



**Arbeitspapier des Verkehrsclub Deutschland VCD
Kreisverband-Kassel e.V. zum
Entwurf einer Liniennetzreform für den Kasseler
Stadtverkehr**

Der VCD Kassel hat das unter dem Titel „Kasseler Linien“ vorliegende Konzept für eine Liniennetzreform intensiv und ausführlich analysiert. Das Ergebnis und die Forderungen, Empfehlungen und Hinweise sind in den nachstehenden Erläuterungen zusammengefasst.

1. Problematischer Ansatz der Liniennetzreform

Vorab einige grundsätzliche Bemerkungen, da eine Liniennetzreform gravierende langfristige Auswirkungen auf das Nahverkehrsangebot hat. Eine Anpassung von Liniennetzstrukturen an veränderte Anforderungen ist grundsätzlich richtig. Allerdings muss auch beachtet werden, dass Änderungen vorsichtig und behutsam abgewogen werden müssen. Denn das vorhandene Liniennetz hat seine Kunden, die zum Teil seit Jahren ihre Wege mit Bus und Bahn nutzen und die ggf. auch ihren Alltag nach den Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV ausgerichtet haben. Durch Veränderungen und Verschlechterungen sind Fahrgäste schnell verärgert und verloren, neue Fahrgäste lassen sich aber in der Regel nur sehr langsam wieder an das ÖPNV-Angebot binden.

Die letzte große Liniennetzreform wurde im Jahr 1985 vorgenommen. Unter dem Titel „Neue Wege-neue Ziele-neue Linien“ wurden zahlreiche damals richtungsweisende Neuerungen umgesetzt, die zum großen Teil bis heute wirken.

Die aktuell vorliegende Liniennetzreform hat aber – bei allem Respekt gegenüber den engagierten Verkehrsplanern bei der KVG - einen grandiosen Geburtsfehler. Sie wurde aus einem Sparansatz heraus geboren, bei dem 2013 in nicht öffentlichen Gremien der KVG eine Sparvorgabe von 5 bis 6 Millionen Euro je Jahr gemacht wurde. Die Vorarbeiten zu der Netzreform begannen dann bereits vor zwei Jahren, als die KVG mit diesem Sparvolumen durch den Stadtkämmerer konfrontiert wurde. Unter dem Damoklesschwert einer deutlichen Kosteneinsparung kann aber keine Liniennetzreform wirklich nachhaltige Verbesserungen im Nahverkehr erzielen. Die aus dem Sparansatz resultierenden Probleme ziehen sich durch das komplette Konzept. Der tatsächliche Auftrag für eine Liniennetzreform wurde dann aber erst im Mai 2015 vom Stadtparlament verabschiedet. Ein konkretes Sparvolumen gibt es hier nicht.

2. Widersprüche zwischen Liniennetzreform und Nahverkehrsplan sowie Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) legt eine hohe Zielmarke vor. Von 22% auf 25% soll der Anteil der mit dem ÖPNV zurück gelegten Wege steigen. Das bedeutet eine Steigerung um 14 % gegenüber dem heutigen Nutzungsgrad. Der Nahverkehrsplan (NVP) wiederum sieht als einen wichtigen Punkt, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, indem klare übersichtliche Linienwege und Taktzeiten erreicht werden, das bedeutet, möglichst zu jeder Tageszeit die gleiche Wegekette zwischen Start- und Zielpunkt anzubieten. Leider setzt die vorliegende Liniennetzreform diese Ziele nicht um. Ist das heutige Netz schon bei zahlreichen Stadtteilangeboten unübersichtlich und kompliziert, wird diese Kompliziertheit im neuen Netz noch deutlich erhöht.

Wie wenig die Vorgaben des NVP bei der Liniennetzreform beachtet werden, zeigt das Beispiel der Veränderungen im Fasanenhof deutlich. Mit großem Auswerteaufwand haben die Planer beim NVP sogenannte Netzebenen im ÖPNV-Netz definiert. So werden in Kassel 6 auf die Innenstadt zuführende Korridore als Netzebene 1 definiert. Dazu gehört u.a. auch die Ihringshäuser Straße. Obwohl die Taktvorgaben für die Netzebene 1 am Abend und samstags und sonntags morgens eindeutig einen 15 Minuten-Takt vorsehen, soll im Rahmen der Netzreform das Angebot des heute bereits bestehende 15-Minuten-Taktes auf einen 30-Minuten-Takt halbiert werden!

Das Ziel steigender Fahrgastzahlen, wie es der VEP vorgibt, lässt sich angesichts der vielen Verschlechterungen gegenüber heute sowie einem in weiten Teilen unübersichtlichen Angebot kaum erreichen. In den folgenden Kapiteln werden die zahlreichen Details erläutert, aufgrund derer der VCD zu diesem Ergebnis kommt.

3. Taktbrüche erschweren die Merkbarkeit des Angebots und das Umsteigen

Taktbrüche erschweren die Merkbarkeit des Angebots und das Umsteigen. Bisher ist das Liniennetz im Tagesverkehr durch eine einfache Taktstruktur gekennzeichnet. Alle 15 Minuten verkehren die Straßenbahn- und einige Buslinien, die weiteren Buslinien fahren im 30-Minuten-Takt. Diese beiden Takte passen bestens zusammen. Das kann man beispielsweise an der Haltestelle Teichstraße sehen, wo alle 15 Minuten die Linie 8 und alternierend alle 30 Minuten die Buslinien 10, 24 und 41 anschließen. Die Anschlüsse passen phantastisch, zu jedem Kurs der Linie 8 kommen ein oder zwei Buskurse zum Umsteigen hinzu.

Während der 15-Minuten-Takt auf den Tramlinien nach der Netzreform bestehen bleibt, fahren nun einige

Buslinien in nicht dazu passenden Takten. So ist für die neue Linie 10 ein 10-Minuten-Takt, für die Linie 11 ein 20 Minuten-Takt vorgesehen. Ein klarer Übergang an Umsteigehaltstellen zu den übrigen Linien, die im 15- oder 30-Minuten-Takt verkehren, ist somit nicht möglich. Damit hat die vom NVP geforderte klare Wegekette keine Chance.

4. Parallelverkehre werden nicht abgebaut, sondern erhöht

Im Zusammenhang mit dem im letzten Jahr bearbeiteten Projekt Mobil4Kassel wurde argumentiert, dass man die Effizienz im System durch Reduzierung von Parallelverkehren erreichen will. Davon ist aber im Liniennetzentwurf nicht mehr viel zu erkennen. Stattdessen werden neue Parallelverkehre eingeführt. So verkehrt die neue Linie 11 zwischen Mülhäufer Platz und Weserspitze neu parallel für 3 Haltestellen zur Straßenbahn. Die Linie 16 verkehrt zwischen Am Weinberg und Auestadion parallel für 2 Haltestellen mit den Tramlinien auf der Frankfurter Straße und die Linie 21 fährt zwischen Helleböhn und der Heinrich-Plett-Straße nun parallel zu den Tramlinien 3 und 7.

5. Wesentliche Verbesserungen der letzten Liniennetzreform werden ersatzlos zurückgenommen

Im Zuge der Liniennetzreform 1985 wurden auch einige neue Busverbindungen ins Netz eingewebt. Es entstand die heutige Linie 24 mit der damals neuen Führung vom Bahnhof Wilhelmshöhe über das Freibad Wilhelmshöhe und den Westfriedhof zur Frankfurter Straße (später Dez). Weiterhin gab es neu die Verbindung Rothenditmold – Vorderer Westen mit der Linie 27, ebenso neu verkehrte die Linie 27 zwischen Mülhäufer Platz und Wolfsgraben in Wolfsanger. Alle drei neuen Verbindungen werden nun ersatzlos gestrichen, zwei der Streichungen erfolgen irrtümlicherweise zugunsten der in Kapitel 4 erwähnten neuen Parallelverkehre.

6. Markante Angebotsverschlechterungen des Nahverkehrsangebots im Spätverkehr und Sonntags durch Taktausdünnungen im Tramverkehr

Neu im vorliegenden Liniennetzkonzept ist eine grundsätzliche Veränderung des Taktangebots. Zwar bleiben im Tramnetz der 15-Minuten-Takt im Tagesverkehr und der 30-Minuten-Takt im Abendverkehr bestehen. Allerdings wird eine neue „Spätverkehrszeit“ täglich ab 22:30 Uhr, samstags vor 8 Uhr und sonntags vor 11 Uhr eingeführt. In dieser Spätverkehrszeit werden mehrere Linien eingestellt. Damit sind gravierende Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Nahverkehrsangebot verbunden. So ergibt sich in dieser Verkehrszeit ein deutlich reduziertes Angebot in zahlreichen Netzbereichen und Stadtteilen, zum Teil wird überhaupt kein regelmäßiges Linienangebot mehr gefahren.

Diese neuen Taktzeiten sind nicht akzeptabel. Da viele Abendveranstaltungen erst zwischen 22 und 23 Uhr enden, wären die Besucher dann von der zu diesem Zeitpunkt einsetzenden Taktausdünnung betroffen. Wer aber keine adäquaten Rückfahrmöglichkeiten mehr hat, wird auch nicht für den Weg zur Veranstaltung den ÖPNV nutzen. Er wird auf das Auto oder Mitfahrgelegenheiten umsteigen. Gleiches gilt für Fahrgäste, die am späteren Abend mit dem Zug am Bahnhof Wilhelmshöhe ankommen

Im Übrigen widerspricht das neue Taktgefüge den Vorgaben des VEP. Dort wird das Abendverkehrsfenster einheitlich von 20 bis 24 Uhr täglich gesetzt. Auch das Zeitfenster am Sonntagvormittag ist hier nur bis 10 Uhr vorgegeben, die Liniennetzreform ändert dies ohne Grund auf 11 Uhr.

Die einzelnen Konsequenzen:

Linie 1 wird zwischen Königsplatz und Wilhelmshöhe eingestellt. Damit verkehren zwischen Bahnhof und Wilhelmshöhe abends nach 22:30 Uhr und sonntags vor 11 Uhr keine Linienfahrten mehr. So wird der Bereich Wäldershausen vollständig vom ÖPNV abgeschnitten. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit des Welterbes Bergpark radikal verschlechtert, wenn z.B. sonntags vor 11 Uhr keine Straßenbahn zum Bergpark nach Wilhelmshöhe mehr fährt.

Die Linien 6/7 werden komplett eingestellt. Damit erhalten die Weserstraße und die Frankfurter Straße sowie Oberzwehren und Mattenberg ein halbiertes Verkehrsangebot. Dies ist eine nicht hinnehmbare Verschlechterung des ÖPNV auf diesen stark nachgefragten Verkehrsachsen.

Linie 8 wird eingestellt. Damit wird der mit dichtem Gastronomieangebot pulsierende Vordere Westen mit der Achse Friedrich-Ebert-Straße auf ein halbiertes Angebot gekürzt, ebenso die Leipziger Straße. Eine durchgehende Verbindung zwischen Innenstadt und dem Bereich Breitscheidstraße sowie nach Kirchditmold wird damit komplett gestrichen.

Fazit: Die Reduzierungen im Tramverkehr dünnen gerade die meistbenutzten Äste wie Weserstraße, Leipziger Straße, Frankfurter Straße, Friedrich-Ebert-Straße und Wilhelmshöher Allee auf ein halbiertes

Angebot aus und treffen damit ausgerechnet die Fahrgäste der frequenzstärksten Äste, die Ihringshäuser Straße ist von den Kürzungen bereits ab 20 Uhr betroffen..

Da es im Busnetz bisher keine Taktüberlagerungen gibt, wirkt sich diese Veränderung hier kaum aus. Nur der Abschnitt Königsplatz – Witzenhäuser Straße ist davon betroffen. Allerdings wirkt sich im Busbereich massiv der Ersatz von Bussen durch AST-Verkehre aus (Kapitel 7)

7. Markante Angebotsverschlechterungen des Nahverkehrsangebots im Spätverkehr durch AST-Verkehre (Anruf-Sammel-Taxi)

Weitere deutliche Verschlechterungen durch das Spätverkehrsnetz werden durch eine Einstellung von Regelangeboten und den Ersatz durch AST-Verkehre erzielt. Bereits heute haben einige Stadtteile ein ungenügendes Angebot durch AST-Verkehre. Dies wird nun noch gravierender, wesentlich mehr Bereiche sind davon betroffen. Noch schlimmer: Der AST-Verkehr soll jetzt bereits ab 20 Uhr einsetzen. Dabei sei daran erinnert, dass seit einigen Jahren die Innenstadtgeschäfte bis 20 Uhr öffnen und allein der nach der Schließung der Geschäfte vorhandene Heimreiseverkehr der Kunden und Beschäftigten in die Stadtteile bis 21 Uhr kalkuliert werden müsste. Die betroffenen Bereiche des AST-Verkehrs im Stadtgebiet:

Rothenberg: Der Busverkehr wird ab 22:30 Uhr komplett eingestellt, nur noch Anrufsammeltaxi werden angeboten – es gibt KEIN Regelangebot mehr!

Brasselsberg: Es verkehren nur noch die Regionalbusse in Richtung Schauenburg auf der Konrad-Adenauer-Straße. Für den zentralen Stadtteil wird der Busverkehr eingestellt. Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten.

Nordshausen: Für den gesamten Stadtteil wird der Busverkehr eingestellt. Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten.

Eichwaldsiedlung: Für die gesamte Siedlung wird der Busverkehr eingestellt. Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten.

Philippinenhof-Warteberg: Für den gesamten Stadtteil wird der Busverkehr eingestellt. Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten.

Lindenberg/Forstfeld: Im Stadtteil wird der Busverkehr der Linien 11 und 35 eingestellt (heute 25 und 35). Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten.

Die unter den Punkten 6 und 7 aufgeführten Verschlechterungen treffen alle genannten Stadtteile und Bereiche an jedem Abend ab 22:30 Uhr sowie am gesamten Sonntag- und Feiertagvormittag bis 11 Uhr. Während es bei einigen Strecken bereits heute abends dieses unattraktive AST-Angebot gibt, ist die Einstellung des Busverkehrs am Sonntagvormittag neu. Von einem konkurrenzfähigen Nahverkehrsangebot kann bei diesen AST-Verkehren keine Rede mehr sein. Denn die AST-Verkehre heben eine hohe Hemmschwelle in der Nutzung. Da diese telefonisch angefordert werden müssen, meiden viele Fahrgäste dieses Angebot.

Die Halbierung des Taktes auf den Hauptästen bedeutet für viele Kunden, dass sie schneller zu Fuß am Ziel sind als auf die nächste Bahn zu warten. Radikal verschlechtert ist damit auch die Anbindung des Fernbahnhofs Wilhelmshöhe.

8. Linienänderungen im Tramnetz

Zwar wird behauptet, das Tramnetz werde nur marginal verändert, aber der Teufel steckt auch hier im Detail. Denn die wenigen Änderungen beinhalten auch hier mehr Verschlechterungen als Verbesserungen, die o.g. Taktausdünnungen wirken hier aber besonders stark.

Bereich Wesertor-Nordost: Tauschen der Nordäste der Linien 6 (Wolfsanger) und 7 (Fasanenhof). Mit diesem Tausch entsteht auf der Achse Ihringshäuser Straße-Frankfurter Straße eine beiwagentaugliche Linie. Allerdings ist bis heute überhaupt nicht geklärt, ob Beiwagen in Zukunft eingesetzt werden.

Trotzdem führt diese „kleine“ Änderung zu wesentlichen Verschlechterungen. Eine wesentliche Verschlechterung dieses Tausches ist die Streichung des Innenstadtanschlusses für den Stadtteil Wolfsanger/Hasenhecke. Obwohl dieser Stadtteil zu den wenigen gehört, in denen ein großer Teil der Bevölkerung nur durch Buszubringerverkehr zur Straßenbahn gelangt, wird nun die von vielen nur mit einem

Umsteigen erreichbare Tramlinie von der Fußgängerzone abgehängt. Die neue Linie 7 wird werktags nur über Scheidemannplatz verkehren. Dabei war es gerade ein wichtiges Ziel der Liniennetzreform 1985, die Ende der 1970er Jahre einstellungsbedrohte Strecke nach Wolfsanger durch die Innenstadtanbindung zu stärken. Mit der vorgesehenen Linienänderung in Wolfsanger ist eine zukünftige Stilllegungsdiskussion vorprogrammiert (siehe auch Anmerkungen zu Wolfsanger/Hasenhecke). Wer nur durch Umsteigen in Richtung Innenstadt gelangt (aus Richtung Bossental oder Hasenhecke) und dann aber an der City vorbeigefahren wird, wird bei freier Verkehrsmittelwahl leicht dem ÖPNV den Rücken kehren. Bisher hatte die Linie 7 die Aufgabe, die Bahnhöfe Wilhelmshöhe und Hauptbahnhof mit dem Klinikum Kassel zu verbinden. Auch wenn mit der neuen Streckenführung über die Rudolf-Schwander-Straße die Linie 7 nicht mehr durch den alten Hauptbahnhofunnel führt, ist die Haltestelle Scheidemannplatz annähernd genauso schnell und vor allem barrierefrei vom Hauptbahnhof zu erreichen. Zukünftig gibt es vom Hauptbahnhof keine Direktverbindung zum Klinikum Kassel.

Als weitere gravierende Verschlechterung durch den Tausch ist die Halbierung des Abend- und Sonntagvormittagsangebots auf der Hauptachse Ihringshäuser Straße zu nennen. So wird die Hauptachse Ihringshäuser Straße bisher in der Schwachverkehrszeit durch zwei Linien im ungefähren 15 Minutentakt gefahren, Klinikum und Kaulbachstraße werden dabei alternierend bedient. Zukünftig wird dieses Angebot im Abendverkehr ab 20 Uhr (!) und Sonntagsvormittags bis 11 Uhr (!) halbiert. Obwohl das Verkehrsaufkommen hier um ein Vielfaches höher ist als auf der Fuldatastraße, wird zugunsten eines längeren Einsatzes der Tram nach Wolfsanger hier gestrichen. Die Haltestelle Kaulbachstraße wird gar nicht mehr bedient, die stark frequentierte Achse mit P&R-Platz an der Endstelle und einem dichten Anschlussbusverkehr in die Gemeinde Fuldata wird unter dem ausgedünnten Takt deutlich leiden. Diese Maßnahme ist – unabhängig von der lokalen Verschlechterung – auch ein massiver Widerspruch zum Nahverkehrsplan. Vor kurzem haben die Stadtverordneten mit dem NVP gerade beschlossen, welche Hauptachsen ein verdichtetes Angebot erhalten sollen. Auch die Ihringshäuser Straße gehört dazu. Die Halbwertszeit von solchen Beschlüssen wäre sehr gering, wenn mit der Reform nun das Angebot von einem A-Netz auf ein B-Netz herabgestuft wird.

Außerdem handelt es sich bei der Ihringshäuser Straße um Kassels zweilängste Steigungsstrecke im Tramnetz, und sie bedient in erheblichem Umfang verdichtete Bebauung, insbesondere am Streckenende; nicht zu vergessen ist darüber hinaus die Erschließungswirkung für den südlichen Teil der Gemeinde Fuldata

Quintessenz: Für Wolfsanger bedeutet die Veränderung bei den Linien 3, 6 und 7 nur eine marginale Verbesserung – für den Fasanenhof (und Fuldata) ist sie eine nicht akzeptable Verschlechterung. Denn ein Großteil der Bevölkerung in Wolfsanger/Hasenhecke hat keinen direkten Tramanschluss, sondern muss ab/bis Wolfsgraben den Bus benutzen. Im Spätverkehr haben sich die Fahrgäste seit 30 Jahren daran gewöhnt, dass sie dann statt am Wolfsgraben bereits an der Weserspitze umsteigen müssen. Damit besteht ab dort eine umsteigefreie Busverbindung in alle Bereiche von Wolfsanger/Hasenhecke. Zudem ist die jetzt vorgesehene abendliche Verlagerung des Anschlusspunktes von der Weserspitze zum Wolfsgraben wenig sinnvoll, da sie gar nicht durchgängig umgesetzt wird. Ab 22:30 Uhr und sonntagsvormittags bis 11 Uhr müssen die Fahrgäste sowieso mit dem Bus ab/zur Weserspitze fahren, da dann die Tramachse nach Wolfsanger nicht bedient wird. Das Argument „Wo Schienen liegen, soll auch gefahren werden“, ist bei diesem Linientausch nicht zielführend. Denn als Konsequenz der abendlichen Führung der Tram nach Wolfsanger wird nun die Haltestelle Kaulbachstraße, tagsüber Bestandteil der Hauptachse zum Fasanenhof, nicht mehr bedient. (Siehe auch Wolfsanger/Hasenhecke und Fasanenhof sowie Nahverkehrsplan).

Bereich Mulang/Druseltal: Tauschen der Linienäste der Linien 3 (Druseltal) und 4 (Helleböhn)
Der Tausch der Endpunkte der Linien 3 und 4 im Westen der Stadt erschließt sich nicht. Es sind dadurch keine wesentlichen Vorteile oder Verbesserungen zu erkennen, weshalb Fahrgäste hier eigentlich nicht durch Änderungen verunsichert werden sollten. Hingegen leidet durch diese Maßnahme der Zubringerverkehr zum Welterbe Bergpark. Denn die heutige Situation ist geradezu ideal. Die beiden zum Welterbe verkehrenden Linien nach Wilhelmshöhe und zum Druseltal überlagern sich zwischen Am Stern und Bahnhof Wilhelmshöhe. Dies ermöglicht eine einfache Kommunikation und erleichtert auch zeitweise nötige Taktverdichtungen. Eine Führung über die Friedrich-Ebert-Straße lässt zum einen die Möglichkeit, das Auto entlang der Allee zu parken und dann mit der Tram zum Druseltal und zurück ab Wilhelmshöhe zu fahren, nicht mehr zu. Zudem ist auch die Verstärkung nicht mehr klar zu regeln. Zur Anreise der Wasserspiele verkehren heute die Bahnen der Linie 3 ab Königsplatz im verdichteten Takt über die Wilhelmshöher Allee. Eine Taktverdichtung bei Führung über die Friedrich-Ebert-Straße wäre zukünftig wesentlich schwieriger und weniger wirksam, da entweder Regel- und Verstärkerfahrzeuge den gleichen Weg über Friedrich-Ebert-Straße fahren müssten statt die Achse des höheren Fahrgastaufkommens Wilhelmshöher Allee zu bedienen. Oder es gibt auf einem wesentlichen Teil der Anreisestrecke keine Verdichtung mehr. Daher muss die Linie zum Druseltal in jedem Fall über Wilhelmshöher Allee geführt

werden.

Hatte der VCD in den 1990er Jahren noch die direkte Führung einer Helleböhnlinie über die Wilhelmshöher Allee gefordert, stellt sich die heutige Situation etwas anders und deutlich komplexer dar. Denn der im Normalverkehr schwächste Ast am Ende der Wilhelmshöher Allee wäre eigentlich für eine Führung über die Stadthalle prädestiniert gewesen. Aber nun ist die Strecke nach Wilhelmshöhe/Park durch die Doppeltraktionsführung der Linie 1 und durch den höheren Stellenwert des Bergparks nach der Verleihung des Welterbelabels an die direkte Führung über die Wilhelmshöher Allee gebunden. Allerdings muss auch die Druseltallinie durch die neue Welterbesituation beim Bergpark besser auf der Achse Wilhelmshöher Allee belassen werden. Denn nur so ist eine einfach kommunizierbare Anreise zum Herkules möglich.

9. Änderungen im Busnetz

Im Busnetz bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. Allerdings sind bei den meisten Veränderungen keine deutlichen Verbesserungen erkennbar, sondern in vielen Fällen ist erst einmal eine deutliche Verschlechterung des ÖPNV-Angebots zu verzeichnen. Nachstehend sind die wegfallenden bzw. stark verschlechterten Angebote aufgeführt und bewertet:

Linie 10 (alt): Die Einstellung der Strecke Am Stern – Schützenstraße – Hafen – Lossewerk wird vom VCD als sinnvolle Einsparung gesehen. Das Fahrgastaufkommen ist hier sehr gering, der Bus steht häufig im Stau und verkehrt auch bereits heute nur in einem Teil der Taktkorridore. Daher ist ein Verzicht auf die bisherige Streckenführung sowie die Anbindung des Lossewerks durch ein AST sinnvoll.

Linie 12 (alt): Diese Linie ist ein Bestandteil der Verbesserungen der letzten Liniennetzreform. Sie wird als durchgehende Verbindung komplett eingestellt. Die Aufgabe als stadtweite Durchmesserlinie zwischen Druseltal und Rothenberg ist zwar eine deutliche Verschlechterung für die betroffenen Fahrgäste, allerdings gibt es zwischen Druseltal und Rathaus eine fast gleichwertige Verbindung mit der Tramlinie 3. Die Anbindung des Rothenbergs wird durch die neue Linie 15 weiter garantiert, dies ist unproblematisch. Auch für die Tischbeinstraße wird die Linie 16 als Ersatz angeboten. Hier aber fällt die direkte Innenstadtanbindung weg, sicher das häufigste Ziel der Fahrgäste im Bereich der Tischbeinstraße. Allerdings ist die Führung der Linie 16 in diesem Bereich nicht ganz nachvollziehbar, siehe Linie 16 neu

Linie 16: Die heutige Bäderlinie 16 erhält eine deutliche Aufwertung. Sie endet nicht mehr in der Innenstadt und am Auestadion sondern verbindet das Auebad nun mit Rothenditmold, Wehlheiden und dem Vorderen Westen. Allerdings wäre eine solche Verbesserung auch ohne große Liniennetzreform möglich und die umwegige und parallele Führung der Buslinie über die Frankfurter Straße muss in jedem Fall entfallen, dies setzt allerdings eine Kleinbuslösung zwischen Kirchweg und Am Weinberg voraus (siehe Linie 16 neu)

Linie 18/19: Zugunsten einer dichteren Busverbindung auf der Achse Rasenallee – Waldau wird die Linienführung der Linie 19 zum Jungfernkopf aufgegeben. Angesichts des Regiotram-Anschlusses des Jungfernkopfes ist dies grundsätzlich vertretbar. Allerdings sind zwei Details unbedingt verbesserungswürdig: Zum einen führt die Topografie des Stadtteils dazu, dass für zahlreiche Anwohner des Stadtteils die Regiotram-Haltestelle keine Alternative zum derzeitigen Busverkehr der Linie 19 ist. Daher müsste der Takt zwischen Am Kirschrain und Holländische Straße auf tagsüber 15 Minuten verdichtet werden, um einen adäquaten Ersatz für die direkte Innenstadtanbindung anzubieten. Zum anderen: Bei aller Sympathie für dichtere, klarere Linienführungen muss angesichts der Topographie in Harleshausen auch ein Teil der Kurse über die Eschebergstraße fahren. Eine Verästelung der neuen Linie sollte zwischen Harleshausen-Mitte und Rasenallee erfolgen. Abends ist der komplette Wegfall der Verbindung zwischen Kirchditmold/Harleshausen und Vellmar eine radikale Verschlechterung.

Linie 20 Die direkte Verbindung zwischen Ihringshäuser Straße und Hasenhecke entfällt ersatzlos. Es gibt keine Möglichkeit mehr, von der Hasenhecke die Linien an der Ihringshäuser Straße oder die Busse nach Fuldata zu erreichen. Die heutigen Fahrmöglichkeiten in einem ungefähren 15-Minuten-Takt von der/zur Hasenhecke (auf zwei Wegen) entfallen.

Linie 21 Der Busverkehr wird komplett eingestellt, nur noch Anrufsammeltaxen werden auf zwei der heute drei Äste angeboten – es gibt KEIN Regelangebot mehr! Der Wegfall der Busverbindung zur Mattenbergsiedlung ist angesichts des 1992 eingeführten Tramangebots verkraftbar. Im südlichen Oberzwehren stellt der Wegfall aber ein Problem dar: Von der heutigen Endstelle Hügelpfad sind es knapp 1 km zur nächsten Tramstation, ebenso vom Bereich Wintertalstraße. Es fragt sich hier schon, welchen Wert die ganze Bearbeitung des Nahverkehrsplanes mit Analyse der Haltestellenabdeckung hat, wenn nun ein halber Stadtteil ohne Haltestellen im Regelverkehr bleibt.

Linie 24: Der Busverkehr dieser Tangentiallinie wird komplett eingestellt. Es bleiben die Verbindung Zentgrafestraße – Bahnhof Wilhelmshöhe und Leuschnerstraße/Dez – Helleböhn durch neue Linien erhalten. Der Westfriedhof, zweitgrößter Friedhof Kassels, wird überhaupt nicht mehr im Regelverkehr bedient. Auch das Freibad Wilhelmshöhe verliert seine Direktverbindung nach Niederzwehren und Helleböhn. Während der Verzicht auf den Nordast zwischen Bahnhof Wilhelmshöhe und Harleshausen noch aufgrund der Ersatzangebote (allerdings nicht am Wochenende!) vertretbar ist (siehe unter Harleshausen und Kirchditmold), ist die Verbindung vom Bahnhof Wilhelmshöhe über die Heinrich-Schütz-Allee und die documenta urbana nach Niederzwehren nach wie vor notwendig und darf nicht entfallen. Eine Aufgabe dieser Busverbindung bedeutet eine nachhaltige Schwächung des öffentlichen Nahverkehrs in Kassels Westen. Die alternative Führung einer Buslinie vom Dez über Helleböhn nach Brückenhof ist nicht einleuchtend. Während sich zwischen Helleböhn und Dönche ein Loch in der Linienbedienung entsteht, erfolgt die neue Buslinienführung parallel zur Straßenbahn, die zudem im Entwurf auch noch verdichtet wird.

Linie 25: Diese Linie wird ersetzt durch verschiedene neue Buslinien auf Teilstrecken. Eine Direktverbindung Bebelplatz – Waldau gibt es nicht mehr. Allerdings ist die neue Verbindung Bahnhof Wilhelmshöhe – Waldau ein interessanter Ersatz. Die direkte Führung von der Ochshäuser Straße zum Leipziger Platz statt zum Lindenberg ist zur schnelleren Anbindung von Waldau an das Bettenhäuser Zentrum sicher überlegenswert. Allerdings spricht die komplexe Verkehrssituation am Leipziger Platz eher gegen diese Endstelle. Nachteile hat aber der Stadtteil Forstfeld: Der Wegfall der stadtteilquerenden Verbindung vom Lindenberg über den Forstbachweg wiegt sehr schwer, ebenso der Wegfall der Verbindung zwischen Forstfeld und Waldau. Insbesondere der Schülerverkehr zur Offenen Schule Waldau könnte nur durch einen erheblichen Aufwand an Schülerzusatzkursen gewährleistet werden, was doch eher für die Beibehaltung der heutigen Anbindung des Lindenbergs spricht. Sehr kritisch ist der Totalwegfall der Bedienung der Ludwig-Mond-Straße zwischen Sternbergstraße und Auestadion im Abendverkehr und sonntags vormittags.

Linie 26: Wird mehr oder weniger durch die neue Linie 20 ersetzt. Die Führung über Meierstraße entfällt. Damit wird ein wesentlicher Teil des Stadtteils abgehängt vom ÖPNV-Netz und der östliche Teil Wolfsangers insgesamt deutlich schlechter angebunden – insbesondere abends nach 22:30 Uhr.. Dabei wäre angesichts des Neubaugebietes eine Verbesserung der Erschließungsqualität im Bereich Dessenborn – Mayenfeldstraße dringend notwendig. Die KVG-Planung ignoriert das Neubaugebiet völlig. Die Splittung der Kurse zur Ihringshäuser Straße und zur Hasenhecke sollte durch zwei unterschiedliche Liniennummern erfolgen. Insbesondere die Nummerierung als E-Linie ist für diese Linienstruktur eher ungeeignet (siehe auch Nummernkonzept).

Linie 27 Diese Tangentialverbindung ist ein Produkt der Liniennetzreform von 1985. Nun werden allerdings wesentliche Teile der damaligen Verbesserung wieder zurückgenommen. Es entfällt die Direktverbindung Rothenditmold – Vorderer Westen. Noch ärgerlicher: Die Direktverbindung Nord (Holland) – Fasanenhof – Wolfsanger entfällt zugunsten der alten Streckenführung zur Weserspitze, die sich bereits mit der damaligen Linie 17 vor 1985 nicht bewährt hatte. Die Streichung der Verbindung zwischen Klinikum/Mülhäuser Platz – Wolfsanger – Bossental führt innerhalb des Nordostens zu einer deutlich schlechteren lokalen Anbindung, für die nicht mehr bedienten Haltestellen verschlechtert sich u.a. die Anbindung an Hauptfriedhof, Marienkrankenhaus und Mercedeswerk bzw. Rothenditmold. Wege, die heute noch umsteigefrei erreicht werden können, erfordern zukünftig ein- oder sogar zweimaliges Umsteigen. Auch die Anbindung der überregional wichtigen Alexander-Schmorell-Schule verschlechtert sich.

Der Wegfall der Direktverbindung vom Bebelplatz zum Rothenberg bedeutet, dass Arbeitnehmer im Vorderen Westen ihre Direktverbindung zu den Arbeitsplätzen in Rothenditmold und auf dem Rothenberg verlieren, und umgekehrt. Ein Ersatz wäre hier erstrebenswert.

Linie 28: Die Direktverbindung Warteberg – Jungfernkopf entfällt. Allerdings ist der Kernbereich der Streckenführung von der Holländischen Straße zum Warteberg unverändert, insofern ist dies vertretbar. Die im Konzept vorgesehene Änderung der Liniennummer in Linie 19 ist aber überflüssig und nur verwirrend. Die Taktausdünnung von 15 auf 20 Minuten ist aufgrund des dichten Taktes der Tramlinien an der Holländischen Straße zwar vertretbar, aber grundsätzlich ist die Einführung von Abweichungen im Taktgefüge eher problematisch. Insbesondere aus Richtung Innenstadt zum Warteberg ist die Taktausdünnung eine gravierende Verschlechterung. Sollte aufgrund von Verspätungen der Übergang zum Bus nicht funktionieren, verlängert sich die heute schon lange Wartezeit um weitere 5 Minuten. Die Einstellung des Regellinienverkehrs ab 20 Uhr zugunsten eines AST-Angebots ist inakzeptabel, ebenso samstags bis 10 Uhr und sonntags vor 11 Uhr

Linie 29: Die Streckenführung Leipziger Platz – Eichwald bleibt unverändert. Die im Konzept vorgesehene Änderung der Liniennummer in Linie 18 ist aber überflüssig und nur verwirrend. Allerdings wird für den

gesamten Siedlungsbereich abends ab 20:00 Uhr, samstags bis 10 Uhr und Sonntagsvormittags bis 11 Uhr der Busverkehr eingestellt. Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten. Nicht akzeptabel.

10. Bewertung der neuen Angebote der Liniennetzreform im Tramnetz

Wie bereits in Kapitel 8 erläutert, beschränken sich die linienmäßigen Änderungen auf den Wechsel der Linienäste der Tram 3 und 4 in Bad Wilhelmshöhe/Helleböhn und der Linien 3/6/7 in den nordöstlichen Stadtteilen. Eine wirklich substantielle Verbesserung durch diese Maßnahmen ist für den VCD nicht erkennbar, weshalb sich schon allein deshalb die Frage stellt, ob diese Änderungen überhaupt umgesetzt werden sollten.

Eine ständige Anbindung der Tramlinie in Wolfsanger an die Fußgängerzone ist allerdings zwingend notwendig. Die vorgesehene Führung montags bis freitags über Scheidemannplatz und Goethestraße nach Helleböhn und Oberzwehren und neuerdings am Wochenende zum Königsplatz widerspricht allen Zielen einer zuverlässigen und merkbaren Nahverkehrsplanung. Der Wegfall der Verbindung Bahnhof Wilhelmshöhe – Goethestraße – Ständeplatz – Am Stern am Wochenende ist zudem eine markante Verschlechterung der Angebotsqualitäten im Vorderen Westen und der Innenstadt.

Die Führung der im Druseltal endenden Tramlinie sollte im Rahmen des Weiterverkehrs auf jeden Fall weiterhin über Wilhelmshöher Allee erfolgen.

Ein Detail in der langfristigen Planung ist ebenfalls von Interesse. So soll die Linie 3 über Helleböhn mittelfristig vom Mattenberg zum Schulzentrum Brückenhof zurückgenommen werden und mit der Linie 6 aus der Frankfurter Straße verbunden werden. Die so entstehende Ringlinie ist betrieblich sehr problematisch. Während üblicherweise die aus der Innenstadt kommenden Trams an den Endstellen eine Wendezeit zur Ausgleichung von Verspätungen haben, würde eine Ringlinie die Zuverlässigkeit des Fahrplans einschränken. Denn jede Verspätung, die aus der Innenstadt mitgebracht würde, wäre automatisch auch bei der Fahrt in die Innenstadt wenig verringert vorhanden. Eine sinnvolle Ringlinie muss am Linienwechsellpunkt eine sehr kurze Übergangszeit von maximal 2 bis 3 Minuten besitzen, damit Fahrgäste die Funktion als Ringlinie überhaupt nutzen und wahrnehmen können. Eine solche kurze Standzeit ist aber nicht in der Lage, insbesondere im Berufsverkehr entstehende Verspätungen vor Weiterfahrt in die City auszugleichen. Praktisch bedeutet dies, dass z.B. die Linie 3 bei einer kleinen Störung im Bereich Wesertor ihre Verspätung nicht nur durch die Innenstadt über die Wilhelmshöher Allee nach Oberzwehren mitführt, sondern anschließend auch auf der Weiterfahrt als Linie 6 über die Frankfurter Straße zu spät verkehrt und dann auch die Fahrt aus der Innenstadt zur Ihringhäuser Straße nicht pünktlich stattfinden kann. Eine Ringlinie, die drei wichtigsten Tramäste in ihrem Verlauf bedient, kann nicht zuverlässig funktionieren.

11. Bewertung der neuen Angebote der Liniennetzreform im Busnetz

Linie 10: Diese neue Hauptlinie, entstanden aus den Linien 18/19 alt, ist im Prinzip eine gute und sinnvolle Maßnahme. Die Führung von Harleshausen Rasenallee nach Waldau ist dementsprechend auch in Ordnung, nur muss, wie bereits oben erwähnt, die flächige Bedienung im Bereich Harleshausen durch einen zweiten Ast über die Eschebergstraße gewährleistet werden. Die Weiterführung von Waldau zum Auestadion ist allerdings nicht plausibel. Ist die Linie im Verlauf bis Waldau eine Hauptlinie, wird plötzlich daraus eine mäandrierende Erschließungslinie. Die Verlängerung über Waldau hinaus macht die Linie unnötig lang und führt zu einer potentiellen Störungsgefahr der Hauptbuslinie. So würde sich ein Stau auf der A49 durch die neue Linienführung über das ganze Stadtgebiet bis nach Harleshausen fortsetzen. Verbesserungswürdig ist aber die vorgesehene Taktsystematik. Der in Spitzenzeiten vorgesehene 10-Minuten-Takt passt zu keiner potentiellen Anschlusslinie - weder an der Ahnatalstraße noch in Waldau, da diese Linien alle 15 bzw. 30 Minuten verkehren. Besser wäre daher ein 15-Minuten-Grundtakt, der zeitweise und ggf. auf Teilstrecken auf einen 7,5 Minuten-Takt verdichtet werden sollte.

Linie 11: Das Wichtigste vorab – diese Linie ist schlicht zu lang. Die Fahrt vom Wesertor über Nord (Holland), Rothenditmold, Kirchditmold, Bahnhof Wilhelmshöhe, Wehlheiden, Auestadion, Messehallen, Waldau und Forstfeld zum Leipziger Platz ist zwar eine beeindruckende Stadtrundfahrt. Jedoch ist die Gefahr von Verspätungen allein schon aufgrund der Länge und der Vielzahl komplexer Verkehrsknoten auf dem Fahrweg vorprogrammiert. Eine ganz einfache Lösung: Bruch der Linie am Bahnhof Wilhelmshöhe und Zerlegung in zwei Linien. Viele durchfahrende Fahrgäste dürften an dieser Stelle sowieso nicht zu verzeichnen sein. Als neue Linie ergibt der Nordteil der entworfenen 11 eine interessante Verbindung, insbesondere die im Gegensatz zur alten 27 nun vorgesehene Führung zum Bahnhof Wilhelmshöhe. Einzig auf den Streckenast ab Klinikum/Mühlhäuser Platz zur Weserspitze ist aufgrund des Parallelverkehrs zur

Tram und wegen der fehlenden Alternativverbindung zwischen Fasanenhof und Wolfsanger ist zu zugunsten der bisherigen Führung zum Wolfsgraben zu verzichten. Der auf der dann zweiten Linie entstehende Südostast zwischen Bahnhof Wilhelmshöhe und Bettenhausen ist plausibel, die Direktanbindung zwischen Bahnhof Wilhelmshöhe und Wehlheiden, Auefeld bzw. Auestadion ist zweifelsohne eine Verbesserung. Aber auch hier muss die vorgesehene Führung ab Forstbachweg über die Ochshäuser Straße zum Leipziger Platz überdacht werden. Eine Beibehaltung der Führung durch den Forstbachweg zum Lindenberg, ggf. mit einer geradlinigen Führung ohne den heutigen Schwenk der Linie 25, erscheint letztlich sinnvoller, da so auch der sonst nötige Schülerzusatzverkehr zwischen Forstfeld und Waldau deutlich reduziert werden kann. Eine zusätzliche Verschlechterung zur heutigen Linie 24 und 27 ist der Wegfall des Samstagsverkehrs zwischen Fasanenhof und Rothenditmold bzw. Zentgrafestraße und Bahnhof Wilhelmshöhe. Insgesamt ist das Angebot der Linie 11 über die verschiedenen Taktzeiten mehr als undurchsichtig (zeitweiser Wegfall von Teilstrecken, zeitweiliger Ersatz durch AST).

Linie 12: Aufgrund des Wegfalls der bisherigen Innenstadtverbindung durch die Linie 19 wird diese Linie vom Bahnhof Wilhelmshöhe zum Jungfernkopf zur Hauptlinie aufgebaut. Dies ist vertretbar. Problematisch ist die unklare Umsteigesituation an der Ahnatalstraße. Da die Linie 10 im 10 Minuten-Takt verkehren soll, die Linie 12 aber alle 15 Minuten verkehrt, wird das passende Umsteigen zum Lotteriespiel (siehe auch Linie 10). Angesichts der Tatsache, dass aufgrund der topografischen Situation die Regiotramanbindung nur für einen Teil des Stadtteils als direkte Innenstadtverbindung erreichbar ist, sollte aber die Busverbindung zwischen Am Kirschrain und Holländische Straße im Tagesverkehr auf 15 Minuten verdichtet werden. Ebenfalls ist die Splittung der Linie in die Äste Vellmar und Holländische Straße eher verwirrend. Besser wäre hier die Bezeichnung als zwei Liniennummern, die sich taktmäßig ergänzen. Die Bezeichnung E sollte auch weiterhin nur für verkürzte Kurse und Zusatzfahrten verwendet werden, nicht für reguläre Liniengkurse.

Linie 14: Anstelle der bisherigen Linie 10 soll die Linie 14 zwischen Harleshausen-Mitte und Königsplatz den Schülerverkehr auf dieser Relation auffangen. Der Verzicht auf die zwischen Kirchditmold und Innenstadt nahezu parallel zur Tram 8 verkehrende Linie 10 ist nachvollziehbar. Allerdings sollte diesem Verzicht eine ausführliche Analyse der derzeitigen Nutzer der Linie 10 – auch durch Befragung – erfolgen, damit bei dieser Änderung nicht zu viele Pendler auf der Strecke bleiben.

Linie 15: Diese Linie ersetzt die bisherige Linie 12 zwischen Innenstadt und Rothenberg. Hier sieht der VCD kein Problem. Die Durchbindung zum Auebad ist eine sinnvolle Verbesserung. Allerdings erschließt sich nicht, warum die sowieso durchgehende Verbindung nicht auch mit einer einheitlichen Liniennummer fahren soll. Besser wäre eine einheitliche Bezeichnung. Die Einschränkung des Angebots im Abendverkehr und an Sonntagvormittagen auf einen AST-Verkehr ist nicht akzeptabel.

Linie 16: Gegenüber heute wird die Bäderlinie 16 in beiden Richtungen verlängert. Die dadurch erreichte Attraktivitätssteigerung ist positiv herauszuheben. Leider wird diese Verbesserung auf dem Südwestast durch die umwegige und unattraktive Führung zwischen Auestadion und Wehlheiden über Frankfurter Straße und Tischbeinstraße wieder konterkariert. Ist die teilweise dem bisherigen Verlauf der Linie 27 entsprechende Führung in Wehlheiden schon sehr verschlungen, erweckt der nun neu hinzukommende Umweg von der Sternbergstraße über die Tischbeinstraße und die Frankfurter Straße zum Auestadion fast schon den Charakter, als sei diese Linie das Ergebnis eines Computerspiels. Besser sollte die eigentlich gute Konzeption der Linie 16 dadurch gestärkt werden, dass zwischen Auestadion und Wehlheiden eine direktere Streckenführung realisiert wird. Die Bedienung der Tischbeinstraße sollte stattdessen durch eine möglicherweise mit Kleinbussen zu befahrende Linie Kirchweg – Am Weinberg zu den Tagesverkehrszeiten mit entsprechendem Übergang zur Tram gewährleistet werden. Auf die von dort vorgesehene Parallelführung einer Buslinie zum Auestadion parallel zu den Tramlinien RT5, 5 und 6 kann verzichtet werden.

Linie 17: Aufgrund der weitgehend unveränderten Situation gegenüber heute erübrigt sich eine Bewertung.

Linie 18: Hier handelt es sich um die bisherige Linie 29 mit unverändertem Linienweg. Die Einführung eines zeitweiligen 20-Minuten-Taktes ist im morgendlichen Berufsverkehr eine Verschlechterung, am Nachmittag eine Verbesserung. Allerdings passt der 20-Minuten-Takt nicht zu den im 15 Minuten-Takt verkehrenden Tramlinien am Leipziger Platz. Während stadteinwärts dies kein großes Problem ist, existiert stadtauswärts keine verlässliche Systematik mehr. So müsste einmal die Linie 4, einmal die Linie 8 zum Übergang genutzt werden. Optimal ist dies nicht. Auf die offenbar in den Schulferien vorgesehene Halbierung des bisherigen Berufsverkehrsangebots am Morgen sollte verzichtet werden. Die Ausweitung des AST-Verkehrs ist allerdings eine nicht akzeptable Verschlechterung. Die Neunummerierung sollte überdacht werden. Da sich die Linie eigentlich nicht ändert, sollte eine Beibehaltung der bisherigen Liniennummer ins Auge gefasst werden.

Linie 19: Hier handelt es sich um die bisherige Linie 28 mit unverändertem Linienweg. Die Einführung eines zeitweiligen 20-Minuten-Taktes ist eine deutliche Verschlechterung gegenüber dem bisher ganztätig gefahrenen 15-Minuten-Takt. Die offenbar in den Schulferien vorgesehene Halbierung des bisherigen Taktes auf einen 30-Minuten-Takt ist erst recht unattraktiv. Ebenso ist die Ausweitung des AST-Verkehrs eine nicht akzeptable Verschlechterung. Die Neunummerierung sollte überdacht werden. Da sich die Linie eigentlich nicht ändert, sollte eine Beibehaltung der bisherigen Liniennummer ins Auge gefasst werden. Insgesamt drängt sich bei dieser Linie die Lösung auf, alles so zu belassen, wie es bisher ist.

Linie 20: Hier handelt es sich um die bisherige Linie 26, ergänzt um die nordöstlichen Kurse der heutigen Linie 27. Obwohl das derzeitige Busangebot unübersichtlich und hinsichtlich der Erschließungsqualität verbesserungswürdig ist, wird es eher schlechter. Die Aufgabe des Linienweges über die Meierstraße hängt den Stadtteilkern von Wolfsanger vom ÖPNV ab, die Anbindung des bisher kaum angeschlossenen Neubaugebiets Dessenborn wird in keinster Weise verbessert. Durch den Wegfall der Linie 27 gibt es keine Direktverbindung mehr zum Klinikum Kassel, zum Marienkrankenhaus und zum Mercedes-Werk, Alternativen sind aufgrund der längeren Reisezeit und des zum Teil mehrmaligen Umsteigezwangs wenig attraktiv. Hier wäre die Beibehaltung des bisher vorhandenen Verkehrs der Linien 26 und 27 die bessere Alternative, eine Überarbeitung des Angebots hinsichtlich einer besseren Erschließung des Neubaugebietes ist vonnöten. Das veränderte Angebot der Liniennetzreform ist jedenfalls in keiner Weise akzeptabel.

Linie 21: Diese Linie ist im Bereich Druseltal – Brückenhof der Ersatz der bisherigen Linie 12. Der Verzicht auf die Durchbindung in Richtung Wehlheiden und Innenstadt ist aufgrund des vorhandenen Tramangebots und der im Bereich nachvollziehbar und akzeptabel. Die Ausdünnung des Taktes ist allerdings eine zu große Verschlechterung des bisherigen Angebots. Wenn man den Brasselsbergern und Nordshäusern schon die direkten Kurse in Richtung Kirchweg und Innenstadt nimmt, sollte zumindest der bisher zeitweise bestehende 15-Minuten-Takt beibehalten werden. Die rein statistisch zu einem Überangebot führenden Linien 51 und 52 erschließen nur den westlichen Rand des Stadtteils Brasselsberg, die zu diesen Linien parallele Führung der zukünftigen Linie 21 über vier Stationen sollte zugunsten eines ausreichenden Angebots der beiden Stadtteile Brasselsberg und Nordshausen akzeptiert werden. Die Beibehaltung des heutigen Endpunkts Schulzentrum Brückenhof sollte allerdings unverändert bleiben. Das Potential bei der Anbindung des Dez wird u.E. deutlich überschätzt, zudem ist diese Verbindung bereits durch das Umsteigen auf die Tramlinie 6 heute gegeben. Der Verzicht auf die parallel zu den Linien 3 neu und 7 vorgesehene Führung nach Helleböhn könnte einen Teil der Taktverbesserung gegenfinanzieren.

Linie 22: Diese Linie wird nur hinsichtlich der Taktzeiten verändert. Allerdings zeigt sich auch hier die Problematik der Schwachverkehrszeiten: Zwar ist hier der unverändert als AST-Angebot gefahrene Abendverkehr aufgrund der geringen Siedlungsdichte vertretbar, aber dafür stellt der Sonntagvormittagsverkehr ein Problem dar. Danach fährt der erste Bus sonntags erst nach 11 Uhr zum Herkules. Hier zeigt sich wieder die fehlende Welterbeverträglichkeit der Reform.

Linie 23: Als saisonaler Verkehr stellt diese Linie eine Besonderheit dar, die nicht weiter bewertet werden soll.

12. Wegfall der Regelbedienung von zahlreichen Haltestellen

Im neuen Liniennetz würden zahlreiche Haltestellen, bei denen es heute ein Regelangebot gibt, deutlich schlechter, ohne Regelangebot oder gar nicht mehr bedient.

Dies sind im Trambereich: Goethestraße (Samstags und sonntags kein Verkehr), Kaulbachstraße (Ab 20 Uhr und sonntags vor 11 Uhr kein Verkehr), Lutherplatz (Samstags und sonntags kein Verkehr), Scheidemannplatz, Wilhelmsstraße/Stadtmuseum (beide: Samstags und sonntags kein Verkehr), Kunoldstraße, Hessischer Rundfunk, Kurhessen Therme, Wilhelmshöhe Park (Ab 22:30 Uhr und sonntags vor 11 Uhr kein Verkehr),

Im Busbereich sind folgende Haltestellen betroffen (in Klammern heutige Liniennummer):

- a) zukünftig ganz ohne Angebot: AIK-Werk (18/19), Auf dem Kampe (14/27), Blindenheim (10), Botanischer Garten (27), Eschebergstraße (10), Freibad Harleshausen (10), Hafen (10), Hafenbrücke (10), Im Füllchen (21), Im Triesch (21), Industriepark Waldau-West (18/19), Jugendherberge (27), Kalkbergweg (35), Kellermannstraße (27), Kupferhammerstraße (35), Lindenhöher Weg (35), Meierstraße (27), Radestraße (15), Reiherweg (10), Sperberweg (10), Theodor-Fliedner-Straße (27), Unter dem Riedweg (21), Unter dem Steinbruch (35), Wilhelm-Führer-Straße (18/24), Zeppelinstraße (27), Zierenberger Straße (27)
- b) nur noch im AST-Verkehr bedient – ohne Regelangebot: Am Goldbach (21), An den Rehäckern (21), documenta urbana (24), Eckhardsborn (21), Felsburgstraße (21), Friedhof Waldau (15/19),

Holzgarten (24), Hügelweg (21), Im Ährenfeld (21), Jugendheimstraße (21), Kirchbergstraße (21), Knallhütter Straße (21), Landesfeuerweherschule (24), Schenkelsbergstraße (21), Simmedenweg (21), Thomaskirche (21), Westfriedhof (24), Wintertalstraße (21)

13. Zusammenfassung der Verschlechterungen durch die geplante Liniennetzreform

Hier noch einmal eine Zusammenfassung der wichtigsten Forderungen an ein zukunftsfähiges Liniennetz:

- Verzicht auf die Einführung der zweiten Abendverkehrszeit zwischen 22:30 Uhr und 24 Uhr. Diese ist ein gravierender Attraktivitätsverlust im ÖPNV und widerspricht sowieso dem NVP.
- Beginn der sonntäglichen Normalverkehrszeit wie bisher um 9 statt um 11 Uhr
- Beginn der werktäglichen Hauptverkehrszeit wie bisher um 6 Uhr statt um 6:30 Uhr
- Beginn der samstäglichen Hauptverkehrszeit um 9 Uhr statt um 10 Uhr
- Klare Führung der Linien durch Verzicht auf die zahlreichen veränderten Linienwege je nach Verkehrszeit (insbesondere Linien 1, 6, 7 und 8)
- Direkte Führung der Tramlinie zum Druseltal über die Wilhelmshöher Allee
- Führung der Tramlinie aus Wolfsanger direkt in die Innenstadt über die Fußgängerzone
- Beibehaltung des durch zwei sich überlagernde 30-Minuten-Linien entstehenden 15-Minuten Taktes auf der Ihringshäuser Straße im Fasanenhof am Abend und Sonntagvormittags
- Verbesserung der Flächenerschließung in Harleshausen-West durch einen zweiten Linienweg
- Trennung der überlangen Linie 11 am Bahnhof Wilhelmshöhe, Führung des nordöstlichen Linienteils zum Wolfsgraben statt zur Weserspitze, Führung des südöstlichen Teils zum Lindenberg statt zum Leipziger Platz
- Verdichtung des Busangebots in der HVZ und NVZ zwischen Jungfernkopf und Holländische Straße auf 15 Minuten-Takt
- Verzicht auf die Nummerierung als E-Linie bei alternierenden Linienwegen. Besser sind jeweils zwei eigene Liniennummern
- Geradlinigere Führung der Linie 16 in Wehlheiden, stattdessen Kleinbuslinie zwischen Kirchweg und Am Weinberg
- Verzicht auf die Taktausdünnungen bei den Linien 18 und 19 und Beibehaltung der Liniennummern 28 und 29

14. Angebotsverschlechterungen nach Stadtteilen:

01 Mitte

Negativ:

- ↓ Es besteht keine direkte Verbindung mehr zwischen der Fußgängerzone und Wolfsanger (Ausnahme Nebenverkehrszeit)
- ↓ Taktausdünnungen am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag bis 11 Uhr
- ↓ Wegfall der Verbindung Friedrich-Ebert-Straße – Scheidemannplatz – Am Stern (Linie 7) an Samstagen und Sonntagen.

02 Südstadt

Negativ

- ↓ Taktausdünnungen am Abend und am Sonntagvormittag: Halbierung des Tramtaktes auf der Frankfurter Straße.
- ↓ Wegfall der Innenstadtanbindung aus der Tischbeinstraße zum Rathaus (alte Linie 12)
- ↓ Ersatzloser Wegfall der Busverbindung auf der Ludwig-Mond-Straße am Abend und am Sonntagvormittag.

Verbesserungsbedarf:

- Die unnötige Parallelführung zur Tram mit der neuen Linie 16 zwischen Am Weinberg und Auestadion. Für die Fahrgäste aus Wehlheiden zum Auedamm ist diese umwegige Führung unattraktiv, für die Fahrgäste in der Tischbeinstraße ist keine besondere Notwendigkeit einer Direktverbindung zum Auestadion erkennbar. Das Ziel Innenstadt ist hier wichtiger. Allerdings könnte aufgrund des nur sehr beschränkten Bereichs der betroffenen Haltestellen Kurt-Kersten-Platz und Philosophenweg ein Kleinbus zwischen Kirchweg und Am Weinberg im Werktagsverkehr als Alternative für den Wegfall der Linie 12 dienen.

03 Vorderer Westen

Negativ:

- ↓ Wegfall der Verbindung Bebelplatz – Rothenditmold – Rothenberg.
- ↓ Zeitweise Stilllegung der Tram 8 ab Bebelplatz nach Kirchditmold (ab 22:30 Uhr und Sonntagvormittags). Der Busersatzverkehr ist inakzeptabel.
- ↓ Wegfall der Verbindung Bahnhof Wilhelmshöhe – Kirchweg – Goethestraße – Friedrich-Ebert-Straße – Scheidemannplatz (Linie 7) an Samstagen und Sonntagen.
- ↓ Taktausdünnungen am Abend und am Sonntagvormittag: Zeitweise Halbierung des Taktes auf der Friedrich-Ebert-Straße und auf der Wilhelmshöher Allee in den Abendstunden ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag.
- ↓ Wegfall der Direktverbindung zwischen Bebelplatz und Messehallen – Waldau sowie Bebelplatz – Industriepark Waldau

04 Wehlheiden

Negativ:

- ↓ Wegfall Direktverbindung Kirchweg – Tischbeinstraße – Innenstadt
- ↓ Taktausdünnungen am Abend und am Sonntagvormittag: Zeitweise Halbierung des Taktes auf der Wilhelmshöher Allee.
- ↓ Ersatzloser Wegfall der Busverbindung auf der Ludwig-Mond-Straße am Abend und am Sonntagvormittag.
- ↓ Wegfall der Verbindung Bahnhof Wilhelmshöhe – Kirchweg – Goethestraße – Friedrich-Ebert-Straße – Scheidemannplatz (Linie 7) an Samstagen und Sonntagen.
- ↓ Wegfall der Busverbindung Druseltal – Hasselweg – Kirchweg – Innenstadt (alte Linie 12)

05 Bad Wilhelmshöhe

Negativ:

- ↓ Taktausdünnungen am Abend und am Sonntagvormittag: Zeitweise Halbierung des Taktes auf der Wilhelmshöher Allee. Stilllegung der Tram in der oberen Wilhelmshöher Allee ab 22:30 und Sonntagvormittags
- ↓ Schlechtere Anbindung Freibad Wilhelmshöhe durch Wegfall Linie 24
- ↓ Komplette Streichung der Busverbindung in der Heinrich-Schütz-Allee
- ↓ Keine direkte Verbindung mehr zwischen der Achse Wilhelmshöher Allee und Druseltal (Kompliziertere Anbindung Welterbe Herkules)
- ↓ Wegfall der Busverbindung Druseltal – Hasselweg – Kirchweg – Innenstadt (alte Linie 12)

06 Brasselsberg

Negativ:

- ↓ Spätverkehr ab 22:30 Uhr und Sonntagvormittags: Es verkehren nur noch die Regionalbusse in Richtung Schauenburg auf der Konrad-Adenauer-Straße. Für den zentralen Stadtteil wird der Busverkehr eingestellt. Es gibt KEIN Regelangebot mehr. Ausschließlich Anrufsammeltaxi-Verbindungen werden angeboten.
- ↓ Taktausdünnung auf der Linie 12 im Berufs- und Tagesverkehr.
- ↓ Wegfall der Busverbindung vom Brasselsberg über Druseltal in Richtung Hasselweg – Kirchweg – Innenstadt (alte Linie 12)

07 Süsterfeld-Helleböhn

- ↓ Einstellung Linie 24 auf der Verbindung Helleböhn – Westfriedhof - Dönche – Bahnhof Wilhelmshöhe
- ↓ Wegfall der Direktkurse nach Baunatal-Großenritte im Berufsverkehr

08 Harleshausen

Negativ:

- ↓ Reduzierung der Linienwege im westlichen Stadtteil von drei auf eine Route. Einstellung der Linienführung auf der Eschebergstraße
- ↓ Wegfall der Direktverbindung Harleshausen/Rasenallee – Bahnhof Wilhelmshöhe
- ↓ Wegfall der Direktverbindung Harleshausen – Vellmar im Spätverkehr ab 22:30 Uhr und Sonntagvormittags

Anmerkung: Beim Wegfall der Direktverbindung Harleshausen – Bahnhof Wilhelmshöhe gilt es, einen Zielkonflikt zu entschärfen. Eine in dichtem Takt in die Innenstadt verkehrende Hauptlinie steht hier einem umsteigefreien Angebot in Richtung City und Bahnhof entgegen. Es ist durchaus vertretbar, sich für die Stärkung der Innenstadtanbindung zu entscheiden, wenn es eine einfache und sichere Umsteigemöglichkeit zum Bahnhof Wilhelmshöhe gibt und der Fahrgastanteil in Richtung Innenstadt deutlich höher als nach Kirchditmold und Bad Wilhelmshöhe ist. Dies wäre aufgrund von Fahrgastzählungen und Analysen nachzuweisen.

09 Kirchditmold

Negativ:

- ↓ Spätverkehr ab 22:30 Uhr und Sonntagvormittags: Wegfall der Tramverbindung von/zur Innenstadt. Busersatzverkehr zwischen Bebelplatz und Hessenschanze nicht akzeptabel.
- ↓ Wegfall der Busbedienung in der Zentgrafestraße (Linie 24) an Samstagen und Sonntagen.

10 Rothenditmold

Negativ:

- ↓ Wegfall der Verbindung Bebelplatz – Rothenditmold – Rothenberg (alte Linie 27)
- ↓ Wegfall der Verbindung nach Wolfsanger (alte Linie 27)
- ↓ Wegfall der Busanbindung im Südlichen Stadtteil/Philippistraße (alte Linie 27)

Anmerkung: Die Führung der alternativ zur Linie 27 geplanten 11 zum Bahnhof Wilhelmshöhe ist eine interessante Neuerung. Allerdings sollte hier die Verbindung zwischen Vorderer Westen und Rothenditmold durch eine Verlängerung der am Bebelplatz endenden Buslinie gewährleistet.

11 Nord (Holland)

Negativ:

- ↓ Wegfall der Verbindung nach Wolfsanger (alte Linie 27)
- ↓ Taktausdünnung auf der Buslinie zum Warteberg, Ersatz durch AST ab 20 Uhr

12 Philippinenhof-Warteberg

Negativ:

- ↓ Taktausdünnung im Tagesverkehr
- ↓ Ausweitung des AST-Verkehrs im Abend- und Sonntagvormittagsverkehr (ab 20 Uhr bzw. vor 11 Uhr)

13 Fasanenhof

Negativ:

- ↓ Taktausdünnungen am Abend ab 20 Uhr (!!!) und am Sonntagvormittag: Halbierung des Taktes auf der Ihringshäuser Straße, obwohl diese Strecke gemäß Nahverkehrsplan mit zwei Linien (15-Minuten_Takt) zu bedienen ist.
- ↓ Wegfall der Verbindung nach Wolfsanger (alte Linie 27)
- ↓ Teilweise Wegfall der Verbindung zur Nordstadt und zum Rothenberg/Rothenditmold (alte Linie 27)
- ↓ Wegfall der Bedienung der Haltestelle Kaulbachstraße am Abend ab 20:00 Uhr und am Sonntagvormittag.

14 Wesertor

Negativ:

- ↓ Taktausdünnungen am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag: Halbierung des Taktes auf der Weserstraße.
- ↓ Wegfall der Bedienung der Haltestelle Kaulbachstraße am Abend ab 20:00 Uhr und am Sonntagvormittag.

15 Wolfsanger/Hasenhecke

Negativ:

- ↓ Wegfall der Innenstadtanbindung, Linie 7 fährt an Werktagen nicht in die Fußgängerzone.
- ↓ Wegfall der Direktverbindung zum Klinikum, zur Nordstadt und zum Rothenberg (Marienkrankenhaus, Mercedes-Benz) mit der alten Linien 27
- ↓ Fehlendes konstantes Bedienungskonzept. Tramlinie fährt montags bis freitags tagsüber über Scheidemannplatz und Bahnhof Wilhelmshöhe nach Mattenberg. Abends und am kompletten Wochenende wird der Abschnitt Am Stern – Mattenberg nicht bedient. Abends nach 22:30 Uhr und Sonntags vor 11 Uhr verkehrt die Linie gar nicht, es gibt einen Ersatzbusverkehr zwischen Wolfsgraben und Weserspitze.
- ↓ Wegfall der Bedienung von Wolfsanger Mitte mit den Haltestellen Meierstraße und Zepelinstraße.

Anmerkung: Der Wegfall der Innenstadtanbindung ist nicht nur ein großer Nachteil für die Fahrgäste im Stadtteil, sondern wird auf mittlere Sicht den Fortbestand der Tramstrecke in Frage stellen. Insbesondere wird das vielfach wechselnde Bedienungskonzept mit unterschiedlichen Endstellen und Fahrwegen zu großer Verwirrung bei Fahrgästen führen. Enttäuschend ist das neue Liniennetz auch hinsichtlich des großen Neubaugebiets Triftweg-Dessenborn. Hier hat die Stadt Kassel in den letzten Jahren eine große Zahl von Baugrundstücken erschlossen, eine Berücksichtigung dieses Gebietes bei der Weiterentwicklung des ÖPNV ist bisher unterblieben. Auch das neue Liniennetz berücksichtigt die neuen Baugrundstücke nicht. Die

Anbindung des Bereichs Meierstraße/Zeppelinstraße ist unbedingt wünschenswert, zwingend ist er bei Wegfall der Trambindung. Zugunsten der Beibehaltung der Taktverdichtung auf der Ihringhäuser Straße wäre der Ersatz der Tram ab Weserspitze vertretbar, damit würde auch ein durchgängiges und gleichförmiges Angebot in den Abendstunden möglich.

16 Bettenhausen

Negativ:

↓ Taktausdünnung der Buslinie zum Eichwald

↓ Taktausdünnungen am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag: Halbierung des Taktes auf der Leipziger Straße.

17 Forstfeld

Negativ:

↓ Wegfall der Busverbindung Lindenberg – Forstbachweg – Waldau (heutige Linie 25), für die ersatzweise Anbindung des nordöstlichen Bereichs an die Haltestelle Lindenberg durch die Linie 35 ist keinerlei Taktinformation vorhanden. Nach heutigem Verkehrsangebot ist der Siedlungsbereich Lindenberg ab 21 Uhr komplett ohne Verkehrsangebot.

18 Waldau

Negativ:

↓ Wegfall der Busverbindung von Waldau zum Forstfeld/Lindenberg (heutige Linie 25)

19 Niederzwehren

Negativ:

↓ Wegfall der Busverbindung zum Westfriedhof, zur Dönche, zum Schwimmbad Wilhelmshöhe und zum Bahnhof Wilhelmshöhe (heutige Linie 24)

↓ Taktausdünnungen am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag: Halbierung des Taktes auf der Frankfurter Straße.

20 Oberzwehren

Negativ:

↓ Wegfall der Stadtteilbuslinie 21, nur noch AST-Verkehr

↓ Taktausdünnungen am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag: Halbierung des Taktes auf der Direktverbindung über die Frankfurter Straße.

Anmerkung: Zugegeben, das Tramangebot in Oberzwehren ist gut. Aber von Süden sind lange Fußwege zu den Haltestellen zurückzulegen. Zwar ist ein Großteil der Kunden bereit, bei halbwegs ebener Topografie auch einen längeren Weg zu Stationen von Schienenverkehrsmitteln zu akzeptieren. Allerdings sind es im Fall des südlichen Stadtteilbereichs nahezu 1000 m. Angesichts des demografischen Wandels ist dies wenig zukunftsfähig.

21 Nordshausen

Negativ:

↓ Taktausdünnung im Nachmittagsverkehr (Halbierung des Angebots von 15 auf 30 Minuten)

22 Jungfernkopf

Negativ:

↓ Wegfall der direkten Busverbindung zur Innenstadt

↓ Wegfall der direkten Busverbindung nach Vellmar am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag

Anmerkung: Der Wegfall der Direktverbindung zur Innenstadt wäre nur akzeptabel, wenn zwischen

Jungfernkopf und Tram Holländische Straße ein 15-Minuten-Takt eingerichtet würde - vorgesehen ist nur ein 30-Minuten-Takt. Die Direktverbindung mit der Regiotram ist aufgrund der Topografie nur für einen Teil des Stadtteils nutzbar. Daher ist ein Nachsteuern bei den Busverbindungen notwendig.

23 Unterneustadt

Negativ:

↓ Taktadünnungen am Abend ab 22:30 Uhr und am Sonntagvormittag: Halbierung des Taktes auf der Leipziger Straße.

15. Fazit des VCD zur Liniennetzreform

Angesichts der Vielzahl von Verschlechterungen und Ungereimtheiten im vorgestellten Netzentwurf stellt der VCD fest, dass die vorgesehene Liniennetzstruktur nicht geeignet sein wird, einen attraktiveren Öffentlichen Nahverkehr in Kassel mit deutlichen Fahrgastzuwächse zu erreichen. Es ist – ganz im Gegenteil - zu befürchten, dass aufgrund der Vielzahl von Angebotselementen, die gegenüber heute schlechter werden oder gar wegfallen, enttäuschte und verärgerte Fahrgäste der KVG den Rücken kehren. Damit wären zusätzliche Einnahmeverluste aufgrund rückläufiger Nutzerzahlen zu erwarten. Im Hinblick auf die aus städtebaulicher und klimapolitischer Sicht notwendige deutliche Stärkung des ÖPNV ist das neue Netz kontraproduktiv. Die interessanten und positiven Ansätze für Verbesserungen, die das Konzept beinhaltet, verblassen leider angesichts der vielen als negativ zu beurteilenden Inhaltspunkte. Insbesondere fehlen aber substantielle Verbesserungen im Nahverkehrsnetz wie die Entwicklung einer Tramtrasse Harleshausen – Waldau oder die Tramverlängerung zum Herkules.

Daher ist es am konsequentesten, die weitere Umsetzung dieses Netzes zu stoppen. Das bestehende Netz ist im Wesentlichen gut. Mit den in den Entwürfen positiven und unproblematischen Veränderungspotentialen könnte das bestehende Netz vorsichtig reformiert werden, ohne dass ein Großteil der Fahrgäste betroffen bzw. verunsichert sein wird.

Konkret könnte die heutige Linie 16 zum Rothenberg und nach Wehlheiden verlängert werden. Auch die Führung der heutigen Linie 27 von Rothenditmold zum Bahnhof Wilhelmshöhe wäre interessant. Zum Lückenschluss zwischen Vorderem Westen und Rothenditmold sollte dann die Linie 25 vom Bebelplatz verlängert werden. Eventuelle Ergänzungen und Veränderungen im neuen Netz sollten aber behutsam vorgenommen werden. Ein verändertes Netz, bei dem wie in der aktuellen Vorlage, kaum ein Stein auf dem anderen bleibt, verunsichert die Fahrgäste nur und beeinträchtigt das Image der Kasseler Verkehrsgesellschaft.

Grundsätzlich sollte Einvernehmen über gewünschte Verbesserungen erzielt werden und der dafür nötige Finanzbedarf beziffert werden. Danach hätte die Politik das Wort, ob und wie solche Verbesserungen durch eine ausreichende Finanzierungsgrundlage realisiert werden können.

Ein starker ÖPNV ist notwendig, um die klimatischen und demografischen Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Der VCD fordert Politik und KVG auf, im Hinblick auf dieses Ziel den ÖPNV in Kassel zu entwickeln.

VCD Kassel 10. Oktober 2015

Kontakt:
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel
kassel@vcd.org

Damit im Kasseler Nahverkehr keine Puzzleteile fehlen:

- Liniennetzreform stoppen
- Angebotsverschlechterungen vermeiden
- Nahverkehr weiter ausbauen

