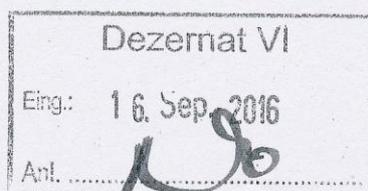


Kassel, 14. September 2016

Frau Ehrenfried

Tel.: 61 60



- VI -

Anfrage der Fraktion Kasseler Linken zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Berichterstatter: Fraktionsvorsitzender Lutz Getzmann; Vorlage-Nr.: 101.18.173

KVG-Liniennetzreform

1. Wie hoch waren die Kosten zur Erstellung der KVG-Liniennetzreform?
2. Von welchen Kosten wurde beim Nachtverkehr im ersten Entwurf ausgegangen?
3. Wie hoch werden die Gesamtkosten für den Einsatz der AST beziffert?
4. Zu welchen Bedingungen und Konditionen werden Fahrten des AST vergeben?
5. Wie hoch werden die notwendigen Ressourcen zur Realisierung einheitlicher Reiseketten im gesamten Netz beziffert?
6. Wie hoch werden die Kosten für die Umsetzung ganztägiger gleichbleibender Taktmuster beziffert?

Zu den Fragen 1-6 nimmt die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) folgendermaßen Stellung:

„Die KVG unterliegt im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), des Hessischen ÖPNV-Gesetzes und der entsprechenden europarechtlichen Regelungen dem Wettbewerb. Daher sollten die hier angefragten einzelnen oder umfassenden Kostenpositionen des ÖPNV-Angebots in Kassel der betrieblichen Geheimhaltung unterliegen. Dies gilt insbesondere für Kostendarstellungen, die sich unmittelbar auf die Erstellung des ÖPNV-Angebots oder von Teilen davon beziehen. Zudem lassen sich Fragen nach den Kosten zur Etablierung einheitlicher Reiseketten oder der Umsetzung ganztägiger gleichbleibender Taktmuster nicht ohne weiteres beantworten, da es ein Idealmodell für die Umsetzung solcher Anforderungen nicht gibt, sondern diese beiden Vorgaben immer nur vor dem Hintergrund damit konkurrierender Zielsetzungen (wie etwa Reisegeschwindigkeit, Reduzierung der Umstiegshäufigkeit) umsetzen lassen. Jede Angebotsvariante macht somit „Kompromisse“, um diese und weitere konkurrierenden Zielsetzungen möglichst ideal miteinander zu verknüpfen. Eine Beantwortung wäre somit nur möglich, wenn ein konkretes Angebotsmodell zugrunde gelegt würde. Dieses wäre aber zunächst festzulegen.“

7. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel bezogen auf die KVG in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte angeben, welche Kosten und Einnahmen bei der Berechnung einfließen)?

Stellungnahme KVG:

„Der Kostendeckungsgrad der KVG liegt seit 2006 nahezu konstant bei ca. 85 bis 90 %. In die Berechnung fließen alle Kosten zur Angebotserstellung und die Umsatzerlöse der KVG ein.“

8. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel bezogen auf den NVV in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte angeben, welche Kosten und Einnahmen bei der Berechnung einfließen)?

Der Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:
„Ein separater Kostendeckungsgrad für die vom NVV im Stadtgebiet Kassel verantworteten, regionalen Verkehre lässt sich nicht darstellen. Das liegt am Wesen der regionalen Verkehre, die in dessen Sinn über die Grenzen von Gebietskörperschaftsgrenzen fahren. Hier ist der NVV direkt zuständig und die Kosten werden vom NVV gesamt getragen und nicht einzeln lokalen Aufgabenträgern wie der Stadt Kassel separat zugewiesen bzw. berechnet.“

9. Welche Schritte sind bei der Tarifstrukturreform im Rahmen des Optimierungsprojektes „mobil4kassel – KVG 2020“ bereits passiert und welche sind noch in Planung?

Stellungnahme KVG:

„Grundsätzlich anzumerken ist, dass die Hoheit zu Tarifen und Tarifstruktur beim Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) liegt. Diesbezüglich erfolgt eine Abstimmung zwischen dem NVV und den nordhessischen Aufgabenträgern und somit auch mit der KVG. Die Änderungen sind also nicht unmittelbar Bestandteil des Projekts „mobil4kassel – KVG 2020“. Dort wurden lediglich Vorschläge entwickelt, die dann vom NVV bzw. vom Aufsichtsrat des NVV beschlossen, umgesetzt oder abgelehnt wurden. In der näheren Vergangenheit umgesetzt wurden folgende Maßnahmen:

- *Neugestaltung des Angebots bei den MultiTickets (Variante „Single“ für eine Person und „Mehrpersonenvariante“ für 2 Erwachsene und bis zu drei unter 18-Jährige).*
- *Einführung des JugendfreizeitTickets (verbundweiter Einheitspreis in zwei Varianten).*
- *Einführung der erweiterten Jahreskarte für Erwachsene mit der Bezeichnung „NordhessenFreizeit“ (verbundweite Gültigkeit in der Freizeit – werktags ab 19 Uhr und an Wochenenden/Feiertagen – bei einem Aufschlag von 6 € pro Monat).*
- *Neustrukturierung der JobTicket-Angebote (u. a. Anpassung des gewährten Rabatts an die Zahlungen durch den Arbeitgeber).*
- *Gültigkeit des Kindertarifs bei Einzelfahrkarten bis 18 statt bis 15 Jahre.“*

10. Wie hat sich das ÖPNV-Angebot an Wochenenden (getrennt nach Samstag und Sonntag) in der Überarbeitung gegenüber dem jetzigen Angebot verändert?
11. Welche Linien sind davon betroffen?
12. Auf welchen Strecken sind am Wochenende Ausweitungen geplant?

Stellungnahme der KVG zu den Fragen 10-12:

„Ein grundsätzlicher Planungsansatz bei der Liniennetzreform ist, das Verkehrsangebot besser an die Nachfrage anzupassen. Das beinhaltet sowohl Angebotsreduzierungen und den Abbau von Überkapazitäten in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage als auch Angebotsausweitungen auf Strecken und zu Zeiten mit starker Nachfrage. Ein direkter und detaillierter Vergleich des Bestandsnetzes und des geplanten Angebots ist insbesondere im Busnetz aufgrund der zum Teil geänderten Linienverläufe und -verknüpfungen sehr umfangreich. Wir verweisen auf die entsprechenden Veröffentlichungen der KVG, die sich auch auf der KVG-Internetseite finden. Mit Blick auf die Angebotsstruktur im Gesamtnetz können etwas allgemeiner zwei wesentliche Aspekte hervorgehoben werden:

1. *Anpassung des Verkehrsangebots an die bereits seit 2003 verlängerten Ladenöffnungszeiten am Samstag und das entsprechend hohe Fahrgastaufkommen am Samstagnachmittag. Ziel ist vor allem, die heute bestehenden Kapazitätsengpässe und Qualitätsmängel, die primär auf den Hauptachsen der Straßenbahn auftreten, zu beseitigen. Im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplan 2016) sollen daher zum Beispiel alle Tramlinien am Samstagnachmittag zwischen 15 und 18 Uhr künftig doppelt so häufig verkehren wie bisher. Auch auf vielen Buslinien sind in diesem Zusammenhang Angebotsausweitungen vorgesehen. Zu nennen sind hier beispielsweise:*

<i>Bus 12</i>	<i>Wesertor/Fasanenhof <> Rothenditmold, späterer Betriebsschluss Sa.</i>
<i>Bus 16</i>	<i>Auedamm, späterer Betriebsschluss.</i>
<i>Bus 25</i>	<i>Wehlheiden, späterer Betriebsschluss Sa.</i>
<i>Bus 27</i>	<i>Wolfsanger/Fasanenhof, späterer Betriebsschluss Sa.</i>
<i>Bus 28</i>	<i>Taktverdichtung Sa 15 - 18 Uhr (20-statt 30-Minuten-Takt).</i>
<i>Bus 29</i>	<i>Taktverdichtung Sa 10 - 18 Uhr (20-statt 30-Minuten-Takt).</i>

An Sonntagen sind keine generellen Angebotsausweitungen vorgesehen. In einigen Stadtteilen ergeben sich jedoch einzelne Verbesserungen (z. B. Anbindung des Auedammes, Anbindung von Wehlheiden). Darüber hinaus sind Angebotsausweitungen im Sinne einer Bereitstellung zusätzlicher Platzkapazitäten durch Einsatz größerer Fahrzeuge (Gelenkbusse, Beiwagzüge) auf einzelnen Linien projiziert.

2. *Anpassung des Verkehrsangebots an die sehr geringe Nachfrage im Frühverkehr und auf einzelnen Linienabschnitten. Planungsansatz ist die Aufrechterhaltung eines Grundangebots im 30-Minuten-Takt für alle Stadtteile im Frühverkehr.*

Im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplan 2016) ist daher samstags von Betriebsbeginn bis ca. 8 Uhr und sonntags bis etwa 10 Uhr ein reduziertes Angebot vorgesehen. In den genannten Zeitbereichen wird die Taktung der Straßenbahnen von einem 15- auf einen 30-Minuten-Takt reduziert. Darüber hinaus sind die ganztägige Einstellung einzelner schwach nachgefragter Linienabschnitte am Wochenende und auch Taktreduzierungen vorgesehen. Zu nennen sind hier vor allem:

<i>Tram 7</i>	<i>Scheidemannplatz <> Bf Wilhelmshöhe, Einstellung Sa und So.</i>
<i>Bus 11</i>	<i>Vellmar, Dörnbergstraße <> Am Kirschrain, Einstellung So. Taktreduzierung zw. Ahnatalstraße und Bf Wilhelmshöhe So (30-statt 15-Minuten-Takt).</i>
<i>Bus 12</i>	<i>Frasenweg <> Bf Wilhelmshöhe, Späterer Betriebsbeginn Sa und Einstellung So.</i>
<i>Bus 14</i>	<i>Harleshausen <> Innenstadt, Einstellung Sa und So.</i>
<i>Bus 21</i>	<i>Druseltal <> Brückenhof, Taktreduzierung Sa 10 - 15 Uhr (30-statt 15-Minuten-Takt).</i>
<i>Bus 25</i>	<i>Bebelplatz <> Rothenditmold, Einstellung Sa.</i>
<i>Bus 28</i>	<i>Taktreduzierung Sa 10 - 15 Uhr (20-statt 15-Minuten-Takt).“</i>

13. Inwiefern sind die Taktungen beim Umstieg von einem KVG - in einem NVV-Bus abgestimmt?

Stellungnahme KVG:

„KVG und NVV informieren sich regelmäßig gegenseitig über geplante Änderungen und stimmen die Fahrpläne im Rahmen der Möglichkeiten aufeinander ab. Dies gilt auch für die geplante Linienetzreform. Dazu haben zwischen NVV und KVG mehrere Abstimmungstermine stattgefunden.“

14. Wann hat der NVV seine Linien das letzte Mal grundlegend angepasst?

Der NVV nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

„Größere Änderungen auf dem Gebiet der Stadt Kassel gab es im regionalen Verkehr 2014 mit Einführung des RegioTram-Zielkonzeptes, was den 30-Minuten-Takt zwischen Melsungen, Zierenberg und Hofgeismar beinhaltet. Im regionalen Busverkehr im Gebiet der Stadt Kassel gab es in den Jahren 2013, 2014 und 2015 einige ergänzende Veränderungen, die aber keine Gesamtrevision darstellten.“

15. Sind die Änderungen in deren Linienplan absehbar (wenn ja, wann)?

Der NVV nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

„Derzeit sind keine Anpassungen an den Linien des NVV auf dem Gebiet der Stadt Kassel vorgesehen. Das derzeitige Angebot entspricht den Zielvorgaben des regionalen Nahverkehrsplanes.“

16. Wann ist in etwa die Inbetriebnahme der Haltestelle Freibad Harleshausen durch einen NVV-Bus geplant?

Stellungnahme KVG:

„Die KVG plant auf Höhe des Freibades Harleshausen im Verlauf der Wolfhager Straße den Bau einer barrierefreien Bushaltestelle. Die KVG befindet sich zurzeit in der Abstimmung mit dem Straßenverkehrs- und Tiefbauamt. Sobald zwischen KVG und Stadt Kassel Einvernehmen über die Einrichtung der Haltestelle erzielt wurde und ein positiver Förderbescheid des Landes Hessen für den barrierefreien Ausbau vorliegt, kann mit dem Bau begonnen werden. Im positiven Fall wäre eine Inbetriebnahme der Haltestelle zum Beginn der Freibadsaison 2018 möglich.“

17. Wie setzen sich die Erlöse durch den Verkauf von Fahrkarten zusammen (aufgeschlüsselt nach Art der Tickets)?

18. Wie haben sich Erlössituation und Zusammensetzung in den Jahren 2010-2016 verändert?

Stellungnahme KVG zu den Fragen 17-18:

„Bei den durch die KVG erzielten Fahrgeldeinnahmen (im Wesentlichen aus Fahrkarten des Tarifbereichs KasselPlus) wird zwischen vier Hauptsegmenten unterschieden.

Das sind Zeitkarten für Erwachsene mit einem Anteil von rund 47 %, Zeitkarten des Ausbildungstarifs (incl. Schüler) mit rund 28,5 %, SparTickets (5er-Tickets, Multi- und GruppenTickets) mit einem Anteil von ca. 14,5 % sowie Einzelfahrkarten mit rund 10 % Anteil an den Fahrgeldeinnahmen. Die angegebenen Werte beziehen sich auf das Jahr 2015. Diese Anteile haben sich in den letzten Jahren nur wenig geändert.

Festzustellen ist eine demografisch bedingte leichte aber kontinuierliche Abnahme von Ausbildungszeitkarten.“

19. Welche Förderprogramme zur Finanzierung des ÖPNV wurden auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene beantragt?

Stellungnahme KVG:

„Die Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Mitteln basiert auf einer Vielzahl von rechtlichen Grundlagen. Hierzu zählen u. a. das Regionalisierungsgesetz, die rechtlichen Grundlagen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten und die vom Land Hessen gezahlte sogenannte Infra-

strukturkostenhilfe. Die KVG erhält direkt oder indirekt aus allen genannten Finanzierungsinstrumenten Mittel.

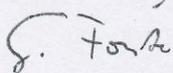
Infrastrukturvorhaben werden, sofern sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen dienen, durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. dem Entflechtungsgesetz gefördert. Diese werden ergänzt durch Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz. Diese Mittel werden von der KVG für Haltestellenentwicklung, Fahrgastinformation, Neubau von Tramstrecken etc. genutzt. Bis Anfang der 2000er Jahre konnten diese Mittel auch für die Finanzierung von Neufahrzeugen (Trams und Busse) beantragt werden. Diese Fördermöglichkeit existiert aber in Hessen – im Gegensatz zu anderen Bundesländern – nicht mehr.

Hinzu kommen Fördermittel für Forschungsprojekte, die zuletzt für die beiden Projekte FREE (Elektromobilität, Entwicklung multimodaler Angebote) und Sintropher (Internationaler Erfahrungsaustausch zu Tram-Trainsystemen, wie etwa der RegioTram) genutzt wurden.“

20. Wie ist der derzeitige Stand der geplanten Fortschreibung des Konsolidierungsvertrags mit der KVG?

Stellungnahme KVG:

„Die Fortschreibung des Konsolidierungsvertrages wird derzeit zwischen der KVG und dem Beteiligungsdezernat verhandelt.“



Dr. Georg Förster