

Liniennetzreform: Der Fasanenhof darf nicht der Verlierer sein



Eigentlich sollte man meinen, das Angebot im Stadtteil Fasanenhof sei ausgewogen und könnte weitgehend unverändert bleiben. Denn gemäß der Übersichtskarte „Handlungsbedarf für eine Netzoptimierung“ aus dem Nahverkehrsplan besteht im Stadtteil Fasanenhof nur ein niedriger Handlungsbedarf bei gleichzeitig hoher Verkehrsbedeutung. Ähnliches konstatiert auch die Broschüre der KVG zum ersten Entwurf des Reformnetzes, wo unter „Handlungsbedarf und ÖPNV-Nutzung“ dem Fasanenhof ein passendes Angebot bei niedrigem Leistungsaufwand und hoher Kostendeckung zugeordnet wird. Trotzdem trifft den Stadtteil eine massive Taktausdünnung im Abendverkehr und am Wochenende.

Und in der Tat: Die Kurse der Linien 3 und 7 sind fast immer gut gefüllt, zum Teil sogar überfüllt. Die Kapazitätsausweitung durch die Einführung einer Beiwagenlinie ist daher sehr zu begrüßen. Befremdlich ist allerdings die Streichung der zweiten Linie im Schwachverkehr. Eine Taktreduzierung von tagsüber 7,5-Minuten auf abends 30 Minuten bedeutet eine Viertelung des Angebots, ist heute beispiellos und auch zukünftig nicht normal. Nur in Helleböhn wird Ähnliches vorgenommen, aber dort ist der durchgehende 7,5-Minutentakt tagsüber ein Novum dieser Liniennetzreform und die Fahrgastzahlen sind dort deutlich geringer als am Fasanenhof.

Angebot ausgewogen, Umfang der Verschlechterungen ist enorm

Der Umfang der Verschlechterungen ist auch im zweiten Entwurf der Liniennetzreform unverändert enorm. Geht man von 137 wöchentlichen Betriebsstunden im Stadtteil aus, so wird das heutige Angebot während 3 Stunden verbessert (verdichteter Samstagnachmittags-Verkehr).

Std	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
4	-	-	-	-	-		
5	-	-	-	-	-	-	
6	-	-	-	-	-	-	0
7	0	0	0	0	0	-	0
8	0	0	0	0	0	-	0
9	0	0	0	0	0	-	-
10	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0	+	0
16	0	0	0	0	0	+	0
17	0	0	0	0	0	+	0
18	0	0	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0	0	0
20	-	-	-	-	-	-	-
21	-	-	-	-	-	-	-
22	-	-	-	-	-	-	-
23	-	-	-	-	-	-	-

+	Verbesserung
0	unverändert
-	Verschlechterung

Während 85 Stunden soll das Angebot etwa gleich bleiben, aber in 49 Betriebsstunden soll es zum Teil deutliche Reduzierungen geben. Diese ergeben sich nicht nur durch Ausdünnungen im allgemeinen Taktgefüge stadtweit (19 Stunden morgens), sondern vor allem aufgrund der speziellen Reduzierungen nur im Fasanenhof (mehr als 30 Stunden abends und am Samstagvormittag). Insgesamt sollen während mehr als einem Drittel der Angebotsstunden (36%) nur noch halb so viele Fahrten den Fasanenhof bedienen wie bisher. Zudem wird dann eine Haltestelle im Steigungsbereich der Ihringshäuser Straße, die Kaulbachstraße, überhaupt nicht mehr bedient. Damit würde der Angebotszustand vor der Liniennetzreform 1985 wieder erreicht, allerdings verkehrte bis 1985 die verbliebene Tramlinie alle 20 Minuten, zukünftig ist ein 30-Minutentakt vorgesehen.

Was ist der Hintergrund der Takthalbierung?

Das Kasseler Tramnetz besteht aus den Hauptstäben Frankfurter Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Wilhelmshöher Allee, Holländische Straße, Leipziger Straße und Weserstraße/Ihringshäuser Straße, Auf allen diesen Strecken verkehren mindestens zwei Tramlinien und der Takt wird daher zu jeder Verkehrszeit durch Überlagerung verdoppelt. Tagsüber im 15-Minutentakt auf 7,5 Minuten, im Schwachverkehr beim 30-Minutentakt auf 15 Minuten Neben diesen Hauptstäben bestehen weitere Strecken zum Druseltal, zur Hessenschanze, nach Wilhelmshöhe und nach Wolfsanger. Diese Strecken werden nur von einer Linie bedient. Zwischen diesen Einordnungen liegt die Helleböhnstrecke, die heute und auch zukünftig nur zeitweise von zwei Linien bedient wird bzw. werden soll.

Auf der Weserstraße gibt es durch die zwei Linien zum Fasanenhof und die eine Linie nach Wolfsanger eine Überlagerung dreier Linien. Angesichts der hohen

Bevölkerungsdichte im Wesertor (zweithöchste Dichte nach dem Vorderen Westen mit rund 6400 Menschen je km²) ist dies im Tagesverkehr sinnvoll und notwendig. Im 30-Minutentakt am Abend gäbe es dadurch aber ein „Überangebot“. Da im Schwachverkehr alle Tramlinien auf den Knotenanschluss Königsplatz getaktet sind, genügen auf allen Haupttästen zwei überlagernde Linien, um die alle 15 Minuten stattfindenden Knotenanschlüsse zu bedienen. Die dritte Linie auf der Weserstraße ist nur dann wirklich sinnvoll, wenn diese den Außenring über Lutherplatz und Scheidemannplatz bedient – genau dann verkehren heute auch die Linien 3,6 und 7 auf der Weserstraße. Dies ist heute in der sogenannten Wochenendverkehrszeit am Samstag vor 9 Uhr und zwischen 15 und 20 Uhr sowie am Sonntag zwischen 13 und 20 Uhr der Fall.

Der Wegfall der Tramlinie nach Wolfsanger wird kompensiert mit dem Ersatz durch die Buslinie 6/26. Noch bis zur Liniennetzreform 1985 verkehrte die Linie 6 auch abends nach Wolfsanger, aber nur als Pendelwagen zwischen Weserspitze und Wolfsanger mit Anschluss von und zur Linie 3. Die seitdem praktizierte Buslösung ist angesichts begrenzter finanzieller Mittel vertretbar, da mehr als die Hälfte der Bewohner Wolfsangers inzwischen durch die Tram nicht mehr erschlossen werden und somit ein Umstieg zum Bus sowieso nötig ist. Beim früheren Trampendelverkehr war dann zweimaliges Umsteigen notwendig: an der Weserspitze und am Wolfsgraben (damals Fuldatalschule).

Da zudem die Umsteigebedingungen zwischen Tram und Bus an der Weserspitze wesentlich bequemer sind als am Wolfsgraben, ist der Einsatz der Buslinie 6/26 auch für den VCD vollkommen vertretbar. Einziges Manko momentan ist die knapp bemessene Fahrzeit. Da auf dieser Verbindung nur ein Bus verkehrt und dieser alle 30 Minuten den Tramanschluss wahrnehmen muss, kann die Linie nur alternierend zum Bossental und zur Hasenhecke fahren, dort gibt es daher jeweils einen 60-Minutentakt. Zudem werden die beiden Haltestellen Wolfsanger Kirche und Wolfsanger Endstation gar nicht bedient. Darüber hinaus führt die knapp bemessene Fahrzeit bei nur einem Fahrzeug mitunter durch Verspätung zum Anschlussverlust.

Das neu geplante Liniennetz sieht nun die ganztägige Führung der Straßenbahn nach Wolfsanger Endstelle und die Zurücknahme der Linie 26 zum Wolfsgraben am Abend (nicht jedoch am Samstag- und Sonntagmorgen) bei einem 30-Minutentakt zur Hasenhecke vor – bei Nichtbedienung des westlichen Bossentals. Erkauft wird diese auf den ersten Blick positive Veränderung mit der Wegnahme der zweiten Linie aus dem Fasanenhof. Grundsätzlich hält der VCD einen durchgehenden Tramverkehr nach Wolfsanger für positiv. Dies aber nur dann, wenn dieser Verkehr nicht durch gravierende Verschlechterungen auf anderen Strecken erkauft wird. Solange die begrenzten finanziellen Mittel einen zusätzlichen Betrieb der Wolfsangerlinie am Abend nicht hergeben, ist der Busersatz ab Weserspitze das kleinere Übel, zumal sich der Busverkehr seit rund 30 Jahren grundsätzlich bewährt hat und erforderliche Verbesserungen so auch möglich sind.

Zur Verbesserung der momentanen Schwachstellen sieht ein der KVG vom VCD vorgelegter Vorschlag den Einsatz eines zweiten Busses auf der Linie 6/26 vor. Damit können sowohl Wolfsanger Endstation, als auch das Bossental und die Hasenhecke im 30-Minutentakt bedient werden. Zudem wird die Anschlusssicherheit gegenüber heute massiv erhöht, ein verpasster Anschluss dürfte zukünftig gar nicht mehr vorkommen. Geprüft werden sollte zusätzlich, ob noch ein oder zwei Tramkurse nach Ladenschluss

zwischen 20 und 21 Uhr ergänzt werden sollten, womit die bis ca. 20:30 Uhr besonders hohen Fahrgastzahlen nach Schließung der Innenstadtgeschäfte berücksichtigt würden.

Der VCD weist zudem darauf hin, dass die im Entwurf geplante Bedienung der Hasenhecke im 30-Minutentakt mit einer minimalen Wendezeit an der Hasenhecke erkaufte wird. Dadurch ist die Anschlusssicherheit am Wolfsgraben deutlich beeinträchtigt. Sollte zukünftig durch Verspätung im stadteinwärtigen Verkehr der Anschluss zur Straßenbahn verloren gehen, bedeutet dies für die Fahrgäste knapp 30 Minuten Wartezeit. Bei gleichem Problem heute beträgt die Wartezeit an der Weserspitze durch die zwei dort verkehrenden Tramlinien knapp 15 Minuten.

Warum ist die Takthalbierung so katastrophal?

Wenn in der Analyse zur Netzreform für den Stadtteil Fasanenhof davon gesprochen wird, dass hier ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage bei unterdurchschnittlichem Aufwand besteht, kann daraus eine so gravierende Verschlechterung überhaupt nicht hergeleitet werden. Auch die Bevölkerungszahlen geben für eine solche Maßnahme keinen Anlass. Denn bei jedem Vergleich sind vom Streckenast Ihringshäuser Straße etwa doppelt so viele Einwohner erschlossen als vom Streckenast Wolfsanger. Die Zahl der direkt durch die Straßenbahn erschlossenen Einwohner beträgt an der Tramachse Wolfsanger 4000, an der Tramachse Ihringshäuser Straße 7800 (ohne die fußläufig erschlossenen Bereiche in Fuldataal jenseits der Stadtgrenze). Berücksichtigt man die über Anschlussbuslinien erschlossenen Einwohner ebenfalls, so sind durch die Achse Wolfsanger 8400 Einwohner, durch die Achse Ihringshäuser Straße 16500 Einwohner angeschlossen. Dabei berücksichtigt diese Zahl nur die bevölkerungsreichsten Ortsteile Fuldataal, Ihringshausen und Simmershausen. Wahnhausen, Wilhelmshausen, Rothwesten, Knickhagen sowie das ebenfalls über Ihringshäuser Straße erschlossene Immenhausen-Holzhausen sind in der Zahl nicht enthalten.

Auch der Busanschluss an der Ihringshäuser Straße verdient eine nähere Betrachtung. Insbesondere im Winterhalbjahr ist die Fahrplanstabilität auf den Buslinien in Fuldataal beeinträchtigt. Denn die Steigung im Schocketal führt bei Glätte schnell zu Verspätungen. Da aber die Tram an der Schleife Ihringshäuser Straße nicht lange warten kann, da ansonsten der Anschlussknoten am Königsplatz nicht erreicht werden kann, geht der Anschluss verloren. Heute heißt dies für Betroffenen, dass sie mit der 15 Minuten später verkehrenden Linie 7 fahren können. Da diese zudem kurz nach Abfahrt der Linie 3 bereits in der Schleife wartet, können die Fahrgäste sofort einsteigen. Angesichts des Problems sozialer Kontrolle im Bereich der Wendeschleife (häufig war das Thema Vandalismus in diesem Bereich Thema im Ortsbeirat Fasanenhof) sowie kalter Temperaturen im Winter ist diese Möglichkeit ein guter Kundenservice. Bei Realisierung des vorgesehenen neuen Netzes müssten die Betroffenen zukünftig fast 30 Minuten bis zum Eintreffen der nächsten Tram an der Wendeschleife warten. Wem das einmal passiert, wird den ÖPNV abends nie wieder nutzen.

Ein weiteres Argument für die Beibehaltung der heutigen Anbindung ist die Kapazität. Auch wenn die Fahrgastzahl über den Abend immer mehr abnimmt, sind die Fahrgastzahlen auf beiden Linien im Fasanenhof deutlich über der durchschnittlichen Fahrgastzahl auf der Linie 6/26. Bis 21 Uhr sind aufgrund des Ladenschlusses um 20 Uhr sogar Überfüllungen nicht ausgeschlossen. Bereits heute sind die Fahrten ab

Königsplatz zwischen 20 und 21 Uhr sehr gut nachgefragt, bis Weserspitze stehen die Fahrgäste mitunter gedrängt. Wenn nun alle Fahrgäste zum Fasanenhof und nach Fuldata sich auf eine Linie konzentrieren, dürfte es in dieser Zeit auf der Linie 3 zu Problemen kommen. Die gleiche Situation ist im Falle von Sonderereignissen zu erwarten. Ob beim Stadtfest, Zissel oder bei beleuchteten Wasserspielen, immer dann sind die Bahnen sehr gut ausgelastet. Aufgrund der Konzentration auf eine Linie dürften auch dann die Fahrgastzahlen zum Fasanenhof und nach Fuldata zu Kapazitätsproblemen zwischen Innenstadt und Weserspitze führen.

Verspätungsanfälligkeit und Anschlussprobleme

Im 30-Minutentakt werden Anschlüsse garantiert. Kernpunkt in diesen Zeiten ist der Anschlussknoten zu jeder Viertelstunde am Königsplatz sowie der Anschluss zwischen Tram und Bus an der Weserspitze. Aufgrund dieser Zwangspunkte muss ein Fahrzeug innerhalb von 28 Minuten vom Königsplatz zum Endpunkt fahren und auch wieder zurückkehren. Auf geradem Weg über die Kaulbachstraße gelingt dies zur Ihringshäuser Straße. Über Klinikum Kassel funktioniert es nicht. Obwohl abends die Fahrzeit um drei Minuten verkürzt wird, bleibt – unter Zugrundlegung der heutigen Fahrzeiten - an der Endstelle nur eine Wendezeit von einer Minute. Dies führt schon im Normalfall zum Pünktlichkeitsproblem. Aufgrund des Anschlussknotens am Königsplatz haben die Trams in Richtung Ihringshäuser Straße aber bereits heute nicht selten mehrere Minuten Verspätung. Zusammen mit der zu erwartenden längeren Fahrgastwechselzeit an den Haltestellen (alle Fahrgäste zur Ihringshäuser Straße konzentrieren sich nun auf eine statt auf zwei Linien) dürfte die Folge vorprogrammiert sein.

Entweder verpassen dann Fahrgäste aus Richtung Ihringshäuser Straße regelmäßig ihre Anschlüsse zu den Linien 5, 8 und 19 am Königsplatz. Oder die Fahrzeuge dieser Linien müssen die Verspätung abwarten und es gibt dann auf deren Strecken Probleme mit der Anschlussicherung zu Buslinien und AST-Verkehren. Über kurz oder lang wird - so auch Erfahrungen aus der Vergangenheit - ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müssen, das, statt einen Fahrgastnutzen in Form einer Taktverdichtung zu bieten, ca. 30 Minuten an der Endstelle stehen wird.

Auf die Anschlussproblematik aufgrund der kurzen Wendezeit der Linie 26 an der Hasenhecke wurde bereits weiter oben hingewiesen. Damit müssen auch Fahrgäste aus dem Bereich Wolfsanger-Nord mit verpassten Anschlüssen rechnen.

Linie 27 entfällt als Tangentialverbindung zwischen Fasanenhof und Wolfsanger

Bereits beim ersten Entwurf wurde die Streichung der heutigen Linie 27 als Tangentialverbindung zwischen Fasanenhof und Wolfsanger kritisiert. Sie nimmt den Fasanenhöfern, die kein eigenes Einkaufszentrum im Stadtteil haben, die Möglichkeit, direkt zum gerne genutzten Einkaufszentrum am Wolfsgraben zu fahren. Auch gehen durch diese Maßnahme heute mögliche Direktverbindungen vom Bossental und der Alexander-Schmorell-Schule zum Rothenberg und Rothenditmold verloren. Zukünftig gäbe es statt der direkten Fahrt den zweimaligen Umstiegszwang.

Die Forderungen des VCD

Die heutige Anbindung der Achse Ihringshäuser Straße sowie der Haltestelle Kaulbachstraße muss beibehalten werden. Angesichts der in den letzten fünfundzwanzig Jahren gewachsenen Baugebiete in Wolfsanger und an der Hasenhecke wäre abends der Einsatz eines zusätzlichen Busses für die Linie 26 zur Verbesserung der Erschließung (30-Minuten-Takt zur Hasenhecke, nach Wolfsanger Endstation und zum Bossental) gerechtfertigt. Im derzeitigen Entwurf wird aber gegenüber heute ein Fahrzeug im Bereich Wesertor/Fasanenhof/Wolfsanger/Hasenhecke eingespart.

Der VCD hat daher der KVG ein Konzept vorgelegt, das abends durch eine alternierende Führung der Linien zur Ihringshäuser Straße (die Linie 6 fährt in einer Richtung über Kaulbachstraße und in der anderen Richtung über Klinikum, die andere Linie macht dies andersherum) den 15-Minutentakt im Fasanenhof erhält, die Anschlusssicherheit erhöht und trotz des zusätzlichen Busses auf der Linie 6/26 aufwandsneutral gegenüber dem heutigen Aufwand in diesem Bereich ist.

Mit einer Verkürzung der Linie 3 am anderen Ende zur Haltestelle Oberzwehren-Mitte ist der VCD-Vorschlag sogar aufwandsneutral gegenüber dem Sparkonzept im vorliegenden Liniennetzentwurf.

Zudem sollte von den beiden über die Eisenschmiede zum Fasanenhof geplanten Tangentiallinien 12 und 13 eine Linie statt zur Weserspitze nach Wolfsanger und ggf. durchgebunden Richtung Bossental oder Hasenhecke geführt werden.

Bearbeitung: VCD-Kreisverband Kassel e.V.
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel

Titelfoto: Linie 3 in der Abenddämmerung an der Haltestelle Kaulbachstraße. Dieses Bild soll es gemäß den bisherigen Entwürfen für eine Liniennetzreform nicht mehr geben. Ab 20 Uhr soll die Haltestelle nicht mehr bedient werden.