

VEP Stadt Kassel 2030

# Lokale Bürgerforen zur Maßnahmendiskussion im Mai 2014

Zusammenfassende Ergebnisdokumentation



Mitte, Nordwest, Südwest, Südost, Nordost

Mai 2014

## Inhaltsverzeichnis

Einführung	3
Bürgerforum Mitte	6
Bürgerforum Nordwest	29
Bürgerforum Südwest	47
Bürgerforum Südost	65
Bürgerforum Nordost	87

## Einführung

Die Stadt Kassel beabsichtigt bis Ende 2014 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aufzustellen. Damit soll ein wichtiges städtisches Zukunftsprojekt in Angriff genommen werden, das die strategischen Grundsätze und Leitlinien der Verkehrsentwicklung Kassels für die nächsten 15 bis 20 Jahre festlegt. Die **Erarbeitung des VEP Stadt Kassel 2030 wird durch einen intensiven Dialogprozess begleitet**, indem zusammen mit den Bürgerinnen und Bürgern, den politischen Vertretern sowie mit den Vertretern der Verbände, Vereine und Institutionen diskutiert und gemeinsam zukunfts- und tragfähige Lösungen entwickelt werden.

Im **Februar 2013** veranstaltete die Stadt Kassel bereits **eine erste Runde an lokalen Bürgerforen**. Diese hatten die Information der Bürgerinnen und Bürger über die Ergebnisse der Bestandsanalyse zum Thema; gleichzeitig wurde den Teilnehmern die Möglichkeit gegeben, sich umfangreich an einer verkehrlichen Diskussion zu beteiligen und Anregungen, Kritik und Lob einzubringen.

Die jetzt durchgeführte **zweite Runde im Mai 2014 an lokalen Bürgerforen** konzentrierte sich auf die in der Zwischenzeit von den Gutachtern in Zusammenarbeit mit den weiteren Projektpartnern erarbeiteten **Maßnahmenvorschläge**. Diese Vorschläge beruhten einerseits auf den während der ersten Veranstaltungsrunde gesammelten Hinweisen und Anregungen; andererseits flossen in die Konzeption weitere Ideen und Erfahrungen der Gutachter ein. Die lokalen Bürgerforen boten damit die Gelegenheit, sich über den aktuellen Stand der Arbeiten zum VEP zu informieren und konkret über Auswirkungen der Maßnahmen-vorschläge zu diskutieren.

## Die Termine im Überblick

- **Bürgerforum Mitte:**  
Dienstag, 6. Mai, 18:30 bis 21:30 Uhr  
Landeswohlfahrtsverband Hessen, Ständeplatz  
Stadtteile Mitte, Vorderer Westen, Wehlheiden, Südstadt
- **Bürgerforum Nordwest:**  
Dienstag, 13. Mai, 18:00 bis 21:00 Uhr  
Wilhelmsgymnasium (Aula), Kunoldstraße 51  
Stadtteile Bad Wilhelmshöhe, Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold
- **Bürgerforum Südwest:**  
Donnerstag, 15. Mai, 18:00 bis 21:00 Uhr  
KulturHaus Oberzwehren, Berlitstraße 2  
Stadtteile Brasselsberg, Niederzwehren, Nordshausen, Oberzwehren,  
Süsterfeld-Helleböhn
- **Bürgerforum Südost:**  
Dienstag, 20. Mai, 18:00 bis 21:00 Uhr  
Willi-Seidel-Haus, Mühlengasse 1  
Stadtteile Bettenhausen, Forstfeld, Unterneustadt, Waldau
- **Bürgerforum Nordost:**  
Mittwoch, 21. Mai, 18:30 bis 21:30 Uhr  
Philipp-Scheidemann-Haus, Holländische Straße 74  
Stadtteile Fasanenhof, Nord-Holland, Philippinenhof-Warteberg, Rothenditmold,  
Wesertor, Wolfsanger-Hasenhecke

## **Ablauf der Veranstaltungen und weiteres Vorgehen**

Nach Eröffnung des Bürgerforums durch Stadtbaurat Christof Nolda gaben die Gutachter im Rahmen eines Plenumsvortrags einen Überblick über Maßnahmenvorschläge sowie Ergebnisse von Modellberechnungen zum zukünftigen Verkehr in Kassel.

Anschließend konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sich an von den Gutachtern und Mitarbeitern der Stadt betreuten thematischen Informations- und Diskussionsständen über die Maßnahmenvorschläge für die Zukunft der Verkehrsplanung in Kassel informieren, austauschen und diskutieren.

Zum Ende des jeweiligen Bürgerforums fassten die Betreuer der thematischen Informations- und Diskussionsstände die Kernergebnisse der Kleingruppendiskussionen für das Plenum zusammen.

Zum lokalen Bürgerforum Kassel Mitte kamen etwa 100 interessierte Personen aller Altersklassen, um sich über den VEP Stadt Kassel 2030 zu informieren und ihre Meinung einzubringen. Die Bürgerforen Nordwest und Nordost besuchten jeweils etwa 50-60 Personen und zu den Bürgerforen Südwest und Südost kamen jeweils rund 40-45 Personen.

Die erfassten Meinungen und Kommentare von den thematischen Informations- und Diskussionsständen werden im Folgenden nach den jeweiligen Bürgerforen sortiert dargestellt.

Die Moderation der Veranstaltungen erfolgte jeweils durch das Büro IKU – die Dialoggestalter.

Die vielschichtigen Anregungen und Hinweise, aber auch konträren Meinungsbilder und Wünsche wurden auf Moderationskarten festgehalten und werden im Anschluss an die Bürgerforen ausgewertet und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Die Dokumentation wird auf der Internetinformationsseite der Stadt Kassel unter [www.verkehr2030.kassel.de](http://www.verkehr2030.kassel.de) zum Download zur Verfügung gestellt und den Teilnehmenden versandt.

# **BÜRGERFORUM MITTE**

Stadtteile Mitte, Vorderer Westen, Wehlheiden, Südstadt

## **Gruppe 1: Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr / Freizeit- und Tourismusverkehr / Verkehrssicherheit (Mitte)**

### **Durchgangsverkehr / regionaler Verkehr**

- Frage, warum der Umlandverkehr durch Kassel geführt wird; besteht die Möglichkeit einer Nordspange?
- Alle Achsen sind bereits dicht. Druck herausnehmen, Durchgangsverkehr herausnehmen
- ⇒ Antwort: die Nordspange ist im regionalen Verkehrsentwicklungsplan, der parallel erarbeitet wird, in verschiedenen Varianten untersucht worden.  
Ergebnis: sehr hohe Kosten und sehr hoher Aufwand durch den Bau einer sehr langen Fulda-Brücke sowie mehrerer Tunnel; zudem kein Baulastträger in Sicht; je weiter die Nordspange von der Stadt Kassel entfernt liegt, desto geringer sind auch die Entlastungseffekte. Diese Maßnahme kann somit aus Kosten-Nutzen-Sicht nicht empfohlen werden.

### **Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz**

- Frage, ob Tempo 30 wirklich zu einer positiven Lärmentlastung beiträgt?
- ⇒ Antwort: Ja, es gibt mehrere wissenschaftliche Studien dazu, dass hierdurch eine Lärmreduzierung von bis zu 3 dB (A) erreicht wird (entspricht in etwa einer Halbierung des Verkehrs)
- Befürchtung, dass der Feinstaub beim Tempo 30 nicht weniger wird
- ⇒ Antwort: Die Wirkungen von Tempo 30 zur Schadstoffminderung sind indifferent, es ist aber eher keine Maßnahme zur Schadstoffminderung, sondern zur Lärmreduzierung und zur Verkehrssicherheit
- Sorge, dass Tempo 30 auf Frankfurter Straße Schleichverkehre im benachbarten Nebennetz erzeugen würde (z.B. Menzelstraße);
- Tempo 30 Verdrängungseffekt Auefeld - Menzelstraße → Kontroverse Empfindung
- ⇒ Antwort: das kann nicht das Ziel sein und muss verhindert werden; da Tempo 30 nur abschnittsweise umgesetzt werden soll, ist ein Verdrängungseffekt nicht zu erwarten
- Autos sollten nicht so schnell fahren → mehr Unfälle, mehr Rücksicht gewünscht
- Verkehrsleistung – Frankfurter Straße ist eine wichtige Nord / Südverbindung
- Frankfurter Straße – großer Abstand der Fußgängerüberwege – langsamer wäre besser; Tempo 30 wäre dort besser
- Tempo 30 Verkehr wird gedrosselt – Verdrängungseffekte

- Tempo 30 Eingang für den Pendlerverkehr und Erreichbarkeit der Innenstadt  
→ unterschiedliche Interessen
- Hinweis: Wo bleiben die Bürger? Leserbriefe aus dem Umland werden erwartet
- Gegenhinweis: Wie lange dauert es denn als Fußgänger in der Innenstadt? Hier bestehen lange Schneisen bis Fußgängerquerung
- ⇒ Es bestehen Interessenskonflikte, einerseits für den Pendlerverkehr von außen sowie andererseits für die Anwohner, die sich eine lärmarme Wohngegend, sichere Straßen sowie eine gute Überquerbarkeit wünschen; hier muss eine Interessensausgleich stattfinden;
  
- Hinweis, dass Staus im Kfz-Verkehr eher dort entstehen, weil Kfz Tempo 60 fahren und sich nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit halten (Bsp. Druselstal)
- ⇒ Tempo 30 bringt hier eine Verstetigung und einen konstanteren Verkehrsfluss
  
- Tempo 30, warum an diesen Stellen? Warum nur teilweise nachts?
- ⇒ Antwort: die Auswahl der Abschnitte erfolgte nach den Kriterien Lärmüberschreitung, bestehende Verkehrssicherheitsdefizite, Defizite in der Radverkehrsführung und es ist keine eigene Führung des Radverkehrs möglich, Defizite bei der Querung von Fußgängern in Stadtteilzentren oder im Umfeld von sensiblen Einrichtungen wie Schulen; wenn mehrere dieser Kriterien erfüllt sind, sind sie als mögliche Tempo-30-Abschnitte gekennzeichnet worden;
  
- Meinung: Man sollte es den Autos generell erschweren.
- Gegenhinweis: Momentan gängelt sich der Kfz-Verkehr selbst. Es müsste im Interesse der Autofahrer sein, andere Verkehrsarten attraktiver zu machen, damit gäbe es weniger Stau und man könnte besser fahren
- Es wird mehr Mut zu den Maßnahmen gewünscht
- Tempo 30 einführen, und wenn sich Schleichverkehr einstellt, nachsteuern
- Frankfurter Straße Tempo 30, probeweise etwa 1/2 Jahr
- ⇒ Insgesamt zeigte sich aufgrund von Pro- und Contra-Äußerungen in der Diskussion zu abschnittweisem Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, dass erhebliche Interessenskonflikte z.B. zwischen Pendlern und Anwohnern bestehen. Hier sollten gemeinsame Lösungen gefunden werden, die u.U. mehreren Interessen gerecht wird (z.B. gleichmäßigerer, aber langsamerer Verkehrsfluss). Auch sind Möglichkeiten einer zeitlich befristeten und probeweisen Durchführung an 2-3 Straßen möglich, die dann hinsichtlich der jeweiligen Auswirkungen für die einzelnen Gruppen ausgewertet werden könnten. Hierzu gab es auch einen konkreten Vorschlag der Bürger, dass probeweise einzuführen.

## Verkehrssystemmanagement / Ampelschaltungen / Knotenpunkte

- Es besteht derzeit keine intelligente Ampelschaltung auf der Frankfurter Straße.
- Das interne Verkehrsmanagement ist auszubauen.
- ⇒ Die verstärkte Anwendung von Verkehrssystemmanagement bzw. intelligenten Ampeln, die entsprechend der aktuellen Verkehrslage reagieren, wurden durchweg begrüßt. Hier werden erhebliche Potenziale von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern gesehen, wobei eingeschränkt wurde, dass eine „grüne Welle“ nicht überall möglich ist, und auch die Koordination unterschiedlicher Anforderungen notwendig ist (so kann es keine grüne Welle für den Autoverkehr, gleichzeitig eine Beschleunigung des ÖPNV, grüne Welle für den Radverkehr sowie eine direkte Grünanforderung für den Fußgänger geben). Hier müssen im Einzelfall Prioritäten auf einzelnen Abschnitten festgelegt werden, wobei die bestehende ÖPNV-Beschleunigung als sinnvoll erachtet wurde. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist eine koordinierte Verkehrssteuerung zwischen Holländischem Platz sowie dem Platz der Deutschen Einheit.
- Platz der Deutschen Einheit müsste verbessert werden.
- ⇒ Durch den Wegfall der Anschlussstelle Kassel-Ost wird mehr Verkehr über die Dresdener Straße und weniger über die Leipziger Straße in den Platz der Deutschen Einheit geführt werden. Ein Umbau des Platz der Deutschen Einheit erscheint allerdings aufgrund der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs als sinnvoll.

## Straßenraumgestaltung

- Hinweis zu Shared Space und gemischten Flächen, bei denen sich mehrere Verkehrsteilnehmer den Raum teilen
- Shared Space, Begegnungszonen und Co. sind vor allem in Stadtteilzentren mit hohen Fußgängerzahlen möglich, Hinweis auf Duisburg Opernplatz. Frage: Aufwertung des Straßenraums, was ist damit gemeint?
- ⇒ Antwort: Unter Aufwertung des Straßenraums sind kleinere und größere Umbaumaßnahmen gemeint, bei denen die Situation möglichst für alle Verkehrsteilnehmer, aber auch die Aufenthalts- und städtebauliche Qualität verbessert werden soll. Ein gutes Beispiel ist z.B. die laufende Umbaumaßnahme an der Friedrich-Ebert-Straße.
- Hinweis: Es sollten mehr Kreisverkehre geplant werden.

## Freizeit- und Tourismusverkehr

- Frage, ob eine Herkulesbahn zur Reduzierung des Tourismusverkehrs sinnvoll wäre?
- ⇒ Hierbei handelt es sich um ein Problem, das länger besteht und sich kurzfristig mit der Ernennung des Herkules zum Weltkulturerbe verschärft hat. Die Perspektive des VEP ist eher langfristig; auf kurzfristiger Ebene befinden sich Stadt, MHK und KVG bereits in Abstimmung zur Lösungsfindung. Eine mögliche Herkulesbahn würde eher dem Tourismus als dem ÖPNV in Kassel dienen und ist zudem auch wirtschaftlich nur darstellbar, wenn eine Querfinanzierung, z.B. über Parkgebühren usw. erfolgt. Mögliche Buslösungen müssen für eine spätere Entscheidung mit betrachtet werden. Die Verbesserung der Anbindung des Herkules durch öffentliche Angebote ist dabei ein Baustein eines im VEP vorgesehenen ganzheitlichen Tourismuskonzepts für den Bergpark Kassel, welches für alle Verkehrsträger integriert erstellt werden soll.

## Dienstleistungs- und Wirtschaftsverkehr

- Hinweis auf den wachsenden Dienstleistungsverkehr (Pflegedienstleister)
  - Mehr Druck auf den Individualverkehr, daher mehr Unfälle
- ⇒ Antwort: Der wachsende Pflege- und Dienstleistungsverkehr ist wichtig, hier müssen Lösungen (z.B. auch Parkmöglichkeiten, Logistiko Optimierung der Betriebe, Standortwahl) mit den Betrieben gefunden werden.
- mit Lieferverkehren umgehen (Holländische Straße), z.B. Cargo Tram in Dresden
- Frage, was ist mit LKW-Führungsnetz gemeint, welche Möglichkeiten bestehen?
- ⇒ Antwort: Die meisten Gewerbegebiete sind bereits nahe der Autobahn gelegen, nur der Lieferverkehr zu Daimler und zu den nördlichen Gewerbegebieten muss durch die Stadt. Die Cargo-Tram zum VW-Werk in Dresden ist eher ein Einzelbeispiel, eine Übertragbarkeit ist eher nicht gegeben (warum?). Ein Lkw-Führungsnetz soll vermitteln, welche Straßen v.a. für den Lieferverkehr vorzusehen sind, damit das Nebennetz freigehalten sowie zur Kommunikation mit den Betrieben und Logistikern genutzt werden kann.

## Ruhender Verkehr

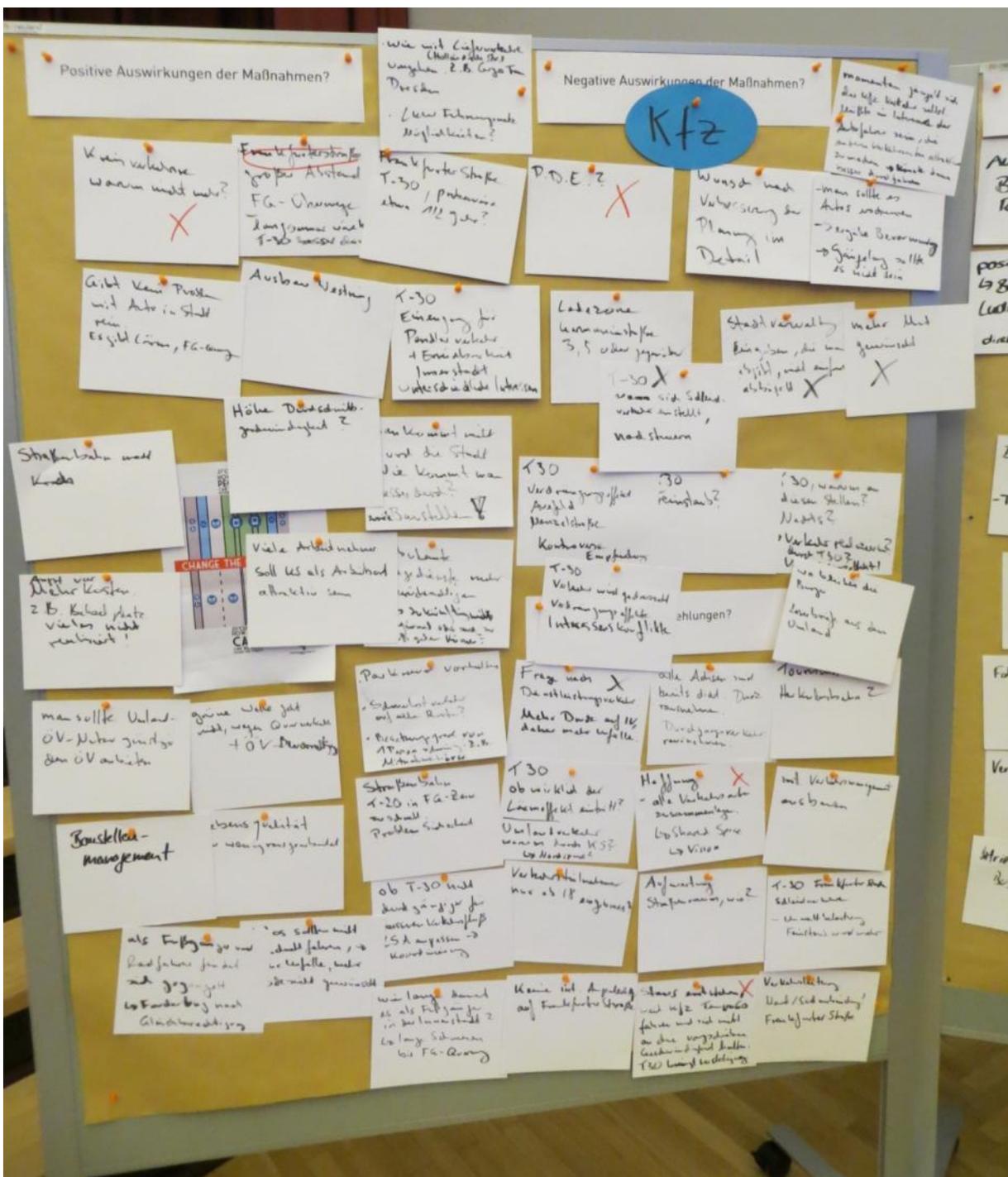
- Hinweis: auf die Einrichtung von Ladezonen (auch im Vorderen Westen), z.B. Germaniastraße 3, 5 oder gegenüber

## Sonstige Hinweise / Anregungen

- Frage, ob auch eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen vorgenommen wird
- ⇒ Antwort: erfolgt durch das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt von Mai-Juli 2014 zusammen mit der Universität Kassel

- Wunsch, dass die Planung auch im Detail gut vorgenommen wird, weil hierbei manche Probleme bestehen (z.B. durch die verkehrsordnungsrechtliche Ausweisung etc.).
- Wunsch, dass die Stadtverwaltung sich detaillierter mit schriftlichen Eingaben und Hinweisen der Bevölkerung beschäftigt und sie nicht mit einem Standardschreiben einfach ‚abbügeln‘ sollte.
- Wunsch, ein stärkeres Baustellenmanagement vorzunehmen
- Hinweis: die Straßenbahn verursacht mehr Lärm als die Kfz

## Die Stellwand



## **Gruppe 2: Fußverkehr / Radverkehr / Einkaufs- und Versorgungsverkehr / Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Mitte)**

### **Radverkehr**

#### Premiumradrouten:

- Die Premiumradrouten können ein starkes Signal zur Förderung des Radverkehrs in Kassel bedeuten.
  - Die Premiumradrouten sollten nicht nur als Verbesserung des Radverkehrs in der Stadt-Umland-Beziehung verstanden werden; sie können vielmehr auch schnelle innerstädtische Radverbindungen darstellen.
  - Es sollte auch eine Premiumradroute aus Richtung Westen geben.
  - Für die Premiumradrouten sind gewisse Mindeststandards anzustreben, wie z.B. Schneeräumung im Winter.
  - Bei der Umsetzung könnte es an gewissen Stellen Probleme geben, z.B. bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen (Bsp. Premiumradroute am Auestadion). Ggf. müssen alternative Wegführungen geprüft werden.
- ⇒ Die Premiumradrouten werden begrüßt und als wichtiges Element zu einer radverkehrsfreundlicheren Stadt gesehen. Hinsichtlich der Umsetzung werden jedoch z.T. Probleme gesehen; hier gilt es, frühzeitig Ansätze und Möglichkeiten zu deren Lösung zu finden.

#### Wegenetz:

- Es muss ein schnelles und einleuchtendes Netz geschaffen werden → Die Führung des Radverkehrs sollte möglichst einheitlich sein; dies erleichtert es sowohl Radfahrern als auch Autofahrern und ist der Verkehrssicherheit zuträglich.
- Das jetzige Wegenetz entspricht einem „Stückwerk“. Der häufige Wechsel der Führungsform erschwert die Nutzung für den Radfahrer. Gleichzeitig ist die Erkennbarkeit des Radverkehrs für den Autofahrer schwierig.
- Bei der Anlage von Radwegen sollten – bei ausreichender Flächenverfügbarkeit – nicht nur die Mindeststandards/-breiten erfüllt sein.
- Hauptverkehrsstraßen sind wichtige Verbindungen für den Radverkehr, da auch der Radfahrer schnell vorankommen möchte. Nebenrouten führen häufig zu Umwegen und Zeitverlusten.
- Die Wilhelmshöher Allee könnte ohne Probleme auf einen Fahrstreifen je Richtung für den Kfz-Verkehr reduziert und der frei werdende Raum u.a. für den Radverkehr genutzt werden. Bei den Bauarbeiten im letzten Jahr, bei denen jeweils ein Fahrstreifen gesperrt war, kam es nur sehr temporär (max. 15 Minuten morgens und abends) zu kleineren Stauungen.

- Bedeutende Parallelrouten zu Hauptverkehrsstraßen könnten konsequent in Fahrradstraßen umgewandelt werden.
  - Attraktive Alternativrouten im Nebenstraßennetz sollten beibehalten und verbessert werden.
  - Nebenrouten sind für den Radverkehr neben den Hauptstraßen ebenfalls wichtig, z.B. für den Freizeitverkehr oder unsichere Radfahrer; daher sind sie ebenfalls beizubehalten bzw. zu stärken. Hier ist vor allem eine Durchgängigkeit anzustreben.
- ⇒ Das heutige Radwegenetz wird insgesamt als mangelhaft bezeichnet. Aufgrund der unterschiedlichen Interessen und Zielgruppen (Alltags- und Freizeitverkehr, schnelle und langsame Radfahrer) sollte der Radverkehr sowohl entlang von Hauptstraßen als auch im Nebenstraßennetz gefördert werden.

#### Führungsform (Fahrbahn oder Seitenraum):

- Bei der Führung auf der Fahrbahn ist der Radfahrer besser im Sichtfeld des Autofahrers → gegenseitige Akzeptanz durch gute Sichtbarkeit.
  - Hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs sorgen bei der Nutzung von Radfahr- oder Schutzstreifen häufig für Unbehagen. Durch Tempo 30 könnte der Radverkehr auch auf vielbefahrenen Straßen gestärkt werden, bei gleichzeitiger Beibehaltung von zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr
  - Bei der Führung im Seitenraum werden verstärkt Konflikte durch die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fußgängern und Radfahrern gesehen.
  - Breite Gehwege (4 bis 5m), die der Radfahrer mit nutzen kann, könnten Alternativen zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bilden.
  - Bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn könnten auch physische Barrieren zum Einsatz kommen (Bsp. Skandinavien).
  - An Kreuzungen muss eine eindeutige und sichere Querung gegeben sein (betrifft vor allem den linksabbiegenden Radverkehr). Verstärkte Aufklärungsarbeit nutzt sowohl den Radfahrern (wie verhalte ich mich richtig) als auch den Autofahrern (mehr Verständnis).
  - Über eine erhöhte Verkehrssicherheit kann eine Motivation zu Radfahren geschaffen werden.
- ⇒ Es bestehen unterschiedliche Ansichten hinsichtlich der geeigneten Führungsform, wobei die Mehrheit zur Führung auf der Fahrbahn tendiert. Grundsätzlich sollte eine möglichst einheitliche Linie gefunden sowie eine stärkere Aufklärungsarbeit sowohl für Rad- als auch für Autofahrer betrieben werden.

## Fußverkehr

Querungen, Lichtsignalanlagen:

- Es sollten mehr Querungen an Hauptverkehrsstraßen eingerichtet werden. Auch die Querungssituationen an Haltestellen sind zu verbessern.
  - Die Situation am Bebelplatz ist für den Fußverkehr zu verbessern. Während am Platz selbst zwei Fußgängerüberwege vorhanden sind, fehlen an allen zulaufenden Straßen entsprechende Querungshilfen.
  - Lichtsignalanlagen müssen in einem Zug zu überqueren sein, d.h. kein Warten auf der Mittelinsel.
  - Lange Ampelphasen verleiten zu Rotlichtverstößen bei Fußgängern.
  - Es wird eine bessere Koordinierung des Fußgänger-Grüns bei ankommenden Trams an Haltestellen gewünscht → Grünphase ist für Fußgänger, die die Tram „erwischen“ wollen, wichtiger.
- ⇒ Gerade im Innenstadtbereich mit einem hohen Fußgängeraufkommen werden die Belange des Fußverkehrs als wichtig und von höherer Priorität eingestuft. Vorhandene Spielräume, z.B. bei der Ampelsteuerung, sollten konsequent für den Fußverkehr genutzt werden.

Barrierefreiheit:

- Es sind ausreichende Gehwegbreiten anzustreben. Diese dürfen nicht durch Laternen oder Schilder verstellt bzw. eingeschränkt sein.
  - Bordabsenkungen sind mittlerweile im Stadtgebiet gut bzw. häufig vorhanden. Es sollte eine konsequente Weiterführung erfolgen.
- ⇒ Hinsichtlich des Themas Barrierefreiheit werden oftmals bereits gute Rahmenbedingungen gesehen. Gleichzeitig bestehen jedoch lokal noch Problemstellen, die es zu beheben gilt.

## Fußgängerzone

- Es bestehen z.T. Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern und dem öffentlichen Verkehr in der Fußgängerzone.
- Der Tramverkehr sollte aus der Fußgängerzone herausgenommen werden, um Konflikte zu vermeiden. Längere Fußwege zu den Haltestellen sind zuzumuten.
- Die Trams sollten weiterhin durch die Fußgängerzone geführt werden. Dies fördert die Attraktivität der City und ermöglicht kurze Wege. Die Herausnahme könnte zu Attraktivitätseinbußen des öffentlichen Verkehrs führen.
- Viele Personen sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen und würden durch eine Herausnahme benachteiligt.

- Die Herausnahme des Tramverkehrs würde an den Randhaltestellen (z.B. Fünffensterstraße) aufgrund der hohen Ein- und Aussteigerzahlen zu chaotischen Zuständen führen.
  - Die KVG hat den Tramverkehr in der Fußgängerzone gut im Griff. Störungen des Fußverkehrs werden bestmöglich vermieden.
  - Die Fußgängerzone könnte für den Radverkehr auch im Längsverkehr geöffnet werden (nicht nur Querung der Fußgängerzone). Wichtig ist hierbei die gegenseitige Rücksichtnahme. Der Radverkehr dürfte nur mit Schritttempo zugelassen sein.
  - Die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr ist stark konfliktbehaftet. Daher sollte die bestehende Zeit-/Querungsbegrenzung beibehalten werden.
  - Die Laternen schränken die verfügbare Gehwegbreite in der Fußgängerzone spürbar ein. Statt Laternen sollte eine hängende Beleuchtung zum Einsatz kommen.
- ⇒ Es wurde kontrovers diskutiert, welche Verkehrsarten in der Fußgängerzone zugelassen sein sollten. Insgesamt plädiert die Mehrheit für eine Beibehaltung der jetzigen Situation.

## **Einkaufs- und Versorgungsverkehr**

- Schließfächer / Bringservice für Einkäufe in der Innenstadt

## **Sonstige Hinweise / Anregungen**

- Verstärktes Mobilitätsmanagement von „Beginn an“ (Kinder, Neubürger)
- Verstärkte Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Mehr Mut zu Testlösungen und innovativen Ansätzen
- Der Ansatz „Shared Space“ eignet sich gut zur Stärkung des Miteinanders der Verkehrsarten → Andere Städte zeigen hier positive Erfahrungen, ggf. könnte dieser Ansatz auch in Kassel einmal ausprobiert werden.
- Dem „Verkehrs-/Autofahrertrauma“, das aus der Lollies in den 1990er Jahren resultiert, muss über eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begegnet werden.
- Durch den starken Einfluss der Autofahrer-Lobby wird es schwer sein, eine Stärkung des Radverkehrs zu erreichen.
- In der Stadt Freiburg ist vor 25 Jahren kaum jemand mit dem Rad gefahren. Durch eine intensive Förderung des Radverkehrs konnte der Radverkehrsanteil erheblich gesteigert werden. Das Rad hat heute einen sehr hohen Stellenwert in der Stadt. Von dieser Entwicklung hat die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt erheblich profitiert, und es hat keine negativen Auswirkungen für den Einzelhandel gegeben.

## Die Stellwand



### **Gruppe 3: Öffentlicher Verkehr / Berufs- und Ausbildungsverkehr / Mobilitätsmanagement / Mobilitätskultur (Mitte)**

Zunächst wird eine breite Übereinstimmung der Bürgerinteressen mit den im VEP formulierten Grobzielen festgestellt. Es zeigt sich jedoch, dass die in Präsentation und auf den Plakaten genannten Schlagworte erklärungsbedürftig sind und viele Punkte, die den Bürgern wichtig waren und sind, nicht auf den ersten Blick wahrgenommen werden konnten. In der anschließenden Diskussion quer durch alle Themenbereiche zeigt sich, dass insbesondere in den vom ÖPNV bereits weitestgehend hervorragend erschlossenen Stadtteilen im Bereich Mitte vor allem die flankierenden Maßnahmen als wichtig erachtet werden, während klassische ÖPNV-Ausbau-Politik nur in den nicht von der Tram erschlossenen Gebieten Wehlheidens als prioritär angesehen wird.

#### **Infrastruktur-Ausbau**

- Kassel sollte für Arbeitnehmer als Arbeitsort attraktiver sein.
  - ⇒ Antwort: Durch die Tram-Verlängerungen nach Waldau und bis zum Bahnhof Ihringshausen werden auch regionale Verkehrsbeziehungen mit aufgewertet. Durch das Zielkonzept der RegioTram sind zudem weite Teile der Region bereits attraktiv an Kassel angebunden. Nicht alle Bereiche des Umlands eignen sich für eine dichte Erschließung im ÖPNV, sodass auch P+R und flexible Angebote eine Rolle spielen müssen.
- Ausbau des Weststrings für Maßnahmen am Holländischen Platz nutzen, insbesondere eine Verlagerung der Haltestelle
- Gibt es eine Option den PKW/LKW-Verkehr am Holländischen Platz unter die Erde zu verlegen?
  - ⇒ Antwort: Eine Aufwertung des Holländischen Platzes ist zentraler Bestandteil des VEP, auch eine Verlegung der Haltestelle wird geprüft. Eine Führung des Verkehrs unter der Erde ist jedoch mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden, zudem muss die genaue Lage und Ausprägung der Rampen gegenüber dem entstehenden Effekt abgewogen werden.
- Wo sollte der motorisierte Individualverkehr sinnvollerweise unter die Erde verlegt werden?
  - ⇒ Antwort: Aus gutachterlicher Sicht sind keine weiteren Tunnellösungen erforderlich. Die Entlastung des Holländischen Platzes erfolgt durch ein Verkehrskonzept für den Weststring und die Untere Königsstraße.
- Es sollte abgewogen werden, ob ein Tram-Ausbau sinnvoller ist, als ein Busangebot (Investitions- und Betriebskosten).

- ⇒ Antwort: Bei jeder Maßnahme werden die Betriebskosten und die Investitionskosten (anteilig nach Nutzungsdauer der neuen Infrastruktur) ins Verhältnis gesetzt. Straßenbahnen verursachen zwar höhere Betriebskosten, umgerechnet auf den einzelnen Fahrgast sind diese jedoch ab gewissen Fahrgastmengen deutlich geringer.
- Die Problematik der Fernbusse muss gelöst werden.
- ⇒ Antwort: Hierbei sind kurzfristige Lösungen gefordert, die der VEP mit seiner langfristigen Perspektive auf 2030 nicht liefern kann. Das Thema Fernbusse wird derzeit durch die Stadt eruiert.
- Der Stern als zentraler Umsteigepunkt kommt weder im Vortrag noch auf dem Plakat vor, ist jedoch zu betrachten.
- ⇒ Antwort: Die Bedeutung des Sterns als zentralem Umsteigepunkt im Stadtgebiet ist Bestandteil des VEP. Durch einen aufgewerteten, übersichtlichen Umsteigeknoten entfallen Hemmnisse den ÖPNV zu nutzen. Zudem bietet sich die Chance einer städtebaulichen Aufwertung dieses zentralen Innenstadtknotens. Nach Möglichkeit sollte die Maßnahme als integrierte Maßnahme in einem Gesamtkonzept zum Holländischen Platz, Am Stern, zur Kurt-Schumacher-Straße und Kurt-Wolters-Straße aufgehen, was gleichzeitig die Wechselwirkungen eines solchen Projekts veranschaulicht.
- Kann nach Ihringshausen auch eine RegioTram verkehren?
- ⇒ Antwort: Grundsätzlich ist eine solche Variante vorstellbar, ist jedoch aufgrund der engen baulichen Situation am Bahnhof Ihringshausen und der ICE-Schnellfahrstrecke schwierig oder höchst kostenintensiv zu realisieren, weswegen zunächst eine bessere Verknüpfung von Regionalverkehr und Tram angestrebt wird. Bei einer Ausweitung des RegioTram-Angebots in Richtung Hann. Münden wäre die Verknüpfung jedoch insbesondere durch die Möglichkeit eine Durchmesserlinie Hann. Münden – Innenstadt – Melsungen/Baunatal zu realisieren interessant und wird im regionalen VEP diskutiert.

### **Betriebliche Maßnahmen (Takt, Linienführung, ...)**

- Warum gibt es keine Ringverkehre?
- ⇒ Antwort: Ein Ringverkehr bedeutet vor allem eine Aufwertung der Querbeziehungen unter Ausschluss der Innenstadt. Diese Aufwertung der sogenannten Tangentialverkehre ist zentrales Ziel des VEP 2030 und soll beispielsweise die Verkehre zwischen Bettenhausen, Waldau, Wehlheiden, Wilhelmshöhe und Kirchditmold aufwerten. Eine Führung als geschlossener Ring wurde geprüft, jedoch nicht für sinnvoll erachtet, da die Nachfrageströme im Kasseler Osten hierfür zu gering sind und sich auch im Straßennetz kaum eine sinnvolle nachfragestarke Führung ergibt.
- Insbesondere in Wehlheiden und der Südstadt gibt es Gebiete, die vom ÖPNV unzureichend erschlossen sind. Wie passt das zur älter werdenden Bevölkerung?

- ⇒ Antwort: Zentrales Element des Maßnahmennetzes des VEP sind die vier Netzebenen. Wichtig hierbei ist auch die Feinerschließung, wobei eine neue Erschließung des Auefelds ebenso vorgesehen ist, wie die Beibehaltung der bestehenden Erschließungsverkehre. Die Erschließungsqualität gemessen am Fußwegeabstand zu den Haltestellen ist in weiten Teilen der Stadt sehr gut, die Gebiete die bisher keinen direkten Anschluss an den ÖPNV haben, sind häufig mit Bussen aufgrund der beengten Straßenräume nicht bedienbar, sodass hier kleine Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssten oder alternative Möglichkeiten wie die Fahrradnutzung gefördert werden sollten.
- ÖPNV darf nicht nur lukrative Strecken bedienen.
- ⇒ Antwort: Auch wenn die Finanzen bei der Betrachtung von Maßnahmen stets eine Rolle spielen müssen, sind die Ziele der Daseinsvorsorge und der Attraktivität des ÖPNV auch im VEP zentral. Daher spielen sowohl die Ebene der Feinerschließung als auch angebotsorientierte Bedienzeiträume eine große Rolle im Maßnahmenkonzept und sind rein betriebswirtschaftlich nachfrageorientiertem Verkehr vorzuziehen.
- Stößt der ÖPNV bei noch mehr Fahrgästen nicht an Kapazitätsgrenzen?
- ⇒ Antwort: Wenn parallel keine Neuorganisation der Verkehre stattfindet, ist dies auf zahlreichen Korridoren zu befürchten. Durch das Maßnahmennetz des VEP werden aber vor allem hoch belastete Korridore durch die Schaffung neuer Tangentialverbindungen entlastet. Auch bei Angebotsausweitungen wie der Tram nach Harleshausen wurde darauf geachtet, keine Mehrverkehre über die belasteten Bereiche der Innenstadt zu führen, sondern bisher dort endende Verkehre zu verlängern.
- Das Tramnetz ist hoch attraktiv, daher sollten vor allem mehr Kunden auf die Busse gebracht werden.
- ⇒ Antwort: Maßnahmen im Busnetz haben sich im Zuge der Maßnahmenentwicklung für den VEP als sehr effektives Mittel herausgestellt, um mit wenig zusätzlichem Betriebsaufwand zahlreiche Fahrgäste zu gewinnen. Durch eine erhöhte Transparenz im Netz und die klare Gliederung in die 4 Ebenen können die Reisezeiten und Takte auf zahlreichen wichtigen Verbindungen gestärkt werden und somit auch auf bisher vom PKW dominierten Stadtteil-Beziehungen Neukunden gewonnen werden.
- Es müssen Lücken im Busangebot beseitigt werden, insbesondere im Querverkehr.
- ⇒ Antwort: Das Maßnahmennetz zeigt, dass eine Neuorganisation der Verkehre mit nur geringer Angebotsausweitung zu sehr guten Effekten führt, wofür im Besonderen die neuen Querverbindungen (Tangentialen) sorgen.
- Die Zuverlässigkeit muss viel stärker als zentraler Bestandteil für eine Entscheidung pro oder contra ÖPNV herausgestellt werden.

- ⇒ Antwort: Diese Einschätzung ist richtig und soll auch im VEP eine wichtige Rolle spielen. Mögliche Einflussgrößen sind eine Verstärkung des Gesamtverkehrsflusses, eine konsequente Beschleunigung des ÖPNV, eine funktionierende Anschlusssicherung und eine abgestimmte, effektive Betriebslenkung. Hinzu kommt die Komponente der Information, wobei hier die Kommunikation zu den Kunden durch technische Neuerungen deutlich einfacher wird und gefördert werden sollte, z.B. durch Apps mit Live-Abfahrzeiten, proaktive Störungsinformation per SMS/Push-Nachricht und den Ausbau der dynamischen Informationsangebote an den Haltestellen und im Fahrzeug.
- Auf der Linie 5 bestehen starke Kapazitätsengpässe.
- ⇒ Antwort: Die Probleme sind bekannt, kurz- bis mittelfristig ist die Verstärkung der Züge, ähnlich wie auf der Linie 1, ein Lösungsansatz, hierfür müssen jedoch Fahrzeuge beschafft werden. Eine weitere Entlastung kann durch eine Verlagerung von Kurzwegen auf den Radverkehr und bessere Busangebote auf den Querverbindungen erreicht werden, indem Fahrgäste, die ihre Ziele außerhalb der Innenstadt haben, nicht mehr durch diese hindurchgeführt werden.
- Das Angebot in den Randzeiten muss verbessert werden.
- ⇒ Antwort: Hier stehen einer Vielzahl von Interessen der einzelnen Nutzergruppen die eingeschränkten finanziellen Mittel gegenüber. Daher sollten Verbesserungen zunächst dort erfolgen, wo sie möglichst vielen Fahrgästen nutzen. Hierbei stehen im VEP insbesondere die Harmonisierung der Taktzeiten, die Ausweitung der Bedienung am Samstagnachmittag und ein flächendeckendes Angebot am Abend bis 22 Uhr im Vordergrund. Weitere Nutzerinteressen wie die Bedienung in den Werktagenächten oder am frühen Sonntagmorgen sind im Zweifelsfall als flexible Angebotsform (z.B. AST wie im Umland üblich) zu prüfen.
- Die Anbindung des Klinikums muss verbessert werden, insbesondere aufgrund der Standortkonzentration.
  - Auf der Ludwig-Mond-Straße ist eine direkte Linienführung wichtig.
  - Die Regionalbusse müssen transparent integriert werden.
- ⇒ Antwort: Für das Maßnahmennetz wurden wichtige Orte definiert, die aus allen Bereichen schnell und komfortabel erreicht werden können, hierzu gehört auch das Klinikum, weswegen dort ein verbessertes Angebot geplant ist. Die Ludwig-Mond-Straße stellt im Maßnahmennetz eine wichtige Tangentiale dar, die im Zuge der Achse Bettenhausen – Waldau – Wehlheiden – Bf. Wilhelmshöhe – Kirchditmold – usw. auf direktem Wege befahren wird. Eine Integration der Regionalbusse bietet sich vor allem dort an, wo weite Wege durch die Stadt zurückgelegt werden, durch eine Überlagerung von Linien und ein ausreichendes Taktangebot ein attraktives Gesamtangebot geschaffen werden kann. Im Stadtgebiet bietet sich hierfür besonders die Kölnische Straße an,

wohingegen z.B. auf Holländischer, Frankfurter oder Leipziger Straße die Regionalbusse stets nur eine Ergänzung zum Tramnetz darstellen.

## Flankierende Maßnahmen (Handhabbarkeit, Tarif, ...)

- Die Preise im ÖPNV sind viel zu hoch.
  - ⇒ Kurzstrecken-Tarife sind unattraktiv und viel zu hoch, insbesondere im Vergleich mit dem Ausland.
  
- Die Steigerungen der letzten Jahre sind unverhältnismäßig hoch.
  - ⇒ Antwort: Die Tarifgestaltung ist durch die Stadt nur mittelbar zu beeinflussen, da die Tarifhoheit beim NVV liegt. Ein System was für alle Kundengruppen maßgeschneiderte Angebote bereithält, verliert durch Unübersichtlichkeit an Attraktivität. Ein Lösungsansatz kann hier eine flexible Karte mit kilometerscharfer Abrechnung nach dem Bestpreis-Prinzip darstellen (siehe unten). Aufgrund der angespannten Haushaltssituation vieler Kommunen sind die Zuschüsse für den ÖPNV in den letzten Jahren konstant bzw. in Teilen sogar gekürzt worden. Für die ÖPNV-Betreiber durch Energiepreis- und Personalkostenentwicklung sowie Inflation entstandene Mehrkosten mussten daher an die Kunden weitergegeben werden. Diese Problematik betrifft den ÖPNV praktisch überall in Deutschland. Positives Beispiel für einen attraktiven Tarif, ist die Einführung einer stark verbilligten Jahreskarte, wie beispielsweise in Wien. (1,-€ pro Tag = 365,-€ im Jahr für eine ÖPNV-Jahreskarte). Abzuwägen ist hierbei, ob die Kapazitäten ausreichen. Für eine bessere Auslastung des ÖPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollten vor allem die Gelegenheitskunden im Fokus der Neukundengewinnung stehen (siehe auch unten)
  
- Für Kunden aus dem Umland sollte der ÖPNV billiger angeboten werden.
  - ⇒ Antwort: Bereits heute profitieren die Kunden im Umland mit dem Kassel-Plus-Tarif von verhältnismäßig günstigeren Fahrpreisen als im Stadtgebiet. Aufgrund der Distanzen und weniger bündelungsfähigen Fahrgastströme wird der ÖPNV im Umland jedoch immer teurer zu betreiben sein, als im Stadtgebiet.
  
- Die Fahrscheinautomaten sind bedienerunfreundlich. Nicht nur vom Tarif, sondern generell von der Software.
  - ⇒ Antwort: Ein begreifbares Tarifsystem muss auch zwingend von angepassten und verständlichen technischen Lösungen begleitet werden. Der Hinweis wird aufgenommen.
  
- Neubürger sollten für den ÖPNV gewonnen werden und beispielsweise einen Monat umsonst fahren dürfen, auch wenn dies hohe Kosten verursacht.
  - ⇒ Antwort: Die These wird gestützt, in anderen Städten hat sich gezeigt, dass insbesondere Neubürger, die ihre täglichen Wege neu organisieren müssen, sehr viel offener für eine Nutzung des ÖPNV sind, als Bürger mit eingeschliffenen Alltagswegen. Daher sind

auch die Kosten für ein Neubürgermanagement gut angelegt, wenn die Chance besteht Kunden möglicherweise auf Lebenszeit für den ÖPNV zu gewinnen.

- Welche Maßnahmen sind zur Vereinfachung und Gewinnung von Gelegenheitskunden geplant (Stichwort: RFID-Karte (RFID = radio-frequency identification [Identifizierung mit Hilfe von elektromagnetischen Wellen] → ermöglicht ein automatisches und berührungsloses Identifizieren bzw. Lokalisieren von Objekten))?
  - Wird es für jede Stadt in Deutschland eine eigene RFID-Karte geben?
  - Wird die Karte das Papierticket ersetzen?
  - Wie ist es um die Datensicherheit und Anonymität bestellt?
- ⇒ Antwort: Die Einführung einer kostenlosen RFID-Karte für Gelegenheitskunden ist ein wichtiger Baustein zur Gewinnung von Neukunden, ist jedoch sowohl vom NVV (Tarifhoheit) abhängig und erfordert eine gewisse Anfangsinvestition. Dennoch wird diese Technologie vermutlich bis 2030 ohnehin eingeführt werden müssen. Während die Technologie im Ausland bereits stark verbreitet ist, sind in Deutschland erst wenige Städte, allen voran Heilbronn und Münster, damit ausgestattet. Für Kassel scheint kurzfristig zunächst eine Einführung im Bereich des Stadtgebiets ohne Umlandverkehre sinnvoll, anhand der hier gemachten Erfahrungen kann das Konzept dann sukzessive ausgeweitet bzw. verbessert werden. In Deutschland bemüht sich der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) um einen einheitlichen Standard, der die Einführung zwar komplexer macht, für die Kunden aber den Vorteil bietet, die Karte auch in allen anderen Städten nutzen zu können. Die Anonymität kann durch Aufladekarten in weiten Teilen gewährleistet werden. Insbesondere für Tourismusverkehre oder auch zur Wahrung vollständiger Anonymität können jedoch als Tages/Zeitkarte auch Papiertickets, die im Vorverkauf erworben werden, beibehalten werden.
- Es sollte einen kostenlosen ÖPNV geben (Bürgerabgabe).
- ⇒ Antwort: Für diese „Maximallösung“ sollten vor allem die Entwicklungen in den Städten beobachtet werden, die diese eingeführt haben. Abzuwägen sind insbesondere die Anforderungen, bis wohin ein kostenloser ÖPNV gehen muss. Es ist festzustellen, dass die verschiedenen Gruppen sehr differente Nutzungsbilder haben. So sind ältere Menschen/Freizeitsportler an einem dichten Angebot am Sonntagmorgen interessiert, während junge Leute gerne Verkehre in den Werktagsnächten realisiert sähen usw. Zudem ist abzuwägen, ob andere sinnvolle Verkehrsträger wie Fuß- und Radverkehr kannibalisiert würden, welche Verkehre induziert würden (Flatrate-Gedanke) und in welchem Maße der ÖPNV die zusätzlichen Fahrgäste mit vorhandener Infrastruktur aufnehmen könnte.
- Der ÖPNV muss qualitativ verbessert werden.
  - Der ÖPNV muss auch für Mobilitätseingeschränkte attraktiv sein.

- ⇒ Antwort: Im letzten Jahrzehnt sind auf Seite der Fahrzeuge, der Haltestellenausstattung etc. bereits erhebliche Qualitätsverbesserungen erzielt worden. Bei Neubeschaffungen sollten Kundenwünsche und Preis in sinnvollem Verhältnis abgewogen werden, sodass keine minderwertigen der reinen Beförderung ohne jegliche Qualität dienenden Fahrzeuge eingesetzt werden. Für die Angebotsqualität sind vor allem Informationsangebote und Pünktlichkeit (vgl. oben) wichtig.

## Konflikte / Sicherheit

- Straßenbahnen in der Oberen Königsstraße: Tempo 20 wird als gefährlich empfunden, Verlegung sinnvoll?

⇒ Antwort: Eine Verlegung der Straßenbahnen aus der Königsstraße würde zu erheblichen Nachfrageverlusten führen und die Attraktivität des ÖPNV in Kassel deutlich mindern. Es müssen jedoch nicht zwingend alle Linien durch die Fußgängerzone geführt werden, insbesondere wenn aus einem Korridor bereits eine Direktverbindung besteht, könnte mit den Verdichtungsleistungen der Laufweg über Scheidemannplatz bis Am Stern befahren werden. Für eine Akzeptanz dieser Leistungen ist die Aufwertung der Haltestelle Am Stern als adäquate Alternativ-Ein- bzw. Ausstiegshaltestelle sehr wichtig. Durch die Umgestaltung zu einem attraktiven ÖPNV-Umsteigeknoten, eine Aufwertung der Kurt-Schumacher-Str. und der Unteren Königsstraße sowie einer gestalterischen Aufwertung des Platzes als Tor zur Innenstadt kann die Attraktivität der nicht durch die Fußgängerzone verkehrenden Leistungen erhöht werden.
- Wie wirkt sich Tempo 30 auf den ÖPNV aus?

⇒ Antwort: Aufgrund der Haltestellen nähern sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten von ÖPNV und PKW-Verkehr an, sodass insgesamt ein besserer Verkehrsfluss und weniger wechselseitige Beeinflussung zu erwarten sind.
- Welche Durchschnittsgeschwindigkeit hat der ÖPNV?

⇒ Antwort: Ist je nach Führung verschieden und variiert in Kassel zwischen 40-50 km/h im Regionalverkehr und 14 km/h im Stadtverkehr (Ortsbus Ober-/ Niederzwehren). Die schnellsten innerstädtischen Buslinien sind die Linien 17 und 18/19 mit 22-30 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Im Tramnetz werden im Durchschnitt 15 km/h (Linie 8) bis 28 km/h (Linie 4) erreicht.
- Das Baustellenmanagement muss verbessert werden.

⇒ Antwort: Ziel ist es, Maßnahmen zwischen ÖPNV und PKW bestmöglich abzustimmen, für eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sind jedoch auch Phasen mit erhöhter Bautätigkeit unumgänglich. Die derzeitige Häufung von Baustellen resultiert in großen Teilen auch aus einem Rückstand durch verschobene Baumaßnahmen, die wegen der

documenta bzw. des Hestentags nicht durchgeführt wurden. Die Baumaßnahmen zeigen aber auch, dass die Stadt Kassel in ihre Infrastruktur investiert und diese aufwertet.

- Die Straßenbahn sorgt für Lärmbelästigung.  
⇒ Antwort: Moderne Stadtbahnen sind im Vergleich zum PKW/LKW-Verkehr oder zu Bussen grundsätzlich leiser. Probleme ergeben sich insbesondere in scharfen Kurven oder bei Gleiskreuzungen, die sich jedoch selten in dicht bewohntem Gebiet befinden und bei Neubaustrecken von vornherein vermieden werden können.
  
- Der Durchgangsverkehr ist zentrales Problem in Kassel, z.B. aus dem Norden zum VW-Werk Baunatal, was wird dagegen getan?  
⇒ Antwort: Insbesondere die verbesserte Erreichbarkeit des VW-Werks in Baunatal ist ein wichtiger Aspekt im regionalen VEP des ZRK. Durchgangsverkehre mit Quelle und Ziel in der Region sollten durch ein abgestimmtes Angebot für den ÖPNV gewonnen werden, bei Fernverkehren im überregionalen Bereich ist dieses jedoch sehr schwierig.
  
- Die gewünschte grüne Welle im PKW-Verkehr widerspricht der ÖPNV-Beschleunigung.  
⇒ Antwort: Grundsätzlich ist dies richtig, ist aber im Einzelfall zu prüfen. Bei einer abgestimmten Verkehrskoordination können beide Verkehrsträger von einem besseren Verkehrsfluss profitieren, insbesondere bei einer Harmonisierung der durchschnittlichen Geschwindigkeiten von IV, ÖV und Radverkehr. Bereits jetzt besteht eine Verkehrskoordination.
  
- Die Lebensqualitätsverbesserungen, die durch einen guten ÖPNV entstehen, werden nicht ausreichend gewürdigt.  
⇒ Antwort: Wird als Hinweis für den weiteren Prozess mit aufgenommen.
  
- Als Fußgänger und Radfahrender fühlt man sich von ÖPNV und PKW gegängelt.  
⇒ Antwort: Fuß-, Rad und öffentlicher Verkehr sind nicht als Gegner, sondern als Partner zu sehen (Umweltverbund), die sich jedoch aufgrund der vielfach autogerecht ausgelegten Knotengestaltung nicht überall optimal ergänzen. Ziel muss es sein, die spezifischen Vorteile eines jeden „Verkehrssystems“ bestmöglich und in Kombination miteinander zu nutzen.
  
- Werden Ausbaumaßnahmen im Rad- und Fußverkehr dem ÖPNV schaden?  
⇒ Antwort: Es ist durchaus zu erwarten, dass die Steigerung der Attraktivität des Rad- und Fußverkehrs auch Kunden aus dem ÖPNV verlagern wird. Dies ist jedoch nicht zwingend als negativ zu beurteilen, da sich insbesondere Kurzstrecken zum Rad- und Fußverkehr verlagern werden, welche im ÖPNV vor allem auf starken, innenstadtnahen Korridoren stattfinden. Diese weisen heute bereits eine sehr hohe Belastung auf, sodass eine Verlagerung mehr Kapazitäten ermöglicht und der ÖPNV vor allem auf den Mittel-

und Langstrecken Neukunden befördern kann, ohne die Kapazitäten im Innenstadtbereich zwingend aufstocken zu müssen.

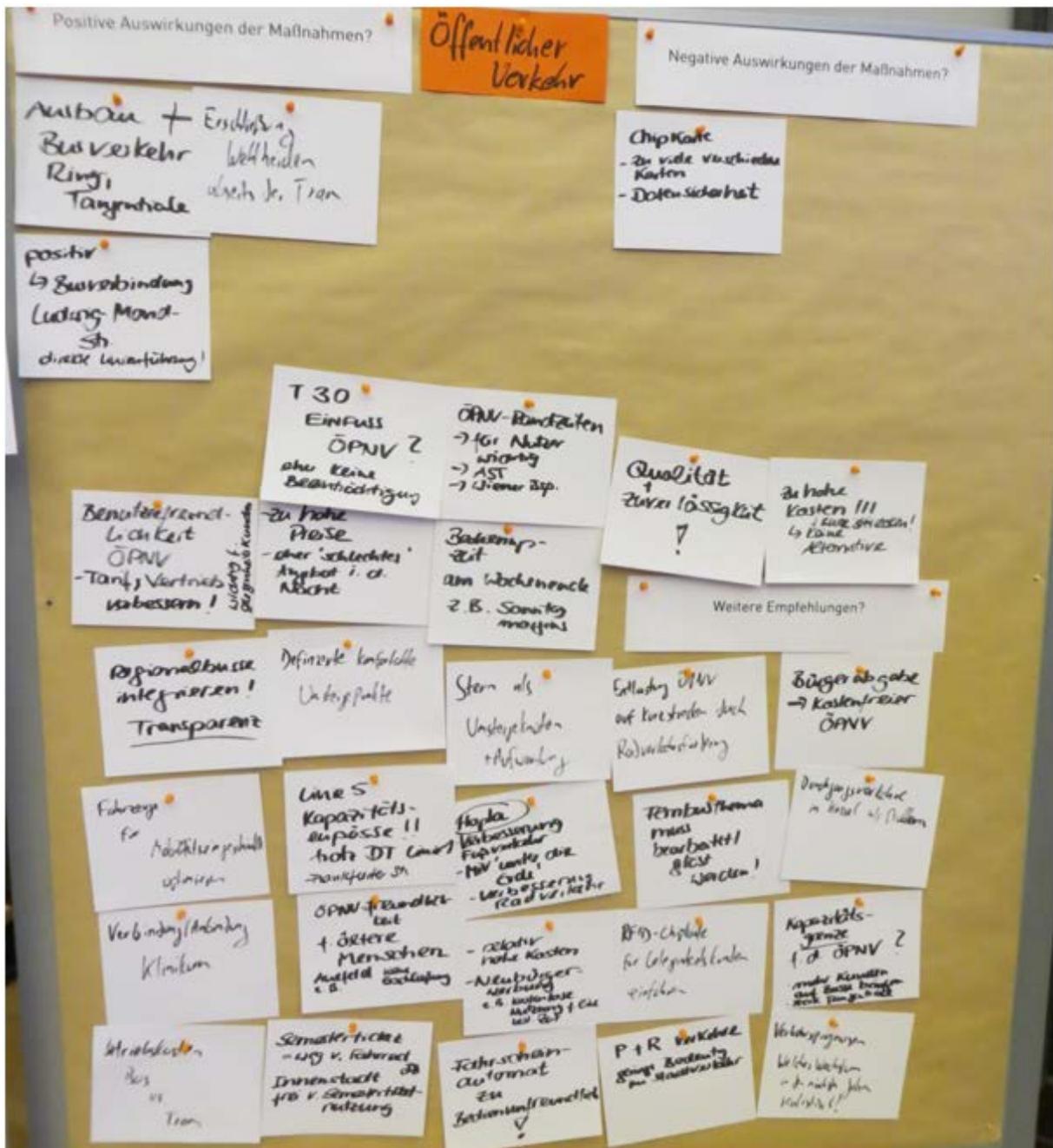
- Es darf nicht immer nur aus der Perspektive des Autos gedacht werden, wenn behauptet wird, im ÖPNV sei etwas „nicht möglich“.
- ⇒ Antwort: Derzeit stellt der PKW-Verkehr die größte Nutzergruppe dar, was sich auch in seiner Dominanz widerspiegelt. Ziel des VEP ist eine verbesserte Gleichberechtigung der Verkehrsträger und eine ausgewogene, abgestimmte Verbesserung der Verhältnisse herbeizuführen, von der alle Verkehrsträger profitieren können.
  
- These 1: Studierende werden durch die Semester-Tickets mit dem ÖPNV sozialisiert, sodass sie nach dem Studium die Vorteile des Radfahrens nicht ausreichend kennen und somit möglicherweise eher Autofahrer werden.
- These 2: Das Semesterticket führt zum schlechten Modal-Split des Fahrrades.
- These 3: Die Kapazitätsprobleme in der Innenstadt entstehen vor allem durch die Semestertickets.
- ⇒ Antwort: Eine Korrelation zwischen Semesterticket und Fahrradnutzung ist grundsätzlich nicht von der Hand zu weisen. Jedoch ist der entscheidende Einflussfaktor die Existenz eines attraktiven Angebots im Radverkehr, weswegen ein Vergleich mit Göttingen, Bremen oder Münster schwierig ist. Ein Semesterticket ist Ergebnis studentischer „Demokratie“, wobei es bei attraktiven Angeboten im Radverkehr durchaus Konstellationen wie in Göttingen geben kann, dass es ein regionales/bundeslandweites Ticket gibt, welches nicht im Stadtverkehr gilt. Generell ist festzuhalten, dass insbesondere bei den jüngeren Generationen das Fahrrad als Verkehrsmittel und als Lifestyle-Artikel sehr viel stärkere Präsenz hat, als noch vor einigen Jahren und das Fahrrad sehr viel stärker und häufiger bei der täglichen Verkehrsmittelwahl berücksichtigt wird.
  
- Bedeutung von P+R-Verkehren für den Stadtverkehr?
- ⇒ Antwort: Chancen für P+R werden vor allem auf längeren Strecken gesehen, an der Stadtgrenze wird die Quote verlagerungswilliger Fahrgäste sehr viel geringer sein. In vielen Bereichen des Umlands ist P+R, möglicherweise kombiniert mit Elektromobilität, jedoch eine gute Möglichkeit dispers liegende und vom ÖPNV schlecht erschließbare Gebiete in den ÖPNV einzubeziehen. Doch auch hiermit ist P+R stets eine Nischenerscheinung von wenigen tausend Kunden und wird den Verkehr auf den großen Einfallsstraßen alleine nicht signifikant verändern.
  
- Verkehrsprognosen: Welches Wachstum ist in den nächsten Jahren realistisch?
- ⇒ Antwort: Ein weiteres Wachstum ist im Fern- und Güterverkehr zu erwarten. Im Kasseler Umland werden aufgrund des Bevölkerungsrückgangs vor allem regionale Verkehre zurückgehen. Im Stadtgebiet ist trotz der rückgehenden Verkehre aus dem Umland von einer Stagnation auszugehen, da die noch leicht wachsende Stadtbevölkerung

tendenziell mehr Wege zurücklegen wird als heute. Aufgrund der Demographie und des Verhältnisses künftiger Rentnergenerationen zum Auto, sowie der Führerscheinbesitzquoten wird es jedoch für den ÖPNV immer wichtiger Kundengruppen zu halten bzw. neue Kunden zu gewinnen.

### **Finanzierung/Umsetzung**

- Aus Angst vor Mehrkosten und aufgrund der generellen Finanzierung werden viele Maßnahmen angedacht, aber nicht realisiert (z.B. Bebelplatz).
  - Es dürfen nicht nur teure Konzepte erstellt werden.
  - Es erfordert Mut und finanziellen Aufwand, den ÖPNV endlich nicht nur als Zusatz in einem autogerechten System zu sehen.
- ⇒ Antwort: Der VEP soll helfen die knappen finanziellen Mittel bestmöglich zu verteilen. Hierbei spielen auch Fördermittel eine große Rolle, bei denen vielfach nicht abschätzbar ist, wie sich die Budgets entwickeln werden. Aufgrund der Langfristperspektive des ÖPNV sollte jedoch nicht vom schlechtmöglichsten Fall ausgegangen werden. Ziel des VEP ist es, eine langfristige Strategie zu entwickeln, die die Vorteile eines jeden Verkehrsträgers würdigt und fördert. Auch bei den zahlreichen Kleinstmaßnahmen, die aus dem städtischen Budget finanziert werden und in der Summe ein hohes Investitionsvolumen darstellen, sollte der VEP stets Berücksichtigung finden, um unabgestimmte Fehlentwicklungen zu verhindern.

## Die Stellwand



## Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum

Nach der Vorstellung der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen, wurden nochmals einige Fragen im Plenum gestellt.

- Frage 1: Verkehrssicherheit ist nicht nur aus Autosicht zu diskutieren, auch die Straßenbahn stellt ein Sicherheitsproblem dar (z.B. in der Fußgängerzone)
- Frage 2: Insgesamt sollte die Stadt Kassel mutiger sein. Man könnte sich auch eine stärkere Senkung des Anteils des Kfz-Verkehrs am Modal Split (Verkehrsmittelwahl) vornehmen.
- Frage 3: Die finanziellen Spielräume werden immer enger. Es ist davon auszugehen, dass die Stadt in Zukunft weniger Geld zur Verfügung hat. Können die im Rahmen des VEP vorgeschlagenen Maßnahmen überhaupt umgesetzt werden? Besteht nicht die Gefahr, dass einige der Maßnahmen „unter den Tisch“ fallen?

⇒ Antwort von Herrn Nolda: Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen oftmals nicht nur die Stadt Kassel, sondern auch andere Gebietskörperschaften und Akteure (u.a. Bund, Land, KVG usw.). Insofern ist es schwierig, die finanziellen Potenziale aber auch Restriktionen von einzelnen Projekten im Voraus zu bestimmen. Es ist das Bestreben der Stadt Kassel, die zum jeweiligen Zeitpunkt vorhandenen finanziellen Spielräume bestmöglich auszuschöpfen.

Weiterhin ist zu bedenken, dass viele der im VEP enthaltenen Maßnahmen kostengünstig umsetzbar sind. Bei anderen, eher kostenintensiveren Maßnahmen ist es wichtig, dass der VEP Prioritäten setzt und die Maßnahmen entsprechend dieser Prioritätensetzung umgesetzt werden.

Die momentanen Bautätigkeiten in der Stadt zeigen, dass auch bei knappen Kassen Maßnahmen realisiert werden können bzw. müssen. Sie zeigen aber auch, dass Projekten und Umbaumaßnahmen i.d.R. lange Planungsphasen vorausgehen, in denen unterschiedliche Varianten und Möglichkeiten geprüft und abgewogen werden müssen.

Herr Nolda bedankt sich abschließend für alle Beiträge und bei allen Beteiligten und beendet mit den Schlussworten das Bürgerforum Mitte.

## **BÜRGERFORUM NORDWEST**

Stadtteile Bad Wilhelmshöhe, Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold

## **Gruppe 1: Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr / Freizeit- und Tourismusverkehr / Verkehrssicherheit (Nordwest)**

### **Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz**

- Befürchtung, dass Tempo 30 zu Staus führt.
- Entgegnung eines anderen Teilnehmers, dass Staus sich dadurch bilden, dass nicht alle die gleiche Geschwindigkeit fahren. Dass Tempo 30 nicht zu mehr Staus führt, würden auch Beispiele aus anderen Städten zeigen.
- Weitere Entgegnung einer Teilnehmerin: Auf der Druseltalstraße fahren die Autos mindestens 60 km/h. Der Stau entsteht dort eher, weil alle zu schnell fahren.
- ⇒ Antwort: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat auf innerstädtischen Straßen keinen Einfluss auf die Stauanfälligkeit einer Strecke. Entscheidend sind vielmehr ausreichende Leistungsfähigkeiten und ein möglichst homogener und stetiger Verkehrsfluss an Kreuzungen. Dieses kann und muss durch entsprechend angepasste Ampelschaltungen auch bei Tempo 30 gewährleistet werden. Unter bestimmten Rahmenbedingungen kann dies an einzelnen Kreuzungen sogar eher mit Tempo 30 als mit Tempo 50 erreicht werden.
- Anmerkung, dass Tempo 30 Unfug sei, da es zu mehr Abgasen und Dreck / Feinstaub führen würde.
- ⇒ Antwort: Die Wirkungen von Tempo 30 zur Schadstoffminderung sind indifferent. Tempo 30 ist jedoch in erster Linie eine Maßnahme zur Lärmreduzierung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. In jedem konkreten Einzelfall muss daher untersucht und abgewogen werden, ob für eine Verbesserung dieser Aspekte etwaige Erhöhungen der Schadstoffemissionen hingenommen werden müssen.
- Einwand, dass nach § 45 StVO kein Tempo 30 zulässig sei, da Hauptstraßen frei bleiben müssten.
- ⇒ Antwort: Dieser Einwand ist nicht zutreffend. Nach § 45 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs wie auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Dabei stellt jede Beschränkung eine Einzelfallentscheidung dar, bei der die Straßenverkehrsbehörde eine Abwägung der verschiedenen Interessen und Rechtsgüter (Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, Schutz der Wohnbevölkerung, Anforderungen des ÖPNV) vornehmen muss.  
Die in die Abwägung einzubeziehenden Kriterien werden durch die sogenannten „Lärmschutz-Richtlinien-StV“ sowie die diesbezügliche Rechtsprechung konkretisiert. Diese Kriterien liegen auch der Auswahl der Abschnitte im Rahmen des VEP zugrunde.

- Frage, warum nicht durchgehend Tempo 30? Funktionieren Tempowechsel im Verlauf eines Straßenzugs?
  - ⇒ Antwort: Eine durchgehende bzw. flächendeckende Anordnung von Tempo 30 ist nach der derzeit gültigen Straßenverkehrsordnung auf Hauptverkehrsstraßen nicht zulässig. Vorher-Nachher-Untersuchungen aus anderen Städten zeigen aber, dass durchaus auch abschnittsweise Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu einer signifikanten Geschwindigkeitsreduktion führen.
- Frage, ob auf den vorgeschlagenen Straßenabschnitten heute überhaupt schneller gefahren wird?
  - ⇒ Antwort: Die vorgeschlagenen Straßenabschnitte können und werden über den Großteil des Tages durchaus mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h befahren. Lediglich zu den Spitzenstunden können auf einzelnen Abschnitten aufgrund der Fahrzeugmengen nur geringere Geschwindigkeiten gefahren werden. Im Hinblick auf die Reduzierung von Lärmbelastungen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist jedoch der gesamte Tag (inkl. Nacht) relevant.
- Anmerkungen, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zu Schleichverkehren in Wohngebieten führen wird bzw. dass heute schon in erheblichem Umfang solche Schleichverkehre existieren. Wie kann eine Verdrängung in das Nebenstraßennetz verhindert werden?
- Entgegnung eines Teilnehmers: Schleichverkehre werden eher überschätzt. Der weitaus meiste Verkehr in den Wohngebieten wird durch die Wohnenden verursacht.
  - ⇒ Antwort: Die Verlagerung von Verkehren von Hauptverkehrsstraßen in das Nebenstraßennetz ist in jedem Fall zu vermeiden. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass solche Verdrängungseffekte nur in sehr geringem Umfang auftreten, da die Hauptverkehrsstraßen in der Regel auch bei Tempo 30 eine deutlich höhere Leistungsfähigkeit haben (mehr Spuren und längere Grünzeiten an Ampeln) als Nebenstraßen. Sollten dennoch Schleichverkehre entstehen, sind nach Einzelfallprüfung zu ihrer Reduzierung zusätzliche Maßnahmen wie bspw. weitergehende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten, Anpassung der Verkehrsregelungen an den Übergängen zum/vom Hauptstraßennetz bis hin zur kompletten Sperrung von Durchfahrtsmöglichkeiten möglich.
- Frage, ob bei Tempo 30 auch die Straßenbahn nur 30 km/h fahren darf?
- Hinweis, dass es auf der Holländische Straße schon zu tödlichen Fußgängerunfällen mit der Straßenbahn gekommen ist aufgrund hoher Einfahrtsgeschwindigkeiten in die Haltestellen und zu klein dimensionierter Haltestellenbereiche.
  - ⇒ Antwort: Wenn sich die Straßenbahn mit dem Kfz-Verkehr eine Fahrspur teilen muss, muss auch die Straßenbahn Tempo 30 einhalten. Wenn die Straßenbahn einen eigenen, separaten Fahrweg hat (z.B. wie auf der Holländischen Straße), dann kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Straßenbahn auch gesondert festgelegt werden. Es wäre

hier jedoch im Einzelfall zu prüfen, wie man mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten vom MIV und ÖPNV am Knotenpunkt mit der Signalisierung umgeht.

- Anregung, dass die gesundheitlichen Aspekte bei Reduzierung des Verkehrs und Tempo 30 untersucht werden sollen.
- Anregung, dass Tempo 30 ggf. nur temporär zu bestimmten Tageszeiten gelten könnte und die Fahrzeitverluste dann durch eine entsprechende Ampel-Steuerung ausgeglichen werden könnten.
- Anmerkung, dass die Stadt für alle da sein müsse und dass es durchaus hinnehmbar sei, 5 Minuten länger zur Arbeit zu fahren, wenn dadurch andere weniger gefährdet würden.
- Anmerkung, dass Tempo 30 nur gekoppelt mit intelligenten Ampelschaltungen umgesetzt werden sollte.
- Hinweis, dass in der Wolfhager Straße Tempo 30 nicht erst ab Escheberg gelten sollte, sondern bereits ab Schwimmbad (unfallträchtige Stelle, Fußgängerüberweg).
- Anmerkungen, dass in der Obervellmarer Straße und in der Zentgrafenstraße, für die nun Tempo 30 vorgeschlagen wird, eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung bisher immer durch die untere Straßenverkehrsbehörde abgelehnt wurde.
- Anmerkung, dass die Kurhausstraße erst zur Rennstrecke ausgebaut wurde.

## Verkehrssystemmanagement – Intelligente Ampeln

- Kritik, dass es auf vielen Strecken in Kassel nur „Rote Wellen“ geben würde (z.B. ab Wilhelmshöher Allee / Kirchweg stadteinwärts).
- ⇒ Antwort: In Kassel sind durchaus auf diversen Hauptstraßen bzw. Straßenabschnitten „Grüne Wellen“ eingerichtet. Es ist dabei jedoch zu berücksichtigen, dass eine „Grüne Welle“ systembedingt grundsätzlich nur bei bestimmten Kreuzungsabständen, einer bestimmten Geschwindigkeit und einer begrenzten Auslastung der Straße funktionieren kann. Weiterhin können der Verkehr aus Nebenstraßen, die notwendige Sicherung von querenden Fußgängern, die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, die Beschleunigung des ÖPNV und weitere Punkte die Möglichkeiten zur Umsetzung einer funktionierenden Grünen Welle weiter einschränken.
- Anmerkung, dass der Verkehrsrechner nicht gut umgesetzt wurde, da der ÖPNV zu stark bevorzugt wird.
- ⇒ Antwort: Es ist richtig, dass in Kassel der ÖPNV (Straßenbahn+Bus) an Ampeln beschleunigt wird. Dieser Vorrang ist vom Grundsatz her auch durch die Straßenverkehrsordnung bzw. die zugehörige Verwaltungsvorschrift bundesweit vorgegeben. Inwieweit die Beschleunigung des ÖPNV an einzelnen Kreuzungen ggf. gegenüber ande-

ren Zielen (Verkehrssicherheit, Schutz vor Lärm- und Luftschadstoffen) zurücktreten muss, muss im Einzelfall durch die Straßenverkehrsbehörde abgewogen werden.

- Frage, ob Fußgängerampeln mit Grünanforderung durch die Fußgänger nicht „Grüne Wellen“ unterbrechen und Staus verursachen (z.B. Kohlenstraße)?
- ⇒ Antwort: In der Regel werden entsprechende Fußgängerampeln in die „Grünen Wellen“ mit einbezogen, d.h., dass auch wenn ein Fußgänger per Taster Grün angefordert hat, die Grünphase für den Fußgängerverkehr unter Berücksichtigung der „Grünen Welle“ für den Kfz-Verkehr geschaltet wird. Da nicht zu allen Zeiten Fußgänger Grün anfordern, hat die Anforderung per Taster somit in der Regel nur Vorteile für den Kfz-Verkehr. Es gibt aber auch noch einige Fußgängerampeln im „Altbestand“, die noch nicht koordiniert geschaltet werden können. Mit einem Geräte austausch im Sanierungsfall werden diese Anlagen langfristig nachgerüstet.

### **Verträglichere Straßenraumgestaltung / Rückbau von Fahrspuren**

- Frage: Was ist mit einer verträglicheren Straßenraumgestaltung in der Wolfhager Straße und Wilhelmshöher Allee gemeint? Können hier Fahrspuren zurückgebaut werden?
- ⇒ Antwort: Auf der Wolfhager Straße und der Wilhelmshöher Allee gibt es 4-spurige Abschnitte, auf denen die Kfz-Verkehrsmengen so niedrig sind, dass sie auch auf 2 Spuren problemlos abgewickelt werden können. Nur an Kreuzungen sind ggf. zusätzliche Abbiege- und Aufstellspuren erforderlich. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sehen vor, die nicht notwendigen Kfz-Spuren anderen Verkehrsteilnehmern in Form von Rad-wegen/-streifen, breiteren Fußwegen bzw. Aufenthaltsflächen und ggf. auch zusätzlichen Parkplätzen zur Verfügung zu stellen.
- Frage: Können nicht vermehrt Zebrastreifen / Fußgängerüberwege eingesetzt werden (z.B. Goethestraße)?
- ⇒ Antwort: Fußgängerüberwege sind unter bestimmten Randbedingungen (Kfz-Verkehrsstärke, ausreichende Zahl querender Fußgänger) und unter Beachtung der aktuellen technischen Anforderungen (Beleuchtung etc.) eine sichere Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr. Die Erfahrungen zeigen jedoch auch, dass für eine hohe Sicherheit in einer Stadt nicht nur an einzelnen, wenigen Stellen Fußgängerüberwege eingerichtet sein dürfen, da der Kfz-Verkehr ansonsten mit diesem Element nicht ausreichend vertraut ist bzw. nicht mit diesem rechnet.
- Frage: Warum werden in Kassel nicht mehr Fahrbahnerhöhungen auf Straße zur Verkehrsberuhigung eingesetzt?
- ⇒ Antwort: Fahrbahnerhöhungen sind - in entsprechender Ausführung - ein wirksames Mittel zur Verkehrsberuhigung sowie vor allem in Kreuzungsbereichen zur Erhöhung

der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer. Je nach Ausführungsart können sie jedoch im Einzelfall auch zu erhöhten Lärmbelastungen durch Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge führen. Ihr Einsatz ist daher im Einzelfall abzuwägen.

- Anregung, Holländische Straße, Wilhelmshöher Allee, Alte Frankfurter Straße entsprechend dem Beispiel Kölnische Straße zu gestalten
- Anregung, für einen besseren Lärmschutz die Kreuzung Humboldtstraße umzugestalten. Derzeit Kaps auf Pflaster, Asphaltoberfläche wäre besser.

### **Frage, Hinweise und Anregungen zu einzelnen Straßenzügen / Bereichen**

- Frage: Was ist mit der „Ertüchtigung“ der Waldecker Straße gemeint?  
⇒ Antwort: Die Waldecker Straße gleicht im unteren Abschnitt einer Baustraße (keine Gehwege, Oberflächenschäden). „Ertüchtigung“ meint in diesem Zusammenhang die Herstellung bzw. den Endausbau einer Straße einschließlich Gehweg.
- Fahrbahneinengungen im Frasenweg: Begegnungsverkehr wird zum Ausweichen genötigt; Maßnahme ist nicht so sehr geglückt.
- Mulangstraße / Kurhausstraße / Hugo-Preuß-Straße: Schleichverkehr sollte gestoppt werden, indem die Mulangstraße geschlossen wird.
- Hinweis, dass in der Aschrottstraße die Ampel-Sicherung des Haltestellenbereichs der Straßenbahn schlecht umgesetzt ist, da die Ampel den Kfz-Verkehr zu spät sperrt.
- Anmerkung zur Verkehrskonzeption für den Bergpark: Die Park- und Verkehrsprobleme können nicht nur sehr direkt am Park gelöst werden, sondern müssen weit vorher verteilt in der Stadt angegangen werden, so dass von dort mit dem ÖPNV zum Park gefahren werden kann.

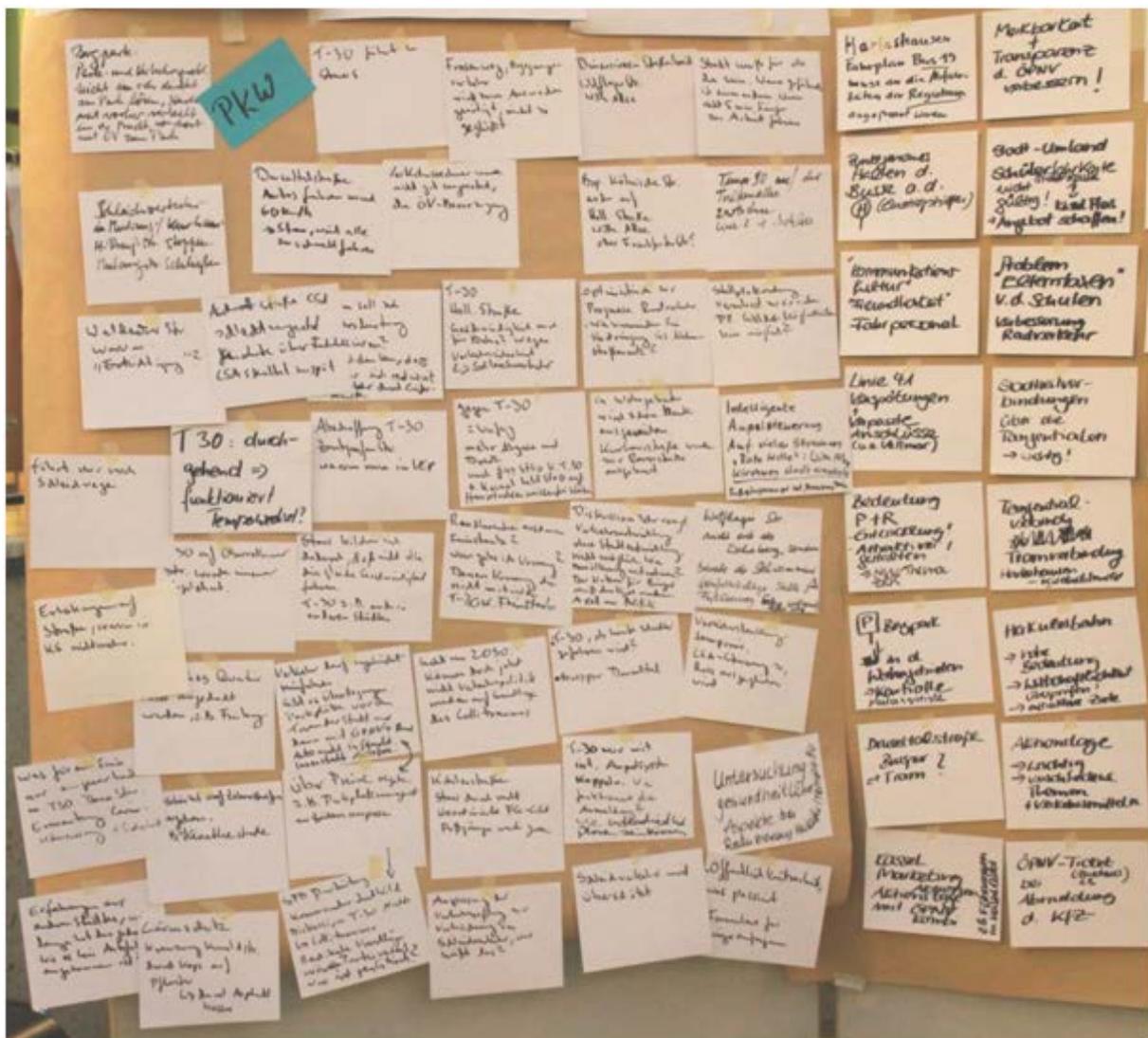
### **Weitere allgemeinere Fragen, Hinweise und Anregungen**

- Anmerkung, dass aufgrund der Stellplatzverordnung zu viele Parkplätze gebaut werden, was dann auch zu einem entsprechenden Kfz-Verkehr führt. Welche Möglichkeiten bestehen dies zu ändern?  
⇒ Antwort: Die Landesbauordnung lässt durchaus auch niedrigere Stellplatzschlüssel bis hin zu einem Verbot von Stellplätzen zu. In der Stellplatzsatzung kann die Stadt dies und ggf. zu zahlende Ablösebeträge festsetzen bzw. auf diese verzichten.
- Anregung, auch über autofreie / autoarme Quartiere wie bspw. in Freiburg nachzudenken.
- Die Prognose zur Steigerung des Radverkehrs wird vor dem Hintergrund der Kasseler Verhältnisse als zu optimistisch eingeschätzt.
- Hinweis auf ein Hauptproblem in Kassel, dass der Kfz-Verkehr ungehindert in die Stadt hereinfahren kann. Es sollte daher auch überlegt werden, ob nicht an Parkplätzen vor

den Toren der Stadt ein Umstieg auf den ÖPNV und den Radverkehr erreicht werden kann. Ggf. könnte auch die Innenstadt komplett autofrei gestaltet werden.

- Anregung, dass der Verkehr in die Stadt auch über die Preise geregelt werden könnte. So könnte bspw. die Parkraumbewirtschaftung an die Tageszeiten angepasst werden.
- Anmerkung, dass die Diskussion insgesamt sehr verengt geführt wird. Die zukünftige Verkehrsentwicklung muss vor dem Hintergrund der beabsichtigten Stadtentwicklung geführt werden. Entscheidend sei dabei, die Bevölkerung mitzunehmen und dafür auch den Nutzen für die Bürger zu verdeutlichen.
- Es wird eine stärkere Öffentlichkeitsarbeit gewünscht. Dies umfasst mehr Informationen über Maßnahmen, die durchgeführt werden, aber auch Möglichkeiten, Anfragen und Anregungen z.B. über Internetformulare an die Verwaltung zu richten.

## Die Stellwand



## Gruppe 2: Fußverkehr / Radverkehr / Einkaufs- und Versorgungs- verkehr / Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Nordwest)

### Radverkehr

Wegenetz, zu stärkende Achsen, Infrastrukturausbau

- Die Verbindung zur Innenstadt ist zu verbessern. Ein Problem dabei bildet die Trennung durch die Bahntrassen.
  - Eine sichere Verbindung von Wilhelmshöhe zur Innenstadt wird gewünscht (Senkrechtparker auf der Goethestraße beachten).
  - Die Veränderung an den Drei Brücken ist zeitnah herbeizuführen. Eine Verbesserung der dortigen Situation ist sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr dringend notwendig.
  - Die Wolfhager Straße ist als Radstrecke zu stärken.
  - Auch eine Stärkung des Nord-Süd-Verkehrs (westlich vom Bahnhof Wilhelmshöhe) wird als wichtig angesehen.
- ⇒ Das heutige Radwegenetz wird auch im Nordwesten insgesamt als sehr verbesserungswürdig bezeichnet. Aufgrund der unterschiedlichen Interessen und Zielgruppen (Alltags- und Freizeitverkehr, schnelle und langsame Radfahrer) sollte der Radverkehr sowohl entlang von Hauptstraßen als auch im Nebenstraßennetz gefördert werden. Als Hauptachse wird die Verbindung zur Innenstadt angesehen (hier zeigt sich vor allem die Bahntrasse als Hindernis, insbesondere Drei Brücken), aber auch die Nord-Süd-Verbindung im Nordwesten sollte gestärkt werden.
- Vorschlag: Druseltalstraße/Kohlenstraße könnte als Premiumradroute ausgebaut werden (mit einer eigenen Spur für den Radverkehr)
- ⇒ Eine Premiumradroute ist im Nordwesten bislang nicht vorgeschlagen, da sich die Analyse besonders auf Stadt-Umland-Verbindungen mit hohem Nutzerpotenzial bezieht. Aus den Rückmeldungen wird jedoch deutlich, dass die Verbindung vom Nordwesten in die Innenstadt für die dort lebenden Menschen eine hohe Bedeutung besitzt und ein dementsprechender Ausbaustandard (wenn auch nicht unbedingt als Premiumradroute) gewünscht ist.

Kennzeichnung, Markierung der Radinfrastruktur

- Standardisierte Gestaltungsgrundlage für Radinfrastruktur (stadtweit)
  - Verbesserte Erkennbarkeit von Radinfrastruktur
  - Mehr Farbe (bessere Verständlichkeit + höhere Sicherheit)
  - Intuitive Infrastruktur für Radverkehr anbieten
- ⇒ Von den Anwesenden wird eine besser erkennbare und verständliche Kennzeichnung bzw. Markierung der Radwegeinfrastruktur gefordert. Durch klare farbliche Abgren-

zungen soll stadtweit einheitlich erkennbar werden, wo der Radweg verläuft und wo sicher gefahren werden kann. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (v.a. Fußgängern bei Führung im Seitenraum) sollen somit vermieden werden. Auch der VEP schlägt eine deutliche und einheitliche Markierung der Radwege vor.

#### Führungsform (auf der Fahrbahn/im Seitenraum)

- Auf der Wolfhager Straße könnte in Richtung vom Ortskern zum Schwimmbad der breite Gehweg für Radfahrer und Fußgänger parallel genutzt werden.
  - Die Umsetzung einer konsequenten Bordabsenkung (0-Niveau) an Radwegen wird gefordert.
  - Die Trennung von Fahrrad- und Fußwegen muss logischerweise auch Bedeutung haben.
  - Unsicherheitsgefühl bei Schutzstreifen (Radler + Autofahrer) → Aufklärung
- ⇒ Es bestehen generell unterschiedliche Ansichten hinsichtlich der geeigneten Führungsform, wobei die Mehrheit der Anwesenden zur Führung auf der Fahrbahn tendiert. Dies bestärkt die Vorschläge des VEP. Grundsätzlich sollte in der zu wählenden Führungsform eine möglichst einheitliche Linie gefunden und die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden.
- ⇒ Die Anwesenden berichten desweiteren von häufigen Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern (zwischen Auto- und Radfahrer bei Führung auf der Fahrbahn bzw. an Einmündungssituationen, zwischen Radfahrer und Fußgänger bei gemeinsamer Führung im Seitenraum) und Regelverstößen auf allen Seiten. Hier wird deutlich, dass eine stärkere Aufklärungsarbeit sowohl für Rad- als auch für Autofahrer betrieben werden muss, um das rücksichtsvolle Miteinander und die regelkonforme Nutzung der Infrastruktur zu stärken.

### Information und Aufklärung

- Bessere Informationen zur Routenführung werden gewünscht (z.B. Radfahrerinformatio im Begrüßungspaket für Neubürger).
  - Es braucht Aktionen und mehr Information, um das Wissen über den Radverkehr und die vorhandenen Radwege und deren Nutzung zu verbessern.
  - Die Stärkung des Radverkehrs sollte bereits an den Grundschulen vor der vierten Klasse beginnen.
  - Auch wichtig sind Radfahrkurse für Erwachsene sowie weitere Angebote für alle Altersgruppen.
  - Es bedarf einer verbesserten Öffentlichkeitsarbeit für ein Verständnis zur Nutzung der unterschiedlichen Infrastruktur.
- ⇒ Nicht nur für ein rücksichtsvolleres Miteinander ist mehr Aufklärung notwendig. Auch sollte es mehr Informationen und Möglichkeiten geben, um die Nutzungsmöglichkeiten

(z.B. Routenverläufe, richtiges Verhalten im Straßenverkehr, Nutzung von Radfahr-/Schutzstreifen, etc.) besser in der Bevölkerung bekannt zu machen. Hierzu werden sowohl Informationsangebote als auch Bildungsmöglichkeiten (z.B. Schulen, VHS) sowie Aufklärungskampagnen und Aktionen/Veranstaltungen empfohlen.

## **Querungsmöglichkeiten, Lichtsignalanlagen, Fußgängerverkehr**

- Die Hauptverkehrsstraßen werden (v.a. vom Fußgänger, aber auch vom Radfahrer) als Barriere wahrgenommen. Ein dichter Abstand der Querungsmöglichkeiten sollte angestrebt werden.
  - Mehr Zebrastreifen oder die Stärkung der Querung auf freier Strecke
  - Ampelphasen für Fußgänger sollten verlängert werden.
  - Einführung von Countdown-Ampel, um Rotlichtverstöße einzudämmen.
  - Längere Zwischenzeiten zwischen Rad- und Kfz-Signal (z.B. an der Loßbergstraße)
  - Dag-Hammarskjöld-Straße, Fahrtrichtung Berliner Brücke: Rad-Ampel funktioniert nur bei Drücken und nur mit langen Wartezeiten.
  - Verbesserte Querung der Druseltalstraße (Fuß+Rad)
  - Bardelebenstraße: Fußgängerüberweg nur an Haltestelle, ein neuer auf Höhe der Geschäfte wird gewünscht.
  - Stärkung des alten Stadtteilzentrums Kirchditmold (Kirche - Teichstraße), ggf. Geschwindigkeitsreduzierungen
- ⇒ Auch im Nordwesten werden die Belange des Fußverkehrs als wichtig und von hoher Priorität eingestuft. Besonders in Bereichen mit einem hohen Fußgängeraufkommen (z.B. Stadtteilzentren) oder an den Kreuzungsstellen wichtiger Wegeverbindungen mit den Hauptverkehrsstraßen werden mehr und bessere Querungsmöglichkeiten gewünscht. Der VEP schlägt dazu bereits mehrere Stellen und Abschnitte mit besonderem Bedarf vor, die durch die Rückmeldungen bestätigt und weiter ergänzt wurden. Vorhandene Spielräume, z.B. bei der Ampelsteuerung, sollten konsequent für den Fußverkehr genutzt werden.

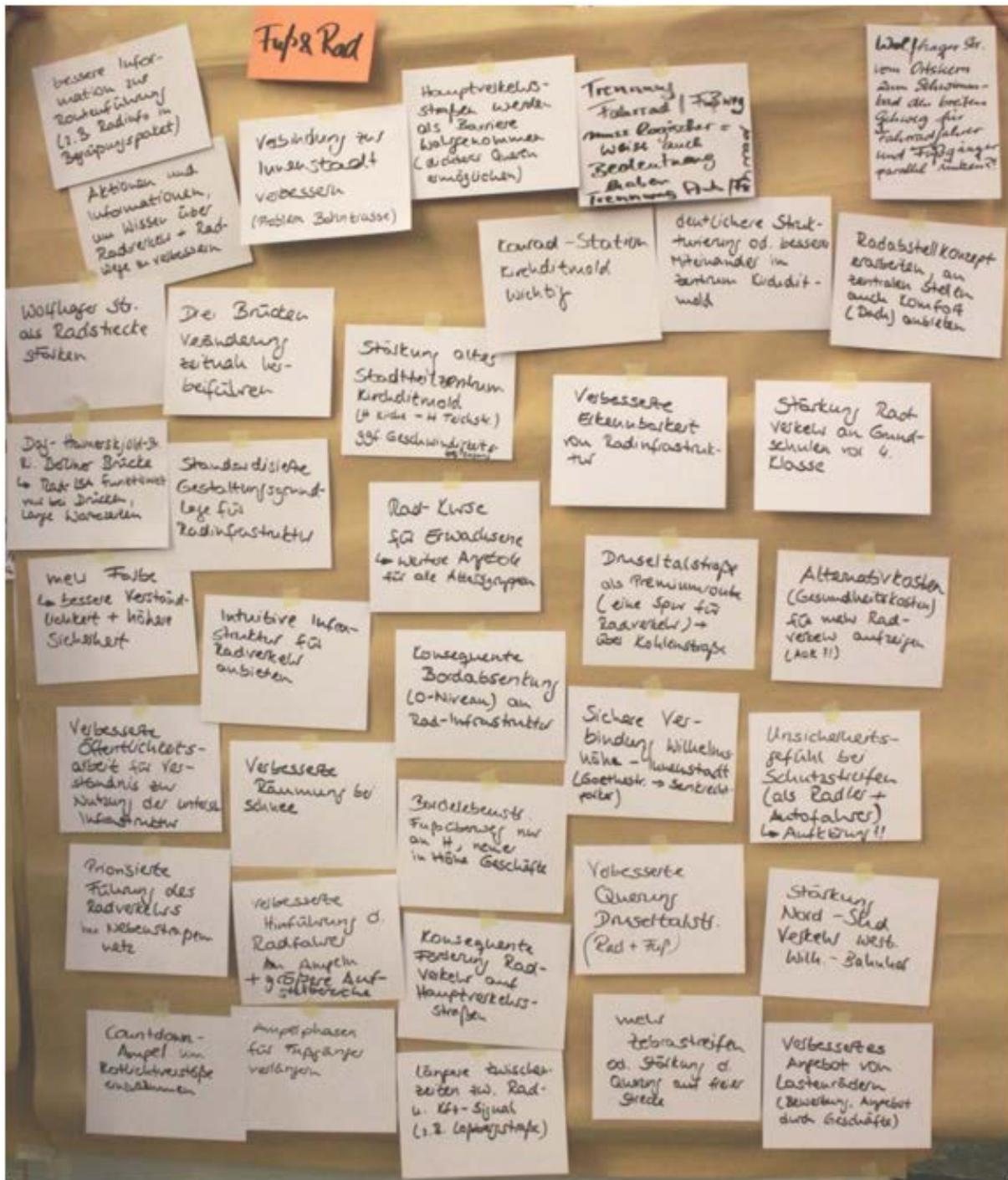
## **Einkaufs- und Versorgungsverkehr**

- Verbessertes Angebot von Lastenrädern (Bewerbung und Angebot durch Geschäfte) ist gewünscht.

## **Sonstige Hinweise / Anregungen**

- Geh- und Radwege sollten bei Schnee besser geräumt werden.
- Alternativkosten (Gesundheitskosten) für mehr Radverkehr aufzeigen (Studien der AOK). Welchen volkswirtschaftlichen Nutzen bringt die Radverkehrsförderung?

## Die Stellwand



### **Gruppe 3: Öffentlicher Verkehr / Berufs- und Ausbildungsverkehr / Mobilitätsmanagement / Mobilitätskultur (Nordwest)**

Große Übereinstimmung findet die Anbindung des Ortsteils Harleshausen an das Tramnetz, wobei die Anbindung über die Wolfhager Straße wegen der Eisenbahnbrücken kritisch gesehen wird. Zusätzlich sprachen sich Besucher für die Reaktivierung der Herkulesbahn als sinnvollste Lösung einer verbesserten Anbindung des Bergparks mit öffentlichen Verkehrsangeboten aus. Ergänzend wird auch auf das intransparente Busangebot eingegangen, welches auch wegen zeitlich wechselnder Anschlüsse an Haltestellen für den Kasseler Nordwesten keine große Attraktivität hat. Bei flankierenden Maßnahmen wird die Mobilitätskultur in öffentlichen Verkehrsmitteln diskutiert, die nach Meinung der meisten Besucher noch verbessert werden muss.

#### **Infrastrukturausbau**

- ÖPNV-Beschleunigung erhalten und ausweiten
  - ⇒ Antwort: Im Zuge des Nahverkehrsplans werden bereits fünf weitere Standorte für Beschleunigungsmaßnahmen durch die Beeinflussung von Ampelsteuerungen vorgesehen: Am Stern, Altmarkt/Regierungspräsidium, Holländischer Platz, Katzensprung und Platz der Deutschen Einheit. Der VEP verfolgt zudem die Strategie durch eine Harmonisierung der Flussgeschwindigkeit, ein intelligentes Verkehrsmanagement und eine optimierte Führung der einzelnen Verkehrsarten eine Entlastung und Optimierung zu erreichen, hierzu gehört beispielsweise auch die Verlagerung von PKW-Verkehr, der Kurt-Schumacher- auf die Kurt-Wolters-Straße, die eine Aufwertung der Kurt-Schumacher-Straße für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ermöglicht, wohingegen auf der Kurt-Wolters-Straße Optimierungen für den KFZ-Verkehr vorgenommen werden können.
- Bahnhof Harleshausen: barrierefreie Erschließung der Nord- und Südseite
  - ⇒ Antwort: Die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen im Verkehr ist eines der wesentlichen Ziele des VEP. Entsprechend ist Handlungsbedarf am Bahnhof Harleshausen gegeben. Von dieser Problematik sind jedoch auch viele andere RegioTram-Haltestellen im DB-Netz betroffen, sodass stets abgewogen werden muss, welchen Maßnahmen besondere Priorität eingeräumt wird bzw. wo zu den geringsten Kosten der kurzfristig größte Nutzen erzielt werden kann. Bei den Halten in Harleshausen und/oder Kirchditmold bietet sich zudem die Möglichkeit eine attraktive Umsteigemöglichkeit zu einer neuen Bus-Tangentialverbindung herzustellen, beispielsweise in Richtung Uni Campus Nord und Klinikum bzw. Kirchditmold Zentrum – Bf. Wilhelmshöhe.

- Druseltalstraße: Busspur oder Tram?
- Druseltalstraße als Einfallstraße auch für den ÖPNV
- Herkulesbahn: hohe Bedeutung, Wirtschaftlichkeit überprüfen, attraktive Ziele
- ⇒ Antwort: Eine mögliche Herkulesbahn würde eher dem Tourismus als dem ÖPNV in Kassel dienen und ist zudem auch wirtschaftlich nur darstellbar, wenn eine Querfinanzierung, z.B. über Parkgebühren usw. erfolgt. Mögliche Buslösungen müssen für eine spätere Entscheidung mit betrachtet werden. Die Verbesserung der Anbindung des Herkules durch öffentliche Angebote ist dabei ein Baustein eines im VEP vorgesehenen ganzheitlichen Tourismuskonzepts für den Bergpark Kassel, welches für alle Verkehrsträger integriert erstellt werden soll.

## Betriebliche Maßnahmen

- Merkbarkeit und Transparenz des ÖPNV verbessern
- Linie 41: Verspätungen und in der Folge verpasste Anschlüsse (u.a. von/nach Vellmar)
- Fahrplanvorschau früh veröffentlichen und diskutieren
- ⇒ Antwort: Verständliche und regelmäßige Bus- und Bahnangebote sind wichtiger Bestandteil eines attraktiven ÖPNV. Hierbei spielt auch die Interpretation von Merkbarkeit und Transparenz auf Seiten der Fahrgäste eine große Rolle. Ein regelmäßiger Diskussionsaustausch (z.B. halbjährlicher Fahrgastbeirat) könnte gleichzeitig auch Bürger für Prozesse und Entscheidungen in der ÖPNV-Planung sensibilisieren. Seit einigen Fahrplanperioden werden zudem durch den NVV die Fahrplantabellen als Vorschau im Internet bereitgestellt, wobei Bürger Lob, Kritik und Verbesserungsvorschläge einbringen können, die dort öffentlich beantwortet werden und in einigen Fällen bereits zu Nachbesserungen im Sinne der Kunden geführt haben.
- Angebotsausweitung samstags sehr wichtig
- ⇒ Antwort: Die Stadt Kassel gehört zu den wenigen Großstädten, in welchen nach der flächendeckenden Ausweitung der Ladenöffnungszeiten nur marginale Anpassungen im Bus- und Bahnangebot vorgenommen wurden. Die Rücknahme der Bedienung am Samstag ab 15 Uhr entstammt einer Zeit mit früheren Ladenschlusszeiten. Da zusätzliche Leistungen mit hohem Kostenaufwand verbunden sind, ist bisher keine Veränderung vorgenommen worden. Die Maßnahme wird jedoch aufgrund ihres hohen Nutzens und der übergreifenden Vorteile für alle Nutzergruppen als Schlüsselmaßnahme angesehen und zur prioritären Umsetzung empfohlen. Auch die Nichtbedienung ganzer Äste am Wochenende und im Abendverkehr ist perspektivisch nicht zielführend; hier ist jedoch intensiv abzuwägen, wie eine Bedienung ohne erhebliche Mehrkosten ausgestaltet werden kann.
- Tram auch an Adventswochenenden durch die Königsstraße

- ⇒ Antwort: Insbesondere an den Dezemberwochenenden besteht in der Königsstraße ein sehr hohes Fußgängeraufkommen. Durch die zusätzlichen Weihnachtsmarktstände werden Plätze zusätzlich eingeschränkt. Die Wahrung der Verkehrssicherheit ist deutschlandweit von höchster Priorität, sodass die Führung der Tramlinien über den Scheidemannplatz an den Dezemberwochenenden eine sinnvolle Ausnahmeregelung darstellt.
- Stadtteilverbindungen über tangentielle Verbindungen wichtig
- ⇒ Antwort: Tangentielle Verbindungen können in besonderem Maße in 3 Feldern zur Zielerreichung beitragen. Neukundengewinnung auf bisher nicht konkurrenzfähigen Korridoren, Verbesserung der Reisezeiten von Bestandskunden und Kapazitätsgewinn durch Entlastung der Innenstadtkorridore um die Fahrgäste, die die Innenstadt nicht als Ziel haben. Daher sind sie zentrale Bestandteile des VEP-Maßnahmenkonzepts.
- Harleshausen: Fahrplan der Linie 19 muss an die Abfahrtszeiten der RegioTram angepasst werden
- ⇒ Antwort: Der Bahnhof Harleshausen als wichtiger Umsteigepunkt in Kassel ist wichtiger Bestandteil des VEP. Hierbei liegt das Augenmerk einerseits auf einer Verknüpfung der RegioTram mit einer tangentialen Busachse in Richtung Uni-Campus Nord - Klinikum bzw. Kirchditmold Zentrum – Bf. Wilhelmshöhe, die über die Bahnhöfe Harleshausen und/oder Kirchditmold erfolgen kann. Die Einschätzung zur Bedeutung wird geteilt, dass durch eine aufgewertete und übersichtliche Umsteigesituation mögliche Nutzungshemmnisse im ÖPNV verringert werden können. Da die Linie 19 im Maßnahmenkonzept Teil einer starken radialen Verbindung in die Innenstadt ist, sollten hierbei auch die Anschlüsse optimal abgestimmt werden, wobei zwischen den Anschlüssen an den verschiedenen Umstiegsknoten abgewogen werden muss.
- ⇒ Die Steigerung der Attraktivität des Bahnhofs Harleshausen soll als integrierte Maßnahme mit Einrichtung einer Fahrradabstellanlage und einer barrierefreien Erreichbarkeit des Bahnsteigs erfolgen.

## Konflikte/Sicherheit

- Punktgenaues Halten von Bussen an Haltestellen als verlässliche Einstiegshilfe
- Bewusstsein für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste durch Personal erhöhen
- ⇒ Antwort: Im letzten Jahrzehnt sind bei Fahrzeugen und Haltestellen bereits erhebliche Qualitätsverbesserungen erzielt worden. Neben diesen Infrastrukturmaßnahmen muss aber auch ein Bewusstsein für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste bestehen, damit die Infrastrukturmaßnahmen bestmöglich zur Geltung kommen.
- Kommunikation/Freundlichkeit zwischen Fahrern und Fahrgästen
- ⇒ Antwort: Ein attraktives Bus- und Bahnangebot profitiert auch von einem hilfsbereiten und freundlichen Personal. Hiermit können Nutzungshemmnisse abgebaut werden.
- Problem der Elterntaxis vor Schulen

- ⇒ Antwort: Bring- und Abholdienste sind an vielen Schulstandorten ein Problem. Hier besteht durch die Kommunen allerdings nur eine eingeschränkte Handlungsmöglichkeit, da ein Verbot von Elterntaxis nicht möglich ist. Der VEP sieht vor allem Kommunikation und die Einführung von Alternativen vor, um junge Menschen als Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren (z.B. Walking Bus).
- Haltestellenbereiche für Fußgänger klar verständlich machen
- Rücksichtnahme z.B. durch Beschilderung hervorheben
- Haltestelle Teichstraße: klare Situation für die unterschiedlichen Verkehrsarten (Rad-/Fußverkehr) schaffen
- ⇒ Antwort: Fuß- und Radverkehr sowie öffentliche Verkehrsangebote sind nicht als Gegner, sondern als Partner zu sehen (Umweltverbund), welche sich z.B. auf Grund der Fahrgeschwindigkeiten unterscheiden. Klare Situationen an Haltestellen sind daher immer Einzelfallentscheidungen in Abhängigkeit der baulichen Lagen vor Ort (z.B. Breite von Bürgersteigen). Als Ausgleich sind zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln Kompromisslösungen zu finden, welche in Einzelfällen für ein Verkehrsmittel als unattraktiv empfunden werden können.
- Wilhelmshöhe: Bergparkbesucher parken in den Wohngebieten, besonders im Bereich der Mulangstraße; mehr Kontrolle erforderlich
- ⇒ Antwort: Wohngebiete sind durch Parksuchverkehre zu schützen. Verbesserungsmaßnahmen (z.B. Beschilderung/Kontrollen) sind dabei ein zu prüfender Bestandteil. Die Verbesserung der Parksituationen im Umfeld des Bergparks ist dabei ein Baustein eines im VEP vorgesehenen ganzheitlichen Tourismuskonzepts für den Bergpark Kassel, welches für alle Verkehrsträger integriert erstellt werden soll.

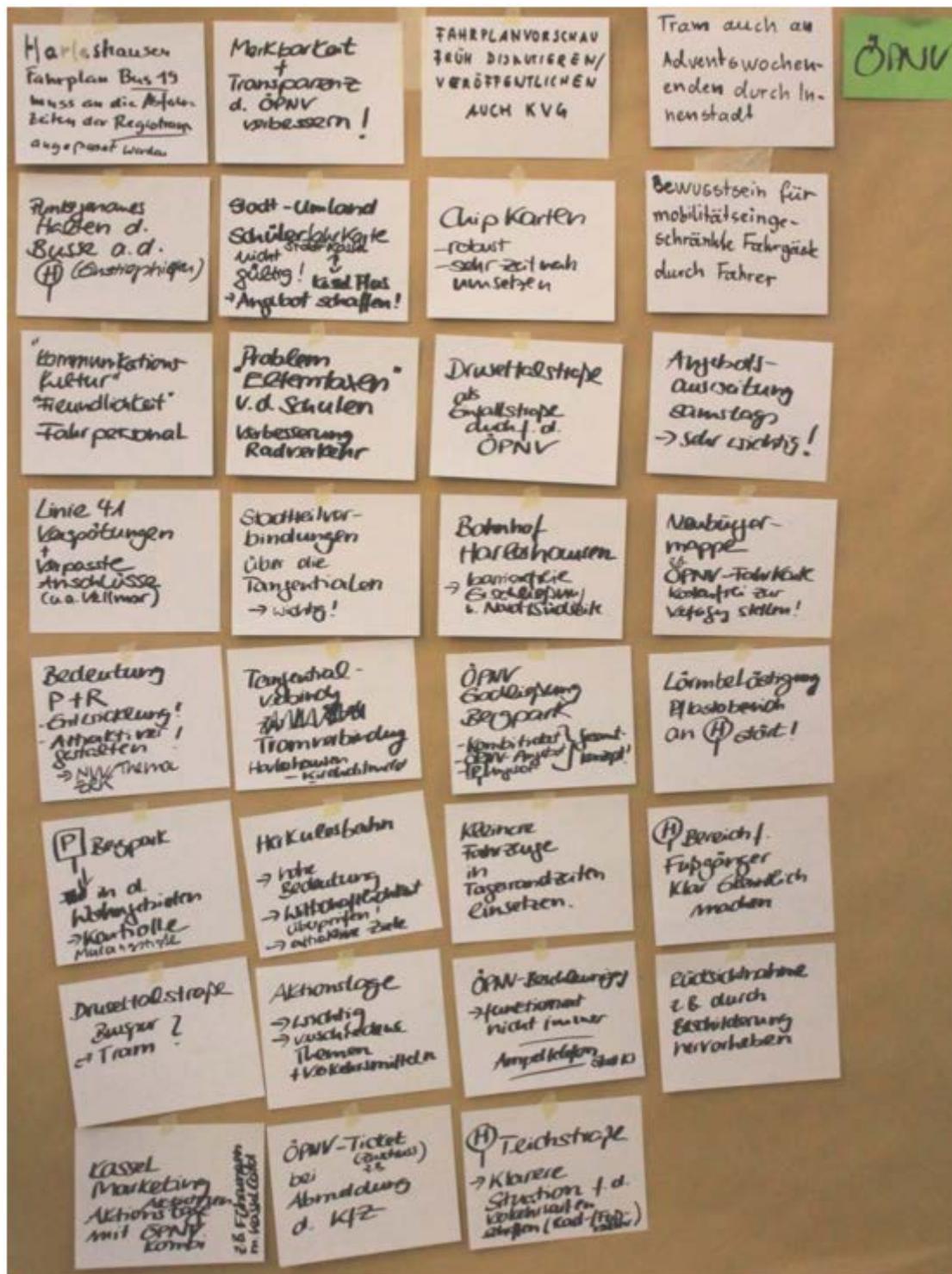
## Flankierende Maßnahmen

- Stadt-Umland-Schülerkarte zwischen Stadt Kassel und KasselPlus-Gebiet schaffen; bisher nicht gültig
- ⇒ Antwort: Die Stadt Kassel hat nur einen geringen Einfluss auf die Tarifgestaltung unabhängig davon, ob es sich um Verbindungen innerhalb der Stadt oder in benachbarten Kommunen handelt (z.B. KasselPlus-Raum). Die Tarifhoheit liegt hier beim Verkehrsverbund (NVV). Zudem ist zu beachten, dass die Tarifgestaltung immer im Spannungsfeld zwischen Einfachheit (selber Preis für alle Fahrten egal wie lange und wohin) und nutzergruppengerechten Angeboten (Schüler-/Jobticket, Einzelticket usw.) liegt. Dabei gilt es vor allem ortsbezogene Einzelfallregelungen kritisch zu prüfen, damit bestehende Tarifstrukturen nicht komplexer werden.
- Robuste Chipkarten zeitnah umsetzen
- ⇒ Antwort: Die Einführung von Chipkarten für Gelegenheitskunden ist ein wichtiger Baustein zur Gewinnung von Neukunden, ist aber vom NVV (Tarifhoheit) abhängig und erfordert einen gewissen Test-/Erfahrungszeitraum. Während diese Technologie bereits

im Ausland wesentlich weiter verbreitet ist, sind in Deutschland erst wenige Städte (u.a. Heilbronn, Münster) damit ausgestattet. Für Kassel scheint zunächst eine Einführung im Bereich des Stadtgebiets ohne Umlandverkehre sinnvoll. In Deutschland bemüht sich der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) um einen einheitlichen Standard, der die Einführung zwar komplexer macht, für die Kunden aber den Vorteil bietet, die Karten auch in allen anderen Städten nutzen zu können.

- Neubürgermappe inkl. einer zeitlich beschränkten kostenlosen ÖPNV-Nutzung (z.B. ein Monat)
  - ⇒ Antwort: Die Forderung wird unterstützt, da sich in anderen Städten gezeigt hat, dass insbesondere Neubürger, die ihre täglichen Wege neu organisieren müssen, sehr viel offener für die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten sind als Bürger mit eingeschlif-fenen Alltagswegen. Daher sind auch die Kosten für ein Neubürgermarketing gut angelegt, wenn die Chance besteht, Kunden möglicherweise auf Lebenszeit für Bus- und Bahnangebote zu gewinnen.
- Kleinere Fahrzeuge zu Tagesrandzeiten einsetzen
  - ⇒ Antwort: Die Wahl der Fahrzeuggröße ist nur teilweise vom Fahrgastaufkommen abhängig. Zum Einsatz kommen Busse, welche das überwiegend bestehende Fahrgast-aufkommen abdecken können. Dieses nimmt in der Schwachverkehrszeit (z.B. nach 20 Uhr deutlich ab). Bis zum Betriebsschluss lohnt sich ein Austausch zu einem kleineren Fahrzeug meist nicht, da hierfür neben dem Fahrzeug auch ein zusätzlicher Fahrer erforderlich ist, um einen lückenlosen Austausch an einer Haltestelle vornehmen zu können. Die KVG ist grundsätzlich bedacht ein effizientes Angebot zu ermöglichen. Hierzu gehört ggf. auch der Einsatz größerer Fahrzeuge in nachfrageschwächeren Zei-ten.
- Aktionstage zu verschiedenen Themen und Verkehrsmitteln wichtig
- Aktionstage mit ÖPNV kombinieren (z.B. Führungen mit KasselCard)
- Zuschuss zum ÖPNV-Ticket bei Abmeldung des Autos
  - ⇒ Nicht alle Bürger sind (regelmäßige) ÖPNV-Nutzer. Neben Verbindungen, auf denen Bus- und Bahnangebote keine Alternative sein können (z.B. sehr früh morgens oder entlegener Arbeitsplatz), kommt aber der Aufklärung für die Bus- und Bahnangebote eine große Bedeutung zu. Anreize bestehen hier vor allem im Abbau von Nutzungshemmnissen (z.B. ein Tag der Nutzung kostenlos, damit sich Nicht-/Gelegenheitsnutzer nicht mit dem Tarifsysteem auseinander setzen müssen). Entsprechende Maßnahmen werden im VEP vorgesehen.

## Die Stellwand



## Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum

Nach der Vorstellung der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen, wurde noch eine Frage im Plenum gestellt.

- Frage: Wie genau sieht der Zeitplan des VEP aus? Was sind die nächsten Schritte und vor allem, wann ist mit einer Umsetzung der Maßnahmen zu rechnen?
- ⇒ Antwort von Herrn Nolda: Der Beteiligungsprozess geht weiter. Weitere Bürgerforen für die anderen Stadtteile folgen noch bis zum 21. Mai. Desweiteren erfolgt eine Kinder- und Jugendbeteiligung. Die Rückmeldungen werden dann im weiteren Prozess von den Gutachtern ausgewertet und mit in die Überlegungen einbezogen. Etwa August bis September werden die Gutachter daraufhin ein Handlungskonzept entwickeln, das schließlich bis ca. Frühsommer 2015 politisch diskutiert wird.
- Der VEP enthält viele Maßnahmen, die kostengünstig und zeitnah umsetzbar sind. Bei anderen, eher kostenintensiveren Maßnahmen ist es wichtig, dass der VEP Prioritäten setzt und die Maßnahmen entsprechend dieser Prioritätensetzung umgesetzt werden. Auch wird es Handlungsprogramme geben, an deren Umsetzung kontinuierlich gearbeitet wird. Der VEP ist grundsätzlich als eine Landkarte der Verkehrsentwicklung bis 2030 zu verstehen. Wenn z.B. der Umbau einer Kreuzung oder die Erneuerung einer Straße erforderlich werden, soll zukünftig stets geschaut werden, was der VEP dazu aussagt; d.h. es findet nicht nur eine „schlichte Ausbesserung statt, sondern die entsprechenden Vorgaben des VEP werden mit einbezogen.

Herr Nolda bedankt sich abschließend für alle Beiträge und bei allen Beteiligten und beendet mit den Schlussworten das Bürgerforum Nordwest.

## **BÜRGERFORUM SÜDWEST**

Stadtteile Brasselsberg, Niederzwehren, Nordshausen, Oberzwehren, Süsterfeld-Helleböhn

## **Gruppe 1: Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr / Freizeit- und Tourismusverkehr / Verkehrssicherheit (Südwest)**

### **Durchgangsverkehr / regionaler Verkehr**

- Forderung, dass die Lärmproblematik der Autobahnen A44 und A49 und der Bahnstrecken stärker thematisiert werden sollten
- Hinweis: Oberzwehren wird zukünftig durch Mehrverkehr auf der Autobahn belastet
- Hinweis: Heinrich-Schütz-Allee sollte entlastet werden
- ⇒ Antwort: Lärm der Autobahnen und Bahnstrecken liegt nicht im Regelungsbereich des VEP, ist eher ein Thema der Lärmaktionsplanung; es könnte aber als Forderung im VEP verankert werden.
  
- Verkehr verläuft immer strahlenförmig ins Zentrum, es gibt keine Tangenten in Kassel.
- ⇒ Antwort: Die Option einer Nord-Südtangente ist nicht mehr möglich. Die Nordspange ist im Rahmen des regionalen VEP mit dem Modell in verschiedenen Varianten berechnet worden, erscheint aber hinsichtlich der Nutzen-Kosten-Verhältnisse als sehr fragwürdig.

### **Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz**

- Hinweis: Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen: Verkehr sollte gebündelt werden und verstetigt, es könnte auch mal die Straßenbahn halten.
- Hinweis: Hauptstraßen sollten Tempo 50 haben (könnte aber auch Tempo 30 sein).
- Hinweis: Frankfurter Straße wird nicht mit Tempo 30 gesehen → eher sollten die Linksabbieger rausgenommen werden (z.B. Aschoff).
- Hinweis: Es gibt verschiedene Arten von Hauptverkehrsstraßen, somit auch 1., 2. und 3. Priorität für die Tempo 30-Diskussion.
- Hinweis: Tempo 30 könnte auf der Altenbaunaer Straße Sinn machen, aber nicht auf der Frankfurter oder Holländischen Straße.
- Hinweis: Bei Tempo 30 auch an Anwohner denken, z.B. Frankfurter Straße
- Hinweis: Ob man nicht auch Geschwindigkeiten zeitabhängig machen sollte, z.B. nachts oder tagsüber?
- Hinweis: Eugen-Richter-Straße – warum nicht hier Tempo 30 – Aufforderung einer Prüfung!
- Hinweis: Korbacher Straße – Tempo 30 müsste erweitert werden
- Frage: Würden bei Tempo 30 Fußgänger-Ampeln wegfallen?
- ⇒ Antwort: Nein, weil es keine Tempo30-Zone ist, sondern ein Tempo 30-Abschnitt

Das Thema „Abschnittsweise Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz“ wurde insgesamt kontrovers diskutiert, wobei die unterschiedlichen Interessenslagen und Anforderungen deutlich wurden. Es wurde Tempo 30 in den Ortsteilen (z.B. in Nordshausen, Brasselsberg, Oberzwehren) vielfach als sinnvoll erachtet, z.T. auch auf weiteren Straßen gefordert, allerdings nicht auf einer vierspurigen Frankfurter Straße, wo sie schwierig eingeschätzt wird.

## **Verkehrssystemmanagement / Ampelschaltungen / Knotenpunkte**

- Hinweis: Wäre es nicht besser, statt über Geschwindigkeiten zu diskutieren, lieber technisch mögliche Durchflussgeschwindigkeiten einzuführen, so dass man durchkommt?
- Hinweis: In Kassel gibt es nun nicht wirklich Stau, nur zu gewissen Zeiten, wir sollten uns nicht beschweren.
- Hinweis: Am Scheidemannplatz könnte die Situation für Fußgänger und die Fußgängerwartezeiten verbessert werden.
- Hinweis: Frankfurter Straße / Leuschnerstraße – Könnte die Situation für Fußgänger verbessert werden?
- Hinweis: Frankfurter Straße / Anbindung Credéstraße – Rechtsabbiegespur für Radfahrer verbessern (eine der gefährlichsten Kreuzungen)
- Hinweis: Frankfurter Straße / Dennhäuser Straße – Straßenbahn fährt, Autos stehen.
- Hinweis: Keiner der Verkehrsteilnehmer sollte zu lange warten (in Kassel gibt es generell zu lange Ampelphasen, lieber kürzere installieren).
- Forderung nach einer besseren Ampelschaltung

## **Straßenraumgestaltung**

- Hinweis: Nordshausen / Brückenhof Ortseingang → Verkehrssicherheit sollte geprüft werden

## **Freizeit- und Tourismusverkehr**

- Hinweis: Beim Fernbusbahnhof sollte über einen neuen Standort nachgedacht werden, da die Busse durch die halbe Stadt fahren müssen.
- ⇒ Antwort: Dieser Aspekt ist bereits im Maßnahmenkonzept enthalten: Es sollen mehrere alternative Standorte geprüft werden (z.B. Auestadion, Papierfabrik).
- Hinweis: Auestadion wird positiver eingeschätzt (bzgl. der Erreichbarkeit)

## Dienstleistungs- und Wirtschaftsverkehr

- Frage: Wirtschaftsverkehr – wie geht man mit Mautumführungsverkehr auf der Korbacher Straße um?
- ⇒ Antwort: In den Zählungen wurden dort keine signifikant höheren Lkw-Anteile festgestellt.

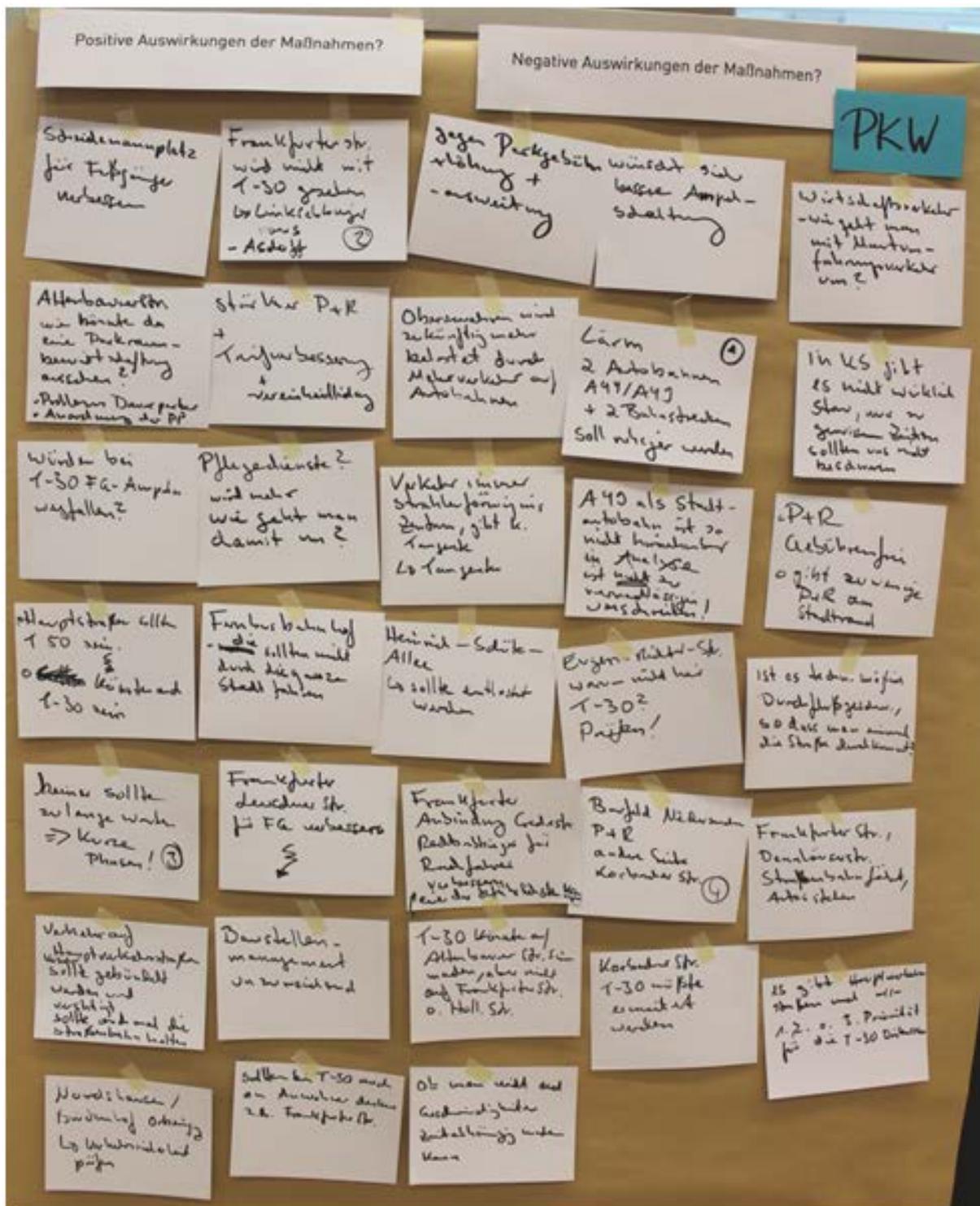
## Ruhender Verkehr

- Frage: Altenbaunaer Straße – wie könnte denn eine Optimierung der Parkraumbewirtschaftung aussehen? Das Problem wird in der Anzahl der Dauerparker sowie der Anordnung der Parkplätze gesehen.
- Hinweis: Mehr P+R, Tarifverbesserungen (ÖPNV ist zu teuer) und Vereinheitlichung
- Frage: Pflegedienste werden immer mehr, wie geht man damit um?
- ⇒ Antwort: Möglichkeit der ausnahmsweise Parkberechtigung der Handwerker (kostet einmalige Gebühren); könnte auch für Pflegedienste erweitert werden
- Hinweis: gegen Parkgebührenerhöhung/-ausweitung
- Hinweis: Zum Baufeld Niederzwehren könnte ein P+R auf der anderen Seite der Korbacher Straße angelegt sein.
- Hinweis: Mehr gebührenfreie P+R, es gibt zu wenig P+R am Stadtrand.

## Sonstige Hinweise

- Hinweis: Baustellenmanagement ist unzureichend
- Hinweis: Fußgängersituation am Scheidemannplatz sollte verbessert werden
- Hinweis: Verbesserung beim Linksabbieger Aschoff

# Die Stellwand



## Gruppe 2: Fußverkehr / Radverkehr / Einkaufs- und Versorgungs- verkehr / Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Südwest)

### Radverkehr

#### Kennzeichnung, Markierung der Radinfrastruktur

- Deutliche Kennzeichnung von Wegen der Verkehrsteilnehmer gefordert
- Verständlichere Kennzeichnung der Radinfrastruktur erforderlich
- Verbesserung der Beschilderung vor der Nansen-Schule und im Helleböhnweg
- ⇒ Auch im Südwesten wurde von den Anwesenden eine besser erkennbare und verständliche Kennzeichnung bzw. Markierung der Radwegeinfrastruktur gefordert. Durch klare farbliche Abgrenzungen soll stadtwweit einheitlich erkennbar werden, wo der Radweg verläuft und wo sicher gefahren werden kann. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (v.a. Fußgängern bei Führung im Seitenraum) sollen somit vermieden werden. Auch der VEP schlägt eine deutliche und einheitliche Markierung der Radwege vor.

#### Führungsform (auf der Fahrbahn/im Seitenraum)

- Geh-/Radwege an Knoten sind ungünstig für ein Miteinander von Rad und Pkw
- Trennung von Geh- und Radweg → Fahrräder sollten auf der Straße fahren
- Bessere Sicherheit für Radler durch Führung auf der Straße → Sichtbar für Kfz-Verkehr
- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu entschärfen (durch Trennung)
- Rad-Angebote müssen die Erfordernisse von unterschiedlichen Interessensgruppen erfüllen (Freizeit / Arbeit / Begleitung)
- Angebote für unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigen (schneller und langsamer Radverkehr, Nebennetz und Haupttrouten)
- Knoten Altenbaunaer Straße / Oberzwehrener Straße: Verbesserung durch eine bessere Trennung der Verkehrsarten
- ⇒ Es bestehen generell unterschiedliche Ansichten hinsichtlich der geeigneten Führungsform, wobei die Mehrheit der Anwesenden auch im Südwesten zur Führung auf der Fahrbahn tendiert. Dies bestärkt die Vorschläge des VEP. Grundsätzlich sollte in der zu wählenden Führungsform eine möglichst einheitliche Linie gefunden werden; zudem sind die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen.
- ⇒ Die Netzplanung des VEP gibt zum einen Haupttrouten an, die prioritär zu behandeln sind, gleichzeitig werden aber auch Nebenrouten ausgewiesen, die ebenfalls Berücksichtigung finden sollen.

#### Wegenetz, Problempunkte, Infrastrukturausbau

- Radrouten sollten komfortabel und StVO-konform ausgestaltet werden.
- Verbesserung des Abschnitts zwischen DEZ und Auestadion für Radler

- Verbindung DEZ-Giesewiesen → Schlamm unter der Brücke beseitigen, regelmäßig unter Wasser
  - Brandgasse Verbindung Mattenbergstraße – Altenbaunaer Straße → starkes Gefälle
  - Anbindung Nordshausen – Elgershausen
  - Durchgehende Radinfrastruktur auf Eugen-Richter-Straße
  - Intermodalität stärken (ÖPNV+Fahrrad)
- ⇒ Die genannten Problemstellen und auszubauenden Strecken bestätigen und ergänzen die bisherigen Vorschläge des VEP. Teilweise wurden Missstände direkt an die Stadt zur sofortigen Bearbeitung weitergegeben.

#### Premiumradroute Baunatal-Kassel

- Verknüpfung mit Umland im Radverkehr
  - Verknüpfung Radrouten mit ÖPNV, um das Umsteigen zu schaffen
  - Premiumradrouten erleichtern das Umsteigen aufs Fahrrad.
  - Alternative Wegführung entlang der Fulda (statt Frankfurter Straße) prüfen
  - Falkensteinstraße als Teil der Premiumradroute → Vorbeugung von Schleichverkehr, der dort heutzutage durchfährt
  - Bei Premiumradrouten sollte als Standard Vorrang für Radler gelten.
- ⇒ Insgesamt wird die Premiumradroute sehr begrüßt. Die Verbindung Baunatal-Kassel hat eine hohe Bedeutung, und eine komfortable und direkte Wegführung mit Vorrang für den Radverkehr, wie sie der VEP vorschlägt, wird sehr begrüßt. Über den genauen Verlauf und die technische bzw. gestalterische Ausgestaltung (Fahrradstraße, Führungsformen) bestehen noch unterschiedliche Meinungen. Der VEP gibt hierzu einen möglichen Routenvorschlag an, der zwar von vielen Anwesenden als sinnvoll erachtet wurde, aber auch Raum für Alternativen lässt (z.B. wird die Nord-Süd-Route entlang der Bahn ebenfalls als sehr wichtig angesehen). Eine genaue Festlegung und Ausgestaltung kann jedoch erst später im Verlauf der weiteren Planungen und nach weiteren Detailuntersuchungen durch die Stadt erfolgen.

#### Geschwindigkeiten, Straßenraumgestaltung

- Entschleunigung und Aufwertung der Straßenräume
  - Ausweitung von Tempo 30 im Bereich Nordshausen – Brasselsberg zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr
  - Änderung der Aufteilung Korbacher Straße (Fahrbahn, Parken)
- ⇒ Eine Möglichkeit, um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrer zu vermeiden und den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, ist die Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Innerhalb der Stadtteilzentren sowie am Bilsteiner Born wurden die Vorschläge des VEP insgesamt von der Mehrheit der Anwesenden mit Blick auf den Fuß- und Radverkehr begrüßt.

## Querungsmöglichkeiten, Lichtsignalanlagen, Fußgängerverkehr

- Fußgängerüberwege an Hauptverkehrsstraßen erhalten
  - Fußgängerunterführungen erhalten und Gestaltung verbessern
  - Bahnübergänge als Sicherheitsrisiko für Fuß- und Radverkehr
  - Verbesserung des Weges hinter Möbelhaus Schaumann → Bahnübergang, Drängelgitter, Oberfläche schlecht
  - Mehr Vorlaufzeit an Rad-Ampeln (einheitliche Steuerung im Stadtgebiet)
- ⇒ Auch im Südwesten wurden Querungsmöglichkeiten, sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr, als sehr wichtig angesehen. Die bestehenden Überwege sollen erhalten und ergänzt werden. Die Bahnübergänge werden als besonderes Sicherheitsrisiko angesehen. Die bislang durch den VEP vorgeschlagenen Stellen und Abschnitte mit besonderem Querungsbedarf wurden durch die Rückmeldungen bestätigt und weiter ergänzt. Vorhandene Spielräume, z.B. bei der Ampelsteuerung, sollten konsequent für den Fußverkehr genutzt werden.

## Information und Aufklärung, Kontrollen

- Größeres Informationsangebot für Radverkehr, Anbieten von Testfahrten für Neuaufsteiger und Nicht-Radler (z.B. beim Fahrradhof, der bereits heute regelmäßig Probefahrten anbietet), erweiterbar durch Pedelects
  - Aufklärungsarbeit für alle Verkehrsteilnehmer für ein besseres Verständnis untereinander
  - Besseres Miteinander zwischen Rad und Kfz
  - Kampagne zur Verkehrssicherheit (Gefahren von Handy, Kopfhörer, etc.) bei Fuß- und Radverkehr
  - Bessere Kontrolle von Radfahrern
  - Bessere Überwachung, ggf. Aufklärungsarbeit
- ⇒ Angesprochen und begrüßt wurden Maßnahmen zur Förderung eines rücksichtsvollen Miteinanders aller Verkehrsträger und eines regelkonformen Verkehrsverhaltens. Hierzu werden Kampagnen und mehr Aufklärungsarbeit vorgeschlagen. Allerdings wurden von einigen auch mehr Kontrollen und Bestrafungen für Verstöße gefordert. Dazu kann der VEP allerdings nur allgemeine Empfehlungen geben.
- ⇒ Der VEP schlägt ebenfalls Kampagnen, Aktionen und Veranstaltungen (z.B. Testwochen) vor, um mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu ermutigen.

## Einkaufs- und Versorgungsverkehr

- Direkte Radwegführung zur Erreichung der Nahversorger gewünscht



## **Gruppe 3: Öffentlicher Verkehr / Berufs- und Ausbildungsverkehr / Mobilitätsmanagement / Mobilitätskultur (Südwest)**

### **Infrastrukturausbau**

- Die Reaktivierung von Schienenstrecken für neue Tramverbindungen sollte geprüft werden.
- ⇒ Antwort: Potentialträchtig sind hierbei vor allem Verbindungen ins Umland, z.B. von Wilhelmshöhe in Richtung Baunatal oder eine VW-Werksanbindung. Diese werden im Rahmen des VEP des Zweckverbands Raum Kassel (ZRK) geprüft. Eine schienenseitige Anbindung Waldaus wurde aufgrund der großen Nachfragepotentiale verschiedentlich geprüft. Als Vorzugsvariante mit deutlichen Nachfrageeffekten ist die auch in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung detaillierter untersuchte Variante über den Platz der Deutschen Einheit hervorgegangen. Im Zuge des VEP hat sich in Modellbetrachtungen eine Bestätigung dieser Vorzugsvariante ergeben, da insbesondere die Erschließung des Waldauer Nordens und kurze Reisezeiten in die Innenstadt vor allem über diese Strecke realisiert werden können. Zusätzlich ergibt sich betrieblich eine bessere Einbindungsmöglichkeit ins Tramnetz, ohne die kapazitativ besonders kritischen Knoten Trompete und Rathaus in ungünstiger Abbiegerkonstellation überfahren zu müssen (Variante Auestadion). Eine Variante direkt zum Bahnhof Wilhelmshöhe würde zwar diese Fahrbeziehung stärken, jedoch weniger attraktive Reisezeiten in die relevanten Zielbereiche der Innenstadt ermöglichen, weswegen die Fahrgastzuwächse geringer ausfallen. Nicht zuletzt ermöglicht die RegioTram nach Waldau in der Vorzugsvariante auch attraktive Verbindungen ins Umland, die mit einer Variante über Wilhelmshöhe in die Innenstadt nicht möglich wäre und nicht den Zielen der RegioTram entspräche.
- In den Straßenbahnen sollten spezielle Abteile oder sogar eigene Anhänger für Fahrräder bereitgestellt werden, um die Attraktivität der multimodalen Nutzung zu erhöhen.
- Die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV ist zu verbessern.
- ⇒ Antwort: Insbesondere auf den stark belasteten Linien verkehren bereits Doppeltraktionen (Linie 1) oder sind angedacht (Linie 5). Ein Beistellen weiterer Fahrzeuge ist hier aufgrund technischer Restriktionen und der Bahnsteiglängen nicht möglich. Die Anzahl der Multifunktionsabteile für Rollstühle, Kinderwägen und Fahrräder ist in den vergangenen Jahren bereits deutlich erhöht worden. Eine weitere Platzvorhaltung ist stets den daraus resultierenden Nachteilen, wie z.B. dem Entfall von Sitzplätzen für vollzahlende Kunden, gegenüberzustellen. Grundsätzlich ist planerisch abzuwägen, ob die Mitnahmemöglichkeit im Fahrzeug gefördert werden soll oder die Flexibilität durch ein flächendeckendes Konrad-Angebot und gute, sichere Abstellanlagen an den Haltestellen erhöht werden kann.

- Am Bahnhof Oberzwehren ist die RegioTram nur über unattraktive hohe und lange Treppen erreichbar. Dies mindert die Attraktivität.
- ⇒ Antwort: Die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen im Verkehr ist eines der wesentlichen Ziele des VEP. Entsprechend ist Handlungsbedarf am Bahnhof Harleshausen gegeben. Von dieser Problematik sind jedoch auch viele andere RegioTram-Haltestellen im DB-Netz betroffen, sodass stets abgewogen werden muss, welchen Maßnahmen besondere Priorität eingeräumt wird bzw. wo zu den geringsten Kosten der kurzfristig größte Nutzen erzielt werden kann. Eine attraktivere Zuwegung zum Haltepunkt Oberzwehren erscheint aufgrund der topographischen Verhältnisse und der Lage der Gleise leider sehr schwierig und sehr kostenintensiv. Demgegenüber steht die bisher im Verhältnis zu anderen noch nicht barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen schwache Nutzerzahl. Die beschwerliche Zuwegung wird aber durch eine sehr attraktive schnelle Reisezeit in die Innenstadt etwas entschädigt.

### **Betriebliche Maßnahmen (Takt, Linienführung, ...)**

- Alle Trams durch die Innenstadt? Auch an Tangenten denken
- ⇒ Antwort: Tangentiale Verbindungen sind zentraler Bestandteil des Maßnahmennetzes im VEP, da diese in 3 Feldern zur Zielerreichung beitragen. Neukundengewinnung auf bisher nicht konkurrenzfähigen Korridoren, Verbesserung der Reisezeiten von Bestandskunden und Kapazitätsgewinn durch Entlastung der Innenstadtkorridore um die Fahrgäste, die die Innenstadt nicht als Ziel haben.
- ÖPNV-Anbindung in der Region stärken
- ⇒ Antwort: Der ÖPNV in der Region ist durch das RegioTram-Konzept und Projekte wie die Lossetalbahn bereits sehr gut aufgestellt. Vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen und der höheren Betriebskosten sind weitere Angebotsausweitungen genau abzuwägen. Insbesondere in flächig dünn besiedelten Gebieten kann klassischer ÖPNV nicht sinnvoll betrieben werden; hier sind flexible Bedienformen weiter zu fördern.
- Der Weg von den Haltestellen zum Wohnort ist häufig zu lang, besonders bei immer mehr Mobilitätsbeeinträchtigten.
- ⇒ Antwort: Obwohl die Wirtschaftlichkeit geringer ist, stellt eine flächendeckende Feinerschließung einen wichtigen Baustein des VEP dar, um allen Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Hierbei wird mit 300m-Einzugsradien der Haltestellen gearbeitet. Häufig sind die Wege durch eine größere Haltestellendichte sogar geringer. Der Erschließungsgrad in Kassel ist bereits sehr hoch und kaum steigerungsfähig, da sich viele Wohnstraßen nicht zur Befahrung durch Busse eignen.
- Der ÖPNV Oberzwehren ↔ Nordshausen muss verbessert werden
- ⇒ Antwort: Die Achse Oberzwehren-Nordshausen-Brasselsberg-Wilhelmshöhe stellt im VEP einen Teil einer wichtigen Tangentialachse dar, die ein entsprechend attraktives

Angebot bieten soll. Hierzu gehören ein 15-30 Minuten-Takt und gesicherte Anschlüsse. Durch die Ausbildung als Halbring werden im ÖPNV-Maßnahmenetz auch das dez, der Bahnhof Wilhelmshöhe, die Universität und das Klinikum umsteigefrei erreicht.

- Der ÖPNV in Oberzwehren ist gut.
- ⇒ Antwort: Die Qualität des ÖPNV in Oberzwehren zeigt sich auch an der sehr hohen Nutzung und einem im Vergleich zu anderen Stadtteilen sehr hohen ÖPNV-Anteil.
- Die Merkbarkeit der Taktzeit, z.B. immer gleiche Abfahrtzeit (Haltestellen), ist wichtig.
- ⇒ Antwort: Auch dieser Punkt fällt in die Kategorie der Verbesserung der Handhabbarkeit des ÖPNV, um insbesondere Gelegenheitskunden zu gewinnen und zu binden. Ein klares Taktschema sollte für alle Linien einheitlich vorgesehen sein. Leichte Abweichungen des Taktes lassen sich insbesondere in den Hauptverkehrszeiten aber nicht vermeiden, da die Busse und Bahnen für bestimmte Streckenabschnitte länger benötigen.
- Der Bus-Tram Umstieg in Brückenhof und Druseltal aus Richtung Brasselsberg funktioniert nicht.
- Umsteigebeziehungen
  - Problem: Verspätungen
  - Unfreundliches Fahrpersonal
  - Bus/Tram Verbindungen Fußverbindungen
- ⇒ Antwort: Eine Verbesserung der Umsteigesituation ist zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV insbesondere abseits des Tramnetzes elementar. Durch verpasste Anschlüsse wird die Attraktivität des ÖPNV erheblich gemindert. Das ÖPNV-Maßnahmenetz kann seine volle Wirkung nur bei gesicherten Anschlüssen entfalten. Elementar sind eine realistische Fahrplangestaltung zur Erhöhung der Zuverlässigkeit, eine Abstimmung der Anschlüsse durch Fahrer oder Betriebszentrale und angepasste Konzepte für Störfälle. Insbesondere an Übergangsknoten mit 15- oder 30-Minuten-Takt und keinen alternativen Fahroptionen sind besondere Vorkehrungen zu schaffen.
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots bei Veranstaltungen
- ⇒ Antwort: Beim Hessentag 2013 konnte gezeigt werden, wie viele Menschen bereit sind bei Veranstaltungen den ÖPNV zu nutzen, wenn dieser eine hohe Attraktivität bietet. Hieran sollte angeknüpft und aus den Erfahrungen gelernt werden, sodass der ÖPNV in Zukunft noch reibungsloser funktioniert. Ein schneller Abtransport nach dem Ende von Großveranstaltungen ist jedoch sowohl im Individualverkehr als auch im ÖPNV nicht vollständig möglich, jedoch weist ein attraktiver ÖPNV eine deutlich höhere Massenfähigkeit bei geringerem Platzbedarf auf.
- ÖPNV im Bergpark – Die derzeitige Situation ist sehr schlecht.
- ⇒ Antwort: Hierbei handelt es sich um ein Problem, das länger besteht und sich kurzfristig mit der Ernennung des Herkules zum Weltkulturerbe verschärft hat. Die Perspektive des VEP ist eher langfristig; auf kurzfristiger Ebene befinden sich Stadt, MHK und KVG bereits in Abstimmung zur Lösungsfindung. Eine mögliche Herkulesbahn würde eher

dem Tourismus als dem ÖPNV in Kassel dienen und ist zudem auch wirtschaftlich nur darstellbar, wenn eine Querfinanzierung, z.B. über Parkgebühren usw. erfolgt. Mögliche Buslösungen müssen für eine spätere Entscheidung mit betrachtet werden. Die Verbesserung der Anbindung des Herkules durch öffentliche Angebote ist dabei ein Baustein eines im VEP vorgesehenen ganzheitlichen Tourismuskonzepts für den Bergpark Kassel, welches für alle Verkehrsträger integriert erstellt werden soll.

- Das Tarifsystme ist viel zu unübersichtlich und zu teuer.
  - Die Tarifgrenzen sind unklar; man wird ungewollt zum Schwarzfahrer.
- ⇒ Antwort: Die Tarifgestaltung ist durch die Stadt nur mittelbar zu beeinflussen, da die Tarifhoheit beim NVV liegt. Ein System, was für alle Kundengruppen maßgeschneiderte Angebote bereithält, verliert durch Unübersichtlichkeit an Attraktivität. Ein Lösungsansatz kann hier eine flexible Karte mit kilometerscharfer Abrechnung nach dem Best-Preis-Prinzip darstellen (siehe unten). Die Zuschüsse für den ÖPNV sind in den letzten Jahren auf einem Niveau gehalten worden bzw. in Teilen sogar gekürzt wurden, sodass aufgrund der Energiepreis- und Personalkostenentwicklung und der Inflation die Mehrkosten an die Kunden durchgereicht wurden; diese Problematik betrifft Deutschland im Ganzen. Positives Beispiel für einen attraktiven Tarif, der durch die Gewinnung von Neukunden für keine schlechtere Einnahmebilanz sorgt, ist die Einführung einer stark verbilligten Jahreskarte, wie beispielsweise in Wien (1,-€ pro Tag = 365,-€ im Jahr für eine ÖPNV-Jahreskarte). Abzuwägen ist hierbei, ob die Kapazitäten ausreichen. Für eine bessere Auslastung des ÖPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollten vor allem die Gelegenheitskunden im Fokus der Neukundengewinnung stehen (siehe auch unten).
- Das Angebot im Freizeitverkehr ist wochentags eher schlecht, das kulturelle Leben der Stadt Kassel ist nicht berücksichtigt.
  - Sind die Belange Jugendlicher im Nachtverkehr berücksichtigt?
- ⇒ Antwort: Im bundesweiten Vergleich ist der Spät- bzw. Nachtverkehr in Kassel angemessen aufgestellt. Im internationalen Vergleich sogar sehr gut. Die Nachtschwärmer-Verbindungen ermöglichen in den Wochenend-Nächten zusätzliche Heimfahroptionen in der Nacht, wobei die letzte Fahrmöglichkeit auf einigen Relationen schon um 2.15 Uhr besteht. Eine weitere Option gegen 3.30/3.45 Uhr wie auf einigen Linien umgesetzt, könnte zur weiteren Attraktivität beitragen. Verbesserungen des Angebots im Nachtverkehr sind mit hohen Kosten verbunden, die Nachfrage ist zu vielen Zeiten jedoch äußerst gering. Aus diesen Gründen sollten eher veranstaltungsbezogene Sonderverkehre als das Grundangebot ausgebaut werden.
- Wichtig: Angebot samstags ausweiten!
  - Bedienung außerhalb des Tramnetzes auch abends und am Wochenende
- ⇒ Antwort: Die Stadt Kassel gehört zu den wenigen Großstädten, in welchen nach der flächendeckenden Ausweitung der Ladenöffnungszeiten nur marginale Anpassungen im Bus- und Bahnangebot vorgenommen wurden. Die Rücknahme der Bedienung am

Samstag ab 15 Uhr entstammt einer Zeit mit früheren Ladenschlusszeiten. Da zusätzliche Leistungen mit hohem Kostenaufwand verbunden sind, ist bisher keine Veränderung vorgenommen worden. Die Maßnahme wird jedoch aufgrund ihres hohen Nutzens und der übergreifenden Vorteile für alle Nutzergruppen als Schlüsselmaßnahme angesehen und zur prioritären Umsetzung empfohlen. Auch die Nichtbedienung ganzer Äste am Wochenende und im Abendverkehr ist perspektivisch nicht zielführend; hier ist jedoch intensiv abzuwägen, wie eine Bedienung ohne erhebliche Mehrkosten ausgestaltet werden kann.

- Kapazitäten auf der Frankfurter Straße müssen erhöht werden.
- ⇒ Antwort: Der Einsatz von Fahrzeugen mit größerer Kapazität auf der Linie 5 ist angedacht. Zusätzlich soll durch eine Aufwertung der tangentialen Beziehungen die Tram-Linie 5 von den Fahrgästen entlastet werden, die ihre Ziele außerhalb der Innenstadt haben. Nicht zuletzt ist zu erwarten, dass durch die Steigerung der Attraktivität im Radverkehr vor allem kurze ÖV-Wege in der Kernstadt auf das Fahrrad verlagert werden, und somit auf hoch belasteten Korridoren wie Heinrich-Heine-Straße – Innenstadt zusätzliche Kapazität entsteht.
- Anschlüsse und Takt auf der Linie 24 müssen verbessert werden.
- ⇒ Antwort: Im Maßnahmennetz wird die Anbindung insbesondere in den dichter besiedelten Bereichen der Linie 24 aufgewertet, z.B. im Bereich documenta urbana oder entlang der Leuschnerstraße. Die Anschlüsse und die Gestaltung der Umsteigeknoten Helleböhn und Leuschnerstraße sollen in diesem Zuge ebenfalls aufgewertet werden.
- AST-Verkehr funktioniert nicht immer! Busse sind unpünktlich.
- ⇒ Antwort: Die Zuverlässigkeit wird bei der Optimierung des ÖPNV-Angebots häufig vernachlässigt. Die Pünktlichkeit hat jedoch unmittelbare Folgen auf Anschlüsse, Reisezeiten, Verlässlichkeit und auch die Verteilung von Fahrgastmengen (verspätete Fahrzeuge müssen mehr Fahrgäste aufnehmen, da bereits Fahrgäste des Folgetakts zusteigen). Aus diesem Grund sollten durch realistische Fahrzeitplanung, eine ÖPNV-Beschleunigung an neuralgischen Punkten und durch eigene Infrastruktur (Busspuren, Mitnutzung der Gleise), sowie eine abgestimmte integrierte Betriebssteuerung hohe Standards an die Zuverlässigkeit gestellt werden.

### **Flankierende Maßnahmen (Handhabbarkeit, Tarif, ...)**

- Es muss eine Abstimmung zwischen Stadtplanung und ÖPNV erfolgen; schlecht erschlossene Neubaugebiete wie Dessenborn müssen vermieden werden.
- Beim „Langen Feld“ gibt es keine sinnvolle ÖPNV-Erschließungsplanung.
- Das neue Auebad ist viel schlechter zu erreichen als der alte Standort.
- ⇒ Antwort: Eine bessere Verzahnung und Abstimmung zwischen den einzelnen Akteuren stellt ein wichtiges Ziel eines integrierten VEP dar. Eine Anbindung des „Langen Feldes“ ist auf verschiedene Weisen denkbar und im Sinne eines attraktiven ÖPNV unumgäng-

lich. Eine Anbindung im Busverkehr ist als gebrochener Verkehr ab Brüder-Grimm-Straße (Tram) und/oder Bahnhof Oberzwehren (RegioTram) denkbar. Die Anbindung des Auebads soll durch eine attraktivere und integriertere Linienführung weiter verbessert werden.

- Anreiz für den ÖPNV schaffen → Alternative für den Kfz-Verkehr
- ⇒ Antwort: Mit dem VEP soll die Grundlage für einen freiwilligen Wechsel von Kfz-Nutzern auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds geschaffen werden. Hierzu ist ein attraktiver und an der Nachfrage ausgerichteter ÖPNV ebenso wichtig, wie attraktive Radverkehrsanlagen und Straßenräume.
- Im Spät-/Nachtverkehr sollte Sicherheitspersonal eingesetzt werden.
- ⇒ Antwort: Der flächendeckende Einsatz von Sicherheitspersonal im Spätverkehr würde zu erheblichen Kosten führen. Dennoch ist das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste für einen attraktiven ÖPNV sehr wichtig. Durch die Videoüberwachung der Fahrzeuge, sowie die Möglichkeit direkt hinter dem Fahrer sitzen zu können, kann die subjektive Sicherheit bereits gesteigert werden. Im Einzelfall ist auf Strecken mit besonderem Aufkommen von sicherheitsrelevanten Vorfällen auch ein Personaleinsatz zu prüfen.
- Die Transparenz des ÖPNV ist zu verbessern.
- Die Tangentialen müssen gestärkt werden.
- ⇒ Antwort: Die Steigerung der Transparenz, die Vereinfachung der Nutzung für Gelegenheitskunden, ein einfaches und strukturiertes Liniennetz, die Aufwertung der von der Tram nicht erschlossenen Radialachsen und die Ergänzung sinnvoller Tangentialverbindungen, ohne auf die flächendeckende Feinerschließung zu verzichten, sind zentrale Bestandteile des Maßnahmennetzes. Tangentiale Verbindungen können hierbei in besonderem Maße in 3 Feldern zur Zielerreichung beitragen. Neukundengewinnung auf bisher nicht konkurrenzfähigen Korridoren, Verbesserung der Reisezeiten von Bestandskunden und Kapazitätsgewinn durch Entlastung der Innenstadtkorridore um die Fahrgäste, die die Innenstadt nicht als Ziel haben.
- Die Anforderungen von Pendlern (z.B. Fernpendlern) / von Arbeitgebern sind zu berücksichtigen.
- ⇒ Antwort: Das Maßnahmennetz berücksichtigt die Umstiegspunkte zwischen regionalem und städtischem Verkehr verstärkt; insbesondere das Bedürfnis nach schnellen, umsteigefreien Verbindungen zum Bahnhof Wilhelmshöhe und die Verknüpfung an den RegioTram-Haltestellen Kirchditmold, Harleshausen und Obervellmar sind hierbei wichtig. Für eine bessere Akzeptanz von Pendlern bei großen Arbeitgebern sollte zudem verstärkt auf das betriebliche Mobilitätsmanagement gesetzt werden, bei dem die Hemmnisse der Mitarbeiter, den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen, abgefragt werden und versucht wird im kleinteiligen Bereich Abhilfe zu schaffen. Oftmals können eine Verschiebung von Busleistungen um wenige Minuten oder eine neue Haltestelle bereits bei sehr geringen Kosten zu dauerhaften Neukunden führen. Ähnliche Methoden können auch bei Neubürgern angewandt werden.

## Konflikte / Sicherheit

- Einige Anwohner fühlen sich durch die Ansagen der Fahrtrichtung bzw. -ziele der Tramfahrzeuge gestört, dies trägt nicht zur Akzeptanz des ÖPNV bei.
  - ⇒ Antwort: Beim ÖPNV ist immer eine Interessensabwägung vorzunehmen. Die Ansagen helfen mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Fahrgästen den ÖPNV zu nutzen. Die KVG hat auf die Beschwerden bereits reagiert und verzichtet nachts auf die Ansagen.
- Die Fahrradnutzung ist stark vom Wetter abhängig, im Sommer nutzen viel mehr Menschen das Fahrrad. Ebenso nutzen auf den Strecken bergauf mehr Menschen mit Fahrrad die Tram, hierauf muss reagiert werden.
  - ⇒ Antwort: Untersuchungen haben gezeigt, dass die Wetterabhängigkeit der Fahrradnutzung geringer ist, als zu erwarten wäre. Auf die jahreszeitliche Schwankung wird bspw. im Eisenbahnverkehr (metronom) mit dem flexiblen Ein/Ausbau von Sitzen zugunsten von größeren Mehrzweckabteilen reagiert. Bei Straßenbahnfahrzeugen ist dieses jedoch aufgrund der baulichen Anordnung nur schwer vorstellbar. Eine Vorhaltung der größtmöglichen Kapazität zur Abfederung einzelner Spitzen, steht der permanente Wegfall von Sitzplätzen für die Vorhaltung gegenüber.
- Die Informationspolitik bei Baustellen ist verbesserungswürdig
  - ⇒ Antwort: Eine Beteiligung der Öffentlichkeit und kurze Kommunikationswege zwischen allen Beteiligten sind für die Umsetzung sehr wichtig und stellen einen Baustein aus dem Komplex der „weichen Maßnahmen“ dar, ohne die ein attraktiver ÖPNV nicht möglich ist.
- Lärm der Straßenbahn betrifft insbesondere Bürger möglicher Nebenbaustrecken (z.B. Waldau, Lohfelden).
  - ⇒ Antwort: Die Geräuschentwicklung einer modernen Stadtbahnstrecke ist nur schwer mit Bestandsstrecken vergleichbar. Durch einen modernen, gefederten Unterbau der Gleise, schallschluckende Elemente und Rasengleise, sowie durch moderne und geräuscharme Fahrzeuge kann die Geräuschentwicklung minimiert werden. Zudem sind enge Kurvenradien, wie an Altstrecken teilweise vorhanden, bei Neubaustrecken umgänglicher.

## Finanzierung/Umsetzung

- Frage: Führt die Verringerung der Schülerzahlen zu einer Verteuerung des ÖPNV?
  - ⇒ Antwort: Mit den wegfallenden Schülern wird diese große Nutzergruppe zwar geringer, die Auswirkungen sind jedoch nicht nur negativ zu sehen. Durch die schwächere Ausprägung der Spitzenstunde können viele Verstärkerleistungen, die aufgrund der nur für diese Verstärkung vorgehaltenen Fahrzeuge sehr kostenintensiv sind, eingespart werden. Da durch die Zuschüsse und geringen Monats-/Jahreskartenpreise die Erlöse auch sehr gering sind, sind auch einnahmeseitig keine gravierenden Einschnitte zu erwarten.



## Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum

Nach der Vorstellung der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen, wurden noch einige Fragen im Plenum gestellt.

- Frage 1: Die Verkehrsarten (Kfz, Fuß/Rad und ÖV) wurden heute getrennt diskutiert. Wie ist denn im weiteren Verlauf eine Verknüpfung und integrierte Betrachtung der Themen vorgesehen?
  - Frage 2: Wie sieht das weitere Vorgehen aus?
- ⇒ Antwort von Herrn Dr. Frehn: Die Aufteilung der thematischen Gruppen war bezüglich der Organisation notwendig; nichtsdestotrotz werden die Maßnahmenpakete integriert betrachtet.
- ⇒ Antwort von Herrn Nolda: Die Bürgerforen und der gesamte Planungsdialog werden im Sommer ausgewertet. Danach soll im Herbst ein VEP-Entwurf erarbeitet werden, der dann politisch beraten wird.

Herr Nolda bedankt sich abschließend für alle Beiträge und bei allen Beteiligten und beendet mit den Schlussworten das Bürgerforum Nordwest.

# **BÜRGERFORUM SÜDOST**

Stadtteile Bettenhausen, Forstfeld, Unterneustadt, Waldau

## **Gruppe 1: Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr / Freizeit- und Tourismusverkehr / Verkehrssicherheit (Südost)**

### **Regionaler Verkehr/Auswirkungen des Wegfalls der AS Kassel-Ost**

Nach der Erläuterung der verkehrlichen Wirkungen zum Wegfall der Anschlussstelle Kassel-Ost, der eine Mehrbelastung auf der Dresdener Straße und eine Entlastung für die Leipziger Straße sowie für den Platz der Deutschen Einheit bedeuten würde, wird der Zusatzverkehre für die Heiligenröder Straße angesprochen. Der Verkehr nimmt etwas zu (ca. 700 Kfz/Tag); aus Sicht der Gutachter ist das vor allem im nördlichen Bereich der Straßen vertretbar. Es werden aber mehr Querungshilfen und ein Radfahrstreifen erwartet. Der Verkehr könnte zudem besser über die Sandershäuser Straße geführt werden.

### **Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz**

Das Thema Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz wird im Kasseler Osten weniger problematisch und weniger kontrovers eingeschätzt; vielmehr ergeben sich Forderungen nach einer Ausweitung von Tempo 30, z.B. zusätzlich für folgende Abschnitte:

- Tempo 30 abschnittsweise und situationsbedingt wird generell als sinnvoll angesehen.
- Tempo 30 auf der gesamten Leipziger Straße bis zum Altmarkt wäre schlüssiger als abschnittsweise (mit intelligenten Ampeln sinnvoll).
- Insbesondere der Abschnitt in Unterneustadt sollte aufgrund der Schulwegsicherung auch für Tempo 30 vorgeschlagen werden.
- Tempo 30 in Unterneustadt wegen der Verkehrssicherheit + Kitas + Schulweg über Hafnbrücke zwischen Platz der Deutschen Einheit und Brücke vorsehen.
- Verkehrsmagistralen verführen zum schnellen Fahren und verursachen Staus an Ampeln + am Kreisel.
- Problemstellen für die Leistungsfähigkeit sind eher die Knotenpunkte (Platz der Deutschen Einheit, Altmarkt), weniger die Strecken dazwischen.
- Frage: Muss ÖPNV auch 30 km/h fahren? Es gibt auch viele Unfälle mit Straßenbahnen. Nicht nur der Kfz-Verkehr, auch die Straßenbahn ist, wenn sie vorbeifährt, sehr laut.  
⇒ Antwort: Wenn sich die Straßenbahn mit dem Kfz-Verkehr eine Fahrspur teilen muss, muss auch die Straßenbahn Tempo 30 einhalten. Wenn die Straßenbahn einen eigenen, separaten Fahrweg hat (z.B. wie auf der Holländischen Straße), dann kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Straßenbahn auch gesondert festgelegt werden.
- Frage, wie man sich eine Tempo 30 Ausweisung vorstellen kann; ein Schild aufstellen wird wohl nicht ausreichen. Sind z.B. auch bauliche Lösungen vorstellbar?

- ⇒ Antwort: Bauliche Maßnahmen, wie z.B. Einengungen oder Aufpflasterungen, wie z.B. in Wohngebieten, sind für Hauptverkehrsstraßen nicht zweckmäßig; vielmehr sind Straßenraumgestaltungsmaßnahmen (ähnlich wie z.B. die Leipziger Straße in Bettenhausen) sowie Hinweise auf die auf Tempo 30 koordinierte Ampelschaltungen und letztendlich auch Kontrollen notwendig.
- Forderung: Auf dem Umbachsweg ist Tempo 30 eine Minimallösung, Tempo 30 sollte komplett ausgewiesen werden.
  - Ochsenhäuser Straße sollte auch Tempo 30 werden.
  - Forstbachweg: Warum ist dieser eine Hauptverkehrsstraße? Dort sollte auch Tempo 30 gelten, da hier Schulen und das Quartierszentrum sind. Es handelt sich eher um eine Sammelstraße.
  - Forderung nach mehr Verkehrskontrollen auch in Wohngebieten und bisherigen Tempo 30-Zonen, weil hier oft zu schnell gefahren wird.
  - Forderung: Tempo 30 vor Kitas und Schulen müsste schon längst da sein; in Wohngebieten wird heute schon schneller gefahren → vielmehr sollte es 10 km/h sein
  - Kommunikationsproblem, da in den letzten Jahren aufgrund des Erlasses des Landes viele Tempo 30-Abschnitte zurückgebaut werden (mussten); jetzt will man sie wieder einführen → Das ist für Bürger nicht einfach zu verstehen.
  - Furcht um die politische Durchsetzbarkeit von Tempo 30 → Strategie sollte sein, es möglichst „schmerzfrei“ einzuführen.
  - Geschwindigkeitsreduktion auf Autobahn einführen

### Verkehr und Umwelt

- Frage nach der Schadstoffreduzierung bei Tempo 30
- ⇒ Antwort: Die Wirkungen von Tempo 30 zur Schadstoffminderung sind indifferent, es ist aber eher keine Maßnahme zur Schadstoffminderung, sondern zur Lärm-reduzierung und zur Verkehrssicherheit
- Forderung: Umweltzone → Warum passiert nichts?
  - Forderung nach Zwangsmaßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs (Maut): wurde kontrovers diskutiert
  - Potenzial bei 190.000 täglichen Kfz-Fahrten unter 5 km – hier ist besonders hoher Schadstoffausstoß vorhanden.
- ⇒ Antwort: Der VEP möchte Anreize schaffen, andere Verkehrsmittel als das Kfz zu nutzen, die Kfz-Nutzung aber nicht verbieten; jeder soll sich entsprechend seinen individuellen Bedürfnissen für ein Verkehrsmittel entscheiden können (hier gilt es aber Alternativen zu schaffen). Gerade die kurzen Wege sind ein Potenzial.

- Fehlende Maßnahmen zur Reduzierung des MIV, z.B. Förderung P+R mit ÖPNV-Ticket (wird beim Unterneustädter Kirchplatz vermisst)
- Wenn andere Angebote verbessert und vermarktet werden, könnte man hier reduzieren

## Verkehrssystemmanagement

- Frage: Wie funktioniert „Grüne Welle“, wenn der ÖPNV sich immer freischaltet?  
⇒ Antwort: ÖV hat an vielen Ampeln Vorrang; das ist auch gut so und sollte beibehalten werden. Manchmal gibt es auch Synergieeffekte, wenn z.B. der parallele Autoverkehr mit durchgeschleust werden kann; im Einzelfall sind an einigen Stellen Prioritäten zu setzen.
- Die Söhrestraße könnte eine attraktive Verbindung für den Verkehr Richtung Bettenhausen/Niestetal sein, um den Platz der Deutschen Einheit zu entlasten.  
⇒ Antwort: Hierzu ist eine Prüfung mit Hilfe des Verkehrsmodells erforderlich.

## Straßenraumgestaltung, Knotenpunkte, Verkehrssicherheit

- Frage: Besteht die Möglichkeit des Einsatzes von Kreisverkehren zur Temporeduzierung?  
⇒ Antwort: Ja, grundsätzlich schon insbesondere für Ortseingänge. Auf der Leipziger Straße kommt dies eher nicht in Frage, da hohe Verkehrsmengen, Tramverkehr und die einseitigen Geradeausbeziehungen dagegen sprechen.
- Straßenraumgestaltung
  - zu enge Gehwege
  - Behinderungen und Duldung von Kfz auf Gehweg: Abbau notwendig
  - Behinderung/Gefährdung der Fußgänger: ist überall prüfen
- Ampel am QVC: kein durchgängiger Lauf möglich für Fußgänger, Gefährdung der Schüler, die queren müssen
- Unterneustädter Kirchplatz: kindergerechte Lösungen bei Ampeln/Überwegen und auch seniorengerecht
- Altmarkt: kontroverse Diskussion über Sinn und Zweck des Umbaus; insbesondere sollte aber die Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmer im Vordergrund stehen.
- Hinweis, dass der gewollte Umbau und die Entlastung der Kurt-Schumacher-Straße dem Altmarkt und seiner Leistungsfähigkeit entgegenkommt: positiv für Altmarkt und den Kasseler Osten
- (K27) Pfarrstraße - Heiligenröder Straße: große Trennwirkung, zu viel Kfz-Verkehr, wenig Querungsmöglichkeiten für Rad/Fuß

- Pfarrstraße links ab Richtung Dormannweg → Radfahrer werden übersehen und ignoriert.

## **Ruhender Verkehr**

- Vorschlag: Einführung von kostenfreien Expressbussen als Verbindung von der Innenstadt und P+R, Erleichterung der ÖV-Nutzung

## **Sonstige Hinweise**

- Aggressive Pkw-Fahrer gegenüber Radfahrern, die auf der Straße fahren: Forderung nach mehr Rücksichtnahme und Kommunikationskonzept
- Hinweis, dass Radfahrer in der Leipziger Straße sich häufig nicht an Verkehrsregeln halten (oftmals notgedrungen)
- Forderung, dass Radverkehr mehr auf Straße und Fahrbahn verlagert wird, um Konflikte mit dem Fußverkehr zu verhindern; zudem kommt der Radfahrer aktuell nicht mit einer angemessenen Geschwindigkeit in andere Stadtteile.
- Infrastruktur für E-Mobilität schaffen zur Steigerung der Nutzung von E-Fahrzeugen



## **Gruppe 2: Fußverkehr / Radverkehr / Einkaufs- und Versorgungs- verkehr / Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Südost)**

### **Radverkehr**

#### Premiumradrouten:

- Premiumradrouten können die Bewohner des Umlands zum vermehrten Umstieg auf das Fahrrad motivieren.
  - Premiumradrouten sollten als „zusätzliche“ Routen verstanden werden und können nicht wichtige Stadt-/Quartiersverbindungen gänzlich ersetzen. Gleichwohl können sie aber – neben dem Stadt-Umland-Verkehr – auch für den städtischen Radverkehr von Interesse sein.
  - Die vorgesehene Premiumradroute Kaufungen – Kassel sollte nicht entlang der Leipziger Straße sondern parallel dazu (d.h. durch die Quartiere) geführt werden.
  - Die Anlage von Premiumradrouten ist eine gute Idee; der genaue Streckenverlauf sollte noch überdacht werden.
  - Falls die Premiumradrouten entlang von Hauptstraßen geführt werden, sollte es an den Ampeln eine Beschleunigung für Radfahrer geben.
- ⇒ Die Einrichtung der Premiumradrouten wird generell begrüßt. Gerade für den Pendlerverkehr können sie einen Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad bieten. Die Linienführung muss direkt sein, sollte aber im Detail noch geprüft werden.

#### Wegenetz:

- Bei der Planung des Radwegenetzes sind die unterschiedlichen Radfahrer-Typen zu berücksichtigen, die unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse haben. Es gibt langsamere, z.T. auch unsichere Radfahrer, die i.d.R. Nebenstrecken nutzen, aber auch schnelle und routinierte Radfahrer, die die Hauptstraßen als direkte und schnelle Verbindungen bevorzugen.
- Fahrradwege sollten im Winter ebenfalls besser geräumt werden. Viele Radfahrer sind auch während der Wintermonate unterwegs.
- Begleitmobilität (z.B. Eltern, die ihre Kinder mit dem Fahrradanhänger zur Kita bringen) ist ein wichtiger Aspekt, der bei der Dimensionierung der Radinfrastruktur zu berücksichtigen ist.
- Die heute häufig wechselnde Führungsform des Radverkehrs (mal auf der Straße, mal im Seitenraum) erschwert die Bedingungen für Radfahrer und führt häufig zu Missverständnissen beim Kfz-Verkehr. Die Radinfrastruktur muss daher einheitlicher und verständlicher ausgestaltet sein, damit die Nutzung „intuitiv“ erfolgen kann.
- Der Radverkehr sollte vermehrt auf der Fahrbahn (mit einer entsprechenden Infrastruktur wie Radfahr- und Schutzstreifen) geführt werden. Durch diese Führung

werden Fuß- und Radverkehr besser getrennt; Konflikte im Seitenraum, die heute häufig zu beobachten sind, können so vermieden werden.

- Am Leipziger Platz sind Verkehrsführung und Verkehrssicherheit für Radfahrer zu verbessern.
  - Die Führung des Radverkehrs entlang der Leipziger Straße ist mangelhaft (u.a. häufig wechselnde Führungsform, erhöhte Gefahren für Radfahrer durch Vielzahl an Einfahrten). Hier ist eine einheitliche Verkehrsführung anzustreben.
  - Die Königinhofstraße ist für den Radverkehr auszubauen.
  - Die Ochshäuser Straße ist mit einer Radinfrastruktur auszustatten.
  - Die Radroute Lohfelden – Leipziger Platz durch Forstfeld ist auszuschildern.
  - Das Königstor bietet sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße an.
- ⇒ Der im Rahmen des VEP geplante Ausbau des Radwegenetzes wird begrüßt und sollte nach Ansicht der Teilnehmenden auf unterschiedlichen Ebenen erfolgen (Haupt- und Nebenstrecken). Wichtig sind die Betrachtung der unterschiedlichen Radfahrer-Typen sowie stadtweit eine möglichst einheitliche Führung.

#### Abstellanlagen:

- In der Stellplatzsatzung sollte eine stärkere Pflicht zur Schaffung von hochwertigen Radabstellflächen/-anlagen z.B. vor Geschäften verankert werden.
  - Durch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern steigen auch die Anforderungen an die Infrastruktur (sichere Abstellmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur).
  - Bei der Dimensionierung und Ausgestaltung von Radabstellanlagen müssen auch Sonderformen (z.B. Fahrräder mit Anhänger) Berücksichtigung finden.
- ⇒ Der Ausbau des Angebots an Radabstellanlagen muss mit dem Ausbau des Radwegenetzes einhergehen. Bei der Dimensionierung und Ausgestaltung sind unterschiedliche Anforderungen und neue Mobilitätstrends zu berücksichtigen.

#### Konrad:

- Die geplante neue Station in Forstfeld ist sehr zu begrüßen.
  - Konrad konnte um Elektrofahrräder erweitert werden, gerade vor dem Hintergrund der bewegten Topografie in Kassel.
- ⇒ Konrad hat sich aus Sicht der Teilnehmenden etabliert. Ein erweitertes Angebot (Pedelects, weitere Stationen) kann die Nachfrage weiter steigern.

#### Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit:

- Neue Führungsformen und Elemente, wie z.B. Fahrradstraßen, müssen besser kommuniziert werden; ein Presseartikel in der Zeitung reicht hierfür nicht aus. Bei den bereits umgesetzten Fahrradstraßen besteht beispielsweise das Problem, dass viele Autofahrer nicht wissen, dass auch dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt; es wird häufig – vielleicht auch aus Unwissenheit – zu schnell gefahren.

- ⇒ Neben den „harten“, baulichen Maßnahmen werden „weiche“ Maßnahmen ebenfalls als wichtiger Bestandteil zur Radverkehrsförderung angesehen. Aufklärungs- und Informationsarbeit können zu einem besseren gegenseitigen Verständnis beitragen.

## Fußverkehr

Querungen, Kreuzungen, Lichtsignalanlagen:

- Es sollte intelligente Ampelschaltungen für Fußgänger geben.
- An Kreuzungen sollte der Fuß- und Radverkehr immer mit dem Kfz-Verkehr zusammen „Grün“ erhalten, d.h. keine Bedarfsampeln (mit Anforderungstaster).
- Insbesondere im Bereich von sensiblen Einrichtungen (u.a. Schulen, Kitas, Seniorenheimen, Ärztehäuser) sind fußgängerfreundliche Bedingungen zu schaffen, z.B. Berücksichtigung von längeren Grünzeiten und sichere Querungsmöglichkeiten.
- Bei Bussen und Straßenbahnen sollte stärker darauf geachtet werden, dass diese Fußgängerquerungen freihalten und nicht blockieren. Diese Situation kann heute häufig am Altmarkt beobachtet werden.
- Am Leipziger Platz sind die Wartezeiten für Fußgänger zu lang.
- Am Leipziger Platz sind Verkehrsführung und Verkehrssicherheit für Fußgänger zu verbessern.
- Am Unterneustädter Kirchplatz sind die Bedingungen für Fußgänger mangelhaft. Man fühlt sich als Fußgänger unsicher und unwohl. Die Geschwindigkeiten der „vorbeirauschenden“ Fahrzeuge sind oftmals sehr hoch. Hinzu kommt der rege Tram- und Busverkehr, der ebenfalls als gefährlich wahrgenommen wird.
- Am Unterneustädter Kirchplatz ist man als wartender Fußgänger oftmals in einer „Sandwich“-Position, da man die Straße nicht in einem Zug überqueren kann. Der Bus- und Autoverkehr fährt vor und hinter einem mit hoher Geschwindigkeit vorbei.
- Die Fußgängerampeln am Unterneustädter Kirchplatz müssen die Querung in einem Zug ermöglichen. Momentan ist der Lauf „geteilt“.
- Am Unterneustädter Kirchplatz sind die Aufstell- und Warteflächen für Fußgänger z.T. knapp bemessen.
- Am Unterneustädter Kirchplatz gefährden verbotswidrige Abbiegevorgänge des Kfz-Verkehrs den Fußverkehr.
- Am Platz der Deutschen Einheit besteht durch die hohe Verkehrsbelastung und das häufig sehr hohe Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs eine unsichere Situation für Fußgänger.
- Die Querung des Platzes der Deutschen Einheit ist für Fußgänger nahezu unzumutbar (lange Wartezeiten an Übergängen, immer Anforderung von Grün mittels Taster erforderlich).

- Die Unterführung am Altmarkt sollte beibehalten werden, da sie eine verkehrssichere Querung für Fußgänger darstellt. Sie müsste aber grundlegend aufgewertet werden (freundlichere und hellere Gestaltung, ggf. Videoüberwachung).
  - Der Umbau des Altmarktes ist für den Fußverkehr wichtig, insbesondere für mobilitäts- eingeschränkte Personen. Unterführungen sind i.d.R. Angsträume.
  - Auf der Pfarr- und Heiligenröder Straße sind zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger einzurichten, insbesondere vor dem Hintergrund der dort angesiedelten Einkaufsmöglichkeiten.
  - Eine neue Verbindung unter der Hafenbrücke könnte zur Entschärfung des Konflikts zwischen Rad- und Fußverkehr am Überweg beitragen.
- ⇒ Im Fußverkehr wurden einige Hotspots benannt, an denen die Bedingungen für den Fußverkehr stark verbesserungswürdig eingeschätzt wurden. Dies waren der Unterneustädter Kirchplatz, der Leipziger Platz sowie der Platz der Deutschen Einheit. Bezüglich des bevorstehenden Umbaus des Altmarktes bestand ein unterschiedliches Meinungsbild.

#### Wegenetz / Barrierefreiheit:

- Durch die gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs auf der Hafenbrücke kommt es häufig zu Konflikten und Gefährdungen. Hier sollte eine bessere und klar erkennbare Trennung von Fuß- und Radverkehr erfolgen, dies insbesondere aufgrund der Tatsache, dass dies ein wichtiger Schulweg ist.
  - Die Barrierefreiheit sollte weiter verbessert werden. Gerade Knotenpunkte sind konsequent barrierefrei zu gestalten.
  - Die heutigen Konflikte und Gefährdungen auf den Gehwegen durch Radfahrer können durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn gesenkt werden.
- ⇒ Die stärkere Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr sowie die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit werden als weitere wichtige Punkte zur Stärkung des Fußverkehrs angesehen.

#### Allgemein

- Es sollte eine bessere Fuß- und Radverkehrsverbindung von der Unterneustadt zur Universität geben. Auf dieser Relation liegen auch Schulwege.
- Ein besseres Miteinander und eine gegenseitige Rücksichtnahme sind wichtige Aspekte. Diese Verhaltensweisen müssen in der Gestaltung der Straßen und Wege verdeutlicht werden.
- Tempo 30 ist auch in den Bereichen Leipziger Platz / Pfarrstraße / Eichwaldstraße wichtig, um die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern.
- Stadtverträgliche Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr) sind mit Privilegien auszustatten, z.B. bestimmte Vorrechte und besondere Berücksichtigung bei der Straßenraumgestaltung.

- Gerade kurze Strecken werden noch häufig mit dem Auto zurückgelegt. Hier muss eine stärkere Bewusstseinsbildung zum Umstieg auf stadtvträglichere Verkehrsmittel erzeugt werden.
- Bei der Stadt muss es einen Sicherheitsauditor geben, der alle Planungen kontrolliert.
- Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Spielräume sind klare Regelungen hinsichtlich der Budgets für die Umsetzung der verkehrlichen Maßnahmen zu treffen. Die konkrete Verteilung von Finanzmitteln für die einzelnen Verkehrsarten ist offen zu legen.

# Die Stellwand



### **Gruppe 3: Öffentlicher Verkehr / Berufs- und Ausbildungsverkehr / Mobilitätsmanagement / Mobilitätskultur (Südost)**

Die Bedeutung der RegioTram für die Einzugsbereiche entlang der Leipziger Straße war ein großer Schwerpunkt. Dabei merkten viele Teilnehmer an, dass eine attraktive Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs nicht mehr gegeben sei und es durch den Wegfall der Linien auf der Tramlinie 4 regelmäßig zu Kapazitätsengpässen kommt. Ebenso bestand Einigkeit, dass der P+R-Stellplatz an der Haltestelle Kaufungen Papierfabrik optimiert werden muss, da dieser stark ausgelastet sei und Nutzer lieber in den Anwohnerstraßen im Kasseler Ortsteil Forstfeld parken, um den günstigeren Stadt Kassel-Tarif zu nutzen. Gewünscht wurde zudem eine alternative Anbindung zum Bahnhof Wilhelmshöhe mit einer besseren Anbindung des Messegeländes über die Waldkappeler Bahn. Hierzu und zu anderen Infrastrukturmaßnahmen wurde auch die Notwendigkeit bezüglich Kosten und Einsparzwängen diskutiert.

#### **Infrastrukturausbau**

- Tramlinie zwischen dem Kasseler Osten, den Messehallen und der Frankfurter Straße
  - Tram/RegioTram ICE-Bahnhof – Messehallen – Waldau (u.a. Verlängerung nach Lohfelden)
- ⇒ Antwort: Die Aufwertung der tangentialen Verbindungen wie zwischen Waldau und der Südstadt ist Bestandteil des VEP. Hierbei wurde auch eine Verbesserung des Verkehrsangebots an den Messehallen geprüft, jedoch aufgrund des sehr geringen Nachfragepotentials an Tagen ohne Veranstaltung nicht prioritär verfolgt. Verbesserungen des Angebots zu den Messehallen sind mit hohen Kosten verbunden, die Nachfrage ist zu vielen Zeiten jedoch äußerst gering. Aus diesem Grund sollte eher der veranstaltungsbezogene Sonderverkehr als das Grundangebot ausgebaut werden. Eine schienenseitige Anbindung Waldaus ist aufgrund der großen Nachfragepotentiale verschiedentlich geprüft worden. Als Vorzugsvariante mit deutlichen Nachfrageeffekten ist die auch in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung detaillierter untersuchte Variante über den Platz der Deutschen Einheit hervorgegangen. Im Zuge des VEP hat sich in Modellbetrachtungen eine Bestätigung dieser Vorzugsvariante ergeben, da insbesondere die Erschließung des Waldauer Nordens und kurze Reisezeiten in die Innenstadt vor allem über diese Strecke realisiert werden können. Zusätzlich ergibt sich betrieblich eine bessere Einbindungsmöglichkeit ins Tramnetz, ohne die kapazitativ besonders kritischen Knoten Trompete und Rathaus in ungünstiger Abbiegerkonstellation überfahren zu müssen (Variante Auestadion). Eine Variante direkt zum Bahnhof Wilhelmshöhe würde zwar diese Fahrbeziehung stärken, jedoch weniger attraktive Reisezeiten in die relevanten Zielbereiche der Innenstadt ermöglichen, weswegen die Fahrgastzuwächse geringer ausfallen. Nicht zuletzt ermöglicht die RegioTram nach Waldau in der Vorzugsvariante auch attraktive Verbindungen ins Umland, die mit einer Variante über

Wilhelmshöhe in die Innenstadt nicht möglich wäre und nicht den Zielen der RegioTram entspräche.

- Platz der Deutschen Einheit: Tram in Richtung Waldau erst später abzweigen lassen
- ⇒ Antwort: Für eine Tramverlängerung nach Waldau wurden mehrere Streckenverläufe untersucht und diskutiert. Eine Ausfädelung vom Platz der Deutschen Einheit hat sich hierbei als Vorzugsvariante erwiesen und ist Bestandteil der Nutzen-Kosten-Untersuchung.
  
- Wolfsanger (Tram Anbindung Sandershausen / Niestetal, u.a. Attraktivierung Linie 6)
- ⇒ Antwort: Für die Anbindung der Gemeinde Niestetal wurden mehrere Varianten untersucht, wobei sich nachfrageseitig besonders die Variante über Wolfsanger mit neuer Fuldaquerung hervorgetan hat, die aber auch zu hohen Kosten führen würde. Dennoch würde eine solche Variante auch dem Rad- und Fußverkehr dienen, der an dieser Stelle ebenfalls die Fulda queren könnte. Unabhängig vom Ergebnis hat sich die Kommune bis auf weiteres gegen eine Tramanbindung ausgesprochen. Aufgrund des eher langfristigen Zeithorizonts des VEP (bis 2030) wird diese Maßnahme als mögliche Perspektive beibehalten, sodass auf Kasseler Stadtgebiet keine Planungen / Umbauten vorgenommen werden, die eine mögliche spätere Realisierung verhindern könnten.
  
- Haltestellen aufwerten, um z.B. Studierenden Alternativen zur Haltestelle Holländischer Platz zu bieten (z.B. Katzensprung)
- ⇒ Antwort: Die Haltestelle Holländischer Platz liegt am nächsten zum Universitätsgelände. Auch aufgrund der Anbindung ins Umland durch die RegioTram-Linien besteht hier das höchste Fahrgastaufkommen. Alternativen wie die Haltestelle Katzensprung haben nur ein geringes Potenzial. Die Fußwege sind länger, und die Linien 3 und 6 verkehren in Richtung Westen gemeinsam mit den Linien 1 und 5 ab der Haltestelle Am Stern. Zudem entspricht die Haltestelle Katzensprung dem KVG-weiten Standard und ist barrierefrei. Die Aufwertung anderer Haltestellen hat eine höhere Priorität.

## Betriebliche Maßnahmen

- Verbindung Kassel ↔ Schauenburg → ÖPNV-Anbindung muss verbessert werden (Wochenende und abends).
- Verknüpfung Umland ↔ Kassel verbessern (z.B. Bus, AnrufSammelTaxi)
- Ausbau ÖPNV-Angebot abends und am Wochenende
- ⇒ Antwort: Die Sicherung und Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit ist ein wichtiges Aufgabenfeld im VEP. Wo dies durch regionale Schienenangebote (z.B. RegioTram) nicht möglich ist, müssen attraktive Alternativen im Busverkehr bestehen. Dies umfasst neben der Fahrzeit auch ein Verkehrsangebot in der Schwachverkehrszeit

abends sowie am Wochenende. Bei einer geringen Nachfrage ist die Umsetzung als flexibles Angebot (z.B. AnrufSammelTaxi) zu prüfen.

- Busliniennetz zu wenig transparent und damit Nutzungshemmnis
- ⇒ Antwort: Das Kasseler Busnetz weist je nach Wochentag und Uhrzeit auf mehreren Linien wechselnde Bedienungsangebote auf. Hierdurch ändern sich auch Umsteigebeziehungen, welche das Angebot für Nicht- und Gelegenheitsnutzer unattraktiv machen. Die Transparenz wird zudem durch die daraus folgende Unübersichtlichkeit der Liniennetzkarten erschwert. Der VEP greift insbesondere die bestehenden und durch die Bestandsaufnahme bekannten Defizite im Busverkehr auf. Mit dem Modell wurden zusätzlich Korridore identifiziert, bei denen ersichtlich wird, dass es ein hohes Aufkommen, aber einen niedrigen ÖPNV-Anteil gibt. Für das Maßnahmennetz wurden weiterhin wichtige Orte definiert, die aus allen Bereichen schnell und komfortabel erreicht werden können, hierzu gehört auch das Klinikum, weswegen dort ein verbessertes Angebot geplant ist, was sich im Modell wiederum in neu gewonnenen Fahrgästen widerspiegelt. Kernstück des Maßnahmennetzes ist und bleibt das weitläufige Tramnetz als Rückgrat des Systems. Die Stadtteile, die eine hohe Bevölkerungszahl bzw. -dichte auf tramwürdigem Niveau aufweisen, aber derzeit über keine Tramverbindung verfügen, sind auf einer zweiten Netzebene über Radiallinien auf schnellem und direktem Laufweg in dichtem Takt mit der Innenstadt zu verbinden, wobei idealerweise zwei radiale Äste zu einer Durchmesserlinie verschmelzen. Als 3. Ebene wurde ein Netz aus den bisher unzureichend bedienten Tangentialachsen erstellt, die die Verknüpfung der Tram-/Radialäste herstellen und wichtige, nachgefragte Stadtteilbeziehungen unter Umgehung der Innenstadt übernehmen. Die Linien der Netzebenen 1 bis 3 sollen als Grundtakt den 15min-Takt erhalten, um immer gleiche und optimierte Anschlüsse an definierten Umsteigepunkten herstellen zu können. Als letzte und vierte Netzebene kommt schließlich die Feinerschließung hinzu, die die dünner besiedelten und abseits der Hauptkorridore liegenden Siedlungsbereiche mit einem 30min-Takt als Grundtakt an das hochwertige Netz heranführen, hierbei auch bisher unerschlossene Bereiche versorgen und an optimierten Umsteigepunkten auf das Restnetz ausgerichtet sind. Für eine vollständige Umsetzung aller Maßnahmen wäre jedoch eine Leistungsausweitung von 17% nötig. Bei weiteren Analysen im Modell hat sich gezeigt, dass die Zahl gewonnener Neufahrgäste nur leicht absinkt, wenn man bestimmte Fahrten zu bestimmten Zeiten nicht anbietet, sodass bei 12% Ausweitung ein ähnlich hoher Effekt erzielt wird. Hieraus wird die Sättigung der Nachfrage deutlich. In weiteren Iterationsschritten wurde ein Szenario mit 4% Ausweitung als Minimalszenario ermittelt, zuletzt wurde auch ein Szenario des Maßnahmennetzes mit 0% Ausweitung berechnet, wobei hierbei einzelne Verbesserungen nicht mehr angeboten werden könnten. Jedoch zeigt sich auch hier eine positive Wirkung der Neukonzeption, ohne dass zusätzliche

Mittel eingesetzt werden müssten, was die Wichtigkeit von Maßnahmen in diesem Bereich untermauert.

- Wegfall der RegioTram-Linien Leipziger Straße kritisch! Linie 4 zu voll
  - Wegfall von direkten Tramverbindungen Leipziger Straße durch RT-Wegfall
  - Wegfall RegioTram Leipziger Straße schlecht, da Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs unattraktiver
  - Kasseler Osten ↔ Westen (z.B. Bahnhof Wilhelmshöhe), Busverkehr anbinden
- ⇒ Antwort: Die Verlegung der RegioTramlinien zur Holländischen Straße erfolgte für eine bessere Abwicklung des Fahrgastaufkommens an der Universität. Neben der Kapazitätsausweitung durch die Linien RT 3 und RT 4 wurde auch die regionale Erreichbarkeit der Universität verbessert. Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs wird im Vergleich zu anderen wichtigen Orten und Zielen als geringwertiger gesehen, da ein Übergang zum Fern- und Regionalverkehr am Bahnhof Wilhelmshöhe erfolgt und zudem im Maßnahmenetz durch die Tangentialkorridore weitere Übergangspunkte z.B. in Harleshausen angedacht sind. Zudem sind auch im Maßnahmenetz zwei radiale Buslinien vorgesehen, die Bettenhausen und Forstfeld mit dem Hauptbahnhof und hiernach mit dem Bf. Wilhelmshöhe bzw. dem Bf. Harleshausen verbinden.
- Keine Verschlechterung für Forstfeld infolge Tram Waldau
- ⇒ Antwort: Mit einer Tramverlängerung nach Waldau erfolgt auch eine Neuordnung des Busangebots im Südosten. Dabei sollen vor allem parallele Busverbindungen zur neuen Tramverbindung aufgegeben werden. In Stadtteilen und Siedlungsschwerpunkten, welche nicht von der neuen Tramverbindung profitieren, soll die bestehende Bedienungsqualität aufrecht erhalten werden und durch eine bessere Ausrichtung auf die Tram eine Verbesserung der Reisezeiten erzielt werden. Für Forstfeld bedeutet dies eine weiterhin starke direkte Achse in Richtung Innenstadt (Radiallinie), ergänzt um direkte Tangentialverbindungen in Richtung Bettenhausen bzw. Waldau → Niederzwehren/Wehlheiden/Südstadt, die wiederum in Waldau und am Leipziger Platz mit der Tram verknüpft werden. Die Feinerschließung Forstfelds und Waldaus wird hierbei ebenfalls mit bedacht.

## Konflikt/Sicherheit

- Tramanbindungen stehen im Widerspruch zu Sparzwängen
  - Finanzierbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen versus Finanzdruck
  - Warum keine Ausweitung von Busverkehr anstelle ‚teurer‘ Tramneubaustrecken?
- ⇒ Antwort: In der Tat unterliegt auch der ÖPNV Sparzwängen, welche neben der allgemeinen Haushaltslage zusätzlich durch die noch ungeklärte ÖPNV-Finanzierung nach 2019 entstehen. Der VEP hat jedoch einen bis 2030 reichenden Zeitraum. Sinnvolle Maßnahmen dürfen nicht entfallen, nur weil die zukünftige Finanzierung des ÖPNV noch nicht auf Bundesebene geklärt ist. Bei Investitionen wird immer eine Tram mit

einem Busangebot verglichen. Die Entscheidung zu Gunsten einer Tram erfolgt, wenn das potenzielle Fahrgastaufkommen so groß ist, dass es mit einer Tram wirtschaftlicher abgewickelt werden kann.

- Belastung Königsstraße durch (Regio)Tram; Taktung in der Fußgängerzone zu dicht; Auswirkungen bei weiterem Ausbau des Tramnetzes
  - Königsstraße: weniger Bahnen
- ⇒ Antwort: Aufgrund der Haltestellen ist die Durchschnittsgeschwindigkeit niedriger, zudem ist kein erhöhtes Unfallaufkommen feststellbar. Eine Verlegung der Straßenbahnen aus der Königsstraße würde zu erheblichen Nachfrageverlusten führen und die Attraktivität des ÖPNV in Kassel deutlich mindern. Es müssen jedoch nicht zwingend alle Linien durch die Fußgängerzone geführt werden, insbesondere wenn aus einem Korridor bereits eine Direktverbindung besteht, könnte mit den Verdichtungsleistungen der Laufweg über Scheidemannplatz bis Am Stern befahren werden. Für eine Akzeptanz dieser Leistungen sehr wichtig ist hierbei jedoch die Aufwertung der Haltestelle Am Stern als adäquate Alternativ-Ein- bzw. Ausstiegshaltestelle. Durch die Umgestaltung zu einem attraktiven ÖPNV-Umsteigeknoten, eine Aufwertung der Kurt-Schumacher-Str. und der Unteren Königsstraße sowie einer gestalterischen Aufwertung des Platzes als Tor zur Innenstadt kann die Attraktivität der nicht durch die Fußgängerzone verkehrenden Leistungen erhöht werden. Zudem ist eine Ausweitung der Verkehre in der Innenstadt aus verschiedenen Gründen nicht zu erwarten. Durch die Schaffung der Tangentialkorridore, die verstärkte Fahrradnutzung auf Kurzstrecken, gepaart mit rückgängiger Spitzennachfrage aufgrund des geringeren Schülerverkehrs, werden vor allem in den hoch belasteten Korridoren perspektivisch Kapazitäten frei, die für die Gewinnung von Neukunden genutzt werden können. Zudem wird durch die Nutzung ohnehin bereits verkehrender und in der Innenstadt endender Verstärkerleistungen für neue Linien wie in Richtung Harleshausen der Status Quo der Belastung der Königsstraße und der relevanten Knoten beibehalten und nicht verschärft.

## Flankierende Maßnahmen

- Sind die Fahrpreise zu hoch und warum müssen Kinder bereits ab sechs Jahren bezahlen?
  - Die Tarifstruktur muss einfacher werden.
  - ÖPNV Bürgerticket → Steuer z.B. wie Straßenbau
  - Umweltverbund Ticket! → ÖPNV, Konrad, ....
- ⇒ Antwort: Der Tarif steht generell im Spannungsfeld zwischen möglichst einfach (alle Fahrten ein Preis unabhängig von der Strecke) und möglichst gerecht (Angebote nach Entfernungen und Nutzergruppen). Ein gerechter Tarif wird daher auch immer etwas komplex sein. Alternativen bieten sich durch das Bürgerticket oder eine Chipkarte. Das Bürgerticket ist eine jährliche Abgabe aller Einwohner, welche dafür ein Jahr lang

kostenlos den ÖPNV nutzen können. Bei einer Chipkarte erfolgt beim Fahrtbeginn die Anmeldung und bei Fahrtende die Abmeldung vom System ÖPNV. Mit Hilfe einer Software wird für die zurückgelegte Strecke der günstigste Tarif ermittelt. Die Karteninhaber erhalten z.B. monatlich eine Abrechnung mit den günstigsten Tarifen für die genutzten Verbindungen.

- Staffelung von Schulzeiten zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen
  - ⇒ Antwort: Durch eine steigende Anzahl von Ganztagschulen und zusätzlichen Angeboten im Nachmittagsbereich, kommt es nur noch morgens zu Kapazitätsengpässen. Hier können Schulzeitstafflungen eine mögliche Lösung sein.
  
- Bessere Bezahlung des Fahrpersonals und mehr Freundlichkeit
  - ⇒ Antwort: Die Interessen des Fahrpersonals werden durch die Gewerkschaft vertreten.
  
- Schnellverbindung von P+R-Platz z.B. Kaufungen Tram/Bus, Expressbahn Innenstadt
- Ausbau Angebote Bike+Ride
- P+R → teilweise oder komplette Erstattung des Fahrpreises durch Einzelhandel, Stadt oder andere Akteure
- P+R Kaufungen ↔ Tarifgrenze problematisch
  - ⇒ Antwort: Der Ausbau von B+R-Anlagen für eine attraktivere Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, zu Fuß) ist Bestandteil des VEP. Hierzu gehören auch P+R-Stellplätze, welche aber im Umland eine größere Bedeutung haben. Je näher ein Autofahrer sich seinem Ziel nähert, desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, dass dieser noch einmal umsteigen wird. Eine Erstattung von Fahrpreisen bei der Nutzung von P+R-Stellplätzen ist ein Möglichkeit diese attraktiver zu machen. Die Anbindung durch Expressbusse ist dagegen kritisch, da P+R-Nutzer nicht lange auf eine Verbindung ins Stadtzentrum warten möchten. Selbst große P+R-Stellplätze können kein großes und vor allem regelmäßiges Fahrgastaufkommen erzeugen, damit Expressbusse im dichten Takt in die Innenstadt fahren können. Daher erfolgte auch schon in der Vergangenheit die Ausweisung von P+R-Stellplätzen an Tramhaltestellen, da diese aufgrund ihrer Erschließung einwohnerstarker Siedlungsbereiche ohnehin in einem dichten Bedienungsangebot verkehren müssen. Die Problematik der Tarifgrenze am Standort Kaufungen Papierfabrik und den damit verbundenen Problemen im Stadtteil Forstfeld ist bekannt. Maßnahmen werden im VEP vorgeschlagen.
- RegioTram wird nicht als innerstädtische Verbindung wahrgenommen.
  - ⇒ Antwort: Die technische Ausstattung der RegioTrams zur gleichzeitigen Nutzung von Straßenbahn- und Eisenbahngleisen macht ein abweichendes Erscheinungsbild zur Kasseler Tram unvermeidbar. Dies darf jedoch nicht die innerstädtische Erschließungsqualität mindern.
- Modernisierung Busflotte durch Elektro- und Hybridbusse

- ⇒ Antwort: Die KVG verfügt bereits über einen Elektrobus, welcher auf unterschiedlichen Linien eingesetzt wird, um Erfahrungswerte zu sammeln. Eine Modernisierung der Busflotte durch solche Fahrzeuge ist vor allem von der Zuverlässigkeit und den Kosten abhängig.
- Busverkehr macht die Straße kaputt! KVG bei Sanierungen beteiligen
- ⇒ Antwort: Die Leistungen der KVG erfolgen als Daseinsvorsorge auch für Menschen, welche z.B. auf Grund gesundheitlicher Einschränkungen auf Busse und Bahnen angewiesen sind. Dies erfordert auch Linienwege durch enge Straßenräume. Grundsätzlich sind die Verursacher von Straßenschäden bei der Sanierung an diesen zu beteiligen. Bei der KVG erfolgt dies als städtisches Unternehmen durch die Stadt.



## Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum

Nach der Präsentation von Herrn Dr. Frehn bestehen einige Fragen und Anmerkungen:

- Kommentar 1: Die Prognose, dass die Bevölkerung Kassels zukünftig abnehmen wird, ist zu bezweifeln. Ist nicht vielmehr mit einer weiteren Zunahme zu rechnen?
- Kommentar 2: Die Feinstaub-Grenzwerte wurden bereits Anfang des Jahres mehrfach überschritten. Warum wird ein Ausgleich zwischen allen Interessen gesucht? Man könnte die Stadt Kassel auch konsequent für den Autoverkehr sperren.

⇒ Antwort von Herrn Nolda: Die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung basieren auf Erfahrungen der letzten Jahre und auf Annahmen des Landes, des Zweckverbandes Raum Kassel sowie der Stadt selbst. Die Stadt Kassel ist demnach in der Lage, die Bevölkerung bis zum Jahre 2030 in etwa zu halten. Die Zahlen beinhalten zwar eine gewisse Unsicherheit; ihnen liegen aber fundierte und detaillierte Daten zugrunde.

⇒ Antwort von Herrn Dr. Frehn: Bezüglich der Bevölkerungsprognose wurde mit mehreren Szenarien gerechnet, d.h. es wurde u.a. mal mit einer florierenden Wirtschaft, mal mit einer zurückgehenden Wirtschaft gerechnet. Hier hat sich gezeigt, dass es nur geringe Schwankungen hinsichtlich der zukünftigen Bevölkerungszahl gibt. Der Abbau der Umweltemissionen ist als Ziel im Verkehrsentwicklungsplan verankert. Für die Luftreinhaltung besteht zudem ein eigenes Planwerk (Luftreinhalteplan); gleichwohl sind die unterschiedlichen Planwerke (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan) aufeinander abgestimmt. Von restriktiven Maßnahmen, wie z.B. Sperrungen für den Kfz-Verkehr, wurde bewusst Abstand genommen, da solche Maßnahmen nur geringe Akzeptanz finden werden. Der Verkehrsentwicklungsplan versucht möglichst unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Nach der Vorstellung der Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen werden noch folgende Kommentare geäußert:

- Die heutigen Teilnehmer der Veranstaltung bilden nicht den Querschnitt der Kasseler Bevölkerung. Es sind vermehrt Volks- bzw. Bürgerentscheide zu fordern.
- Der Verkehrsentwicklungsplan ist zunächst als Planwerk zu verstehen, der einen längeren Zeitraum (bis 2030) im Blick hat. Die konkrete Umsetzung bzw. jede einzelne Maßnahme wird später von einem politischen Prozess begleitet. Je nach Umfang und Auswirkung einer Maßnahme könnte eine Bürgerbeteiligung erfolgen.
- Einige Straßenbahnlinien sollten aus der Königsstraße herausgenommen und über den Ständeplatz geleitet werden. Dies wird von vielen Geschäftsleuten und Verbänden gefordert.

Herr Nolda bedankt sich abschließend für alle Beiträge und bei allen Beteiligten und beendet mit den Schlussworten das Bürgerforum Südost.

## **BÜRGERFORUM NORDOST**

Stadtteile Fasanenhof, Nord-Holland, Philippinenhof-Warteberg, Rothenditmold,  
Wesertor, Wolfsanger-Hasenhecke

## **Gruppe 1: Kfz-Verkehr / Wirtschaftsverkehr / Freizeit- und Tourismusverkehr / Verkehrssicherheit (Nordost)**

### **Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz**

- Ist als eine Alternative zu Tempo 30 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 möglich und sinnvoll?
- ⇒ Antwort: Grundsätzlich ist nach der Straßenverkehrsordnung auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h zulässig. Eine Anordnung von Tempo 40 kann dann sinnvoll sein, wenn z.B. bei Tempo 30 eine Koordinierung von Ampeln nicht möglich ist und es damit zu Problemen im Verkehrsablauf bzw. höheren Lärmemissionen aufgrund zusätzlicher Halte kommt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Sicherheitsgewinne und Lärmreduktionen bei einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 40 deutlich geringer sind als bei einer Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30.
- Anregung, die Geschwindigkeiten für die Tram/den ÖV so anzupassen, dass die Änderung von Ampelschaltungen nicht behindert wird.
- Statement eines einzelnen Teilnehmers, dass die Geschichte des Automobils gezeigt habe, dass sich jeder so bewegt wie er möchte. Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz wäre hingegen ein Versuch, Verkehrsteilnehmer umzuerziehen und das Auto zu diskriminieren. Letzteres hätte schlimme Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Deutschland. Der Autoverkehr habe in der Vergangenheit immer zugenommen, der Ansatz des VEP zu Tempo 30 werde daher scheitern. Hauptverkehrsstraßen sollten hingegen immer 4-spurig sein. Tempo 30 wäre daher dort nicht möglich. Der Vorschlag wäre eine Modell des Abkassierens und das Konzept nicht diskussionsfähig.
- Statement eines Teilnehmers, dass Tempo 30 auf der Ihringshäuser Straße nachts versuchsweise in Ordnung sei.
- Hinweis eines Teilnehmers, dass in der Wolfhager Straße schon heute der Verkehr regelmäßig zusammenbricht und dass heute schon nicht schneller als Tempo 30 gefahren werden kann. Es gibt jedoch erhebliche Lärmbelastungen. Der Ansatz „Tempo 30“ wird daher positiv gesehen. Es sollte ausprobiert werden. Wenn es nicht wirkt, könne man es ja wieder zurücknehmen.
- Hinweis eines Teilnehmers, dass auch auf der Holländische Straße der Verkehrsfluss nicht schneller als Tempo 30 sei und dass daher die Maßnahme umgesetzt werden sollte.
- Anregung: Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen kosten viel Geld. Auch ein Ausbau des ÖPNV ist nur mit einem entsprechenden Zuschuss der Stadt möglich. Die Anordnung von Tempo 30 kostet hingegen nicht viel und sollte daher sofort umgesetzt werden.

- Hinweis, dass auf der Ihringshäuser Straße (Höhe Am Felsenkeller) nur eher geringe negative Belastungseffekte bestehen.

## Verkehrssystemmanagement

- Anregung, dass generell weniger Ampeln eingesetzt werden sollten, wodurch sich auch die Wirtschaftlichkeit erhöhen würde
- Hinweis, dass die Ampelschaltungen auf der Holländischen Straße schlecht seien
- Anregung: Eine Geschwindigkeitssignalisierung für Grüne Wellen einzurichten, um so den Verkehrsfluss zu verbessern (Bsp. Göttingen).
- Anregung: Fußgängerampeln mit Counter bzw. Countdown ausrüsten, um so eine höhere Beachtung zu erreichen (HoPla, Holländische Straße/ Hegelsbergstraße)
- Hinweis, dass die Ampel an der Weserspitze sehr lange Wartezeiten aufgrund der Fußgänger-LSA aufweist

## Straßennetz / Verkehrslenkung

- Hinweis, dass die Bunsenstraße durch Schleichverkehre von der Holländischen Straße belastet ist. Ist bekannt in welcher Größenordnung Schleichverkehre auftreten?  
⇒ Antwort: Die Bunsenstraße wird nördlich der Eisenschmiede an Werktagen von ca. 10.000 Kfz/24h befahren. Die Holländische Straße wird hingegen von ca. 34.400 Kfz/24h befahren. Wie groß der Schleichverkehre durch die Bunsenstraße ist, wurde nicht erhoben. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Bunsenstraße eine eigenständige Hauptverkehrsstraßenfunktion für die Anbindung des Quartiers Philippinenhof-Warteberg an die Innenstadt sowie das östlichen Stadtgebiet (über die Eisenschmiede) besitzt.
- Hinweis, dass im Bereich Unterstadtbahnhof auch eine Hauptfahrradachse über den Westring verläuft. Wie verträgt sich dies mit dem geplanten Ausbau des Westrings? Wer soll den Westring nutzen?  
⇒ Antwort: Mit dem Ausbau des Westrings soll eine Entlastung des Holländischen Platzes erreicht werden, in dem der von Norden aus der Holländischen Straße kommende Strom in Richtung westlicher Innenstadt und Vorderer Westen über den Westring, links in die Wolfhager Straße und dann rechts in die Hoffmann-von-Fallersleben-Straße gelenkt wird. Im Zuge des Ausbaus des Westrings sind auch für den Radverkehr eigene und der Bedeutung als Hauptachse angemessene Anlagen zu schaffen.
- Hinweis, dass an der Kreuzung Gottschalkstraße / Henschelstraße / Moritzstraße ein starker Rechtsabbiegerstrom besteht, was der vorhandenen Rechts-Vor-Links-Regelung widerspricht. Es sollte ein Kreisverkehr geprüft werden.
- Anregung, die Fuldatastraße als Landesstraße zu entwidmen

## Generelle Fragen zur Maßnahmenentwicklung

- Inwieweit hat die Stadtentwicklung bei der Maßnahmenentwicklung eine Rolle gespielt (Bsp. Tram nach Waldau)
- ⇒ Antwort: Bei der Maßnahmenentwicklung wie auch bei den Prognoseberechnungen mit dem Verkehrsmodell wurden sowohl die absehbare Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in den Stadtteilen wie auch die in der Umsetzung bzw. in der Planung befindlichen neuen Wohn-, Gewerbe-, Versorgungs- und Freizeitstandorte berücksichtigt.

## Güter- und Wirtschaftsverkehr

- Hinweis, dass der aus den Gewerbegebieten resultierende Verkehr aus dem Norden abgewickelt werden muss. Da eine Westtangente fehlt, stellt sich die Frage, wie der weiter ansteigende Wirtschaftsverkehr abgewickelt werden soll.
- ⇒ Antwort: Die gesicherte Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ist eines der Zielfelder des VEP Kassel. Die Verkehre zum/vom Gewerbegebiet Kassel Nord, aber auch zum/vom Gewerbegebiet Calden, werden aufgrund ihrer Quellen und Ziele sowie mangels Alternativen daher auch in Zukunft im Wesentlichen über die Holländische Straße abgewickelt werden müssen.
- Anregung, den Güterverkehr vom Gewerbegebiet Nord stärker auf die Schiene zu verlagern
- Bitte zu prüfen, ob der Schwerverkehr zum/vom Daimler-Werk nicht nur ausschließlich über die Wiener Straße, sondern auch über eine nördliche Ausfahrt geführt werden kann, so dass die Belastungen in der Wiener Straße „halbiert“ würden.
- Anregung, betriebliches Mobilitätsmanagement für die Firmen/Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet Nord anzubieten, um so die Kfz-Verkehr zu reduzieren bzw. zu optimieren.

## Reduzierung des Kfz-Verkehrs

- Hinweis eines langjährigen Anwohners der Holländischen Straße, dass in den letzten Jahren eine deutliche soziale Verschlechterung stattgefunden hat. Aufgrund der Lärmbelastungen sind die Anwohner, die es sich leisten konnten, weggezogen. Der Individualverkehr sollte daher zurückgedrängt bzw. unattraktiver werden.
- Anregung: Stärkere Restriktionen für den Kfz-Verkehr auf der Holländischen Straße werden zu einem Umstieg vom Kfz-Verkehr und damit auch zu mehr Fahrgästen in der Tram führen.
- Anregung, einen Lieferservice aus der Innenstadt einzurichten, so dass Einkaufen auch ohne Pkw möglich ist

- Anregung, Park+Ride im Umland und an der Stadtgrenze (z.B. Ihringshäuser Straße/Wendeschleife) ausbauen, um so Kfz-Verkehre bereits frühzeitig „abzufangen“
- Anregung, ein intelligentes CarSharing-System aufzubauen, das ein einfaches Autoteilen ermöglicht
- Anregung, Konrad auszubauen, um so eine Alternative zur Pkw-Nutzung zu schaffen

## **Sonstige Fragen, Hinweise und Anregungen**

- Welche Effekte soll eine bessere Straßenraumgestaltung in der Ihringshäuser Straße haben.  
⇒ Antwort: Mit einer verbesserten Straßenraumgestaltung sollen in der Ihringshäuser Straße vor allem die Bedingungen für den Fußverkehr, die Aufenthaltsqualität sowie die städtebauliche Qualität der Straße erhöht werden.
- Warum sollen im Zuge der Premiumradrouten ggf. auch Unterführungen für den Radverkehr neu gebaut werden, wo doch Unterführungen für Fußgänger abgebaut werden sollen.  
⇒ Antwort: Unterführungen im Zuge von Premiumradrouten, wie sie bspw. in den Niederlanden realisiert wurden, sind in ihrer Gestaltung mit den in Kassel noch vorhandenen Fußgängerunterführungen nicht vergleichbar. Sie sind sehr gut einsehbar und hell bzw. freundlich gestaltet; dadurch ergeben sich keine neuen Angsträume.
- Welche Entlastungseffekte hat die Tram Vellmar gebracht?  
⇒ Antwort: Wie die durchgeführten Fahrgastzählungen gezeigt haben, konnten mit der Tramverlängerung nach Vellmar auch in deutlichem Umfang zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Welcher Anteil hiervon zuvor den eigenen Pkw genutzt hat, ist jedoch nicht bekannt.



## Gruppe 2: Fußverkehr / Radverkehr / Einkaufs- und Versorgungsverkehr / Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Nordost)

### Radverkehr

#### Premiumradrouten:

- Die Führung der Premiumradroute Vellmar-Kassel ist positiv zu bewerten. Allerdings sollte die Route von Kfz-Schleichverkehr freigehalten werden.
  - Die Umsetzung der Premiumradroute von Vellmar nach Kassel erscheint ohne großen finanziellen Aufwand möglich, da sie i.d.R. über bestehenden Straßen führt. Insofern erscheint auch eine schnelle Realisierung machbar.
  - Die Premiumradrouten müssen nicht nur eine schnelle Befahrbarkeit ermöglichen, sondern sollten auch attraktiv gestaltet sein.
  - Die Hinführung zu den Premiumradrouten muss komfortabel gewährleistet werden.
  - In der Innenstadt könnten alle Premiumradrouten zusammengeführt werden (ähnlich eines Busknotens), als quasi gemeinsamer Start-/Zielpunkt. Dort könnten auch besondere Serviceeinrichtungen angeboten werden.
- ⇒ Die Einrichtung der Premiumradrouten wird begrüßt. Gerade die Route Vellmar-Kassel kann vermutlich mit wenig Aufwand realisiert werden können.

#### Wegenetz:

- Bei der Planung sind die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrer (schnelle, langsame, elektrisch unterstützte Radfahrer) zu beachten.
- Die Führung des Radverkehrs muss einheitlich und verständlich sein. Die Führung auf der Fahrbahn ist hierbei zu bevorzugen. Einerseits ist der Radfahrer so im Blick des Autofahrers; andererseits werden die Fußgänger auf den Gehwegen nicht gefährdet.
- Der Radverkehr ist auch entlang von Hauptverkehrsstraßen zu führen. Routen über das Nebenstraßennetz sind mit Umwegen verbunden.
- Die Situation auf Schutzstreifen ist aufgrund der engen Platzverhältnisse und den fahrenden / parkenden Fahrzeugen z.T. unsicher (z.B. Eisenschmiede). Hier sollten nicht nur die Mindestmaße zum Einsatz kommen.
- Eine bessere Beschilderung der Routen ist bedeutender als die Ausweisung von Fahrradstraßen.
- Die ehemalige Bahntrasse zwischen Rothenditmold und Holländischer Straße könnte als Radroute umgenutzt werden.
- Im Ortskern von Rothenditmold sollten entlang der Wolfhager Straße Verbesserungen für den Radverkehr vorgesehen werden.
- Die Radwegeverbindung zwischen Hauptbahnhof und Nordstadt über den Westring ist zu verbessern. In diesem Zusammenhang sollte auch ein Überweg an der Holländischen Straße geschaffen werden.

- Die Situation am Knoten Erzbergerstraße / Grüner Weg ist zu verbessern.
  - Die Verbindung Reuterstraße – Lutherplatz ist für den Radverkehr zu stärken.
  - Die Radwegeverbindungen von Rothenditmold zur Innenstadt und zum Vorderen Westen sind zu stärken. Die dargestellten Maßnahmen sind daher zu befürworten.
  - Die Radwegeverbindung nach Ihringshausen ist zu verbessern und sollte ggf. entlang der Ihringshäuser Straße geführt werden. Im Gegensatz zur Holländischen Straße weist die Ihringshäuser eine geringere Verkehrsbelastung auf.
  - Im Bereich Ostring sollte eine neue Fuldaquerung (Rad- und Fußverkehr) gebaut werden → bessere Anbindung von Bettenhausen.
  - Die Mönchebergstraße ist als Radroute zu stärken und könnte in eine Fahrradstraße umgewandelt werden.
  - Die Simmershäuser Straße wird bereits heute stark vom Radverkehr frequentiert und sollte daher für diesen gestärkt werden. Die Einführung einer Fahrradstraße ist zu befürworten.
  - Die Fiedlerstraße sollte als Fahrradstraße ausgeschildert werden.
- ⇒ Der im Rahmen des VEP geplante Ausbau des Radwegenetzes wird begrüßt; hierbei ist eine einheitliche Führung (auf der Fahrbahn) anzustreben. Auch die vorgeschlagenen Fahrradstraßen (Fiedlerstraße, Simmershäuser Straße) stoßen auf breite Zustimmung. Hinzu kommen Wünsche nach weiteren attraktiven Verbindungen (neue Fuldabrücke, Nutzung von stillgelegten Bahntrassen).

#### Holländische Straße:

- Die Holländische Straße muss auch für Radfahrer sicher befahrbar sein.
  - Für den Radverkehr muss etwas entlang der Holländischen Straße getan werden. Die Umwege über die Fiedlerstraße sind lang.
  - Durch ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau auf der Holländischen Straße könnten die Fahrspuren verschmälert werden. So ergeben sich Spielräume zur Integration des Radverkehrs → unterschiedliche Wahrnehmung bei den Teilnehmern, ob dies möglich ist.
  - Auf der Holländischen Straße sollte jeweils eine Fahrspur des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs aufgegeben werden.
  - Die Holländische Straße ist für den Radverkehr zu sperren.
- ⇒ Die Diskussion zum Thema Radverkehr auf der Holländischen Straße wurde sehr breit geführt und umfasste mehrere Extreme (Sperrung für Radverkehr, Umwidmung einer Kfz-Fahrspur für den Radverkehr). Der im VEP enthaltene Vorschlag zu Tempo 30 könnte hier einen ersten Ansatz bzw. Kompromiss darstellen und führt zunächst zu einer besseren Angleichung der Geschwindigkeiten von Rad- und Kfz-Verkehr.

#### Konrad:

- Konrad könnte um Elektrofahrräder erweitert werden.

## Fußverkehr

Querungen, Kreuzungen, Lichtsignalanlagen:

- Wenn möglich sollten eher Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) statt Fußgänger-Ampeln eingerichtet werden, z.B. an der Bunsen- und der Rotfelsstraße. Fußgänger müssen so nicht auf Grün warten; für den Kfz-Verkehr bedeuten Fußgängerüberwege nur geringe Fahrzeiteinbußen (oftmals reicht es aus, kurz „vom Gas zu gehen“).
  - Die Wartezeiten für Fußgänger an den Ampeln entlang der Holländischen Straße und der Ihringshäuser Straße sind zu lang. Die Ampeln sollten schneller auf die Betätigung des Anforderungstasters reagieren.
  - Längere Wartezeiten sind besser in Kauf zu nehmen als gar keine Querungsmöglichkeit (→ Kompromiss zwischen Interessen des Fuß- und Kfz-Verkehrs).
  - Auf der Holländischen Straße sollte es auf Höhe des Westrings eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger (aber auch für Radfahrer) geben. Diese könnte in Kombination mit einer neuen Tramhaltestelle an dieser Stelle eingerichtet werden.
  - Die Querung der Ihringshäuser Straße ist zu verbessern (Aufwertung bestehender Übergänge, dichter Abstand an Querungsmöglichkeiten).
  - Die Querung der Wolfhager Straße (Westring – Erzbergerstraße) ist für Fußgänger unübersichtlich und gefährlich. Hier sollte eine sichere Querungsmöglichkeit angeboten werden.
  - Bei Bussen und Straßenbahnen wäre eine bessere Rücksichtnahme an Übergängen wünschenswert; diese müssen freigehalten werden.
  - Ecke Holländische Straße / Wiener Straße: Der rechtsabbiegende, stadteinwärts fahrende Kfz-Verkehr darf nicht zusammen mit den Fußgängern Grün erhalten. Dieser Wunsch bzw. diese Forderung wird von vielen Kindern geäußert, die hier auf ihrem täglichen Schulweg vorbeikommen. Besonders bei Lkw ergeben sich aufgrund des toten Winkels gefährliche Situationen.
- ⇒ Im Fußverkehr wurden vor allem die Querungssituationen entlang der Hauptverkehrsstraßen (Holländische, Ihringshäuser und Wolfhager Straße) thematisiert und entsprechende Ergänzungen bzw. Verbesserungen gefordert.

Wegenetz / Unterführungen / Barrierefreiheit:

- Zwischen dem Grünen Weg und dem Hauptbahnhof sollte eine attraktive Fußgänger-Verbindung geschaffen werden.
- Die Ausfahrt am REWE (Westring) ist aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse von/für Fußgänger gefährlich.
- Kunst-/Kulturaktivitäten können zur Belebung von Unterführungen beitragen.
- Die Unterführungen am Holländischen Platz sowie am Altmarkt sollten als Alternativen erhalten bleiben. Das Erscheinungsbild der Unterführung am Holländischen Platz hat sich bereits etwas verbessert.

- Gemeinsame Geh-/Radwege oder Gehwege, die von Radfahrern genutzt werden dürfen („Gehweg, Radfahrer frei“), können keine Regellösung mehr sein.
- ⇒ Neben der Beibehaltung und Aufwertung von Unterführungen sowie der stärkeren Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr wurden auch konkrete örtliche Probleme und Ideen angesprochen.

## **Einkaufs- und Versorgungsverkehr / integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

- Die Nahversorgung in den Stadtteilen ist konsequent zu fördern.
- Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist wichtig. Die Entwicklungen der letzten Jahre sowie auch aktuelle Entwicklungen zeigen leider in die entgegengesetzte Richtung, indem neue Einkaufsmöglichkeiten nur an Siedlungsrändern entstanden sind.

## **Allgemein**

- Wichtig ist die Aufwertung bzw. Umgestaltung der Unteren Königsstraße sowie der Kurt-Schumacher-Straße für den Fuß- und Radverkehr. Hier sind attraktive Aufenthaltsflächen zu schaffen.
- Bei begrenztem finanziellem Spielraum sollten besser mehrere kleinere (und günstige) Maßnahmen umgesetzt werden als wenige teure.

# Die Stellwand



## **Gruppe 3: Öffentlicher Verkehr / Berufs- und Ausbildungsverkehr / Mobilitätsmanagement / Mobilitätskultur (Nordost)**

### **Infrastruktur-Ausbau**

- Was ist mit den Planungen für eine Tram nach Bossental geschehen, die einmal Bestandteil des Nahverkehrsplans war?
  - ⇒ Antwort: Die Planungen für eine Tramanbindung dieses Gebiets basierten auf veränderten Rahmenbedingungen, die von einem sehr verdichteten Wohngebiet ausgingen. Umgesetzt wurde jedoch ein locker bebautes Einfamilienhausgebiet, sodass eine wichtige Grundlage für die Wirtschaftlichkeit dieser Trassenführung entfallen ist. Die heutige Erschließung des Baugebiets ist nicht optimal und ist gemäß der Maßstäbe des VEP im Bereich der Feinerschließung zu verbessern, sofern dies die Straßenräume zulassen. Hieran zeigt sich einerseits, dass die Planungen der Stadtentwicklung und Bauleitplanung integriert erfolgen müssen, um insbesondere in Neubaugebieten die bestmögliche Anbindung mit dem für den konkreten Fall optimalen Verkehrsmittel zu realisieren. Andererseits zeigt das Beispiel auch, dass die Beteiligten auch stets die Courage besitzen sollten, bei grob veränderten Rahmenbedingungen Planungen abzuwandeln. Bei Maßnahmen des VEP sollten durch die intensive Abwägung und Prüfung und die integrierte Planung jedoch solche Anpassungsbedürfnisse von vornherein minimiert werden.
  
- Tramverlängerung nach Ihringshausen: Wurde der Kreis beteiligt, wie ist die genaue Ausgestaltung, was ist mit P+R-Angeboten
  - ⇒ Antwort: Der VEP stellt im Gegensatz zu konkreten Nutzen-Kosten-Untersuchungen lediglich Grobplanungen an, bei denen die Realisierbarkeit der Maßnahmen zwar intensiv geprüft, aber nicht finalisiert wird. Da parallel auch der VEP für die Umlandkommunen (ZRK) erstellt wird, war aus den Abstimmungsgesprächen erkennbar, dass die Gemeinde Fulda eine Tramverlängerung offen gegenübersteht und insbesondere auch die Vorteile für die Regionalverkehre durch den neuen Verknüpfungspunkten von allen Beteiligten als positiv eingeschätzt werden. Im Gegensatz zu den Projekten in Richtung Niestetal und Lohfelden besteht in Fulda keine politische Beschlusslage gegen eine Realisierung, zudem handelt es sich um eine vom Bauvolumen und den Kosten sehr viel kleinteiligere Maßnahme, die zudem von zusätzlichen Fördermitteln aufgrund der intermodalen Verknüpfung am Bahnhof Ihringshausen profitieren könnte. Bei den Modellrechnungen zeigt sich, dass insbesondere Fahrgäste auf längeren Strecken aus der Region gewonnen werden können, die aus Richtung Göttingen-Witzenhausen und Hann Münden Ziele im Kasseler Osten deutlich schneller erreichen können und somit die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto, bei welchem der Kasseler Osten über die BAB 7 direkt erreicht wird, stark steigt. Park+Ride bietet sich

am neuen Endpunkt aufgrund der räumlichen Bedingungen und der Lage im Straßenverkehrsnetz nicht an. Vielmehr könnten die durch Entfall der Wendeschleife an der heutigen Endstelle entfallenden Flächen für eine Erweiterung des dortigen P+R genutzt werden. Hierbei sollte jedoch intensiv abgewogen werden, ob an dieser Stelle nicht auch Flächen für eine sichere Fahrradabstellung umgesetzt werden könnten. (zu P+R siehe auch nächste Anmerkung)

- Welche Bedeutung hat P+R und wo soll es umgesetzt werden?
  - Die P+R Angebote müssen verbessert werden, insbesondere bei Kapazitätsmangel wie in Vellmar Nord
- ⇒ Antwort: In der Vergangenheit ist vielfach auf P+R an den Stadtgrenzen gesetzt worden, wobei sich jedoch gezeigt hat, dass die Akzeptanz bei vielen Menschen sehr gering ist, wenn der Hauptweg im PKW zurückgelegt wird und lediglich für die letzten wenigen Kilometer umgestiegen werden soll. Deutlich höhere Akzeptanzwerte ergeben sich an den Stellplätzen im Umland, bei dem lediglich die letzte Meile als Abbringer vom hochwertigen Verkehrssystem wie der RT oder der Tram in die dünn besiedelte und vom klassischen ÖPNV schlecht zu bedienende Fläche mittels PKW erfolgt. Zusätzlich ist im Umland mit einer deutlich besseren Flächenverfügbarkeit zu rechnen und die Tarifgestaltung ermöglicht insbesondere im KasselPlus-Bereich einen zusätzlichen Anreiz umzusteigen. An besonders stark genutzten P+R-Plätzen kann zudem durch Evaluierung der Nutzergruppen versucht werden zu ergründen, ob ein zusätzliches ÖPNV-Angebot auf bestimmten Relationen ausreichend genutzt würde oder ob die Flächen erweitert werden müssen.
- Wie soll der Umsteigeknoten „Am Stern“ aufgewertet werden?
- ⇒ Antwort: Die heutige Situation an der Haltestelle „Am Stern“ ist für die Fahrgäste schwerlich und unbequem, potentielle Neukunden werden durch die Unübersichtlichkeit und die geringe Aufenthaltsqualität abgeschreckt den ÖPNV zu nutzen. Der VEP verfolgt das Ziel den kompletten Straßenzug Kurt-Schumacher-Straße und die Untere Königsstraße vom PKW-Verkehr zu entlasten und diesen über die Kurt-Wolters-Straße abzuwickeln, die als Hauptachse für den PKW-Verkehr dienen soll. Durch diese Entlastung entstehen am Stern die Möglichkeiten Bahnsteige zusammenzulegen und den gesamten Bereich so umzugestalten, dass übersichtlich, mit kurzen Wegen und ohne Konflikte mit dem PKW-Verkehr umgestiegen werden kann. Der Knoten nimmt auch stadtentwicklerisch eine wichtige Funktion für die Verbindung von Stadt und Universität ein, sodass bei einem Umbau auch die Straßenräume Kurt-Schumacher-Straße und Untere Königsstraße deutlich aufgewertet würden.- Gibt es noch Planungen für eine Schienenverbindung zwischen Holländischem Platz und Katzensprung?

⇒ Antwort: Diese Maßnahme wurde im Verkehrsmodell untersucht und von den Gutachtern bewertet. Während die Maßnahme rein betrieblich einige Vorteile bietet, indem

über diese Verbindung Straßenbahnen nach Bedienung des Holländischen Platzes wenden könnten, widerspricht die Planung anderen Zielen des VEP. Für einen Umsteigeknoten „Am Stern“ muss die Kurt-Schumacher-Straße vom PKW-Verkehr entlastet und teilweise über die Kurt-Wolters-Straße abgewickelt werden. Eine neue Schienenverbindung würde jedoch die Kapazität auf diesem Straßenzug stark senken, insbesondere an den beiden Knoten. Zudem würde eine etwaige Verlegung der Haltestelle Holländischer Platz diese Maßnahme konterkarieren und nicht zuletzt verstärkt ein zusätzlicher Schienenstrang entlang der stark befahrenen Kurt-Wolters-Straße die Trennwirkung zwischen Universität und Innenstadt. Im Modell hat sich außerdem gezeigt, dass bei Führung einer Straßenbahnlinie (3, 6 oder 7) über diesen Abschnitt stets Fahrgastrückgänge zu verzeichnen sind, da die Fahrgäste dieser Linie die wichtige Haltestelle Altmarkt, um welchen sich zahlreiche Arbeitsplätze gruppieren, nicht mehr umsteigefrei erreicht wird. Auch im Uni-Gutachten, dessen Ergebnisse demnächst veröffentlicht werden, wird aufgrund der Erkenntnisse Abstand von einer solchen Planung genommen.

- Wie wird die Umsetzbarkeit einer Tram nach Harleshausen beurteilt, insbesondere aufgrund enger Straßenräume und der Situation im Bereich Drei Brücken?
- ⇒ Antwort: Der VEP soll in seiner Funktion einerseits realistische Handlungsoptionen bieten, andererseits jedoch auch über den Tellerrand hinaus schauen und eine Vision und Zielrichtung entwickeln, wie sich der ÖPNV weiterentwickeln könnte. Dies bedingt jedoch auch, dass die ermittelten Maßnahmen zwar intensiv geprüft werden, aber keine Detailplanung erfolgt. Im Falle Harleshausens wurden 4 verschiedene Korridore (über Kirchditmold, über Rothenditmold, über Schenkebier-Stanne und als Tangente vom Bahnhof Wilhelmshöhe) untersucht, wobei die Variante über Rothenditmold das mit Abstand höchste Fahrgastpotential bietet und zudem durch die Parallelführung bis Halitplatz eine Entlastungswirkung im hoch belasteten Bereich der Holländischen Straße hätte. Für die konkrete Planung ist es wichtig zu beachten, dass nicht vom Status Quo der Rahmenbedingungen ausgegangen wird. Auf der Wolfhager Straße werden insbesondere durch die demographische Entwicklung in Zukunft tendenziell weniger PKW unterwegs sein, für die Aufwertung des Ortskerns Rothenditmold, die auch stadtplanerisches Ziel sein kann, gibt es Optionen wie die Verlagerung an die Bahntrasse und der Bereich Drei Brücken ist aufgrund der Renovierungsbedürftigkeit ohnehin in den nächsten Jahren zur Sanierung bzw. zum Umbau anstehend. Wenn bei etwaigen Überplanungsbereichen wie diesem nicht die Vision des VEP, dort möglicherweise eine Tram einzurichten, artikuliert werden, könnte durch Faktenschaffung eine solche Maßnahme stark erschwert werden. Dies betrifft im Endeffekt alle Infrastrukturmaßnahmen, bei denen mögliche Zielvisionen nicht berücksichtigt werden.

- Der Haltestellenabstand Holländischer Platz – Halitplatz ist zu weit, welche Konsequenzen ergeben sich für den VEP?
  - ⇒ Antwort: Auf den ersten Blick zeigt sich, dass der Haltestellenabstand zwar recht groß ist, die Einzugsbereiche der Haltestellen jedoch weite Teile der Nachfrage abdecken, wenn ein maximaler Fußweg von 300 Metern unterstellt wird. Leicht gemindert wird die Situation durch die Haltestelle Westring der Linie 100, die mobilitätseingeschränkten Fahrgästen auch eine Möglichkeit bietet mit weniger Fußweg am ÖPNV teilzuhaben. Die fehlende Weiterverfolgung der Haltestelle Ludwigstraße erfolgt jedoch nicht aufgrund fehlenden Potentials, sondern aufgrund der Notwendigkeit der integrierten Planung mit anderen Maßnahmen. Bei der von allen Seiten gewünschten und verkehrlich sinnvollen Verlagerung der Haltestelle Holländischer Platz nach Norden würde ein sehr kurzer, unwirtschaftlicher Haltestellenabstand entstehen. Zudem ist eine Haltestelle mit sicherer verkehrlicher Ausgestaltung bei den derzeitigen Rahmenbedingungen nur möglich, wenn die Holländische Straße von einem Teil der Verkehre entlastet wird. Der VEP sieht hierfür eine Verlagerung von Verkehren auf Westring und Hoffmann-von-Fallersleben-Straße vor. Genau diese Entlastung ermöglicht jedoch möglicherweise auch die Verlegung der Haltestelle Holländischer Platz, sodass beide Maßnahmen im Kontext miteinander abgewogen werden müssen.
- Die Tram-Verlängerung Ihringshausen ist wichtig und gut, ist auch eine Regio-Tram denkbar?
  - ⇒ Antwort: Die Fahrgastgewinne der Tramverlängerung bis zum Bahnhof Ihringshausen sind im Verhältnis zur kurzen Länge des Bauabschnitts sehr hoch. Es zeigt sich, dass es sich vor allem um Fahrgäste handelt, die vom/zum Regionalverkehr (Cantus) aus/in Richtung Hann. Münden, Witzenhausen und Göttingen umsteigen würden (siehe auch Anmerkung oben). Grundsätzlich ist langfristig auch eine RegioTram-Variante vorstellbar, ist jedoch aufgrund der engen baulichen Situation am Bahnhof Ihringshausen und der ICE-Schnellfahrstrecke schwierig zu realisieren, weswegen zunächst eine bessere Verknüpfung von Regionalverkehr und Tram angestrebt wird. Bei einer Ausweitung des RegioTram-Angebots in Richtung Hann. Münden wäre die Verknüpfung jedoch insbesondere durch die Möglichkeit eine Durchmesserlinie Hann. Münden – Innenstadt – Melsungen/Baunatal zu realisieren interessant und wird im regionalen VEP diskutiert.

### **Betriebliche Maßnahmen (Takt, Linienführung, ...)**

- Es fehlen tangentielle Verbindungen im Busverkehr
- Die Busverbindung Rothenditmold-Innenstadt ist überfüllt und unzuverlässig
- Viele Buslinien fahren parallel zur Bahn oder große Umwege
- Die Anbindung des Klinikums ist schlecht
- Der Zugang zum ÖPNV ist in vielen Gebieten sehr weit, z.B. auch in den Neubaugebieten am Wolfsanger

- ⇒ Gesammelte Antwort: Der VEP greift insbesondere die bestehenden und durch die Bestandsaufnahme bekannten Defizite im Busverkehr auf. Hierzu gehören neben den genannten Aspekten auch die mangelnde Verständlichkeit des Liniennetzes, die unklare Taktung, die vorhandenen Lücken im Fahrplan bzw. Einschränkung der Bedienung zu bestimmten Zeiten. Mit dem Modell wurden zusätzlich Korridore identifiziert, bei denen ersichtlich wird, dass es ein hohes Aufkommen, aber einen niedrigen ÖPNV-Anteil gibt. Für das Maßnahmennetz wurden weiterhin wichtige Orte definiert, die aus allen Bereichen schnell und komfortabel erreicht werden können, hierzu gehört auch das Klinikum, weswegen dort ein verbessertes Angebot geplant ist, was sich im Modell wiederum in neu gewonnenen Fahrgästen widerspiegelt. Kernstück des Maßnahmennetzes ist und bleibt das weitläufige Tramnetz als Rückgrat des Systems. Die Stadtteile die eine hohe Bevölkerungszahl bzw. -dichte auf tramwürdigem Niveau aufweisen, aber derzeit über keine Tramverbindung verfügen, sind auf einer zweiten Netzebene über Radiallinien auf schnellem und direktem Laufweg in dichtem Takt mit der Innenstadt zu verbinden, wobei idealerweise zwei radiale Äste zu einer Durchmesserlinie verschmelzen. Als 3. Ebene wurde ein Netz aus den bisher unzureichend bedienten Tangentialachsen erstellt, die die Verknüpfung der Tram-/Radialäste herstellen und wichtige, nachgefragte Stadtteilbeziehungen unter Umgehung der Innenstadt übernehmen. Die Linien der Netzebenen 1 bis 3 sollen als Grundtakt den 15min-Takt erhalten, um immer gleiche und optimierte Anschlüsse an definierten Umsteigepunkten herstellen zu können. Als letzte und vierte Netzebene kommt schließlich die Feinerschließung hinzu, die die dünner besiedelten und abseits der Hauptkorridore liegenden Siedlungsbereiche mit einem 30min-Takt als Grundtakt an das hochwertige Netz heranführen, hierbei auch bisher unerschlossene Bereiche versorgen und an optimierten Umsteigepunkten auf das Restnetz ausgerichtet sind. Für eine vollständige Umsetzung aller Maßnahmen wäre jedoch eine Leistungsausweitung von 17% nötig. Bei weiteren Analysen im Modell hat sich gezeigt, dass die Zahl gewonnener Neufahrgäste nur leicht absinkt, wenn man bestimmte Teiläste zu bestimmten Zeiten nicht anbietet oder seltener verkehren lässt, sodass bei 12% Ausweitung ein ähnlich hoher Effekt erzielt wird. Hieraus wird die Sättigung der Nachfrage deutlich. In weiteren Iterationsschritten wurde ein Szenario mit 4% Ausweitung als Minimalszenario ermittelt. Die genannten Ausdünnungen betreffen vor allem die neuen Tangentiallinien, indem diese z.B. am verkehrsschwachen Vormittag seltener befahren werden. Zuletzt wurde auch ein Szenario des Maßnahmennetzes mit 0% Ausweitung berechnet, wobei hierbei einzelne Verbesserungen nicht mehr angeboten werden könnten. Jedoch zeigt sich auch hier eine positive Wirkung der Neukonzeption ohne dass zusätzliche Mittel eingesetzt werden müssten, was die Wichtigkeit von Maßnahmen in diesem Bereich untermauert.

## Flankierende Maßnahmen (Handhabbarkeit, Tarif, ...)

- Die Situation rund um das Klinikum ist insbesondere aufgrund des Parkdrucks durch Mitarbeiter und Besucher unbefriedigend. Welche Maßnahmen sieht der VEP konkret zur Entschärfung vor?
- ⇒ Antwort: Die Situation am Klinikum wird durch verschiedene Faktoren negativ beeinflusst. Zu nennen sind hierbei der Schichtdienst, der viele Mitarbeiter derzeit zwingt den PKW zu nutzen, fehlende Verbindungen im ÖPNV insbesondere auf den tangentialen Achsen, z.B. in Richtung Nord-Holland und Rothenditmold und die Zusammenlegung von Standorten aus dem gesamten Stadtgebiet am Hauptstandort. Der VEP versucht durch verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation beizutragen. Eine wichtige Rolle spielt hierbei eine neue tangentielle Busachse, die vom Platz der Deutschen Einheit über das Klinikum und den Campus Nord führt und weiter in Richtung Halitplatz, Rothenditmold, Kirchditmold und Bf. Wilhelmshöhe verläuft. Durch diese Achse entstehen deutlich verkürzte Reisezeiten, weniger Umstiege und ein attraktives, starkes Angebot, das Mitarbeiter und Besucher gleichermaßen zum Umstieg auf den ÖPNV animieren kann. Zeitgleich sollte durch ein Mobilitätsmanagement am Klinikum ergründet werden, warum wie viele Mitarbeiter derzeit den ÖPNV oder das Fahrrad nicht nutzen und welche Verbesserungen nötig wären, um einen Anreiz zum Umsteigen zu liefern. Wenn es hierbei gelingt, gebündelte „Wünsche“ mit einfachen betrieblichen Maßnahmen, wie wenigen Zusatzfahrten in Tagesrandlage oder zu Schichtwechsel, zu befriedigen, kann mit einem sehr geringen Aufwand ein hoher Effekt erzielt werden.
- Der Schlüssel zu einem attraktiven ÖPNV liegt vor allem in der Tarifgestaltung, diese sind in Kassel gefühlt viel zu hoch.
- Es sollte attraktivere Tarife für Kinder und Jugendliche geben.
- ⇒ Antwort: Die Tarifgestaltung ist durch die Stadt nur mittelbar zu beeinflussen, da die Tarifhoheit beim NVV liegt. Ein System was für alle Kundengruppen maßgeschneiderte Angebote bereithält, verliert durch Unübersichtlichkeit an Attraktivität. Ein Lösungsansatz kann hier eine flexible Karte mit kilometerscharfer Abrechnung nach dem Bestpreis-Prinzip darstellen (siehe unten). Für bestimmte Nutzergruppen (sozial schwache, aber auch Schüler / Rentner können hierbei pauschale Abschläge definiert werden). Die Zuschüsse für den ÖPNV sind in den letzten Jahren auf einem Niveau gehalten worden bzw. in Teilen sogar gekürzt wurden, sodass aufgrund der Energiepreis- und Personalkostenentwicklung und der Inflation die Mehrkosten an die Kunden durchgereicht wurden, diese Problematik betrifft Deutschland im Ganzen. Positives Beispiel für einen attraktiven Tarif, der durch die Gewinnung von Neukunden für keine verschlechterte Einnahmenbilanz sorgt, ist die Einführung einer stark verbilligten Jahreskarte, wie beispielsweise in Wien. (1,-€ pro Tag = 365,-€ im Jahr für eine ÖPNV-Jahreskarte). Abzuwägen ist hierbei, ob die Kapazitäten ausreichen. Für eine bessere Auslastung des

ÖPNV außerhalb der Hauptverkehrszeiten sollten vor allem die Gelegenheitskunden im Fokus der Neukundengewinnung stehen. Die Einführung einer kostenlosen RFID-Karte für Gelegenheitskunden ein wichtiger Baustein zur Gewinnung von Neukunden, ist jedoch sowohl vom NVV (Tarifhoheit) abhängig und erfordert eine gewisse Anfangsinvestition. Dennoch wird diese Technologie vermutlich bis 2030 ohnehin eingeführt werden müssen. Während die Technologie im Ausland bereits stark verbreitet ist, sind in Deutschland erst wenige Städte, allen voran Heilbronn und Münster, damit ausgestattet. Für Kassel scheint zunächst eine Einführung im Bereich des Stadtgebiets ohne Umlandverkehre sinnvoll. In Deutschland bemüht sich der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) um einen einheitlichen Standard, der die Einführung zwar komplexer macht, für die Kunden aber den Vorteil bietet die Karte auch in allen anderen Städten nutzen zu können. Die Anonymität kann durch Aufladekarten in weiten Teilen gewährleistet werden. Insbesondere für Tourismusverkehre oder auch zur Wahrung vollständiger Anonymität können jedoch als Tages/Zeitkarte auch Papirtickets, die im Vorverkauf erworben werden, beibehalten werden.

- Der ÖPNV muss qualitativ verbessert werden.
- Der ÖPNV muss auch für Mobilitätseingeschränkte attraktiv sein.
- ⇒ Antwort: Im letzten Jahrzehnt sind auf Seite der Fahrzeuge, der Haltestellenausstattung etc. bereits erhebliche Qualitätsverbesserungen erzielt worden. Bei Neubeschaffungen sollten Kundenwünsche und der Preis in sinnvollem Verhältnis abgewogen werden, sodass keine minderwertigen der reinen Beförderung ohne jegliche Qualität dienenden Fahrzeuge eingesetzt werden. Für die Angebotsqualität sind vor allem Informationsangebote und Pünktlichkeit (vgl. oben) wichtig.
- Thema Mobilitätsmanagement: Analog zum Kilometergeld sollte es eine finanzielle Unterstützung/Erstattung des Jobtickets geben.
- ⇒ Antwort: Der VEP sieht vor, dass durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements einerseits die Interessen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abgefragt, zusammengeführt und integriert optimiert werden. Eine wichtige Rolle hierbei spielen einerseits die angebotsseitigen Anreize, z.B. durch mehr Fahrten oder andere Linienführung, auf der anderen Seite jedoch auch der Tarif. Durch die Tarifgestaltung des NVV bietet das Jobticket gegenüber dem normalen Abo bereits Kostenvorteile für die Mitarbeiter, parallel kann durch ein Mobilitätsmanagement jedoch auch dem Arbeitgeber aufgezeigt werden, dass weitere Zuschüsse und Anreize für Mitarbeiter lohnenswert sein können, sei es durch entfallende Parkplätze oder steuerlich günstige Anreize und Motivationseffekte

## Konflikte / Sicherheit

- Die Trennwirkung der Gleise in der Ihringshäuser Straße führt zur Spaltung des Stadtteils
- ⇒ Antwort: Trennwirkungen großer Verkehrsachsen sind ein großes Hindernis insbesondere in der Nahmobilität und somit im Fußverkehr. Insbesondere auf den großen Achsen verfolgt der VEP eine Entschärfung dieser Situation durch die Schaffung zusätzlicher sicherer Querungsmöglichkeiten.
  
- Auf der Holländischen Straße kommt es täglich zu gefährlichen Situationen, die nicht nur durch den Straßenverkehr verursacht werden. Zu schnell einfahrende Trams in zu engen und von Schülern und somit Kindern stark frequentierten Haltestellen führen zu einem Gefährdungspotential und einem Angstraum. Zudem wurde beobachtet, dass die Fahrer häufig mit dem Handy telefonieren und somit abgelenkt sind.
- Breite Bahnsteige auf der Holländischen Straße tragen entscheidend zur Sicherheit bei
- ⇒ Antwort: Dieser Hinweis ist bekannt und vollkommen berechtigt, bisher wurde beim Thema Verkehrssicherheit häufig ein starker Fokus auf die Situation im PKW-Verkehr gesetzt, insbesondere bei der Vorstellung der Maßnahmen. Nicht zuletzt hat auch die Kinder- und Jugendbeteiligung gezeigt, wie sehr die Gefahren an den Haltestellen an der Holländischen Straße bei den Kindern und Jugendlichen präsent sind. Die sogenannte „Vision Zero“, also eine Senkung der Unfallzahlen gegen Null, soll selbstverständlich auch im ÖPNV gelten. Die Thematik betrifft verschiedene Handlungsfelder des VEP und kommt in diesen vor, wenn auch bisher aufgrund der Dominanz des PKW-Verkehrs in der Darstellung nicht akzentuiert. Maßnahmen wie die Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten auf Hauptverkehrsstraßen beziehen sich jedoch auch auf Gleisbereiche und berücksichtigen die spezifischen Gefahren. Auch die Häufung von Unfällen mit der Beteiligung abbiegender LKW sollte durch bauliche und/oder verkehrssteuernde Maßnahmen minimiert werden. Ein besonderer Fokus im ÖPNV liegt jedoch zusätzlich in den Haltestellen, die das Eintrittstor zum ÖPNV darstellen und somit auch bei der Gewinnung von Neukunden eine erhebliche Rolle spielen. Der VEP definiert hierfür Standards, die erreicht werden sollten. Insbesondere an der Holländischen Straße treffen eine hohe Nutzerzahl, ein sehr beengter Straßenraum mit relevantem Schwerverkehrsanteil und sehr schmale zwischen Gleis und Straßenraum eingezwängte Bahnsteige zusammen. Diese bieten keine Aufenthaltsqualität und stellen zudem o.g. Gefahrenpotentiale dar. Langfristiges Ziel muss es sein, diese Haltestellen zu entschärfen und nutzerfreundlich und sicher zu gestalten, was bei allen Maßnahmen, die in diesem Bereich stattfinden, mitbedacht werden muss. Für eine kurzfristige Lösung ist der VEP aufgrund seiner Zielperspektive nur bedingt geeignet, sodass hier vielmehr der Dialog zwischen Bürgern, Ortsbeiräten, Stadt und KVG zu einer schnellen und sicheren Lösung im Interesse aller Beteiligten führen muss, wie beispielsweise eine Begrenzung der Einfahrgeschwindigkeit zu bestimmten Zeiten oder

zusätzliche bauliche, optische oder akustische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Als Optimierung für das VEP-Handlungskonzept wird das Thema Haltestellengestaltung nochmals verstärkter und detaillierter aufgegriffen werden.

- Problemfall Holländischer Platz, wie kann eine integrierte Lösung aussehen bzw. was soll aus den Tunneln dort werden?
- ⇒ Antwort: Am Holländischen Platz treffen die Interessen aller am Verkehr Beteiligten zusammen, jede „Einzelmaßnahme“ zur Optimierung des einen Verkehrsträgers, würden die anderen Gruppen beeinträchtigen. Hinzu kommt der Anspruch an Realisierbarkeit der potentiellen Maßnahmen im VEP, sodass beispielsweise die Ideallösung, den PKW-Verkehr dort unter die Erde zu verlegen, nur als langfristige Vision gelten kann. Im Handlungskonzept des VEP werden alle Einzelmaßnahmen zu einem Gesamtkonzept verflochten, wobei auch die Wechselwirkungen der Maßnahmen berücksichtigt werden. Beispiel: Wird der Stern Umsteigeknoten, muss Verkehr von der Kurt-Schumacher-Str. in die Kurt-Wolters-Str. verlagert werden, dadurch verschärft sich zunächst die Problematik am Holländischen Platz. Gelingt es nun durch eine Integration des Westrings, in Kombination mit umgestalteten Knoten und einer integrierten Verkehrslenkung und -steuerung Verkehre vom südlichen Teil der Holländischen Straße zu verlagern, eröffnen sich hier Chancen für eine Verlegung der Haltestelle und bauliche Umgestaltungen und sorgen gleichzeitig für einen optimierteren Verkehrsfluss am Holländischen Platz und kürzere Fußwege aus dem bisher durch den langen Haltestellenabstand benachteiligten Wohngebieten.

## Finanzierung/Umsetzung

- Die Ortsbeiräte vermissen eine Beteiligung bzw. Information über das erarbeitete Uni-Gutachten, wobei insbesondere die Gründe für die fehlende Weiterverfolgung der neuen Haltestelle Ludwigstraße von Interesse sind.
- ⇒ Antwort: Das Uni-Gutachten wird derzeit in den zuständigen Abteilungen abgestimmt und die Ergebnisse werden mit den Ortsbeiräten diskutiert. Die fehlende Weiterverfolgung der Haltestelle Ludwigstraße erfolgt nicht aufgrund fehlenden Potentials, sondern aufgrund der Notwendigkeit der integrierten Planung mit anderen Maßnahmen. Bei der von allen Seiten gewünschten und verkehrlich sinnvollen Verlagerung der Haltestelle Holländischer Platz nach Norden würde ein sehr kurzer, unwirtschaftlicher Haltestellenabstand entstehen. Zudem ist eine Haltestelle mit sicherer verkehrlicher Ausgestaltung bei den derzeitigen Rahmenbedingungen nur möglich, wenn die Holländische Straße von einem Teil der Verkehre entlastet wird. Der VEP sieht hierfür eine Verlagerung von Verkehren auf Westring und Hoffmann-von-Fallersleben-Straße vor. Genau diese Entlastung ermöglicht jedoch möglicherweise auch die Verlegung der

Haltestelle Holländischer Platz, sodass beide Maßnahmen im Kontext miteinander abgewogen werden müssen.

- Inwiefern erfolgt eine Abstimmung mit der KVG hinsichtlich Ziele und Umsetzbarkeit?  
⇒ Antwort: Die KVG ist in der Projektgruppe des VEP beteiligt, um Planungen, die betrieblich zu erheblichen Umsetzungshindernissen führen würden, sofort zu verändern bzw. nicht weiter zu verfolgen. Der VEP kann zwar aufgrund seiner Funktion und seines Umfangs keine Detailplanung liefern, soll jedoch realistische Handlungsoptionen liefern, die sowohl den Bestandfahrgästen Verbesserungen bieten, zur Neukundengewinnung führen und auch eine betrieblich effiziente Betriebsabwicklung beinhalten.
  
- Wie sind die dargestellten Maßnahmen überhaupt finanzierbar und stehen die Fahrgastgewinne im Verhältnis zu den eingesetzten Finanzmitteln?  
⇒ Antwort: Die Effizienz zusätzlicher Leistungen bzw. Infrastrukturausbauten muss aufgrund der geringen Finanzbudgets genau bewertet werden. Die Maßnahmen mit dem höchsten Effekt und dem größten Nutzen für alle Interessensgruppen sind prioritär umzusetzen. Das Modell liefert hierfür eine wichtige Bewertungsgrundlage. In den Modellrechnungen für Kassel hat sich gezeigt, dass die derzeit größten und am günstigsten zu hebenden Potentiale in einer Aufwertung und Neuorganisation des Busangebots liegen. Dennoch soll der VEP aufgrund seiner Langfristigkeit auch eine Vision entwickeln, wie der ÖPNV weiter optimiert werden könnte, ohne unter dem Hinweis auf die Finanzierung keine weiteren Planungen zuzulassen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass bei kurzfristig aufgelegten Förderprogrammen, die niemand erahnen kann, vor allem die Bundesländer/Städte und Gemeinden zum Zuge kamen, die eine Vision für zukünftige Infrastrukturprojekten hatten und diese durch eine integrierte Vorplanung realisierungsfähig in der Schublade liegen hatten. Bei allen Maßnahmen, die im Verkehrsnetz einer Stadt durchgeführt werden, insbesondere auch bei den kleinteiligen, kann durch eine Berücksichtigung der Ziele und Visionen des VEP erreicht werden, dass Maßnahmen kurzfristig gefördert, umgesetzt und realisiert werden können.
  
- Es muss eine Verknüpfung zwischen Bauleitplanung und ÖPNV-Planung geben  
⇒ Antwort: Dieses Argument wird unterstützt und stellt einen Kerninhalt des VEP dar, der sich als integriertes Leitbild aller planerisch beteiligten Fachbereiche sieht. Durch die integrierte Planung können kostenintensive Nachbesserungen vermieden und bestmögliche Wirkungen auf der anderen Seite ermöglicht werden. Wenn bei jeder Maßnahme der beteiligten Fachbereiche eine Prüfung anhand der Leitziele des VEP erfolgt, können die knappen, aber dennoch in Summe umfangreichen finanziellen Mittel der Stadt mit bestmöglichem Effekt allokiert werden.

- RegioTram nach Waldau. Einerseits positiver Effekt, aber was passiert auf der Holländischen Straße? Was ist mit einer Alternativlösung über die Waldkappeler Bahn?
  - ⇒ Antwort: Eine schienenseitige Anbindung Waldaus ist aufgrund der großen Nachfragepotentiale verschiedentlich geprüft worden. Als Vorzugsvariante mit deutlichen Nachfrageeffekten ist die auch in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung detaillierter untersuchte Variante über den Platz der Deutschen Einheit hervorgegangen. Im Zuge des VEP hat sich in Modellbetrachtungen eine Bestätigung dieser Vorzugsvariante ergeben, da insbesondere die Erschließung des Waldauer Nordens und kurze Reisezeiten in die Innenstadt vor allem über diese Strecke realisiert werden können. Zusätzlich ergibt sich betrieblich eine bessere Einbindungsmöglichkeit ins Tramnetz, ohne die kapazitativ besonders kritischen Knoten Trompete und Rathaus in ungünstiger Abbiegerkonstellation überfahren zu müssen (Variante Auestadion). Eine Variante direkt zum Bahnhof Wilhelmshöhe würde zwar diese Fahrbeziehung stärken, jedoch weniger attraktive Reisezeiten in die relevanten Zielbereiche der Innenstadt ermöglichen, weswegen die Fahrgastzuwächse geringer ausfallen. Nicht zuletzt ermöglicht die RegioTram nach Waldau in der Vorzugsvariante auch attraktive Verbindungen ins Umland, die mit einer Variante über Wilhelmshöhe in die Innenstadt nicht möglich wäre und nicht den Zielen der RegioTram entspräche. Für die auf bei einer Verlängerung nach Waldau auf der Holländischen Straße entfallenden RT-Leistungen sieht die Nutzen-Kosten-Untersuchung einen zusätzlichen Pendelverkehr mit RegioTram-Fahrzeugen zwischen Hauptbahnhof und Holländischer Straße im 15min-Takt vor.
  
- Wird es eine Priorisierung der Maßnahmen geben?
  - ⇒ Antwort: Ja. Während der gutachterlichen Bewertung haben sich bereits Anhaltspunkte ergeben, welche Maßnahmen durch positive Effekte hervorstechen, parallel aber relativ kurzfristig und/oder kostengünstig umsetzbar sind. Ein weiterer wichtiger Baustein bei der Priorisierung ist die Rückmeldung aus den Bürgerforen, denn keine Maßnahme kann sinnvoll umgesetzt werden, wenn kein Rückhalt in der Bevölkerung besteht oder andere Maßnahmen als dringlicher und wichtiger erachtet werden. Aus diesem Grunde wurde in den Bürgerforen auch keine Priorisierung der Maßnahmen vorgelegt, vielmehr werden im Nachgang nun die gewonnenen Erkenntnisse aus der Maßnahmenbewertung und der Rückmeldungen zu einem Handlungskonzept zusammengeführt, welches sowohl die kurzfristigen prioritären Ziele darstellt, wie auch eine langfristige Vision beinhaltet, die als Leitbild aller Beteiligten dienen soll.

## Die Stellwand



## Fragen / Anmerkungen aus dem Plenum

Während der Präsentation von Herrn Rümenapp bestehen einige Fragen und Anmerkungen:

- Es besteht Unklarheit bezüglich der angedachten bzw. geprüften Ausbauten des Tramnetzes:
    - ⇒ Die Verlängerung der RegioTram nach Waldau erzielt hohe Nachfrageeffekte und ist als Maßnahme im VEP enthalten. Die Tramverlängerungen nach Lohfelden und Sandershausen bewirken zwar auch gewisse Nachfrageeffekte; beide Kommunen haben sich aber bis auf weiteres gegen eine Tramanbindung ausgesprochen. Aufgrund des eher langfristigen Zeithorizonts des VEP (bis 2030) werden beide Maßnahmen jedoch als mögliche Perspektive bzw. Option beibehalten; die Stadt Kassel steht somit einer ggf. in einigen Jahren neu aufkommenden Diskussion offen gegenüber.
  - Kommentar: Die Effekte durch den Ausbau des Tramnetzes wirken eher gering.
    - ⇒ Antwort: Im Verhältnis zum gesamten, bereits sehr umfangreichen Tram- bzw. ÖPNV-Netz sind die drei Tramverlängerungen (Ihringshausen, Waldau, Harleshausen) nur geringe Netzerweiterungen. Mit Hilfe des Verkehrsmodells konnten gute Kosten-Nutzen-Effekte bei allen drei Maßnahmen nachgewiesen werden.
  - Kommentar 1: Die Prognose, dass die Bevölkerung im Umland von Kassel zukünftig abnehmen wird, ist angesichts der starken Ausweisung von Bauland in diesen Kommunen zu bezweifeln.
  - Kommentar 2: Die Bevölkerungszahl in Deutschland hat aufgrund der Zuwanderung zuletzt wieder zugenommen. Auch in den nächsten Jahren ist von weiteren Zuzügen auszugehen.
    - ⇒ Antwort: Alle Prognosen (Bund, Land, Kreis, Stadt) gehen bis 2030 von Bevölkerungsrückgängen aus. Hierbei sind unterschiedliche Prozesse zu berücksichtigen; während die Bevölkerung im Umland zurückgeht (je weiter von Kassel entfernt desto stärker die Effekte), wird Kassel die Bevölkerung in etwa halten. Auch ist zu bedenken, dass die Zuzüge (infolge der verstärkten Zuwanderung) hauptsächlich in großen Städten stattfinden. Hinzu kommt der Trend der Reurbanisierung, d.h. vor allem bei älteren Menschen steigt das Interesse (z.T. auch die Notwendigkeit), wieder in die Stadt zu ziehen.
  - Frage: Was ist unter Premiumradrouten zu verstehen?
    - ⇒ Antwort: Premiumradrouten sind möglichst direkt geführte Schnellverbindungen für den Radverkehr in der Stadt sowie zwischen Stadt und Umland mit dem Ziel, zügige, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen. Um hohe Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen, weisen sie bestimmte Qualitätsmerkmale auf (z.B. ebener Belag, möglichst Beschleunigung an Kreuzungen).
- Herr Nolda bedankt sich abschließend für alle Beiträge und bei allen Beteiligten und beendet mit den Schlussworten das Bürgerforum Nordost.

Der Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 wird erstellt vom  
Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel  
in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Raum Kassel (ZRK),  
der Kasseler VerkehrsGesellschaft (KVG) und dem Nordhessischen  
Verkehrsverbund (NVV).

**Ansprechpartner Stadt Kassel:**

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel  
Heiko Lehmkuhl, Simone Fedderke  
Friedrichsstraße 36, 34117 Kassel

**Gutachterliche Betreuung:**

Planersocietät  
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft  
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund



**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR

Gertz Gutsche Rümenapp  
Jens Rümenapp  
Ruhrstraße 11, 22761 Hamburg



Kassel documenta Stadt