Kasseler
Verkehrs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft

KASSELER LINIEN
einfach. schnell. nah.

Anlagenband zum Erläuterungsbericht „Kasseler Linien“

Inhalt

Anlage 01: Synopse der Anhörung der Ortsbeiräte zur Liniennetzreform

Anlage 02: Synopse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Liniennetzreform

Anlage 03: Synopse Fachforum Mobilität zur Liniennetzreform

Anlage 04: Schwerpunkte der Anregungen der Bürger zur Optimierung des Netzentwurfs

Anlage 05: Stadtteilkarten

Anlage 06: Einsatzzeiten der Linien

Anlage 07: Schulverkehr

Anlage 08: entfallende Haltestellen nach Stadtteilen

Anlage 09: Belastungsplot Absolutnachfrage Nullfall 2015

Anlage 10: Relative Nachfrageveränderungen Planfall 2016 vs. Nullfall 2015

Anlage 11: Absolute Nachfrageveränderungen Planfall 2016 vs. Nullfall 2015

Anlage 12: Topografischer und schematischer Liniennetzplan des Netzentwurfs

Anlage 01

Synopse der Anhörung der Ortsbeiräte zur Liniennetzreform

Synopse der Beschlüsse der Ortsbeiräte zur Liniennetzreform

Ortsbeirat 1 Mitte		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
	Aufgrund der für ungültig erklärten Ortsbeiratswahl Mitte existierte während des Anhörungszeitraumes kein Ortsbeirat Mitte.	-

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 2 Südstadt		
30.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Südstadt stimmt der Liniennetzreform der KVG zu.	-

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 3 Vorderer Westen		
15.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	Der OBR Vorderer Westen bittet die KVG hinsichtlich der weiteren Überarbeitung der Liniennetzreform die Linie 13 von Montag bis Freitag ab 21.00 Uhr sowie Samstag, Sonntag und an Feiertagen durch ein Anrufsammeltaxi zu ergänzen im Rahmen des Fahrplanes in beide Richtungen.	Die vorgeschlagene Ergänzung des Linienverkehrs ist nachfrageseitig nicht erforderlich, würde aber ein insgesamt attraktiveres Netz schaffen. Eine Umsetzung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Angebotes bei entsprechender Finanzierung denkbar.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 4 Wehlheiden		
14.07.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Wehlheiden begrüßt grundsätzlich den neuen Entwurf für die Liniennetzreform und die wesentlichen positiven Veränderungen für den Stadtteil gegenüber dem ursprünglichen Entwurf.	
A	Der Ortsbeirat fordert die KVG auf, zu prüfen, ob eine Linienführung der Linie 25 Richtung Innenstadt, gegebenenfalls bis zum Holländischen Platz, möglich ist, z.B. über Pfannkuchstraße – Wilhelmshöher Allee und zurück zur Frankfurter Straße/Haltestelle Weinberg, oder dass der die Pfannkuchstraße abwärts fahrende Kurs über die Innenstadt geführt wird.	Die Pfannkuchstraße ist für eine regelmäßige Befahrung mit Linienbussen nicht geeignet. Um trotzdem eine direkte Anbindung an die Innenstadt zu ermöglichen, wird eine Linienführung der 25 vom Weinberg bis zur Haltestelle Rathaus/Fünffensterstr. inkl. einer Wendemöglichkeit in diesem Bereich geprüft.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 5 Bad Wilhelmshöhe		
15.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Obwohl der Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe die Verbesserungen, wie die dichteren Taktzeiten auf der Strecke Bahnhof Wilhelmshöhe/Oberzwehren via Marbachshöhe, die dichteren Taktzeiten an Samstagnachmittagen und die bessere Anbindung an den Bergpark Wilhelmshöhe begrüßt, hält er nachfolgende Forderungen aufrecht:	
F	Verlängerung der Linie 21 vom Druseltal bis zum Kirchweg (im Gegenzug würde die umsteigefreie Fahrt der Linie 21 vom Druseltal zum DEZ- Einkaufszentrum wieder gekürzt).	Die niedrige Auslastung der heutigen Buslinie 12 im angesprochenen Abschnitt rechtfertigt die Verlängerung der Linie 21 nicht. Alle Haltestellen werden weiterhin mindestens alle 30 Minuten von anderen Linien bedient. Der Schulbus Grundschule Heideweg bleibt bestehen. Weiterhin gibt es alternative und schnellere Direktverbindungen in die Innenstadt.
F	Erhöhung der Taktzeiten der Linie 21 auf deutlich kürzere Intervalle als 30 Minuten in den Zeiten bis 09.00 Uhr und ab 15.00 Uhr.	In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist an Schultagen weiterhin ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Am Nachmittag/Abend rechtfertig die geringe Nachfrage den 15-Minuten-Takt nicht.
F	Anpassung der Umsteigezeiten im Druseltal von Bus auf Straßenbahn auf verlängerte Zeiten, so dass auch Busverspätungen kompensiert werden können ohne dass die Straßenbahn wegfährt.	Es ist insgesamt das Ziel der Netzreform, Umsteigeverbindungen durch verlängerte Übergangszeiten sicherer zu gestalten. Die konkrete Ausgestaltung der Umsteigezeiten erfolgt im Rahmen der Detailplanung. Am Druseltal sind nach derzeitigem Planungsstand mehrminütige Umsteigezeiten vorgesehen.
F	Abgleich der Fahrzeiten der Linie 21 mit den Verkehrszeiten der Buslinien 51 und 52 in der Weise, dass nicht alle drei Linien zur selben Zeit im 30- Minuten-Takt abfahren, sondern zeitlich versetzt, damit die verlängerten Taktzeiten der Linie 21 kompensiert werden können.	Durch die Anschlüsse an die Straßenbahn am Schulzentrum und am Druseltal besteht für die Linie 21 nur wenig Spielraum für Verschiebungen der Abfahrtsminuten. Nach derzeitigem Planungsstand wird aber zwischen den Linien 21 und 51, die heute fast zeitgleich verkehren, ein etwas größerer Fahrtenabstand möglich sein. Die Linien 51 und 52 sind derzeit nicht veränderbar, da zwischen beiden Linien Anschlussbeziehungen in der Relation Baunatal <> Schauenburg bestehen. Der

		NVV steht hier durch den Wegfall der damaligen Linie 58 Baunatal <> Schauenburg im Dezember 2012 bei den Umlandkommunen im Wort.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 6 Brasselsberg		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Auch nach Überarbeitung der Liniennetzreform sieht der Ortsbeirat eine deutliche Verschlechterung des Verkehrsangebotes für die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere auch für die Schülerinnen und Schüler, des Stadtteils. Der von der KVG überreichte Plan zur Reduzierung des Angebotes für die Kasseler Schulen zeigt, dass die Schulkinder teilweise zweimal umsteigen müssen. Auch für die Heidewegschüler trifft dies, anders als im Plan ausgewiesen, teilweise für die Rückfahrt zu.	
A	Verlängerung der Linie 21 vom Druseltal bis zum Kirchweg (im Gegenzug würde die umsteigefreie Fahrt der Linie 21 vom Druseltal zum DEZ- Einkaufszentrum wieder gekürzt).	Die niedrige Auslastung der heutigen Buslinie 12 im angesprochenen Abschnitt rechtfertigt die Verlängerung der Linie 21 nicht. Alle Haltestellen werden weiterhin mindestens alle 30 Minuten von anderen Linien bedient. Der Schulbus Grundschule Heideweg bleibt bestehen. Weiterhin gibt es alternative und schnellere Direktverbindungen in die Innenstadt.
A	Erhöhung der Taktzeiten der Linie 21 auf deutlich kürzere Intervalle als 30 Minuten in den Zeiten bis 09.00 Uhr und ab 15.00 Uhr.	In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist an Schultagen weiterhin ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Am Nachmittag/Abend rechtfertig die geringe Nachfrage den 15-Minuten-Takt nicht.
A	Anpassung der Umsteigezeiten im Druseltal von Bus auf Straßenbahn auf verlängerte Zeiten, so dass auch Busverspätungen kompensiert werden können ohne dass die Straßenbahn wegfährt.	Es ist insgesamt das Ziel der Netzreform, Umsteigeverbindungen durch verlängerte Übergangszeiten sicherer zu gestalten. Die konkrete Ausgestaltung der Umsteigezeiten erfolgt im Rahmen der Detailplanung. Am Druseltal sind nach derzeitigem Planungsstand mehrminütige Umsteigezeiten vorgesehen.
A	Abgleich der Fahrzeiten der Linie 21 mit den Verkehrszeiten der Buslinien 51 und 52 in der Weise, dass nicht alle drei Linien zur selben Zeit im 30- Minuten-Takt abfahren, sondern zeitlich versetzt, damit die verlängerten Taktzeiten der Linie 21 kompensiert werden können.	Durch die Anschlüsse an die Straßenbahn am Schulzentrum und am Druseltal besteht für die Linie 21 nur wenig Spielraum für Verschiebungen der Abfahrtsminuten. Nach derzeitigem Planungsstand wird aber zwischen den Linien 21 und 51, die heute fast zeitgleich verkehren, ein etwas größerer Fahrtenabstand möglich sein. Die Linien

		51 und 52 sind derzeit nicht veränderbar, da zwischen beiden Linien Anschlussbeziehungen in der Relation Baunatal <> Schauenburg bestehen. Der NVV steht hier durch den Wegfall der damaligen Linie 58 Baunatal <> Schauenburg im Dezember 2012 bei den Umlandkommunen im Wort.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 7 Süsterfeld-Helleböhn		
06.07.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat nimmt die geplanten Vorhaben der Liniennetzführung zur Kenntnis und behält sich bei Bedarf weitere Erörterungen und Anfragen vor. Insbesondere begrüßt der Ortsbeirat die Änderungen der Liniennetzreform der KVG gegenüber dem ersten Entwurf und ist erfreut über die Umsetzung der Wünsche aus der Bürgerbeteiligung bezüglich der Buslinie 11 (ehemals 24) auf der Heinrich-Schütz-Allee sowie der neuen Taktung der Tramlinien 3 und 7 (ehemals 4).	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 8 Harleshausen

07.09.2016

Kat.	Auszug aus Beschluss	Berücksichtigung durch die KVG
B	Der OBR bekräftigt seinen am 16.09.2015 gefassten Beschluss und erhält die dort geforderten Forderungen aufrecht.	
F	*(Auszug aus Beschluss vom 16.9.15)* Der Ortsbeirat fordert daher die Aufrechterhaltung von zwei durchgehenden Buslinien in die Innenstadt, von denen eine über die Eschebergstraße, Freibad, Kölnische Straße zu führen ist und die andere über die Seebergstraße.	Der Stadtteil Harleshausen behält auch im Zuge der Liniennetzreform zwei direkte Buslinien (10 und 14) in die Innenstadt. Die montags bis freitags verkehrende Buslinie 14 fährt in den Hauptverkehrszeiten über die Kölnische Straße. Die Anbindung von Escheberg- und Seebergstraße wird durch das neue AST 94 sichergestellt.
F	*(Auszug aus Beschluss vom 16.9.15)* Für die Abendstunden sollte der ab der Haltestelle Ahnatalstraße verkehrende Shuttlebus (Linie 24) bestehen bleiben.	In den Abendstunden ist eine umsteigefreie Direktverbindung in die Innenstadt mit der Buslinie 10 vorgesehen. Damit entfällt der bisherige Umsteigezwang im Spätverkehr. Mit Hilfe der Durchbindung der aus der Innenstadt kommenden Linie 10 kann außerdem die Wendezeit des Busses sinnvoll genutzt werden, indem dieser stattdessen zur Rasenallee fährt. Dies spart den Einsatz des (zusätzlichen) Shuttlebusses.
F	*(Auszug aus Beschluss vom 16.9.15)* Mit dem Wegfall der Linie 24 verlieren die Bereiche zwischen Haroldplatz und. Frasenweg ihre Verbindung zum Bahnhof Wilhelmshöhe. Diese muss anderweitig sichergestellt werden.	Es bestehen für diese Relation gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den neuen Linien 10 und 11 an der Haltestelle Ahnatalstraße. Die Haltestelle Frasenweg soll in der Zentgrafenstraße einen Haltepunkt für die neue Linie 12 erhalten, die direkt zum Bf Wilhelmshöhe fährt. Die verkehrstechnische Umsetzung der zusätzlichen Haltepositionen wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt Kassel geprüft.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 9 Kirchditmold		
12.07.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Kirchditmold nimmt auf gemeinsamen Antrag zu der geplanten KVG-Liniennetzreform wie folgt Stellung und fasst folgenden Beschluss:	
F	(…) Andererseits bestehen Bedenken gegen einen Busverkehr in den Frühstunden am Wochenende, da die Haltestellen ab Riedwiesen bis zur Hessenschanze mit dem Bus nicht angefahren werden können, ohne das es zu Komplikationen beim Ein- und Ausstieg kommt, sodass die Sicherheit der Fahrgäste, insbesondere von älteren Personen und Personen mit Handicap nicht gewährleistet ist. Deshalb fordert der Ortsbeirat Kirchditmold, auf diese Änderungen zu verzichten und die bisherigen Tramverbindungen der Linie 8 auch in den genannten Tagesrandzeiten beizubehalten.	Bis auf „Riedwiesen“, „Stahlbergstraße“, und „Prinzenquelle“ sind alle Haltestellen der Linie 8 mit Bussen barrierefrei erreichbar. Für die genannten Haltestellen wird eine entsprechende bauliche Ertüchtigung geprüft.
F	Sollte es zu einer Umsetzung des Liniennetzentwurfes kommen, fordert der Ortsbeirat Kirchditmold, dass die Haltestellen Riedwiesen, Stahlbergstraße, Prinzenquelle und Hessenschanze so umgebaut werden, dass alle Fahrgäste problemlos ein- und aussteigen können. Der Umbau muss vor Umsetzung der Liniennetzreform erfolgen.	Siehe oben
F	Ebenso fordert der Ortsbeirat, dass Elektrobusse auf dieser ansteigenden Strecke eingesetzt werden, da das An- und Abfahren der jetzt genutzten Busse zu einer erheblichen Lärmbelastung im Vergleich zu den Straßenbahnen in den Frühstunden führen wird.	Bei der KVG ist der Einsatz von Elektrobussen in der Diskussion. Konkrete Beschaffungsvorhaben gibt es allerdings derzeit nicht.
A	Anregen möchten wir hier auch die Begrünung des Gleisbettes in der Schanzenstraße bis zur Hessenschanze.	Der Vorschlag steht nicht in direktem Zusammenhang mit der Netzreform. Die Einrichtung von Rasengleisen erfordert hohe Investitionen. Konkrete Planungen existieren derzeit nicht.
A	Buslinie 12 Hierzu bestehen geringe Bedenken, allerdings sollten im Hinblick auf die Verbindungen zum Marienkrankenhaus und zum Klinikum sowie zum Bahnhof	Eine Ausweitung der Verbindung an Sonn- und Feiertagen ist derzeit aus wirtschaftlichen Gründen nicht vorgesehen. Für die Verbindung von der Paul-

	Wilhelmshöhe keine Einschränkungen an Sonn- und Feiertagen vorgenommen werden. Um die Verbindung der Paul-Gerhard-Kirche an Kirchditmold zu gewährleisten, macht der Ortsbeirat folgenden Vorschlag: Die Linie 12 fährt eine Schleife über Frasenweg - Fohlenäckerstraße - Paul-Gerhard-Kirche - Blumenäckerweg - Frasenweg.	Gerhard-Kirche mit dem Ortskern von Kirchditmold bestehen gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den neuen Linien 10 und 11 an der Haltestelle Ahnatalstraße. Die vom OBR vorgeschlagene Schleifenführung der Linie 12 ist nicht praktikabel, da sie die schnelle stadtteilverbindende Funktion der Buslinie 12 konterkariert und die Vertaktung der Linien 12 und 13 somit unmöglich wird.
F	Buslinie 14 Hier besteht Verbesserungsbedarf. Der Ortsbeirat Kirchditmold fordert, dass diese Linie auch in den Zeiten von 8:00 bis 13:00 Uhr als direkte Busverbindung von Kirchditmold über die Kölnische Straße zur Innenstadt verkehrt. (…). Diese Verbindung muss von 6:30 Uhr bis 18:00 Uhr durchgängig bestehen. Auch das Freibad Harleshausen sollte angefahren werden.	Die Tram 8 und die Buslinie 14, die zwischen Kirchditmold und der Innenstadt den gleichen Korridor bedienen, sind außerhalb der Hauptverkehrszeiten vergleichsweise schwach ausgelastet. Im Sinne eines nachhaltigen Ressourceneinsatzes möchten wir daher den heutigen Parallelverkehr zwischen Bus 14 (heute 10) und Tram 8 auf die Hauptverkehrszeiten beschränken. Es werden für Fahrten von Kirchditmold in die Innenstadt auch künftig sehr gute Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle Teichstraße bestehen. Darüber hinaus hat der östliche Teil von Kirchditmold eine direkte Innenstadtanbindung mit der RT. Für die Anbindung des Freibades strebt die KVG in Abstimmung mit dem NVV einen dortigen Halt der Buslinie 110 an, die u. a. die zentrale Haltestelle Teichstraße bedient. Die verkehrstechnische Umsetzung der zusätzlichen Halteposition am Freibad wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt Kassel geprüft.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 10 Rothenditmold		
08.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Rothenditmold begrüßt weitestgehend die stadtteilbezogenen Änderungen der Liniennetzreform für den Stadtteil (…)	
A	(…) Die für den Stadtteil wichtige Busverbindung für Schüler und ältere Menschen in den Vorderen Westen bleibt leider nur von Montag bis Freitag bestehen. Der Ortsbeirat regt an, für diese Verbindung samstags die Einrichtung eines Sammeltaxis zu prüfen.	Die vorgeschlagene Ergänzung des Linienverkehrs ist nachfrageseitig nicht erforderlich, würde aber ein insgesamt attraktiveres Netz schaffen. Eine Umsetzung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Angebotes bei entsprechender Finanzierung denkbar.
A	Der Ortsbeirat Rothenditmold regt des Weiteren an, die Haltstelle Döllbachaue beidseitig barrierefrei mit Überdachung aufzuwerten.	Aufgrund des vergleichsweise geringen Fahrgastaufkommens wird die Haltestelle bei den Ausbauplanungen nicht prioritär behandelt. Sollte sich durch die Netzreform eine deutlich höhere Nutzung der Haltestelle durch Ein- und Aussteiger ergeben, kann die Anregung konkret geprüft werden.
B	Mit Blick auf einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt und der Luftreinhaltung ist das Netz der KVG weiter auszubauen und unterstützt der Ortsbeirat alle vorbereitenden Maßnahmen einer Tramverbindung nach Harleshausen.	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 11 Nord-Holland		
14.07.2016 und 08.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Nord-Holland kritisiert stark, dass der durchgängige Nachtverkehr, wie er im 1. Entwurf der Liniennetzreform enthalten war, wieder gestrichen wurde. Der Ortsbeirat Nord-Holland begrüßt die von der KVG geplante Taktverdichtung auf der Holländischen Straße am Samstagnachmittag.	Der durchgängige Nachtverkehr wurde zugunsten des Spätverkehrs aufgegeben (siehe Ausführungen im Erläuterungsbericht).
F	Die Reduzierung des Taktangebots auf der Holländischen Straße an Samstagen vor 8 Uhr und Sonn- und Feiertagen vor 10 Uhr von einem 15-Minuten- auf einen 30-Minuten-Takt lehnt der Ortsbeirat ab.	Durch die Überlagerung von Tram 1 und RT1/RT4 wird am Samstag- und Sonntagmorgen weiterhin ein 15-Minuten-Takt auf der Holländischen Straße bestehen.
B	Der Ortsbeirat Nord-Holland bedauert, dass es durch die geplante Einstellung der Buslinie 12 in Zukunft keine Direktverbindung von Rothenditmold zum Holländischen Platz mehr geben und die Haltestelle Unterstadtbahnhof wegfallen soll.	Die Haltestelle Unterstadtbahnhof weist nur ein sehr geringes Fahrgastaufkommen auf. Die Bedeutung der Querverbindung Rothenditmold <> Holländischer Platz ist ebenfalls eher gering. Durch den geänderten Fahrweg über Hauptbahnhof/Scheidemannplatz kann die Linie eine zusätzliche Entlastungsfunktion für die Linie 10 (heutige 18/19) wahrnehmen.
A	Der Ortsbeirat Nord-Holland schlägt vor, eine zusätzliche Haltestelle in der Holländischen Straße in Höhe der Ludwigstraße einzurichten, um das Quartier dort und die Hochschule besser erreichen zu können	Der Vorschlag steht nicht in direktem Zusammenhang mit der Netzreform. Die Einrichtung der Haltestelle wurde im Nahverkehrsplan geprüft und in der Abwägung verworfen, da ihre Einrichtung nur mit erheblichen baulichen Eingriffen in den Straßenraum möglich wäre.
A	Der Ortsbeirat Nord-Holland schlägt vor, dass die Busse der Linie 100 (…) auch die Bus-/Tram-Haltestellen Halitplatz/Philipp-Scheidemann-Haus, Hauptfriedhof, Wiener Straße und Hegelsbergstraße anfahren (…)	Der Vorschlag steht nicht in direktem Zusammenhang mit der Netzreform. Aktuell bestehen keine Planungen zur Ertüchtigung der Straßenbahnhaltestellen und der Gleistrasse für den Busverkehr.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 12 Philippinenhof-Warteberg		
13.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Philippinenhof-Warteberg stimmt der Liniennetzreform der KVG in Bezug auf den am 05.07.2016 gefassten Kompromiss mit der Einschränkung zu, in einem halben Jahr die Taktung zu überprüfen.	
A	Außerdem sollte der Einsatz des Anrufsammeltaxis nicht so früh am Abend zum Einsatz kommen und auch sonst sprechen die (…) ermittelten Fahrgastzahlen eher für eine Beibehaltung als für eine Ausweitung des bisherigen AST Angebotes.	Die Umstellung von Bus auf AST erfolgt nachfragegerecht innerhalb der kommunizierten Zeitfenster. Sollte ein höheres Fahrgastaufkommen den regelmäßigen Einsatz eines AST nicht mehr zulassen oder rechtfertigen, wird im Rahmen der Weiterentwicklung des Angebotes auch die (Rück-) Umstellung auf einen Busbetrieb geprüft.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 13 Fasanenhof		
30.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	Der Ortsbeirat Fasanenhof bittet die KVG zur kommenden Sitzung des Ortsbeirates mit diesem Lösungen zu finden, wie die Liniennetzreform am Fasanenhof mehr an die tatsächlichen Bedürfnisse der Bürger herangeführt werden kann. Der Ortsbeirat weist ausdrücklich auf die Berechnungen des Verkehrsclubs Deutschland Kassel e. V. hin, der darauf hingewiesen hat, dass die Linienkürzungen ab 20.00 Uhr zu früh angesetzt sind.	Der Spätverkehr soll nach den gegenwärtigen Planungen montags bis freitags bis etwa 21 Uhr im 15-Minuten-Takt aufrechterhalten werden, um dem zu dieser Zeit noch erhöhten Fahrgastaufkommen aus der Innenstadt gerecht zu werden. Eine Reduzierung auf einen 30-Minuten-Takt ist daher werktags erst ab 21 Uhr vorgesehen (Sa und So ab 20 Uhr). Dieses Angebot entspricht der schwachen Nachfrage in den Abendstunden.
A	Außerdem möchte der Ortsbeirat mit der KVG darüber sprechen, in welcher Form die Linie 27 erhalten werden kann.	Der nördliche Abschnitt der heutigen Linie 27 zwischen den Haltestellen Wolfsgraben und Ihringshäuser Straße wird weiterhin alle 30 Minuten mit Bussen bedient. Die Verbindung zwischen Wolfsgraben und Simmershäuser Straße entfällt aufgrund extrem geringer Nachfrage zu Gunsten einer Linienführung zur Weserspitze über Klinikum im 15-Mununten-Takt. Für die Verbindung aus dem Bereich „Am Fasanenhof“ bestehen künftig viertelstündliche Umsteigeverbindungen in Richtung Nord/Rothenditmold über Weserspitze (statt heute Direktverbindung alle 30 Minuten).

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 14 Wesertor		
06.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Wesertor nimmt die überarbeitete Liniennetzreform nach eingehender Diskussion zur Kenntnis, da sich für den Stadtteil Wesertor keine nachteiligen Änderungen ergeben.	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 15 Wolfsanger-Hasenhecke		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Wolfsanger-Hasenhecke begrüßt die gegenüber dem ersten Entwurf vorgenommenen Änderungen. (…) Der Ortsbeirat bekräftigt in allen anderen Punkten seinen Beschluss vom 9. Juni 2016, (…)	
F	(…) ergänzt durch die Forderung, dass alle Neubaugebiete (Dessenborn und Osterbachviertel) besser angebunden werden müssen und die Straßen „Weißdornweg“, „Goldregenweg“, „Jasminweg“ und „Fuhrmannsbreite“ mit einem Anrufsammeltaxi erschlossen werden.	Die Einrichtung eines AST wird geprüft.
A	*Beschluss vom 9.6.2016* Der Magistrat wird gebeten, bei der KVG dafür Sorge zu tragen, dass der Stadtteil bei der anstehenden Liniennetzreform mit adäquaten Busverbindungen so erschlossen wird, dass die in den letzten Jahren neu entstandenen Baugebiete an den öffentlichen Nahverkehr auf der Basis des aufgeführten Vorschlages durch eine Ringlinie (…) erschlossen werden.	Aufgrund der Nichteignung der Straßen für regelmäßigen Busverkehr und der voraussichtlich sehr geringen Nachfrage in den durch Einfamilienhäuser geprägten Siedlungsbereichen wird aktuell keine Möglichkeit für den gewünschten Ringverkehr gesehen. Zentrale Bereiche des Stadtteiles inkl. der Schule und der Wohngebiete mit Geschossbauweise werden durch die Linien 26/27 gut erschlossen.
A	*Beschluss vom 9.6.2016* Die direkte Anbindung des Stadtteils an die Obere Königsstraße bleibt erhalten.	Eine direkte Anbindung des Stadtteiles an die Königsstraße besteht nur im Spätverkehr. Tagsüber ist aufgrund der Linienänderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Beiwagenzügen auf der Linie 6 lediglich eine Anbindung der Haltestelle Am Stern möglich (hier bestehen gute Anschlussmöglichkeiten in die Königsstraße vom gleichen Bahnsteig).
B	*Beschluss vom 9.6.2016* Parallel dazu wird der Magistrat gebeten, durch die KVG eine alternative Buserschließung der Neubaugebiete zu entwickeln. Langfristig muss eine Erschließung durch eine Tramlinie auf der bereits vorgehaltenen Trassenfläche erfolgen.	
F	*Beschluss vom 9.6.2016* Der Ortsbeirat fordert auf, erneut zu prüfen, wie die Seniorenwohnanlage Fasanenhof und das angrenzende Wohngebiet besser angebunden werden	Eine Ausweitung der Einsatzzeiten und die Taktung des AST96 werden nochmals überprüft. Der Einsatz von Bussen ist aufgrund der

	können.	Straßenverhältnisse nicht möglich und aufgrund des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens wirtschaftlich nicht vertretbar.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 16 Bettenhausen		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Bettenhausen billigt die überarbeitete KVG-Liniennetzreform.	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 17 Forstfeld		
13.07.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Forstfeld stimmt dem überarbeiteten Entwurf der KVG-Liniennetzreform für den Stadtteil Forstfeld grundsätzlich zu.	
A	Es wird aber gebeten, die Einsatzzeiten der Anrufsammeltaxen wochentags und am Wochenende zu verlängern.	Die Einsatzzeiten und die Taktung des AST95 werden nochmals überprüft.
A	Weiterhin wird gebeten, die Linienführung der Buslinie 12 dahingehend anzupassen, dass die Haltestelle am Lindenberg angebunden wird.	Das Angebotskonzept und die Linienführung im Stadtteil Forstfeld werden noch einmal überprüft. Eine Führung der Linie 12 zum Lindenberg wird jedoch nicht weiterverfolgt, da die Querspange Waldau <> Leipziger Platz langjährige Forderungen aus flankierenden Stadtteilen erfüllt.
B	Darüber hinaus behält sich der Ortsbeirat vor, sollte das Anrufsammeltaxen-Angebot keine zufriedenstellende Alternative zu einem Busangebot darstellen, die KVG aufzufordern, ein funktionierendes ÖPNV-Angebot für den Bereich Lindenberg anzubieten, das insbesondere den mobilitätseingeschränkten Bürgerinnen und Bürgern gerecht wird.	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 18 Waldau		
13.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Waldau beschließt, die Liniennetzreform der KVG abzulehnen.	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 19 Niederzwehren		
30.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Liniennetzreform wird wie vorliegend zugestimmt, mit der Anmerkung zur Streckenführung AST 21 (Anm. d. Red: gemeint ist AST92)	
A	Der OBR äußert die Bitte, die AST-Linienführung dem Bedarf anzupassen und die kürzere Anbindung an die Haltestelle Brüder-Grimm-Straße zu ermöglichen.	Eine Erweiterung/Anpassung der Linienführung des AST92 wird geprüft.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 20 Oberzwehren		
08.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat nimmt die Ausführungen (…) zur Kenntnis.	
F	Der Ortsbeirat fordert, dass der 15-Minuten-Takt der Linie 12 (künftig 21) wegen der Fahrten zum Hallenbad Süd beibehalten wird. Ein Schwimmunterricht der Schulen und Kindertagesstätten wird bei einem 30-Minuten-Takt nicht mehr möglich sein.	Die niedrige Auslastung der heutigen Buslinie 12 rechtfertigt die Erhöhung der Taktzeiten der Linie 21 nicht. In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist an Schultagen weiterhin ein 15-Minuten-Takt vorgesehen.
F	Der Ortsbeirat fordert ferner, dass der Mattenberg wie bisher zu Schulbesuchszeiten ebenfalls bedient wird mit den 3 Haltestellen Im Triesch, Unter dem Riedweg und Im Füllchen wie bisher und die 3 Haltestellen nicht abgebaut werden.	Eine Anbindung der drei Haltestellen im Schülerverkehr wird gewährleistet.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 21 Nordshausen

07.09.2016

Kat.	Auszug aus Beschluss	Berücksichtigung durch die KVG
B	Der Ortsbeirat nimmt die Pläne der KVG Linienreform zur Kenntnis.	
F	Unter Verweis auf seinen Beschluss vom 08. September 2015 und die seinerzeit bei der Nicht-Berücksichtigung einer Anbindung des Stadtteils an das Tramnetz gemachten Zusagen fordert der Ortsbeirat, auch weiterhin eine direkte Busverbindung von Nordshausen in die Kasseler Innenstadt zu gewährleisten (…)	Eine Aufrechterhaltung der Direktverbindung in die Innenstadt mit der heutigen Buslinie 12 ist nicht vorgesehen. Diese wird aus dem Stadtteil Nordshausen kaum in dieser Funktion genutzt. Es bestehen schnellere Fahrtmöglichkeiten mit der Tram über Haltestelle Schulzentrum Brückenhof.
F	Darüber hinaus fordert der Ortsbeirat - das Angebot in den Frühstunden nicht zu reduzieren und den Stadtteil auch vor 06.30 Uhr werktags mit einem Busangebot zu bedienen,	In der morgendlichen Hauptverkehrszeit ist an Schultagen weiterhin ein 15-Minuten-Takt vorgesehen. Die Umstellung von AST auf Bus erfolgt nachfragegerecht innerhalb des kommunizierten Zeitfensters zwischen 05:00 und 06:30 Uhr.
F	Den 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten (1,5 Stunden morgens und abends) beizubehalten, alternativ einen 20-Minuten-Takt zu prüfen	Der 15-Minuten-Takt wird in der morgendlichen Hauptverkehrszeit beibehalten. Am Nachmittag/Abend rechtfertig die geringe Nachfrage den 15-Minuten-Takt nicht. Ein 20-Minuten-Takt würde am Druseltal zu sehr ungünstigen Umsteigeverbindungen führen.
F	eine Anschlussgarantie an den Straßenbahnhaltestellen „Schulzentrum Brückenhof“/“Heinr. Plett Straße“ und „Druseltal“ wie überall an den zentralen Umsteigehaltestellen in der Stadt zu gewährleisten,	Eine Anschlussgarantie wird – wie heute - nur in der Schwachverkehrszeit bestehen. Ein grundsätzliches Ziel der Netzreform ist, Umsteigeverbindungen durch verlängerte Übergangszeiten sicherer zu gestalten.
F	im Abendverkehr nicht vor 20:30 Uhr von der Busbedienung auf das AST umzustellen (Beibehalt des Status Quo).	Die Umstellung von Bus auf AST erfolgt nachfragegerecht innerhalb des kommunizierten Zeitfensters zwischen 20:00 und 23:45 Uhr. Der Busverkehr wird auf jeden Fall so lange aufrecht erhalten, dass bei Abfahrt der Trams in der Innenstadt um 20:00 Uhr (Geschäftsschluss) noch ein Bus der Linie 21 erreicht wird

F	Ferner fordert der Ortsbeirat, dass die KVG mit dem NVV in Kontakt tritt und abklärt, ob eine Bedienung von Nordshausen mit den zum Lichtenberg-Gymnasium fahrenden Bussen des NVV möglich ist mit einem Haltepunkt (z.B. an der Haltestelle Nordshausen/Linde).	Bereits heute halten die Busse der Linie 59, die das Schulzentrum anfahren, an der Haltestelle „Nordshausen Linde“. Der NVV plant derzeit nicht, hieran etwas zu verändern.
B	Darüber hinaus fordert der Ortsbeirat den Magistrat auf, bezüglich einer Anbindung des Neubaugebiets „Auf der Dönche“ klarstellend Stellung zu nehmen	

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 22 Jungfernkopf		
08.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ortsbeirat Jungfernkopf nimmt die geänderte Fassung der KVG-Liniennetzreform, soweit der Stadtteil Jungfernkopf davon betroffen ist, zustimmend zur Kenntnis. 1. Insbesondere begrüßt wird der Wegfall des Anrufsammeltaxis und die Wiedereinführung des regulären Busverkehrs in den Schwachverkehrszeiten. 2. Ebenso ist es zu begrüßen, dass die ursprünglich vorgesehenen Kürzungen im Frühverkehr nicht vorgenommen werden.	
A	3. Der Magistrat wird gebeten, die Anbindung des Freibads Harleshausen durch den ÖPNV, auch vom Stadtteil Jungfernkopf aus, nochmals zu überprüfen. Die vorgesehene Anbindung reicht nicht aus.	Für die Anbindung des Freibades strebt die KVG in Abstimmung mit dem NVV einen dortigen Halt der Buslinie 110 an, die u. a. die zentrale Haltestelle Teichstraße bedient. Die verkehrstechnische Umsetzung der zusätzlichen Haltepositionen wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt Kassel geprüft. Darüber hinaus wird das Freibad durch das AST94 bedient.
A	4. Bei der Detailplanung soll besonders Augenmerk auf die Umsteigezeiten von der Buslinie 11 auf die Regiotram, Straßenbahn und Bus gelegt werden, insbesondere darauf, dass Umstiege zuverlässig funktionieren.	Bei der Fahrplanung werden insbesondere die Umsteigebeziehungen Jungfernkopf <> Innenstadt an den Haltestellen „Ahnatalstraße“ und „Teichstraße“ berücksichtigt.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Ortsbeirat 23 Unterneustadt		
06.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Beschluss**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	Der Ortsbeirat Unterneustadt bittet den Magistrat und die KVG um Prüfung der Herstellung und Wiederherstellung der Haltstellen Buslinie 52 stadtauswärts und stadteinwärts im Bereich Scharnhorststraße/Hafenstraße, da gerade für ältere Menschen und für Kinder der Fußweg bis zu den Haltestellen Unterneustädter Kirchplatz, zum Platz der Deutschen Einheit, oder zum Altmarkt kaum zumutbar erscheint.	Es werden mit der Stadt Kassel verschiedene bauliche Varianten diskutiert. Die Umsetzung ist wünschenswert, derzeit aber noch nicht konkret absehbar.

A= Anregung B = Bewertung/Beschluss F= Forderung

Anlage 02

Synopse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Liniennetzreform

Gemeinde Fuldabrück		
14.07.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Gegen die Liniennetzreform der Kasseler Linien der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) bestehen keine Bedenken, sofern der Gemeinde Fuldabrück hieraus keine Kosten entstehen.	Für den Linienverkehr in der Gemeinde Fuldabrück sind im Zuge der Liniennetzreform keine wesentlichen Änderungen geplant. D. h. die geplanten Änderungen sind für die Gemeinde Fuldabrück kosten- und leistungsneutral.
F	Wir gehen weiterhin davon aus, dass sich für die Gemeinde Fuldabrück keine Nachteile ergeben oder sich die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr verschlechtert.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

VCD		
14.07.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	**Zweiter Entwurf bessert deutlich nach.** Ohne Zweifel unterscheidet sich der zweite Entwurf deutlich vom ersten. Einige der massivsten Kritikpunkte aus dem ersten Entwurf sind nachgebessert worden. So wurden die Busverbindungen der heutigen Linie 24 über den Westfriedhof und der Linie 27 über Tannenstraße - Bebelplatz wieder aufgenommen. Auch die Struktur des Busnetzes im Stadtteil Wehlheiden ist nun mit der Stärkung der Hauptstrecke über die Ludwig-Mond-Straße wesentlich verbessert worden. Letztlich wurde auch die Taktausdünnung im Spätverkehr ab 22:30 Uhr zurückgenommen. Diese Nachbesserungen begrüßt der VCD ausdrücklich, ebenso wie die unverändert vorgesehene Taktverdichtung am Samstagnachmittag.	
B	**Heutiges Angebot ist der Vergleichsmaßstab** Trotz dieser deutlichen Verbesserungen ist für den VCD Kassel aber nicht der erste Entwurf der Liniennetzreform, sondern das aktuelle Angebot des ÖPNV in Kassel Vergleichsmaßstab. Aufgrund dieses Vergleichs sieht der VCD auch beim zweiten Entwurf noch wesentliche Verschlechterungen gegenüber dem Status Quo bei Bus und Bahn in Kassel, die allerdings zum Teil erst sichtbar werden, wenn „im Kleingedruckten“ das detaillierte Taktangebot näher betrachtet wird.	
B	**Trotz Verbesserungen: Weitere Nachbesserungen sind notwendig** Auch der zweite Entwurf enthält wesentliche Verschlechterungen des heutigen Angebots. Hier gilt es, unbedingt noch mit Überarbeitungen des Entwurfs die Fahrgäste vor massiven Nachteilen zu bewahren. Im Mittelpunkt der VCD-Analyse steht daher nicht nur, welche Verbesserungen der überarbeitete Reformentwurf gegenüber	

	der ersten Version bringt, sondern wie sich der überarbeitete Entwurf gegenüber dem heutigen Angebot bei Bahn und Bus verhält.	
B	**Verbesserungen gegenüber dem Bestandnetz** Vorrangig zu nennen ist hier die Taktverdichtung an Samstag-nachmittagen. Obwohl seit 2003 der Ladenschluss an Samstagen bis 20 Uhr verlängert wurde, bildet das Fahrplanangebot in Kassel bis heute die alten Öffnungszeiten mit Ladenschluss um 14 Uhr ab. Ab 15 Uhr wird nach der ausgedünnten Wochenendverkehrszeit im 30- statt 15-Minutentakt auf den Tramlinien gefahren. Zukünftig ist ein 15-Minutentakt bis 18 Uhr geplant. Diese Maßnahme ist aufgrund der hohen Fahrgastzahlen an Samstagnach-mittagen auch dringend notwendig. Eine weitere Verbesserung ist die Ausweitung des 7,5-Minutentaktes auf der Helleböhnstrecke. Diese Verbesserung betrifft aber nur den Vormittag sowie die Ferientage, denn ansonsten besteht dieses Angebot bereits heute schon. Neue interessante Direktverbindungen im Vergleich zu heute gibt es durch die Buslinie 12. Durch diese Linie wird Rothenditmold direkt an den Bahnhof Wilhelmshöhe angebunden. Außerdem werden der südliche Bereich Wehlheidens und das Auefeld durch diese Linie mit dem Fernbahnhof verbunden. Gegenüber dem ersten Entwurf wurde durch die Einrichtung einer Stadtteillinie die vorher geplante umwegige Führung einer stadtteil-verbindenden Linie auf eine lokale Stadtteillinie verlagert (neue Linie 25). Ebenso eine Verbesserung gegenüber dem vorangegangenen Entwurf ist die Beibehaltung von zwei Tangential-verbindungen, die vorher wegfallen sollten. Dies betrifft die beiden bereits oben erwähnten Linien 24 und 27 über den Westfriedhof bzw. über Tannenstraße - Bebelplatz (neue Linien	

	11 und 13) Besonders lobenswert ist die Berücksichtigung des Kritikpunkts beim Abendverkehr im ersten Entwurf. Die vorgesehene Taktausdünnung im Spätverkehr ab 22:30 Uhr wurde zurückgenommen, was der VCD ausdrücklich begrüßt.	
B	**Im Vergleich zu heute immer noch zahlreiche Verschlechterungen** Im Vergleich zum heutigen Angebot bestehen aber trotz der Verbesserungen und Nachbesserungen nach wie vor einige erhebliche Einschränkungen, die so nicht realisiert werden dürfen. Darüber hinaus wirft der Entwurf bei einigen Punkten die Frage auf, ob die von der Politik ursprünglich gewünschte Kostenreduktion angesichts der Folgen nicht doch über das Ziel hinausschießt.	
B	Insgesamt vermag der vorliegende zweite Entwurf einer Liniennetzreform in seiner aktuellen Fassung nicht vollständig zu überzeugen. Er beinhaltet neben einigen teilweise erheblichen Verbesserungen auch Verschlechterungen in zahlreichen Bereichen des Taktangebots bzw. des Netzangebots. Wirklich zukunftsträchtige Neuerungen wie die Straßenbahn nach Waldau, die Bedienung des Neubaugebiets Wolfsanger-Ost, die Herkulesbahn oder die im Nahverkehrsplan angedachte Tram nach Rothenditmold sind überhaupt nicht enthalten. Ein Quantensprung ist der Reformentwurf sicher nicht. Allerdings wäre es zu kurz gegriffen, die beteiligten Planer für die in mancherlei Hinsicht nachbesserungsbedürftigen Maßnahmen allein verantwortlich zu machen. Wesentlichen Anteil an dem ernüchternden Ergebnis hat die Politik, da Ziel der Reform nicht mal eine Kostenneutralität war, sondern sogar Kosten eingespart werden sollen. Hier muss sich die Politik fragen, ob sie eine so wichtige Institution wie den ÖPNV, von dem täglich Zehntausende profitieren, finanziell nicht besser ausstatten sollte.	
	Zum überarbeiteten Entwurf werden	

	zusammenfassend nochmals die Bewertungen des VCD Kassel konkretisiert:	
	1. Nicht akzeptable Verschlechterungen, hier muss in jedem Fall nachgebessert werden:	
F	a. Halbierung des Taktangebots in der Schwachverkehrszeit auf dem Streckenast Ihringshäuser Straße, hier muss der bisherige Takt beibehalten werden. (ein VCD-Vorschlag liegt vor)	Werktags wird die Linie 6 noch bis ca. 21 Uhr zusätzlich zur Linie 3 bis zur Ihringshäuser Straße verkehren. Zu den anderen Zeiten in Tagesrandlage ist ein 15-Minuten-Takt nördlich der Weserspitze nachfrageseitig nicht erforderlich. Das auf der Ihringshäuser Straße eingesparte Leistungsvolumen wird auf der Straßenbahnstrecke zum Wolfsanger und im dort anschließenden Busverkehr reinvestiert. (Der Vorschlag des VCD wurde in bilateralen Gesprächen diskutiert. Im Ergebnis beinhaltet das VCD-Konzept zur Aufrechterhaltung der 15-Min.-Bedienung auf der Ihringshäuser Straße im Schwachverkehr Nachteile an anderer Stelle (Netztransparenz, Betriebsabwicklung).
F	b. Wegfall der bisherigen Tangentialverbindung Fasanenhof – Wolfsanger (heutige Linie 27). Hinweis: die beiden weiteren Tangential-verbindungen über Jugendherberge bzw. Westfriedhof, die wegfallen sollten, wurden bereits im zweiten Entwurf wieder aufgenommen. (ein VCD-Vorschlag liegt vor)	Die Linienführung besteht bereits heute (Linie 27) und ist im betreffenden Abschnitt (Am Fasanenhof) mit Ausnahme der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr extrem schwach ausgelastet. Der dichte Takt der Linien 12 und 13 zur Weserspitze hat das Potenzial, eine bislang fehlende Achse Nordstadt <> Wesertor zu etablieren Als Ersatz sind gute Umsteigeverbindungen an der Weserspitze im 15-Minuten-Takt in der Relation Wolfsanger <> Rothenditmold realisierbar (heute direkte Verbindung alle 30 Minuten durch den Bus 27).
F	c. Kürzung der Linie 7 am kompletten Wochenende auf den Nordostabschnitt – die Linie 7 sollte wie heute auch samstags und sonntags die Friedrich-Ebert-Straße bedienen und die Verbindung zwischen Scheidemannplatz und Bahnhof Wilhelmshöhe über Vorderen Westen gewährleisten.	Die Auslastung der Tram 7 ist zwischen Lutherplatz und Kirchweg relativ gering. Es bestehen Fahrtalternativen mit Tram 1/3 auf der Wilhelmshöher Allee und 4/8 auf der Friedrich-Ebert-Straße. Allerdings würde die vorgeschlagene Angebotsausweitung zu einer einheitlicheren Netzstruktur der Tram führen. Eine Angebotsausweitung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Netzes bei entsprechender Finanzierung denkbar.

F	d. Weitere Ausdünnung am Samstagmorgen. Bereits heute wird der Schwachverkehrstakt bis 9 Uhr gefahren. Dieser sollte vor 8 Uhr (Fasanenhof sogar vor 10 Uhr) nicht noch einmal halbiert werden.	Eine Taktverdichtung wäre nachfrageseitig nicht erforderlich, würde aber durch häufigere Fahrtmöglichkeiten ein insgesamt attraktiveres Netz schaffen. Eine Umsetzung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Angebotes bei entsprechender Finanzierung denkbar.
F	e. Beibehaltung eines Busangebots im Bereich Eschebergstraße (ein VCD-Vorschlag liegt vor)	Die Anbindung der Eschebergstraße wird durch das neue AST 94 sichergestellt.
F	f. Beibehaltung der heutigen Kapazität auf der Frankfurter Straße im Winterhalbjahr (mehrere VCD-Vorschläge liegen vor)	Durch den ganztägigen Einsatz von Beiwagenzügen werden die Kapazitäten auf der Frankfurter Straße deutlich erweitert. Der Effekt relativiert sich zwar etwas, weil in diesem Zusammenhang die meisten Verstärkerleistungen der Linie 5E entfallen werden. Diese fahren heute jedoch nur in der Hauptverkehrszeit und nur im Winterhalbjahr. Der Einsatz von Beiwagenzügen erhöht die Platzkapazitäten dagegen ganzjährig und ganztägig.
F	g. Einstellung der Bedienung der oberen Wilhelmshöher Allee (Bergpark) am Sonntagvormittag bis 10 Uhr	Im gegenwärtigen Netzentwurf wird der Streckenabschnitt zwischen Wilhelmshöhe (Park) und Bahnhof Wilhelmshöhe samstags ab 8 Uhr und sonntags ab 10 Uhr regulär durch die Tram 1 bedient. Durch die Lage des Betriebshofes im Stadtteil Wilhelmshöhe werden bereits deutlich früher (ca. ab 05:30 Uhr) die ersten Fahrten auf diesem Abschnitt verkehren. Darüber hinaus befinden sich in fußläufiger Entfernung die Haltestellen „Christuskirche“ und „Walther-Schücking-Platz“, die bereits ab Betriebsbeginn durch die Linie 4 bedient werden sollen. Die zusätzlich bestehende touristische Nachfrage, insbesondere durch Besucher des Bergparks, ist in den Morgenstunden sehr gering.
	2. Erhebliche Verschlechterungen, die nochmals überdacht werden sollten:	
A	a. Ausdehnung der Reduzierung des Taktes am Sonntagmorgen um eine weitere Stunde bis 10 Uhr	Die vorgeschlagene Taktverdichtung ist nachfrageseitig nicht erforderlich, würde aber durch häufigere Fahrtmöglichkeiten ein insgesamt attraktiveres Netz schaffen. Eine Umsetzung wäre im Rahmen zukünftiger

		Weiterentwicklungen des Angebotes bei entsprechender Finanzierung denkbar.
A	b. Wegfall der Tramanbindung des Stadtteils Wolfsanger an die Fußgängerzone erhalten	Eine direkte Anbindung des Stadtteiles an die Königsstraße besteht nur im Spätverkehr. Tagsüber ist aufgrund der Linienänderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Beiwagenzügen auf der Linie 6 lediglich eine Anbindung der Haltestelle Am Stern möglich (hier bestehen gute Anschlussmöglichkeiten in die Königsstraße vom gleichen Bahnsteig).
A	c. Umstellung des Busverkehrs auf AST am Abend – hier sollte der Beginn des AST-Verkehrs so gelegt werden, dass die Verbindungen ab Innenstadt bis zum Ladeschluss noch mit Bus gefahren werden. Umstellung auf AST daher frühestens gegen 21 Uhr.	Die zeitliche Umstellung auf AST bezieht sich auf den Liniennetzreferenzpunkt Königsplatz und wird Gegenstand der Feinplanung sein.
A	d. Überarbeitung der Linienführung am Lindenberg, damit dort zum einen das Abend- und Sonntagsangebot beibehalten werden kann und zum anderen die Verbindung Waldau – Forstfeld – Lindenberg bestehen bleibt. (ein VCD-Vorschlag liegt vor)	Das Angebotskonzept und die Linienführung im Stadtteil Forstfeld werden noch einmal überprüft. Eine Führung der Linie 35 zum Leipziger Platz (Vorschlag VCD) wird jedoch nicht als sinnvoll angesehen. Die Querspange zum Leipziger Platz wird künftig bereits durch die Linie 12 bedient und setzt damit langjährige Forderungen aus flankierenden Stadtteilen um.
	3. Veränderungen, die vermieden werden sollten:	
A	a. Tausch der Linien 3 und 4 im Westen – Aufgrund der Verspätungs-anfälligkeit der Lossetallinie ist die Anbindung an die anschließenden Buslinien zum Brasselsberg und zum Herkules bzw. nach Habichtswald mit der heutigen Linie 3 zuverlässiger – Helleböhn hat zudem noch eine zweite Linie.	Der Tausch der Linienäste ist Voraussetzung für eine saubere Vertaktung der Linien 3 und 7 und damit für die geplante Angebotsverbesserung auf der Helleböhnstrecke.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Handwerkskammer Kassel		
10.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Handwerksbetriebe können aus sehr unterschiedlichen Gründen auf einen gut funktionierenden ÖPNV angewiesen sein. (…) Vor diesem Hintergrund befürwortet die Handwerkskammer Kassel eine Liniennetzreform, die veraltete Strukturen an veränderte Bedürfnisse anpasst.	
F	(…) Von Seiten der Handwerksbetriebe liegen uns zurzeit noch keine Anmerkungen zu der Liniennetzreform vor. In der Praxis werden sicherlich verschiedene Betriebe oder ÖPNV-Benutzer negative Auswirkungen der Liniennetzreform feststellen. In diesen Fällen erwarten wir eine Nachbesserung und Beseitigung von Missständen.	Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen.
A	Der Einzugsbereich des Bildungszentrums Kassel umfasst derzeit den Landkreis Kassel, den Werra-Meißner-Kreis und den Schwalm-Eder-Kreis, zukünftig könnte sich der Einzugsbereich auch noch erweitern. Eine möglichst direkte Vernetzung mit diesen Quellregionen wäre dringend erforderlich.	Die Liniennetzreform fokussiert auf den Stadtverkehr in Kassel. Überregionale Linien, die in die Aufgabenträgerschaft des NVV fallen, sind grundsätzlich nicht Bestandteil der Liniennetzreform. In den Fällen, wo die Verkehrsfunktion teilweise auf regionale Linien übergeht, erfolgt dies in Abstimmung mit dem NVV.
F	Um eine gute Versorgung der beiden Bildungseinrichtungen sicherzustellen und die Anzahl der ÖPNV-Nutzer zu steigern, ist eine Anbindung mindestens im 15-Minuten-Takt während der Hauptzeiten von Montag bis Freitag zwischen 07:00 bis 18:00 Uhr und samstags zwischen 07:00 und 17:00 Uhr zwingend erforderlich. Da viele Kursteilnehmer aus dem Umland von Kassel kommen, besteht schon lange die Forderung nach einer direkten und schnellen Anbindung des Bildungszentrums an den Bahnhof Wilhelmshöhe.	Das Bildungszentrum Kassel wird künftig durch die Linien 10 und 17 bedient. Beide Linien stellen jeweils halbstündliche Verbindungen in Richtung Innenstadt über Platz der Deutschen Einheit sicher. In der Schulzeit verkehren auf der Linie 10 Taktverstärker. Die Linie 10 verbessert außerdem die Anbindung des BZ in/aus Richtung Auestadion, die werktags künftig durchgehend angeboten wird (heute Linie 27 nur in der Hauptverkehrszeit). Am Auestadion bestehen vielfältige Umsteigemöglichkeiten, u.a. in Richtung Bahnhof Wilhelmshöhe.
B	Ein weiterer deutlicher Missstand der	Die meisten großen Hotelstandorte liegen

	Liniennetzreform ist die Außerachtlassung des anwachsenden Tourismus in Kassel. Eine Liniennetzreform sollte vorausschauend und zukunftsweisend sein und auch künftige Quell- und Zielregionen von Touristenströmen berücksichtigen. Als Quellregionen sind hier die großen Hotelstandorte in Kassel anzusehen, wozu unter anderem das Hotel La Strada und das Golden Tulip Hotel Reiss gehören, aber auch der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe oder der Hauptbahnhof.	in der Nähe von Straßenbahn- oder RT-Haltestellen und werden daher auch künftig sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Die Erreichbarkeit des Bahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe wird sich durch die neue Linie 12 deutlich verbessern. Sie bietet u. a. neue Direktverbindungen vom Fernbahnhof zu touristischen Zielen (Auestadion, Messehallen Fuldaaue/Buga).
A	Die geplante Linie 11 mit einem 30-Minuten-Takt von der Haltestelle DEZ aus, scheint nicht ausreichend zu sein. Hier würden direkte Zubringerlinien, die gezielt Touristen an den Bergpark Wilhelmshöhe und den Herkules befördern eine deutliche Verkehrsentlastung, sowie einen guten Service für internationale Gäste der Stadt bewirken.	Bislang ist auf der heutigen Linie 24 (künftig Linie 11) keine ausgeprägte touristische Nachfrage zu verzeichnen. Die bereits heute alle 30 Minuten verkehrenden Busse sind außerhalb der Verkehrsspitzen nicht übermäßig stark ausgelastet. Wir gehen daher nicht davon aus, dass für eine direkte Busverbindung Niederzwehren <> Herkules absehbar ein nennenswerter Bedarf besteht.
B	In dem neuen Liniennetzplan zeichnet sich die Haltestelle „Am Stern“ als zentraler Knotenpunkt für ca. 20 Linien ab. Der Stern ist bereits jetzt ein neuralgischer Bereich, da es sich um einen sozialen Brennpunkt mit erheblichen Milieuproblemen handelt und sich durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auszeichnet.	Perspektivisch wäre bei Vorliegen entsprechender baulicher Rahmenbedingungen eine Aufwertung des Sternes zur zentralen Umsteigehaltestelle möglich. Eine städtebauliche Überplanung des Bereiches „Am Stern“ wird allerdings nicht im Rahmen der Netzreform behandelt.
A	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass die Obere Königsstraße weiterhin mit Straßenbahnen befahren werden sollte, so behält die Innenstadt ihre Attraktivität als „Einkaufsmeile“.	Wir gehen bei der Planung des neuen Liniennetzes davon aus, dass die Königsstraße im gleichen Umfang wie heute mit Straßenbahnen befahren werden kann.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg		
10.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Vorausgeschickt möchten wir erwähnen, dass die Industrie- und Handelskammer Kassel-Marburg grundsätzlich jede Maßnahme zur Effizienzsteigerung des ÖPNV begrüßt, die darauf abzielt, in Zeiten begrenzter finanzieller Mittel den größtmöglichen Nutzen für die Fahrgäste zu erzielen.	
B	Vor diesem Hintergrund erscheint die von Ihnen durchgeführte Liniennetzreform schlüssig und geeignet, Kosten zu senken, ohne die Attraktivität des Liniennetzes in der Stadt Kassel zu verschlechtern. Sie wird von uns daher ausdrücklich begrüßt, soweit sie die Erreichbarkeit der Innenstadt optimiert und zu einer Verbesserung der Anbindung der großen Kasseler Gewerbegebiete an die Wohngebiete führt. Bis zum heutigen Tage liegen uns von Kasseler Unternehmen keine Hinweise vor, die aufgrund der angestrebten Netzreform gegenüber dem seitherigen Zustand Nachteile in Kauf nehmen müssen.	Die Erreichbarkeit der Kasseler Innenstadt wird u. a. durch Bereitstellung größerer Platzkapazitäten (Beiwageneinsatz auf der Tram 6 Ihringshäuser Straße <> Brückenhof) und Angebotsausweitungen auf der Buslinie 10 (Harleshausen <> Waldau) verbessert. Die Anbindung des Industrieparks Kassel wird insbesondere durch eine gestraffte Linienführung der neuen Buslinie 10 und durch die werktäglich durchgehende Querverbindung Industriepark <> Auestadion verbessert.
B	Dazu gehört auch die Anpassung der Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen an die Ladenöffnungszeiten der Innenstand, um lange Wartezeiten der Mitarbeiter und der Kunden auszuschließen. Vor diesem Hintergrund erscheint uns die geplante Verlängerung des 15-Minunten-Taktes der Tramlinien an Samstagnachmittagen schlüssig und nachvollziehbar.	
B	Die Straßenbahnführung durch die Königsstraße halten wir grundsätzlich für sinnvoll und für den Innenstadthandel besonders wichtig.	Wir gehen bei der Planung des neuen Liniennetzes davon aus, dass die Königsstraße im gleichen Umfang wie heute mit Straßenbahnen befahren werden kann.
A	Weiter sollte perspektivisch unter	Perspektivisch wäre bei Vorliegen

	Abwägung der Interessen verschiedener Verkehrsträger geprüft werden, den Umsteigeknoten Königsplatz/Mauerstraße an den Stern zu verlegen.	entsprechender baulicher Rahmenbedingungen eine Aufwertung des Sternes zur zentralen Umsteigehaltestelle möglich. Eine städtebauliche Überplanung des Bereiches „Am Stern“ wird allerdings nicht im Rahmen der Netzreform behandelt.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Schulverwaltungsamt		
16.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Angesichts der Komplexität eines solchen Reformvorhabens betrachten wir die Bedarfe der Schülerrelationen als grundsätzlich gelöst.	
B	Ob und inwieweit sich im Einzelnen Nachsteuerungen ergeben könnten, wird sich in der Umsetzungsphase ab voraussichtlich Sommer/Herbst 2017 zeigen.	Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen. Dies trifft insbesondere für den Schülerverkehr zu, der erfahrungsgemäß häufigen Änderungen unterliegt.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Stadt Baunatal		
16.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
F	Aus der Sicht der Stadt Baunatal ist es zur Beseitigung der Kapazitätsprobleme auf der Straßenbahnlinie 5 zwingend erforderlich, den Ausbau der Haltestellen auf eine nutzbare Länge von 45 m im gesamten Streckenverlauf bis zur Endhaltestelle Bahnhof Großenritte vorzunehmen. Die in den vorgelegten Planunterlagen dargestellte Streckenführung zu der Endhaltestelle Wendeschleife VW Werk wird – da hierdurch das Kapazitätsproblem am Ort der Entstehung nicht beseitigt wird – abgelehnt.	Perspektivisch ist der Einsatz von Beiwagenzügen nach Baunatal vorgesehen. Dafür sind jedoch umfangreiche Ausbaumaßnahmen an der Strecke erforderlich. In einem ersten Bauabschnitt werden ab 2017 die Haltestellen bis zur Stadtgrenze Kassel/Baunatal ertüchtigt. Über die weitere Bedienung des Streckenabschnittes Mattenberg <> VW-Werk Schleife ist noch nicht endgültig entschieden, insgesamt hat die Strecke eine höhere betriebliche als verkehrliche Relevanz, auch künftig werden dort einzelne Fahrten bei Belegung der Wendeschleife am Mattenberg oder bei Störungen der Strecke nach Baunatal erfolgen.
B	Die Fortführung der Nachtverkehre am Wochenende wird von der Stadt Baunatal befürwortet. Ebenso wird die geplante Ausweitung des Viertelstundentaktes am Samstagnachmittag bis 18:00 Uhr befürwortet.	Die im Rahmen der Netzreform vorgesehenen Angebotsausweitungen beziehen sich ausschließlich auf das Kasseler Stadtgebiet, d. h. die geplanten Änderungen sind für die Stadt Baunatal zunächst kosten- und leistungsneutral. Eine Ausdehnung des Viertelstundentaktes bis nach Baunatal würde zu Mehrkosten führen, die über Finanzierungsvereinbarungen zu decken wären.
B	Gegen die zur Verbesserung des Ressourceneinsatzes geplante nachfrageorientierte Einführung eine 30-Minuten-Taktes am Samstag vor der Zeit vor 08:00 Uhr und am Sonntag in der Zeit vor 10:00 Uhr werden keine Einwände erhoben.	Diese Maßnahme wird auf den Verkehr von/nach Baunatal keine Auswirkungen haben.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Ausländerbeirat Stadt Kassel		
17.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Ausländerbeirat stimmt der Liniennetzreform der KVG in der vorliegenden Form zu.	
A	Vielen Migrantinnen und Migranten ist die Nutzung und Funktion der Anruf-Sammel-Taxis noch nicht sehr geläufig. Der Ausländerbeirat plädiert für mehrsprachiges Informationsmaterial zum Thema „AST“.	Da Anruf-Sammeltaxen im Zuge der Liniennetzreform eine größere Bedeutung erlangen werden, ist eine umfassende Informationskampagne zu diesem Thema vorgesehen.
B	Die Ticketpreise sind in Kassel im Vergleich zu einigen anderen Kommunen ähnlicher Struktur und Größe zu hoch.	Eine Überarbeitung des NVV-Tarifsystems ist nicht Bestandteil der Netzreform. Die Vorschläge des Ausländerbeirates werden aufgenommen und im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen der Tarifstruktur geprüft.
B	Die 9-Uhr-Monatsfahrkarte ist für viele Menschen, die Hartz IV empfangen, nicht optimal, da viele Behörden frühe Sprechstunden vergeben, die vor 9 Uhr beginnen.	
A	Die Ausgabe des Berechtigungsausweises für das Diakonie-Ticket sollte vereinfacht werden.	
A	Die Mehrsprachigkeit an den Ticketautomaten sollte erweitert werden.	Die Anregung steht nicht in Zusammenhang mit der Netzreform. Derzeit bieten die Automaten eine Sprachauswahl in Englisch, Französisch, Spanisch und Italienisch an.
A	Der Ausländerbeirat plädiert weiterhin für die Anbringung von „Wunsch-„ oder „Kummerkästen“ in den Fahrzeugen der KVG.	Die KVG setzt im Kontakt mit den Kunden auf den Einsatz moderner Kommunikationswege. Mit Hilfe des NVV-weit einheitlichen Qualitätsmanagementsystems („5-Minuten-Garantie“) können bereits heute von jedem Kunden Kritik oder Anregungen online an uns herangetragen werden.
A	Der Ausländerbeirat regt an, nach zwei Jahren der Umsetzung der Liniennetzreform ein öffentliches Resümee unter der Beteiligung der Kasseler Stadtbevölkerung vorzunehmen, um zu ermessen, in welchen Bereichen die Liniennetzreform ggf. nachgesteuert werden muss.	Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen. Viele Hinweise auf Schwachstellen oder Verbesserungsvorschläge stammen bereits heute von unseren Kunden. Das wird auch künftig der Fall sein.

Behindertenbeirat Stadt Kassel		
29.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der Behindertenbeirat der Stadt Kassel stimmt dem Liniennetzplan in der Fassung vom 15. Juni 2016 vorbehaltlich der Umsetzung bzw. Berücksichtigung folgender Anmerkungen zu.	
F	Barrierefreiheit von „Anruf-Sammel-Taxen“ (AST) – das Mobilitätsangebot AST muss vollumfänglich durch Behinderte nutzbar sein (z. B. Mitnahme von Personen, in E-Rollstühlen sitzend).	Bei entsprechender Anmeldung ist die Mitnahme von Rollatoren und Rollstühlen möglich. Die Vorbestellfrist verlängert sich aufgrund der speziellen Fahrzeuganforderungen in diesen Fällen jedoch auf 30 Minuten.
F	In den AST müssen Blindenhunde mitgenommen werden dürfen.	Die Mitnahme von Blindenführhunden ist gemäß Beförderungsbedingungen des NVV möglich und zugelassen.
A	Die AST sollten zur besseren Identifizierung und Anfrage durch Fahrgäste Nummern bekommen.	Reine AST-Linien erhalten eigene Liniennummern. AST, die auf regulären Buslinien zum Einsatz kommen, verkehren unter der Kennung der jeweiligen Buslinie.
A	Im Verlauf der Linie 8 können die Haltestellen „Kirche Kirchditmold“ bis Endhaltestelle „Prinzenquelle“ bei Anfahrt durch Busse von Behinderten nicht genutzt werden. Wir schlagen den Einsatz einer Straßenbahn im Pendelverkehr vor.	Der Einsatz von Bussen zwischen Bebelplatz und Hessenschanze erfolgt nur am Samstagmorgen vor 8 Uhr und am Sonntagmorgen vor 10 Uhr. Bis auf „Riedwiesen“, „Stahlbergstraße“ und „Prinzenquelle“ sind alle Haltestellen mit Bussen barrierefrei erreichbar. Für die genannten Haltestellen werden eine bauliche Ertüchtigung der stadtauswärtigen Haltestellen und die Neueinrichtung der stadteinwärtigen Haltestellen geprüft.
B	Die Reduzierung von Haltestellen in bestimmten Stadtgebieten ist bedauerlich und mit den Vorgaben der UN-Behindertenrechtskonvention nicht vereinbar. Die individuelle Erreichbarkeit für jede in der Stadt Kassel wohnhafte Person zu einer ÖPNV-Haltestelle sollte einen Radius von 500 Metern nicht übersteigen.	Im gegenwärtigen Planungsstand entfällt die Bedienung von 10 Haltestellen ersatzlos. • AIK-Werk • Friedhof Wehlheiden (Bedienung heute nur in Tagesrandlage) • Hörnebachweg • Industriepark Waldau-West • Kellermannstraße • Ortelsburger Straße (Bedienung heute nur in Tagesrandlage) • Radestraße (Bedienung heute nur zur Hauptverkehrszeit) • Steinweg

		• Unterstadtbahnhof • Wegmannstraße (Bedienung heute nur in Tagesrandlage) Alle entfallenden Haltestellen weisen eine äußerst geringe Fahrgastnachfrage auf und in den meisten Fällen bestehen nahegelegene Alternativen.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Gemeinde Ahnatal		
29.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	Die Gemeinde Ahnatal hat durch die Buslinie 48 sowie die RegioTram der Linie RT4 und den Regionalzug der Linie R4 Verknüpfungspunkte zu den innerstädtischen Linien der KVG. Die Attraktivität des ÖPNV hängt für uns u. a. von den guten weiterführenden Anbindungen und Umsteigemöglichkeiten ab. Wir bitten im Rahmen der Umsetzung der Liniennetzreform zu gewährleisten, dass die Anbindung an die o. g. Linien weiterhin in der bisherigen Form erhalten und auf die Fahrzeiten des Regionalverkehrs abgestimmt wird.	Die Liniennetzreform fokussiert auf den Stadtverkehr in Kassel. Linien im Landkreis Kassel, die in die Aufgabenträgerschaft des NVV oder der Landkreise fallen, wurden nicht betrachtet. Eine gute Erreichbarkeit des Fernbahnhofes Kassel-Wilhelmshöhe (Startpunkt der Linie R4) ist auch im neuen Netz gewährleistet und wird durch die neue Buslinie 12 noch verbessert. Auch die Erreichbarkeit der Haltestellen der RT4 bleibt gewährleistet. Bei der Planung werden die Fahrzeiten der Regionalzüge im Rahmen der Möglichkeiten berücksichtigt (Einbindung der RT4 in Anschlussknoten Königsplatz am Abend und am Wochenende).

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Regionalmanagement Nordhessen GmbH		
29.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
F	Aus Sicht der Region Nordhessen ist bei allen Überlegungen zur Optimierung des ÖPNV-Angebots im Oberzentrum Kassel sicher zu stellen, dass die Mobilitätsanforderungen insbesondere im Bereich der betriebsbezogenen Mobilität und der touristischen Besucher und Gäste hinreichend erfüllt werden können.	Die Belange des Berufsverkehrs und der touristischen Mobilität werden bei der Netzreform im Rahmen der Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der Nachfrage berücksichtigt. Verbesserungen für den Berufsverkehr werden sich zum Beispiel aus den neuen Tangentiallinien 12 und 13, die zahlreiche neue Verbindungen ermöglichen, sowie aus der verbesserten Anbindung des Industrieparks ergeben.
B	Unsere gemeinsamen Projekte mit der KVG im Rahmen des nordhessischen Mobilitätsclusters lassen grundsätzlich darauf schließen, dass eine hohe Zielkongruenz zwischen Regionalmanagement und Kasseler Verkehrs-Gesellschaft besteht.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Jugendamt Stadt Kassel		
31.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	Uns ist bewusst, dass es bei der Überarbeitung des Liniennetzes nicht um Preisgestaltung oder Ticket-Angebote geht. Doch sollten diese Themen an anderer Stelle aufgegriffen und diskutiert werden, insbesondere was die Zielgruppe Kinder und Jugendliche angeht.	Eine Überarbeitung des NVV-Tarifsystems ist nicht Bestandteil der Netzreform. Der Vorschlag des Jugendamtes wird aufgenommen und im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen der Tarifstruktur geprüft.
A	*Spät- und Nachtverkehr* Wir schlagen vor, das Thema „Nachtverkehr für Jugendliche – außerhalb von Freitagen und Samstagen“ in einem gesonderten Prozess nochmal im Detail zu analysieren und gemeinsam nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.	Das Thema „Nachtverkehr“ kann auch unabhängig von der Netzreform diskutiert werden. Die KVG steht für einen gesonderten Diskussionsprozess gern zur Verfügung.
F	*Anruf-Sammel-Taxi (AST)* Wenn vermehrt AST eingesetzt werden, müssen die Rahmenbedingungen so angepasst werden, dass es für Kinder bzw. Eltern mit Kindern keine Nachteile gibt. Es sollte z. B. dringend geklärt werden, wie sich die Mitnahme von Kinderwagen lösen lässt und es sollte gewährleistet sein, dass eine Babyschale und/oder Kindersitz vorhanden sind. Eine moderne Buchungsplattform via Smartphone würde aus unserer Sicht gerade für die Jugendlichen die Akzeptanz des AST deutlich steigern und sollte daher zeitnah umgesetzt werden.	Bei entsprechender Anmeldung ist die Mitnahme von Kinderwagen in den AST möglich. Die Mitnahme von Kinderwagen wird ebenso wie die Ausstattung der Fahrzeuge mit Kindersitzen zwischen der KVG und den beauftragten Taxi- oder Mietwagenunternehmen vertraglich fixiert. Eine webbasierte Buchungsmöglichkeit für bedarfsgesteuerte Verkehre ist in Planung.
B	*Umsteigehäufigkeit* Aus der Sicht von Jugendlichen wird das vermehrte Umsteigen nur teilweise als Nachteil angesehen. Sofern die Umstiege reibungslos klappen und Anschlüsse nicht verpasst werden (d. h. dass die Busse/Trams auf einander warten), sei häufigeres Umsteigen zwar unbequemer, aber nicht zwingend problematisch. Aus Sicht von Kindern sieht dies durchaus anders aus. Um ihre Schul-	Durch die Liniennetzreform werden einige Direktverbindungen entfallen, dafür allerdings an anderer Stelle neue geschaffen. Grundsätzlich sollen Umsteigeverbindungen, soweit dies fahrplantechnisch umsetzbar ist, durch etwas längere Umsteigezeiten sicherer und zuverlässiger gestaltet werden als heute. In den wenigen Fällen, in denen Grundschüler ihre Schule nicht umsteigefrei erreichen können, sind in

	oder Freizeitwege selbständig mit dem ÖPNV zurücklegen zu können, ist es wichtig, dass jüngere Kinder bis zur Schule oder zum Sportverein in demselben Bus bzw. derselben Tram sitzen können.	Abstimmung mit den betroffenen Schulen besondere Lösungen vorgesehen. Beispielhaft sei hier die Grundschule Heideweg genannt, die aufgrund einer dort fehlenden Grundschule auch von Schülern aus dem Stadtteil Brasselsberg besucht wird.
F	*Sonderlinien Schulverkehr* Der Einsatz von Sonderlinien für den Schulverkehr ist zu begrüßen. An den Stellen, wo Verbindungen wegfallen, die bisher für den Schulweg genutzt wurden muss gewährleistet sein, dass diese Sonderlinien von der Kapazität her ausreichend sind und verschiedene Zeiten des Schulanfangs und Schulendes abgedeckt werden.	Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig bedarfsgerecht weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen. Dies trifft insbesondere für den Schülerverkehr zu, der erfahrungsgemäß häufigen Änderungen unterliegt.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Stadt Vellmar		
31.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
F	Es ist zu begrüßen, dass an den Samstagnachmittagen eine Taktverdichtung von 30 Min. auf 15 Min. im gesamten Liniennetz, somit auch für die Linie 1, vorgesehen ist. Diese Taktverdichtung darf allerdings nicht zu einem höheren Kostenanteil seitens der Stadt Vellmar im Rahmen der bisherigen bzw. künftigen Finanzierungs- und Zusatzvereinbarung „Tram Vellmar“, auch nicht im Rahmen der Preisanpassungen, führen.	Die im Rahmen der Netzreform vorgesehenen Angebotsausweitungen beziehen sich ausschließlich auf das Kasseler Stadtgebiet, um die Kosten für die Stadt Vellmar nicht zu erhöhen. D. h. die vorgesehenen Änderungen sind für Vellmar kosten- und leistungsneutral. Eine Ausdehnung des Viertelstundentaktes bis nach Vellmar würde zu Mehrkosten führen, die über Finanzierungsvereinbarungen zu decken wären.
B	Eine durch die Liniennetzreform mögliche Steigerung der anteiligen Kosten für den Betrieb der Tram Vellmar würde keine Zustimmung von uns finden.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Frauenbüro Stadt Kassel		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	In der Gesamtbetrachtung der aktuell geplanten Liniennetzreform wird man davon ausgehen müssen, dass es Verbesserungen und Verschlechterungen für alle Nutzerinnen- und Nutzergruppen gibt.	
A	(…) Daher sind gute Anschlüsse wichtig, und eine gute Versorgung auch in den Randzeiten. Die Auswirkungen der Netzreform auf verschiedene Nutzende sollten daher im weiteren Verlauf betrachtet werden – geschlechterdifferenziert und mit dem Blick für die Interessen von Mädchen und Frauen, um bei entstehenden Problemen Entscheidungen überprüfen zu können.	Das Thema „Anschlusssicherung“ spielt bei der Netzreform eine große Rolle. Fahrplanmäßige Übergänge zwischen zwei Linien sollen, soweit fahrplantechnisch möglich, sicherer gestaltet werden als heute. Das Verkehrsangebot in den Tagesrandzeiten wird, unter stärkerem Rückgriff auf bedarfsgesteuerte Bedienungskonzepte, weiterhin sichergestellt. Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Gemeinde Fuldatal		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden wir von Ihnen zum Entwurf der Liniennetzreform um Stellungnahme gebeten. Hierzu melden wir Fehlanzeige.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

BUND-Kassel		
02.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Der BUND sieht in der überarbeiteten Fassung der Liniennetzreform immer noch deutlichen Nachbesserungsbedarf, auch wenn es Verbesserungen gegenüber dem 1. Entwurf gibt.	
F	Die Liniennetzreform sollte zu einem leistungsfähigeren Liniennetz führen. Einsparungen und Mehreinnahmen dürfen dem Nahverkehr nicht entzogen werden, sondern müssen für Verbesserungen des Nahverkehrs eingesetzt werden.	Die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Liniennetzes ist eines der Hauptanliegen der Reform. Auf stark nachgefragten Relationen sollen durch Taktverdichtungen und Einsatz größerer Fahrzeugeinheiten entsprechende Verbesserungen herbeigeführt werden (z. B. Taktverdichtung Linie 10 an Schultagen, allg. Taktverdichtung samstags, Einsatz von Beiwagenzügen).
F	Ihringshäuser Straße: Dies ist der einzige Korridor der Netzebene 1, der schlechter bedient werden soll, als im Nahverkehrsplan beschlossen wurde. Deshalb fordert der BUND, dass die Linie 6 (zusätzlich zur Linie 3) auch werktags von 20:00 bis 24:00 Uhr und samstags auch von 07:00 bis 10:00 Uhr und sonntags ab 09:00 Uhr bis 24:00 Uhr im 30-Min.-Takt verkehren soll.	Werktags wird die Linie 6 noch bis ca. 21 Uhr zusätzlich zur Linie 3 bis zur Ihringshäuser Straße verkehren. Zu den anderen Zeiten in Tagesrandlage ist ein 15-Minuten-Takt nördlich der Weserspitze nachfrageseitig nicht erforderlich. Das auf der Ihringshäuser Straße eingesparte Leistungsvolumen wird auf der Straßenbahnstrecke zum Wolfsanger und im dort anschließenden Busverkehr reinvestiert.
F	Verdichteter Takt auf Netzebene 1: samstags bereits mindestens ab 07:00 Uhr (statt ab 08:00 Uhr) und sonntags bereits ab 09:00 Uhr (statt ab 10:00 Uhr).	Die vorgeschlagene Taktverdichtung ist nachfrageseitig nicht erforderlich, würde aber durch häufigere Fahrtmöglichkeiten ein insgesamt attraktiveres Netz schaffen. Eine Umsetzung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Angebotes bei entsprechender Finanzierung denkbar.
F	Erschließung der oberen Wilhelmshöher Allee (ab Bahnhof Wilhelmshöhe) samstags und sonntags bereits ab 06:00 Uhr im 30-Min.-Takt (wie auf den anderen Korridoren der Netzebene 2).	Im gegenwärtigen Netzentwurf wird der Streckenabschnitt zwischen Wilhelmshöhe (Park) und Bahnhof Wilhelmshöhe samstags ab 8 Uhr und sonntags ab 10 Uhr regulär durch die Tram 1 bedient. Durch die Lage des Betriebshofes im Stadtteil Wilhelmshöhe werden bereits deutlich früher (ca. ab 05:30 Uhr) die ersten Fahrten auf diesem Abschnitt verkehren. Darüber hinaus befinden sich in fußläufiger Entfernung die Haltestellen „Christuskirche“ und „Walther-Schücking-Platz“, die bereits

		ab Betriebsbeginn durch die Linie 4 bedient werden sollen. Die zusätzlich bestehende touristische Nachfrage, insbesondere durch Besucher des Bergparks, ist in den Morgenstunden sehr gering.
F	Linie 7: samstags von 07:00 bis 20:00 Uhr und sonntags von 09:00 bis 20:00 Uhr bis Bhf. Wilhelmshöhe.	Die Auslastung der Tram 7 ist zwischen Lutherplatz und Kirchweg relativ gering. Es bestehen Fahrtalternativen mit Tram 1/3 auf der Wilhelmshöher Allee und 4/8 auf der Friedrich-Ebert-Straße. Allerdings würde die vorgeschlagene Angebotsausweitung zu einer einheitlicheren Netzstruktur der Tram führen. Eine Angebotsausweitung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Netzes bei entsprechender Finanzierung denkbar.
F	Erschließung des Lindenbergs mit Bus: Führung der Linie 35 über Ochshäuser Straße zum Leipziger Platz und Nachbesserung am Abend und am Sonntag.	Das Angebotskonzept und die Linienführung im Stadtteil Forstfeld werden noch einmal überprüft. Eine Führung der Linie 35 zum Leipziger Platz wird jedoch nicht als sinnvoll angesehen. Die Querspange zum Leipziger Platz wird künftig bereits durch die Linie 12 bedient und setzt damit langjährige Forderungen aus flankierenden Stadtteilen um.
F	Bus 12 oder 13 ab Simmershäuser Straße nach Wolfsanger.	Die Linienführung besteht bereits heute (Linie 27) und ist im betreffenden Abschnitt mit Ausnahme der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr extrem schwach ausgelastet. Der dichte Takt der Linien 12 und 13 zur Weserspitze hat das Potenzial, eine bislang fehlende Achse Nordstadt <> Wesertor zu etablieren. Als Ersatz sind gute Umsteigeverbindungen an der Weserspitze im 15-Minuten-Takt in der Relation Wolfsanger <> Rothenditmold realisierbar (heute direkte Verbindung alle 30 Minuten durch den Bus 27).
F	Kein Tausch der Südwest-Äste der Linien 3 und 4.	Der Tausch der Linienäste ist Voraussetzung für eine saubere Vertaktung der Linien 3 und 7 und damit für die geplante Angebotsverbesserung auf der Helleböhnstrecke.
F	90er AST: sonntags Angebot von 10:00 bis 24:00 Uhr.	Das Angebotskonzept und die Bedienungszeiten der AST-Linien werden im Zuge der Feinplanung nochmals überprüft.
F	Einheitliche Reiseketten (möglichst keine Linienbrechungen) bei Linien 1, 5 und 7 und bei Bussen.	Mit Hilfe der Reform wird sich die Transparenz des Netzes deutlich verbessern. Aufgrund der Netzstruktur ist es in der Schwachverkehrszeit jedoch nicht möglich, völlig auf Linienbrechungen zu

		verzichten. Die Linienbrechungen-/Verknüpfungen sind bereits heute etabliert und bereiten kaum Probleme.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Hessen Mobil		
02.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Im Anhang 8 sind die im Rahmen des Konzeptes entfallenden Haltestellen im Netz der KVG dargestellt. Sollten für eine oder mehrere dieser Haltestellen Fördermittel seitens des Landes Hessen an Sie gezahlt worden sein und die betroffene Haltestelle befindet sich noch innerhalb des Zweckbindungsfrist, kann dies zu einer anteiligen Rückforderung gezahlter Zuwendungen führen.	Die Thematik wurde bei der Erarbeitung des vorliegenden Netzentwurfes und der Kostenkalkulation berücksichtigt.
B	Das vorgelegte Konzept bedarf unsererseits keiner weiteren Anmerkungen.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV)		
02.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Aus Sicht des Nordhessischen Verkehrsverbundes bestehen zum vorliegenden Entwurf keine grundsätzlichen Bedenken. An einzelnen Stellen sehen wir vertiefenden Gesprächsbedarf in der Feinabstimmung, der aber in unseren gemeinsamen Abstimmungsrunden zu besprechen ist.	
F	Insofern ist es unsere Bitte, dass wir in enger Abstimmung bleiben, wenn es im nächsten Schritt um die Detailplanungen geht.	Entsprechende Detailabstimmungen sind nach Abschluss des Beteiligungs- und Beschlussprozesses vorgesehen.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Wirtschaftsförderung Region Kassel		
02.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Das Vorhaben, nach ca. 30 Jahren eine Liniennetzreform anzugehen und eine grundlegende Neuorganisation mit den definierten Zielsetzungen durchzuführen, wird von uns begrüßt.	
F	Unser Interesse ist es, dabei die Qualität der ÖPNV-Anbindungen zu den Arbeitsplätzen sicherzustellen und möglichst weiter zu optimieren. Dies betrifft vor allem die inzwischen rund 10.000 Arbeitsplätze im Bereich des Industrieparks Kassel, die nach wie vor auf leistungsfähige Busverbindungen angewiesen sind. Die dort vorgesehene Neuordnung der Linien können wir grundsätzlich akzeptieren, wenn im Gegenzug die Taktzeiten weiter verbessert werden, sodass die Beschäftigten möglichst nur geringe Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.	Die Anbindung des Industrieparks Kassel wird insbesondere durch eine gestraffte Linienführung der neuen Buslinie 10 und durch die werktäglich durchgehende Querverbindung Industriepark <> Auestadion verbessert. Für eine darüber hinausgehende Angebotsausweitung sehen wir angesichts der in den einzelnen Betrieben höchst verschiedenen Schichtmodelle und der dispers verteilten Wohnortkommunen der Beschäftigten keine ausreichende Nachfrage.
A	In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf den derzeit neu entstehenden „Gewerbepark Kassel-Niederzwehren“ (Langes Feld) hinweisen.	Die Anbindung des neuen Gewerbegebietes wird nach der Ansiedlung erster größerer Betriebe und entsprechender Nachfrage gesondert zu prüfen sein.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Seniorenbeirat Stadt Kassel		
05.09.2016 und 23.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Wir haben die bereits eingearbeiteten Änderungen in die geplante KVG-Liniennetzreform erfreut zur Kenntnis genommen.	
F	Fußwege zu Haltestellen a. Keine Verlängerung der Fußwegen bis zur nächsten Haltestelle (bisher max. 300 m). b. Kürzere Fußwege zu Haltestellen bergaufwärts. c. Anfahren von Senioren-Wohn-Einrichtungen bzw. Wohngebieten mit vielen Senioren.	Im gegenwärtigen Planungsstand entfällt die Bedienung von 10 Haltestellen ersatzlos. • AIK-Werk • Friedhof Wehlheiden (Bedienung heute nur in Tagesrandlage) • Hörnebachweg • Industriepark Waldau-West • Kellermannstraße • Ortelsburger Straße (Bedienung heute nur in Tagesrandlage) • Radestraße (Bedienung heute nur zur Hauptverkehrszeit) • Steinweg • Unterstadtbahnhof • Wegmannstraße (Bedienung heute nur in Tagesrandlage) Alle entfallenden Haltestellen weisen eine äußerst geringe Fahrgastnachfrage auf und in den meisten Fällen bestehen nahegelegene Alternativen. Die Erreichbarkeit von allen bislang durch den ÖPNV erschlossenen Wohngebieten und Seniorenwohnanlagen wird weiterhin sichergestellt, in einigen Fällen mit Hilfe bedarfsgesteuerter Angebotsformen (Anruf-Sammeltaxi)
F	Erhalt von Linien und Haltestellen a. Bisher Buslinie 18 durch Seebergstraße/Haltestelle „Wilhelm-Führer-Straße“. Die Bewohner/innen in der Einrichtung Sängelsrain können sonst im Sommer wie im Winter die Endstation „Rasenallee“ nur über einen unbeleuchteten Waldweg mit Gefälle erreichen. b. Bisher Buslinien 25 durch Faustmühlenweg/Haltestelle „Kupferhammerstraße“.	Die Bedienung der Haltestelle „Wilhelm-Führer-Straße“ wird künftig durch die AST-Linie 94 sichergestellt. Das Angebotskonzept und die Linienführung im Stadtteil Forstfeld werden noch einmal überprüft.
F/A	Allgemeine Regelungen für das AST	

	– auch im Schienenersatzverkehr	
	a. Die Vorbestellung muss kurzfristig möglich sein – per eigenem tel. Anruf oder aktueller Vermittlung für „Umsteiger/innen“ durch die Bus- und Bahnfahrer/innen.	Die Bestellfrist wird 15 Minuten (bei speziellen Fahrzeuganforderungen 30 Minuten) betragen und weiterhin telefonisch und mit Hilfe des Fahrpersonals möglich sein.
	b. Telefonate für Bestellungen und Auskünfte für Anruf-Taxen müssen kostenfrei sein.	Diese Anregung wird geprüft.
	c. Bestellungen müssen die Rückfahrt mit einschließen können.	Bestellungen für die Rückfahrt sind, ebenso wie längerfristige „Abobuchungen“, möglich.
	d. An den „Umsteige-Haltestellen“ muss ein gut lesbarer Aushang (größere Schrift und ausreichende Beleuchtung) auf das ggf. anzurufende AST hinweisen.	Diese Anregung wird geprüft.
	e. In den Bussen und Bahnen muss eine Ansage ebenfalls drauf hinweisen.	Diese Anregung wird geprüft.
	f. Die Anruf-Taxen müssen verlässlich und pünktlich verkehren und die fahrplanmäßigen Umsteige-Anschlüsse gewährleisten, so wie Busse und Bahnen.	Die Qualitätskriterien des AST-Verkehrs werden vertraglich zwischen der KVG und den beauftragten Unternehmen fixiert und regelmäßig überprüft.
	g. Zulagen dürfen im Anruf-Linien-Taxi oder Anruf-Sammel-Taxi bis zum normalen Betriebsschluss nicht erhoben werden. Und ein separates „Trinkgeld“ für fahrplanmäßige Transporte darf nicht erwartet werden.	Die AST innerhalb der Stadt Kassel werden weiterhin zuschlagfrei verkehren. Es handelt sich nicht um Taxiverkehre, bei denen ein Trinkgeld für den Fahrer üblich ist, sondern um regulären Linienverkehr mit Hilfe von Taxen/Mietwagen.
	h. Analog Bahn und Bus müssen auch Großraum-AST für mehrere Personen, sperriges Gepäck, einen Rollstuhl und evtl. auch einen kleinen e-Scooter zu bestellen sein.	Bei entsprechender Anmeldung ist die Mitnahme von Rollatoren und Rollstühlen möglich. Die Vorbestellfrist verlängert sich aufgrund der speziellen Fahrzeuganforderungen in diesen Fällen jedoch auf 30 Minuten. Die Mitnahme von Scootern kann nicht generell zugesagt werden.

	i. Es müssen genügend „Hochsitzer“-AST verfügbar sein, die ein bequemes Ein- und Aussteigen sowie Sitzen für ältere bzw. hochaltrige Fahrgäste gewährleisten.	Bei entsprechender Anmeldung ist die Berücksichtigung dieser Anforderung möglich. Die Vorbestellfrist verlängert sich aufgrund der speziellen Fahrzeuganforderungen in diesen Fällen jedoch auf 30 Minuten.
	j. Aussteigen sollte auch „auf der Strecke“, also nicht nur an Haltestelle, möglich sein.	Diese Anregung wird geprüft.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Zweckverband Raum Kassel		
14.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Verbandliche Belange stehen der geplanten Liniennetzreform nicht entgegen.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Stadt Kassel (Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz)		
05.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	*Mitte:* Für die Innenstadt bleibt die Balance zwischen ausreichender Versorgung (Anbindung möglichst aller Stadteile) und einer noch akzeptablen Taktfrequenz in der Fußgängerzone weiterhin das größte Problem. Aus städtebaulicher Sicht stellen die Ausweitung der Doppeltraktionen wie auch die Einführung der Kombination mit einem Beiwagen nicht die beste Lösung dar. Wünschenswert wäre es, das System so dynamisch zu gestalten, dass z.B. auch temporäre Möglichkeiten zur Reduzierung dieser Fahrten ausgeschöpft werden (Schulferien/Semesterferien) oder alternierende Linienführungen über Königsplatz/Ständeplatz einzuführen.	Aus unserer Sicht sind alternierende Linienführungen aus Gründen mangelnder Netztransparenz suboptimal. Die Hauptachsen des Straßenbahnnetzes werden traditionell abwechselnd von zwei Linien bedient. Bei Herausnahme nur einer Linie einer Achse aus der Königsstraße wird sich die Nachfrage ungleich verteilen. D. h. die durch die Königsstraße verkehrende Linie wird deutlich stärker nachgefragt sein als die Linie, die den Innenstadtbereich umfährt. Dies kann zu Kapazitätsengpässen führen. Aus diesem Grund ist der Einsatz von Doppeltraktionen und Beiwagenzügen gerade bei den Linien sinnvoll, die durch die Königsstraße fahren.
B	*Süd:* Nach dem Beteiligungsverfahren wurden die Anregungen weitestgehend berücksichtigt, so dass die Versorgung den Anforderungen genügt. Der Ortsbeirat Süd hat in seiner Sitzung am 30.08.2016 dem Vorschlag der KVG einstimmig zugestimmt.	
B	*West:* Nach dem Beteiligungsverfahren wurden die vorgesehenen Änderungen fast vollständig zurückgenommen, so dass die Versorgung weiterhin auf hohem Niveau gewährleistet ist.	
B	*Wehlheiden:* Mit der Liniennetzreform ergeben sich für den Stadtteil Wehlheiden einige positive Fahrplanänderungen. Insbesondere die Einführung des Stadtteilbusses durch die Linie 25 erweitert das ÖPNV-Angebot und erhält damit das benötigte ÖPNV-Angebot im Stadtteil.	

F	*Wehlheiden:* Aus Sicht der Stadtplanung ist jedoch zu prüfen, ob der Wegfall der Buslinie 25 entlang der Sternbergstraße nicht ein erhebliches Versorgungsdefizit für diesen Wohnbereich hervorruft. Insbesondere aufgrund des Entwicklungsschwerpunktes Sternberg Carrée, bei dem ca. 80 Einfamilienhäuser neu gebaut werden sowie des dort ansässigen Fröbelseminars, bedarf es einer Überprüfung, ob der Wegfall der Busverbindung an dieser Stelle keine negativen Auswirkungen auf den Stadtteil hat. Hinzu kommt der Verlust der Anbindungsmöglichkeit für Bewohner/innen aus dem westlichen Stadtteil (z. B. Kleiner Holzweg) an das Nahversorgungszentrum Ecke Sternbergstraße / Ludwig- Mond-Straße. Hier ist aus Sicht der Stadtplanung zu überdenken die Tagesrandlage der Buslinie zu erweitern und auszubauen um den Bedarf an ÖPNV zu decken.	Die Sternbergstraße wird von der Linie 25 heute nur in Tagesrandlage befahren, d. h. es besteht dort heute bereits nur ein sehr rudimentäres Angebot, das kaum genutzt wird. Das neue Wohnquartier und das Fröbelseminar befinden sich im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestellen „Königsberger Straße“ und „Kleiner Holzweg“ der künftigen Linie 25. Die Anbindung des Bereiches „Kleiner Holzweg“ an das Nahversorgungszentrum Ecke Sternbergstraße/Ludwig- Mond-Straße besteht heute ebenfalls nur in Tagesrandlage und am Wochenende. Die neue Linie 25 bietet auch künftig eine ganztägige direkte Anbindung an die Nahversorger im Bereich Pettenkoferstraße, Hentzestraße, Kirchweg und Auestadion.
B	*Brasselsberg:* Die Ausdünnung des Taktes der neuen Linie 21 sowie der Wegfall der Linie 12 auf dem Abschnitt in der Druseltalstraße zw. sind unverändert zu kritisieren. Der vom Ortsbeirat geforderte Erhalt der Linie 24 wird mit der in gleichem Takt verkehrenden Linie 11 anscheinend Rechnung getragen.	
B	*Süsterfeld/Helleböhn:* Der vom Ortsbeirat geforderte Erhalt der Linie 24 wird mit der in gleichem Takt verkehrenden Linie 11 anscheinend Rechnung getragen.	
B	*Harleshausen:* Der Ortsbeirat Harleshausen hatte die Beibehaltung der Linienführung über die Eschebergstraße gefordert, um Blindenheim und Schwimmbad weiterhin geregelt anzufahren. Stattdessen soll auf der Linie Eschebergstraße ein AST eingerichtet werden, ob dies der gleichen Qualität wie eine Busverbindung entspricht lässt sich bezweifeln. Die ebenso vom OBR geforderten Direktverbindungen	Im Hinblick auf die geringen Fahrgastzahlen im Bereich der Eschebergstraße und die geringe Quote an Badegästen des Schwimmbads Harleshausen, die mit dem ÖPNV anreisen, halten wir die Bedienung im Bedarfsverkehr für angemessen.

	in die Innenstadt scheinen weiterhin aber mit anderen Linien gegeben zu sein.	
B	*Rothenditmold:* Der Erhalt der Verbindung zwischen Rothenditmold und Vorderer Westen (Bus 13 neu) wird ausdrücklich begrüßt.	
F	*Nord:* Der Wegfall der Busverbindung (Linie 12) zwischen Holländischem Platz und Reuterstraße mit der Haltestelle "Unterstadtbahnhof" ist angesichts der geplanten Errichtung des Jobcenters mit vielen Arbeitsplätzen und Kundenverkehr auf dem Gelände des ehemaligen Unterstadtbahnhofs zu überdenken.	Der Unterstadtbahnhof ist über die Haltestellen „Reuterstraße“, „Westring“ (nur Bus) und „Halitplatz“ weiterhin gut erreichbar. Sollte sich nach Inbetriebnahme des Jobcenters eine entsprechende Nachfrage nach einer zusätzlichen Anbindung einstellen, so wird dies zu überprüfen sein.
B	*Philippinenhof/Warteberg:* Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Stadtteillinie19 (früher 28) bleibt zur Feinerschließung des Quartiers und Anbindung an die Tram an der Holländischen Straße erhalten. Dieses wird sehr positiv gesehen. Die Veränderung der Taktzeit von heute 15 auf 20 – 30 Minuten könnte allerdings dazu führen, dass die Linie noch weniger genutzt wird und weitere Bewohner auf das Auto umsteigen.	
B	*Fasanenhof:* Die Planungen zum ÖPNV-Angebot im Stadtteil werden überwiegend positiv gesehen. Das derzeit gute ÖPNV-Angebot im Stadtteil bleibt bestehen.	
F	*Fasanenhof:* Da jedoch möglicherweise im Bereich der SWA Fasanenhof in der Zukunft städtebauliche Wohnbauentwicklungen erfolgen, ist nochmal zu prüfen, ob durch die Linie 27 dadurch nicht wieder attraktiver würde und somit erhalten werden sollte.	Die heutige Linie 27 ist im betreffenden Abschnitt mit Ausnahme der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr extrem schwach ausgelastet. Der dichte Takt der Linien 12 und 13 zur Weserspitze hat das Potenzial, eine bislang fehlende Achse Nordstadt <> Wesertor zu etablieren. Als Ersatz sind gute Umsteigeverbindungen an der Weserspitze im 15-Minuten-Takt in der Relation Wolfsanger <> Rothenditmold realisierbar (heute alle 30 Minuten direkter Bus 27). Die Haltestelle „Am Fasanenhof“ ist von der SWA aus fußläufig erreichbar.

B	*Wesertor:* Positiv zu bewerten ist, dass es künftig eine Linie geben wird (Tram 3), die auf der Strecke vom Klinikum bis zum Bahnhof Wilhelmshöhe direkt via Königsplatz verkehren wird (bisher nur über Scheidemannplatz). Negativ hingegen ist die sich daraus ergebende Änderung der Linie 7. Mit der Änderung des Fahrplanes wird es künftig keine direkte Verbindung mehr aus den nordöstlichen Bereichen des Stadtteils (Richtung Wolfsanger) in die Innenstadt geben. Das Entfallen der Buslinie 10 wird nicht als problematisch eingeschätzt, da dies keine relevante Linie für den Stadtteil darstellt; auf gleicher Strecke verkehrt im Wesertor auch weiterhin die Linie 52. Ebenso wird auch der Wegfall der Linie 27 das Wesertor nur geringfügig beeinflussen.	
B	*Wolfsanger-Hasenhecke:* Die Einführung der Kombination mit einem Beiwagen auf der heutigen Linie 3 (neu Linie 6) führt dazu, dass die vorhandene Direktverbindung Wolfsanger-Innenstadt zukünftig nicht mehr besteht. Diesem Kritikpunkt des Ortsbeirates wurde auch bei der Überarbeitung nicht Rechnung getragen. (…) Das Wiederaufnehmen der Linienführung durch die Zeppelinstraße ist aus Sicht der Stadtteilversorgung zu begrüßen.	Eine direkte Anbindung des Stadtteiles an die Königsstraße besteht nur im Spätverkehr. Tagsüber ist aufgrund der Linienänderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Beiwagenzügen auf der Linie 6 lediglich eine Anbindung der Haltestelle Am Stern möglich (hier bestehen gute Anschlussmöglichkeiten in die Königsstraße vom gleichen Bahnsteig).
A	*Wolfsanger-Hasenhecke:* Vielleicht könnten auf den Tram-Strecken grundsätzlich alternierende Linienführungen über Königsplatz/Ständeplatz eingeführt werden.	Aus unserer Sicht sind alternierende Linienführungen aus Gründen mangelnder Netztransparenz suboptimal. Die Hauptachsen des Straßenbahnnetzes werden traditionell abwechselnd von zwei Linien bedient. Bei Herausnahme nur einer Linie einer Achse aus der Königsstraße wird sich die Nachfrage ungleich verteilen. D. h. die durch die Königsstraße verkehrende Linie wird deutlich stärker nachgefragt sein als die Linie, die den Innenstadtbereich umfährt. Dies kann zu Kapazitätsengpässen führen.
B	*Bettenhausen:* Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Stadtteil Bettenhausen durch	

	die Liniennetzreform kaum Einschränkungen zu erwarten hat. Die beiden Buslinien, die zukünftig entfallen sollen, werden z.T. durch die Tramverbindungen 8 und 4 kompensiert bzw. sind nur wenig frequentiert worden. Positiv ist anzumerken, dass es zukünftig eine bedarfsgerechte Verbindung zum Lossewerk über die AST Linie 93 geben wird und die neue Buslinie 12 die Querverbindung zwischen den Stadtteilen Bettenhausen und Waldau ergänzt.	
B	*Niederzwehren:* Der vom Ortsbeirat geforderte Erhalt der Linie 24 wird mit der in gleichem Takt verkehrenden Linie 11 anscheinend Rechnung getragen. Es finden sich keine Aussagen zur perspektivischen Erschließung des Gewerbeparks Ndzw.	Die Anbindung des neuen Gewerbegebietes wird nach der Ansiedlung erster größerer Betriebe und entsprechender Nachfrage gesondert zu prüfen sein.
B	*Oberzwehren:* Die Anregungen aus dem Ortsbeirat wurde weitgehend Rechnung getragen. Die Ausdünnung des Bus-Taktes zum Schulzentrum Brückenhof (Linie 21) erscheint nicht sinnvoll. Ob der Ersatz einzelner Buslinien auf Teilabschnitten im Stadtteil durch AST (91 und 92) angenommen wird, bleibt abzuwarten.	
B	*Nordshausen:* Vor dem Hintergrund der in den nächsten Jahren erfolgenden Ortsrandentwicklung wird eine Ausdünnung des Taktes der Linie 21 (früher 12) als unangemessen angesehen.	Der 15-Minuten-Takt wird in der morgendlichen Hauptverkehrszeit beibehalten. Am Nachmittag/Abend rechtfertig die geringe Nachfrage den 15-Minuten-Takt nicht. Ein 20-Minuten-Takt würde am Druseltal zu sehr ungünstigen Umsteigeverbindungen führen.
B	*Jungfernkopf:* Laut Anlage 08 entfällt im Stadtteil Jungfernkopf die Haltestelle "Wegmannstraße". Was ist der Grund und warum findet sich im Stadtteilplan (Anlage 05) kein diesbezüglicher Hinweis?	Die Haltestelle „Wegmannstraße“ wird heute nur von der Linie 28 bedient, die ausschließlich abends und am Wochenende in einem Ringverkehr durch den Stadtteil fährt. Künftig wird am Jungfernkopf täglich die Linie 11 verkehren, sodass die Buslinie 28 entbehrlich ist. Die Linie 11 ermöglicht insgesamt eine bessere Gebietserschließung, kann die Haltestelle „Wegmannstraße“ jedoch nicht anfahren. In fußläufiger Entfernung befindet sich die Haltestelle „Zum Feldlager“.

		Im Stadtteilplan des Anlagenbandes zum Erläuterungsbericht werden nur die Linienführungen des Werktagsverkehrs dargestellt.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Stadt Kassel (Umwelt- und Gartenamt)		
26.08.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Es ist (…) zwar dargelegt, dass durch die Netzreform eine jährliche Steigerung bei den Fahrgastzahlen von 300 – 350 Tsd. angenommen wird und dass die angebotenen Platz-km im Trambetrieb deutlich ausgebaut bzw. im Busbetrieb deutlich zurückgefahren werden. Bei bisher 45 Mio. beförderten Fahrgästen führt dies aber insgesamt nicht zu einer anteiligen Verlagerung der Pkm vom MIV auf den ÖPNV (…), damit wird ein wesentliches Energieeffizienz-Ziel verfehlt (…). Insgesamt leistet die Liniennetzreform in der vorgelegten Form keinen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur nachhaltigen Nutzung von Energie. Dieses ist äußerst bedauerlich, da hier dringender Änderungsbedarf besteht und der Ausbau des ÖPNV hierfür einen deutlichen Beitrag leisten kann.	Eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteiles am Modal Split ist nur durch massive (auch infrastrukturelle) Investitionen in den ÖPNV zu erreichen. Die Netzreform allein kann dies unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht leisten. Durch Umverteilung von Ressourcen aus Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage in Bereiche mit höherem Fahrgastpotenzial werden aber mit der Reform grundsätzlich die richtigen Weichen gestellt. Der im Verkehrsmodell berechnete Modal-Split bleibt trotz reduzierter Busleistungen annähernd konstant. Hierbei nicht berücksichtigt sind die Angebotsausweitungen am Samstagnachmittag sowie Kapazitätsausweitungen durch den Einsatz von Beiwagen. Hierdurch werden in Summe steigende Fahrgastzahlen prognostiziert (vgl. Erlösprognose des Erläuterungsberichts).

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Stadt Kassel (Straßenverkehrs- und Tiefbauamt)		
02.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
A	Im Hinblick auf die Zielrichtung von Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 und Luftreinhalteplan sind die Evaluierung und Weiterentwicklung des Liniennetzes als nächste Bearbeitungsschritte ausgesprochen wichtig.	Die Evaluierung und Weiterentwicklung der Kasseler Linien ist in Abstimmung mit den strategischen Zielsetzungen vorgesehen.
B	Unter Berücksichtigung der Gestaltungsspielräume, die sich durch die haushalterischen Rahmenbedingungen eröffnen, stellt das vorgelegte Liniennetz besonders durch die räumliche Erschließung eine nachvollziehbare und folgerichtige Reform dar.	
A	Erläuterungsbericht Am Ende des vierten Kapitels wäre es hilfreich, als Überleitung zum Planungskonzept eine Zusammenfassung vorzunehmen.	Da die Darstellung der Ist-Situation überschaubar ist, wird auf eine Zusammenfassung verzichtet.
A	Eine Beibehaltung der heutigen Taktfamilie vom 7/8-, 15-, 30-Minuten-Takt ohne die Ergänzung von 10/20-Minuten-Takten wäre im Hinblick auf die Gesamtvertaktung im Netz und der Netztransparenz und Verständlichkeit insbesondere für Gelegenheitskunden anzustreben. (…) Bei der zukünftigen Liniennetzentwicklung sollte dieser Punkt mitbetrachtet und ggf. angepasst werden.	Die Taktfamilie 10/20 stellt einen Kompromiss zwischen dem 7,5- und 15-Minuten-Takt bzw. zwischen dem 15- und dem 30-Minuten-Takt dar. Eine Taktverdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt wäre auf der künftigen Linie 10 wirtschaftlich nicht darstellbar, während der heutige 15-Minuten-Takt oftmals nicht ausreichend ist. Das gleiche gilt für die Stadtteillinien 28 und 29, wo ein 15-Minuten-Takt unverhältnismäßig viele Ressourcen bindet, ein 30-Minuten-Takt aber nicht ausreichend wäre. Ein Wechsel der Taktfamilie wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Netzes bei entsprechender Finanzierung denkbar. Die Anmerkungen werden bei den zukünftigen Liniennetzentwicklungen miteinbezogen.

B	Die Transparenz des Liniennetzes wird beim Blick auf die gesamte Linienführung verbessert (u. a. Differenzierung nach Linientypen und Netzhierarchie). Bei einer Betrachtung der Bedienungszeiten und der verschiedenen Linienführungsvarianten im Abendverkehr (z. B. ab 20 Uhr) und am Wochenende ergeben sich noch Verbesserungspotenziale für eine konstantere Netztransparenz. Die Linie 7 hat beispielsweise drei verschiedene Linienvarianten. Im Abend- und Wochenendverkehr wird teilweise nur ein Linienast bedient (zeitweise mit Tram und zum Teil mit Bus).	Aufgrund der geringeren Nachfrage in Tagesrandzeiten und am Wochenende sind Angebotsreduzierungen gegenüber dem werktäglichen Tagesverkehr - auch aus wirtschaftlichen Gründen - zwangsläufig notwendig und folgerichtig. Dies führt in einigen Bereichen zu Abweichungen und damit zu Abstrichen bei der Netztransparenz.
A	Erläuterungsbericht Kapitel 7.1 Verkehrsplanerische Bewertung, Seite 33-34, Ein umfangreicherer Begleittext zur Interpretation der Nachfrageveränderungskarten (Anlagen 10 und 11) wäre anzustreben. Für die Stadtteile Nordshausen steht im Bericht die Aussage, dass mit vergleichsweise geringen Fahrgastverlusten zu rechnen ist. In den Anlagen sind die beiden Stadtteile mit den höchsten Verlusten an Fahrgästen gekennzeichnet. Hierzu sollten weitere Erläuterungen vorgenommen werden.	Eine entsprechende textliche Ergänzung wird im Kapitel 7.1 vorgenommen.
A	Anlagenband Anlage 01: Auswahl von Defiziten im ÖPNV-Liniennetz der Stadt Kassel: Nachdem diese Anlage eine Übersicht der Defizite im ÖPNV aufzeigt, wäre eine Zusammenstellung sinnvoll, die diejenigen Defizite aufzeigt, die infolge der Liniennetzreform behoben worden sind bzw. noch behoben werden sollen. Zudem wären Aussagen, wie mit den verbleibenden Defiziten umgegangen wird, hilfreich. Dieses Resümee sollte am Ende des Erläuterungsberichtes vorgenommen werden.	Da die Karte nicht selbsterklärend ist und zum richtigen Verständnis mündlicher Ausführungen bedarf, wird auf die Karte im vorliegenden Anlagenband verzichtet.

A	Anlagenband Anlage 03: Synopse der Anregungen der Ortsbeiräte zur Liniennetzreform, Seite 13 OBR Fasanenhof und Anlage 08: entfallende Haltestellen nach Stadtteilen: Wenn die Haltestelle Kellermannstraße und Hörnebachweg aufgrund einer Bedienung durch die Nachtschwärmerlinie N40 des NVV nicht wegfällt, sollte diese Information zumindest im Erläuterungstext erwähnt werden, damit keine Missverständnisse entstehen.	Die Synopse aus der Bürgerbeteiligung wird durch die Synopse der OBR-Anhörung ergänzt.
A	Anlagenband: Anlage 09: Belastungsplot Absolutnachfrage Nullfall 2015 und Seite 33 im Erläuterungsbericht: der Bezug zur Karte ist lediglich durch die Nennung der Karte hergestellt. Weitere Erläuterungen sollten ergänzt werden.	Die Karte ist als Grundlage für die Darstellung der Nachfrageveränderungen (Anlagen 10 und 11) zu verstehen.
B	Die Liniennetzreform stellt eine Netzoptimierung mit dem Ziel der Konsolidierung dar. Um das Ziel zur Steigerung des ÖPNV-Anteiles gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 zu erreichen, müssten deutliche Fahrgaststeigerungen erreicht werden. Im Vergleich zur Liniennetzoptimierung wären hierzu Maßnahmen (Investitionen) zum offensiven Ausbau des ÖPNVs erforderlich.	Eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteiles am Modal Split ist nur durch massive (auch infrastrukturelle) Investitionen in den ÖPNV zu erreichen. Die Netzreform allein kann dies unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht leisten. Durch Umverteilung von Ressourcen aus Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage in Bereiche mit höherem Fahrgastpotenzial werden aber mit der Reform grundsätzlich die richtigen Weichen gestellt.
A	Die Wechselwirklungen zwischen den einzelnen Bausteinen von Mobil4Kassel müssen immer miteinbezogen werden. Beispielsweise haben Anpassungen im Bereich Tarif/Fahrpreis deutliche Auswirkungen auf die Fahrgäste und deren Nutzungsverhalten.	Die Wechselwirkungen werden beim Projekt durch die Nachfrage- und Erlösmodellierung berücksichtigt.

A	Bei der Umsetzung und Akzeptanz des neuen Liniennetzes durch die Fahrgäste ist es wichtig, die Etablierungsphase aktiv mit Marketingmaßnahmen zu unterstützen und eine regelmäßige Erfolgskontrolle und Evaluationen durchzuführen. Die Beteiligungs- und Kommunikationsmaßnahmen sind für eine Akzeptanz des reformierten Liniennetzes von hoher Bedeutung.	Eine umfassende Kommunikation der Änderungen ist vor Umsetzung des neuen Netzes vorgesehen. Dies gilt auch für die fortlaufende Evaluation. Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen.

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Landkreis Kassel (Straßenverkehrs- und Tiefbauamt)		
08.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
B	Gegen den uns vorgelegten Entwurf bestehen aus unserer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken, da die Planungen die ÖPNV-Beziehungen zwischen dem Landkreis und den kreisangehörigen Kommunen einerseits und der Stadt Kassel andererseits nicht tangieren.	

A= Anregung B = Bewertung F= Forderung

Anlage 03

Synopse Fachforum Mobilität zur Liniennetzreform

Rhönklub Wanderverein		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Warum erfolgt der Linientausch der Linien 6 und 7 entgegen der Tradition und weshalb wurde von Seiten der KVG keine Stellung hierzu bezogen?	Im Großen und Ganzen sind die geplanten Änderungen des Straßenbahnnetzes moderat. Der Linientausch 6/7 im Bereich Wesertor/Fasanenhof/Wolfsanger erfolgt vor dem Hintergrund der geplanten Kapazitätsausweitungen auf den nachfragestarken Linien in der Weserstraße und der Frankfurter Straße. Die Linie 6, die beide Abschnitte befährt, soll künftig mit Beiwagenzügen fahren, die eine um 30 % höhere Platzkapazität bieten. Beiwagenzüge jedoch können an der Endstelle „Wolfsanger“ nicht wenden, sodass die Linie 6 künftig zur Endhaltestelle „Ihringshäuser Straße“ geführt werden muss. Unsere Überlegungen dazu wurden seit Beginn der Diskussionen/Veröffentlichungen zur Liniennetzreform kommuniziert. Es ist davon auszugehen, dass sich die Kunden relativ schnell an die geänderte Linienführung gewöhnen werden.

IHK Kassel-Marburg		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Wie soll zukünftig die Anbindung der Arbeitnehmer entsprechend ihrer Arbeitszeiten in das Industriegebiet Kassel Waldau erfolgen?	Die unterschiedlichen Arbeitszeiten, Schichtmodelle und dispers verteilten Wohnstandorte der Arbeitnehmer machen es grundsätzlich schwierig, ein alle Ansprüche befriedigendes ÖPNV-Angebot im Industriepark zu schaffen. Die Anbindung des Industrieparks Kassel wird insbesondere durch eine gestraffte Linienführung der neuen Buslinie 10 und durch die werktäglich durchgehende Querverbindung Industriepark <> Auestadion verbessert (bislang nur in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends). Die Anbindung des östlichen Bereiches des Industrieparks durch die Linie 17 (Kassel <> Fuldabrück) bleibt im bekannten Umfang erhalten. Das gleiche gilt für die Linie 35, die den südlichen Bereich des Industrieparks mit Lohfelden verbindet.
-	Berücksichtigt das Verkehrssimulationsmodell, dass einige Strecken von bestimmten Personen gemieden werden (weiche Faktoren: z. B. Image)?	Das Verkehrsmodell berücksichtigt neben der Siedlungs- und Raumstruktur und dem Verkehrsangebot auch Verhaltensparameter. Die Auswirkungen „weicher“ Faktoren (z. B. Fahrkomfort) werden durch die Verhaltensparameter zwar indirekt mit abgebildet, können durch das Modell in ihrer Wirkung aber nicht explizit bewertet werden.

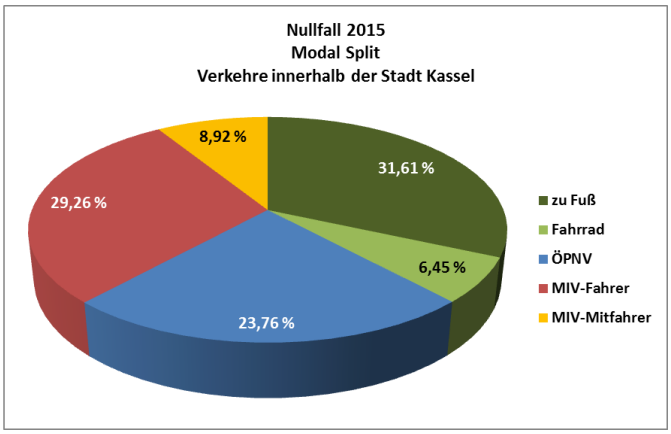
BUND		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Wodurch ist die verstärkte Linienbrechung (Bedienung von Teilästen zu verschiedenen Bedienungszeiten, insbesondere der Linien 1 und 7) zu erklären, wenn die neue Netzstruktur den Anspruch hat, übersichtlicher zu sein?	Insgesamt ergibt sich durch die Netzreform eine Harmonisierung der Bedienungszeitfenster und Linienfahrwege. Abweichungen in Tagesrandlage oder am Wochenende bestehen vor dem Hintergrund der geringen Nachfrage in Abwägung mit wirtschaftlichen Aspekten. Eine Angebotsausweitung wäre im Rahmen zukünftiger Weiterentwicklungen des Netzes bei entsprechender Finanzierung denkbar.
-	Inwiefern werden durch Einsparungen mit Angebotsstreichungen Veränderungen im Netz zur Optimierung genutzt?	Ein Kernelement der Netzreform ist die auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse fußende Umverteilung von Ressourcen aus Bereichen und Zeiten geringer Nachfrage in Bereiche und Zeiten hoher Nachfrage. Eingesparte Leistungen werden z. B. in Form von Angebotsausweitungen auf den Linien 10, 12/13 oder generell im Samstagsverkehr reinvestiert. Diese Angebotsverbesserungen wären ohne Einsparungen an anderer Stelle nicht finanzierbar.
-	Warum wurde keine grundsätzliche Finanzdiskussion geführt?	Die Aufgabenstellung war durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom Mai 2015 klar formuliert und beinhaltet u. a. das Ziel „Steigerung der Effizienz durch Anpassung an die Nachfrage“.

VCD		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	In welchem Maße hängt die Intransparenz der Liniennetzreform mit der geringen Kritik der Bevölkerung zusammen?	Die Hintergründe und Auswirkungen der Netzreform wurden von Anfang an sehr offen kommuniziert und mit den interessierten Teilen der Öffentlichkeit diskutiert. Kritik der Bevölkerung, die sich unter anderem in Unterschriftenlisten und Stellungnahmen konkretisierte, wurde geprüft, abgewogen und z. T. in der Überarbeitung des Netzentwurfes berücksichtigt.
-	Warum erfolgt entlang der Strecken mit stark ausgelasteten Straßenbahnen eine Reduzierung der Kapazitäten (z. B. Frankfurter Straße Reduzierung im Winterfahrplan)?	Durch den ganztägigen Einsatz von Beiwagenzügen werden die Kapazitäten auf der Weserstraße und auf der Frankfurter Straße deutlich erweitert. Auf der Frankfurter Straße relativiert sich dieser Effekt zwar etwas, weil in diesem Zusammenhang die meisten Verstärkerleistungen der Linie 5E entfallen werden. Diese fahren heute jedoch nur in der Hauptverkehrszeit und nur im Winterhalbjahr. Der Einsatz von Beiwagenzügen erhöht die Platzkapazitäten dagegen ganzjährig und ganztägig.
-	Inwiefern werden die Überlegungen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes (Harleshausen, Waldau) berücksichtigt?	Potenzielle Netzerweiterungen der Straßenbahn wurden im Kontext der Liniennetzreform - schon vor dem Hintergrund des Zeithorizontes ihrer Umsetzung - nicht betrachtet. Grundsätzlich wird das Netz nach der Reform natürlich nicht statisch und unveränderbar bleiben. Die Integration neuer Straßenbahnstrecken wäre daher längerfristig denkbar.

Universität Kassel

Fachgebiet Stadt- und Regionalplanung, Integrierte Verkehrsplanung und Mobilitätsentwicklung

01.09.2016

Kat.	Auszug aus Stellungnahme	Berücksichtigung durch die KVG
-	Wie sieht der Modal Split derzeit aus und wie wird er sich zukünftig entwickeln?	Der Modal Split stellt sich aktuell wie folgt dar:  Durch die Liniennetzreform ist keine grundlegende Veränderung des Modal Split zu erwarten. Das Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Kassel (VEP), bis 2030 den Anteil des ÖPNV am Modal Split auf ca. 23 - 25 %1 zu erhöhen, wird durch die Liniennetzreform alleine nicht erreicht werden können. Dieses langfristige Ziel kann und soll auch nicht allein und kurzfristig mit einer Netzreform verwirklicht werden. Durch Umverteilung von Ressourcen aus Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage in Bereiche mit höherem Fahrgastpotenzial werden aber mit der Reform grundsätzlich die richtigen Weichen gestellt.

[1] Gesamtverkehr der Bevölkerung (ohne Einpendler)

Wirtschaftsförderung Region Kassel		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Wie flexibel ist das System in der Zukunft, insbesondere für die Erschließung des Gebietes „Langes Feld“?	Auch das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen. Die Anbindung des Gewerbegebietes „Langes Feld“ wird nach der Ansiedlung erster größerer Betriebe und entsprechender Nachfrage gesondert zu prüfen sein.

AStA der Universität Kassel		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Wird eine moderne Plattform für das AST unter Berücksichtigung die internationalen Ansprüche der Studierenden (Mehrsprachigkeit) im Zeitrahmen des Projektes eingerichtet?	Eine webbasierte Buchungsmöglichkeit für bedarfsgesteuerte Verkehre ist in Planung. Über die zur Verfügung stehende Sprachauswahl kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.
-	Was hoch sind die Kosten bei zusätzlichen Nachtfahrten (AST, Nachtschwärmer)?	Die Kosten eines durchgehenden Nachtverkehrs an Wochenenden lassen sich nicht pauschal beziffern. Der Finanzbedarf variiert ja nach Bedienungsform und Angebotsumfang.
-	Wäre eine saisonale Anpassung (z. B. Buslinie 12) an die Vorlesungszeiten denkbar?	Grundsätzlich sind bei Vorliegen einer Finanzierungslösung und entsprechender Fahrgastnachfrage auch Angebotsausweitungen denkbar. Das neue Liniennetz wird in den nächsten Jahren ständig weiterentwickelt, um es den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen anzupassen.

Zentrum für Mobilität Kassel		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Ist es geschickt, eine Verbesserung mit einer Einsparung zu kommunizieren?	Die Zielsetzung zur Liniennetzreform wurde durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 4. Mai 2015 vorgegeben. In der Kommunikation der Liniennetzreform wurden alle Aspekte der geplanten Angebotsanpassungen benannt. Es wurden daher sowohl Angebotsausweitungen, die als positiv empfunden werden, als auch Angebotsreduzierungen, die überwiegend negative Reaktionen hervorrufen, thematisiert. Erfahrungsgemäß fokussiert sich die Diskussion in der Öffentlichkeit auf mögliche Nachteile.

Kasseler Linke		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Wie sind die Erlösgruppen berechnet worden?	Die Personengruppen im Erlösmodell basieren vor allem auf den genutzten Fahrausweisen (Tarifgruppen). Mit Hilfe eines Matrixschätzverfahrens (Fratar-Verfahren) wurde aus der personengruppenspezifischen Fahrgastnachfrage des Verkehrsnachfragemodells die personengruppenspezifische Nachfrage im Erlösmodell abgeleitet.
-	Welche Personen-/Tarifgruppen profitieren?	Wir rechnen – neben einer allgemeinen Nachfragesteigerung – vor allem mit zusätzlichen Fahrgästen und Erlösen durch die Gruppe der Gelegenheits- und Seltenfahrer. Diese profitieren besonders durch Angebotsausweitungen auf den Hauptachsen und die transparentere Angebotsstruktur.
-	Welche Aspekte bezüglich der Erlösprognose wurden berücksichtigt (z. B. Jahreskartenkündigungen)?	Das Erlösmodell berücksichtigt neben demographischen und sozioökonomischen Faktoren auch verschiedene Elastizitäten. Das sind vor allem: - Verhaltensänderungen bei Preisveränderungen - Verhaltensänderungen bei Angebotsveränderungen - Verhaltensänderungen aufgrund veränderter Einstellungen zum Mobilitätsverhalten Diese Einflussfaktoren wurden nach Personengruppen differenziert betrachtet.

ADFC		
01.09.2016		
Kat.	**Auszug aus Stellungnahme**	**Berücksichtigung durch die KVG**
-	Wie soll die Zielsetzung des VEPs bezüglich des ÖPNV-Anteiles von 23-25% im Modal Split erreicht werden?	Eine deutliche Steigerung des ÖPNV-Anteiles am Modal Split ist nur durch massive (auch infrastrukturelle) Investitionen in den ÖPNV zu erreichen. Die Netzreform allein kann dies unter den gegebenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht leisten. Durch Umverteilung von Ressourcen aus Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage in Bereiche mit höherem Fahrgastpotenzial werden aber mit der Reform grundsätzlich die richtigen Weichen gestellt.

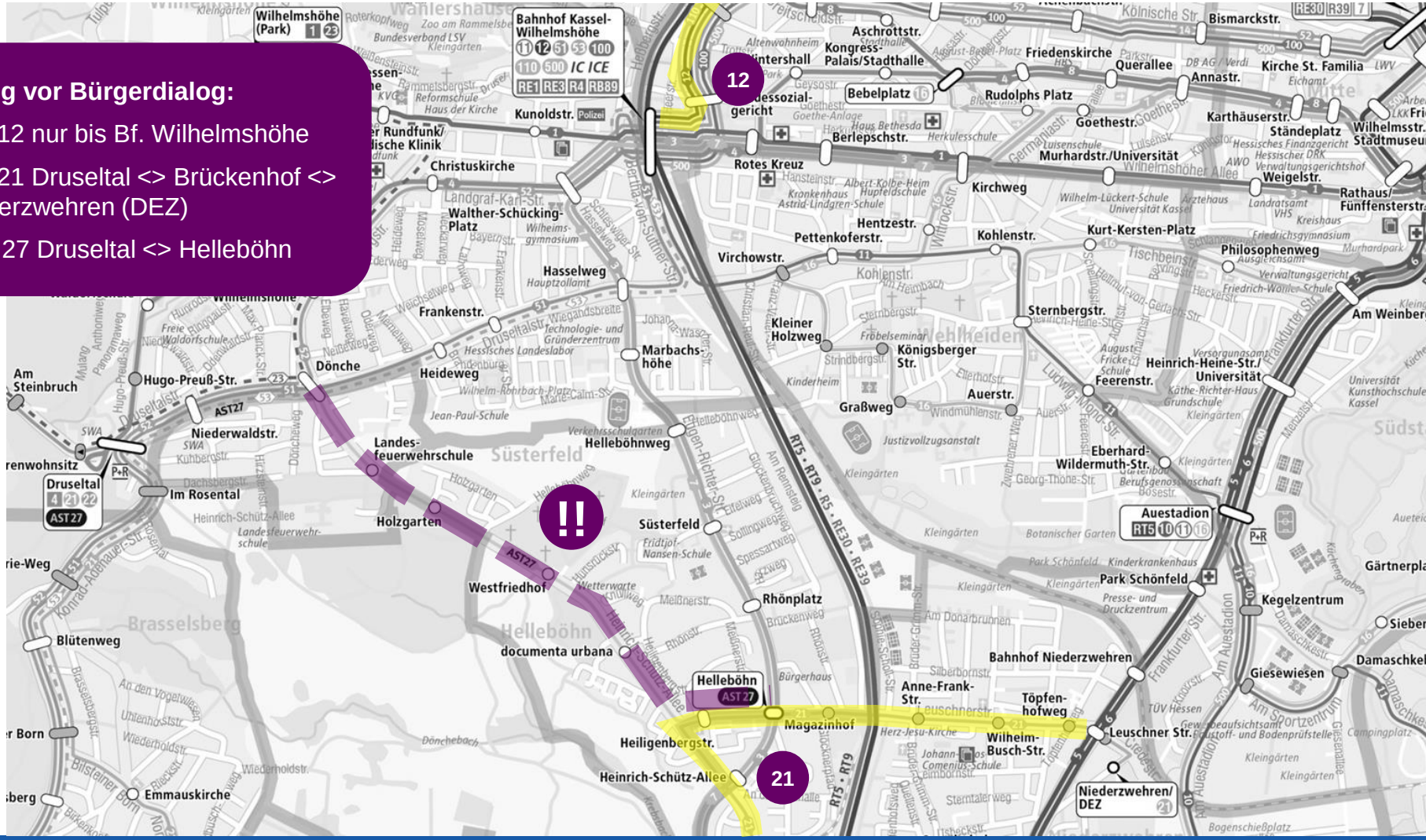
Anlage 04

Schwerpunkte der Anregungen der Bürger zur Optimierung des Netzentwurfs

Verbindung Dönche – Westfriedhof – Helleböhn

Planung vor Bürgerdialog:

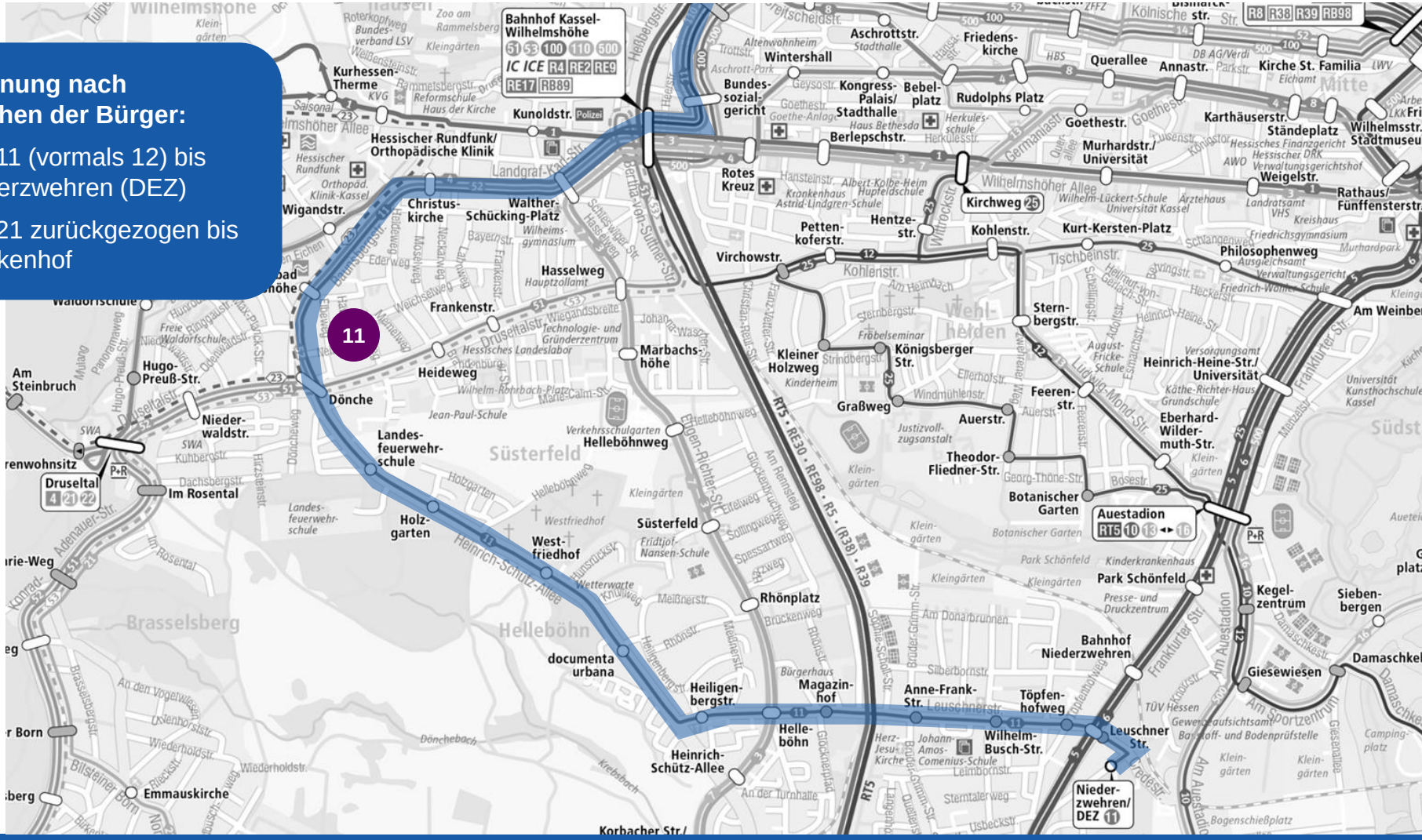
- Bus 12 nur bis Bf. Wilhelmshöhe
- Bus 21 Druseltal <> Brückenhof <> Niederzwehren (DEZ)
- AST 27 Druseltal <> Helleböhn



Verbindung Dönche – Westfriedhof – Helleböhn:
neu: Busverbindung Bf. Wilhelmshöhe – DEZ bleibt

Neuplanung nach Wünschen der Bürger:

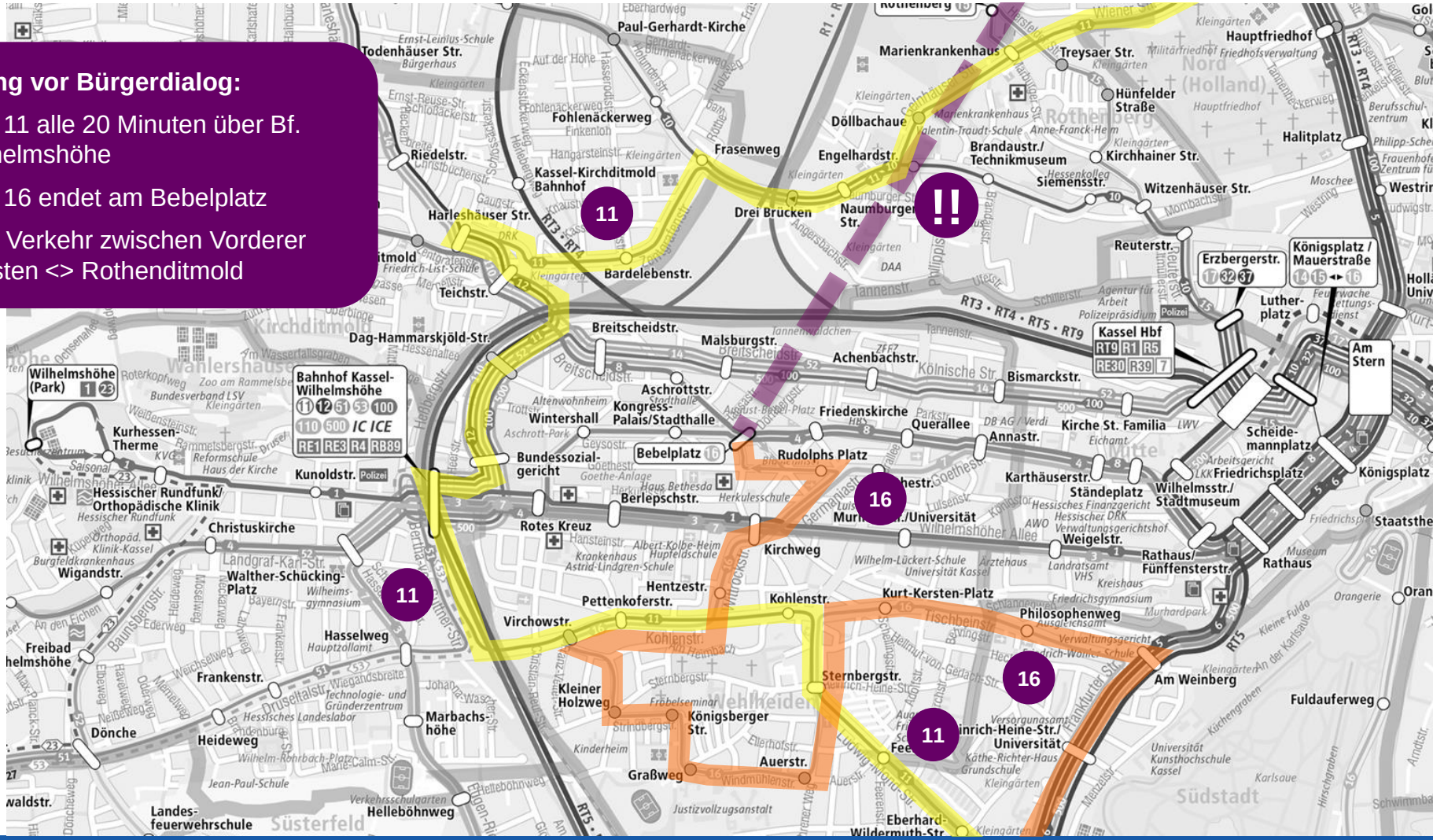
- Bus 11 (vormals 12) bis Niederzwehren (DEZ)
- Bus 21 zurückgezogen bis Brückenhof



Verbindung Rothenditmold – Vorderer Westen – Wehlheiden

Planung vor Bürgerdialog:

- Bus 11 alle 20 Minuten über Bf. Wilhelmshöhe
- Bus 16 endet am Bebelplatz
- kein Verkehr zwischen Vorderer Westen <> Rothenditmold



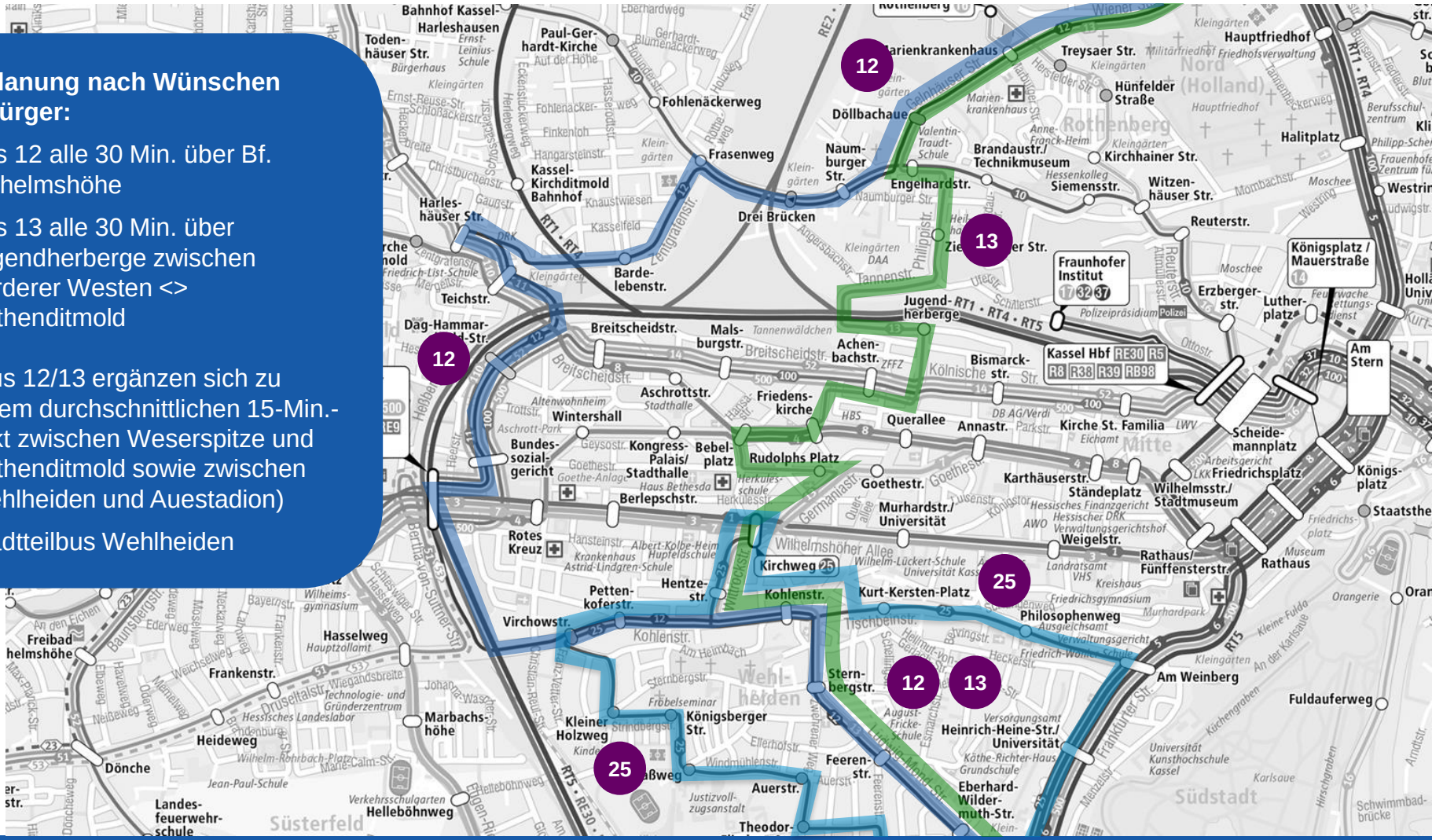
Verbindung Rothenditmold – Vorderer Westen – Wehlheiden

neu: Verbindung über Tannenwaldbrücke bleibt

Neuplanung nach Wünschen der Bürger:

- Bus 12 alle 30 Min. über Bf. Wilhelmshöhe
- Bus 13 alle 30 Min. über Jugendherberge zwischen Vorderer Westen <> Rothenditmold

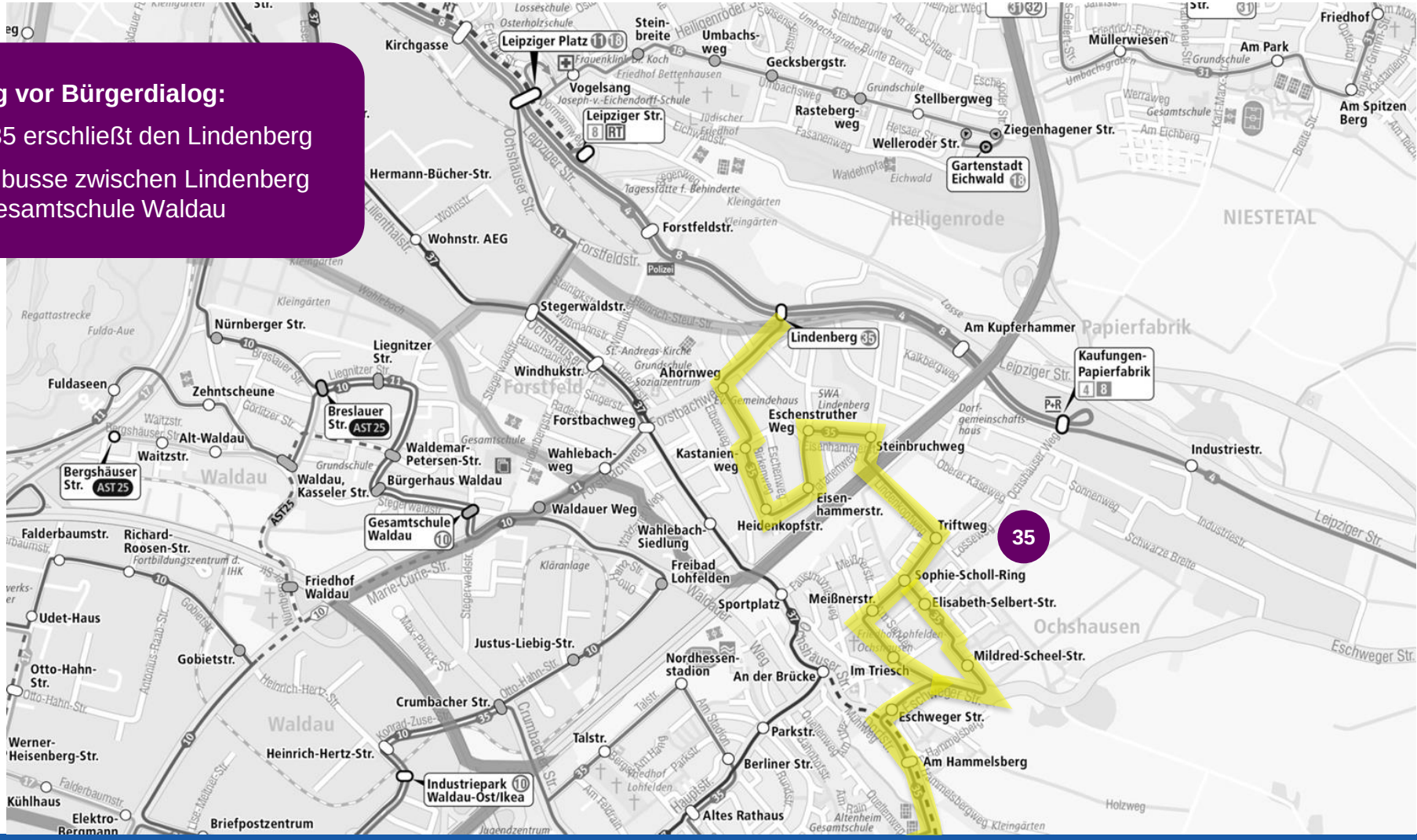
  (Bus 12/13 ergänzen sich zu einem durchschnittlichen 15-Min.-Takt zwischen Weserspitze und Rothenditmold sowie zwischen Wehlheiden und Auestadion)
- Stadtteilbus Wehlheiden



Bereich Lindenberg / Forstfeld

Planung vor Bürgerdialog:

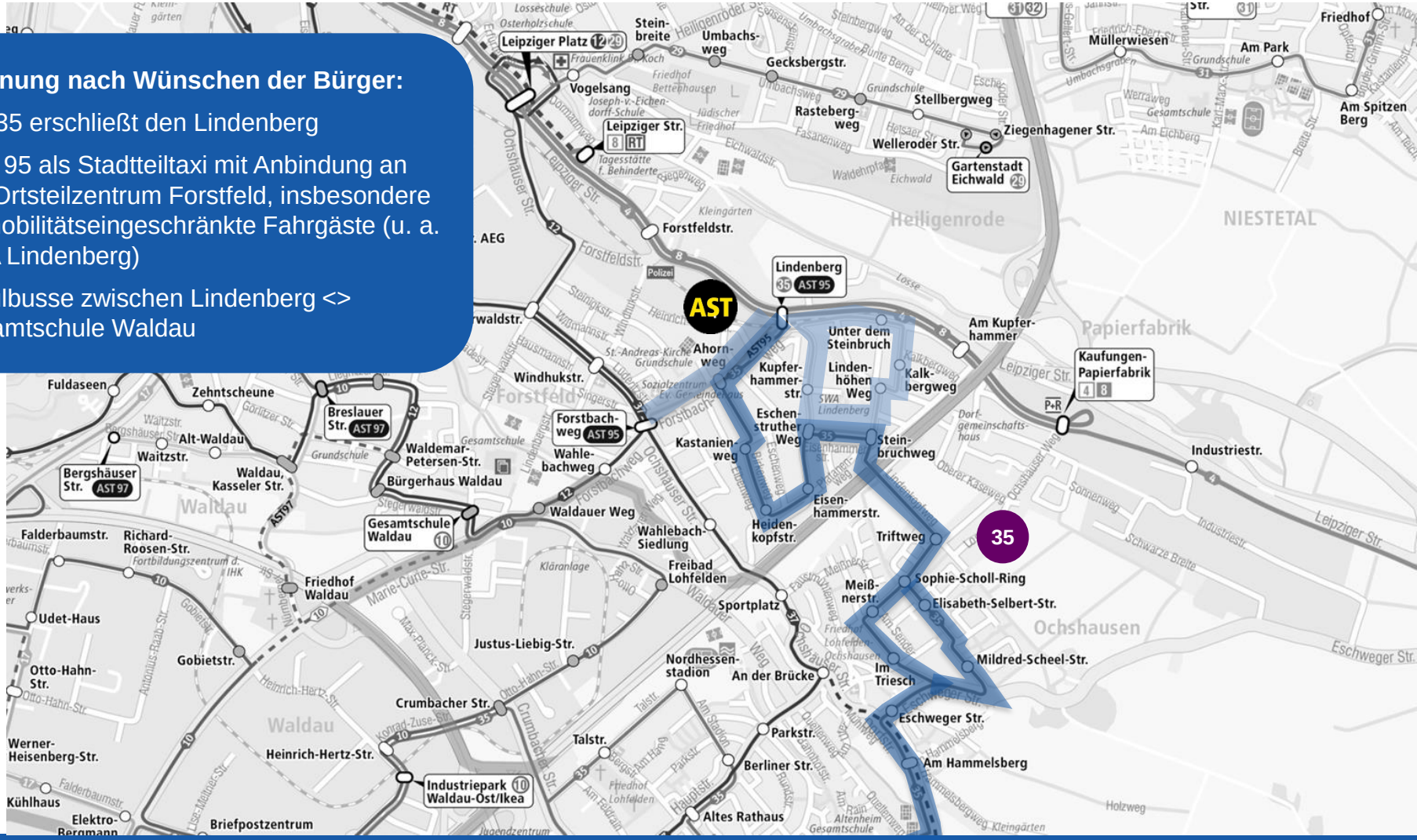
- Bus 35 erschließt den Lindenberg
- Schulbusse zwischen Lindenberg <> Gesamtschule Waldau



Bereich Lindenberg / Forstfeld
neu: zusätzlicher AST-Verkehr

Neuplanung nach Wünschen der Bürger:

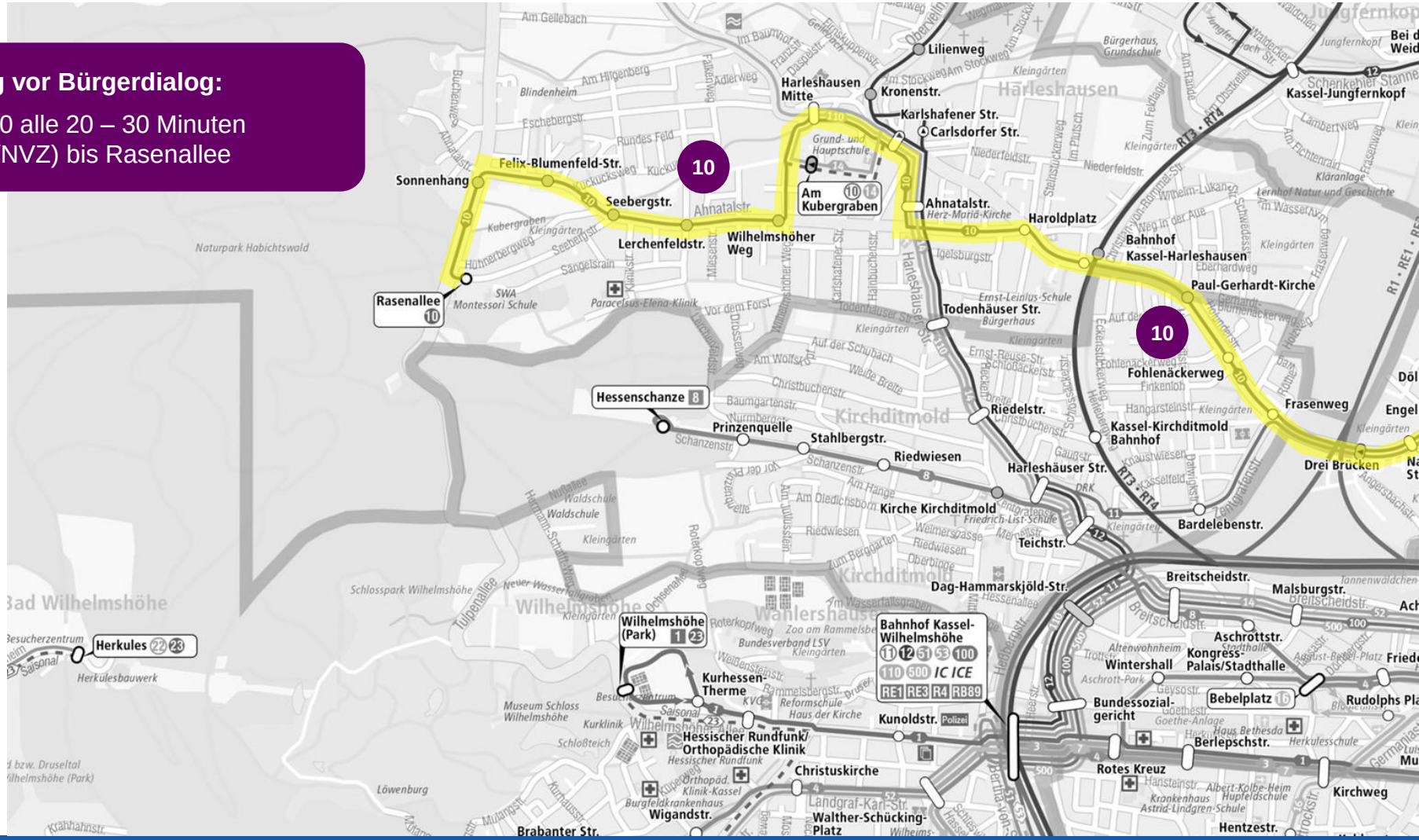
- Bus 35 erschließt den Lindenberg
- Linie 95 als Stadtteiltaxi mit Anbindung an das Ortsteilzentrum Forstfeld, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (u. a. SWA Lindenberg)
- Schulbusse zwischen Lindenberg <> Gesamtschule Waldau



Bereich Harleshausen

Planung vor Bürgerdialog:

- Bus 10 alle 20 – 30 Minuten (HVZ/NVZ) bis Rasenallee

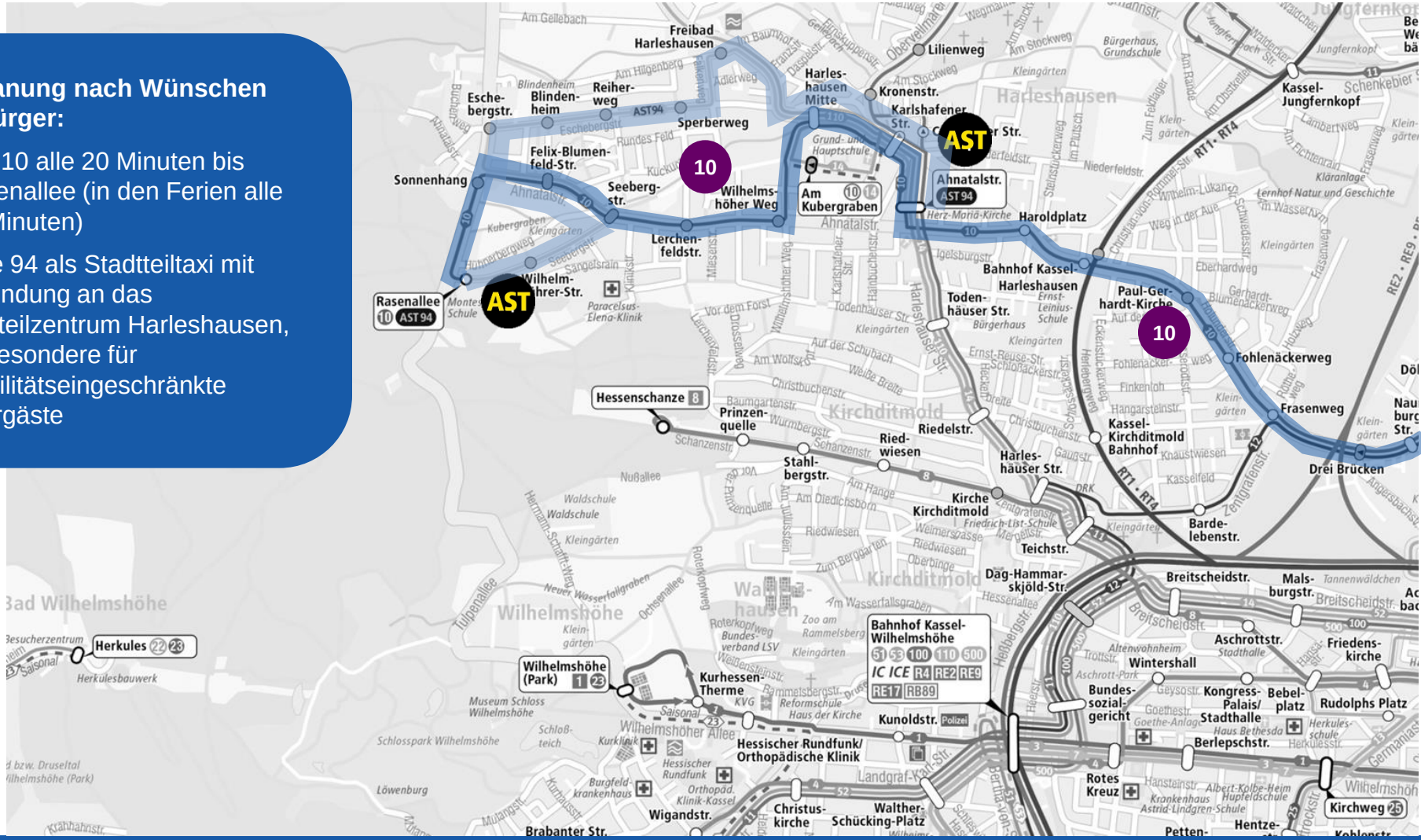


Bereich Harleshausen

neu: kürzerer Takt, zusätzlicher AST-Verkehr

Neuplanung nach Wünschen der Bürger:

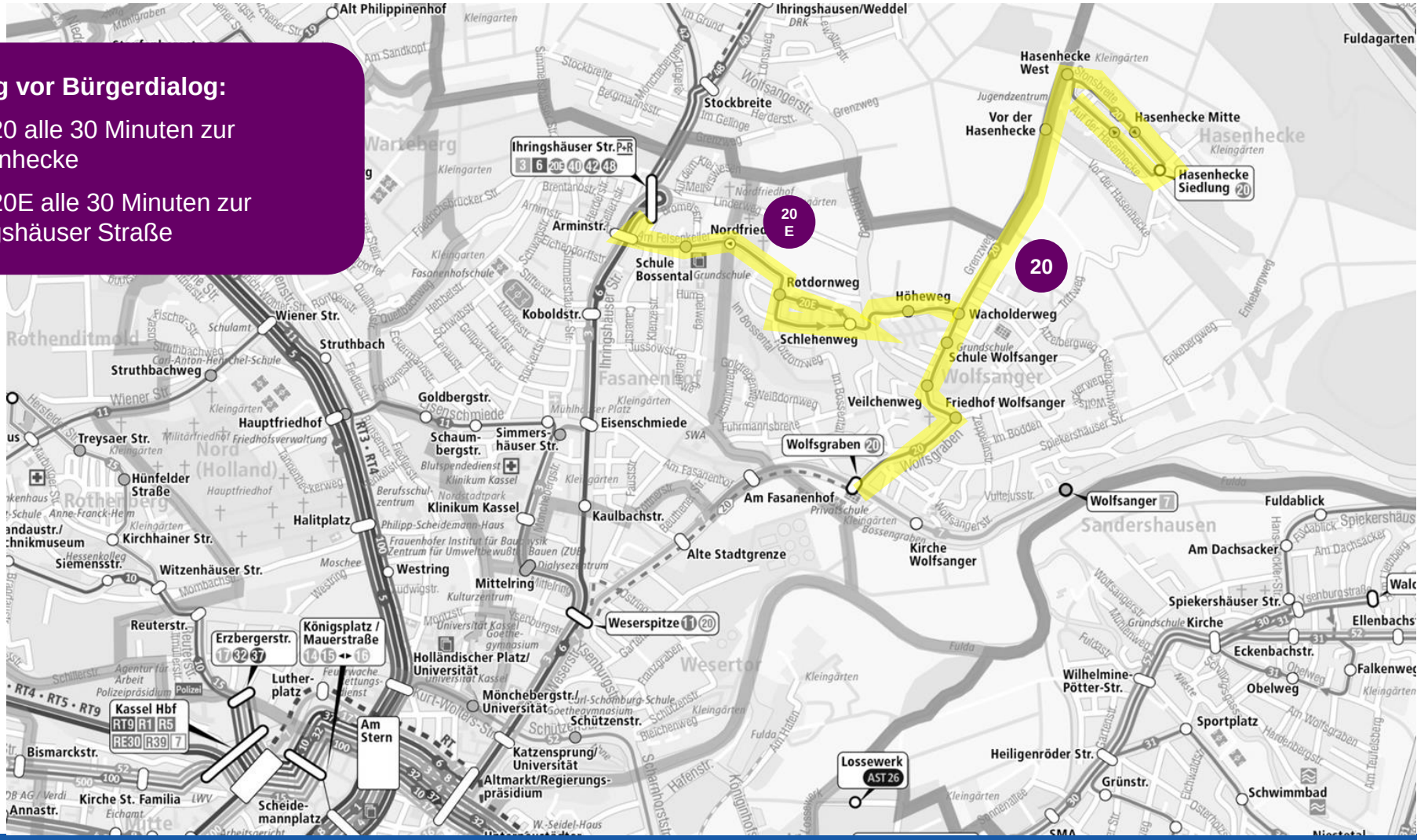
- Bus 10 alle 20 Minuten bis Rasenallee (in den Ferien alle 30 Minuten)
- Linie 94 als Stadtteiltaxi mit Anbindung an das Ortsteilzentrum Harleshausen, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste



Bereich Wolfsanger / Hasenhecke

Planung vor Bürgerdialog:

- Bus 20 alle 30 Minuten zur Hasenhecke
- Bus 20E alle 30 Minuten zur Ihringshäuser Straße

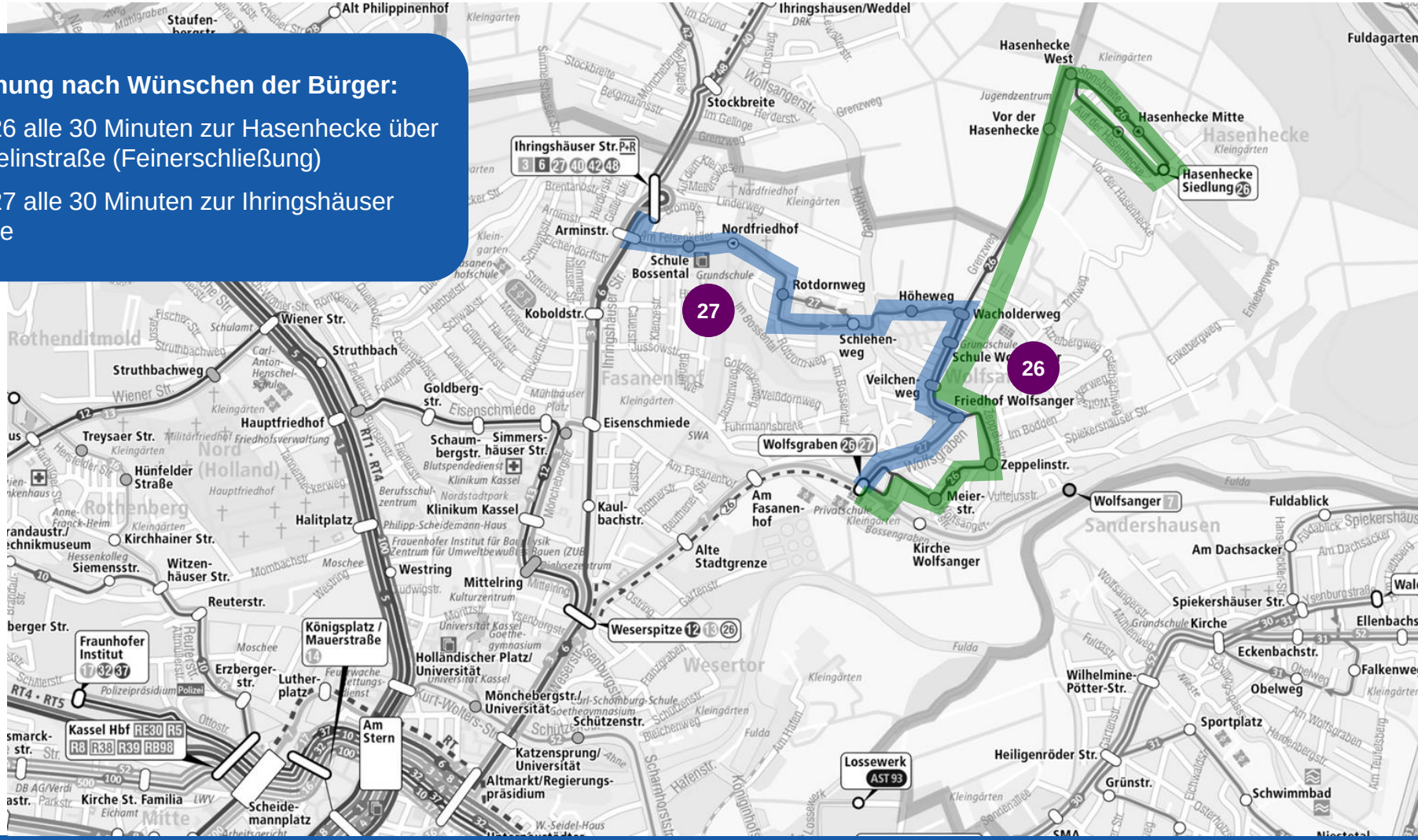


Bereich Wolfsanger / Hasenhecke

neu: verbesserte Feinerschließung des Wolfsangers

Neuplanung nach Wünschen der Bürger:

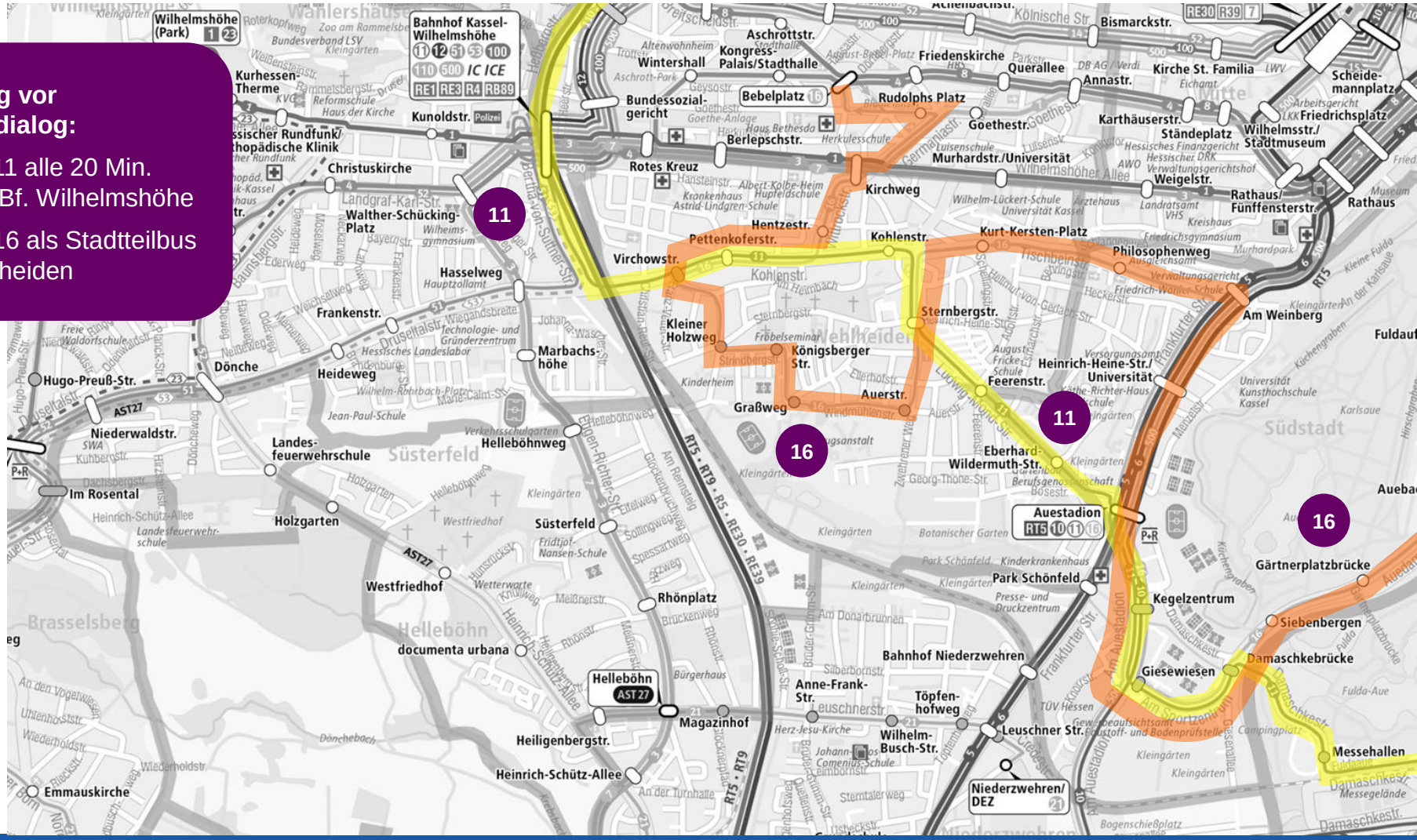
- Bus 26 alle 30 Minuten zur Hasenhecke über Zeppelinstraße (Feinerschließung)
- Bus 27 alle 30 Minuten zur Ihringshäuser Straße



Bereich Wehlheiden

Planung vor Bürgerdialog:

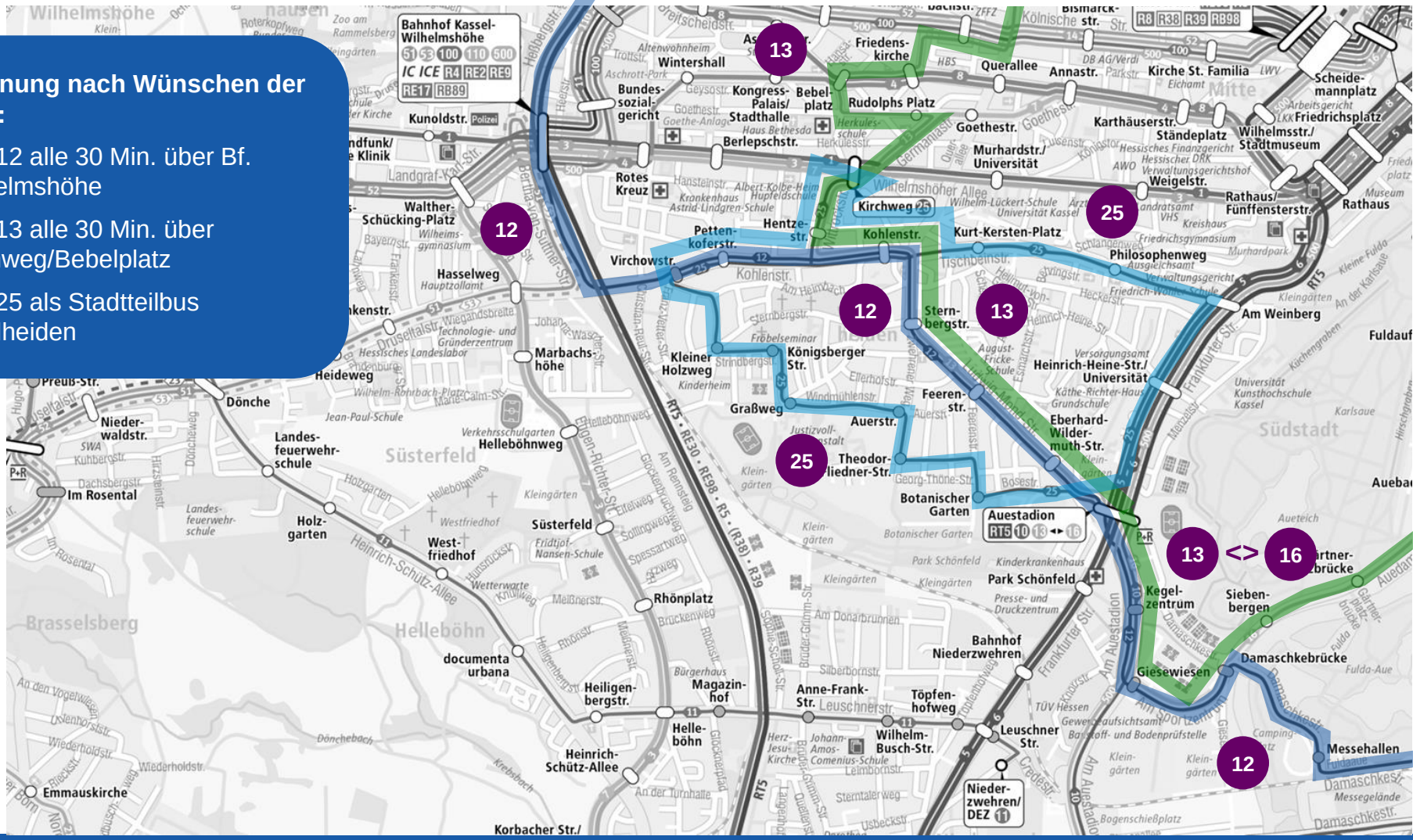
- Bus 11 alle 20 Min. über Bf. Wilhelmshöhe
- Bus 16 als Stadtteilbus Wehlheiden



Ergebnis der Neuplanung in Wehlheiden:
neu: optimierte Verbindungen in alle Richtungen

Neuplanung nach Wünschen der Bürger:

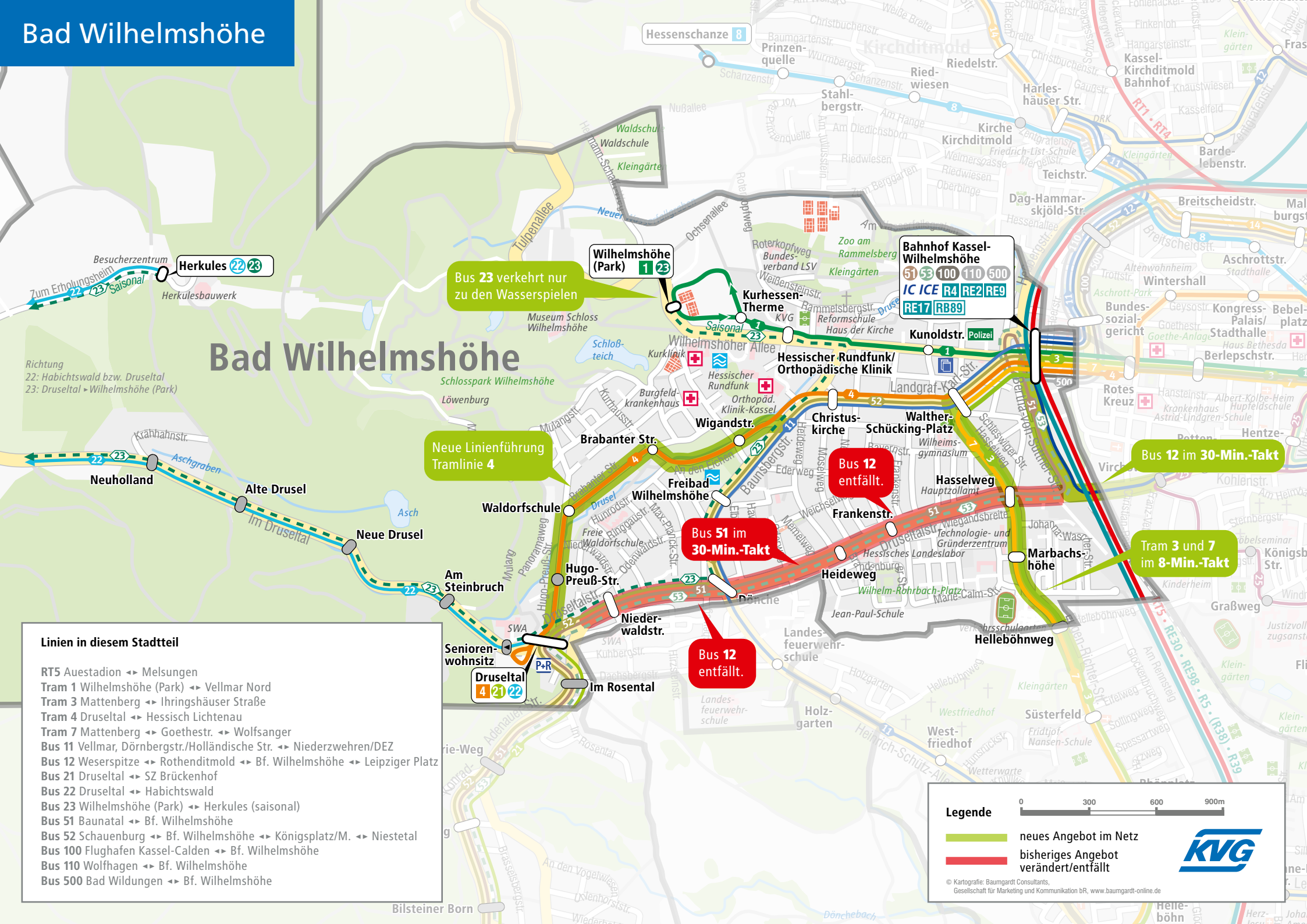
- Bus 12 alle 30 Min. über Bf. Wilhelmshöhe
- Bus 13 alle 30 Min. über Kirchweg/Bebelplatz
- Bus 25 als Stadtteilbus Wehlheiden



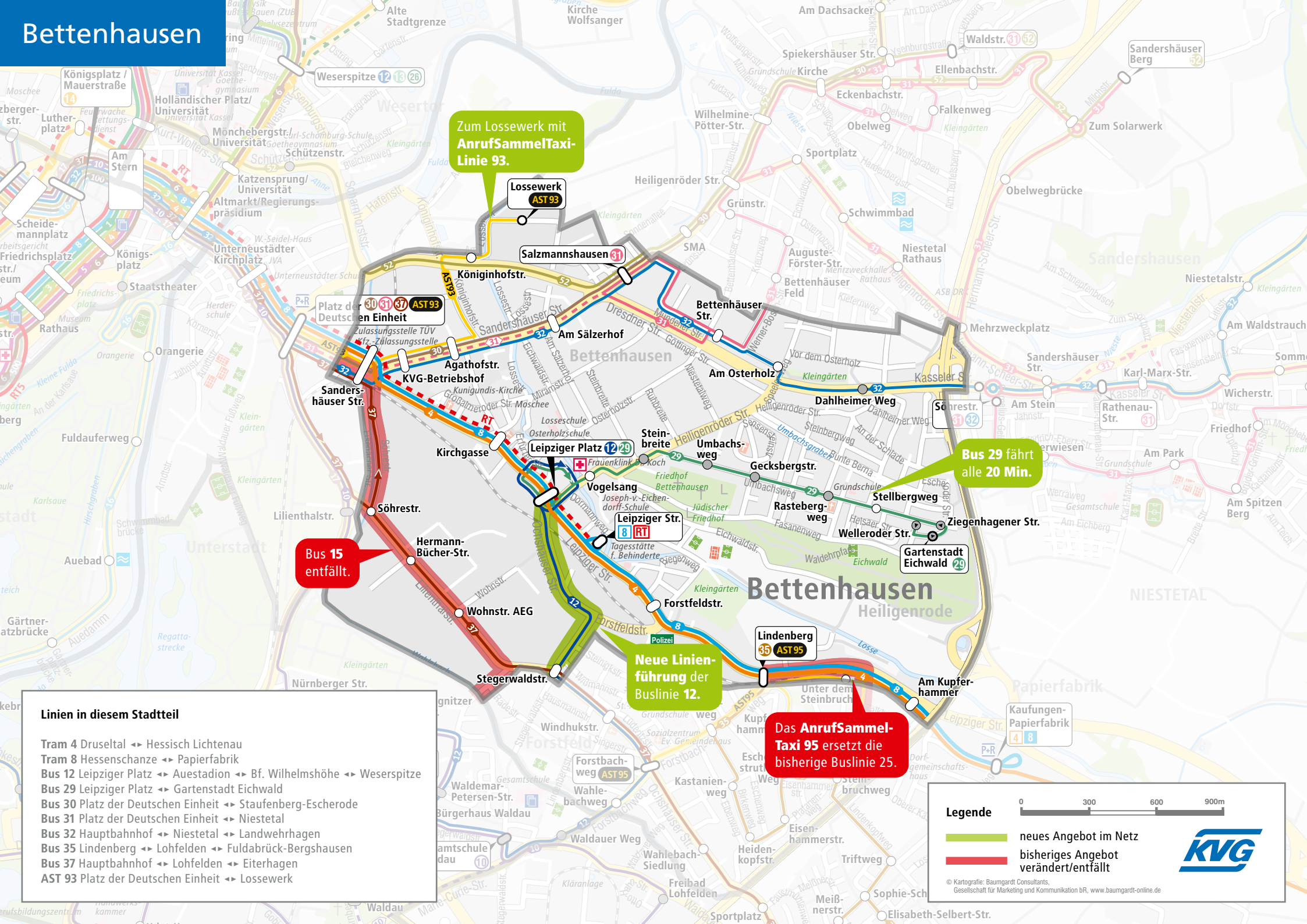
Anlage 05

Stadtteilkarten

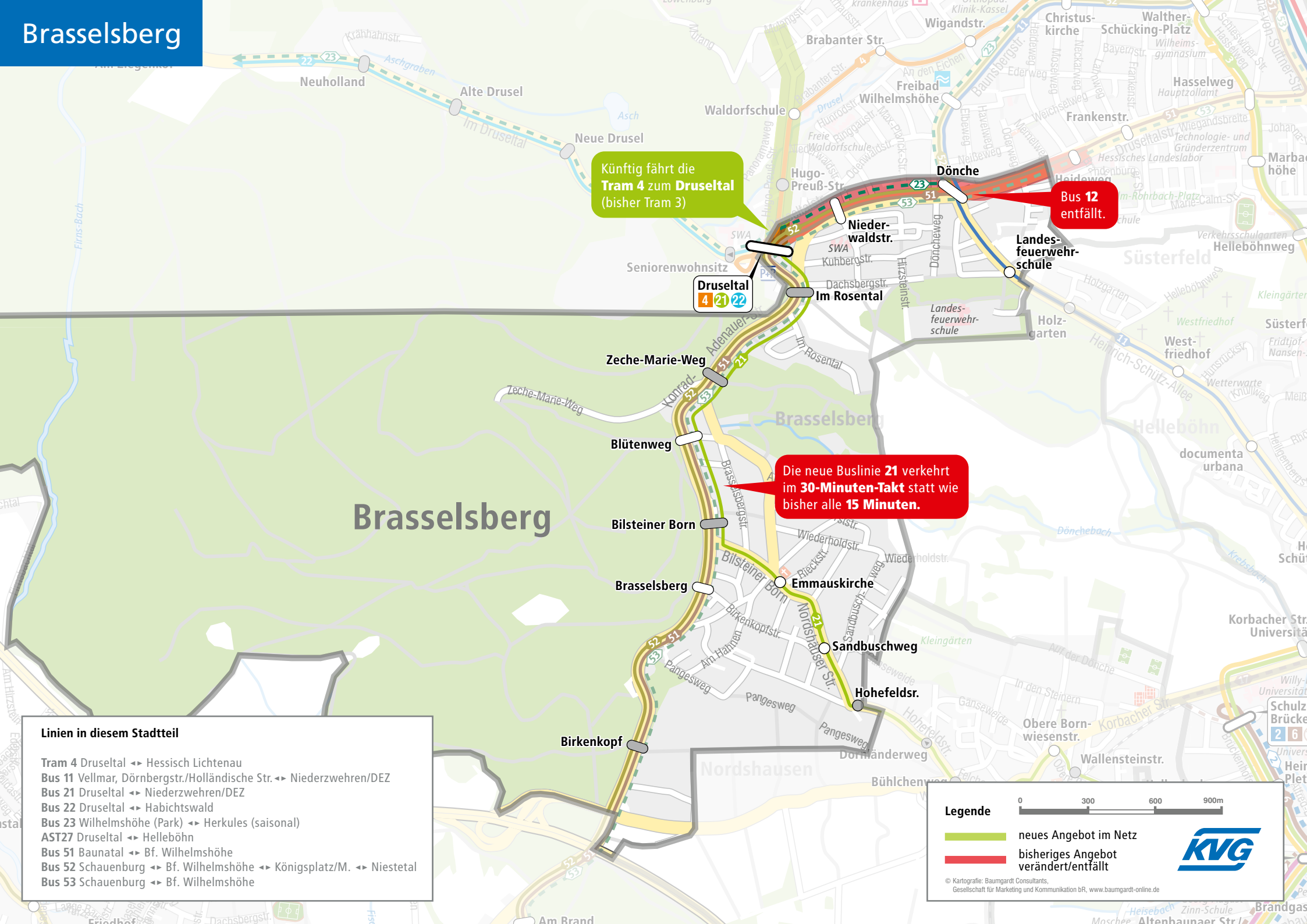
Bad Wilhelmshöhe



Bettenhausen



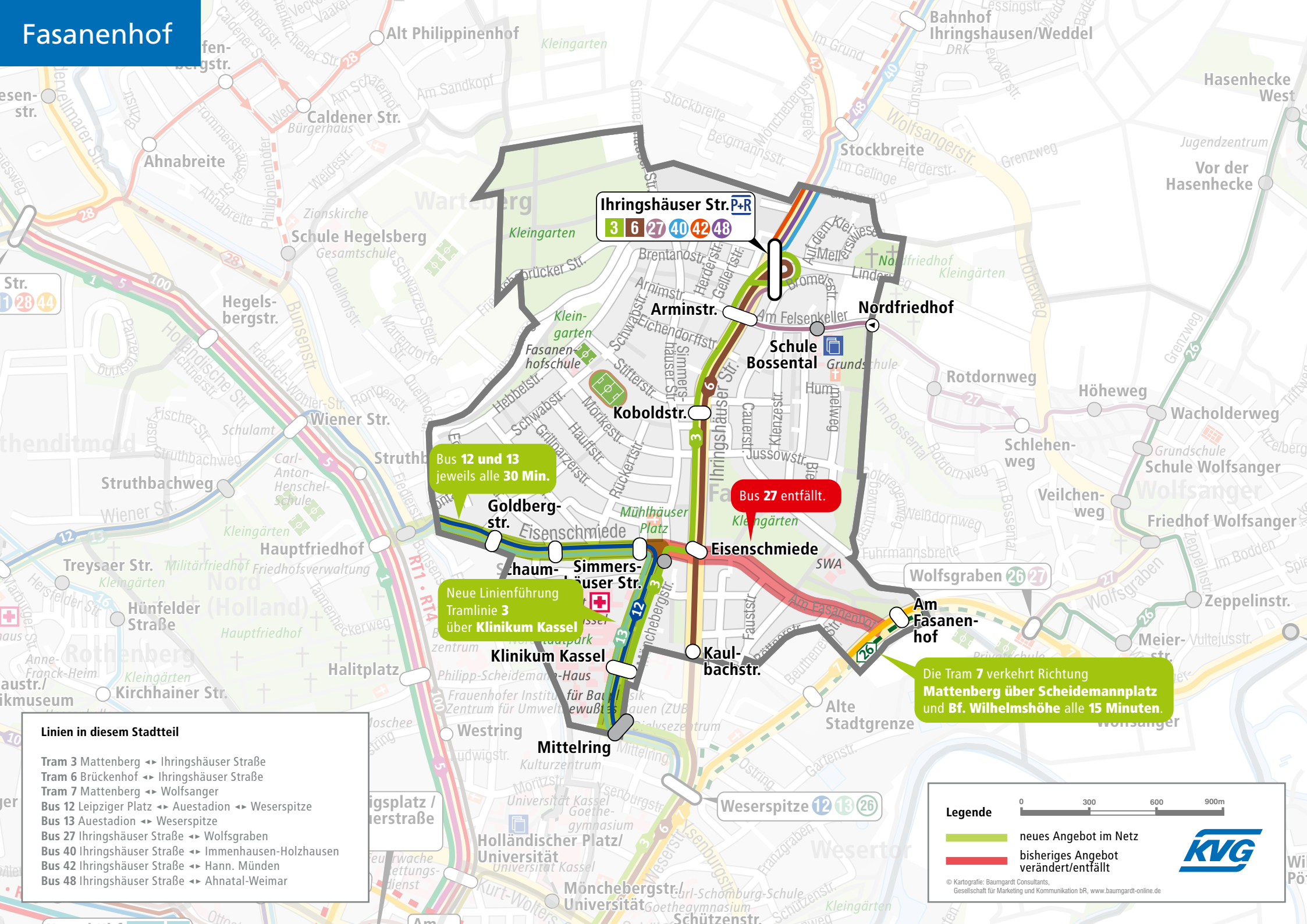
Brasselsberg



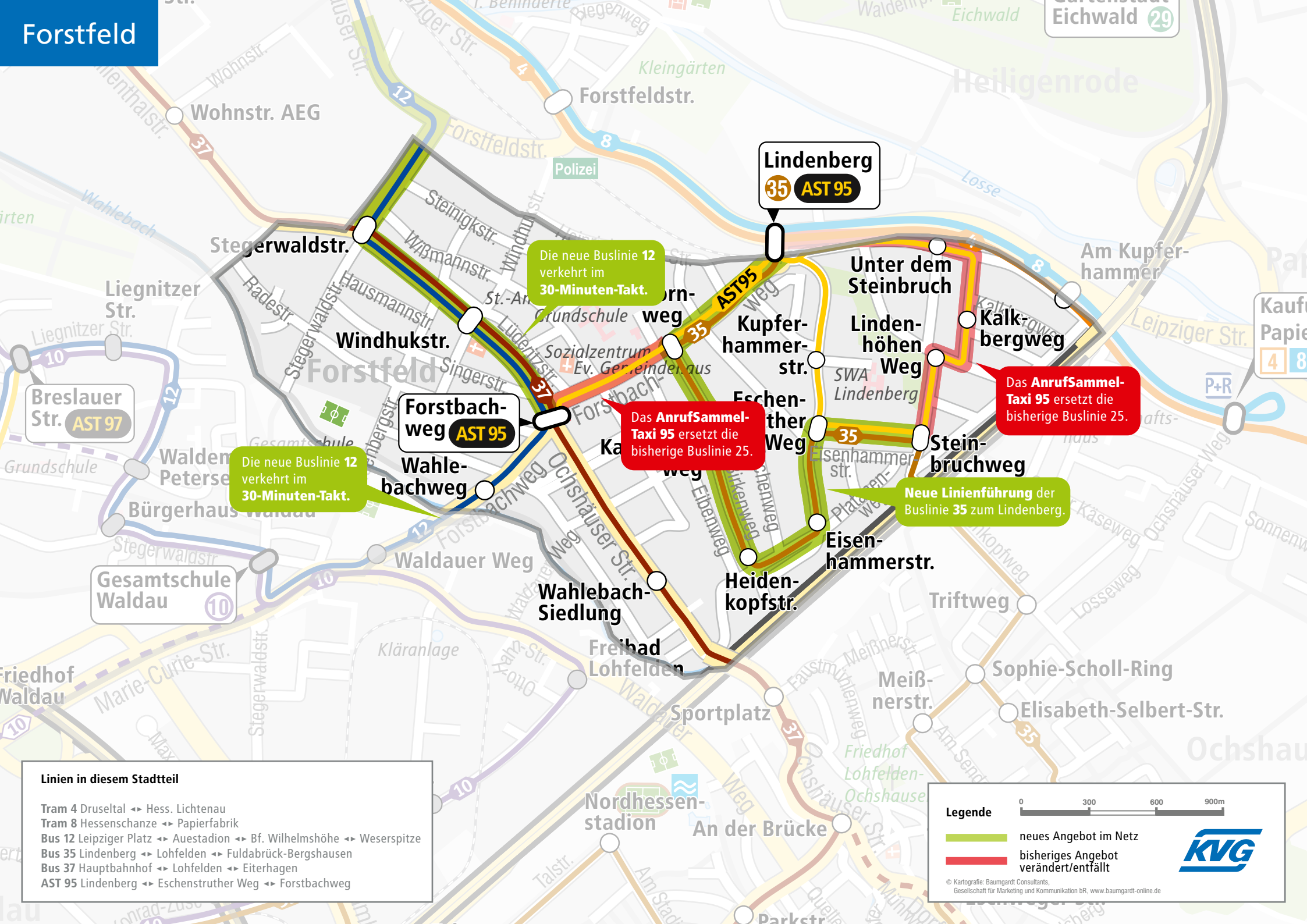
Linien in diesem Stadtteil

Tram 4 Druseltal ◂▸ Hessisch Lichtenau
Bus 11 Vellmar, Dörnbergstr./Holländische Str. ◂▸ Niederzwehren/DEZ
Bus 21 Druseltal ◂▸ Niederzwehren/DEZ
Bus 22 Druseltal ◂▸ Habichtswald
Bus 23 Wilhelmshöhe (Park) ◂▸ Herkules (saisonal)
AST27 Druseltal ◂▸ Helleböhn
Bus 51 Baunatal ◂▸ Bf. Wilhelmshöhe
Bus 52 Schauenburg ◂▸ Bf. Wilhelmshöhe ◂▸ Königsplatz/M. ◂▸ Niestetal
Bus 53 Schauenburg ◂▸ Bf. Wilhelmshöhe

Fasanenhof

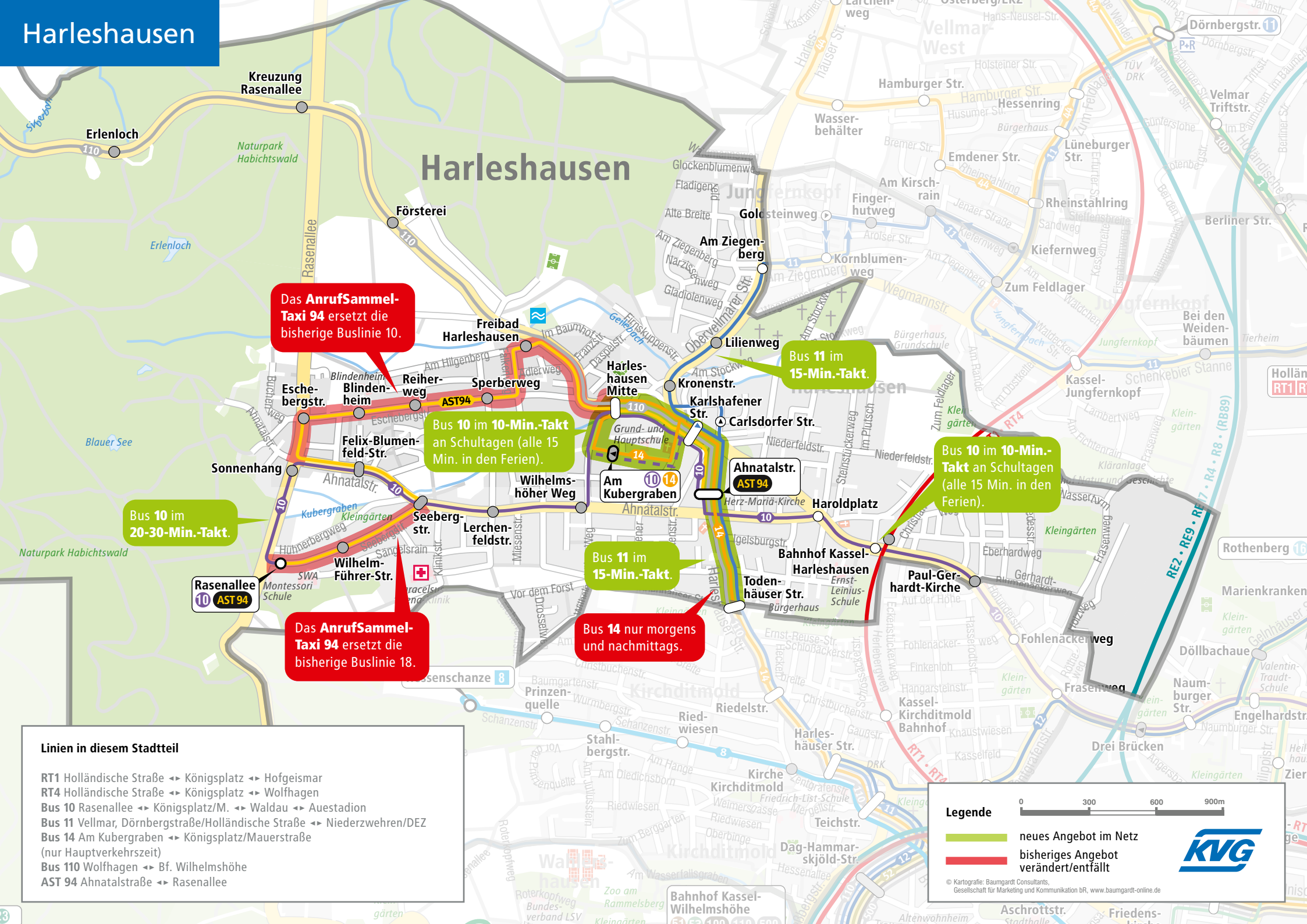

Ihringshäuser Str. P+R
3 6 27 40 42 48
Arminstr.
Nordfriedhof
Schule Bossental
Koboldstr.
Goldberg-str.
Eisenschmiede
Simmers-häuser Str.
Klinikum Kassel
Kaul-bachstr.
Mittelring
Am Fasanenhof
Wolfsgraben 26 27
Weserspitze 12 13 26
Bus 12 und 13 jeweils alle 30 Min.
Bus 27 entfällt.
Neue Linienführung Tramlinie 3 über Klinikum Kassel
Die Tram 7 verkehrt Richtung Mattenberg über Scheidemannplatz und Bf. Wilhelmshöhe alle 15 Minuten.
Ihringshäuser Straße
Wiener Str.
Struthbachweg
Hauptfriedhof
Treysaer Str.
Hünfelder Straße
Halitplatz
Kirchhainer Str.
Westring
Holländischer Platz/ Universität
Mönchebergstr./ Universität
Alte Stadtgrenze
Wolfsanger
Zeppelinstr.
Meier-str.
Friedhof Wolfsanger
Schule Wolfsanger
Wacholderweg
Höheweg
Rotdornweg
Schlehen-weg
Veilchen-weg
Bahnhof Ihringshausen/Weddel
Stockbreite
Vor der Hasenhecke
Hasenhecke West
Alt Philippinenhof
Caldener Str.
Ahnabreite
Schule Hegelsberg
Hegels-bergstr.
Fasanen-hofschule
Kleingarten
Eisenschmiede
Mühlhäuser Platz
Wartenberg
Rothenberg
Nord (Holland)
Militärfriedhof
Friedhofsverwaltung
Kulturzentrum
Universität Kassel
Goethe-gymnasium
Carl-Schomburg-Schule
Wesertor
Linien in diesem Stadtteil
Tram 3 Mattenberg ◂▸ Ihringshäuser Straße
Tram 6 Brückenhof ◂▸ Ihringshäuser Straße
Tram 7 Mattenberg ◂▸ Wolfsanger
Bus 12 Leipziger Platz ◂▸ Auestadion ◂▸ Weserspitze
Bus 13 Auestadion ◂▸ Weserspitze
Bus 27 Ihringshäuser Straße ◂▸ Wolfsgraben
Bus 40 Ihringshäuser Straße ◂▸ Immenhausen-Holzhausen
Bus 42 Ihringshäuser Straße ◂▸ Hann. Münden
Bus 48 Ihringshäuser Straße ◂▸ Ahnatal-Weimar
Legende
0 300 600 900m
neues Angebot im Netz
bisheriges Angebot verändert/entfällt
KVG
© Kartografie: Baumgardt Consultants, Gesellschaft für Marketing und Kommunikation bR, www.baumgardt-online.de

Forstfeld

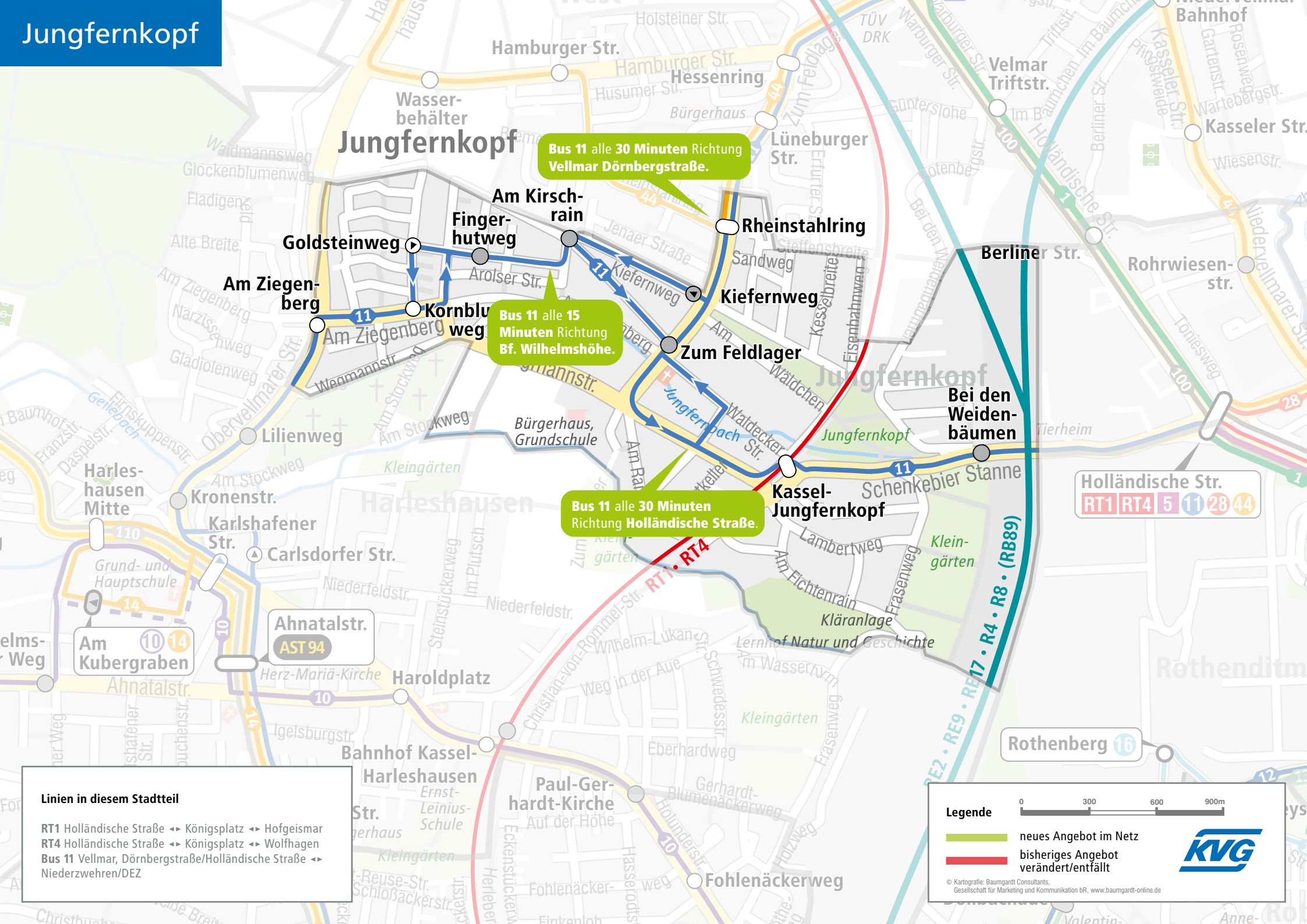
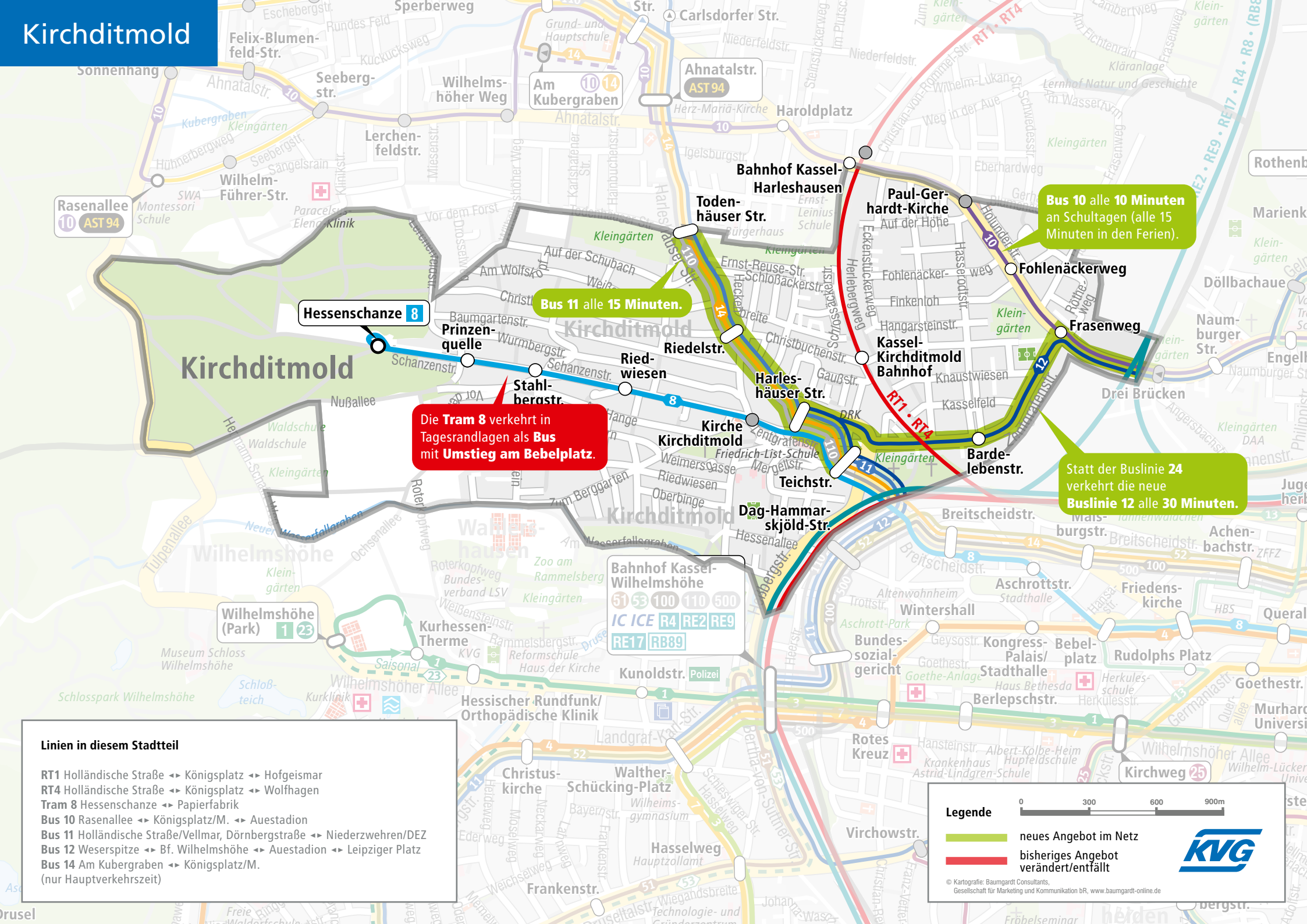


Lindenberg
35 AST 95
Die neue Buslinie 12 verkehrt im 30-Minuten-Takt.
Forstbach-weg AST 95
Das AnrufSammel-Taxi 95 ersetzt die bisherige Buslinie 25.
Die neue Buslinie 12 verkehrt im 30-Minuten-Takt.
Das AnrufSammel-Taxi 95 ersetzt die bisherige Buslinie 25.
Neue Linienführung der Buslinie 35 zum Lindenberg.
Unter dem Steinbruch
Kupfer-hammer-str.
Linden-höhen Weg
Kalk-bergweg
Eschen-ther Weg
Stein-bruchweg
Eisen-hammerstr.
Heiden-kopfstr.
Wahlebach-Siedlung
Windhukstr.
Wahle-bachweg
Stegerwaldstr.
Forstfeldstr.
Wohnstr. AEG
Liegnitzer Str.
Breslauer Str. AST 97
Gesamtschule Waldau
Waldauer Weg
Freibad Lohfelden
Sportplatz
Nordhessen-stadion
An der Brücke
Triftweg
Sophie-Scholl-Ring
Elisabeth-Selbert-Str.
Meiß-nerstr.
Am Kupfer-hammer
Heiligenrode
Eichwald 29
Kleingärten
Polizei
Grundschule
Sozialzentrum Ev. Gemeindehaus
SWA Lindenberg
Friedhof Lohfelden-Ochshause
Kläranlage
Friedhof Waldau
Marie-Curie-Str.
Ochshäuser Str.
Leipziger Str.
Eisenhammer-str.
Ochshäuser Weg
Losse
Wahlebach
Forstfeldstr.
Steinigkstr.
Wißmannstr.
Hausmannstr.
Singerstr.
Radestr.
Stegerwaldstr.
Ludentzstr.
Eibenweg
Birkenweg
Platanen-weg
Eichenweg
Sonnenweg
Käseweg
Lossewegweg
Talstr.
Am Stadt
Parkstr.
Ochshäuser Weg
Ochshäuser Str.
Waldauer Weg
Forstbachweg
Ochshäuser Str.
Eisenhammer-str.
Kupfer-hammer-str.
Linden-höhen Weg
Kalk-bergweg
Stein-bruchweg
Eisen-hammerstr.
Heiden-kopfstr.
Wahlebach-Siedlung
Linien in diesem Stadtteil
Tram 4 Druseltal ◂▸ Hess. Lichtenau
Tram 8 Hessenschanze ◂▸ Papierfabrik
Bus 12 Leipziger Platz ◂▸ Auestadion ◂▸ Bf. Wilhelmshöhe ◂▸ Weserspitze
Bus 35 Lindenberg ◂▸ Lohfelden ◂▸ Fuldabrück-Bergshausen
Bus 37 Hauptbahnhof ◂▸ Lohfelden ◂▸ Eiterhagen
AST 95 Lindenberg ◂▸ Eschenstruther Weg ◂▸ Forstbachweg
Legende
0 300 600 900m
neues Angebot im Netz
bisheriges Angebot verändert/entfällt
KVG
© Kartografie: Baumgardt Consultants, Gesellschaft für Marketing und Kommunikation bR, www.baumgardt-online.de

Harleshausen



Jungfernkopf



Kirchditmold