart in allen Stadtgebieten sichergestellt werden.

Den Netzebenen werden die entsprechenden Qualitätsvorgaben zugeordnet.

⁸ Grundsätzlich geht man von der Direktverbindung als Optimalzustand aus. Erfahrungen aus ÖPNV-Systemen vergleichbarer Städte zeigen, dass Umstiege in Kauf genommen werden, wenn bei hoher Taktfrequenz eine systematische, gut merkbare und verlässliche Reisekette gewährleistet ist

	Mo-Fr	Takt in den Netzebenen			Sa	Takt in den Netzebenen			So	Takt in den Netzebenen		
		1	2	3		1	2	3		1	2	3
NVZ	05:00 – 07:00	15	30	30*	05:00 – 10:00	15	30	30*	10:00 – 24:00	15	30	30*
HVZ	07:00 – 20:00	7,5	15	30	10:00 – 18:00	7,5	15	30				
NVZ	20:00 – 24:00	15	30	30*	18:00 – 24:00	15	30	30*				
NV	24:00 – 05:00	bedarfsorientiert			24:00 – 05:00	bedarfsorientiert			24:00 – 10:00	bedarfsorientiert		

Tabelle 1: Bedienungszeitfenster und netzebenenspezifische Taktvorgaben (* in der Netzebene 3 ggf. durch AST-Einsatz)

Erläuterungen:

Die Nebenverkehrszeit (NVZ) ist gekennzeichnet durch frühen und späten Berufsverkehr und Wege, die gezielt auf bestimmte Orte und Zeiten ausgerichtet sind. Die Nachfrage ist in der Regel schwach bis mittel. Der Verkehr in der Nebenverkehrszeit ist überwiegend nicht spontan, so dass eine hohe zeitliche Flexibilität durch dichte Takte gegenüber einer gezielten und bedarfsgerechten Anbindung der Quellen und Ziele von geringerer Bedeutung ist. Eine Ausnahme bildet in der späten Nebenverkehrszeit der Freizeitverkehr. Hier ist zeitliche Flexibilität wichtig, aufgrund der geringeren Nachfragepotenziale ist aber eine geringere Takt-dichte als in der Hauptverkehrszeit ausreichend.

Die Hauptverkehrszeit (HVZ) ist gekennzeichnet durch Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufs- und Versorgungsverkehr, hohe Nachfrage sowie einen hohen Anteil spontaner Wege. Wegen der erforderlichen hohen zeitlichen Flexibilität und der hohen Kapazitätsanforderungen ist ein dichter Takt wichtig. Aufgrund der Verlängerung von Öffnungszeiten, der Entwicklung zu Nachmittagsunterricht, flexibler Arbeitszeitmodelle und des Universitätsbetriebs ist eine Unterteilung der Hauptverkehrszeit in eine Früh-, Mittags- und Nachmittagsspitze von geringerer Bedeutung als früher.

Der Nachtverkehr ist durch geringe Nachfrage gekennzeichnet. Er umfasst im Wesentlichen sowohl spontanen Freizeitverkehr als auch nächtlichen Berufsverkehr. Er ist bedarfsorientiert, ggf. auch bedarfsgesteuert, zu gestalten.

4.4 Weitere wesentliche Aspekte des Anforderungsprofils

Das Anforderungsprofil enthält weiterhin Vorgaben zu folgenden Aspekten:

- Beachtung der Grundsätze des Gender Mainstreaming (siehe Langfassung Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 2.4)
- Barrierefreiheit im Bereich der stationären und mobilen Infrastruktur sowie im Bereich der Fahrgastinformation (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 3, 7, 8.5 und 9)
- Kooperation im Kassel Plus Raum (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 4)
- Haltestellen (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 7)
- Fahrzeuge (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 8)
- Fahrgastinformation (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 9)
- Tarif und Vertrieb (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 10 und 11)
- Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 12)
- Qualitätssicherung (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 13)

5 Mängelanalyse

Im Rahmen der Mängelanalyse wird der „Ist-Zustand“ im Netz mit dem „Soll-Zustand“ gemäß Anforderungsprofil abgeglichen.

Alle Kriterien des Anforderungsprofils werden operationalisiert und „messbar gemacht“. Dies ist im reinen Abgleich quantitativer Vorgaben einfach, qualitative Vorgaben, wie zum Beispiel die „Netztransparenz“ werden anhand konkreter Kriterien auf ihre Konformität mit dem Anforderungsprofil geprüft.

Die detaillierte Analyse inklusive methodischer Erläuterungen und tabellarischer Anhänge sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Mängelanalyse“ zu entnehmen.

5.1 Barrierefreiheit

Die Haltestellenausstattung erfüllt in großen Teilen die Vorgaben zur Barrierefreiheit. Wie die Tabelle 2 zeigt, ist an nahezu allen Tramhaltestellen und an etwas über 40% der Bushaltestellen ein höhengleicher Einstieg vorhanden. Taktile Leitsysteme sind schwerpunktmäßig bei den Verknüpfungspunkten und an etwas über einem Drittel der Tramhaltestellen vorhanden.

Vorgabe	Tramhaltestelle	Bushaltestelle	Verknüpfungspunkt
Ermöglichung höhengleichen Einstiegs	94%	41%	89%
Stellflächen für Rollstühle oder Kinderwagen	100%	88%	100%
Taktiler Leitsystem	36%	16%	56%
Audiovisuelle DFI	40%	13%	89%

Tabelle 2: Barrierefreiheit der Haltestellen

Im Fahrzeugbereich sind mit Ersetzen der alten Hochflurtrams durch moderne Niederflurfahrzeuge sowohl im Tram- als auch im Busbereich die Vorgaben zur Barrierefreiheit erfüllt.

5.2 Netzgestaltung

Hinsichtlich der Vorgaben des Anforderungsprofils zur Netzgestaltung sind die folgenden wesentlichen Aspekte festzuhalten:

Die im Anforderungsprofil für die einzelnen Netzebenen geforderte Bedienungsqualität wird im Stadtgebiet überwiegend erreicht. Eine Ausnahme bildet die Achse Innenstadt – Ahnatalstraße.

Durch die uneinheitliche Bedienung einzelner Linien werden einige Einwohner zeitweise nicht erschlossen und die Bedienung erfüllt damit auch nicht die quantitativen Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit. Dies betrifft beispielsweise Oberzwehren und Wehlheiden. Wechselnde Linienführungen in den genannten Räumen sind auch als Mängel im Bereich Netztransparenz bewertet.

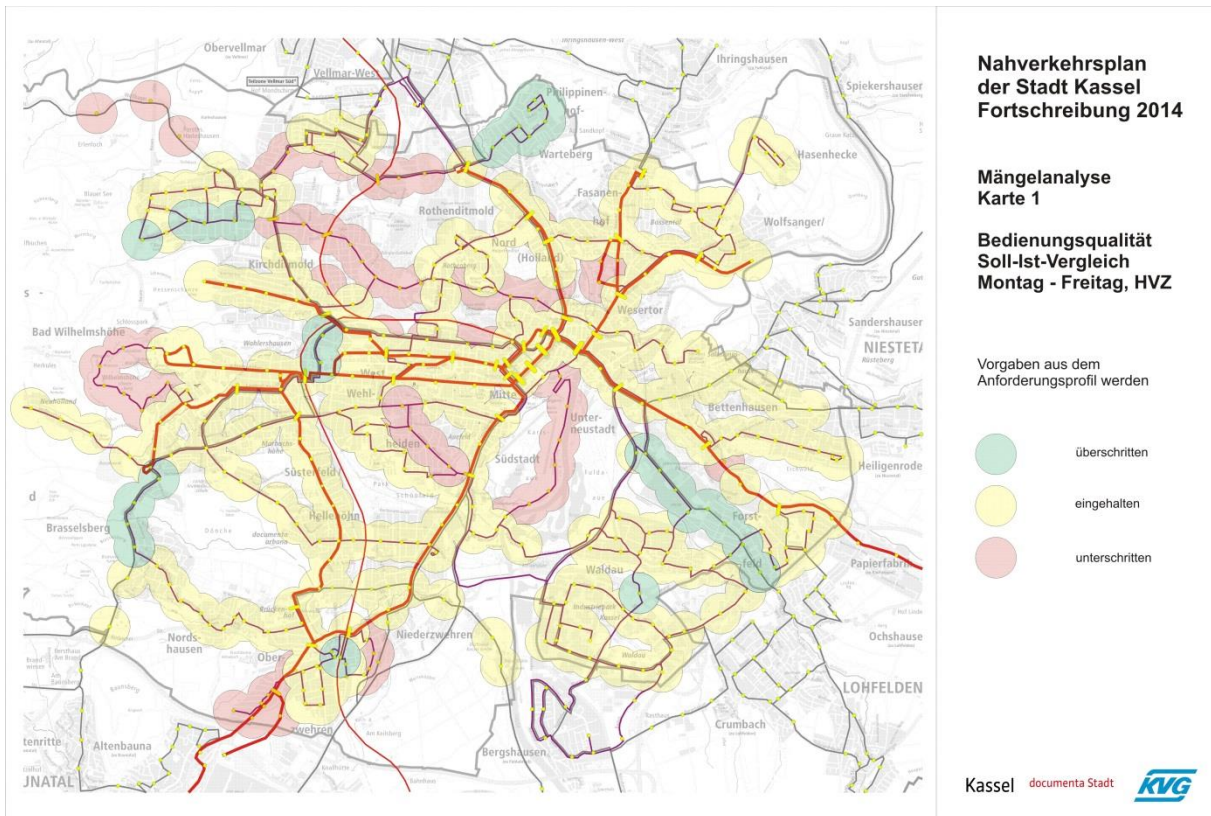


Abbildung 15: Bedienungsqualität von Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit

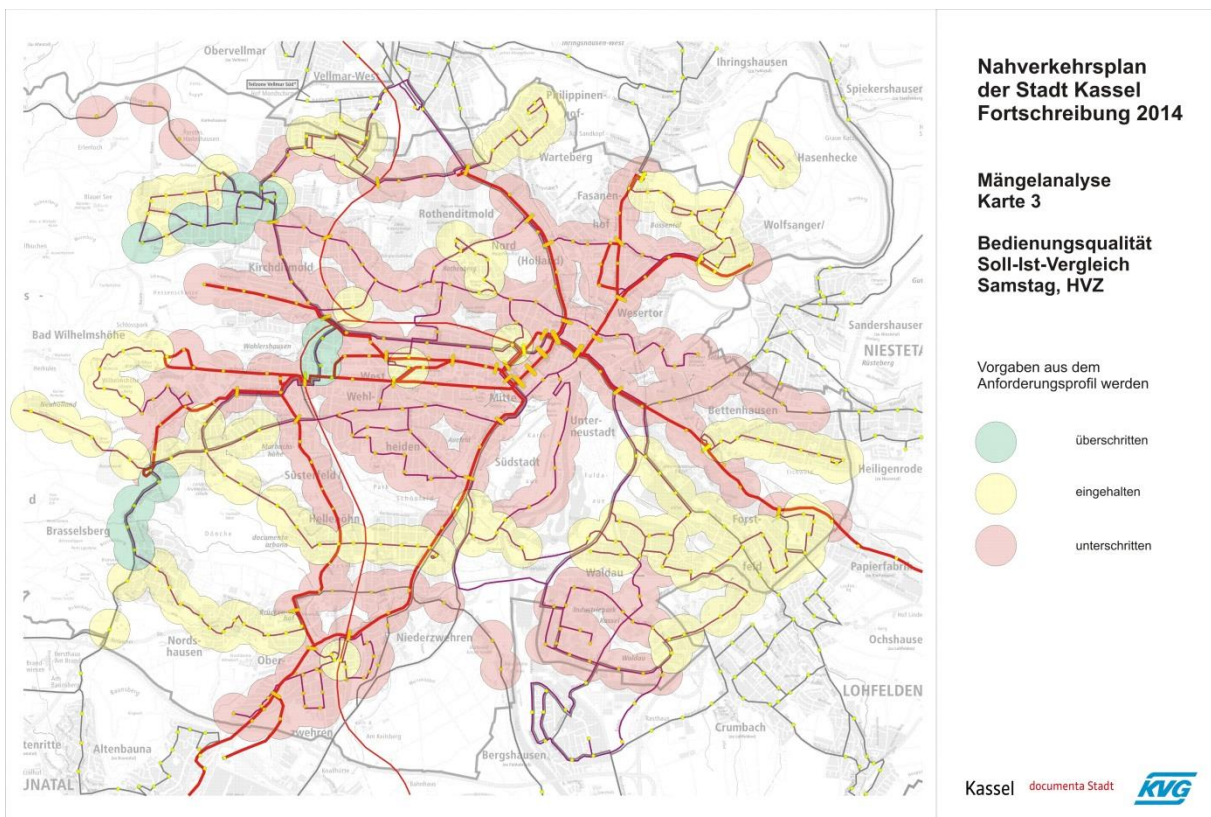


Abbildung 16: Bedienungsqualität am Sa in der Hauptverkehrszeit

An Samstagen ist infolge der Angebotsausdünnung ab ca. 15 Uhr die Bedienungsqualität nicht konform mit der Vorgabe des Anforderungsprofils.

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität ist zwischen nicht erschlossenen Siedlungsrandlagen, großflächig unzugänglichen Gewerbegebieten o.ä. und innerstädtisch nicht erschlossenen Wohn- oder Gewerbebereichen zu unterscheiden. In den beiden erstgenannten Raumkategorien sind Fußwege außerhalb des als Prüfgröße angesetzten Luftlinienradius nicht vermeidbar und müssen aufgrund dieser Gegebenheiten in Kauf genommen werden. Bei der letztgenannten Raumkategorie der innerstädtischen Wohn- und Gewerbebereiche bestehen Defizite in der Erschließung des östlichen Teils des Stadtteils Wolfsanger.

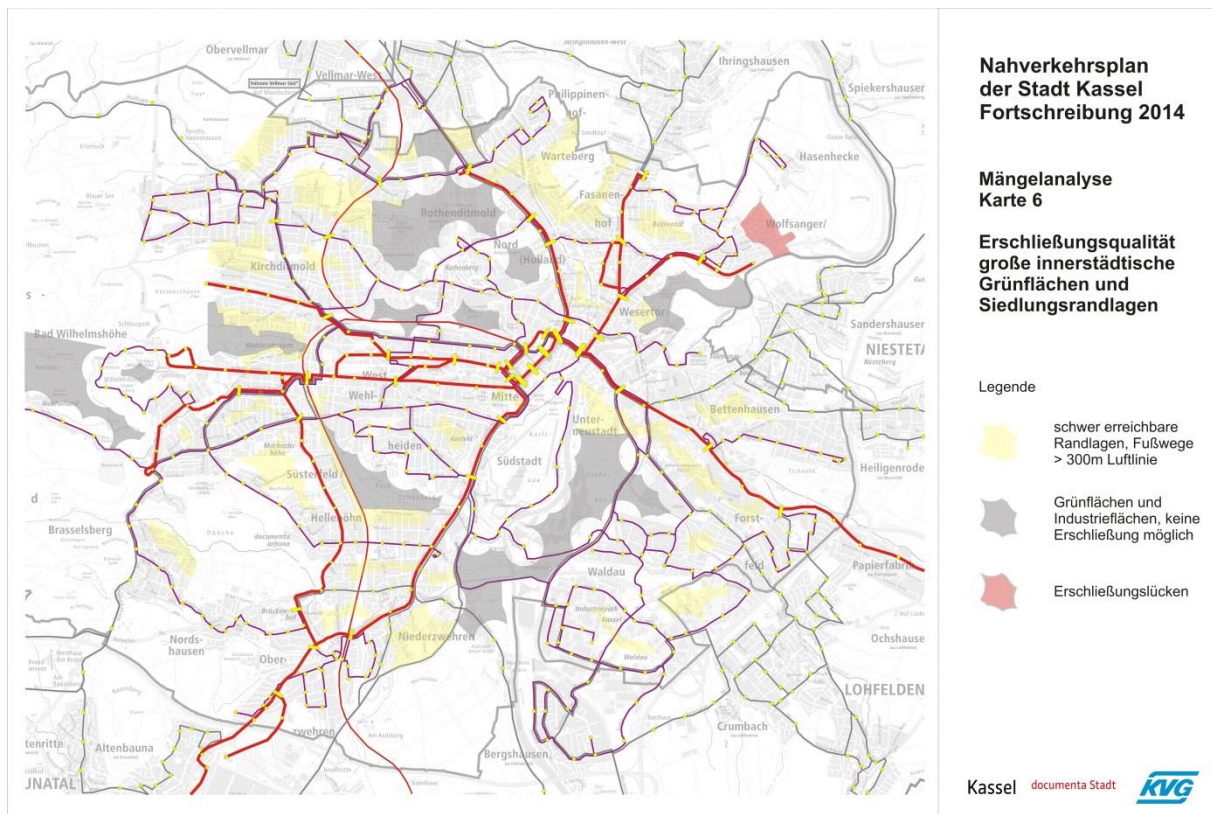


Abbildung 17: Erschließungsqualität

Verbesserungspotenziale bestehen im Wesentlichen im Bereich der Netztransparenz. Infolge der Differenzierung von Reiseketten in Abhängigkeit von Verkehrstagen und Tageszeiten entsteht für die Kunden häufig ein erhöhter Informationsbedarf. Dies bewirkt, dass Alternativen, die zwar in der Regel zur gewohnten Verbindung bestehen, nicht wahrgenommen werden. Defizite im Bereich der Netztransparenz sind ein nicht zu unterschätzendes Zugangshemmnis, insbesondere für wahlfreie Kunden und Kunden, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen. Im Umkehrschluss ist davon auszugehen, dass durch Verbesserungen im Bereich der Netztransparenz in nennenswertem Umfang Neukunden gewonnen werden können. Dies gilt für die städtischen Linien, die regionalen Linien sowie die bedarfsgesteuerten Verkehre.

Die Reisezeiten im ÖPNV auf innenstadtorientierten Wegen sind gegenüber dem MIV als konkurrenzfähig zu bewerten.

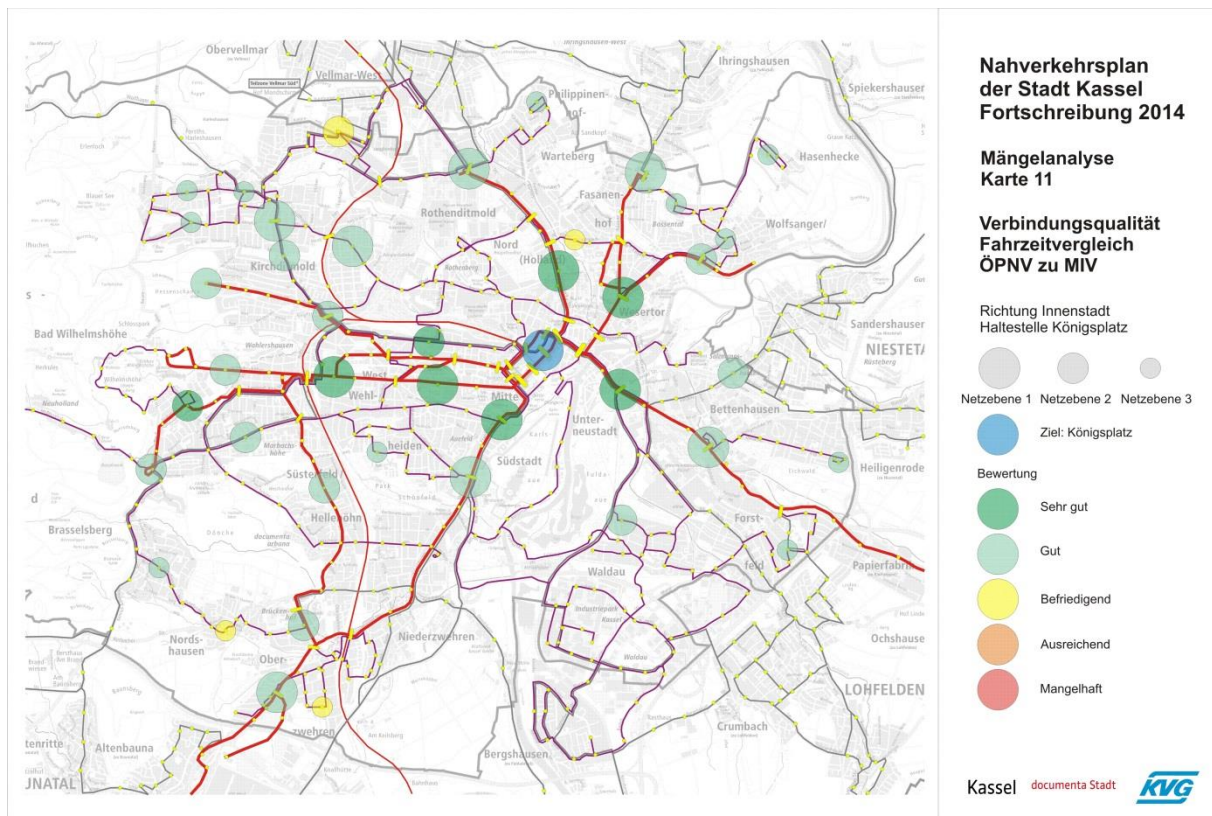


Abbildung 18: Reisezeitvergleich ÖPNV / MIV

Die Integration der regionalen Verkehre entspricht nicht in allen Fällen den Vorgaben des Anforderungsprofils. Dies betrifft die Bedienzeiten, die Vertaktung mit städtischen Linien sowie die Transparenz des Angebots.

5.3 Haltestellenausstattung

In Bezug auf die im Anforderungsprofil geforderte Qualität der stationären Infrastruktur ist im Liniennetz der Stadt Kassel folgendes wesentlich:

- Insgesamt entspricht die Qualität der Haltestellen im Netz der Stadt Kassel unter den Aspekten Funktionalität, Komfort, Barrierefreiheit, Design und Sicherheit überwiegend den Vorgaben des Anforderungsprofils und geht zum Teil auch darüber hinaus.
- Defizite bestehen in Bezug auf die einheitliche Haltestellenkennzeichnung und –gestaltung gemäß NVV-Designstandard.
- Die Ausstattung der Verknüpfungspunkte mit taktilen Leitsystemen und expliziter Wegweisung zu den Anschlussverkehrsmitteln bleibt hinter den Vorgaben des Anforderungsprofils zurück.
- Weiterhin ist festzustellen, dass insbesondere an Verknüpfungspunkten in nennenswertem Umfang die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes den Vorgaben des Anforderungsprofils nicht entsprechen.

- Im Bereich der Bushaltestellen sind nur ca. 80% der Haltepositionen mit einem Abfallbehälter ausgestattet.

5.4 Fazit

- Die Qualitätskriterien des Anforderungsprofils werden überwiegend eingehalten
- Defizite in der Bedienungsqualität bestehen auf einer Hauptachse, an Samstagen, in Tagesrandlagen und, infolge wechselnder Linienführungen, in Teilbereichen des Erschließungsnetzes
- Kunden müssen sich zum Teil unterschiedliche Reiseketten (tageszeit- und wochentagsabhängig) merken
- In bestimmten Netzbereichen besteht ein Überangebot
- Die Angebotsabstimmung zwischen regionalen und lokalen Linien entspricht zum Teil nicht den Vorgaben des Anforderungsprofils
- Zum Teil werden Ressourcen eingesetzt, ohne dass sie zu einer kommunizierbaren Qualitätsverbesserung beitragen
- Hohe Haltestellendichte
- Reisezeiten können infolge der hohen Haltestellendichte tendenziell länger sein

6 Entwicklungskonzept

Aus den Vorgaben des Anforderungsprofils und auf Basis der Mängelanalyse wird das Entwicklungskonzept abgeleitet.

Die Bearbeitung erfolgt auf einer strategischen Ebene, das heißt, dass keine Detailkonzepte, keine umsetzungsreifen Planungen, Fahrplanentwürfe oder konkreten Gestaltungselemente dargestellt werden. Im Entwicklungskonzept werden Eckpfeiler dargestellt, die, in Verbindung mit dem Anforderungsprofil, den Rahmen jeder weiteren Detailplanung definieren.

So ergeben sich für jeden Punkt der Stadt Kassel verbindliche, konkrete und messbare Vorgaben für den ÖPNV

Das Entwicklungskonzept enthält somit die strategischen Vorgaben, deren Rahmen für alle nachgeschalteten Planungen gelten soll. Es soll aufzeigen

- welche Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorgaben des Anforderungsprofils geeignet sind und
- wie den im Rahmen der Mängelanalyse aufgezeigten Defiziten abgeholfen werden kann.

Verfolgte der derzeit gültige Nahverkehrsplan im Schwerpunkt erfolgreich einen quantitativen strategischen Ansatz („Mehr Kunden und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Erweiterung des Netzes und Mehrung von Ressourcen“) so soll im Rahmen der laufenden Fortschreibung ein eher qualitativer Ansatz („mehr Kunden und / oder verbesserte Wirtschaftlichkeit durch intelligente Reorganisation vorhandener Ressourcen“) weiterentwickelt werden. Zusätzlich bleibt aber auch der weitere Ausbau des Netzes, insbesondere im Trambereich, Planungsgrundlage.

Wichtiges Ziel ist Kostenneutralität und Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Dies ist u.a. möglich durch Verlagerung von Ressourcen aus Bereichen mit Überangebot oder betrieblichen Überkapazitäten in Bereiche mit Defiziten gemäß Anforderungsprofil

Auch für die Darstellung des Entwicklungskonzepts im Rahmen der Kurzfassung zur TÖB-Beteiligung gilt, dass der Fokus auf den wesentlichen strategischen Aspekten liegt. Alle anderen Teilaspekte des Entwicklungskonzepts sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Entwicklungskonzept“ zu entnehmen.

6.1 Strategische Akzente im Rahmen der Netzgestaltung

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV in Kassel soll

- das Netz klarer strukturiert werden
- Ressourcen gebündelt werden
- Informationsbedarf abgebaut werden
- Reisezeiten verkürzt werden
- Einheitliche Wegekette etabliert werden
- Produkte und Qualitätskriterien etabliert werden
- Einheitliche Bedienungszeitfenster etabliert werden
- Umstiege systematisiert werden

Damit wird das Angebot transparenter und für Gelegenheitskunden leichter verständlich, ÖPNV-Kunden kommen schneller an ihr Ziel, Wege zu Haltestellen können dadurch länger werden, häufigeres Umsteigen kann notwendig werden.

Gleichzeitig kann die Leistung wirtschaftlicher erbracht werden, Ressourcen können aufwandsneutral aus Bereichen mit Überangebot in Bereiche mit Defiziten verlagert werden und die betriebliche und technische Ausgangsbasis für zukünftige Entwicklungen wird gesichert.

6.2 Barrierefreiheit

Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit erfolgen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten bzw. in deren Umfeld, in Fahrzeugen und im Bereich der Fahrgastinformation.

Die derzeit noch in Betrieb befindlichen hochflurigen Tram-Fahrzeuge vom Typ N8C werden im Rahmen der Ersatzbeschaffung durch niederflurige Fahrzeuge ersetzt. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen sind im Fortschreibungszeitraum nicht erforderlich.

Obgleich Kassel im Bundesvergleich sehr gut dasteht, weist die Mängelanalyse im Bushaltestellenbereich noch Defizite aus. Anhand der Bedeutung der Haltestellen im Netz, des Fahrgastaufkommens sowie der Lage der Haltestellen zu Einrichtungen oder anderen Strukturen, die der Barrierefreiheit besondere Bedeutung zukommen lassen, wird eine Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen erarbeitet (siehe Abbildung 19).

Es werden Prioritätsstufen und Kriterien zur Einordnung in Prioritätsstufen entwickelt.

Für die Prioritätsstufe 1 gelten folgende Kriterien:

- Lage im Umfeld funktionaler Zentren oder innerhalb verdichteter Wohnstandorte
- Lage im Umfeld von Senioren- und Behinderteneinrichtungen
- Lage im Umfeld von Ämtern, Gesundheitseinrichtungen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen, deren barrierefreier Zugang von besonderer Bedeutung ist
- Lage im Umfeld von regional und überregional wichtigen Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Funktion als Verknüpfungspunkt

Für die Prioritätsstufe 2 gelten folgende Kriterien:

- Lage in Wohngebieten
- Lage im Umfeld von Friedhöfen sowie lokal bedeutenden Freizeit-, Kultur- und Infrastruktureinrichtungen

In die Prioritätsstufe 3 fallen die übrigen Haltestellen im Bedienungsgebiet. Hier ergibt sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

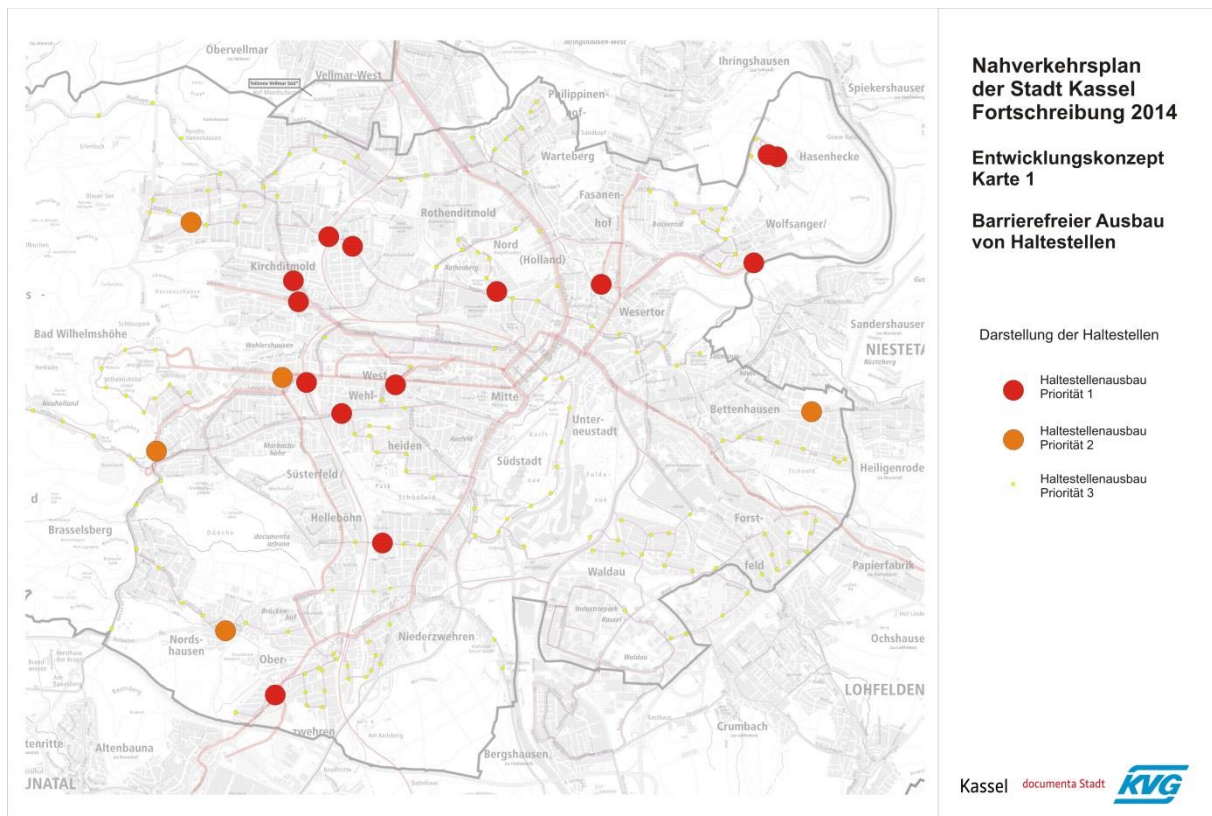


Abbildung 19: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

6.3 Kooperation im KasselPlus Raum

Im KasselPlus Raum ist ein einheitliches, sehr gut aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Angebot von besonderer Bedeutung. Da die Aufgabenträgerschaft sich auf zwei Gebietskörperschaften (Kreisfreie Stadt Kassel und Landkreis Kassel) und den NVV verteilt, ist eine intensive, übergreifende Abstimmung der strategischen Ziele im Rahmen der Nahverkehrsplanung unabdingbar.

Die Kooperation umfasst auf der strategischen Ebene folgende Bereiche:

- Netz- und Angebotsgestaltung (siehe Abbildung 20)
- Fahrgastinformation
- Tarifgestaltung

In Bezug auf die Netzgestaltung sind aus Sicht der Stadt Kassel folgende Aspekte relevant:

- Verkehrsaufgabe und –konzept der RegioTram im Stadtgebiet Kassel

- Potenziale für den Bau von Schienenstrecken zur Verbesserung der Stadt – Umland – Verbindungen
- Ausbau des innerstädtischen Schienennetzes
- Verknüpfung von regionalen Buslinien mit den Angeboten im Stadtnetz
- Ergänzung des Busangebots im Netz der Stadt Kassel durch gebietsüberschreitende Verkehre

Zentraler Aspekt ist die Definition einer einheitlichen Verkehrsaufgabe und eines Bedienungskonzepts der RegioTram im Stadtgebiet Kassel.

Am Hauptbahnhof treffen sich alle RT-Linien und mit Umsetzung des so genannten „RT-Zielkonzepts“ kommt in der HVZ mindestens alle 15-Minuten ein RT-Fahrzeug am Hauptbahnhof an, so dass ab hier die Möglichkeit besteht, in der Stadt Kassel die Funktion einer Linie der Netzebenen 1 oder 2 zu übernehmen. Folgende Kriterien werden definiert:

Die in die Stadt Kassel einbrechenden RT-Linien verkehren im Stadtnetz ab dem Hauptbahnhof

- fest und kontinuierlich auf dem gleichen Ast des Tramnetzes,
- im Rahmen der im Anforderungsprofil definierten Takt-Vorgaben,
- auf einheitlichem Linienweg,
- in den im Anforderungsprofil definierten Bedienungszeitfenstern.

Sie können dadurch in dem gewählten Abschnitt die Funktion einer Tramlinie übernehmen. Zu vermeiden sind unterschiedliche Linienwege der RT im Stadtgebiet sowie Abweichungen vom Taktrahmen. Ergeben sich verkehrliche Notwendigkeiten, die eine abweichende Führung bestimmter Kurse erfordern, ist dies möglich, soweit die Funktionsübernahme einer Tramlinie durch die RT dadurch nicht beeinträchtigt wird (z. B. abweichende Führung einer abgekoppelten Einheit einer Doppeltraktion). Die Bedienungszeiten der im gleichen Streckenabschnitt verkehrenden Tram- bzw. RT-Linien sind gemäß Vorgabe des Netzebenenmodells zu synchronisieren.

Neue Schienenstrecken zur weiteren Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen der Stadt Kassel und dem Umland sind nur gemeinsam mit dem NVV und dem Landkreis Kassel finanzierbar und realisierbar. Folgende Netzerweiterungen ins Umland sind denkbar:

- Anbindung der Gemeinde Fuldaatal durch Verlängerung der Tramstrecke von der Ihringhäuser Straße in den Ortsteil Ihringhausen

- Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke in Verlängerung der Achse Platz der Deutschen Einheit – Sandershäuser Straße – Niestetal oder der Achse Wolfsanger – Niestetal⁹
- Anbindung der Gemeinde Lohfelden durch Verlängerung einer möglichen Tramstrecke nach Waldau oder durch Neubau einer Strecke im Korridor Leipziger Straße – Forstfeld – Lohfelden

Die entsprechenden Trassenkorridore sollten freigehalten werden.

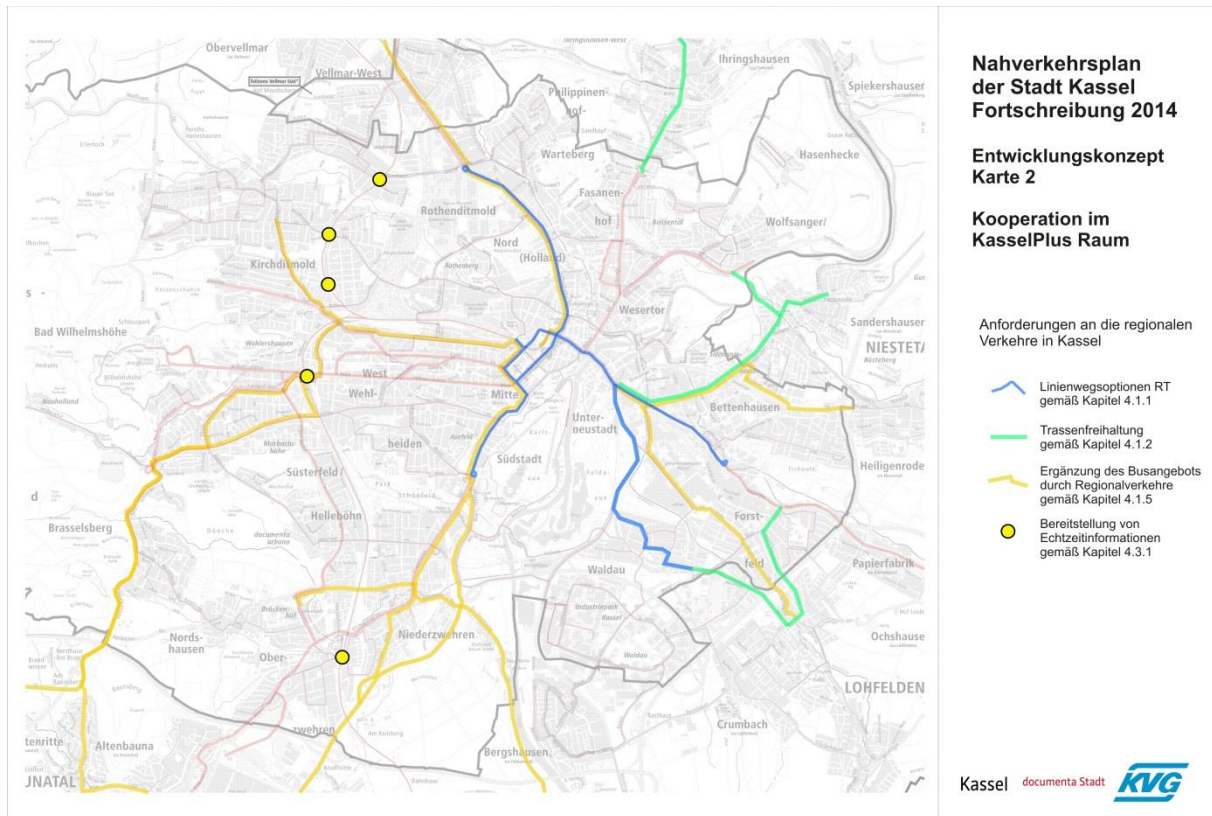


Abbildung 20: Kooperation im KasselPlus Raum¹⁰

Die Durchbindung schneller Buslinien aus dem Umland ins Kasseler Stadtzentrum wird auch weiterhin als wichtiges Attraktivitätskriterium dieser Verkehre betrachtet.

In Netzbereichen, in denen eine Trammerschließung eine parallele Bedienung überflüssig macht, sind regionale Verkehre jedoch zu brechen und mit den Stadtverkehrsangeboten zu verknüpfen.

⁹ Aufgrund der Beschlusslage in der Gemeinde Niestetal ist eine solche Verbindung im Geltungszeitraum nicht realisierbar, dennoch sollte perspektivisch eine Trassenfreihaltung erfolgen.

¹⁰ Die Kapitelangaben in der Karte beziehen sich auf den Textteil „Entwicklungskonzept“ (Langfassung)

In allen Abschnitten ist darauf hinzuwirken, dass die regionalen und lokalen Linien fahrplan-technisch so abgestimmt werden, dass sich die Angebote zu einem kommunizierbaren, den Vorgaben des Anforderungsprofils entsprechenden Takt überlagern.

Die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr im Korridor Fuldabrück – Kassel geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013, die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr im Korridor Vellmar – Jungfernkopf – Harleshausen – Kassel Wilhelmshöhe geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auf die Stadt Kassel über.

Im Rahmen einer durch die EU geförderten Studie wurden Fahrgastpotenziale, mögliche Bedienungskonzepte und Infrastrukturvarianten für die Anbindung des Flughafens Kassel/Calden untersucht. Die Untersuchung kam zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Selbst bei Eintreffen der optimistischen Prognosevarianten rechtfertigen die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens zu erwartenden Fahrgastpotenziale eine Schienenerschließung im betriebswirtschaftlichen Sinne nicht.
- Eine Schienenerschließung ist technisch möglich, das zu erwartende jährliche Defizit ist jedoch bei keiner Variante geringer als 3,5 Millionen €.
- Um in Bezug auf die Weiterentwicklung des Flughafens alle Optionen zu erhalten, sollte im Hinblick auf eine potenzielle Schienenerschließung eine Vorzugsvariante entwickelt und die Trasse für diese Variante freigehalten werden.
- Zunächst sollte die ÖPNV-Erschließung des Flughafens durch eine angemessene Busanbindung sichergestellt werden.

Der NVV setzt diese Vorgabe um. Auf der Basis der heute absehbaren Potenziale werden dabei folgende Eckpunkte berücksichtigt:

- Anbindung des Bahnhofs Wilhelmshöhe und des Hauptbahnhofs,
- 60-Minuten-Takt,
- direkte Linienführung über die B7.

Die Vorgaben zur Fahrgastinformation sind im Einvernehmen mit den Partnern im Kassel-Plus-Gebiet umzusetzen.

Da die RT-Fahrzeuge mit der entsprechenden Technik zur Ermittlung und Übermittlung von Echtzeitdaten ausgestattet sind, ist dafür Sorge zu tragen, dass den Kunden die gleiche Echtzeitinfo zur Verfügung steht, wie an KVG-Haltestellen. Dies gilt für folgende RT-Haltestellen im Stadtgebiet:

- Jungfernkopf
- Harleshausen

- Kirchditmold
- betroffene Bahnsteige im Bahnhof Wilhelmshöhe
- Kassel Oberzwehren

Am Bahnhof Wilhelmshöhe und am Hauptbahnhof ist die Fahrgastinformation für Kunden, die von den Regional- und Fernzügen ins lokale Netz umsteigen, zu optimieren. Besonders wichtig sind

- transparente Wegweisung und
- Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu Anschlüssen bereits im unmittelbaren Bahnhofsbereich.

Im Bereich Tarifgestaltung besteht, abgesehen von der jährlichen Anpassung der Tarife, kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Grundsätzlich ist es jedoch sinnvoll, das Fahrscheinsortiment möglichst übersichtlich zu gestalten. Denkbar ist zudem die Prüfung von Möglichkeiten zur Nachfragerregulierung durch die Tarifstruktur im Rahmen der weiteren Gestaltungsüberlegungen.

Sollte sich im Zuge der Weiterentwicklung des Angebots und aus Erfordernissen der Einnahmensicherung und / oder Wirtschaftlichkeit der Vertriebsprozesse Handlungsbedarf ergeben, erfolgen die Maßnahmen im Rahmen der im ÖPNV-Gesetz vorgesehenen Strukturen.

6.4 Angebots- und Netzgestaltung

Das Entwicklungskonzept Netzstruktur basiert auf folgenden Eckpunkten:

- Sicherstellung der Bedienungsqualität gemäß Anforderungsprofil
- Umsetzung der Transparenzkriterien
- Verknüpfung der Netzebenen an Systemverknüpfungspunkten
- Produktentwicklung

Bestandsaufnahme und Mängelanalyse haben ergeben, dass in bestimmten Netzbereichen das Angebot die Kriterien des Anforderungsprofils übererfüllt und dass in anderen Bereichen die Vorgaben nicht erfüllt werden. Es ist im Rahmen des Entwicklungskonzepts angedacht, die gewünschten Effekte nicht durch Mehraufwand, sondern durch Neuordnung der vorhandenen Ressourcen zu erzielen. Dazu sind in bestimmten Netzbereichen Anpassungen erforderlich, deren Eckpunkte im Folgenden festgelegt werden. Die konkrete Planung und ein-

zelfallbezogene wirtschaftliche Bewertung ist nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplans und erfolgt im Rahmen von auf den Nahverkehrsplan aufbauenden Einzelprojekten.

Für die Linien mit Schwerpunkt Verbindungsfunktion in der Netzebene 1 werden folgende Entwicklungsschwerpunkte definiert:

- Vereinheitlichung und Zusammenführung der Linien in ihrer Fortführung auf der Achse Waldau Gesamtschule – Innenstadt
- Vereinheitlichung und Zusammenführung der Linien auf der Achse Innenstadt – Wolfhager Straße – Ahnatalstraße.
- Eindeutige Ausrichtung der Linien auf die Verbindungsfunktion der Netzebenen 1 und 2
- Anpassung der Erschließungsnetze in Waldau und Harleshausen
- Prüfung der sich aus diesen Einzelmaßnahmen ergebenden Optionen zur Taktverdichtung im Bereich Innenstadt – Wolfhager Straße – Ahnatalstraße
- Entwicklung eines Produktnamens und Produktprofils für diese Busverbindung in der Netzebene 1

Handlungsbedarf besteht in der Netzebene 2 für die Achse Kirchweg – Ludwig-Mond-Straße – Auestadion als wichtige Tangentialverbindung. Aufgrund dieses tangentialen Charakters kann von den Vorgaben zur Bedienungsqualität abgewichen werden, wichtig ist jedoch die Einhaltung einheitlicher Bedienungszeitfenster. Folgende Maßnahmen sind zu prüfen:

- Einheitliche Führung der Linien auf der Tangente im Bereich Ludwig-Mond-Straße
- Einheitliche Führung der Linien im Rahmen der Quartierserschließung in Wehlheiden

Auf der Achse Breitscheidstraße – Kölnische Straße – Königsplatz / Mauerstraße sind die Fahrplankonzepte der dort verkehrenden Linien so abzustimmen, dass hier eine kommunizierbare Taktüberlagerung entsteht.

Im Zuge einer Überplanung des Erschließungsnetzes im Bereich Wolfsanger-Hasenhecke ist auch die Tram der Netzebene 2 im Hinblick auf die Einhaltung der Transparenzkriterien zu überprüfen.

Handlungsbedarf ergibt bei Verkehren mit Verbindungsfunktion in der Netzebene 3 in erster Linie in Bezug auf einheitliche Bedienungszeitfenster. Insbesondere für die heutigen Linien 24 und 27 ist zu prüfen, inwieweit hier die Bedienungszeitfenster gemäß den Vorgaben des Anforderungsprofils angepasst werden können.

Nur durch Mehraufwand zu realisieren ist das Ziel, die Bedienungsqualität der HVZ auf den Samstagnachmittag auszudehnen. Diese Maßnahme stellt nur in geringem Maße eine plane-

rische Herausforderung dar. Sie hängt nahezu ausschließlich davon ab, inwieweit die hierfür erforderlichen Mittel verfügbar sind.

Aufgrund der spezifischen Ausrichtung des Samstagverkehrs auf

- den Verkehrszweck Einkauf und Versorgung sowie
- die innenstadtorientierten Relationen und die Verbindungen zu ÖPNV-relevanten Einkaufsstandorten

ist eine Ausdehnung der HVZ-Bedienung lediglich auf den innenstadtorientierten Verbindungen der Netzebenen 1 und 2 sowie im Bereich der Tangentiallinien, die Einkaufsstandorte wie das DEZ und das Gewerbegebiet Waldau anbinden, sinnvoll.

Bei der weiteren Entwicklung der Erschließungsnetze der Ebene 3 sind folgende Eckpunkte besonders zu beachten:

- Einhaltung der Taktvorgaben und Bedienungszeitfenster des Anforderungsprofils
- Einhaltung der Transparenzkriterien
- Abbau von Überangeboten und Parallelverkehren
- Systematische Verknüpfung der Erschließungsnetze mit den Verkehrsmitteln der übergeordneten Netzebenen
- Angleichung der Netzgestaltung der einzelnen Erschließungsnetze
- Entwicklung des Produkts „Quartiersbus“, das in allen Erschließungsnetzen ein einheitliches Produktprofil besitzt.

Im Einzelnen werden folgende Prüfschwerpunkte definiert:

- Erschließungsnetz Harleshausen (Verknüpfung mit der Netzebene 1 an der Haltestelle Ahnatalstraße, Reduzierung und Vereinfachung der Linienführungen, Reduzierung der Linienanzahl und Steigerung der Transparenz, Anpassung der Gefäßgrößen an den Bedarf in Tagesrandlagen)
- Erschließungsnetz Wolfsanger-Hasenhecke (Verknüpfung mit den Netzebenen 1 und 2 an den Haltestellen Ihringshäuser Straße bzw. Wolfgraben, Reduktion der Anzahl der im Erschließungsbereich verkehrenden Buslinien oder kommunizierbare Taktverdichtung, prüfen, ob der Siedlungsentwicklungsbereich im Osten des Wohngebiets sowie die Hasenhecke und die Seniorenwohnanlage hinter dem Fasanenhof besser erschlossen werden können)
- Erschließungsnetz Wehlheiden (Verknüpfung mit der Netzebene 1 an den Haltestellen Kirchweg und Auestadion, Anpassung der Erschließung an das Konzept einer

Tangentiallinie in der Ludwig-Mond-Straße, Umsetzung der Transparenzkriterien des Anforderungsprofils)

- Erschließungsnetz Jungfernkopf (Verknüpfung mit der Netzebene 1 an den Haltestellen Holländische Straße und Ahnatalstraße, Verknüpfung mit der RT am Haltepunkt Jungfernkopf, Anpassung an die geänderte Verkehrssituation im Zuge des Baus einer kreuzungsfreien Querung der Bahntrasse in der Schenkebiegung Stanne)
- Erschließungsnetz Industriepark Waldau (Verknüpfung mit den Netzebenen 1 und 2 an den Haltestellen Auestadion bzw. Gesamtschule Waldau, Reduktion der Anzahl der im Erschließungsbereich verkehrenden Buslinien, Gestaltung einer einheitlichen und transparenten Linienführung im Industriepark, Anpassung des Bedienungs- und Anschlusskonzepts an Schicht- und Geschäftszeiten)
- Erschließungsnetz Wohnstadt Waldau (Anpassung an die durch den Bau einer Tramstrecke nach Waldau oder die Neuordnung der Busbedienung im Korridor Waldau – Innenstadt geänderte Verkehrssituation, Reduktion der Anzahl der im Erschließungsbereich verkehrenden Buslinien, Einheitliche, transparente Linienführung, Verknüpfung mit der Netzebene 2 an einem geeigneten Verknüpfungspunkt im Zuge der oben genannten Entwicklungsoptionen)
- Erschließungsnetz Brasselsberg / Nordshausen (Optimierung der Flächenerschließung, Prüfen: systematische Trennung von weiteren Verkehrsfunktionen, Verknüpfung mit der Netzebene 2 im Bereich Heinrich-Plett-Straße und Druseltal)
- Erschließungsnetz Nieder- / Oberzwehren (Vereinfachung der Linienführung, Verknüpfung mit der Netzebene 1 an der Keilsbergstraße)

Die Vorgaben für das Gesamtnetz sowie die Einordnung der einzelnen Achsen in die Netzebenen mit den jeweils gültigen Qualitätsvorgaben sind in der Abbildung 21 dargestellt.

6.5 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird im Wesentlichen durch

- systematische, sichere Anschlüsse und
- kurze Reisezeiten

geprägt.

Weiterhin ist die Wahrnehmbarkeit einer guten Verbindungsqualität stark abhängig von der Merkbarkeit der Verknüpfungen im Netz. Im Hinblick auf die Vorgabe des Anforderungsprofils, einheitliche und merkbare Wegekette im städtischen ÖPNV zu etablieren, werden

Systemverknüpfungspunkte definiert, über die die Gesamtreiseketten auf den Relationen im Netz zu jeder Zeit auf die gleiche Art und Weise abgewickelt werden.

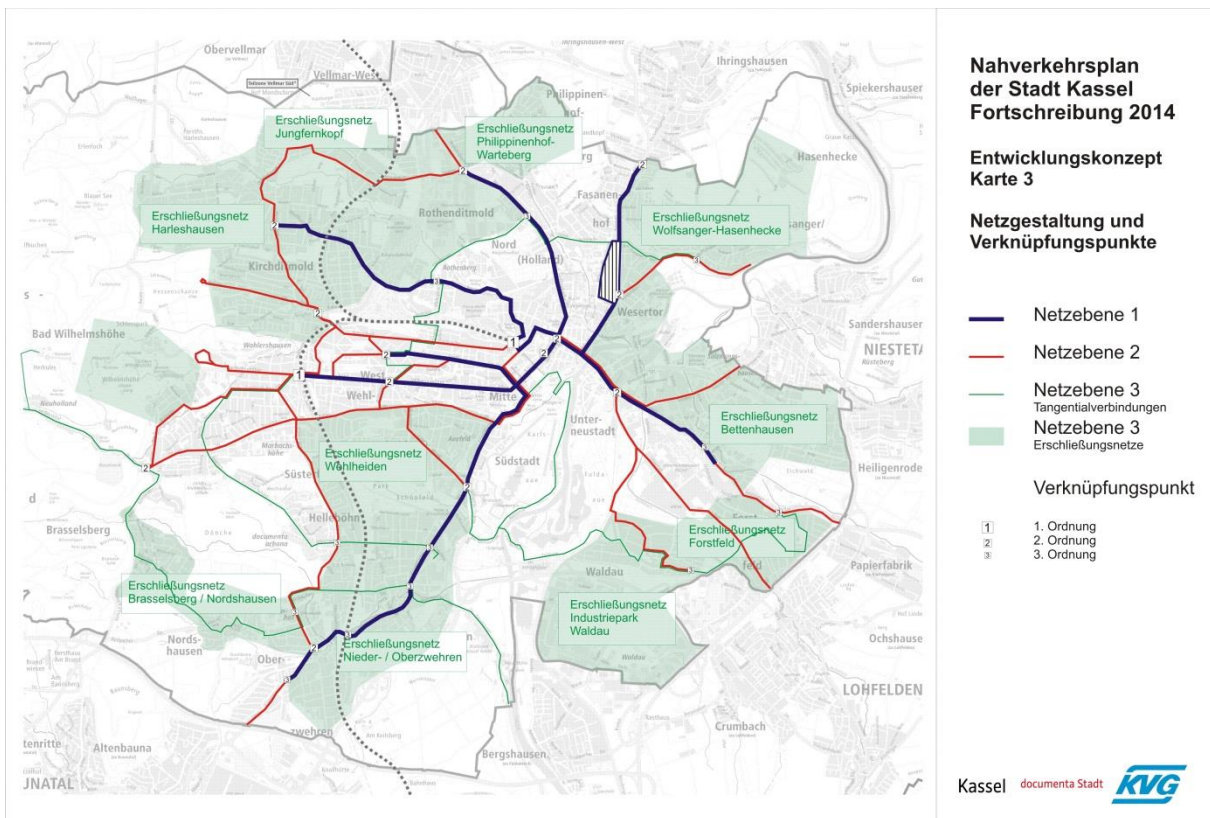


Abbildung 21: Netzgestaltung und Verknüpfungspunkte

Unterschieden werden Verknüpfungspunkte 1. – 3. Ordnung. Für die einzelnen Kategorien gelten folgende Besonderheiten:

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung:

- Verknüpfung regionaler und überregionaler Bahnlinien mit dem städtischen Netz
- Anschlusssicherung vom Fernverkehr zum lokalen ÖPNV erfordert angemessene Übergangszeiten
- Wegweisung vom Fernverkehr zum lokalen ÖPNV
- Besondere Informationen für „Neuankömmlinge“ erforderlich

Verknüpfungspunkte 2. Ordnung

- Verknüpfung der Netzebenen 1 mit den Netzebenen 1 und 2 sowie der Netzebenen 1 und 2 mit regionalen ÖPNV-Angeboten

- Da oft lang laufende und dicht getaktete Linien miteinander verknüpft sind, sollten so genannte „Null-Anschlüsse“ abgebaut und die Anschlüsse stattdessen „auf Lücke“ gelegt werden
- Warteanweisungen sollten keine zu langen Zeiträume umfassen, um die Fahrplanstabilität langlaufender Linien nicht zu gefährden und Reisezeiten nicht unnötig zu verlängern

Verknüpfungspunkte 3. Ordnung

- Verknüpfung der Netzebenen 1 und 2 mit den Erschließungsnetzen der Ebene 3
- Da hier in der Regel weniger dicht getaktete Quartierslinien mit höherwertigen Netzebenen verknüpft sind, ist im Zulauf auf ausreichende Übergangszeiten zu achten
- In der Abbringerfunktion können Warteanweisungen aufgrund der potenziell kürzeren Linienlaufwege der Erschließungslinien größere Zeiträume umfassen, ohne dass deren Fahrplanstabilität gefährdet wird

Für die die Verknüpfungspunkte sind in Abhängigkeit von ihrer Kategorisierung einheitliche Richtlinien zu Übergangszeiten, Anschlusslagen, Wartezeiten und Kommunikationserfordernissen zu entwickeln. Die Verknüpfungspunkte sind infrastrukturseitig gemäß der Vorgaben des Anforderungsprofils auszubauen.

6.6 Kapazitätssituation

In folgenden Bereichen des Tramnetzes kommt es in der Verkehrsspitze verstärkt zu Überbesetzungen der Fahrzeuge:

- Mattenberg – Dennhäuser Straße – Königsplatz,
- Kirchweg – Königsplatz,
- Holländische Straße – Königsplatz,
- Weserspitze – Altmarkt – Königsplatz,
- Wolfhager Straße – Königsplatz/Mauerstraße
- Harleshäuser Straße – Bahnhof Wilhelmshöhe.

Besondere Aufkommenschwerpunkte liegen in diesen Bereichen an folgenden Standorten:

- Universität und Schulschwerpunkt im Einzugsbereich der Haltestelle Holländischer Platz,

- Berufsschulzentrum im Bereich der Haltestelle Halitplatz / Philipp-Scheidemann-Haus,
- Schulen im Bereich der Haltestelle Weigelstraße,
- Universität im Bereich der Murhardstraße,
- Alle Haltestellen in der Königsstraße,
- Schulschwerpunkt im Bereich der Haltestelle Katzensprung,
- Schulschwerpunkt im Bereich der Haltestelle Weserspitze.

Sehr hohes Fahrgastaufkommen in Verbindung mit Überbesetzungen tritt temporär auch im Bereich Frankfurter Straße im Abschnitt zwischen den Haltestellen Auestadion und Rathaus auf.

Zur Verbesserung der Kapazitätssituation in den für die oben genannten Standorte relevanten Netzbereichen sind folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Einsatz größerer Fahrzeuge zur Bewältigung der Kapazitätsanforderungen im Rahmen des derzeitigen Taktschemas,
- Gegebenenfalls Anpassung der Strecken- und Haltestelleninfrastruktur,
- Verdichtung der Bedienungstakte in den relevanten Netzbereichen,
- Gegebenenfalls Ausbau von innenstadtnahen Wendemöglichkeiten, die eine wirtschaftlich optimierte Umlaufgestaltung ermöglichen,
- Führung zusätzlicher Linien über die Aufkommensschwerpunkte,
- Gegebenenfalls Bau der dazu erforderlichen Gleisinfrastruktur.

Um die Beförderungskapazitäten auf der Linie 1 durch den Einsatz von Doppeltraktionen zu erhöhen, wurde ein Betriebskonzept zu erarbeitet und mit der Stadt Kassel abgestimmt. Ein Magistratsbeschluss zur „Verlängerung der Straßenbahnhaltestellen der Linie 1 für Doppeltraktion“ liegt seit dem 13.05.2013 vor.

Vorzusehen ist in einem ersten Schritt der Einsatz von Doppeltraktionen für Großveranstaltungen wie etwa die Museumsnacht sowie an einzelnen Tagen mit Wasserkünsten im Bergpark.

In einem weiteren Schritt sollen die Doppeltraktionen in den Regelverkehr integriert werden.

Die entsprechenden infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen sind zu schaffen.

Die Frequenz der Tramfahrzeuge in der Königsstraße ist immer wieder Gegenstand kontroverser Diskussionen. Mit Blick auf den Verkehrsraum „Obere Königsstraße“ werden immer wieder Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Tram diskutiert.

Es ist zu beachten, dass infolge der Führung der Tramlinien durch die Königsstraße weder ein besonderes Gefahrenpotenzial beobachtet wird noch Akzeptanzprobleme durch die Besucher der Königsstraße nachgewiesen werden konnten. Im Gegenteil belegt eine Studie¹¹ sogar, dass für die überwiegende Mehrheit der Befragten die Tram in der Königsstraße ein elementares Attraktivitätskriterium der Innenstadt ist.

Aus den genannten Gründen werden hier Eckpunkte eines potenziellen Anpassungskonzepts definiert:

- Die Reisezeiten auf den Wegeketten der Fahrgäste der betroffenen Linien dürfen sich nicht verlängern.
- Die Änderung von Linienwegen einzelner Linien darf nicht zu einer unerwünschten Verlagerung von Fahrgästen auf Linien führen, die weiterhin die Königsstraße bedienen. Dies wäre beispielsweise dann der Fall, wenn zwei Linien einen Korridor bedienen und nur eine dieser Linien aus der Königsstraße herausgenommen würde.
- Es darf kein betrieblicher Mehraufwand im Sinne von Sprungkosten entstehen.
- Betriebsabläufe vorhandener Linien dürfen nicht behindert werden.
- Die fußläufige Erreichbarkeit der Königsstraße und die städtebauliche Einbindung der Zugänge sind sicherzustellen und so zu gestalten, dass die psychologische Barriere, die durch einen weiteren Fußweg entsteht, so niedrig wie möglich gehalten wird.
- Es sollen keine zusätzlichen Umstiege zum Erreichen der Königsstraße notwendig werden.

6.7 Produktentwicklung

Die auf den oben beschriebenen Achsen verkehrenden Buslinien sollten zu eigenständigen Produkten profiliert werden, deren Produktmerkmale verlässlich verfügbar und für Kunden wiedererkennbar sind. Ein klares Produktprofil steigert die Akzeptanz jeden Produkts (also auch einer ÖPNV-Linie) und unterscheidet es von anderen Produkten. Folgende Produkte sollen profiliert werden:

- Quartiersbusse

¹¹ Eidmann & Killian: Akzeptanzanalyse RegioTram, Kassel, ohne Datum

- Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen
- Metrobus (Arbeitstitel¹²)
- Nachtschwärmer

Einzelheiten sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 6) zu entnehmen.

6.8 Weiterentwicklung des Schienennetzes

Die Stadt Kassel verfügt über ein modernes innerstädtisches Tramnetz. In den letzten 2 Jahrzehnten wurde dieses auf 3 Strecken über die Stadtgrenzen hinaus erweitert und durch das RegioTram-Netz ergänzt.

Diese Strategie kann als **quantitative** Entwicklung bezeichnet werden und hat bis heute zu erheblichen Fahrgastzuwächsen geführt. Sie basierte aber auch auf sehr hohen, größtenteils durch Zuwendungen der öffentlichen Hand geförderten, Investitionen.

Der Wegfall der Fahrzeugförderung, die möglicherweise reduzierte oder entfallende Förderung von Infrastrukturinvestitionen auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), veränderte Parameter für den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Maßnahme im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sowie wirtschaftliche Zwänge bei Bund, Land und Kommunen beeinflussen die zukünftigen Strategien maßgeblich. Weitere zu beachtende Entwicklungen liegen in immer höheren Anforderungen der Genehmigungsbehörden an Schienenfahrzeuge und -infrastruktur sowie in der erheblichen Kostensteigerung bei der Anschaffung entsprechender Fahrzeuge.

Der Schwerpunkt soll daher auf einer erfolversprechenden **qualitativen** Entwicklung des Netzes sowie auf einigen Streckenerweiterungen liegen, die verkehrlich überdurchschnittlich sinnvoll und wirtschaftlich vielversprechend sind. Dabei sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Ableitung der erforderlichen Infrastruktur aus der verkehrlichen Zielvorstellung und
- auf Basis entsprechender Betriebskonzepte.

Damit rücken die Fragen, welcher Verkehr am Standort Kassel gebraucht / politisch gewollt wird, was dieser Verkehr für den Standort leisten soll und welche Infrastruktur benötigt wird, um das zu erreichen in den Vordergrund.

¹² Statt der Bezeichnung „Metrobus“ wäre auch ein anderer Produktname oder die Einbeziehung der in Frage kommenden Buslinien in den einstelligen Liniennummernkreis möglich

Zu unterscheiden sind Maßnahmen zur Erweiterung des Schienennetzes und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des bestehenden Schienennetzes.

Auf dieser Basis ist es sinnvoll, Infrastrukturmaßnahmen in folgende Kategorien einzuordnen:

- **Kategorie 1: Umsetzungsreife Maßnahmen**
Hierunter fallen Maßnahmen, zu denen bereits abgestimmte Konzeptüberlegungen vorliegen und deren Wirtschaftlichkeit (beispielsweise durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung) nachgewiesen wurde.
- **Kategorie 2: Zur Prüfung der Umsetzungsreife empfohlene Maßnahmen**
Hierunter fallen Maßnahmen, zu denen auf der Basis von verkehrlichen Konzeptüberlegungen bereits Machbarkeitsuntersuchungen vorliegen, die aber noch nicht mit weiteren Akteuren abgestimmt und auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft sind.
- **Kategorie 3: Zukünftige Maßnahmenoptionen**
Hierunter fallen Maßnahmen, die in Abhängigkeit der Weiterentwicklung des Standortes und damit einhergehenden Weiterentwicklung des Netzes denkbar sind, deren wirtschaftliche Effekte derzeit aber noch nicht beurteilt werden können bzw. die trotz möglicher negativer wirtschaftlicher Effekte aus Standortsicht verkehrspolitisch gewünscht sind.

Für alle Kategorien gilt die Vorgabe einer Trassenfreihaltung.

In einem weiteren Punkt werden bestehende Konzepte genannt, die aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Beurteilungen nicht weiter verfolgt werden sollten.

Aufgrund der im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten Verkehrspotenziale sind folgende innerstädtischen Maßnahmen zur sinnvollen Erweiterung des Schienennetzes denkbar:

- Bau einer Schienenstrecke nach Waldau (Kategorie 1)
- Bau einer Schienenstrecke nach Harleshausen (Kategorie 3)
- Reaktivierung der Herkulesbahn (Kategorie 2)

Ergänzend sind folgende Trassen freizuhalten:

- Endhaltestelle Park Wilhelmshöhe – Schloss Wilhelmshöhe
- Lindenberg – Forstbachweg Ochshäuser Straße (Lohfelden)
- Ihringshäuser Straße – Fuldataal

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 7.1) zu entnehmen.

Im Tramnetz stellen die Bewältigung von Kapazitätsproblemen, die flexible Gestaltung von Verkehren im Falle von geplanten oder ungeplanten Störungen des Betriebsablaufs und die Möglichkeit der konzeptorientierten und wirtschaftlichen Gestaltung der Linienwege, Umläufe und des Ressourceneinsatzes entscheidende Herausforderungen für die Zukunft dar.

Im Weiteren werden zum einen Anpassungen und Ergänzungen der bestehenden Schieneninfrastruktur als Voraussetzung zur Realisierung der im Rahmen der Weiterentwicklung des Netzes denkbaren Konzepte, zum anderen denkbare Erweiterungen des vorhandenen Schienennetzes geprüft.

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmen überlagern sich zum Teil hinsichtlich ihres verkehrlichen Nutzens. Welche der Einzeloptionen umgesetzt werden sollte, wird dadurch bestimmt, welches verkehrliche Konzept favorisiert wird und ist darüber hinaus von der Weiterentwicklung der städtebaulichen Rahmenbedingungen abhängig. Folgende Maßnahmen sind zu prüfen:

- Verlängerung der Tram-Haltestellen der Linie 1 (Kategorie 1, teilweise umgesetzt bzw. in der Umsetzung)
- Ertüchtigung des Schienennetzes für den Betrieb mit 2,65 m breiten Fahrzeugen (Kategorie 1)
- Erhöhung der Fahrleitungsspannung im Tramnetz von DC 600 V auf DC 750 V
- Grundsatz der Zweigleisigkeit von Wendeschleifen (Kategorie 1)
- Bau einer Gleisverbindung zwischen Holländischem Platz und Katzensprung (Kategorie 3)
- Bau einer innenstadtnahen Wendemöglichkeit in Höhe Universität (Kategorie 3)
- Ausbau des Netzabschnitts in der Mönchebergstraße
- Prüfen der Einrichtung einer Haltestelle in Höhe der Torwache in der Wilhelmshöher Allee

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 7.2) zu entnehmen.

Im ersten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2003 sind Ausbauprojekte im Gebiet der Stadt Kassel Gegenstand des Entwicklungskonzepts, die aufgrund geänderter Rahmenbedingungen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht mehr berücksichtigt werden sollen. Es sind dies

- der Bau einer Tramstrecke ins Bossental und
- der Bau einer Tramstrecke zum Jungfernkopf.

Die Begründungen hierfür sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 7.3) zu entnehmen.

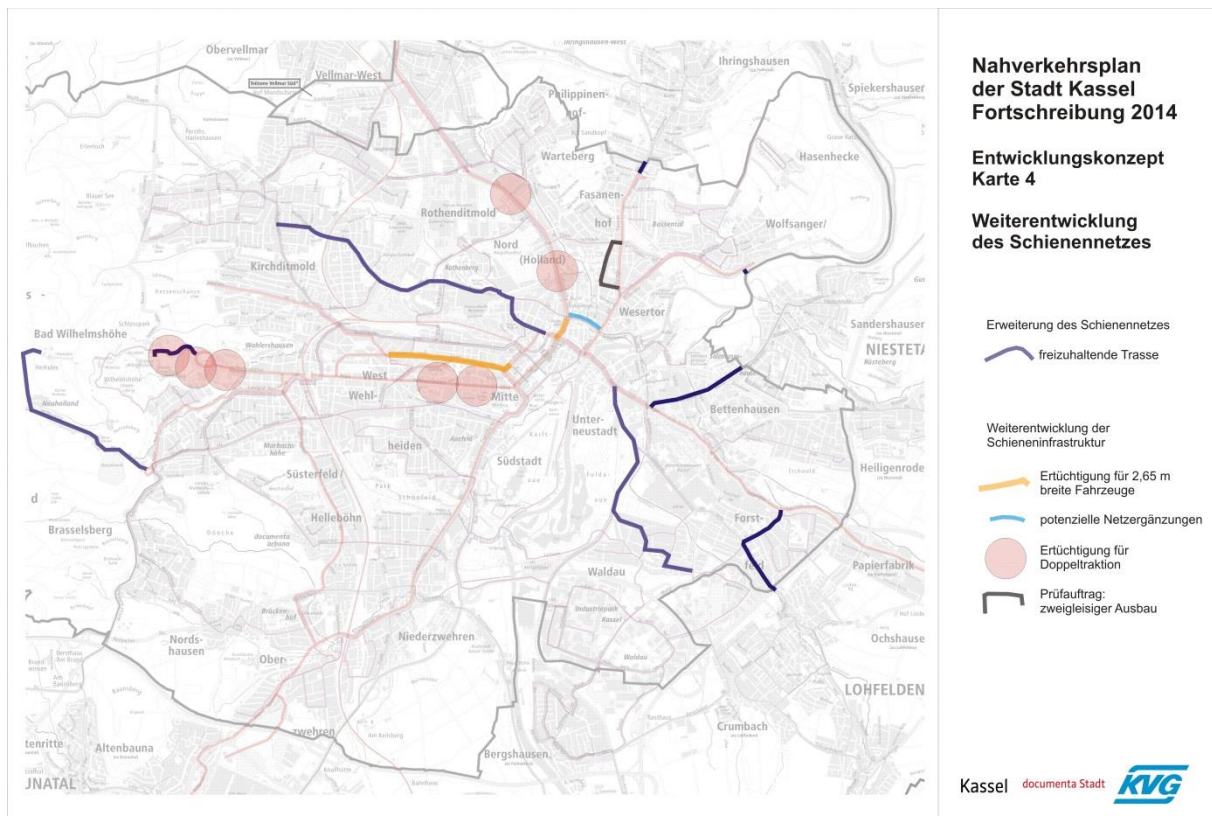


Abbildung 22: Weiterentwicklung des Schienennetzes¹³

6.9 Weitere Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung von Betriebsabläufen

Der zuverlässige Betrieb eines komplexen Netzes mit zwei verschiedenen schienengebundenen Verkehrsträgern sowie regionalen und lokalen Buslinien und bedarfsgesteuerten Bedienungsformen erfordert die ständige Anpassung von Hintergrundtechnologien an den Stand der Technik bzw. an steigende Anforderungen an die Systeme.

Die Umstellung des analogen Betriebsfunks auf digitale Technik ist aus folgenden Gründen perspektivisch erforderlich:

- Gefährdung des Betriebs infolge sinkender Ersatzteilverfügbarkeit des analogen Systems
- Schaffung einer technischen Voraussetzung im Hinblick auf die Weiterentwicklung der betrieblichen Kommunikationstechnik.

¹³ Ertüchtigung für Doppeltraktion: Die Maßnahme ist an einigen der in der Karte eingezeichneten Standorte bereits umgesetzt.

Um den ÖPNV auf Basis der Vorgabe des Anforderungsprofils im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig zu halten, ist es erforderlich, Zeitverluste im Linienverkehr weiter zu minimieren.

Die Mehrzahl der LSA in Kassel verfügt daher über technische Einrichtungen, die eine Beschleunigung von ÖPNV-Fahrzeugen (Tram und Bus) ermöglichen. Die Verfügbarkeit der technischen Einrichtungen ist durch ein Qualitätsmanagement zu verbessern. Zur Optimierung der LSA-Beeinflussung sind kontinuierliche Investitionen in die fahrzeug- und straßenseitige Infrastruktur erforderlich. Ziel ist es, die Zeitverluste für alle Verkehrsteilnehmer auf das unbedingt notwendige Maß zu minimieren und betrieblichen Mehraufwand durch Umlaufzeitverluste im ÖPNV möglichst zu vermeiden. Dieses Ziel ist nur mit einer, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden, technischen Ausstattung der LSA erreichbar. An folgenden Knotenpunkten besteht deshalb vordringlicher Handlungsbedarf:

- Am Stern
- Altmarkt
- Holländischer Platz
- Katzensprung
- Platz der Deutschen Einheit

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 8) zu entnehmen.

6.10 Fahrzeuge

Die im Anforderungsprofil dargestellten allgemeinen Anforderungen, Anforderungen zur betrieblichen Kommunikation, an die Verkaufsgeräte, die Umwelanforderungen sowie die Anforderungen zu Barrierefreiheit Komfort und Sicherheit sind umzusetzen.

Gemäß Anforderungsprofil ist darüber hinaus zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, um den Fahrzeugeinsatz noch effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu gehören

- der Einsatz lokal emissionsarmer Fahrzeuge und
- der Einsatz kleinerer Fahrzeuge in der Netzebene 3

Einzelheiten hierzu sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 9) zu entnehmen.

6.11 Fahrgastinformation

Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung des Bereichs der Fahrgastinformation ist eine möglichst genaue Definition der zu kommunizierenden Informationen¹⁴. Unabdingbar ist es auch, festzulegen, wo bestimmte Informationen zur Verfügung stehen müssen.

Darauf aufbauend ist festzulegen, welches Medium zur Vermittlung einer spezifischen Information bzw. einer logisch verknüpften Informationskette geeignet ist und welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um die Information auf dem gewünschten Weg zu vermitteln.

Bei allen Medien ist darauf zu achten, dass die zwischen Verbund und Aufgabenträgern abgestimmten Design- bzw. Form- und Inhaltsvorgaben eingehalten werden.

Folgende Informationskomplexe lassen sich unterscheiden:

Informationen zum Netz, zu Verbindungen, Reiseketten, Störungen, Tarifen, Produkten und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern im Vorfeld der Entscheidung für oder gegen den ÖPNV:

Diese Information erfolgt überwiegend zuhause über Online- oder Printmedien bzw. per Handy durch Apps oder vergleichbares sowie durch Telefonanrufe oder persönliche Gespräche im Servicezentrum. Ein weiterer Informationsweg ist das Studium der an einer nahe zur Wohnung gelegenen Haltestelle vorhandenen bzw. der an einer zentralen Haltestelle vorhandenen Medien.

Ziel ist es, die Qualität des Angebots so darzustellen, dass eine Entscheidung zugunsten des ÖPNV gefördert wird. Hierbei ist zu beachten, dass auch gute Informationen ein schlechtes Produkt nicht gut machen.

Informationen zum Fahrplan bzw. zum Status der Fahrt, zu Störungen, zu Tarifen, Anschlüssen und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern nach der Entscheidung für den ÖPNV:

Diese Informationen sind vorwiegend an Haltestellen, Verknüpfungspunkten und innerhalb der Verkehrsmittel von Bedeutung.

Hier steht weniger die Präsentation des Angebots als die Zufriedenheit der Kunden im Vordergrund. Um einen reibungslosen Ablauf der Fahrt zu gewährleisten, ist es wichtig, dass alle während der Fahrt relevanten Informationen transparent, schnell und bedarfsgerecht verfügbar gemacht werden. Dazu gehören neben Status- und Anschlussinformationen ins-

¹⁴ Zugangsbarrieren durch eine „Informationsflut“ sollten dadurch minimiert werden, dass an einem bestimmten Punkt der Reisekette nur das wiedergegeben wird, was Kunden an diesem Punkt benötigen.

besondere auch Störungsmeldungen und gute Hinweise, welche Alternativen im Störfall zur Verfügung stehen.

Informationen ohne unmittelbaren Zusammenhang mit einer Fahrt oder einem Weg:

Hierbei handelt es sich um allgemeine Informationen zum Verkehrsunternehmen, um Umweltinformationen, um Kontakte zu anderen Kunden etc. Strenggenommen fällt die Bereitstellung derartiger Informationen in den Bereich des Marketings und wird daher an dieser Stelle nicht vertieft.

Aus den Informationskomplexen und der Zuordnung des Informationsbedarfs zu bestimmten Bereichen ergeben sich Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation. Diese umfassen

- Fahrgastinformation an Fahrzeugen (außen)
- Fahrgastinformation in den Fahrzeugen
- Fahrgastinformation durch Printmedien außerhalb von Haltestellen
- Fahrgastinformation an Haltestellen
- Information bei Störungen
- Fahrgastinformation mit elektronischen Medien
- Besondere Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation wie Vereinheitlichung der Aushangformate, Ausstattungskatalog für Haltestellen, Verbesserung der Lesbarkeit von FGI-Medien, Überarbeitung der Liniennetzpläne und weitere Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation

Einzelheiten hierzu sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 10) zu entnehmen.

6.12 Weiterentwicklung multimodaler Angebote

Die Attraktivität urbaner Räume als Wohn- und Dienstleistungsstandort wird in Zukunft immer mehr auch davon abhängen, welche Mobilitätsangebote neben dem privaten KFZ zur Verfügung stehen. Eine prägende Entwicklung ist dabei die Tendenz, dass für junge Menschen der KFZ-Besitz immer mehr an Bedeutung verliert, sondern die reine Nutzung im Vordergrund steht. Menschen werden in Zukunft die Entscheidung über ihren Wohnstandort bzw. den Standort eines Unternehmens in immer stärkerem Maße davon abhängig machen, inwieweit moderne Mobilitätsbedürfnisse auch ohne eigenes KFZ abgewickelt werden können.

Der ÖPNV bildet das Rückgrat aller multimodalen Angebote. Eine Weiterentwicklung multimodaler Angebote im Umweltverbund kann nur dann erfolgreich sein, wenn ein hochwertiger ÖPNV als Hauptverkehrsmittel zur Verfügung steht, der die überwiegende Mehrzahl aller Wegzwecke abdeckt. Dies ist in Kassel der Fall.

An so genannten Mobilitätspunkten, die im öffentlichen Raum gut wahrnehmbar sind, sollen alle Verkehrsträger des Umweltverbunds für die Kunden aus einer Hand zur Verfügung stehen.



Damit werden in urbanen Bereichen für Kunden verschiedene Verkehrsträger räumlich zusammengefasst und sehr einfach verfügbar werden.

Mobilitätspunkte werden in erster Linie dort benötigt, wo

- verdichtete Siedlungsstrukturen die Nutzung eines eigenen KFZ unbequem machen (beispielsweise wegen fehlenden Parkraums),
- hochwertige ÖPNV-Angebote der Netzebenen 1 und 2 den Zugang zum ÖPNV als Hauptverkehrsmittel besonders leicht machen und
- die Einwohnerdichte ausreichende Nutzerpotenziale verspricht.

Die in Kassel in einem ersten Schritt denkbaren Standorte für Mobilitätspunkte sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 11.1) zu entnehmen.

Die Nutzung des ÖPNV kann dann durch gute Car-Sharing-Angebote gefördert werden, wenn Car-Sharing und ÖPNV sich gegenseitig so ergänzen, dass alle Wegzwecke abgedeckt sind, ohne dass ein eigenes KFZ benötigt wird.

Car-Sharing ist keine ÖPNV-Kerndienstleistung. Insbesondere in Anbetracht der in Kassel vorhandenen Vielzahl an leistungsfähigen privaten Anbietern sollte die Weiterentwicklung des Car-Sharing im Wesentlichen auch durch diese Anbieter in Zusammenarbeit mit Stadt und KVG erfolgen (siehe hierzu Langfassung „Entwicklungskonzept Kapitel 11.2)

Lokal emissionsfreie Verkehrsmittel sind neben der Tram batteriegetriebene Elektrofahrzeuge. Aufgrund der hohen Kosten von E-Fahrzeugen ist davon auszugehen, dass eine breite Akzeptanzbasis als Voraussetzung für eine spätere Ausdehnung auf den Privatkundensektor derzeit nur von institutionellen Anbietern wie ÖPNV- und Car-Sharing Unternehmen geschaffen werden kann.

Der Betrieb einer batteriebetriebenen Busflotte oder die Integration batteriebetriebener Fahrzeuge in die Busflotte ist aus derzeitiger Sicht für ein Verkehrsunternehmen wirtschaftlich noch nicht darstellbar. Gleiches gilt für Car-Sharing-Flotten mit E-Autos.

Die KVG strebt unter dem Vorbehalt einer Förderung der Projekte durch Bund, Land oder EU unter anderem den Einsatz von E-Fahrzeugen im Buslinienverkehr und im Rahmen von Car-Sharing-Angeboten an (siehe hierzu Langfassung „Entwicklungskonzept Kapitel 11.3)

Um den Zugang zu Verkehrsmitteln im Umweltverbund zu erleichtern, sind Tarifprodukte zu entwickeln, die die aufeinander abgestimmte oder alternative Nutzung von ÖPNV, Car-Sharing und Leihfahrradsystem ermöglichen und als einheitliches Zugangsmedium zur Verfügung stehen.

Die DB Rent GmbH bietet ein Fahrradvermietsystem an. Die Stationen dieses Systems sind eng mit ÖPNV-Haltestellen verzahnt. Zudem ist bereits insofern eine tarifliche Integration erfolgt, als sowohl für Kunden im Segment der Bartarife als auch für Abonnenten Sonderkonditionen für die Nutzung des Leihfahrradsystems gewährt werden.

Der Ausbau von Park and Ride Möglichkeiten im Umland, kann dazu beitragen, dass der Pkw-Anteil bei Fahrten nach Kassel zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel gesenkt werden kann. Dies käme dann sowohl dem Standort in Form einer Verkehrsentlastung als auch dem ÖPNV in Kassel zugute. Entsprechende Konzepte sollten im Rahmen der regionalen Nahverkehrsplanung erarbeitet werden.

Park and Ride ist weiterhin im Eventverkehr von Bedeutung. Hier können intelligente Konzepte deutlich zu einer besseren, umweltfreundlicheren und besucherfreundlicheren Verkehrsabwicklung beitragen. Vielversprechende Potenziale liegen hier insbesondere in den Bereichen

- Bergpark (Weltkulturerbe, Wasserspiele)
- Auedamm
- Documenta

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung können Bike and Ride Angebote vor allem in der Netzebene 3 als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV betrachtet werden. Dies gilt insbesondere für Gebiete mit dispersen Siedlungs- oder Standortstrukturen.

Die in den Linien im NVV kostenlose Fahrradmitnahme ist aus Sicht des Umweltverbunds sinnvoll, birgt aber auch Konfliktpotenzial im Hinblick auf die Nutzung der Mehrzweckabteile von Bussen und Trams. Eine Möglichkeit, hier entschärfend einzugreifen, ist die Fahrradmitnahme mit speziellen Trägern oder Hängern. Perspektivisch ist zu prüfen, welche Strecken in Kassel hierfür geeignet und unter welchen Rahmenbedingungen solche Angebote gewünscht und realisierbar sind.

6.13 Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten

Arbeitsplatzschwerpunkte bergen grundsätzlich interessante Potenziale für eine ÖPNV-Erschließung weil ein nennenswertes Fahrgastpotenzial räumlich konzentriert ist, gute Vertriebsmöglichkeiten und einheitliche Mobilitätsbedürfnisse bestehen.

Gleichzeitig stellen Arbeitsplatzschwerpunkte aber auch Anforderungen an das ÖPNV-Angebot, die nicht immer erfüllt werden. Dazu gehören ausreichende Fahrgastpotenziale entlang der zu bedienenden Verkehrsachsen, die Möglichkeit der Bündelung von Fahrgastströmen an Verknüpfungspunkten, die Abdeckung aller relevanten Zeitlagen, insbesondere Schichtzeiten unter Berücksichtigung der gesamten relevanten Reiseketten, das Vorhandensein ausreichender Platzkapazitäten in den Fahrzeugen, auch in den Verkehrsspitzen und die Möglichkeit der Bereitstellung dieser Kapazitäten mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand.

Aus den genannten Gründen sind für die unten aufgeführten Standorte folgende Voraussetzungen zu prüfen:

- Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Herkunftsorte und relevante Zeitlagen
- Identifikation von potenzialstarken Achsen bzw. von Punkten im Netz, an denen Verkehrsströme aus der Region im Zulauf auf die Standorte gebündelt werden können
- Möglichkeiten der Kapazitätsbereitstellung (Kann der Standort entgegen der Lastrichtung bedient werden? Sind Zusatzkapazitäten in der Verkehrsspitze erforderlich? Können die relevanten Relationen ohne Zusatzaufwand bedient werden?)
- Geeignete Vertriebsmodelle
- Bereitschaft der Unternehmen am Standort, den Umweltverbund durch betriebliches Mobilitätsmanagement zu fördern
- Finanzierungsmodelle

Der bedeutendste Arbeitsplatzschwerpunkt in Kassel ist die Innenstadt. Diese weist bereits sehr hohe ÖPNV-Anteile im Berufsverkehr auf und ist hervorragend erschlossen (siehe Bestandsaufnahme). Vorbehaltlich der Eingangsprüfung der oben aufgeführten Kriterien werden für folgende periphere Standorte weitere planerische Eckpunkte festgelegt:

- Industriegebiet Mittelfeld
- Industriepark Kassel

- VW-Werk Baunatal mit OTC
- SMA

Die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes „Langes Feld“ ist in Abhängigkeit von der Entwicklung der Gewerbeansiedlungen zu bewerten und schrittweise, dem Bedarf entsprechend, zu realisieren. Einzelheiten sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 12) zu entnehmen.

7 Abschätzung der Maßnahmenwirkung

Ziel der Abschätzung der Maßnahmenwirkung ist es, den politischen Gremien möglichst genaue Informationen zu den Wirkungen des Entwicklungskonzepts hinsichtlich

- der zukünftigen Entwicklung der Mobilitätskennwerte am Standort,
- des längerfristigen Finanzbedarfs,
- der Weiterentwicklung des ÖPNV im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kassel sowie
- der wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Gesamtstandort sowie das kommunale Verkehrsunternehmen

bereitzustellen. Er ist damit eine wesentliche Beurteilungsgrundlage auf dem Weg zur Beschlussfassung.

7.1 Methodik

Maßnahmen in der Nahverkehrsplanung lassen sich im Hinblick auf ihre Zielsetzung wie folgt kategorisieren:

- Maßnahmen mit dem Ziel, übergeordnete Vorgaben umzusetzen
- Maßnahmen mit dem Ziel, bestehenden Verkehrsanforderungen besser gerecht zu werden
- Maßnahmen mit dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung zu optimieren
- Maßnahmen mit dem Ziel, Fahrgastzuwächse zu erzielen

Die politische Bewertung der Maßnahmenwirkung ist selten auf die rein betriebswirtschaftliche Sichtweise beschränkt. Ein hochwertiger öffentlicher Personennahverkehr ist ein unabdingbarer Beitrag zur nachhaltigen, bürger- und umweltfreundlichen Stadt-

/Regionalentwicklung zu sehen. Er ist geeignet, strukturelle Entwicklungen anzustoßen oder zu fördern und stärkt damit auch den Gesamtstandort wirtschaftlich.

In diesem Zusammenhang können und müssen rein betriebswirtschaftliche Sichtweisen um eine Betrachtung aller relevanten Entwicklungen, die der ÖPNV unterstützt, erweitert werden.

Die unterschiedlichen Zielsetzungen erfordern unterschiedliche Bewertungsmethoden. Detaillierte methodische Erläuterungen sind der Langfassung „Maßnahmenwirkung“ (Kapitel 1.1) zu entnehmen. Schematisch lassen sie sich wie folgt darstellen:

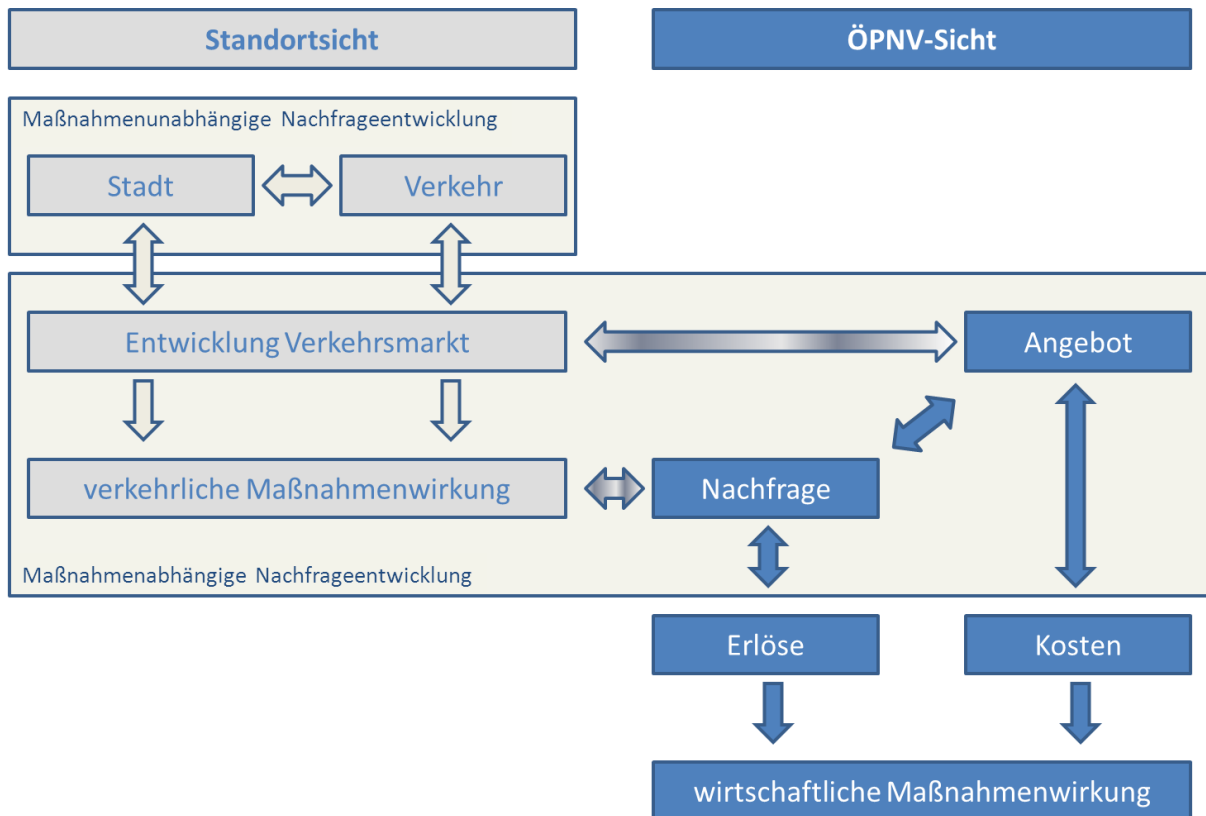


Abbildung 23: Bewertung der Maßnahmenwirkung, methodischer Ansatz

7.2 Maßnahmenunabhängige Entwicklung des Verkehrsmarkts

Die Beschreibung der so genannten „maßnahmenunabhängigen“ Entwicklung des Verkehrsmarkts geht zunächst davon aus, dass sich das ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel nicht verändert. Damit soll gezeigt werden, welche Entwicklungslinien sich ohne Veränderungen beim ÖPNV ergeben. Die wesentlichen Determinanten einer maßnahmenunabhängigen Entwicklung des Verkehrsmarktes sind

- Demographische Effekte,
- Verhaltenseffekte sowie

- Entwicklung des Standorts (Dienstleistungssektor, Bildungsstandort und Arbeitsmarkt, Wohnstandort).

Trotz stadtplanerisch und soziodemographisch interessanter Effekte, auch in Bezug auf die Altersstruktur, werden die zu erwartenden demographischen Effekte innerhalb der Stadt Kassel im Geltungszeitraum so geringfügig sein, dass sie im Hinblick auf die Prognose des Verkehrsgeschehens vernachlässigt werden können.

Derzeit lässt sich über die Folgen des sich verändernden Mobilitätsverhaltens für den Verkehrsmarkt nur spekulieren. Geht man davon aus, dass der Anteil der ÖPNV-Zwangskunden bei den über 65-jährigen sinken wird, mehr Senioren „wahlfrei“ sein werden, mehr junge Erwachsene keinen eigenen Pkw besitzen und damit den ÖPNV und multimodale Angebote verstärkt nutzen werden, veränderte Mobilitätsgewohnheiten Verschiebungen der Marktanteile hin Verkehrsangeboten des Umweltverbunds mit sich bringen werden und der „Umweltverbund“ als Rückgrat immer einen guten ÖPNV benötigt, wird es für Mobilitätsdienstleister an einem Standort immer wichtiger, sich frühzeitig diesem Trend hin zu inter- bzw. multimodalem Verkehrsverhalten zu stellen.

Eine Prognose der weiteren Entwicklung der Stadt Kassel als Dienstleistungs- und Arbeitsplatzstandort ist komplex.

Angesichts der in der Bestandsaufnahme beschriebenen demographischen Effekte wird die Zentralität der Stadt weiter zunehmen. Andererseits kann dieser Effekt durch die Bankenkrise und deren Auswirkungen auf die produktiven Wirtschaftszweige wieder aufgehoben werden.

Nach einem intensiven Wachstum der Universität wird im Geltungszeitraum kein weiterer Anstieg der Studierendenzahlen erwartet, sehr wohl wird die Konzentration des Universitätsstandorts am Campus Holländische Straße nachhaltige Auswirkungen darauf haben, welche Verkehrskapazitäten und –angebote in der Erschließung dieses Standorts zukünftig benötigt werden. (Siehe auch Langfassung „Maßnahmenwirkung“, Kapitel 2)

7.3 Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen

Mit der Umsetzung der Vorgaben des Anforderungsprofils sind Verbesserungen im Vergleich zum Status Quo verbunden.

Sie tragen durch die Differenzierung und Hierarchisierung des Netzes den Erkenntnissen zur maßnahmenunabhängigen Entwicklung des Verkehrsmarkts Rechnung.

Gleichzeitig ermöglichen die Vorgaben eine Reorganisation der vorhandenen Ressourcen und damit eine zukunftsfähige und wirtschaftliche Verkehrserbringung.

Die Akzeptanz des ÖPNV hängt nicht in erster Linie von der Luftlinienentfernung zur Haltestelle, sondern wesentlich auch von den Parametern Taktdichte, Merkbarkeit / Transparenz und Gesamtreisezeit ab.

Aus diesem Grund wird das Netz insgesamt klarer strukturiert, Ressourcen auf potenzialstarken Achsen gebündelt, Informationsbedarf abgebaut und Fahrzeiten verkürzt.

Eine Bündelung von Ressourcen auf zentralen Achsen mit dichtem Angebot und größeren Einzugsbereichen sowie eine klare und transparente Linienführung in den Quartieren kann im Einzelfall dazu führen, dass sich Fußwege im Zulauf der Haltestellen verlängern.

Das verbesserte Angebot wird jedoch die Akzeptanz längerer Fußwege steigern, so dass die Bereitschaft, das System zu nutzen sich insgesamt deutlich verbessern wird.

Die Steigerung der Netztransparenz und der Abbau von Informationsbarrieren führen in Verbindung mit einer kontinuierlichen Weiterentwicklung von Fahrgastinformation und Infrastruktur zu einer Attraktivitätssteigerung des Angebots, auch und besonders für wahlfreie Verkehrsteilnehmer.

In Verbindung mit einem starken ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbunds tragen die flankierenden Maßnahmen zur Stärkung inter- bzw. multimodalen Verkehrsverhaltens sowohl zu einer Steigerung der Attraktivität des Standorts als auch zur Weiterentwicklung einer nachhaltigen Mobilität in Kassel bei.

Alle Maßnahmen im Verbund führen, vereinfacht dargestellt, zu

- einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Kassel,
- damit zu einem höheren Nutzen für die Menschen am Standort Kassel und dazu,
- dass das Angebot besser kommuniziert und vermarktet werden kann.

Diese Effekte werden voraussichtlich bewirken, dass es zu einer positiven, maßnahmenabhängigen Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage kommen wird.

7.4 Nachfrageprognose

Sämtliche im Entwicklungskonzept definierten Eckpunkte haben zum Ziel, das Gesamtnetz zu stärken und im Kundeninteresse wirtschaftlicher zu gestalten. Diesem Planungsmaßstab Rechnung tragend, erfolgt die Prognose ebenfalls für das Gesamtnetz.

Als Ausgangsannahme wird zugrunde gelegt, dass alle im Anforderungsprofil dargestellten Vorgaben umgesetzt werden und ihre Nachfragewirkung im Zusammenspiel entfalten können.

Beschrieben wird ein Endzustand, d. h. ein Zustand, der sich nach einer Markteinführungsphase einstellt. Wann dieser Zustand eintritt, hängt davon ab, in welchem Umfang und wann die erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Wesentliche nachfragewirksame Effekte lassen sich wie folgt beschreiben:

- Eine Verdichtung des Angebots sowie die Einführung merkbarer Takte, Linienwege, Umsteigeverbindungen und Produktmerkmale führen dazu, dass größere Kundenpotenziale für den ÖPNV gewinnbar sind.
- Einzelnen betrachtet haben innenstadtorientierte Verbindungen größere Potenziale als Tangentialverbindungen und Erschließungsnetze.

Die Prognosemethodik wird detailliert in der Langfassung „Maßnahmenbewertung“ (Kapitel 4) erläutert.

Insgesamt ergibt sich aus der Nachfrageprognose auf Basis von Bevölkerungsentwicklung und Referenzwerten für den ÖPNV im Gebiet des Aufgabenträgers Stadt Kassel ein Zuwachspotenzial von ca. 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr.

7.5 Erlösprognose

Verschiedene methodische Ansätze führen auf unterschiedlichen Wegen zu einer Nachfrageprognose, auf deren Basis das Zuwachspotenzial für den ÖPNV in Kassel bei Umsetzung der im Entwicklungskonzept aufgezeigten Strategie auf rund 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr beziffert werden kann.

Erlösprognosen in einem Verbundraum, der hochkomplexen Einnahmeaufteilungsverfahren unterliegt, sind sehr schwierig. Als Richtwert wird hier von einem im Tarifgebiet Kassel anfallenden Erlös von 65 Cent pro Fahrt ausgegangen. Legt man diesen Faktor zugrunde, ergibt sich ein zusätzliches Erlöspotenzial von ca. 780.000 € pro Jahr. Dieser Wert beinhaltet keinen Preissteigerungsfaktor, da er nicht dazu dient, real eintretende Einnahmeänderungen exakt zu beziffern, sondern weil er das Mehrerlöspotenzial durch verkehrliche Veränderungen gegenüber dem Status Quo aufzeigen soll.

7.6 Kostenprognose

Die Kostenprognose beschreibt die Entwicklung der Betriebskosten gegenüber dem Status Quo, die bei Umsetzung aller Maßnahmen des Entwicklungskonzepts eintreten würde.

Auch hier macht im Maßstab des Nahverkehrsplans eine Einzelbetrachtung für bestimmte Netzteile keinen Sinn, da aufgrund der betrieblichen und technischen Verflechtungen im Ge-

samtnetz die Wirkung einer Maßnahme nicht isoliert und gegenüber der einer anderen abgegrenzt werden kann.

Festgehalten werden kann folgendes:

- Da das Gros aller Effekte durch eine intelligente Restrukturierung der vorhandenen Ressourcen erreicht werden soll, kann der betriebliche Mehraufwand für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts begrenzt werden.
- Mehraufwand entsteht durch die Überführung von Achsen in die Netzebenen 1 und 2 sowie durch die Ausweitung des Samstagverkehrs analog der sich ändernden Geschäftszeiten.
- Veränderungen in der Netzebene 3 können durch Abbau von Überbedienung und Umschichtung der dadurch frei werdenden Ressourcen in andere Bereiche weitgehend aufwandsneutral umgesetzt werden.
- Betriebliche Einspareffekte ergeben sich infolge des Ersatzes von E-Wagen durch Doppeltraktionen in den aufkommensstarken Netzbereichen.

Insgesamt überlagern sich die genannten Effekte, so dass die Umsetzung der Vorgaben des Entwicklungskonzepts zum Netz Einsparpotenziale in Höhe von ca. 700.000 € mit sich bringen würde. Auch hier wird, aus den oben beschriebenen Gründen auf einen Preissteigerungs- und Kapitaldienstfaktor verzichtet, der bei der betriebswirtschaftlichen Kalkulation im Rahmen der konkreten Umsetzung angewendet werden würde. Ergänzende Anmerkungen finden sich in der Langfassung „Maßnahmenwirkung“ in Kapitel 6.

7.7 Wirtschaftliche Maßnahmenbewertung

Zusammenfassend betrachtet ergänzen sich die zu erwartenden Mehreinnahmen infolge der vorgeschlagenen Maßnahmen und ein mit der Umsetzung dieses Konzepts verbundenes Kosteneinsparpotenzial, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die im Entwicklungskonzept definierten Eckpfeiler den richtigen Weg aufzeigen, um die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Kassel nachhaltig zu steigern und gleichzeitig eine Attraktivitätssteigerung des Angebots verbunden mit Fahrgastzuwächsen zu erzielen.

7.8 Investitionen in Stationäre Infrastruktur

Die Tabelle 3 enthält kalkulierte Herstellungskosten (Bau und Planung). Da Infrastrukturprojekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen derzeit – mit Ausnahme

der Planungskosten – durch Landeszuwendungen gefördert werden, kann über die für die KVG tatsächlich anfallenden Kosten keine Aussage getroffen werden.

Das Investitionsprogramm ist nach Schwerpunkten gegliedert. Die Bewertungen in der folgenden Tabelle gelten für die im Entwicklungskonzept dargestellten Maßnahmen. Preisstand ist das Jahr 2012. Die Tabellen enthalten einen Verweis auf das entsprechende Kapitel des Entwicklungskonzepts.

Die Kostenschätzung des Investitionsprogramms erfolgt, wie alle anderen Bewertungen im NVP, auf der Ebene des Gesamtnetzes. Sie basiert auf Grobschätzungen und repräsentiert das Gesamtvolumen aller im Entwicklungskonzept aufgezeigten Projektoptionen. Im Maßstab des Nahverkehrsplans können Einzelprojekte nur überschlägig, d. h. nicht im Sinne einer konkreten Ausführungsplanung bewertet werden. Aus diesem Grund würde eine Einzelaufzählung von Teilprojekten eine in diesem Maßstab nicht haltbare Scheingenaugigkeit suggerieren.

Für bestimmte Problemkomplexe wurden im Entwicklungskonzept verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt, die zum Teil mit unterschiedlichen Infrastrukturmaßnahmen verbunden sind. Dies gilt zum Beispiel für den Schwerpunkt „Kapazitätsanforderungen in der Holländischen Straße“. Das Investitionsprogramm umfasst damit teilweise Optionen, die einander ausschließen. Die Werte in der rechten Spalte sind also nicht als Summe interpretierbar, sondern sie umfassen alle denkbaren Maßnahmen um den Anforderungen des Fördermitteldgebers (nur Maßnahmen, die im NVP enthalten sind werden nach GVFG gefördert) gerecht zu werden.

Investitionsprogramm		
Maßnahmenkomplex	Bezug zum Entwicklungskonzept	Kostenschätzung
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen der Prioritätsstufen 1 und 2	Kapitel 2.2	5.100.000 € ¹⁵
Investitionskosten für optionale Erweiterungen des Tramnetzes	Kapitel 7.1	82.000.000 €
Maßnahmen zur Weiterentwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur	Kapitel 7.2	22.000.000 €
Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung von Betriebsabläufen	Kapitel 8	3.000.000 €

Tabelle 3: Investitionsprogramm

¹⁵ Enthält ca. 1,1 Mio. € Eigenanteil, die die Stadt Kassel zu tragen hätte, falls die Maßnahme „barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Harleshausen“ umgesetzt würde

7.9 Investitionen in Fahrzeuge / Maßnahmen zur Verringerung lokaler Emissionen

Die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen ist im Nahverkehrsplan in Bezug auf Investitionsprogramme relevant, wenn in ihm besondere Anforderungen definiert werden, die die Bestandsfahrzeuge nicht erfüllen. Das ist im vorliegenden Plan nicht der Fall. Dennoch investiert die KVG in die Weiterentwicklung der Einsatzbereiche für lokal emissionsfreie Fahrzeuge. Im Rahmen geförderter Projekte werden im Fortschreibungszeitraum rund 2 Millionen Euro in den Testbetrieb bzw. die Netzintegration von Elektrobussen, E-Car-Sharing-Angeboten und weiterer emissionsarmer bzw. lokal emissionsfreier Technologien investiert.

8 Finanzierungskonzept

Gemäß § 11 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes sichern die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.

Soweit diese Mittel in Zukunft verfügbar sein werden, greift die KVG bei Investitionen auf die derzeit nutzbaren Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) oder mögliche Folgeinstrumente zurück. Eigenanteile werden von der KVG getragen und müssen wie unten beschrieben finanziert werden. In Zukunft werden für Investitionen verstärkt auch andere Förderinstrumente, wie zum Beispiel EU- oder Bundesmittel im Rahmen von Innovationsprojekten zu nutzen sein.

Der Finanzbedarf wird durch Umsatzerlöse und einen Kassenausgleich, wie im Folgenden dargelegt, gedeckt.

Die KVG ist Teil der KVV-Gruppe. Als Konzern der Stadt Kassel sind die Unternehmen der KVV für die Aufgaben der so genannten öffentlichen Daseinsvorsorge zuständig. Die KVG wurde als Aufgabenträgerorganisation von der Stadt Kassel mit der Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben betraut und darf den Querverbund im Rahmen des KVV-Konzerns nutzen. Sie übt die Planungs- und Finanzierungshoheit im ÖPNV aus.

Die Erbringung der Verkehrsleistungen in lokaler Verantwortung der Stadt Kassel erfolgt eigenwirtschaftlich.

Zwischen der Stadt Kassel als alleiniger Gesellschafterin und der KVV besteht ein Konsolidierungsvertrag, der die Finanzbeziehungen zwischen der Gesellschafterin und der KVV mit ihren Tochterunternehmen regelt und Ergebnisziele vorgibt.

Der Finanzbedarf für den öffentlichen Personennahverkehr wird durch Umsatzerlöse und den Kassenausgleich im Rahmen des KVV-Konzerns gedeckt.

Die Umsatzerlöse setzen sich zusammen aus Erlösen für Bereitstellungen, Erlösen aus Linienverkehr, Erstattungen und sonstigen Erlösen aus Dienstleistungen (z. B. für den Nordhessischen Verkehrsverbund oder andere Verkehrsunternehmen).

Im Jahr 2012 standen einem Finanzbedarf von ca. 108 Millionen € Umsatzerlöse in Höhe von ca. 95 Millionen € gegenüber. Mit einem Volumen von ca. 43,5 Millionen € machten dabei die reinen Fahrgeldeinnahmen etwa die Hälfte der Umsatzerlöse aus. Der Kassenausgleich betrug ca. 13 Millionen €. Hinzu kommen die in die KVV verlagerten Pensionskosten.

Derzeit erarbeitet die KVG im Auftrag der Stadt Kassel ein Restrukturierungskonzept auf Basis des Nahverkehrsplans. Ziel dieses Konzeptes ist es, den Defizitrahmen der KVG langfristig konstant zu halten. Neben zahlreichen anderen Bausteinen beinhaltet es

- eine Netzoptimierung mit dem Ziel der Kostensenkung,
- Maßnahmen zur Steigerung der Erlöse, insbesondere im Bereich der Fahrgeldeinnahmen sowie
- Restrukturierungsmaßnahmen zur Kostensenkung.

Die Netzoptimierung hat das Ziel, auf Basis der Vorgaben des Nahverkehrsplans Liniennetz, Fahrplan und Ressourcen unter Nutzung aller in diesem Rahmen realisierbaren Einsparungspotenziale zu optimieren und damit den Baustein „Maßnahmen zur Steigerung der Erlöse“ zu flankieren und die Finanzierung des ÖPNV langfristig zu sichern.

9 Anlage 1: Synopse der Anregungen der Ortsbeiräte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
01	Ortsbeirat Mitte		Keine Anmerkungen	
02	Ortsbeirat Südstadt		Keine Anmerkungen	
03	Ortsbeirat Vorderer Westen		Keine Anmerkungen	
04	Ortsbeirat Wehlheiden		Keine Anmerkungen	
05	Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe		Keine Anmerkungen	
06	Ortsbeirat Brasselsberg		Keine Anmerkungen	
07 / 1	Ortsbeirat Süsterfeld / Helleböhn	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3 in Verbindung mit Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erreichbarkeit des Stadtteils nach 20:00 Uhr verbessern (Linie 24)	Das Anforderungsprofil gibt Taktzeiten und Bedienungszeitfenster vor. In Verbindung mit den Festlegungen für Verknüpfungspunkte ergibt sich aus dem Nahverkehrsplan der Rahmen, um die genannten Verbesserungen herbeizuführen.
08 / 1	Ortsbeirat Harleshausen	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Eine bessere Abstimmung der Busfahrpläne mit denen der RT ist erforderlich	Ein entsprechender Punkt wird eingefügt.
08 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 2.2.1	Bahnhof Harleshausen genügt weder den Anforderungen an Barrierefreiheit noch Ausstattungs- und Aufenthaltsqualität	Bahnhof Harleshausen wird in Priorität 1 zum barrierefreien Ausbau aufgenommen.
08 / 3		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.3.1	In den Abendstunden besteht an der Teichstraße kein zufriedenstellender Übergang von der Tram zum Bus	Der Übergang von der Tram zum Bus ist in Hauptverkehrszeit gewährleistet. Das Anforderungsprofil gibt vor, dass einheitliche Bedienungszeitfenster und Reiseketten einzuhalten sind und macht verbindliche Vorgaben zur Anschlusssicherung. Damit wäre die Reisekette im Spätverkehr die gleiche, wie in der Hauptverkehrszeit. In Verbindung mit Kapitel 5.3.1 der Langfassung des Entwicklungskonzepts, in dem die Teichstraße als ein Systemverknüpfungspunkt definiert wird, auf den die Kriterien des Anforderungsprofils anzuwenden sind, gibt der Nahverkehrsplan hier einen eindeutigen Rahmen zur Verbesserung der Situation.
08 / 4		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.2	Bau einer Schienenstrecke nach Harleshausen in Kategorie 2 verschieben	Die Kategorie sagt nichts über die Dringlichkeit einer Maßnahme aus, sondern über das Prüfstadium. Da noch keine Machbarkeitsstudie vorliegt, ist die gewünschte Verschiebung systematisch nicht mit der Definition der Kategorie vereinbar.
08 / 5		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 4	Linienführung der Linie 41 in Vellmar sollte wieder geändert werden.	Die Linienführung einer Busverbindung auf dem Gebiet eines anderen Aufgabenträgers ist nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans der Stadt Kassel.
08 / 6		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	E-Busse auf der Strecke Harleshausen – Bhf. Wilhelmshöhe in Fahrplan aufnehmen	Fahrplandetails sind nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung. Der Hinweis wird aber im Rahmen der laufenden Fahrplanentwicklung berücksichtigt.
08 / 7		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	In den abends in Harleshausen verkehrenden Kleinbussen ist kein Platz für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren	Ein entsprechender Punkt wird eingefügt.
09 / 1	Ortsbeirat Kirchditmold	Kurzfassung Kapitel 6.8	Ausbau des Tramnetzabschnitts „Obere Zentgrafestraße“ in die Maßnahmenliste aufnehmen.	Im Rahmen der für den Geltungszeitraum absehbaren Ressourcenverfügbarkeit konkurriert diese Maßnahme mit der Option einer Linienführung in der Wolfhager Straße. Hier wurde die Abwägung vom rein quantitativen Nutzen der Maßnahme bestimmt, die eindeutig die größeren Potenziale auf der Wolfhager Straße ausweist. Langfristig ist die Maßnahme durchaus denkbar. Sie sollte daher in die Maßnahmendiskussion zum Verkehrsentwicklungsplan einfließen, der einen Geltungszeitraum bis 2030 aufweist.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
09 / 2	Ortsbeirat Kirchditmold	Kurzfassung Kapitel 8.4	Der OBR Kirchditmold geht davon aus, dass das Investitionsprogramm zum barrierefreien Ausbau auch die Haltestelle Kirche Kirchditmold beinhaltet.	Dies ist der Fall, siehe Langfassung Entwicklungskonzept, Kapitel 2.2.1
09 / 3		Entwicklungskonzept Langfassung Kapitel 5.1.1	Der OBR Kirchditmold würde es begrüßen, wenn auf der Achse Innenstadt – Wolfhager Straße – Ahnatalstraße eine Verbesserung der taktichte erfolgen würde und die tangente Funktion der heutigen Linie 24 durch eine Erweiterung der Bedienungszeitfenster gestärkt würde	Anforderungsprofil und Entwicklungskonzept des NVP implizieren diese Rahmenvorgabe. Die konkrete Angebotsausgestaltung erfolgt auf Basis des Nahverkehrsplans durch die Verkehrsunternehmen.
10	Ortsbeirat Rothenditmold		Keine Anmerkungen	
11 / 1	Ortsbeirat Nord-Holland	Entwicklungskonzept Langfassung, Kapitel 7.2	Einrichtung einer neuen Tram-Haltestelle in der Holländischen Straße zwischen Moritzstraße und Ludwigstraße	Der Haltestellenabstand zwischen den Bestandshaltestellen Holländischer Platz und Halitplatz beträgt zwar ca. 700 Meter, der verkehrliche Nutzen einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich stünde aber in keinem angemessenen Verhältnis zu deren Kosten. Aufgrund der Zuwegung zum neuen Uni-Campus würde die Haltestelle keine Erschließungsverbesserung bewirken. Demgegenüber wären umfassende Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum erforderlich (u. a. Zuwegung für Fußgänger über Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen). Abschließend ist festzuhalten, dass ein zusätzlicher Halt auch die Umlaufstabilität der Trams beeinflussen würde. Die Anregung wird daher nicht umgesetzt.
11 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 10.5	Ausstattung aller Straßenbahn- und Bushaltestellen mit DFI-Anzeigern	Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des GVFG in Hessen ist Fahrgastinformation an Bahnsteigen und Verknüpfungspunkten förderfähig. Darüber hinaus empfiehlt der NVP, auch Bushaltestellen in der Netzebene 1 mit DFI auszustatten. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind aufgrund der fehlenden Fördergrundlage nicht finanzierbar.
12 / 1	Ortsbeirat Philippinenhof-Warteberg	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	ÖPNV-Angebot im Stadtteil soll im bisherigen Umfang aufrecht erhalten werden, es sollen keine Anrufsammeltaxis eingesetzt werden	Der Bereich Philippinenhof-Warteberg ist der Netzebene 3 zugeordnet. Damit sind hier derzeit die Qualitätskriterien gemäß Anforderungsprofil übererfüllt. Da die Kriterien als Mindestanforderung zu verstehen sind, lassen sie aber einen höheren Bedienungstakt zu. Der Einsatz von Anruf-Sammeltaxis kann allerdings dann ausgeweitet werden, wenn die Bedienung mit Linienbussen in Tagesrandlagen nicht mehr wirtschaftlich darstellbar sein sollte und eine Nachfrageanalyse ergibt, dass die zu ersetzenden Kurse von weniger als 4 Personen genutzt werden.
12 / 2		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Sonntags soll es weiterhin ab 8:30 Uhr und nicht erst ab 10:00 Uhr eine Busverbindung geben	Dies ist gewährleistet, das Anforderungsprofil ermöglicht allerdings vor 10:00 Uhr eine bedarfsorientierte Bedienung
13	Ortsbeirat Fasanenhof		Keine Anmerkungen	
14	Ortsbeirat Wesertor		Keine Anmerkungen	

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
15 / 1	Ortsbeirat Wolfsanger-Hasenhecke	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.3.1	OBR würde weiterhin den Bau des Straßenbahnasts Ihringshäuser Straße – Dessenborn befürworten	Die ursprünglich aus Sicht der Stadtentwicklung angestrebte, verdichtete Blockbebauung wurde bisher nicht realisiert. Stattdessen ist im Wesentlichen eine lockere Bebauung mit Ein- oder Zweifamilienhäusern entstanden. Vor dem Hintergrund dieser veränderten siedlungsstrukturellen Voraussetzungen wurden von der KVG mehrere denkbare Bedienungskonzepte im ÖPNV und damit ggf. verbundene Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht. Die untersuchten Konzepte umfassen sowohl Optionen im Trambereich als auch optimierte Buskonzepte. Es ist absehbar, dass die mit dem Bau und dem Betrieb einer Straßenbahnerweiterung verbundenen Kosten nicht in einem angemessenen wirtschaftlichen Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen einer solchen Maßnahme stehen. Die verkehrlichen Verbesserungspotenziale und die wirtschaftlichen Vorteile einer zielgerichteten Optimierung des straßengebundenen Erschließungsnetzes werden deutlich höher eingeschätzt.
15 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kap. 5.1.2	Busanbindung des Stadtteils verbessern (insbesondere Wohngebiete Osterbach, Dessenborn und die Seniorenwohnanlage Hinter dem Fasanenhof)	Entsprechende Ergänzungen werden in das Kapitel 5.1.2 der Langfassung des Entwicklungskonzepts sowie 6.4 der Kurzfassung eingefügt
16	Ortsbeirat Bettenhausen		Keine Anmerkungen	
17 / 1	Ortsbeirat Forstfeld		Die Bezeichnung „Nahverkehrsplan“ ist irreführend, da der Plan ausschließlich auf den ÖPNV abstellt	Der Begriff „Nahverkehrsplan“ ist gemäß PBefG und HÖPNVG vorgeschrieben und kann nicht verändert werden.
17 / 2			Die Kürze des Planungshorizontes gegenüber dem des Verkehrsentwicklungsplans lässt darauf schließen, dass eine Verzahnung beider Fachplanungen allenfalls oberflächlich erfolgt und der Nahverkehrsplan der strategischen Netzoptimierung dient. ... Hier sollte eine weitgehende Harmonisierung vorgenommen werden	Der Planungshorizont des Nahverkehrsplans ist durch den Gesetzgeber vorgegeben. Der Nahverkehrsplan baut, wie dem Kapitel 3 der Einleitung (Langfassung) explizit zu entnehmen ist, auf den Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplans auf. Er dient nicht der strategischen Netzoptimierung, sondern der Festschreibung von definierten Standards im ÖPNV. Eine Netzreform dient also der Umsetzung des Nahverkehrsplans und nicht umgekehrt.
17 / 3			Ansätze zur Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes mit dem ÖPNV fehlen weitgehend. Hier sollten entsprechende Ergänzungen vorgenommen werden.	Ansätze zur Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (der ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes) werden in Kapitel 11 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) ausführlich dargestellt. Der Schwerpunkt dieses Kapitels liegt auf den Angeboten Park and Ride, Bike and Ride, Car-Sharing als Ergänzung zum ÖPNV, Leihfahrradsystem, tarifliche Integration, Aufbau einer einheitlichen Plattform zur Planung/Buchung intermodaler Reiseketten, Vermarktung intermodaler Angebote. Zusätzlich werden im Anforderungsprofil die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme und der Ausbau der Fahrradabstell-Infrastruktur an Haltepunkten ausdrücklich als wichtiges Ziel dargestellt.
17 / 4		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 11.1	Als denkbare Standorte für Mobilitätspunkte sollten in das Entwicklungskonzept die Bereiche um die Haltestellen Forstbachweg und Lindenberg aufgenommen werden.	Die Anregung wird aufgenommen.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
18	Ortsbeirat Waldau		Keine Anmerkungen	
19	Ortsbeirat Niederzwehren		Keine Anmerkungen	
20	Ortsbeirat Oberzwehren		Keine Anmerkungen	
21 / 1	Ortsbeirat Nordshausen	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Angebot der Linie 12 nicht beschneiden	Die Anregung bezieht sich auf die Fahrplangestaltung einer einzelnen Linie. Die Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung, sie erfolgt nachgeordnet. Der Nahverkehrsplan gibt jedoch einen Rahmen vor, der einen Angebotsabbau im Bereich Nordshausen nicht vorsieht.
21 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.3.1	Der Anschluss von Nordshausen nach Baunatal ist in den Abendstunden (nach Betriebsschluss der Linie 6) dahingehend zu optimieren, dass – wie auch im Tagesverkehr – kein mehrmaliges Umsteigen erforderlich ist.	Der Übergang von der Tram zum Bus ist in Hauptverkehrszeit gewährleistet. Das Anforderungsprofil gibt vor, dass einheitliche Bedienungszeitfenster und Reiseketten einzuhalten sind und macht verbindliche Vorgaben zur Anschlusssicherung. Damit wäre die Reisekette im Spätverkehr die gleiche, wie in der Hauptverkehrszeit. In Verbindung mit Kapitel 5.3.1 der Langfassung des Entwicklungskonzepts, in dem die Haltestelle Brückenhof als ein Systemverknüpfungspunkt definiert wird, auf den die Kriterien des Anforderungsprofils anzuwenden sind. Damit definiert der NVP einen Verbesserungsrahmen.
21 / 3		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 2.2	Alle Haltestellen in Nordshausen sind barrierefrei auszubauen und mit Fahrgastpavillons zu versehen	Die Haltestelle „Nordshausen Linde“ ist als Priorität 2 (Umsetzung empfohlen) eingestuft, die übrigen Haltestellen im Stadtteil fallen unter die Priorität 3 (kein unmittelbarer Handlungsbedarf).
22 / 1	Ortsbeirat Jungfernkopf	Anforderungsprofil, Langfassung	Erhöhung des Angebots des Nahverkehrs, Vermeidung weiterer Ausdünnung	Der gesamte Nahverkehrsplan zielt auf eine Angebotsverbesserung unter Einhaltung der wirtschaftlichen Vorgaben ab. Das bezieht sich sowohl auf die Sicherung eines dichten Takts als auch auf eine Steigerung der Kundenfreundlichkeit und Merkbarkeit des Angebots. Eine reine Erhöhung des Aufwands führt nicht zwingend zu mehr Kundenfreundlichkeit.
22 / 2		Anforderungsprofil, Langfassung, Netzebenenmodell	15-Min-Takt, zumindest in der Hauptverkehrszeit	Im Stadtteil Jungfernkopf wird die Erschließungsfunktion der Netzebene 3 im Wesentlichen von Linien übernommen, die gleichzeitig der Netzebene 2 mit Verbindungsfunktion zugeordnet sind. Infolge dieser funktionalen Verknüpfung ist die Vorgabe 15-Min-Takt in der HVZ im weitgehend erfüllt.
22 / 3		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Anbindung Jungfernkopf – Vellmar verbessern	Die Anforderung wird berücksichtigt. Ein entsprechender Passus, der eine Optimierung des Busnetzes und die Verbesserung der Anschlüsse an RT und Tram beinhaltet, wird eingefügt.
22 / 4		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erhalt von umsteigefreien Verbindungen vom Jungfernkopf in die Innenstadt	Der Nahverkehrsplan sieht nicht den Wegfall umsteigefreier Verbindungen explizit vor. Aufgrund der übergeordneten Gesamtüberlegungen kann jedoch im Rahmen einer Funktionstrennung von Linien ein Umstieg erforderlich werden. Da dieser jedoch den Qualitätsvorgaben aus den Kapiteln 6 des Anforderungsprofils und 5.3 des Entwicklungskonzepts (Langfassungen) gebunden ist, wird die Verbindungsqualität hierdurch nicht beeinträchtigt.
22 / 5		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.
22 / 6		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Einsatz leiserer und kleinerer Busse, möglichst auch Elektrofahrzeuge, zumindest in den Tagesrandlagen	Hierzu enthält der Entwurf bereits entsprechende Vorgaben in folgenden Kapiteln: Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 8.1 und 8.4 sowie im Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 9. Ein ergänzender Hinweis mit Bezug zum Stadtteil Jungfernkopf wird in Kapitel 5.1.2 aufgenommen.
22 / 7		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Vernünftige Verknüpfung bzw. Umstiege Bus/Tram/RT an den Haltestellen Jungfernkopf bzw. Holländische Straße und Teichstraße	Im in das Kapitel 5.1.2 eingefügten Passus ist die Verbesserung der Verknüpfung berücksichtigt
22 / 8		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erhalt der Anbindung aller Quartiere des Stadtteils Jungfernkopf, insbesondere „Am Kirschrain“ und „Am Rande“	Eine Aufgabe der Anbindung der genannten Bereiche ist nicht geplant

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
22 / 9		Kurzfassung, Kapitel 6.4, Spiegelelstrich „Erschließungsnetz Jungfernkopf“	Letzten Satzteil in diesem Spiegelstrich streichen „Verbesserung der Verkehrsführung durch Nutzung der Waldecker Straße im Quartier Jungfernkopf.“	Wird gestrichen
22 / 10		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Reaktivierung der Haltestelle „Am Obstkeller“, ggf. an einem geringfügig veränderten Standort	Die Schaffung eines Verknüpfungspunktes zwischen der RegioTram (RT) und dem Busnetz im unmittelbaren Umfeld des RT-Halts Jungfernkopf ist ein zentraler Baustein für die Verbesserung der ÖPNV-Situation im Quartier. Der neue Standort im Bereich der neuen Unterführung Schenkebieber Stanne / Waldecker Straße liegt nur ca. 200 Meter von der alten Haltestelle entfernt und bietet optimale Voraussetzungen für eine Verknüpfung des Busangebots mit der RT. Darüber hinaus werden durch die verträglichere Integration des neuen Haltepunkts in den Gesamtverkehrsraum Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs vermindert. In Anbetracht der oben dargestellten Vorteile wird die Anregung verworfen.
22 / 11		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erhalt der Haltestellen in der Schenkebieber Stanne	Die Schaffung eines Verknüpfungspunktes zwischen Bus und Tram im Bereich des RT-Haltepunkts Jungfernkopf erforderte eine Verlegung der Haltepositionen um ca. 200 Meter in Richtung der neuen Unterführung Schenkebieber Stanne / Waldecker Straße. Damit würde der Abstand zur aufgegebenen Haltestelle Nordend lediglich noch ca. 220 Meter betragen. Der geforderte Standardabstand zwischen zwei Haltestellen beträgt 600 Meter. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der alte Standort der Haltestelle Nordend aufgrund fehlender Zuwegungen ohnehin aus dem südlich angrenzenden Wohngebiet fußläufig nur mit Umweg über den Frasenweg erreichbar ist, bzw. für viele Anwohner der Weg zur neuen Haltestelle Jungfernkopf deutlich kürzer ist, als der zur Haltestelle Nordend. Die genannten Faktoren machen, in Verbindung mit deutlich unterdurchschnittlichen Einsteigerzahlen, die Haltestelle verkehrlich überflüssig. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist es daher naheliegend, sie aufzugeben. Um die Wartesituation der alten Haltestelle „Daimler-Benz Nordtor“ unter den Aspekten Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle / Sicherheit zu verbessern und Fußwege aus dem Quartier südlich der Schenkebieber Stanne zu verkürzen, wird die Haltestelle um ca. 150 Meter nach Westen verschoben und in den Bereich der Einmündung des Wegs „An den Weidenbäumen“ verlegt. Mit der Neuordnung sind die Haltestellen insgesamt verkehrlich sinnvoller und kundenfreundlicher verteilt, werden Betriebsabläufe verbessert und Kosten gespart. Die Maßnahme ist daher sowohl aus Kundensicht als auch unter Wirtschaftlichkeitsaspekten erforderlich.
22 / 12		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 10.5	Installation von Echtzeitinformationen	Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des GVFG in Hessen ist Fahrgastinformation an Bahnsteigen und Verknüpfungspunkten förderfähig. Darüber hinaus empfiehlt der NVP, auch Bushaltestellen in der Netzebene 1 mit DFI auszustatten. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind aufgrund der fehlenden Fördergrundlage nicht finanzierbar.
22 / 13		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Verbesserung der Qualität des AST-Verkehrs der Linie 28 (Ausfall, Verspätung, nimmt keine Hunde mit, Fahrer kennt sich nicht aus)	Die hier aufgeführten Einzelatbestände sind nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung, sondern basieren auf Kundenbeschwerden, die im Rahmen der bestehen Instrumente zur Qualitätssicherung verfolgt werden.
22 / 14		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Schaffung einer Anbindung des westlichen Jungfernkopf (Neubaugebiet Kiefernweg) zum RT-Halt Jungfernkopf	Ein entsprechender Prüfauftrag wird formuliert und in Kapitel 5.1.2 eingefügt.
23	Ortsbeirat Unterneustadt		Keine Anmerkungen	

10 Anlage 2: Synopse der Anregungen der Träger öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
1	Fraktion Demokratie erneuern – Freie Wähler		Wo ist die langfristige strategische Planung?	Der strategische Ansatz für den Geltungszeitraum des NVP ist es, nach einer Phase der Expansion, das Netz unter Optimierung des Ressourceneinsatzes zu konsolidieren. Wesentliches Ziel ist die Gewinnung von Kunden (damit die Steigerung der Einnahmen und die Sicherung der Finanzierung eines hochwertigen Angebots) durch die Verbesserung der Netztransparenz und die Konzentration von Ressourcen in Bereichen, in denen vielversprechende Potenziale für den ÖPNV liegen. Der NVP zeigt sehr wohl Optionen für die strategische Weiterentwicklung des Tram- und Busnetzes auf. In diesem Zusammenhang sind zum Beispiel die Definition verbindlicher Bedienungszeitfenster, die Entwicklung von Produkten mit eindeutig zugeordneten Qualitätsmerkmalen und die eindeutige Funktionszuweisung für die RegioTram zu nennen. Darüber hinausgehende strategische Ziele werden im VEP mit einem Planungshorizont bis 2030 definiert.
2			In welchen Stadtteilen läge der Wohnraum zukünftiger Senioren?	Zu dieser Fragestellung wurde im Zuge der Arbeitsphase die erste kleinräumige Bevölkerungsprognose des Amts für Statistik der Stadt Kassel ausgewertet. Festzuhalten ist folgendes: Die größten Anteile älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger werden 2020 die Stadtteile Bad Wilhelmshöhe, Harleshäuser, Jungfernkopf, Brasselsberg und Forstfeld aufweisen. Eine Besonderheit im Stadtteil Bad Wilhelmshöhe ist, dass der Frauenanteil in der Altersgruppe der über 65-jährigen fast doppelt so hoch sein wird, wie der der Männer. Geht man davon aus, dass, gerade in dieser Altersgruppe bei Frauen der Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit noch signifikant geringer ist, als bei Männern, werden hier Gender-spezifische Erfordernisse deutlicher zu Tage treten, als in anderen Stadtteilen. Deutlich geringer werden die Altenanteile in den urbanen, innenstadtnahen Quartieren und besonders in den, durch ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie Studierenden dominierten Stadtteilen Nord-Holland, Rothenditmold und Wesertor. Insgesamt ist aber festzuhalten, dass in Bezug auf die Altersstruktur die zu erwartenden Verschiebungen innerhalb der Stadt Kassel so geringfügig sein werden, dass sie im Hinblick auf die Prognose des Verkehrsgeschehens der nächsten 5 Jahre vernachlässigt werden können.
3			Welche Stadtteile nehmen an Bevölkerung zu und wie sieht die Bevölkerungsverteilung aus?	Zu dieser Fragestellung wurde im Zuge der Arbeitsphase die erste kleinräumige Bevölkerungsprognose des Amts für Statistik der Stadt Kassel ausgewertet. Festzuhalten ist folgendes: Bei annähernd konstanter Gesamtbevölkerung sind geringfügige räumliche Verschiebungen zu erwarten. Insbesondere werden die zentralen, urbanen Quartiere und die familienfreundlichen, eher durch geringe Dichten geprägten Quartiere in Randlage Einwohnerzuwächse verzeichnen. Aufgrund der sehr geringen Werte dieser Verschiebungen werden sich die in der Bestandsaufnahme beschriebenen Grundstrukturen nicht ändern. Nach wie vor decken sich die Siedlungsschwerpunkte mit den, im Anforderungsprofil definierten, Netzebenen 1 und 2 und ist die Einordnung der Quartiere in die Netzebene 3 gerechtfertigt. Der Effekt der räumlichen Verschiebung der Bevölkerungsanteile innerhalb der Stadt Kassel ist demnach im Hinblick auf die Prognose der Entwicklung des Verkehrsmarkts in den nächsten 5 Jahren zu vernachlässigen.
4		Kurzf. 7.1, Langf. Maßnahmenwirkung 1.1	Die wirtschaftliche Maßnahmenwirkung ist allein durch den Zusammenhang von Angebot und Nachfrage sowie das Verhältnis von Erlösen zu Kosten bestimmt. Hier wird deutlich, dass die Planung auf gegenwärtigen Standards und Erfahrungen aufbaut. Eine langfristige Planung ist nicht ableitbar.	Die Parameter die im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Maßnahmenwirkung relevant sind, ergeben sich aus dem hessischen Leitfaden zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen. Da für den öffentlichen Personennahverkehr durch die Stadt Kassel ein finanzieller Rahmen festgesetzt ist und im VEP ein langfristiger Gestaltungsrahmen vorgegeben ist, müssen sich zudem alle Planungsansätze in diesem Rahmen bewegen.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
5	Fraktion Demokratie erneuern – Freie Wähler	Kurzf. 5.2	... dass die zukünftige Entwicklung des Neubaugebiets (Wolfsanger) unberücksichtigt bleibt, es scheint letztendlich eine finanzielle Frage zu sein, ob dieses Gebiet, trotz vorhandener Trasse, angebunden wird. Die Fraktion Demokratie erneuern / Freie Wähler fordert Sie auf ... das Gebiet Wolfsanger in die Planungen einzubeziehen.	Die Anregung wird wie folgt verstanden: Es geht zum einen um die Behebung eines Erschließungsdefizits im Osten des Bereichs Wolfsanger und zum anderen um den Bau der so genannten Tram ins Bossental. Die Behebung des Erschließungsdefizits im Osten des Stadtteils ist Gegenstand des Nahverkehrsplans. Da auf der Ebene eines NVP keine Linienführungen und Fahrpläne entwickelt werden, obliegt die konkrete Ausgestaltung dieser Vorgabe jedoch der Umsetzungsplanung durch die KVG. Bezüglich der Tramerweiterung verweisen wir auf das Kapitel 7.3.1 (Entwicklungskonzept, Langfassung): „Die ursprünglich aus Sicht der Stadtentwicklung angestrebte, verdichtete Blockbebauung wurde bisher nicht realisiert. Stattdessen ist im Wesentlichen eine lockere Bebauung mit Ein- oder Zweifamilienhäusern entstanden. Vor dem Hintergrund dieser veränderten siedlungsstrukturellen Voraussetzungen wurden von der KVG mehrere denkbare Bedienungskonzepte im ÖPNV und damit ggf. verbundene Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht. Die untersuchten Konzepte umfassen sowohl Optionen im Trambereich als auch optimierte Buskonzepte. Es ist absehbar, dass die mit dem Bau und dem Betrieb einer Straßenbahnerweiterung verbundenen Kosten nicht in einem angemessenen wirtschaftlichen Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen einer solchen Maßnahme stehen. Die verkehrlichen Verbesserungspotenziale und die wirtschaftlichen Vorteile einer zielgerichteten Optimierung des straßengebundenen Erschließungsnetzes werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt deutlich höher eingeschätzt.“
6	Fraktion Demokratie erneuern – Freie Wähler		Arbeitnehmer aus dem Südosten können nur schlecht mit dem ÖPNV nach Baunatal, Arbeitnehmer aus dem Südwesten können nur schlecht mit dem ÖPNV nach Waldau gelangen. Eine RegioTram-Trasse könnte zwischen den Bahnhöfen Bettenhausen und Wilhelmshöhe über die Messehallen und die Fulda geführt werden und somit beide Stadtteile miteinander verbinden. In der Fuldaaue besteht zusätzlich die Möglichkeit des unkomplizierten Besuchs des Auedamms mit dem dortigen Schwimmbad. Die Fraktion Demokratie erneuern / Freie Wähler fordert Sie auf ... ein Konzept für eine solche Trasse zu erarbeiten.	Der Stadtteil Bettenhausen ist durch die Tramlinie 4 direkt mit dem Stadtteil Bad Wilhelmshöhe und dem ICE-Bahnhof verbunden. Mit dem in Kapitel 12.2 der Langfassung des Entwicklungskonzepts dargestellten Maßnahmenpaket wird zwar der Industriepark Waldau nicht direkt an den ICE-Bahnhof angebunden, jedoch liegen in dieser Verbindung auch keine nennenswerten ÖPNV-Potenziale, da aufgrund der sehr guten überregionalen Erreichbarkeit im Autobahnnetz der ÖPNV in der überregionalen Anbindung nicht konkurrenzfähig ist. Deutlich größere Potenziale für den ÖPNV liegen im näheren Einzugsbereich. Aus diesem Grund ist auch eine solche Verbindung vorgesehen. Sie soll allerdings mit Bussen realisiert werden. Die Trassenvariante „Waldkappeler Bahn“ wurde im Rahmen der Vorplanung zur Tram Waldau geprüft. Folgende Parameter wurden untersucht: Investitionskosten, Anbindung ¹⁶ KS Nord, Anbindung KS Süd, Anbindung Zentrum, Anbindung Leipziger Straße, Anbindung Berufsverkehr gesamt, Anbindung Schulverkehr, Befahrung Altmarkt. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Variante „Stern – Platz der Einheit“ gegenüber dem Status Quo deutlich mehr Vorteile auf als die Variante „Damaschkebrücke - Messehallen“ bringt. Das Ergebnis wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 27. Januar 2011 vorgestellt und die Variante Messehallen wurde verworfen. Ein „Besuch des Auebads“ ist aus allen Stadtteilen durch die Erschließung des Auedamms mit einer Buslinie möglich, die an den Verknüpfungspunkten Auestadion und Am Stern mit den Angeboten der Netzebenen 1 und 2 verknüpft ist.
7	Energie Waldeck-Frankenberg GmbH		Keine Einwände oder Anregungen	

¹⁶ Annahme: direkter Busverkehr Waldau – Stern wird eingestellt, Bewertungskriterien Takt, Fahrzeit, Transparenz

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
13	Gemeindevorstand der Gemeinde Niestetal	Kurzf. 6.3 Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.2	Die Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke wird als denkbare Netzerweiterung aufgeführt. Aufgrund der Beschlusslage in der Gemeinde ist eine solche Verbindung auf absehbare Zeit ausgeschlossen.	Eine entsprechende Fußnote wird in Kapitel 6.3 der Kurzfassung sowie in Kapitel 4.1.2 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) aufgenommen.
14	Nordhessischer Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH	Bestandsaufnahme (Langfassung) 4.3.2	Ersten Spiegelstrich um den RE 3 und die Tram 1 ergänzen	Wird umgesetzt
15		Bestandsaufnahme (Langfassung) 4.3.2	Formulierung im 5. Spiegelstrich wie folgt ändern: „Pendlern aus Richtung Süden stehen die Linien R5 (Cantus) und RT 5 (RegioTram) zur Verfügung.“	Wird umgesetzt
16		Bestandsaufnahme (Langfassung) 5.2.6	Formulierung im 2. Spiegelstrich auf Seite 49 wie folgt ändern: „Die Linien 51 und 52 ersetzen lokale Linien auf der Achse Brasselsberg – Bahnhof Wilhelmshöhe.“	Wird umgesetzt
17		Bestandsaufnahme (Langfassung) 5.2.6	Hinweis: Linie 52 ergänzt lokale Angebote bis zur Haltestelle Schützenstraße.	Diese Haltestelle liegt nicht in der Netzebene 2, daher wird die bestehende Formulierung, die die Schützenstraße nicht beinhaltet, beibehalten.
18			Hinweis zu Seite 49, Netzebene 3, erster Spiegelstrich: Die Linie 37 bedient die Achse bis in die Innenstadt, allerdings ab Platz der Einheit nicht mehr in der Netzebene 3	Kapitel 5.2.6 wird entsprechend ergänzt und geändert.
19			Hinweis zu „Express-Kurse auf Hauptachsen in der Netzebene 1“: Die Linie 130 ist aufgrund fehlender gemeinsamer Haltestellen keine Ergänzung zum lokalen Angebot auf der Holländischen Straße	Die Linie 130 ist insofern eine Angebotsergänzung, als sie infolge ihrer Durchbindung Fahrgästen die Möglichkeit bietet, ab der Haltestelle Holländische Straße schneller und umsteigefrei die Innenstadt zu erreichen. Außerdem ergänzt sie das Angebot gerade infolge der Tatsache, dass sie an anderen Haltestellen hält als die Tram.
20			RT in der Netzebene 1: Die RT9 fährt ab 2014 nicht mehr in die Innenstadt, die Linien RT3/RT4 bedienen ab 2014 die Holländische Straße	Stand der Bestandsaufnahme ist das Fahrplanjahr 2013
21		Karte 16	Die RegioTram ist zu nachrangig dargestellt	Die Darstellung hat nichts mit der Wertigkeit einer Linie zu tun. Die Linien sind deshalb nur schwarz dargestellt, weil es sich um Verkehre außerhalb der Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel handelt. Die Darstellung wird dennoch überarbeitet.
22		Karte 17	Die Haltestelle „Zum Feldlager“ fehlt	Die Haltestelle wird ergänzt.
23		Anforderungsprofil (Langfassung), Kapitel 7.4	Haltestellenkennzeichnung nach StVO gilt nicht für RegioTram-Haltestellen, wenn diese auf Eisenbahninfrastruktur liegen	Entsprechende Fußnote wird eingefügt

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
24	NVV, Forts.	Mängelanalyse (Langfassung) Kapitel 3.5.4	Formulierung prüfen: „RegioTram intransparent“ durch „Transparenz erhöhen“ ersetzen.	Die vorgeschlagene Formulierung beschreibt nicht einen Zustand, sondern eine Maßnahme und passt daher nicht ins Kapitel Mängelanalyse. Aus diesem Grund wird die ursprüngliche Formulierung beibehalten.
25		Entwicklungskonzept (Langfassung) 2.2.1	Haltestelle Kassel-Harleshausen in Priorität 1 aufnehmen	Wird umgesetzt
26		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	RT in Harleshäuser Kurve sollte als Netzebene 1 betrachtet werden	Die RT in der Harleshäuser Kurve bietet nach Umsetzung des RT-Zielkonzepts in der Harleshäuser Kurve einen 15-Minuten-Takt in der HVZ, die Taktfrequenz in der NVZ sowie die Bedienungszeitfenster entsprechen nicht dem Raster des Lokalen Nahverkehrsplans. Für die Netzebene 1 gemäß Anforderungsprofil ein 7,5 Min-Takt in der HVZ und ein 15 Min-Takt in der NVZ vorgesehen. Aus den genannten Gründen und um die Flexibilität des RT-Betriebs zu stärken, sollte die Hauptlast des ÖPNV-Angebots der Netzebenen 1 und 2 im Bereich Jungfernkopf, Harleshausen und Kirchditmold auf lokalen Linien liegen.
27		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	Nicht alle RT-Linien fahren in Kassel den gleichen Weg, vor allem abgeflügelte Doppeltraktionen weichen ab.	Folgender Satz wird eingefügt in Kapitel 4.1.1 der Langfassung des Entwicklungskonzepts und in Kapitel 6.3 der Kurzfassung eingefügt: „Ergeben sich verkehrliche Notwendigkeiten, die eine abweichende Führung einzelner Kurse erfordern, ist dies möglich, soweit die Funktionsübernahme einer Traminie durch die RT dadurch nicht beeinträchtigt wird (z. B. abweichende Führung einer abgekoppelten Einheit einer Doppeltraktion).“
28		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	RT5 und RT9 werden keine Überlagerung im Stadtgebiet erreichen, die Straßenbahnähnlich wäre	Das widerspricht nicht den Zielsetzungen gemäß Kapitel 4.1.1, da andere RT-Linien das gewährleisten. Aufgrund der bewusst offen gewählten Formulierung besteht jedoch eine ausreichende Flexibilität für etwaige zukünftige Anpassungserfordernisse.
29		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	Infrage kommende RT-Strecken wegen Fördergeldproblematik prüfen.	Aus Sicht der Stadt Kassel sind die im Kapitel 4.1.1 aufgeführten Abschnitte diejenigen, die grundsätzlich in Frage kommen.
30		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.5 und 4.2	Beschleunigung, Nutzung der Nahverkehrsspur und der daran gelegenen Haltestellen in der Holländischen Straße durch regionale Buslinien berücksichtigen	Folgender Satz wird in Kapitel 4.2 der Langfassung eingefügt: „Prüfung der Möglichkeiten zur Beschleunigung und Optimierung der Betriebsabläufe innerhalb des Stadtgebiets von Kassel.“
31		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.5	Redaktionelle Änderungen beachten	Der NVP unterliegt einem Redaktionsschluss. Die Hinweise sind richtig. Auf die Umsetzung der Änderungswünsche wird dahingehend eingegangen, dass alle Linienbezeichnungen aus dem betreffenden Abschnitt entfernt werden. Hierdurch ergibt sich keine inhaltliche Veränderung, es ist aber sichergestellt, dass die Angaben auch nach Fahrplanwechseln richtig sind.
32		Entwicklungskonzept Langfassung 4.2	Auf „Lokalisierung“ regionaler Linien hinweisen.	Ein Kapitel 4.3 wird eingefügt, die Nummerierung der anderen Kapitel verschiebt sich entsprechend. Die Kurzfassung wird in Kapitel 6.3 um diesen Hinweis ergänzt.
33		Entwicklungskonzept Langfassung 5.3.1	RT-Halt in Harleshausen als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung aufnehmen	Die Haltestelle Ahnatalstraße wurde gewählt, weil dort sowohl die Linien in Richtung Innenstadt als auch die Linien in Richtung Wilhelmshöhe und Vellmar erreicht werden.
34		Entwicklungskonzept Langfassung 6.4	Kooperation NVV, LK Kassel und Stadt Kassel erwähnen, Ausweitung der Bedienung der Stadt-Umland-Linien im Nachtschwärmerverkehr auf die gesamte Nacht erwähnen	Die Anregung wird umgesetzt.
35		Entwicklungskonzept Langfassung, 7.3.2	RT-Anbindung des Jungfernkopfs als Argument gegen eine Tramanbindung aufführen.	Die Anregung wird umgesetzt.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
36	NVV, Forts.	Entwicklungskonzept Langfassung 12.1	RT ist für die Anbindung des Gewerbegebiets Mittelfeld in der Harleshäuser Kurve ungeeignet.	Es handelt sich um einen Prüfauftrag, der aufgrund der Tatsache, dass er verkehrlich sinnvoll ist, aufrechterhalten wird.
37		Allgemein	Symmetrieminute im Tramnetz an die der Eisenbahn anpassen.	Der Vorschlag wird geprüft, die konkrete Fahrplangestaltung ist jedoch nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung.
43	Stadt Kassel, Kinder- und Jugendbeteiligung	Entwicklungskonzept, Langfassung, 4.5	Prüfen: Jugendtarif als maßgeschneiderte Lösung zwischen Kinder- und Erwachsenentarif	Folgender Absatz wird eingefügt: „Um der Vorgabe des Anforderungsprofils gerecht zu werden, die Tarifstruktur unter Berücksichtigung der Entwicklung des Mobilitätsmarkts stetig weiterzuentwickeln, wird derzeit, in Kooperation mit dem NVV, ein Gutachten erstellt. Wesentliches Ziel ist die nachhaltige Sicherung eines angemessenen Finanzierungsbeitrags durch Fahrkartenerlöse. Aus Kundensicht sind Attraktivität, Einheitlichkeit und Verständlichkeit des Tarifsystems von besonderer Bedeutung. Weiterhin wird geprüft, inwieweit für besondere Kundengruppen (Jugendliche, Berufspendler, Senioren, Familien etc.) maßgeschneiderte Lösungen entwickelt werden können, die die oben genannten Ziele unterstützen.“
44		Entwicklungskonzept Langfassung 6.4	Optimierung des Wochenend- und Spätverkehrs ist aus Sicht der Jugendlichen wünschenswert	Um diesem Ziel gerecht zu werden, prüfen NVV, Landkreis Kassel und Stadt Kassel, den Nachtverkehr an Wochenenden auf die gesamte Nacht auszudehnen.
45		Entwicklungskonzept Langfassung, 10.7	Es wird vorgeschlagen, eine Mobilitäts-App zu entwickeln	Die Mobilitätsangebote der KVG werden datentechnisch aufbereitet und perspektivisch mittels einer „zentralen Datendrehscheibe“ für elektronische Medien verfügbar gemacht. Aufgrund der Tatsache, dass es bereits mehrere Mobilitäts-Apps gibt, die am Markt auch schon etabliert und positioniert sind, ist es vielversprechender, die oben genannten Daten über die bereits fertigen Plattformen verfügbar zu machen und von Eigenentwicklungen abzusehen.
46		Entwicklungskonzept Langfassung, Kapitel 11	Einsatz von Fahrradhängern prüfen	Folgender Abschnitt wird eingefügt: „Schnittstellen zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Radverkehr ergeben sich immer mehr auch im Freizeitverkehr. Die kostenlose Fahrradmitnahme ist verkehrlich sinnvoll, birgt aber auch Konfliktpotenzial im Hinblick auf die Nutzung der Mehrzweckabteile von Bussen und Trams. Eine Möglichkeit, hier entschärfend einzugreifen, ist die Fahrradmitnahme mit speziellen Trägern oder Hängern. Perspektivisch ist zu prüfen, welche Strecken in Kassel hierfür geeignet und unter welchen Rahmenbedingungen solche Angebote gewünscht und realisierbar sind.“
52	Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Kassel	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Brückenhof – Nordshausen in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt derzeit die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 2 mit dem Erschließungsnetz Nordshausen erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Brückenhof. Sollte sich aufgrund siedlungsstruktureller Entwicklungen in Bezug auf die Einstufung der Verbindung Änderungsbedarf ergeben, kann dieser im Rahmen einer Fortschreibung umgesetzt werden.
53		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Druselstal – Brasselsberg in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 2 mit dem Erschließungsnetz Brasselsberg erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Druselstal.
54		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Ihringshäuser Straße – Bossental – Wolfsanger in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 1 mit dem Erschließungsnetz Wolfsanger erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Ihringshäuser Straße, die Verknüpfung der Netzebene 2 mit dem oben genannten Erschließungsnetz an der Haltestelle Wolfsgraben.
55		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Holländische Straße - Warteberg in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 1 mit dem Erschließungsnetz Philippinenhof - Warteberg erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Holländische Straße.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
56	Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Kassel, Forts.	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Die Korridore Ahnatalstraße – Rasenallee, Bossental – Hasenhecke und Leipziger Platz – Eichwaldsiedlung benötigen ein ausreichendes Taktangebot.	Dies ist gemäß der vom VCD als gerechtfertigt bezeichneten Vorgaben des Anforderungsprofils zu den Bedienungsstandards in den Netzebenen durch den NVP vorgegeben.
57		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1 Kurzfassung, Kapitel 6.8	Trassenfreihaltung Endhaltestelle Wilhelmshöhe Park – Schloss Wilhelmshöhe, Ihringshäuser Str. – Fuldata und Leipziger Str. – Forstbachweg – Ochshäuser Straße, Sandershäuser Straße – Salzmannshausen – (Niestetal) und Wolfsanger – (noch zu bauende) Fuldabrücke – Sandershausen sicherstellen	Ein entsprechendes Kapitel wird aufgenommen, die Karte wird ergänzt.
58		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1	Trassenfreihaltung Niederzwehren – Langes Feld, Bossental, sicherstellen	Für die genannten Bereiche liegen Studien bzw. erste Voruntersuchungen vor, die besagen, dass eine Trambindung aufgrund fehlender Zugewinnpotenziale unwirtschaftlich wäre. Eine Trassenfreihaltung ist aus derzeitiger Sicht nicht erforderlich.
59		Anforderungsprofil Langfassung, Kapitel 6.3	Beginn der HVZ-Bedienung sollte an Sonntagen ab 8:00 Uhr erfolgen.	Aus den Nachfragedaten und den uns vorliegenden Angaben zum Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger ist klar ersichtlich, dass an Sonntagen ein dichter Takt erst ab 10:00 Uhr erforderlich ist. Das Einsetzen des HVZ-Verkehrs um 10:00 Uhr bedeutet nicht, dass davor kein Angebot besteht, es ist aber weniger dicht und bedarfsorientiert. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen, auf Achsen und zu Zeiten, in denen sie benötigt werden, Kapazitäten bereitzustellen, die anderweitig nicht verfügbar wären.
60		Anforderungsprofil Langfassung, Kapitel 8.6	Langfristig Einsatz von 2,65 Meter breiten Fahrzeugen planen.	Ist im Kapitel 8.6 enthalten.
61	Zweckverband Raum Kassel	Kurzf. 6.3 Langfassung Kap. 4.1.2	Die Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke wird als denkbare Netzerweiterung aufgeführt. Aufgrund der Beschlusslage in der Gemeinde ist eine solche Verbindung auf absehbare Zeit ausgeschlossen.	Eine entsprechende Fußnote wird in Kapitel 6.3 der Kurzfassung sowie in Kapitel 4.1.2 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) aufgenommen.
62	Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Kassel	Einleitung, Langfassung, Kapitel 4	Fachbehörden aus erstem Absatz streichen	Wird umgesetzt
63		Maßnahmenwirkung	Finanzierungskonzept fehlt	Ein entsprechendes Kapitel wird erarbeitet und in die Langfassung der Maßnahmenbewertung und die Kurzfassung integriert.
64		Generell	Abstimmung mit regionalem NVP und Nachbarlandkreisen nicht ausreichend	Die KVG hat im Rahmen des Arbeitskreises NVP Kassel Plus jeweils nach Abschluss eines Arbeitsschritts alle Zwischenstände präsentiert und mit den Nachbaraufgabenträgern und dem NVV diskutiert. Zudem wurde ein gemeinsames Kapitel zur Kooperation im Kassel Plus Gebiet erarbeitet, dass in die Nahverkehrspläne aller Körperschaften integriert wird.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
65	Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Kassel, Forts.	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 2	Barrierefreien Ausbau von Haltestellen, insbesondere im Busnetz, forcieren	Zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen werden im vorne genannten Kapitel detaillierte Aussagen getroffen.
66		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.2	Bau einer Tramstrecke nach Harleshausen birgt Fahrgastpotenziale aber auch Umsetzungsschwierigkeiten, insbesondere in Bezug auf Brückenbauwerke, Aufteilung des Straßenraums und Platzbedarf für eine Wendeanlage am Linienendpunkt	Aufgrund der strategischen Potenziale soll im NVP die Trassenfreihaltung gesichert werden. Die genannten Umsetzungsschwierigkeiten werden, falls konkrete Planungsschritte eingeleitet werden, im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen und der NKU bewertet.
67		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.3	Einsatz alter Hochflurtrams auf möglicher Herkulesbahn berücksichtigen	Die Aufnahme im Nahverkehrsplan dient aus strategischen Erwägungen zunächst vorrangig der Trassensicherung und der Sicherstellung der Förderfähigkeit. Sollten konkrete Planungsschritte erfolgen, ist im Rahmen der Konzepterstellung auch zu prüfen, welche konzeptionelle Ausrichtung die Bahn erhalten soll und welche Fahrzeuge zu den jeweiligen Konzeptentwürfen passen. Darüber hinaus sind auch Wirtschaftlichkeitsaspekte zu berücksichtigen.
68		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.4	Im Zusammenhang mit den aufgeführten Trassenfreihaltungen sind die Konzepte eng mit dem Verbund und dem Landkreis Kassel abzustimmen	Im NVP sind lediglich die strategischen Optionen fixiert. Jede Detailplanung wird selbstverständlich mit allen Beteiligten einvernehmlich abgestimmt.
69		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.1	Neubewertung der NKU Waldau erforderlich	Die Neubewertung erfolgt im Rahmen der Fördermittelbeantragung.
70		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.2.1	Haltestellen in der Königsstraße sollten uneingeschränkt doppeltraktionsfähig werden	Diese Vorgabe ist zwar aus Fahrgastsicht wünschenswert, jedoch sind hierbei die besonderen städtebaulichen Gegebenheiten und funktionalen Anforderungen an die Königsstraße zu berücksichtigen. (Die Formulierung wurde bewusst so offen gewählt, weil im Rahmen der Gesamtabwägung abweichende Lösungen zielführender sein können.)
71		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.2.4	Die Notwendigkeit der generell zweigleisigen Ausführung von Wendeschleifen ist derzeit nicht ersichtlich	Der Abschnitt wurde bewusst als Prüfauftrag formuliert. Zu prüfen sind all die Parameter, die auch von Hessen Mobil als kritisch benannt werden.
72		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.2.6	Innenstadtnahe Wendemöglichkeit erscheint nicht mehr nötig	Die Maßnahme wurde einerseits aus strategischen Gründen in den Plan aufgenommen. Derzeit ist zwar die Kapazitätsbereitstellung durch die RT-Fahrzeuge gewährleistet, dennoch ist im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen nicht auszuschließen, dass andere Betriebskonzepte greifen müssen und die Anlage somit gebraucht wird. Andererseits ist sie als Ersatz der Anlage in der Ottostraße erforderlich, die zahlreiche betriebliche Nachteile aufweist. Eine Streichung sollte daher nicht erfolgen.
73		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.3.2	Bei Aufgabe der Trammerschließung des Jungfernkopfs Busangebot, insbesondere Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit verbessern.	Ein entsprechender Punkt wird in Kapitel 5.1.2 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) integriert.
84	Landkreis Kassel		Verweis auf die Stellungnahme des NVV	