



Bewertung des zweiten Entwurfs für eine Liniennetzreform in Kassel - Eine Stellungnahme des VCD Kassel

0 Vorbemerkung

Im Mai 2016 hat die KVG ihr überarbeitetes Konzept einer Liniennetzreform vorgelegt. Mit dieser Überarbeitung reagiert die KVG auf die umfangreiche Kritik an der ersten Version des Entwurfs für ein neues Liniennetz. Der VCD-Kreisverband Kassel hat auch die überarbeitete Version des Entwurfs analysiert und bewertet sie nachstehend.

1 Zweiter Entwurf bessert deutlich nach

Ohne Zweifel unterscheidet sich der zweite Entwurf deutlich vom ersten. Einige der massivsten Kritikpunkte aus dem ersten Entwurf sind nachgebessert worden. So wurden die Busverbindungen der heutigen Linie 24 über den Westfriedhof und der Linie 27 über Tannenstraße-Bebelplatz wieder aufgenommen. Auch die Struktur des Busnetzes im Stadtteil Wehlheiden ist nun mit der Stärkung der Hauptstrecke über die Ludwig-Mond-Straße wesentlich verbessert worden. Letztlich wurde auch die Taktausdünnung im Spätverkehr ab 22:30 Uhr zurückgenommen. Diese Nachbesserungen begrüßt der VCD ausdrücklich, ebenso wie die unverändert vorgesehene Taktverdichtung am Samstagnachmittag.

1.1 Heutiges Angebot ist der Vergleichsmaßstab

Trotz dieser deutlichen Verbesserungen ist für den VCD Kassel aber nicht der erste Entwurf der Liniennetzreform, sondern das aktuelle Angebot des ÖPNV in Kassel Vergleichsmaßstab. Aufgrund dieses Vergleichs sieht der VCD auch beim zweiten

Entwurf noch wesentliche Verschlechterungen gegenüber dem Status Quo bei Bus und Bahn in Kassel, die allerdings zum Teil erst sichtbar werden, wenn „im Kleingedruckten“ das detaillierte Taktangebot näher betrachtet wird.

2 Trotz Verbesserungen: Weitere Nachbesserungen sind notwendig

Auch der zweite Entwurf enthält wesentliche Verschlechterungen des heutigen Angebots. Hier gilt es, unbedingt noch mit Überarbeitungen des Entwurfs die Fahrgäste vor massiven Nachteilen zu bewahren. Im Mittelpunkt der VCD-Analyse steht daher nicht nur, welche Verbesserungen der überarbeitete Reformentwurf gegenüber der ersten Version bringt, sondern wie sich der überarbeitete Entwurf gegenüber dem heutigen Angebot bei Bahn und Bus verhält.

2.1 Verbesserungen gegenüber dem Bestandnetz

Vorrangig zu nennen ist hier die Taktverdichtung an Samstagnachmittagen. Obwohl seit 2003 der Ladenschluss an Samstagen bis 20 Uhr verlängert wurde, bildet das Fahrplanangebot in Kassel bis heute die alten Öffnungszeiten mit Ladenschluss um 14 Uhr ab. Ab 15 Uhr wird nach der ausgedünnten Wochenendverkehrszeit im 30- statt 15-Minutentakt auf den Tramlinien gefahren. Zukünftig ist ein 15-Minutentakt bis 18 Uhr geplant. Diese Maßnahme ist aufgrund der hohen Fahrgastzahlen an Samstagnachmittagen auch dringend notwendig.

Eine weitere Verbesserung ist die Ausweitung des 7,5-Minutentaktes auf der Helleböhnstrecke. Diese Verbesserung betrifft aber nur den Vormittag sowie die Ferientage, denn ansonsten besteht dieses Angebot bereits heute schon.

Neue interessante Direktverbindungen im Vergleich zu heute gibt es durch die Buslinie 12. Durch diese Linie wird Rothenditmold direkt an den Bahnhof Wilhelmshöhe angebunden. Außerdem werden der südliche Bereich Wehlheidens und das Auefeld durch diese Linie mit dem Fernbahnhof verbunden. Gegenüber dem ersten Entwurf wurde durch die Einrichtung einer Stadtteillinie die vorher geplante umwegige Führung einer stadtteilverbindenden Linie auf eine lokale Stadtteillinie verlagert (neue Linie 25).

Ebenso eine Verbesserung gegenüber dem vorangegangenen Entwurf ist die Beibehaltung von zwei Tangentialverbindungen, die vorher wegfallen sollten. Dies betrifft die beiden bereits oben erwähnten Linien 24 und 27 über den Westfriedhof bzw. über Tannenstraße-Bebelplatz (neue Linien 11 und 13)

Besonders lobenswert ist die Berücksichtigung des Kritikpunkts beim Abendverkehr im ersten Entwurf. Die vorgesehene Taktausdünnung im Spätverkehr ab 22:30 Uhr wurde zurückgenommen, was der VCD ausdrücklich begrüßt.

2.2 Im Vergleich zu heute immer noch zahlreiche Verschlechterungen

Im Vergleich zum heutigen Angebot bestehen aber trotz der Verbesserungen und Nachbesserungen nach wie vor einige erhebliche Einschränkungen, die so nicht realisiert werden dürfen. Darüber hinaus wirft der Entwurf bei einigen Punkten die Frage auf, ob die von der Politik ursprünglich gewünschte Kostenreduktion angesichts der Folgen nicht doch über das Ziel hinausschießt.

2.2.1 Verschlechterung im Nordosten – Fasanenhof ist der Verlierer unter den (trambedienten) Stadtteilen

Es ist die große negative Überraschung bereits im ersten Entwurf gewesen und ist im Liniennetzplan gar nicht zu erkennen: Die gravierende Taktausdünnung im Stadtteil Fasanenhof.

Eigentlich sollte man meinen, das Angebot im Fasanenhof sei ausgewogen und könne 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. Trotzdem trifft den Stadtteil eine massive Taktausdünnung im Abendverkehr und am Wochenende.

Nach dem vorliegenden Entwurf würde das Angebot auf den Tramlinien im Fasanenhof während 36% der Verkehrszeiten schlechter werden (siehe auch Tabelle in der Anlage „Liniennetzreform im Fasanenhof“). Doch handelt es sich hier im Unterschied zu anderen Stadtteilen nur zu einem geringeren Teil um eine Folge der allgemeinen Leistungsreduzierungen in Randzeiten, die der Entwurf überall vorsieht. In über 30 Verkehrsstunden wöchentlich (25% der gesamten Betriebszeit) wird speziell im Fasanenhof das Angebot halbiert. Heute verkehren alternierend die Linien 3 und 7 im 30-Minutentakt, womit alle 15 Minuten eine Verbindung zwischen Innenstadt und Ihringshäuser Straße besteht. Durch diese Überlagerung werden sowohl die Haltestelle Kaulbachstraße als auch die Strecke über Klinikum bedient.

Zukünftig soll ab 20 Uhr im Fasanenhof nur noch die Linie 3 verkehren – alle 30 Minuten statt alle 15 Minuten fährt dann eine Tram auf dieser Strecke. Zudem wird die im Steigungsbereich der Ihringshäuser Straße liegende Haltestelle Kaulbachstraße gar nicht mehr bedient. Dies ist angesichts des eigentlich nicht vorhandenen Handlungsbedarfs erstaunlich! Und es widerspricht auch ganz klar dem Nahverkehrsplan. Dort wird die Ihringshäuser Straße zur Netzebene 1 mit verdichteten Angeboten gezählt, im Entwurf ist aber nur ein Angebot der Netzebene 2 vorgesehen.

Im Tagesverkehr unterstreicht die KVG die hohe Verkehrsbedeutung der Strecke in den Fasanenhof durch die Ausweitung der Kapazität mittels Schaffung einer Beiwagenlinie. Im Schwachverkehr soll der Ast hingegen herabgestuft werden. Hauptlinie geplante Tram 6, die geradlinig über die Kaulbachstraße verkehren soll, wird abends eingestellt und damit diese Haltestelle dann nicht mehr bedient. Die Anzahl der Betroffenen, die Anschlussituation an der Wendeschleife Ihringshäuser Straße zu den Bussen der Region, die topografische Situation und die Nichtbedienung der Haltestelle Kaulbachstraße – alles spricht gegen eine solche Taktreduzierung. Da es sich um Kassels längste Steigungstrecke mit verdichteter Bebauung im Tramnetz handelt, können die Fahrgäste auch nicht auf zumutbare Fußwege verwiesen werden.

Angesichts dieser keinesfalls akzeptablen Angebotsverschlechterungen hat der VCD für den Abendverkehr im gesamten Tramnetz ein realisierbares Alternativkonzept erarbeitet, das ohne Mehraufwand an Fahrzeugen und ohne wesentliche Einschnitte an anderen Stellen die Aufrechterhaltung der bisherigen Bedienungsqualität im Fasanenhof

ermöglicht. Dieses Konzept liegt der KVG vor und sollte Grundlage einer wichtigen Nachbesserung sein.

2.2.2 Auch im Busnetz verliert der Fasanenhof

Eine weitere Verschlechterung ist der Wegfall der Tangentiallinie 27 zwischen dem Fasanenhof und Wolfsanger. Nachdem die im ersten Entwurf vorgesehene Einstellung des Tangentialverkehrs am Westfriedhof (Linie 24) und an der Jugendherberge (Linie 27) wieder zurückgenommen wurden, soll die Lücke im Fasanenhof bestehen bleiben. Die bereits im ersten Entwurf vorgesehene Umlenkung ab Simmershäuser Straße zur Weserspitze soll nun sogar von zwei Buslinien befahren werden, obwohl dort bereits im 15-Minuten-Takt die Tramlinie 7 verkehrt (Überangebot?!). Wenigstens eine der beiden Buslinien sollte weiterhin nach Wolfsanger fahren.

2.2.3 Netzstruktur im Trambereich wird unklarer

Im Gegensatz zur Zielsetzung der Liniennetzreform gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung wird das Tramnetz unübersichtlicher. Aufgrund der Taktreduzierungen in Randzeiten verkehren nur noch die Linien 3 und 4 als klare Linien mit stetiger Linienführung. Gibt es heute ab 20 Uhr nur einen Wegfall der Linie 6 und eine Verkürzung der Linien 5 und 7 auf die halbe Strecke (abgesehen von der Rücknahme der Linie 8 in Bettenhausen um 4 Haltestellen), werden zukünftig zu bestimmten Zeiten am Wochenende zusätzlich auch die Linie 1 auf die halbe Streckenlänge gekürzt und die Linie 8 gänzlich gestrichen. Gegenüber heute ist das eine klare Verschlechterung der Netzstruktur im Trambereich. Besonders gravierend ist die Verkürzung der Linie 1 auf die Strecke Königsplatz – Vellmar, da diese Maßnahme dazu führt, dass die Haltestellen in Wahlershausen (Kunoldstraße, Hessischer Rundfunk, Kurhessen-Therme und Wilhelmshöhe) gar nicht mehr bedient werden, zur Hessenschanze fährt zumindestens ein Bus.

2.2.4 Kürzungen bei der Linie 7 besonders unübersichtlich

Das zukünftige Angebot der Linie 7 ist besonders unübersichtlich. Wird die Linie 7 werktags tagsüber als Verbindung Mattenberg – Helleböhn – Scheidemannplatz – Wolfsanger platziert, hat sie zu anderen Verkehrszeiten drei Verkürzungsvarianten. So verkehrt sie das gesamte Wochenende tagsüber nur zwischen Hauptbahnhof und Wolfsanger. Die Verbindung vom Scheidemannplatz über Friedrich-Ebert-Straße zum Bahnhof Wilhelmshöhe wird gegenüber heute von Freitagabend bis Montagmorgen gar nicht mehr bedient. Irritierend ist dies, da vor nur wenigen Monaten die Friedrich-Ebert-Straße zum Einkaufsboulevard und die Haltestelle Goethestraße als Niederflurhaltestelle umgebaut wurden. Kaum sind diese Aufwertungen realisiert, kürzt man das Nahverkehrsangebot in diesem Bereich.

Die abendliche Verkürzung auf den Abschnitt Nordost-Königsplatz ist analog zum heutigen Angebot und eine Konzession an die beschränkten Finanzierungsmittel. Schlechter als heute darf das Angebot aber nicht werden.

Zwei Verkürzungsvarianten sind aber nicht genug, am Samstag- und Sonntagmorgen verkehrt die Linie 7 gar nicht, Wolfsanger wird per Bus bedient.

Zwar werden die zweite und dritte genannte Variante bereits bei der heutigen Linie 6 aus finanziellen Gründen umgesetzt, betroffen aber sind zumindest nur die Randzeiten am Abend. Die Verkürzung über das ganze Wochenende ist eine nicht akzeptable Verschlechterung. Damit geht nicht nur die Verbindung aus dem Bereich Vorderer Westen zum Scheidemannplatz (und damit zum Hauptbahnhof) verloren. Auch die willkommene Entlastung der stark benutzten Linien 1 und 3 zwischen Bahnhof Wilhelmshöhe und Am Stern fiele weg. Heute ist die Linie 7 im 30-Minuten-Takt häufig recht gut besetzt.

2.2.5 Einstellung des Busverkehrs in der Eschebergstraße

Verkehren heute drei Linien auf 2 ½ Linienwegen zwischen Harleshausen-Mitte und Rasenallee, ist zukünftig nur eine Linie auf einem Linienweg vorgesehen. Die damit verbundene Aufgabe des Busverkehrs in der Eschebergstraße hält der VCD nicht für verhältnismäßig. Mit überschaubarem Zusatzaufwand könnte jeder zweite Bus der neuen Linie 10, der nach Entwurf verkürzt bis zum Kubergraben verkehren soll, über Eschebergstraße zur Rasenallee verlängert werden. Im Gegenzug könnte auf das im 60-Minuten-Takt verkehrende AST verzichtet werden.

Auch eine Beibehaltung des heute im Abendverkehr eingesetzten Kleinbusses zwischen Harleshausen-Mitte und Rasenallee statt der nun ganztägig geplanten Durchbindung der größeren Busse zur Rasenallee sollte noch einmal überdacht werden. Durch diesen Kleinbusverkehr wird zumindest ein Teil der Eschebergstraße abends zusätzlich bedient.

3 Taktzeiten

Lobenswerterweise wurde im zweiten Entwurf die Taktausdünnung am Abend nach 22:30 Uhr zurückgenommen, der VCD begrüßt diese Maßnahme. Leider sind die weiteren Ausdünnungen in Randverkehrszeiten zum großen Teil beibehalten worden.

3.1 Frühverkehr an Werktagen

Zukünftig ist gemäß Entwurf ein 30-Minutentakt auf nahezu allen Linien zwischen 5 Uhr und 6:30 Uhr geplant. Nachvollziehbar ist diese Taktänderung in der Zeit vor 6 Uhr. Hier besteht heute insbesondere im Trambereich ein sehr ungleiches Angebot. Vom 30-Minutentakt im Fasanenhof über den 15-Minutentakt in Helleböhn bis zum Busverkehr in Wolfsanger gibt es viele Varianten. Auf der Holländischen Straße ist sogar fast ein 7,5-Minutentakt vorhanden. Der nun auf allen Linien vorgesehene 30-Minutentakt ab 5 Uhr ist daher vertretbar und unter dem Strich gegenüber heute sogar eine Verbesserung.

Problematisch ist allerdings die Taktausdünnung zwischen 6 Uhr und 6:30 Uhr. Der dichtere 15-Minutentakt setzt nicht wie heute um 6 Uhr, sondern erst um 6:30 Uhr ein. Dieser dichte Berufsverkehrstakt sollte aber unverändert schon ab 6 Uhr einsetzen. Denn es sollte möglich sein, einen Dienstantritt um 7 Uhr aus den unterschiedlichen Stadtteilen mit jeweils vollem Angebot zu erreichen.

Nicht aus den Unterlagen geht hervor, ob die bisherigen einzelnen Frühkurse vor 5 Uhr z.B. auf den Linien 3 und 5 bestehen bleiben. Laut Takttabelle sind diese nicht

vorgesehen. Eine Beibehaltung der Frühkurse (auch Zubringer zum VW-Werk) sollte gewährleistet sein.

3.2 Frühverkehr an Samstagen

Der Frühverkehr an Samstagen wurde bereits zur Liniennetzreform 1985 halbiert. Eine weitere Halbierung ist angesichts der zahlreichen Beschäftigten, die samstags arbeiten müssen, nicht angeraten. Stattdessen sollte der nicht ausgedünnte 30-Minuten-Takt gefahren werden.

3.3 Frühverkehr an Sonntagen

Die am frühen Sonntagmorgen geringe Nachfrage lässt die Ausdünnungen in den frühen Morgenstunden ab 6 Uhr nachvollziehbar erscheinen. Einzig die obere Wilhelmshöher Allee (Bergpark) sollte wenigstens mit Busverkehr bedient werden. Die Ausdünnung sollte aber um 8 Uhr enden und nicht bis 10 Uhr fortgeführt werden. Zwischen 8 und 9 Uhr steigt die Fahrgastzahl bereits an und Ganztagesausflüge im Freizeitverkehr beginnen für viele bereits vor 10 Uhr.

4 Beiwagenkonzept sollte verbessert werden

Ein großes Problem im heutigen Nahverkehrsnetz ist die hohe Auslastung auf mehreren Tramstrecken über den Tag. Kapazitätsengpässe bestehen auf den Achsen Weserstraße-Ihringshäuser Straße, Frankfurter Straße, Wilhelmshöher Allee sowie teilweise auf der Leipziger Straße. Soll der ÖPNV-Anteil im Stadtverkehr erhöht werden, wie dies der Verkehrsentwicklungsplan als Ziel formuliert, besteht auf diesen Strecken kaum Möglichkeit, beim derzeitigen Angebot noch mehr Fahrgäste zu transportieren. Die Kapazitätsengpässe auf der Holländischen Straße wurden durch die nun verkehrenden Doppeltraktionen und die RT-Linien reduziert. Rein rechnerisch gibt es sie dort nicht mehr, faktisch sind aber die weiterhin „kleineren“ Wagen der Linie 5 zum Teil deutlich überbesetzt.

Angesichts der Kapazitätsprobleme ist das Beiwagenkonzept der KVG begrüßenswert. Hier können mit beschränkten Kosten Kapazitätserweiterungen erreicht werden, und das ohne Erhöhung der Personalaufwendungen im Betrieb. Allerdings sieht der VCD hier noch Nachbesserungsbedarf. Die Formulierung im ersten Reformentwurf, ein Beiwageneinsatz sei auf der Achse „Helleböhn-Brückenhof-Frankfurter Straße-Ihringshäuser Straße“ geplant, wurde vom VCD zunächst als mittelfristig geplanter Einsatz zweier Beiwagenlinien interpretiert. Seit kurzem ist klar, dass nur die geplante Linie 6 als Beiwagenlinie kommen soll. Damit aber sind die Kapazitätsprobleme im Netz nicht gelöst. Einzig die heute oft überfüllte Linie 3 zum Fasanenhof wird - neu als Linie 6 - durch die Beiwagen gestärkt. Auf der Frankfurter Straße wird die neue Beiwagenlinie im Gegensatz zu den Behauptungen in den Materialien zur Liniennetzreform nur im Sommer zu höheren Kapazitäten führen. Denn die heute im Winterhalbjahr verkehrende Linie 5E zwischen Innenstadt und Mattenberg soll im Gegenzug entfallen. Damit wird im frequenzstarken Winterhalbjahr die Kapazität auf der Frankfurter Straße nicht erweitert, sondern um 20% reduziert (heute: 12 Trams mit je 180 Plätzen gegenüber künftig: 8 Trams mit je 180 Plätzen + 4 Beiwagen mit je 77 Plätzen zukünftig). Zudem ist vorerst der Beiwagenverkehr auf der Linie 6 zum Schulzentrum Brückenhof geplant, die eindeutig stärkere Linie ist aber die 5 nach Baunatal.

Zudem wird das Problem der heute oft überfüllten Trams der Linien 3 auf der Wilhelmshöher Allee und 5 auf der Holländischen Straße im Entwurf nicht thematisiert.

Auf der Holländischen Straße könnte das Problem dadurch gelöst werden, dass die Linie 1 um wenige Minuten nach hinten verschoben wird. Heute folgen der Linie 5 in kurzen Abständen die großen Regiotrams der Linien RT1 und RT4 sowie die kapazitätsstarken Doppeltraktionen der Linie 1, anschließend folgt nach einer großen Lücke die dann entsprechend volle Linie 5. Besser sollte die große Lücke vor den Doppeltraktionen der Linie 1 liegen.

Aufgrund der häufigen Überfüllung der Linie 3 sollte das Beiwagenkonzept nochmals überdacht werden. Derzeit ist die Inbetriebnahme von 10 Beiwagen geplant. Die KVG hat allerdings 15 Beiwagen aus Rostock gekauft. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass von dieser großen Zahl nur 10 oder 11 Beiwagen für den Betrieb umgebaut werden sollen und zudem einige Beiwagenzüge bestehende Doppeltraktionen auf der Linie 1 ersetzen sollen (erneute Kapazitätsreduktion). Die große Zahl an beschafften Beiwagen sollte stattdessen genutzt werden, um eine zweite Beiwagenlinie auf der Linie 3 realisieren zu können.

Allerdings drängt sich angesichts der Aspekte hinsichtlich der Angebotskapazitäten für den VCD die Frage geradezu auf, ob nicht das heutige Netz mit einer Doppeltraktions- und zwei Beiwagenlinien sogar dieses Probleme besser lösen könnte als die im Entwurf geplanten Linientausche, siehe Abschnitt am Ende der Stellungnahme.

5 Finanzvolumen schränkt Handlungsfähigkeit deutlich ein und begründet einen Teil der Verschlechterungen

Die Entwürfe für eine Liniennetzreform in Kassel enthalten einige wichtige bzw. interessante Neuerungen und Verbesserungen für den öffentlichen Nahverkehr in Kassel, die bereits oben erwähnt wurden. Allerdings werden die Verbesserungen an einigen Stellen durch gleichzeitige Verschlechterung an anderer Stelle erkaufte.

5.1 Schmalhans bleibt Küchenmeister

Dem Entwurf merkt man trotz der Verbesserungen deutlich an, dass hinter allen Planungen Schmalhans Küchenmeister ist. Jede noch so kleine Verbesserung wird durch Einsparungen an anderen Stellen gegenfinanziert, diese spiegeln sich z.B. in den zahlreichen aufgeführten Taktausdünnungen oder Linienverkürzungen in Randzeiten wieder, aber auch in der Umstellung von Bus- auf AST-Verkehre. Die einzige Umstellung von Bus wieder auf Tram in den Randzeiten ist in Wolfsanger vorgesehen, hier allerdings auf Kosten der unakzeptablen Halbierung des Taktes auf dem Hauptast Ihringshäuser Straße, weshalb dies der VCD ablehnt.

Die Verschlechterungen im derzeitigen Angebot sind allerdings nicht nur so gravierend, weil mit ihnen Verbesserungen an anderer Stelle gegenfinanziert werden müssen. Zusätzlich sollen gemäß Vorgaben der Stadtverordnetenversammlung noch weitere Kosten eingespart werden. Eine Liniennetzreform, die deutlich Kosten einsparen soll, wird als globale Angebotsverbesserung kaum gelingen. Hier sind die Stadtverordneten konkret gefragt, ob sie derartige Verschlechterungen wirklich beabsichtigten, als sie den

StaVo-Beschluss zur Liniennetzreform herbeiführten. Denn im Jahr 2014 wurde jede Fahrt mit der KVG mit deutlich weniger als einem Euro bezuschusst. Jeder Fluggast am Flughafen Calden hingegen wurde im gleichen Jahr mit deutlich mehr als 20 € bezuschusst (nur Anteil Stadt Kassel). Dies sollte eigentlich allen zu denken geben.

6 Beibehaltung des derzeitigen Tramnetzes wäre eine interessante Variante

Wie bereits oben erwähnt, würden die chronischen Kapazitätsprobleme auf einigen Strecken durch die Reform nur teilweise gelöst. Hintergrund ist die oben bereits erwähnte Problematik, dass nur eine Beiwagenlinie vorgesehen ist. Bei Ertüchtigung von mehr Beiwagen könnte die KVG bis auf die Leipziger Straße alle Kapazitätsprobleme im heutigen Netz lösen. Dazu schlägt der VCD folgende Maßnahmen vor. Die heutigen Doppeltraktionen werden zukünftig nicht auf der Linie 1, sondern auf der Linie 5 eingesetzt, die anstelle der Linie 1 bis Vellmar verlängert wird. Damit würde die chronisch überlastete starke Linie auf der Frankfurter Straße deutlich entlastet. Auch gäbe es bei Wegfall der Linie 5E keine Kapazitätsreduzierung im Winter. Als Beiwagenlinien sollen die Linien 1 (bis Holländische Straße) und 3 verkehren. Die Kapazitätsprobleme im Wesertor und Fasanenhof wären durch die Beiwagen auf der am stärksten belasteten Linie 3 gelöst, auf der Wilhelmshöher Allee würde die Kapazität gegenüber heute nahezu gleich bleiben, aber besser verteilt. Denn bei zwei Beiwagenlinien anstelle einer Doppeltraktion und einer einfachen Traktion wäre die heutige zeitweise Überfüllung der Linie 3 vorbei. Am Wochenende zum Beispiel beim Bergparkverkehr könnte die Linie 1 dann nach wie als Doppeltraktion verkehren, die Beiwagen auf der Linie 3 wären als Zubringerverkehr zu den Wasserspielen auch sehr sinnvoll.

Voraussetzung wären einige investive Maßnahmen, die von den Stadtverordneten unterstützt werden müssten. So müssten einige Haltestellen auf der Strecke nach und in Baunatal und zum Druseltal verlängert werden und es müssten zusätzliche der angekauften Beiwagen ertüchtigt werden. Zudem müsste das Problem gelöst werden, dass die ältesten derzeit in Sanierung befindlichen Niederflurwagen dann nicht genügend Aufgaben erfüllen könnten (diese können nicht ins Lossetal und nach Wolfsanger fahren, keine Doppeltraktionen bilden und auch nicht für den Beiwagenbetrieb herangezogen werden). Zur Lösung dieses Problem sieht der VCD zwei Varianten: Zum einen könnte durch die Schaffung einer Wendeschleife oder eines Wendedreiecks in Wolfsanger der Einsatz der alten Niederflurwagen auf der Linie nach Wolfsanger ermöglicht werden. Andererseits könnte aber auch durch die Ausrüstung einiger dieser Fahrzeuge auf Doppeltraktionen das Problem gelöst werden, damit der Fahrzeugbedarf der Doppeltraktionslinie besser gedeckt werden kann. Die Investitionen in diese Bereiche würden den Fahrzeugeinsatz im Tramverkehr auf Jahre hinaus zukunftssträftig ermöglichen.

Grundsätzlich können diese vorstehenden Überlegungen natürlich auch in das KVG-Reformnetz eingearbeitet werden.

7 Zusammenfassung

Insgesamt vermag der vorliegende zweite Entwurf einer Liniennetzreform in seiner aktuellen Fassung nicht vollständig zu überzeugen. Er beinhaltet neben einigen teilweise erheblichen Verbesserungen auch Verschlechterungen in zahlreichen Bereichen des

Taktangebots bzw. des Netzangebots. Wirklich zukunftssträchtige Neuerungen wie die Straßenbahn nach Waldau, die Bedienung des Neubaugebiets Wolfsanger-Ost, die Herkulesbahn oder die im Nahverkehrsplan angedachte Tram nach Rothenditmold sind überhaupt nicht enthalten. Ein Quantensprung ist der Reformentwurf sicher nicht. Allerdings wäre es zu kurz gegriffen, die beteiligten Planer für die in mancherlei Hinsicht nachbesserungsbedürftigen Maßnahmen allein verantwortlich zu machen. Wesentlichen Anteil an dem ernüchternden Ergebnis hat die Politik, da Ziel der Reform nicht mal eine Kostenneutralität war, sondern sogar Kosten eingespart werden sollen. Hier muss sich die Politik fragen, ob sie eine so wichtige Institution wie den ÖPNV, von dem täglich Zehntausende profitieren, finanziell nicht besser ausstatten sollte.

Zum überarbeiteten Entwurf werden zusammenfassend nochmals die Bewertungen des VCD Kassel konkretisiert

1. Nicht akzeptable Verschlechterungen, hier muss in jedem Fall nachgebessert werden:

- a. Halbierung des Taktangebots in der Schwachverkehrszeit auf dem Streckenast Ihringshäuser Straße, hier muss der bisherige Takt beibehalten werden. (ein VCD-Vorschlag liegt vor)
- b. Wegfall der bisherigen Tangentialverbindung Fasanenhof – Wolfsanger (heutige Linie 27). Hinweis: die beiden weiteren Tangentialverbindungen über Jugendherberge bzw. Westfriedhof, die wegfallen sollten, wurden bereits im zweiten Entwurf wieder aufgenommen. (ein VCD-Vorschlag liegt vor)
- c. Kürzung der Linie 7 am kompletten Wochenende auf den Nordostabschnitt – die Linie 7 sollte wie heute auch samstags und sonntags die Friedrich-Ebert-Straße bedienen und die Verbindung zwischen Scheidemannplatz und Bahnhof Wilhelmshöhe über Vorderen Westen gewährleisten.
- d. Weitere Ausdünnung am Samstagmorgen. Bereits heute wird der Schwachverkehrstakt bis 9 Uhr gefahren. Dieser sollte vor 8 Uhr (Fasanenhof sogar vor 10 Uhr) nicht noch einmal halbiert werden.
- e. Beibehaltung eines Busangebots im Bereich Eschebergstraße (ein VCD-Vorschlag liegt vor)
- f. Beibehaltung der heutigen Kapazität auf der Frankfurter Straße im Winterhalbjahr (mehrere VCD-Vorschläge liegen vor)
- g. Einstellung der Bedienung der oberen Wilhelmshöher Allee (Bergpark) am Sonntagvormittag bis 10 Uhr

2. Erhebliche Verschlechterungen, die nochmals überdacht werden sollten

- a. Ausdehnung der Reduzierung des Taktes am Sonntagmorgen um eine weitere Stunde bis 10 Uhr
- b. Wegfall der Tramanbindung des Stadtteils Wolfsanger an die Fußgängerzone erhalten
- c. Umstellung des Busverkehrs auf AST am Abend – hier sollte der Beginn des AST-Verkehrs so gelegt werden, dass die Verbindungen ab Innenstadt bis zum Ladeschluss noch mit Bus gefahren werden. Umstellung auf AST daher frühestens gegen 21 Uhr.
- d. Überarbeitung der Linienführung am Lindenberg, damit dort zum einen das Abend- und Sonntagsangebot beibehalten werden kann und zum

anderen die Verbindung Waldau – Forstfeld – Lindenberg bestehen bleibt.
(ein VCD-Vorschlag liegt vor)

3. Veränderungen, die vermieden werden sollten

- a. Tausch der Linien 3 und 4 im Westen – Aufgrund der Verspätungsanfälligkeit der Lossetallinie ist die Anbindung an die anschließenden Buslinien zum Brasselsberg und zum Herkules bzw. nach Habichtswald mit der heutigen Linie 3 zuverlässiger – Helleböhn hat zudem noch eine zweite Linie.

Anlagen:

1. Bewertungstabelle nach Stadtteilen
2. Ausführliche Stellungnahme zur Verschlechterung im Stadtteil Fasanenhof
3. Grafische Erläuterung der Vorschläge für veränderte Busführungen