

KVG-Linienreform: Nahverkehr ausbauen - Keine Angebotsstreichungen

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Die KVG wird aufgefordert, in den überarbeiteten Entwurf der Liniennetzreform folgende Maßnahmen aufzunehmen:

1. Ihringshäuser Str.: Linie 6 (zusätzlich zur Linie 3) 30-min-Takt auch werktags von 20.00 bis 24:00 Uhr und samstags auch von 7.00 bis 10.00 und sonntags ab 9.00 bis 24.00 Uhr (wie andere Netzebene 1).
2. Linie 7: Samstags von 7.00 bis 20:00 und sonntags von 9.00 bis 20.00 bis Bhf. Wilhelmshöhe
3. Verdichteter Takt auf Netzebene 1: samstags bereits mindestens ab 7.00 Uhr (statt ab 8.00 Uhr) und sonntags bereits ab 09.00 Uhr (statt ab 10.00)
4. Erschließung der oberen Wilhelmshöher Allee (ab Bahnhof Wilhelmshöhe) samstags und sonntags bereits ab 6.00 Uhr im 30-min-Takt
5. Erschließung des Lindenberg mit Bus: Führung der Linie 35 über Ochshäuser Straße zum Leipziger Platz und Nachbesserung am Abend und am Sonntag
6. Bus 12 oder 13 ab Simmershäuser Str. nach Wolfsanger.
7. Kein Tausch der Südwest-Äste der Linien 3 und 4.
8. 90er AST: sonntags Angebot von 10.00 bis 24.00 Uhr
9. Einheitliche Reiseketten (möglichst keine Linienbrechungen) bei Linie 1, 5 und 7 und bei Bussen

Als Einstieg in den Ausbau des Kasseler ÖPNV ergeht an die KVG der Planungsauftrag für eine Straßenbahnverbindung im Korridor Rothenditmold- Harleshausen.

Die KVG wird von der Stadt Kassel als Eigentümerin finanziell in notwendigem Maße ausgestattet, um ein entsprechend der vorstehenden Vorgaben gestaltetes Liniennetz betreiben zu können.

Begründung:

Auch der überarbeitete Entwurf der KVG zur Liniennetzreform beinhaltet Mängel und Angebotsverschlechterungen. Mit den geforderten Maßnahmen sollen diese reduziert werden.

Mit der vorliegenden Liniennetzreform soll der Zuschussbedarf um ca. 1 Mio. Euro verringert werden (300.000 Einsparung, 700.000 Mehreinnahmen). Diese 1 Mio. Euro sollen weiterhin dem Nahverkehr zur Verfügung stehen.

Um einen Einstieg in den von allen gewünschten Ausbau des ÖPNV zu finden, ist die Beauftragung einer neuen Straßenbahntrasse ein wichtiger Schritt. Der Korridor Rothenditmold-Harleshausen ist der einzige der Netzebene 1, der bisher ohne Straßenbahn auskommen muss.

Begründung vom 13.04.2016

Das von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel mit dem Verkehrsentwicklungsplan am 20. Juli 2015 beschlossene Ziel einer Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr in der Stadt erfordert eine Verbesserung und Erweiterung des Verkehrsangebots der KVG. Massive Angebotseinschränkungen, wie sie die bislang von der KVG geplante Liniennetzreform vorsieht, sind damit nicht vereinbar.

Das bislang weitgehend mit dem Ziel von Einsparungen entstandene Konzept beinhaltet kaum Verbesserungen, dafür eine Menge Verschlechterungen, vor allem während der Schwachlastzeit. Hinsichtlich der Vielzahl massiver Verschlechterungen und einiger weniger Verbesserungen, ist alleine der geplante Umfang an Änderungen im Kasseler Nahverkehrsnetz so umfassend, dass das künftige Netz aus Fahrgastsicht unüberschaubar und unzumutbar ist. Erschwerend kommt hinzu, dass das geplante Angebot mit sehr vielen Ausnahmen versehen ist und Linien gebrochen werden, was nicht nur Reisewege verkompliziert, sondern auch die Merkbarkeit von Verbindungen.

Künftig sollen viele der derzeitigen Bushaltestellen überhaupt nicht mehr und viele weitere nur noch mit Anruf-Sammel-Taxen angefahren werden. Da diese Bushaltestellen fast ausnahmslos in den am Stadtrand gelegenen Stadtteilen mit einer großen Wohnbevölkerung liegen, werden viele Bürgerinnen und Bürger dieser Stadtteile künftig wieder auf das Auto zurückgreifen, um zum Arbeitsplatz oder zum Einkaufen in die Stadt zu kommen. Gleiches gilt vielfach für den täglichen Schülerverkehr; das "Eltern-Taxi" wird wieder verstärkt zum Einsatz kommen.

Durch den dichter werdenden Autoverkehr steigt die Aggressivität im vielfach stockenden Alltagsverkehr, die dann die schwächeren Verkehrsteilnehmer, also die Radfahrer/-innen und Fußgänger/-innen, zu spüren bekommen. Höhere Unfallzahlen mit mehr Toten und Verletzten werden die Folge sein. Die steigende Gefahr wird dazu führen, dass Radpendler/-innen wieder das Auto nehmen werden und damit die Verkehrsdichte in der Stadt weiterhin steigt.

Die bislang bekannten Planungen zur Umgestaltung des Kasseler Liniennetzes werden insoweit eine massive Verschlechterung der Lebensqualität für die Kasseler Bürger/-innen zur Folge haben. Anstatt die anhaltende Grenzwertüberschreitung bei Stickoxiden und die gesundheitsschädliche Lärm- und Feinstaubbelastung zu verringern, werden die Belastungen der Kasseler Wohnbevölkerung weiter erhöht.

Die langfristige Verringerung der Verkehrsemissionen ist jedoch dringend erforderlich; eine gesunde und klimafreundliche Mobilität und die damit einhergehende Steigerung der Lebensqualität der Kasseler Wohnbevölkerung muss Ziel kommunaler Politik sein. Deshalb ist es notwendig, die mit dem Verkehrsentwicklungsplan beschlossene Stärkung des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) weiterhin zu verfolgen, um zu einer weiteren Verlagerung des Alltagsverkehrs vom eigenen Auto hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu kommen.

Nach alledem ist es erforderlich, den ÖPNV in Kassel auszubauen, statt vorhandene Angebote zusammen zu streichen. Die Planungen der KVG müssen entsprechend ausgerichtet werden; zielgerichtete Vorgaben der Stadtverordnetenversammlung als politischer Interessenvertretung der Kasseler Bürgerinnen und Bürger sind notwendig.

Letztlich gehört hierzu auch, dass Stadtverordnetenversammlung und Magistrat die KVG finanziell so ausstatten, dass sie diesen Zielsetzungen gerecht werden kann.

gez.
Hubert Grundler
Kassel

gez.
Stefan Bitsch
Kassel

gez.
Jürgen Vöckel
Kassel

gez.
Robert Wöhler
Kassel