

Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität
und Verkehr am 06. Juni 2014

Wahlfreie Verkehrsteilnehmer durch Schwerpunktsetzung als ÖPNV Kunden gewinnen

- schnelle Verbindungen
- dichter Takt
- leicht merkbares Netz
- einheitliche Reiseketten
- hoher Komfort
- gute Fahrgastinformation
- attraktive Tarife
- Barrierefreiheit
- wiedererkennbare Produkte

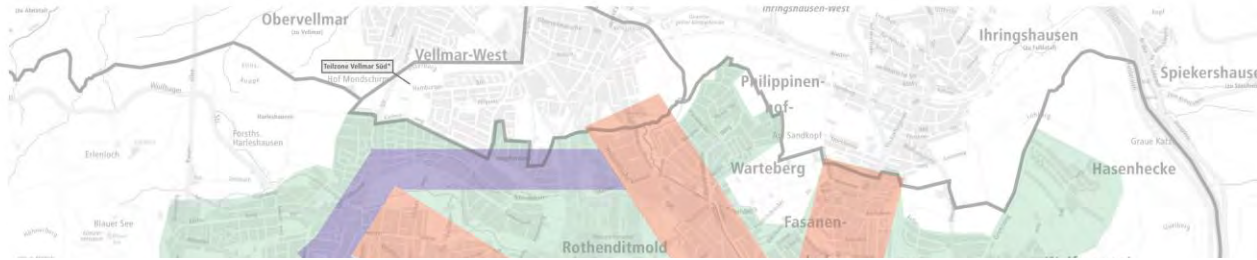


Strategischer Ansatz

- Optimierungspotenzial besteht vor allem im Busnetz
- In unserem Netz gibt es Bereiche, aus denen man Leistung herausnehmen kann, ohne dass dies für unsere Kunden ein Nachteil ist.
- Wenn man das tut, bleibt fast überall der kommunizierbare Takt gleich, der Aufwand sinkt aber.
- Die freigesetzten Fahrzeuge braucht man nicht mehr, also spart man die Abschreibungskosten.
- Die freigesetzte Leistung kann man entweder einsparen oder reinvestieren.

Empfehlung

- Die Leistung sollte dort reinvestiert werden, wo sie heute fehlt, insbesondere zum Schließen von Bedienungslücken durch uneinheitliche Bedienungszeitfenster.
- Dadurch, dass alle Linien einheitliche Bedienungszeitfenster erhalten würden, wären auch einheitliche Reiseketten und systematische Umstiege möglich.
- Damit würde das System verfügbarer und merkbarer. Informationsbedarf würde abgebaut, die Attraktivität für (wahlfreie) Kunden stiege.



Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2013

Anforderungsprofil Karte 1

□	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: Bedienungzeitfenster und netzebenenspezifische Taktvorgaben (*in der Netzebene 3 ggf. durch AST-Einsatz)¶

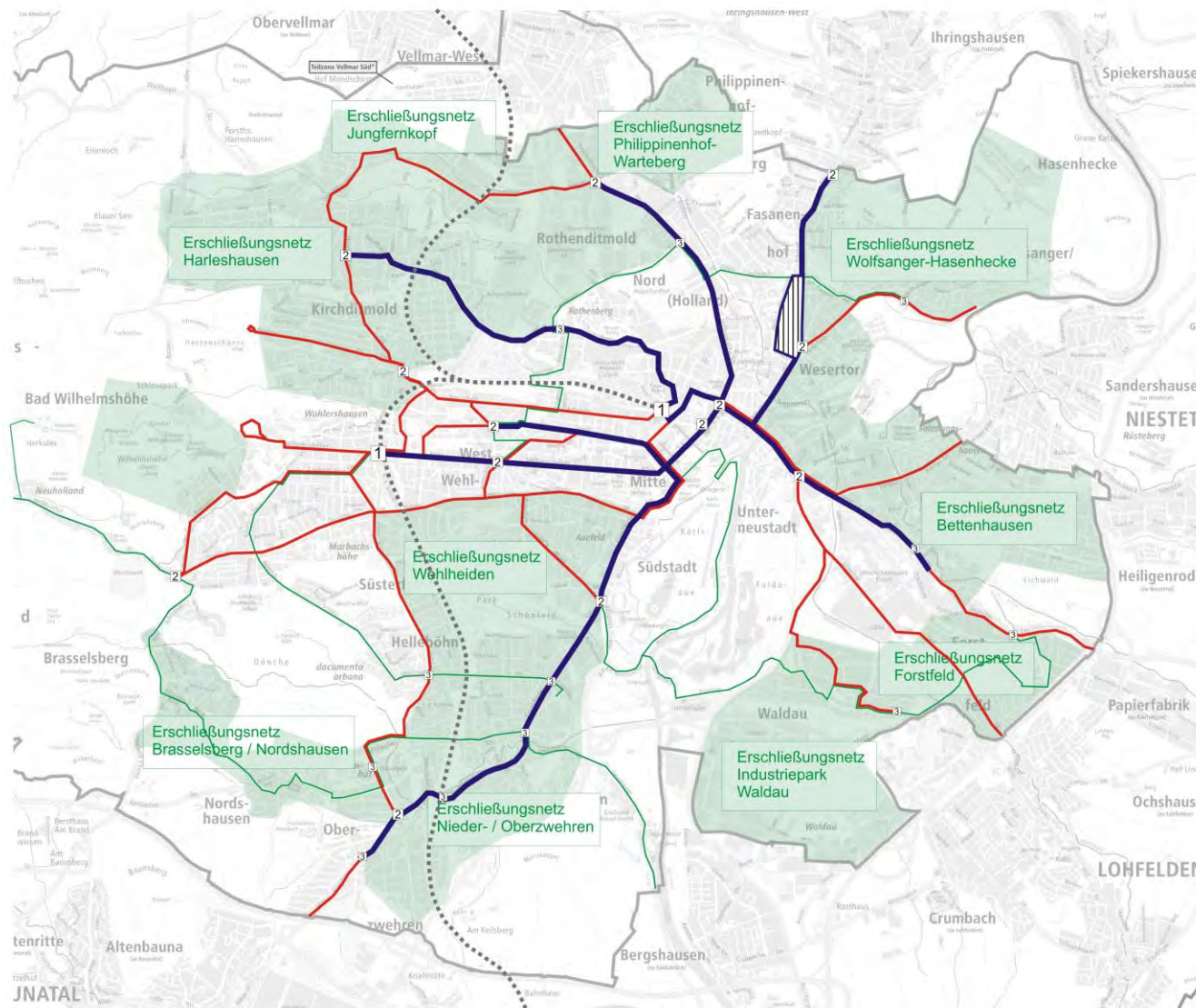


Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2014

Entwicklungskonzept Karte 3

Netzgestaltung und Verknüpfungspunkte

-  Netzebene 1
 -  Netzebene 2
 -  Netzebene 3
Tangentialverbindungen
 -  Netzebene 3
Erschließungsnetze
-
- Verknüpfungspunkt
-  1. Ordnung
 -  2. Ordnung
 -  3. Ordnung



Tramnetz - Entwicklungspotenzial

- Tram (RT) nach Waldau ist aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen eine vielversprechende Option
- Herkulesbahn ist infolge der gestiegenen Bedeutung des Bergparks als Weltkulturerbe ggf. als Baustein eines nachhaltigen Bergparkverkehrs erforderlich, sie ist allerdings im Rahmen der GVFG-Logik nicht förderfähig
- Trassen für sinnvolle, aber derzeit nicht realistische Netzerweiterungen sollten freigehalten werden
- Ertüchtigung für Doppeltraktion, Hängerbetrieb und 2,65 m breite Fahrzeuge, Erhöhung Fahrleitungsspannung




Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2014

Entwicklungskonzept Karte 4

Weiterentwicklung des Schienennetzes

Erweiterung des Schienennetzes


 freizuhaltende Trasse

Weiterentwicklung der
Schieneninfrastruktur

 Ertüchtigung für 2,65 m
breite Fahrzeuge

 potenzielle Netzergänzungen

 Ertüchtigung für
Doppeltraktion

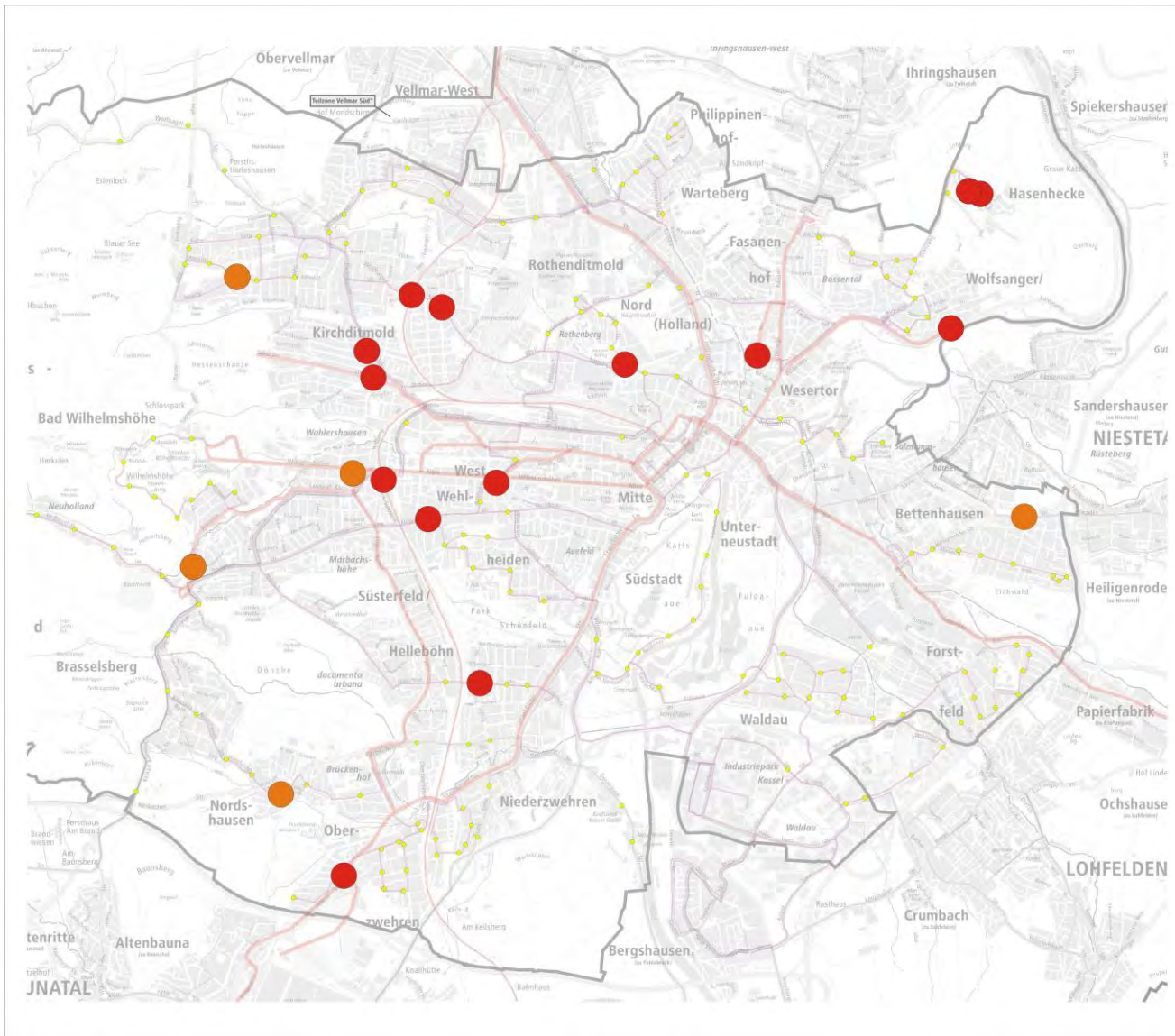
 Prüfauftrag:
zweigleisiger Ausbau

Kassel documenta Stadt



Busnetz - Strategie

- Einheitliche Linienführung
- Einheitliche Bedienungszeitfenster
- Trennung der Verkehrsfunktionen
- Herausbildung von Produkten
- Reduktion der Anzahl der Verknüpfungspunkte
- Systematisierung der Anschlüsse
- Abbau von Überangebot
- Schließung von Bedienungslücken



Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2014

Entwicklungskonzept Karte 1

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Darstellung der Haltestellen

- Haltestellenausbau
Priorität 1
- Haltestellenausbau
Priorität 2
- Haltestellenausbau
Priorität 3

Verkehrliche Bewertung

- Das Angebot wird transparenter und für Gelegenheitskunden leichter verständlich
- ÖPNV-Kunden kommen schneller von A nach B
- Das Angebot wird verfügbarer
- Wege zu Haltestelle können länger werden
- Häufigeres Umsteigen kann notwendig werden

Verkehrliche Bewertung

- Achsen und Erschließungsgebiete werden von Produkten mit wieder erkennbaren Merkmalen bedient
- Systemumstiege in dichtem Takt ermöglichen Fahrten in alle Richtungen
- Durch einheitliche Bedienungszeitfenster und gleiche Reiseketten wird Informationsbedarf abgebaut

Nachfrage- und Erlösprognose

- Aus der Nachfrageprognose auf Basis von Bevölkerungsentwicklung und Referenzwerten ergibt sich ein Zuwachspotenzial von ca. 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr
- Derzeit werden pro Fahrt im Bereich der Stadt Kassel Einnahmen von 65 Cent erzielt
- Daraus ergibt sich ein Mehrerlöspotenzial von ca. 780.000 € pro Jahr

Kostenprognose

Das Gros aller Effekte wird durch intelligente Restrukturierung der vorhandenen Ressourcen erreicht

Mehraufwand entsteht durch die Überführung von Achsen in die Netzebenen 1 und 2 sowie durch die Ausweitung des Samstagverkehrs

Betriebliche Einspareffekte infolge Ersatzes von E-Wagen durch Doppeltraktionen und Optimierung des Busnetzes

Insgesamt Kostensenkungspotenziale in Höhe von ca. 700.000 € (bei Ausweitung des Samstagverkehrs keine Kostensenkung)

Wirtschaftliche Bewertung



Die Umsetzung des Nahverkehrsplans ermöglicht moderate Fahrgastzuwächse bei leicht sinkendem Aufwand.

Der jährliche Kosteneffekt wird auf ein Plus von ca. 1,4 Mio. € (700.000 €) geschätzt



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**