

# Gegenverkehr

Zeitschrift für Umwelt und Verkehr in Kassel

März 2005



## Freie Fahrt für freie Radler?



Wo KVG draufsteht,  
ist NB und KVN drin



Wohin fährt die  
Regiotram?



dez und Salzmann:  
Innenstadt bedroht?



**VCD**  
Verkehrsclub  
Deutschland

Kreiverband Kassel e.V.  
Steinweg 21  
34117 Kassel  
VCDKassel@web.de



## **Museumslandschaft ohne Verkehrskonzept?**

Ob Kulturhauptstadt 2010, Museumslandschaft oder Weltkulturerbe, jede der Ideen beinhaltet die Erwartung, dass die Besucherzahlen des Bergparks deutlich ansteigen werden. Doch wie ein möglicher Ansturm auf den Bergpark zukünftig stadt- und parkverträglich abgewickelt werden kann, ist bisher kaum ein Thema. *Seite 3*

---



## **Innenstadt durch Dez und Salzmann bedroht?**

Erweiterung des Dez-Einkaufszentrums oder Ausbau des Salzmann-Industriedenkmales zum Fachmarktzentrum: Bei beiden Projekten werden großflächig neue Einzelhandelsbereiche entstehen. Die Citykaufleute laufen Sturm gegen diese Pläne. Ist die Innenstadt bedroht? *Seite 6*

---



## **Radverkehr in Kassel - Neuigkeiten und alte Hüte**

Nichts Neues beim Radverkehr? Ja und Nein. In der Tat hat sich durch die Streichung der Haushaltsmittel für den Radverkehr die desolate Situation nicht nennenswert verändert. Aber es gibt auch ein paar neue Aspekte. *Seite 9*

---

## **Radverkehrsbilanz 2004**

Eine aktuelle Bestandsaufnahme der Situation des zurückliegenden Jahres im Radverkehrs. *Seite 12*

---

## **Schwarz-Grün: Neue Radverkehrspolitik in Kassel?**

Geht es nach mehreren Jahren des Stillstandes beim Radverkehr nun mit der schwarz-grünen Kooperation wieder voran? *Seite 13*

---



## **Baustellen und Radverkehr - die unendliche Geschichte**

Dass über Baustellen geklagt wird, ist insbesondere in Kassel nichts Neues. Normalerweise ist dies ein Thema der Autofahrer. Doch weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit leiden Radlerinnen und Radler unter weitaus prekäreren Baustellenfolgen. Das Thema ist seit Jahren bekannt, Durchgreifendes tat sich bisher nicht. *Seite 15*

---



## **Wohin fährt die Regiotram in Kassel?**

Wohin die Regiotram im Eisenbahnnetz fahren soll, ist seit Jahren klar. Doch im Straßenbahnnetz sollen die Regiotramlinien ja weiterfahren und da ist vieles unklar. Wir versuchen einen Blick auf mögliche Szenarien. *Seite 19*

---

## **KVG seit Juli lokale Nahverkehrsgesellschaft**

Wohin die Regiotram im Eisenbahnnetz fahren soll, ist seit Jahren klar. Doch wo es im Straßenbahnnetz für die Regiotramlinien weiter geht, ist noch unklar. Ein Blick auf mögliche Szenarien. *Seite 21*

---

## **Kreuz und Quer**

Fußgänger, Bhf. Grebenstein, Flughafen, Bergparkrennen u. a. *Seite 27*

---

## **Jahreshauptversammlung**

Die Jahreshauptversammlung findet am 16.3.2004 statt. Zu Beginn begrüßen wir KVG-Vorstand Rainer Meyfahrt zu einem aktuellen Vortrag. *Seite 32*

---

## Museumslandschaft ohne Verkehrskonzept?

Ob es ein Signal gegen die oft vorgeworfene Südlastigkeit hessischer Landespolitik sein soll oder eine Verneigung vor der Kasseler Museumslandschaft ist. Hessens Landesregierung will massiv in eine "Museumslandschaft" Kassel investieren. Nach derzeitigem Stand soll insbesondere der Bereich um das Schloss Wilhelmshöhe massiv aufgewertet werden. Dabei ist auch an einen Abriss und Neubau des Schlosshotels gedacht.

Ein Aspekt wurde allerdings bisher ausgeblendet. Ein ganzheitliches Verkehrskonzept wurde lange Zeit nicht für nötig gehalten. Im Fokus der Verwaltung steht offenbar vor allem die Verbesserung der Infrastruktur für Reisebusse. So ist eine Reisebussschleife geplant, dabei gibt es sogar Konzepte für bauliche Eingriffe unmittelbar neben dem Gewächshaus. Ebenso scheint die Erreichbarkeit der Löwenburg mit dem Fahrzeug für einige wichtig zu sein. So denkt man dabei etwa über eine neue Zufahrtsstraße für Reisebusse vom Druseltal zur Löwenburg nach.

Ein ganzheitliches Verkehrskonzept, das sich auch um die Frage kümmert, wie individuelle Besucher den Bergpark erreichen, war lange Zeit kein Thema. Mittlerweile ist zwar ein Verkehrskonzept Wilhelmshöhe bei einem Planungsbüro in Auftrag gegeben worden, aber weder auf Seiten der Verwaltung noch der Politik werden derzeit ernsthaft Alternativen zum heutigen Verkehrschaos erwogen.

Welche Maßnahmen sind notwendig? Der VCD hat die wichtigsten 6 Punkte zusammengestellt, siehe auch links im Kasten.

1. Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Nahverkehr  
Bereits heute zählt der Rand des Bergparks zu den am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Freizeitzielen in Nordhessen. Allerdings gibt es bei näherem Anschauen deutliche Mängel. So liegt die heutige Endstelle Wilhelmshöhe der Straßenbahn nicht nur am Rand, sondern auch am Fuß des Bergparks. Wer mit der Linie 1 anreist, muss zum Schloss noch eine Viertelstunde Bergweg zu Fuß bewältigen. Der seit ungefähr zehn Jahren verkehrende Bergparkbus ist keine attraktive Alternative. Zum einen gibt es keinen regelmäßigen Anschluss von und zur Tram, zudem liegt die Bushaltestelle in deutlicher Entfernung von der Tramstation recht versteckt. Zudem ist die Kapazität des Busses zu gering. Von den 160 Fahrgästen, die in einem Tramzug Platz finden, passen höchstens ein Drittel in den Bus.

Die beste Lösung wäre eine Heranführung der Tramlinie in die Nähe des Schlosses. Dabei geht es nicht darum, die Straßenbahn direkt vor dem Schloss zu platzieren. Vielmehr soll die Tram bis auf die topografische Höhe des Schlossbereichs geführt werden. So sind etwa Haltestellen vor dem Schlosshotel oder im hinteren



### VCD-Forderungen zum Verkehrskonzept Bergpark Wilhelmshöhe

1. Verbesserung der Erreichbarkeit des Schlosses mit dem Öffentlichen Nahverkehr
2. Verbesserung der Erreichbarkeit des Herkules mit dem Öffentlichen Nahverkehr
3. Attraktive Vermarktung der Anreise mit Öffentlichen Verkehrsmitteln
4. Autofreier Bergpark
5. Parkraumbewirtschaftung
6. Kein Straßenneubau im Bergpark

# Stadtentwicklung

Marstallbereich denkbar. Von dort ist kein nennenswerter Höhenunterschiede zu überwinden und der Fußweg zum Schloss ist viel kürzer. Der Schlossbereich ist der ideale Endpunkt der Tram, da ein Großteil der anreisenden Fahrgäste von der heutigen Tramendstelle Wilhelmshöhe auch zum Schloss geht. Darunter sind insbesondere die Museumsbesucher zu nennen, die auch bei schlechtem Wetter anreisen. Das Schloss ist für Spaziergänger zudem idealer Ausgangspunkt zu den vielen Zielen im Bergpark. Für die wenigen Besucher, die nicht zu Fuß den Park erkunden wollen, reicht jenseits des Schlosses ein Kleinbussystem.

## 2. Verbesserung der Erreichbarkeit des Herkules mit dem Öffentlichen Nahverkehr

Die Bestrebungen des Vereins Neue Herkulesbahn, die heutige Linie 3 bis zum Herkules zu verlängern, finden die volle Unterstützung des VCD. Damit könnte das Kasseler Wahrzeichen dann umsteigefrei aus der Stadt erreicht werden und insbesondere zu den frequenzstarken Anreizeiten an Sommersonntagen gäbe es keine überfüllten Busse mehr. Zudem wäre diese Strecke in Kombination mit der Schlossverlängerung der Linie 1 eine attraktive Rundreisekette. Aus der Stadt und vom Bahnhof umsteigefrei zum Herkules, mit dem Wasser zu Tale spazieren und am Schloss wieder in die Tram zur Stadt einsteigen. Einfacher geht's nicht.



*Heute noch liegt zwischen Tramstation und Schloss ein beschwerlicher Fußweg*



*Idyllisch liegt die heutige Tramendstelle schon, aber bis zum Schloss ist es noch ein gutes Stück Wegstrecke.*



*Autos im Strom der Besucher der Wasserkünste im Bergpark. Heute noch trauriger Normalzustand*



*Ein generelles Haltverbot ist schon lange ausgeschildert. Trotzdem wird der Bergpark an schönen Wochenenden zum Großparkplatz*

### 3. Offensive Vermarktung der ÖPNV-Anbindung

Eine attraktive Verbindung alleine reicht nicht, sie muss auch bekannt sein. Deshalb bedarf es in der Zukunft eines offensiven Marketings für den Besuch des Bergparks per Tram und Bus. Nur so kann die Anzahl der Autos um den Bergpark in einem verträglichen Rahmen gehalten werden.

### 4. Autofreier Bergpark

Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber in der Realität keinesfalls umgesetzt. Seit Jahren fordert nicht nur Robin Wood einen autofreien Bergpark, aber nach wie vor zeichnet sich der Park gerade am Wochenende durch eine Blechlawine aus.

5. Parkraumbewirtschaftung Platz ist Mangelware um den Bergpark und es ist weder sinnvoll noch möglich, die Parkflächen beliebig zu vermehren. Deshalb sollte der vorhandene Parkraum in jedem Fall durch Parkgebühren bewirtschaftet werden. Die so erzielten Gelder müssen in einen attraktiven ÖPNV im Bergparkbereich gesteckt werden.

### 6. Kein Straßenneubau im Bergpark

Eine klare Absage erteilt der VCD Ideen, eine neue Erschließungsstraße vom Druseltal zur Löwenburg zu bauen. Auch für Reisebusse muss der Bergpark tabu bleiben. ws

## Ausbauplanungen Salzmann und Dez - Fortschritt oder Bedrohung der Innenstadt?



*Im Jahr 2003 stellte ECE als Betreibergesellschaft des dez-Einkaufszentrum an der Frankfurter Straße in Niederrhein einen Antrag auf Erweiterung. Die Kasseler Politik tat sich schwer damit, da die geplante Erweiterung um über 30000 m<sup>2</sup> nicht nur der Vergrößerung vorhandener Geschäfte, sondern auch der Ansiedlung zusätzlicher Läden dienen könnte. Die Innenstadt-Einzelhändler liefen Sturm gegen das Projekt. Die CDU hegte Sympathien für die Erweiterungspläne, SPD und Grüne waren letztlich mehrheitlich gegen den Ausbau in der von ECE gewünschten Größenordnung. Somit war abzusehen, dass im Stadtparlament der Antrag auf Erweiterung wohl abgelehnt worden wäre. Vermutlich, um einer Ablehnung zuvorzukommen, zog ECE den Bauantrag kurz vor der entscheidenden Parlamentssitzung zurück, wodurch auf einen Beschluss verzichtet wurde. Die Pläne sind allerdings nicht vom Tisch. Vielmehr ist zu erwarten, dass ECE in nicht allzu ferner Zukunft einen erneuten Antrag stellen wird.*

In der Diskussion um Erweiterung und Neubau von Einkaufszentren hat es im vergangenen Jahr heftige Diskussionen gegeben. Gegenstand war zu Anfang des Jahres die geplante Erweiterung des Dez-Zentrums an der Knorrstraße in Niederrhein. Nachdem abzusehen war, dass sich im Stadtparlament für den geplanten Ausbau keine Mehrheit finden würde, zog die Firma ECE ihren Bauantrag zurück, um einer Ablehnung zuvor zu kommen. Damit ist der Plan allerdings nicht vom Tisch. Der VCD geht davon aus, dass ECE im laufenden Jahr erneut einen Anlauf nehmen wird.

Neu gegen Ende 2004 ging es dann um die Pläne, in der ehemaligen Salzmann-Fabrik in der Sandershäuser Straße ein Fachmarktzentrum errichten zu wollen. Ortsbeirat, CDU und FDP sind dafür, die Grünen und die SPD haben Zweifel. Problematisch an dem Vorhaben ist zum einen die riesige Verkaufsfläche, die entstehen soll. Zum anderen sollen mit Bekleidung und Sport auch innenstadtrelevante Warenbereiche entstehen. Der VCD sieht die Planungen kritisch.

So würde mit der großen Verkaufsfläche ein zusätzliches großes Einkaufszentrum entstehen, das erheblichen Verkehr anziehen wird und deshalb kaum stadtteilverträglich sein wird. Zudem ist eine deutliche Schwächung des Innenstadt-Einzelhandels und auch der vorhandenen Geschäftsstruktur im Stadtteil Bettenhausen zu erwarten.

ten. Letztgenanntes wird vor allem zu Lasten von wohnortnahen Läden im Bereich um den Leipziger Platz gehen.

Unverständlich ist die unterschiedliche Bewertung der Bauvorhaben. Während SPD und Grüne beim Thema Dez (bisher) klar eine Erweiterung zugunsten neuer Läden ablehnen und allenfalls Vergrößerungen bestehender Geschäfte erlauben wollen, ist die Sichtweise beim Salzmann-Projekt wesentlich unklarer. So hat es lange Zeit (das Projekt wird bereits seit Jahren forciert) überhaupt keine Opposition gegen die Fachmarktpläne gegeben und auch jetzt kommen Bedenken nur vereinzelt aus diesen Fraktionen. Hintergrund dürfte die starke Affinität der beiden Parteien mit dem Kulturzentrum Salzmann sein, dessen Zukunft mit dem Bau des Einkaufszentrums gesichert erscheint. Bedenklich erscheint, dass offenbar bei beiden Projekten mit unterschiedlichem Maß gemessen wird. Während beim Thema Dez die Gefahr einer Schwächung der City (zu recht) gesehen wird, blenden viele im Falle Salzmann diese Überzeugung sichtlich aus. Die Erhaltung des Baudenkmals Salzmann und der Kulturfabrik ist sehr wünschenswert. Sie darf aber nicht auf Kosten einer lebenswerten Innenstadt geschehen.

Eine andere, eher schleichende Entwicklung ist die flächenhafte Entstehung von Discountmärkten im Stadtgebiet. Ob Aldi, Lidl oder Rewe, klein ist nicht mehr fein und deshalb wird kräftig umgesiedelt. Ein neuer Markt



*Immer noch attraktives Einkaufszentrum der Region, aber die Innenstadt kämpft immer mehr mit Ladenleerständen.*



*Nicht sonderlich einladend, aber für viele offenbar sehr praktisch: Das Dez-Einkaufszentrum mit Großparkplatz vor der Türe.*

muss eine stattliche Anzahl Parkplätze aufweisen und die kleineren Ladenflächen werden abgestoßen. Derzeit kann allerdings keine klare Aussage

über die Vor- und Nachteile dieses Prozesses gemacht werden. So liegen auch viele neue Märkte wie der Lidl am Ostring, der Aldi an der Wittrockstraße oder der



Marktstände auf dem Kasseler Opernplatz

Rewemarkt am Westring durchaus wohnortnah. Mit Tegut im Gesundheitszentrum wurde sogar für die benachbarten wohngebiete eine erhebliche Verbesserung erreicht. Andererseits werden zahlreiche Märkte auch am Stadt- bzw. Stadtteilrand neu angesiedelt. Edeka und Lidl in Rothenditmolldorfer Straße am Fasanenhof sind Beispiele, wo wohnortnahe Einkaufsmöglichkeiten zu Lasten neuer Märkte am Rand des

Stadtteils verschwanden. Auch wenn also keine eindeutige Bewertung dieses Prozesses abgegeben werden kann, so sind in der Tendenz auch hier Verschlechterungen wahrscheinlich. Im Rahmen des immer noch anhaltenden Booms neuer Märkte werden die Läden in den eigentlichen Stadtteilzentren ums Überleben kämpfen müssen. Und fußläufige Einkaufsmöglichkeiten werden zwar nicht völlig verschwinden, aber in immer mehr Bereichen der Stadt fehlen.

## Wo kaufst Du ein?

*Es ist eine Sache, sich über das Verschwinden kleiner und wohnortnaher Märkte zu ärgern. Eine andere ist aber die ehrliche Frage, wie man selbst seine Einkäufe organisiert. Muss es immer der vollgepackte Kofferraum am Wochenende sein, der die Vorräte mal wieder Tage und Wochen auffüllt. Oder kann nicht auch ein beträchtlicher Teil der Produkte unter der Woche im Stadtteil gekauft werden. Der Weg von der Arbeit nach Hause oder ein kleinern*

Wo bleibt das Einzelhandelskonzept?

Die Citykaufleute fordern es, aber die Politik will nicht. Während allerorten neue Discountmärkte entstehen und mit Salzmann und Dez zwei Großprojekte anstehen, fehlt ein klares Konzept für die mittel- und langfristige Entwicklung des Kasseler Einzelhandels. Einzelfallentscheidungen ersetzen Grundsatzpapiere, weil der rote Faden in der Stadtentwicklungspolitik fehlt.

Auch wenn letztlich die Händler selbst über ihre Zukunft entscheiden, so ist es doch eine wichtige Aufgabe der Stadtpolitik, Rahmenbedingungen zu setzen, wie man z.B. eine starke und konkurrenzfähige Innenstadt sichern will. Momentan fehlt ein Zielkatalog, der erkennen lässt, wie die City, aber auch die Stadtteilzentren gestärkt werden können.

Ein Konzept für die Einzelhandelsentwicklung ist deshalb überfällig. Aber mit Konzepten tut sich die Stadt derzeit schwer. Das Innenstadtleitbild liegt nun schon seit Jahren in der Schublade. w s

*Spaziergang von daheim gibt gute Gelegenheiten, gerade frische Produkte mitzubringen. Und per Fahrrad lassen sich gar gehörige Mengen transportieren. Jeder Einkauf im Stadtteilmarkt- oder -laden hilft beim Überleben der Geschäfte in der Nachbarschaft. Wir haben es auch selbst in der Hand, ob der Bäcker ums Eck oder der kleine Supermarkt vor Ort auch zukünftig noch existiert. w s*



## Radverkehr in Kassel - Alte Hüte und Neuigkeiten

*Allzu viele Neuigkeiten gibt es im Kasseler Radverkehr nicht zu berichten. Wir setzen uns als VCD gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und der Radlerinitiative Kassel weiterhin für eine angemessene Radverkehrsförderung ein. Im ca. 4mal jährlich tagenden „Arbeitskreis Radverkehr“ der Stadt Kassel besprechen wir unsere Anliegen mit dem Straßenverkehrsamt, der Polizei, dem Gartenbauamt und anderen beteiligten Behörden. Das Straßenverkehrsamt nutzt das Gremium natürlich auch, um uns über neue Bauvorhaben zu informieren und natürlich auch mit uns abzustimmen.*

### Stillstand seit der Anschaffung des Verkehrs-Zentralrechners

Schon mehrfach berichteten wir darüber, dass die Beschaffung eines neuen Verkehrszentralrechners in den letzten Jahren buchstäblich die Gelder des Radverkehrs – und nicht nur die – aufgefressen hat. Seitdem gab es nicht nur keine neuen Projekte, sondern auch begonnene Projekte wurden nicht fertig gestellt. Die Radrouten nach Wilhelmshöhe und nach Ihringshausen wurden fertig geplant, aber nicht gebaut. Die Hochschul-Route, die alle Standorte der Universität miteinander verbindet ist fertig gestellt, wurde jedoch nicht ausgeschildert. Wer die Pläne nicht kennt, wird die Route wohl kaum finden...

Ähnliches passiert mit Ausschilderungen, die infolge von Bau-

arbeiten, Diebstahl oder ähnlichem Schwund einfach nicht mehr vorhanden sind: Sie werden nicht mehr ersetzt. So ist zum Beispiel an der Hedwigstraße Ecke Mauerstraße schon seit Beginn der City-Point-Bauarbeiten kein Wegweiser mehr vorhanden, obwohl sich hier alle Radrouten der Stadt Kassel treffen. Die Radrouten sind somit faktisch unbenutzbar geworden. Man kann RadlerInnen, die häufig auf wechselnden Strecken in der Stadt unterwegs sind dringend raten, sich den Fahrrad-Stadtplan der Stadt Kassel kaufen – auf die Ausschilderung ist kein Verlass mehr.

ro

## Innenstadtroute

In der Innenstadt wurde wieder gebaut. (Der Zustand der Baustelle ist im Baustellen-Artikel beschrieben.) Die Neugestaltung der Neuen Fahrt wird für RadlerInnen einige Veränderungen bringen: Zum einen fällt der Radweg weg, zum anderen wird die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert. Für den Radverkehr bedeutet dies erhöhte Sicherheit, da bei den vielen Parkplatz-Einfahrten das Schneiden der Radfahrer durch abbiegende Autos reduziert wird. Außerdem wird der Fußweg deutlich verbreitert, was – so denke ich – auch in unserem Sinne ist. Hauptsächliche Verbesserung wird die Überquerung der Fünffensterstraße sein: in Zukunft werden wir RadlerInnen uns nicht mehr links gegen den Gegenverkehr einordnen müssen, sondern so wie es sich gehört auf der rechten Straßenseite bleiben, um von



dort aus ampelgesichert die andere Seite der Fünffensterstraße erreichen zu können.

Die Mauerstraße als reine Bus- und Fahrradstraße hat sich unserer Ansicht nach nur bedingt bewährt. Zu den meisten Tageszeiten bietet der Busverkehr genug Lücken, um sich mit dem Fahrrad „durchzumogeln“.

Leider gibt es beim Abbiegen in die Hedwigstraße (Radroute in Richtung Bettenhausen) immer wieder Konflikte mit anfahren- den Bussen, die die rechtsabbie- genden Fahrräder einfach übersehen. Außerdem überholen sich viele Busse morgens in der Hauptverkehrszeit, was uns RadlerInnen ganz schön in die Enge treibt. ro

## Wartburg-Herkules-Radweg

Was verbindet die Wartburg mit dem Herkules. Nichts werden Sie sagen; aber das wird sich ändern. Es soll bald einen Fernradwanderweg geben, der die beiden so unterschiedlichen Sehenswürdigkeiten verbindet. Aber nicht, wie man sich das vielleicht vorstellen mag, durch die bereits gut erschlossenen Täler der Fulda und der Werra, sondern eher auf direktem Wege über die Höhenzüge. Unserer Ansicht nach ist dieser Radweg nicht das, was RadlerInnen und Radler sich wünschen. Schließlich kann man sehr wohl bereits gut von Kassel nach Eisenach kommen – viele Fernrad-

lerinnen und -radler werden ohnehin viel lieber die attraktiven Flußtäler fahren wollen, die auch zu angenehmer Rast in den Städten einladen. Für die AlltagsradlerInnen und -radler heißt das vor allem: Es wird wieder investiert! Aber nicht dort, wo in Kassel der innerstädtische Radverkehr gestört ist, sondern überregional. Für die In-Kassel-RadlerInnen wird also das Geld wieder einmal fehlen!

Dennoch bietet der Radweg eine kleine Chance: So wird sich das Straßenverkehrsamt nach langer Pause wieder einmal mit der Staatlichen Verwaltung für

Schlösser und Gärten auseinander setzen müssen, um endlich das Radeln in den Grünanlagen Kassels zu legalisieren. Für die AlltagsradlerInnen und -radler, die sich häufig in der Aue oder dem Park Schönfeld fortbewegen, bedeutet eine solche Regelung, wenn sie denn kommt, eine bessere rechtliche Lage im Fall von Unfällen oder Verkehrskontrollen.

Nun zur Route: Der Weg wird vom Herkules aus durch den Bergpark, die Lange Straße und die Goethestraße in die Innenstadt führen. Über den Auedamm (mit nicht wenig Kfz-

Verkehr) wird die Strecke über die Schwimmbadbrücke und durch das Lossetal weitergeführt.

P. S.: Sollte der fehlende historische Zusammenhang zwischen Wartburg und Herkules nur unserem mangelnden historischen Sachverstand zuzuordnen sein, bitten wir unsere Leserinnen und Leser, uns über die historische Tragweite dieser Verbindung aufzuklären. Wir werden gerne Leserbriefe veröffentlichen. ro



*Abruptes Radwegeende nahe dem Bahnhof Wilhelmshöhe*



*Kein Durchkommen für Fußgänger auf dem Willy-Brandt-Platz*



*Mitten auf dem Fuß- und Radweg steht seit einiger Zeit eine Litfaßsäule im Weg*

## Radverkehrsbilanz 2004: Keine Verbesserung des Radverkehrsklimas in Sicht

Eine schlechte Bilanz für den Radverkehr in Kassel ziehen wir für das zu Ende gehende Jahr. Beim Radroutenprogramm, das eigentlich bis 1999 bereits abgeschlossen sein sollte, sind von zwölf Routen bisher nur sechs in Betrieb genommen worden. Auf weitere acht Routen warten Kassels Radler immer noch vergebens. Obwohl Kassel beim Klimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC unter 113 deutschen Städten nur einen abgeschlagenen 89. Platz belegen konnte, hat es auch 2004 - im mittlerweile dritten Jahr in Folge - keinen neuen Meter beim Ausbau der 14 Radrouten gegeben.

Aufgrund der Anschaffung des Verkehrszentralrechners ist bereits seit mehreren Jahren kein Geld mehr in den Ausbau des Radroutennetzes gesteckt worden. Nahezu fertige Pläne schlummern seit dieser Zeit in den städtischen Schubladen. Selbst die bereits längere Zeit baulich fertiggestellte Radroute, die die vier Uni-Standorte miteinander verbinden soll, wurde bis heute nicht mit Wegweisern versehen. Hingegen wurden wie zum Beispiel am Graf-Bernadotte-Platz Radwege ausgeschildert, die die Radler überhaupt nicht haben wollen und die zu einer unnötigen Gefährdung von Fußgängern führen.

Auch das bestehende Kasseler Radverkehrsnetz ist derzeit in einem desolaten Zustand: Vielfach fehlen Wegweiser, nicht selten sind Radwege durch Schilder, Masten oder Müllcontainer zugestellt. Der Grund hierfür liegt vor allem darin, dass nach der erstmaligen Ausschilderung niemand den Zustand der Radwege mit ihrer Beschilderung kontrolliert und auch vielfach bei Sondernutzungen von Fuß- und Radwegen kein Kontakt mit dem Radverkehrsbeauftragten gesucht wird. Beispielhaft verweist der VCD darauf, dass bereits mehrfach im unmittelbaren Bereich von Radverkehrsanlagen Litfaßsäulen verkehrsbehindernd platziert wurden.

Folgerichtig muss man davon ausgehen, dass Radverkehr das Stiefkind der städtischen Verwaltung ist. Der VCD wie auch die anderen Radverkehrsorganisationen stellen immer wieder fest, dass bei Plaung und Ausführung oft nur der motorisierte Straßenverkehr betrachtet wird. Das



gilt für insbesondere auch für die Baustellenproblematik. Für Umleitungen im Bereich des Autoverkehrs werden immer riesige Hinweistafeln aufgestellt, bei Unterbrechungen von Radrouten wird meist an eine Umleitung gar nicht gedacht, Zuletzt im November wurde der Radweg an der vielbefahrenen Fünffensterstraße für Wochen ohne Ausweichroute gesperrt, auch die Hauptader des Radverkehrs durch die Wolfschlucht/Neue Fahrt ist vor wenigen Wochen ohne Umleitungsausschilderung gesperrt worden.

Es gibt zwar in der Verwaltung einen Radverkehrsbeauftragten, der auch guten Willens ist, die Situation zu verbessern. Allerdings vermissen wir sowohl den zeitlichen Freiraum wie die organisatorische Kompetenzen, die für eine solche Funktion nötig ist. So muss die Funktion des Radverkehrsbeauftragten deutlich mehr Befugnisse erhalten, damit der Radverkehr in Planungsprozessen auch den Stellenwert bekommt, der ihm zusteht. Auch darf es nicht wie bisher vorkommen, dass Planungen und Baumaßnahmen, die meist auch mit Konsequenzen für das Radverkehrsnetz verbunden sind, gar nicht über den Tisch des Radverkehrsbeauftragten gehen und er teilweise erst durch Anrufe von Radlern über Sperrungen von Radrouten unterrichtet wird. Eine bessere Kommunikation ist auch mit den Radverbänden nötig. Während noch in den neunziger Jahren für die regelmäßige

stattfindende Koordinationsrunde der Verwaltung mit den Radverbänden durchschnittlich sechs bis sieben Termine jährlich zur Verfügung standen, ist die Zahl in diesem Jahr auf nur noch zwei zurückgegangen.

Der VCD Kassel sieht im mittlerweile 12 Jahre alten Radroutenkonzept eine gute Grundlage, das Potential, das die Stadt für Radler bietet, auch in ein gutes Radverkehrsnetz umzuwandeln. So kann durch die auch bisher schon praktizierte Führung entlang vieler ruhiger Nebenstraßen in Tempo-30-Zonen und Grünanlagen ohne hohe Kosten ein umfangreiches Streckennetz für den Radverkehr geschaffen werden. Allerdings braucht es dazu immer wieder kostenträchtige Maßnahmen zur Überwindung gefährlicher Streckenabschnitte. Und an deren Umsetzung mangelt es nicht erst in den letzten Jahren. Neben finanziellen Problemen sind häufig auch Interessenkonflikte mit fließendem oder ruhendem Kraft-

fahrzeugverkehr Schuld am Stau des Radroutenbaus. Wenn für die Einrichtung einer sicheren Radroutenführung Parkplätze reduziert werden müssen, dann werden die Planungen häufig erst mal zu den Akten gelegt.

Wichtig ist deshalb, dass die Funktion des Radverkehrsbeauftragten nicht nur formal existiert, sondern sowohl zeitlich wie auch kompetenzmäßig in der Lage ist, den Radverkehr in der Stadt voranzubringen. Auch die politischen Parteien, müssen dabei mitziehen. Bloße Ankündigungen gab es in den letzten Jahrzehnten immer wieder. Jetzt darf es nicht bei Lippenbekenntnissen bleiben, sondern es müssen auch Taten folgen. Es muss ein Ruck durch die Stadt gehen, der ein besseres Radverkehrsnetz und günstigeres Radverkehrsklima schafft. Nur so kann Kassel beim Radverkehr den Kellerplatz in der Rangliste deutscher Städte verlassen.

ro

## Schwarz-Grün: Neue Radverkehrspolitik in Kassel?

Seit 2003 gibt es die Kooperation zwischen CDU und den Grünen im Kasseler Rathaus. Bedeutet diese ungewöhnliche Zusammenarbeit auch in der Verkehrspolitik neue Impulse? Wir sind dieser Frage im Bezug auf den Radverkehr nachgegangen.

Im Herbst 2004 wurden gemeinsam von den Grünen und der CDU zwei Anträge in der Stadtverordnetenversammlung eingebracht und auch durchgesetzt. Die wichtigsten Punkte haben wir hier kurz zusammengefasst und kommentiert.

Der gemeinsame Antrag "Fahrradfreundlicheres Kassel" enthält immerhin 7 Punkte, mit denen Kassel fahrradfreundlicher werden soll.

1. schrittweiser Ausbau der eigentlich schon seit Jahren geplanten Radrouten



2. Beseitigung der Gefahrenquellen für Radlerinnen und Radler

3. weitere Freigaben von Einbahnstraßen in Gegenrichtung

4. Förderung des Radtourismus in Kassel

5. Motivation des Gewerbes zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen, die nicht nur diebstahlsicher, sondern auch wettergeschützt sein sollen

6. eine PR- und Imagekampagne für die Nutzung des Fahrrades

7. die Einbeziehung der Verkehrsverbände in die Planungen der Stadt Kassel

Inhaltlich steht im ersten Punkt eigentlich nichts neues. Aber so zeigt die Stadtverordnetenversammlung, dass die Stagnation nun ein Ende haben soll; die alten Planungen der Stadt Kassel werden wieder ernst genommen. Wir vom VCD empfinden dies als ein wichtiges Signal, dass es endlich wieder voran gehen soll.

Die Beseitigung der Gefahrenquellen für Radlerinnen und

Radler ist eigentlich die Verkehrssicherungspflicht, die die Stadt Kassel ohnehin hat. Dennoch ist in den letzten Jahren gerade daran gespart worden. Hier stellt sich also die Stadtverordnetenversammlung hinter unsere alte Forderung, das Radverkehrsnetz auch zu unterhalten und geänderten Verkehrssituationen anzupassen. Ein gutes Beispiel hierfür: Die Route 8 Innenstadt-Baunatal überquert die Knorrstraße beim Möbelhaus Schaumann ohne Sicherung. War dies im Jahr 1994 als die Route entstanden ist wohl noch kein größeres Problem, so ist der Verkehr zum DEZ und mittlerweile auch zur Autobahn so sehr angestiegen, dass die Überquerung dieser Kreuzung nicht mehr zumutbar erscheint. Hier hoffen wir auf Nachbesserungen.

In Kassel gibt es viele breite Einbahnstraßen – von den Radverkehrsverbänden wurde immer wieder gefordert mehr als bisher für den Radverkehr in beide Richtungen freizugeben. Auf diese Art wird das normale Straßennetz für den Radverkehr "durchlässiger" und es ist mit weniger Fahrrädern auf Fußwegen zu rechnen.

Unserer Erfahrung nach wissen viele Kasselerinnen und Kasseler noch nichts von den Radrouten, den Wegweisern für den Radverkehr und den vielen anderen Maßnahmen, die den Radverkehr schon seit Jahren in vielen Gegenden Kassels machen sollten. Dies ist auch kein Wunder. Die Wegweiser sind winzig klein und unauffällig gestaltet, oft

nicht direkt am Straßenrand, sondern im Gebüsch, hinter parkenden Fahrzeugen, auf der linken Straßenseite oder hinter der Kreuzung angeordnet. Viele RadlerInnen wissen nicht, was ein rot-grünes Schild mit Fahrradsymbol und einer 8 bedeutet. Und es werden immer weniger Wegweiser – sie verschwinden einfach im Laufe der Zeit. Somit erscheint es sinnvoll, wenn man die alten Projekte wieder aufnimmt, dass die Öffentlichkeit auch darüber informiert ist, dass sie die Symbolik der Wegweiser kennen und dass sie attraktive Abstellmöglichkeiten am Ziel vorfinden. Das betrifft natürlich den alltäglichen Verkehr gleichermaßen wie den Tourismus.

Zu guter letzt begrüßen wir natürlich den Punkt 7. Gut, dass auch an uns (und damit meine ich natürlich auch den ADFC und die Radlerinitiative) gedacht wird. Die Arbeitssitzungen zum Radverkehr im Rathaus sind immer weniger geworden. Wir hoffen dass der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Kassel, Herr Gerhard Späth, wieder großzügiger budgetiert wird und vom Straßenverkehrsamt auch großzügiger informiert wird. Dann kann er sich mit der Meinung der Kasseler Radlerinnen und Radler wieder intensiver auseinandersetzen. Diesen demokratischen Prozess sehen wir als entscheidend an, wenn die zukünftigen Planungen auch wirklich zufriedenstellend verlaufen sollen.

Der zweite Antrag, der von der Stadtverordnetenversammlung

beschlossen wurde, betrifft die Anbindung des ICE-Bahnhofs Wilhelmshöhe an die Innenstadt. Die Radroute 11 verläuft in ca. 500 Meter Entfernung am Bahnhof vorbei. Vom Bahnhof aus gibt es keine sichere und zulässige Radverkehrsverbindung in die Innenstadt. Insider überqueren die Wilhelmshöher Allee in Höhe der Heerstraße und fahren über Heerstraße, Regentenstraße auf die Route 11. Mutige wählen den schnelleren Weg über das Kurze Radwegstück auf der Wilhelmshöher Allee und über die linke Fahrspur auf den Graf-Bernadotte-Platz. Auswärtige – vor allem Radtouristen – bleibt mangels Orientierung oft nur die Fahrt über die Wilhelmshöher Allee übrig.

Auch wir sind der Meinung, dass tatsächlich dringend nachgearbeitet werden muss! Am Bahnhof Wilhelmshöhe treffen Radtouristen, sowie Alltags- und Gelegenheitsradler ein, die die Fahrradbeförderung der Bahn nutzen. Andere stellen dort ihr Rad ab, um mit dem Zug zu fahren. Aber die Verbindung Innenstadt-Bahnhof Wilhelmshöhe reicht nicht aus, um die Probleme am ICE-Bahnhof / Willy-Brandt-Platz zu lösen. Wer zum Beispiel vom Grünen Waldweg in Wehlheiden zum Bahnhof Wilhelmshöhe fahren will, wählt meistens die verbotene Fahrt auf dem linken Radweg an der Wilhelmshöher Allee oder auch über den Bürgersteig. Viele RadlerInnen, die den Radweg unter der Haltestellenüberdachung am Bahnhof in die falsche Richtung befahren, zeigen

deutlich, dass das Verkehrskonzept am Bahnhof Wilhelmshöhe nicht tragfähig ist. Schon seit vielen Jahren diskutieren wir diese Punkte mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Kassel. Grundsätzlich besteht der Wille die gesamte Verkehrssituation in Wilhelmshöhe zu überarbeiten – unzufrieden sind damit ja alle: Fußgänger, Radfahrer und die Autofahrer sowieso. Die Frage ist lediglich,

wann das Geld für diese Maßnahmen zur Verfügung steht.

Resümee: Die Schwarz-Grüne Kooperation hat wieder ein wenig frischen Wind in die Verkehrspolitik gebracht. Ottmar Miles-Paul, der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, lud vor einiger Zeit die Radverkehrsverbände, die CDU und das Straßenverkehrsamt zum Ge-

spräch und hat die wichtigsten Punkte gemeinsam mit der CDU zur Abstimmung gebracht. So profitiert auch der VCD ein wenig von der Kooperation.

Nun bleibt nur noch auf die Umsetzung der Beschlüsse zu warten. ro

## Baustellen und Radverkehr



*Unglaublich: Ein Schilderwald mitten auf den Radstreifen der Leuschnerstraße*



Eines der großen Ärgernisse im Radverkehr ist die mangelhafte Sicherung, Befahrbarkeit und Umfahrbarkeit von Baustellen. Um es vorweg zu nehmen: Baustellen sind für alle Verkehrsteilnehmer ein Ärgernis – das ist klar. Auch Radfahrerinnen und Radfahrer müssen hier ihren Beitrag leisten. Unverständlich ist es jedoch, dass – obwohl es in Kassel nur eine Handvoll Radrouten und sonstige Radverkehrsführungen gibt – die Sicherheit und die Befahrbarkeit dieser Routen nicht sichergestellt ist. Hier einige Beispiele:

Das erste Beispiel lag im Jahr 2002: Wegen Bauarbeiten auf der Leuschnerstraße wurde der Radweg gesperrt – aber nur um einen Schilderwald aufzustellen, um dessen Sinn man sich streiten kann. Nach unserer Beschwerde veranlaßte der Radverkehrsbeauftragte des Straßenverkehrsamtes eine Verbesserung der Situation. (Bild)

Die Durchfahrt zwischen der Fünfensterstraße und der Friedrichstraße ist einer der am meisten befahrenen Radwegabschnitte in Kassel und gehört zur

# Radverkehr

Route 11. Die Durchfahrt ist eng, es finden nur ein Rad- und Fußweg Platz. Bei Bauarbeiten an den Gebäuden wurde hier schon mehrfach ein Bauschuttcontainer aufgestellt, der die Gesamtbreite des Weges auf ca. 1,5 m reduziert. In der Engstelle liegt auch noch eine Ausgangstür des Gebäudes. Alleine 2004 ist diese Durchfahrt mindestens zweimal zugestellt worden. Unsere Beschwerden haben in diesem Fall nichts bewirkt.

An der Heinrich-Schütz-Schule (ebenfalls an der Route 11) fanden monatelang Kanalbauarbeiten statt. Die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr wurde so verengt, dass eine zusätzliche Asphalt-schicht auf die Bordsteinkante und die Hälfte des Radwegs aufgetragen wurde, damit Autos bequem auf den Radweg ausweichen können. Es entstand auf dem Radweg eine Kante in Fahrtrichtung, die vor allem bei Dunkelheit und Schneefall ein erhebliches Sturzrisiko darstellt. Später wurden noch zwei kleine Schilder mit der Aufschrift „Radfahrer absteigen“ angebracht, die aber wohl bei den Bauarbeiten störten und zumindestens einmal neben der Baustelle in der Wiese lagen. Fährt man dann weiter, wird man nach 50 m wieder von „Radfahrer absteigen“ zum Halten gebracht.

Diesmal wurde nicht nur der Radweg, sondern auch der größte Teil des Fußwegs gesperrt und mit einem Zaun von fließenden Verkehr abgeteilt. Klar: Rad- und Fußverkehr vertragen sich auf diese Enge nicht.



*Radwegeende am Graf-Bernadotte-Platz: Nur schiebend oder fliegend zu überwinden*



*Kaum mehr als eine Lenkerbreite und das noch über eine Bodenwelle.*

Doch was soll der Zaun? Schließlich könnten die Radlerinnen und Radler auch auf der Fahrbahn weiterfahren. Außerdem verhinderte der Zaun lange Zeit auch die Einfahrt in die Lange Straße. Hier wären Verbesserungen schon alleine durch eine adäquate Ausschilderung sowie Sperrung des Radwegs und Verkehrsführung auf

der Fahrbahn oder einfach einen etwas breiteren Asphaltstreifen, der den ganzen Radweg bedeckt, zu erreichen gewesen. Trotz mehrerer Beschwerden ändert die Situation sich hier zunächst nicht. Erst ein Gesprächstermin mit den Verantwortlichen, der vor Ort vom Fahrradbeauftragten der Stadt Kassel einberufen wurde, führte



*...mal etwas Positives: So gut kann eine Baustelle mit Rad- und Fußweg auch abgesichert sein (Gegenüber Bhf. Wilhelmshöhe)*



*...mitten auf den Radweg drauf: Unfallgefahr, aber kein Umleitungshinweis an der Goethestraße*

zu ersten Verbesserungen, die allerdings im Verlauf des Baus wieder ad absurdum geführt wurden. Nach Beendigung der Bauarbeiten vergingen Wochen, bis die Ausschilderung zum Teil wieder hergestellt und die Asphalt-Kante auf dem Radweg beseitigt wurde.

In der zweiten Hälfte des Jahres 2004 war das große Ärgernis die „Innenstadt-Route“ durch die Neue Fahrt. Positiv ist natürlich, dass die Straße neu gestaltet und asphaltiert wird, was in Zukunft den Fahrkomfort deutlich erhöhen wird. Die Neugestaltung wurde von der Stadt Kassel mit den Radverkehrsverbänden (VCD, ADFC, Radler-Initiative) besprochen, so dass wir uns auf die neugestaltete Neue Fahrt freuen können. Während der Bauarbeiten gelang es den Verantwortlichen aber leider immer wieder den Radverkehr in eine Richtung vollständig zu sperren. Die Varianten waren dabei so vielfältig, dass ich sie hier nicht im Einzelnen wiedergeben möchte.

Die Folge dieser Sperrungen bedeutet natürlich, dass viele RadlerInnen ihre Fahrt auf dem (durch die Bauarbeiten recht schmalen) Bürgersteig fortgesetzt haben. Die Bauarbeiter „konterten“, indem sie Beginn und Ende des Bürgersteigs mit Baken so verengten, dass die zahlreichen Fußgänger sich beim Passieren schon ins Gehege kamen. Neben den Fahrrädern kamen auch Kinderwagen nicht mehr ohne Hürde in diesen Streckenabschnitt. Auch hier gilt: Trotz der Bauarbeiten war in Neuer Fahrt bzw. Wolfsschlucht

immer noch genug Platz, um eine Route für die RadlerInnen in beide Fahrtrichtungen freizugeben. Es wäre lediglich eine korrekte Ausschilderung und ggf. ein Hinweis- oder Umleitungsschild nötig gewesen. Ähnlich absurd verliefen die Bauarbeiten an der Treppenstraße. Obwohl immer eine Möglichkeit zum Durchfahren bestanden hat, wurde die Durchfahrt nur in Richtung Westen freigegeben. Warum in Richtung Nordstadt keine Durchfahrt möglich sein sollte, bleibt wahrscheinlich das Geheimnis der verantwortlichen Firmen.

Um etwas verbessern zu können benötigen wir dringend Informationen von RadlerInnen und Radlern, die wir zur Beschwerde beim Straßenverkehrsamt nutzen können. Beschwerden die bei [vcdkassel@web.de](mailto:vcdkassel@web.de) eintref-



*...mal etwas Positives: So gut kann eine Baustelle mit Rad- und Fußweg auch abgesichert sein*

fen, werden wir umgehend bearbeiten und ans Straßenverkehrsamt weiterleiten. Wir freuen uns auch über digitale Fotos, die wir als Beweis und

zur Dokumentation einsetzen können. (Bitte nach Möglichkeit nicht über 2 MB in den Anhang packen!) ro

## Wollen Sie auf dem L aufenden bleiben?

**Wir informieren Sie gerne über die Arbeit des VCD. Tragen Sie Namen und Adresse ein und wählen Sie die gewünschte Medienform der Infos.**

*Ja, ich möchte mehr vom VCD erfahren.*

- Ich möchte über die Aktivitäten des VCD Kassel per Internet informiert werden. Bitte nehmen Sie mich in ihren email-Verteiler auf und senden Sie mir aktuelle Informationen sowie Publikationen per mail zu.*
- Ich möchte über die Aktivitäten des VCD Kassel per Briefpost informiert werden. Bitte senden Sie mir aktuelle Informationen sowie Publikationen auf dem Postweg zu.*
- Ich möchte gerne aktiv im VCD mitarbeiten. Bitte nehmen Sie Kontakt mit mir auf.*
- Ich interessiere mich besonders für die Themen Nahverkehr / Radverkehr / Fußgänger / \_\_\_\_\_ . (Unzutreffendes bitte streichen)*

Name \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_

Straße/Hausnr. \_\_\_\_\_

email-Adresse \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

*Bitte senden Sie den ausgefüllten Abschnitt an den VCD Kassel, Steinweg 21, 34117 Kassel*

## Regiotram und Liniennetz



Nicht nur bei der baulichen Umsetzung, auch bei der Linienführung im Kasseler Stadtgebiet kommt man nicht so schnell voran wie es wünschenswert wäre. Zwar ist klar, dass die Regiotram am Hauptbahnhof aus dem Eisenbahn- ins Tramnetz wechselt und immerhin ist auch seit Jahren klar, dass ein Teil der Linien durch die Obere Königsstraße fahren werden. Aber wohin dann die Reise geht, ist bisher nicht klar. Einige Aspekte wollen wir beleuchten.

### Wohin fährt die Regiotram in Kassel?

Erste Planungen gingen von einer Weiterführung der Regiotram durchs Lossetal nach Hessisch Lichtenau aus. Zwar spricht die Größe und Geräumigkeit der Regiotramwagen dafür, die längste Straßenbahnstrecke um Kassel mit solch bequemen Fahrzeugen zu bedienen. Aber der VCD hat auch immer wieder auf die Nachteile hingewiesen. So

ist die Zahl der Regiotrams mit 28 Zügen sehr knapp bemessen, wenn man auch noch den 25 km langen Lossekorrridor bedienen will. Es macht keinen Sinn, diese Fahrzeuge für eine Strecke zu "verbraten", auf der technisch keine Notwendigkeit ihres Einsatzes besteht. Immerhin ist die Lossetalstrecke mit Gleichstrom elektrifiziert und es wurden von KVG und Regionalbahn

Kassel (RBK) bereits genügend Niederflurbahnen für diese Strecke beschafft. Deshalb wäre es fatal, wenn Regiotramfahrzeuge auf der Lossetalbahn gebunden wären und dann für eventuell notwendige Verstärkungen im Eisenbahnnetz fehlen würden.

Zwar hält man den Begriff der Regiotram angesichts des Überlandcharakters der Strecke aufrecht, wird aber wohl die bereits vorhandenen Niederflurwagen der zweiten Generation einsetzen, die bereits heute bis Helsa fahren. Dies wird auch die zukünftige Linienkennung im Lossetal vereinfachen, denn mit der Regiotram hätte man dann im Wechsel jeweils einen Tramzug der Linie 4 zum Bahnhof Wilhelmshöhe und dann einen Zug der Regiotram zum Hauptbahnhof und weiter ins Eisenbahnnetz gehabt. Neben dem dadurch komplexeren Liniensystem hätte das auch zur Folge gehabt, dass die größeren Regiotramzüge an der



Fußgängerzone vorbeifahren und die kleineren Straßenbahnzüge die größere Belastung an Fahrgästen aus dem Herz der City tragen müssten.

## Regiotram nur auf kurzen Wegen im Kasseler Tramnetz

Mittlerweile haben sich NVV und KVG aber wohl soweit geeinigt, dass die Regiotrams keine solch langen Strecken mit entsprechendem Fahrzeugbedarf fahren sollen. Deshalb kam als alternative Endstelle Kaufungen-

Papierfabrik ins Gespräch. Allerdings werden die Fahrzeiten der Regiotram von den Fahrplantrassen im Eisenbahnnetz bestimmt, womit kein sinnvoller Takt auf der Leipziger Straße absehbar wäre. Durch die eingleisigen Abschnitte im Lossetal können nämlich die Fahrzeiten der Linie 4 nicht beliebig verschoben werden.

Eine Lösung dürfte der jüngste Plan sein, die über die Harleshäuser Kurve eingeführten zwei

Regiotramlinien aus Warburg bzw. Wolfhagen, die sich zu einem 15 Minutentakt verdichten, vom Hauptbahnhof über Rathaus zur Holländischen Straße zu führen. Dies ermöglicht die Herausnahme einer der Stadtlinien, die dort heute verkehren und damit erzeugt die Regiotram einen erwünschten Einspareffekt. Trotzdem haben sich NVV und KVG noch nicht auf ein endgültiges Konzept geeinigt. Näheres zu Liniennetzvarianten im Artikel auf Seite 25. ws

## Lange Wege und lange Wartezeiten am Königsplatzknoten

Der gut gemeinte Anschlussknoten Königsplatz knirscht. Zumindestens ist das die übereinstimmende Feststellung von VCD und Interessengemeinschaft Öffentlicher Nahverkehr IGÖV. Grund ist der Umbau des Königsplatzes, durch den seit zwei Jahren die Busse vom Platz verbannt wurden und nun in der Mauerstraße halten. Während der Umstieg zwischen Bus und Bahn im Normalverkehr halbwegs funktioniert, ist die Situation in der Schwachver-

kehrszeit völlig unbefriedigend. Besonders prekär ist der Rundumschluss zwischen den Linien 3, 5, 8 und 19. Immer wieder müssen die sechs Trams auf dem Platz minutenlang warten, weil einer der beiden 19er Busse etwas später kommt. Dann beginnt für die Umsteiger der Stress: Wenn der Bus hält, müssen sie sich sputen, die zum Teil mehreren hundert Meter bis zu ihrer Anschlussbahn zurückzulegen. Für alle, die gut zu Fuß sind, ist das noch mach-

bar. Wer aber gehbehindert oder einfach nur älter ist, für den ist dieser Übergang der reine Horror. Zwar hat die KVG aufgrund von Nachfragen des VCD Kameras installiert und die Leitstelle soll erst nach Überprüfung des Platzes die Abfahrt erlauben. Aber neben dem bereits beschriebenen Stress ist ein weiteres Problem die Wartezeit der Fahrzeuge. Mitunter fast zehn Minuten stehen die Bahnen auf dem Platz - bei fünfzehn Minutenfolgen der Knotenanschlüsse.

ws



## KVG seit Juli 2004 lokale Nahverkehrsgesellschaft

Die Kasseler Verkehrsgesellschaft Aktiengesellschaft (KVG), bisher der kommunale Verkehrsbetrieb von Kassel, wurde im letzten Jahr in eine Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) der Stadt Kassel umgewandelt. Im Rahmen einer geplanten allgemeinen Umstrukturierung des Unternehmens wurden die Aufgabenbereiche neu zugeschnitten. Dabei

verkehrs auf Straße und Schiene im Stadtgebiet zuständig sind. Es handelt sich dabei um Aufgaben, die bisher auch direkt von den kommunalen Verkehrsunternehmen (Angebotsanbieter) durchgeführt wurden, zukünftig aber - aus Wettbewerbsgründen - strikt vom Fahrbetrieb getrennt werden müssen.

Linie – Taktfrequenz, Haltestellen, Einsatz von Niederflrbusen und andere Qualitätsmerkmale auf Grundlage des lokalen Nahverkehrsplanes der Stadt Kassel.

Das auf diese Weise von der KVG definierte Angebot wurde gleichzeitig auch von der KVG betrieben. Als kommunales Verkehrsunternehmen hatte sie damit die Verkehrsleistung geplant und bestellt und zugleich auch erstellt. Diese historisch gewachsene Monopolstellung ermöglichte es anderen Verkehrsunternehmen nicht, als Konkurrenten um diese Leistung anzutreten – eine Voraussetzung, die nach der EU-Wettbewerbsverordnung nun erfüllt werden muss.

Der Wettbewerb erfordert nun die Einrichtung einer Bestellerorganisation, die von der bisherigen Verkehrsgesellschaft unabhängig ist und wettbewerbsneutral agieren kann. So sieht das Hessische ÖPNV-Gesetz vor, dass die Stadt Kassel diese Aufgabe hat, die hat diese Aufgabe nun an die KVG übertragen. Gleichzeitig wird der Fahrbetrieb für Busse und Straßenbahnen an die Gesellschaft Nordhessenbus (NB) und eine Straßenbahngesellschaft (KVN) als Verkehrsunternehmen in der Holding der Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH ausgegliedert. Bereits seit mehreren Jahren wird neues Fahrpersonal nicht mehr direkt von der KVG, sondern von der vor wenigen Jahren zusammen mit privaten Busunternehmen gegründeten Tochter Nordhessenbus angestellt. Dabei erhalten die neuen Bus- und



wurde der Bereich Marketing, Planung und Angebotsbestellung vom Bereich des Fahrbetriebes zu trennen. Grund dafür ist die zukünftige Vergabepaxis und Angebotsplanung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz. Das Gesetz sieht vor, dass die Kommunen, in diesem Fall die Stadt Kassel, als Aufgabenträger des ÖPNV für die Daseinsvorsorge, die Planung, Organisation, Durchführung und Finanzierung des öffentlichen Personennah-

## Europäische Union fordert Wettbewerb

Im Rahmen der Liberalisierung des Nahverkehrs ist absehbar, dass Nahverkehrsleistungen in der Europäischen Union sukzessive öffentlich ausgeschrieben werden müssen (EU-Verordnung Nr. 1191/69). Diese Vorgabe lässt sich mit den Strukturen der zumeist kommunalen Verkehrsunternehmen in Deutschland nicht mehr vereinbaren. Wenn z.B. bisher in Kassel eine Buslinie betrieben wurde, definierte die KVG das Angebot auf dieser

Tramfahrerinnen und -fahrer um bis zu 40% weniger Gehalt als das bisherige Personal der KVG. Damit die KVG tatsächlich nicht mehr für den Fahrbetrieb zuständig ist, wurden die KVG-Anteile an Nordhessenbus an die Stadt Kassel übertragen. Nordhessenbus ist derzeit für den Betrieb auf den meisten städtischen und einigen Überlandbuslinien zuständig. Dabei leiht sich Nordhessenbus zusätzlich zum eigenen Personal auch KVG-Personal aus.

## Neue (alte) Aufgaben der KVG

Die KVG als LNG wird zukünftig Vereinbarungen und Verträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen abschließen, die Leistungserbringung und die Einhaltung der Qualitätsstandards durch die Auftragnehmer überwachen, die Verkehrs- und Investitionsplanung sowie Marketing, Kundenbetreuung und Öffentlichkeitsarbeit übernehmen. Dies wird in Abstimmung mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) erfolgen. Hauptziel dabei ist die Gewährleistung von Qualitätsstandards im Verkehrsangebot und die Reduzierung der Kosten, die durch die Ausschreibungskriterien und den Wettbewerb sichergestellt werden sollen. Die Verkehrsleistungen werden dann durch Verkehrsunternehmen ausgeführt, die aufgrund von Ausschreibungsergebnissen ausgewählt werden. Potentiell sind dies auf lokaler Ebene Nordhes-



senbus (NB), die Kassel-Naumburger-Eisenbahn (KNE) und der Regionalverkehr Kurhessen (RKH). Des Weiteren können sich andere Unternehmen aus Deutschland und den anderen EU-Staaten bewerben.

## Ausschreibung im Busbereich

Da die Konzession für die Kasseler Straßenbahn noch bis 2012 besteht, findet der Wettbewerb vorerst nur auf den Buslinien statt. Hier müssen alle Linien bis 2006 ausgeschrieben werden. Die lokalen Linien der Stadt Kassel werden dann von der KVG, die regionalen Kooperationslinien vom NVV und die lokalen Linien der Landkreise von Nahverkehrsgesellschaften der Landkreise ausgeschrieben.

Die Folgen der Umstrukturierungen bleiben abzuwarten. Die

Neugestaltung der Geschäftsfelder ist primär der Erfüllung der EU-Wettbewerbsrichtlinie und der Kostenreduzierung geschuldet. Ob die Ausschreibungen letztlich zu einer Qualitäts- und Angebotsverbesserung im Nahverkehr führen, wird im Wesentlichen davon abhängen, wie viel Geld den Kommunen für den ÖPNV zur Verfügung steht und ob es gelingt, tatsächliche Qualitätsstandards durchzusetzen. Da der günstigste Anbieter den Zuschlag erhalten wird, sind eher Lohndumping und Abstriche bei der Qualität zu erwarten. Das durch die Ausschreibung ggf. eingesparte Geld wird vermutlich auch eher zur Deckung des kommunalen Defizits benutzt und weniger für eine Angebotsausweitung.

fc

## Scheibenwerbung - ein Dauerbrenner

Ein Dauerbrenner bleibt das Thema Werbung auf Scheiben bei den KVG-Fahrzeugen. Für wenige hundert Euro im Monat nimmt man in Kauf, dass Fahrgäste nicht mehr ungehindert aus dem Fenster sehen können. Für manche ist das sehr unangenehm ("Wenn man direkt dahinter sitzt und rausguckt, dann ist es so, als ob man sekrank wird"), andere nervt es gehörig ("da wirst ja gagga"). Von Gefängnisbahnen oder Dunkelbahnen ist die Rede.

Während der VCD-Protest unter dem ehemaligen KVG-Chef Wolfgang Will noch ohne Wir-

kung blieb, konnte der Verkehrsclub 2003 erste Erfolge verbuchen. Danach wird es Komplettbeklebungen, wie es sie an einigen Bahnen gab und gibt, zukünftig nicht mehr geben. Nur noch ein Drittel der Scheiben sollen maximal zugeklebt werden dürfen. Dabei sollen die Klebefolien möglichst nicht neben Türen und nicht im Sichtbereich der sitzenden Fahrgäste angebracht werden.

Nicht nur der VCD-Protest setzte die KVG unter Druck. Umfragen hatten gezeigt, dass sich der Anteil der Fahrgäste, die sich durch Scheibenwerbung beläs-

tigt fühlen, innerhalb eines Jahres auf rund 30% nahezu verdoppelt hatte.

Trotzdem ist der VCD mit dem derzeitigen Stand nicht zufrieden. Der Verband fordert nach wie vor den kompletten Verzicht auf die Scheibenfolien. Erst dann könnte sich zeigen, dass bei der KVG die Fahrgastfreundlichkeit wirklich groß geschrieben wird. Zumeist bei neuen Werbeträgern in den letzten zwölf Monaten die guten Vorsätze der KVG keine vollumfängliche Beachtung fanden, wie unsere Fotos auf dieser Seite zeigen. ws



Eine von zwei Bahnen, an denen eine Kasseler Brauerei den Fahrgästen die Sicht einschränkt.



Eine Kasseler Bank beklebt Scheiben u.a. nur mit weißer Folie, was bei einigen Fahrgästen erst recht Kopfschütteln hervorruft



Ein Auto unmittelbar neben der Mitteltür - seit September unterwegs in Kassel



Gleich über drei Scheiben an jeder Fahrzeugseite und unmittelbar im Sichtbereich der Fahrgäste

Kleine Ursache, große Wirkung am 7. Januar: Weil in Folge eines Zusammenstoßes zweier PKW ein Auto auf die Straßenbahngleise geschoben wurde und mit der Stoßstange auf dem Bordstein aufsetzte, musste erst ein Abschleppwagen kommen, der den PKW anhob. Dies dauerte über 30 Minuten, während dieser Zeit war der gesamte Tramverkehr auf der Frankfurter Straße stadteinwärts unterbrochen, drei Trams hingen hinter der Unfallstelle fest. Glücklicherweise reagierte die KVG-Leitstelle schnell und leitete die Linien 5 und 6 aus dem Süden über Bahnhof Wilhelmshöhe um. Außerdem wurde kurzfristig die Buslinie 26 bis zur Weserspitze verlängert, da durch den Ausfall zweier Kurse der 6, die an der Unfallstelle festhingen, der Stadtteil Wolfsanger sonst für 45 Minuten ohne Anschluss gewesen wäre.



---

## Liniennetz nach Start der Regiotram

Auch wenn noch nichts spruchreif ist, so ist doch eines klar: Mit der Einführung der Regiotram in das Kasseler Straßenbahnnetz wird es auch Änderungen im bestehenden Tramnetz geben müssen. Denn die beiden über die Harleshäuser Kurve einfahrenden R-Linien (von Wolfhagen und Warburg) werden sich zu einem 15 Minutentakt ergänzen. In diesem Takt soll es dann vom Hauptbahnhof in die Königsstraße gehen. Ab hier bietet sich natürlich durch den 15 Minutentakt der Ersatz einer Tramlinie an.

Alte Planungen sahen noch die Führung der Regiotram in die Leipziger Straße vor. Allerdings macht es mehr Sinn, die großen Regiotramfahrzeuge in die Nordstadt verkehren zu lassen, da dort, nicht zuletzt durch die bald bis Vellmar verlängerte Tramstrecke, wesentlich größere

Fahrgastmengen zu verzeichnen sind. Damit verbunden könnte die Linie 1 ab Stern einen neuen Fahrweg bis Papierfabrik erhalten. In diesem Zusammenhang gibt es Überlegungen der KVG, die Linie 8 dann von der Hessenschanze nach Wolfsanger verkehren zu lassen. Die Linie 2 würde entfallen und die Linie 7 ab Bahnhof Wilhelmshöhe anstelle der 2 über Helleböhn bis Baunatal verlängert.

Zwei der drei Linien aus der Südstadt würden dann in der Innenstadt enden. Die Linie 9 würde über Ständeplatz bis in den Hauptbahnhof fahren und dort enden (Umstieg zur Regiotram). Die Linie 6 würde - wie heute die 9 - einen Kreisverkehr fahren. Von Süden kommend über Ständeplatz, Lutherplatz und die Königsstraße zurück zum Brückenhof. In den Planspielen der KVG würde nur noch

die Linie 5 unverändert bleiben. Denn neben den Regiotrambedingten Umstellungen gibt es Überlegungen, die westlichen Äste der 3 und 4 zu tauschen, also die Linie 3 zum Mattenberg und die 4 zum Druselstal zu schicken.

Dies lehnt der VCD allerdings ab, da es sich um eine unnötige zusätzliche Änderung handelt, die verkehrlich keinen verbessernden Wert hat. Stattdessen würde der Bergpark mit den Linien 1 und 3 nur noch aus Richtung Bettenhausen umsteigefrei erreicht, aus allen anderen Streckenästen müsste umgestiegen werden. Der VCD spricht sich gegen den Tausch der Endstellen beider Linien aus. Stattdessen sollten die Linien 3 und 4 im Vorderen Westen die Strecke tauschen. Dann würde die 4 mit ihren langen Fahrwegen ins Lossetal und nach Oberzwehren

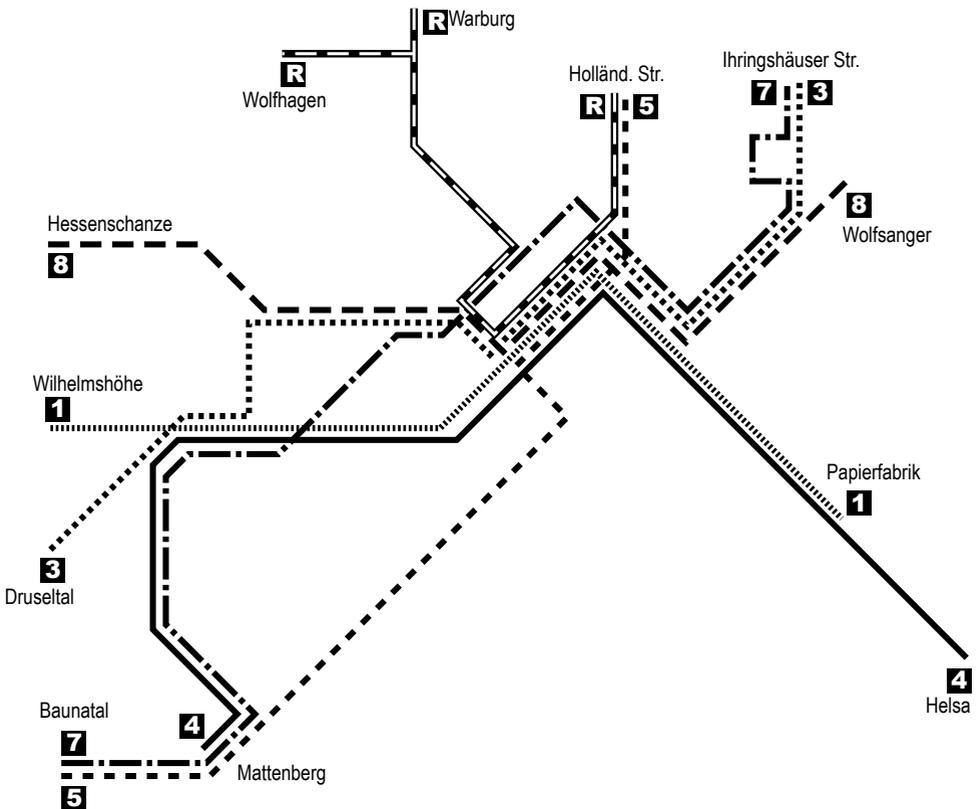
den kurzen Weg über die Wilhelmshöher Allee bieten, wovon wesentlich mehr Fahrgäste profitieren würden als vom derzeit kurzen Weg der 3 zwischen Bahnhof Wilhelmshöhe und Innenstadt. Außerdem wäre damit leicht ein Einsatz von Doppeltraktionen auf einzelnen Kursen der Linie 4 realisierbar, die im morgendlichen Berufsverkehr-Rationalisierungseffekte ermög-

lichen. Denn bis zum Bahnhof Wilhelmshöhe gäbe es von Helsa kommend nur zwei Stationen, die verlängert werden müssten.

Bis auf die Änderung im Verlauf der Linien 3 und 4, für die der VCD Gegenvorschläge unterbreitet, sieht der Verkehrsclub das diskutierte Netz durchaus positiv. Fraglich ist aber, ob der Verzicht auf die Linie 2 ohne

Kapazitätsprobleme funktioniert. Auf dem Abschnitt Rathaus - Kirchweg fehlt im Berufsverkehr ein Drittel der heutigen Kapazität, etwa 20% geringer wird die Kapazität auf der Holländischen Straße sein, obwohl dort mit der geplanten Verlängerung nach Vellmar eher mit noch mehr Fahrgästen zu rechnen ist. ws

## Mögliches Liniennetz nach Einführung der Regiotram ins Stadtgebiet



## "Verkehrs-Oscar" für Bahnhofsschmuckstück Grebenstein

Den Planern vom Kasseler Architekturbüro "Schöne Aussichten" wurde am 16. November 2004 in Berlin die Anerkennung "Renault-Traffic-Design-Award" verliehen. Der im Auftrag vom Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und der Stadt Grebenstein modernisierte Bahnhof für RegioTram und Regionalzüge dient als Modell für sieben weitere Schienenhaltepunkte in der Region, die 2005 aufpoliert werden sollen: Bad Hersfeld: Vorplatz, Gebäude, Busterminal und P&R

Melsungen: behindertengerechte Bahnsteige, neuer Vorplatz mit Bushalt

Witzenhausen: Aufzüge für behindertengerechte Bahnsteige, neuer Vorplatz

Felsberg-Gensungen: behindertengerechte Bahnsteige und Unterführungen, Sanierung Vorplatz und Gebäude

Alheim-Heinebach: behindertengerechte Bahnsteige - Vorplatz mit Busverknüpfung ist schon fertig.

Wolfhagen: Neue Busverknüpfung zur RegioTram

Calden-Fürstenwald: Neue Buswendeschleife

Der Bahnhof Grebenstein verknüpft auf kleinem Raum Schienen- und Busverkehr. Ein neuer Pavillon am Bahnsteig aus Holz und Glas bietet Reisenden, dem Kartenautomaten und Infotafeln Schutz. In weiten Stufen steigt der weiß gepflasterte Vorplatz terrassenartig empor, durch Bänke und Grün aufgelockert. Auch an Park-and-Ride-Plätze ist gedacht. Für NVV-Geschäftsführer Thomas Rabenmüller ist der geglückte Modellfall einer "sehr engagierten Beteiligung" der Kommune Grebenstein zu verdanken. Um andere Kommunen über die vielfältigen Möglichkeiten der Förderung von Bahnhofsprojekten zu informieren, hat der NVV eine Broschüre aufgelegt. Info: Tel. 0561 / 7094949. hh

## Platznot in Pendlerzügen

Große Leidensfähigkeit mussten Berufspendler und Schüler wieder einmal auf den Eisenbahnstrecken von und nach Kassel beweisen. Im Januar 2005 brodelte es wieder auf den Strecken Kassel-Göttingen und Kassel-Warburg. So wurden auf der Relation Kassel - Göttingen mehrfach kleine zweiteilige Triebwagen eingesetzt, obwohl nach NVV-Angaben dort mindestens vierteilige Züge oder sogar Mehrfachtraktionen verkehren sollen. Drangvolle Enge und schlechte Luft (die Klimaanlagen in den neuen Zügen sind dann meist überfordert) machten die Fahrt zur Schule oder Arbeit zu einer Quälerei. Das Drama war erst nach einer Woche zu Ende, dann war ein lokbespannter Zug im Einsatz.

Noch schlimmer ging es mitunter auf der Strecke nach Warburg zu. In Folge der Verzögerung bei der Inbetriebnahme der neuen Regiotramtriebwagen - sie werden wohl erst im späten Frühjahr den Betrieb aufnehmen - kam es offenbar zu Fahrzeugengpässen. So wurden auf morgendlichen Kursen, die normalerweise in Mehrfachtraktion verkehren sollen, Einzeltriebwagen eingesetzt. Dabei mussten in Espenau auch einmal über zwanzig Fahrgäste draußen bleiben. Auf Nachfrage erklärte Peter Roßkothen vom Nordhessischen Verkehrsverbund NVV, dass beide Problemstrecken bekannt seien und dass die Gründe in beiden Fällen Fahrzeugmangel aufgrund von defekten Fahrzeugen gewesen seien. Die angespannte Situation auf der Göttinger Strecke wurde mittlerweile durch einen aus dem Rhein-Neckar-Raum ausgeliehenen Triebzug behoben. Der VCD vermutet, dass die Warburger Strecke bei Fahrzeugpannen bis zur Umstellung auf die neuen Regiotramzüge im Laufe des Jahres der neuralgische Punkt bei der Fahrzeugversorgung im NVV sein könnte. ws



## Mit Kinderwagen unterwegs

Seit etwa einem Jahr bin ich nun regelmäßig mit Kinderwagen unterwegs und wundere mich immer wieder über die Gedankenlosigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Autofahrer. Da wird das Auto ohne Grund mit zwei Rädern auf dem Gehweg abgestellt, am besten noch in Höhe der Straßenlaterne, obwohl die Straße breit genug ist. Andere stellen ihr Auto „nur mal ganz kurz“ mitten auf den Gehweg, so dass weder rechts noch links ein vorbeikommen ist. Doch nicht nur Autos stehen im Weg, an Tagen, an denen die Mülltonnen geleert werden ist auf dem Gehweg mit Kinderwagen kein durchkommen. Schiebt man allerdings auf der Fahrbahn, erntet man häufig unverständliche Blicke oder Gesten der Autofahrer, die an einem vorbeifahren. Bei Baustellen werden die entsprechenden Schilder natürlich auch mitten auf dem Gehweg plziert anstatt am rechten oder linken Rand.

Eine große Erleichterung für alle Kinderwagenschieber sind natürlich die Niederfurstraßenbahnen und -busse, denn hier kann man selbständig ein- und aussteigen, auch wenn der Platzbedarf insbesondere zum Wenden größer ist. Hier gilt besonders die Devise „erst aussteigen lassen und dann einsteigen“ insbesondere, wenn man rückwärts aussteigen muss, weil die Haltestelle nicht niederflurgerecht ausgebaut ist wie z.B. am

Friedrichsplatz und Rathaus. Hier braucht man dann etwas Platz im Rücken. Auch beim Einsteigen sollten die anderen Fahrgäste den Weg zum Kinderwagenplatz frei machen, anstatt den Eingang zu blockieren.

Besonders ärgerlich ist das Umsteigen am Hauptbahnhof. Aussteigen mit Kinderwagen an der Tunnelhaltestelle ist absolut indiskutabel, da die Stadt vor mehreren Jahren entschieden hat, das die Rolltreppen nicht mehr in ihren Zuständigkeitsbereich fallen. Die Ersatzhaltestelle Scheidemannplatz ist aber auch nur per Tunnel oder illegaler Straßenüberquerung erreichbar. Glücklicherweise ist mit diesem Dilemma in wenigen Wochen Schluss, wenn die Tunnelhaltestelle geschlossen wird und der Scheidemannplatz oberirdische Überwege bekommt.

Mehr Kinderfreundlichkeit würde dieser Stadt gut tun. Dazu gehört aber nicht nur die Frage der Kleinkinderbetreuung oder der Kindergartenkosten, sondern auch und vor allem die Verkehrs- und Stadtplanung. Fehlende Überwege, zu hohe Fahrgeschwindigkeit und oft viel zu schmale Gehwege sind Zeichen einer überwiegend kinderfeindlichen Stadtgestaltung. Immerhin sollen Kinder bis zum zehnten Lebensjahr mit ihrem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Die in vielen Stadtteilen oft kaum mehr als einen Meter breiten Gehwege lassen dies aber zu einem riskanten Manöver werden. *bs*



## Autorennen im Bergpark - Schnapsidee des Jahrzehnts

Die im Sommer des Jahres geplante Veranstaltung eines Oldtimer-Rennens im Bergpark Wilhelmshöhe sieht der VCD als überflüssige Schnapsidee an. Es ist falsch verstandener Historismus, eine Veranstaltung der 50er Jahre an dieser Stelle wieder aufleben lassen zu wollen und den Bergpark Wilhelmshöhe wieder zur Kulisse für Autorennen zu machen. Das Bergparkrennen der 50er Jahre hätte, so der VCD, zwar dem Zeitgeist des Wirtschaftswunders und des damaligen Fortschrittsglauben entsprochen. Wenn man diese Veranstaltung aber in der heutigen Zeit wieder aufleben lassen will, sehe dies aus, als habe man entscheidende Entwicklungen der letzten Jahre verschlafen. Man könne nicht so tun, als würde es Umweltprobleme und Waldsterben nicht geben.

Der Autoverkehr sei mittlerweile sogar zum Umweltproblem Nr. 1 in Deutschland geworden. Ein Autorennen durch den Bergpark sei deshalb mehr als zynisch, selbst wenn es zur Oldtimerrallye umgewidmet werden sollte. Zudem weist der VCD darauf hin, das in Kassel mehrere Zehntausend Bürgerinnen und Bürger an Ihrem Wohnort unter Verkehrslärm leiden. Nun auch noch im wichtigsten Naherholungsgebiet der Stadt eine Lärmkulisse aufzubauen, sei nicht akzeptabel. Zudem werde die Absicht Kassels, den Bergpark zum Weltkulturerbe erklären zu lassen, durch einen solchen Anachronismus zusätzlich erschwert. Der VCD erwartet von der Verwaltung Schlösser und Gärten, den Bergpark vor dieser Idee zu schützen. w s

## Wird die Vielfalt der lokalen Tagespresse geringer?

Kein Novum ist die Feststellung, dass die Kasseler Lokalzeitung ohne Konkurrenz ist. Bereits seit über 30 Jahren ist dies Normalzustand in der Stadt. Doch während diese Zeitung noch in den neunziger Jahren eine nennenswerte lokale Meinungsvielfalt lieferte, so scheint sich dies in der jüngeren Vergangenheit deutlich geändert zu haben.

Seit einiger Zeit scheint es, als würden ausgewählte Themen im Lokalteil gepusht, ohne dass Widersprüche erlaubt sind. Zwei Beispiele der letzten Wochen machen dies deutlich.

Da ist zum einen die Diskussion um die Untertunnelung der Eisenbahnstrecke am Jungfernkopf. Als Ersatz des Bahnübergangs Wegmannstraße soll in Verbindung von Schenkebieberstraße und Waldecker Straße eine neue Eisenbahnbrücke die ungehinderte Durchfahrt von Bussen und Autos ermöglichen. Leider kommt diese Maßnahme zwanzig Jahre zu spät. Denn heute macht sie keinen Sinn mehr. Nach Fertigstellung der Brücke werden keine Eisenbahnzüge mehr dort

verkehren, sondern nur noch Straßenbahnen. Und für diese braucht man keine Brücke, da reicht - wie in Kaufungen - eine einfache Ampelsignalisierung. Also eine wahnsinnige Fehlinvestition. Nicht so für die HNA. Tagelang widmete sie den Forderungen nach einer Brücke in großen Artikeln. Kritische Stimmen waren da vermutlich nicht erwünscht, denn die Pressemitteilung des VCDs wurde, obwohl sie ja einen völlig neuen Aspekt beinhaltete, schlicht unterschlagen.

Ebenso ohne Veröffentlichung blieb der Protest des VCDs gegen das Oldtimer-Rennen im Bergpark. Schon vom ersten Artikel an machte die HNA klar, was sie will. Widmete Sie den möglichen Gegnern des Spektakels doch immerhin die Bemerkung, dass es ablehnende Stimmen wohl wie immer geben wird, um solche Stimmen von vorne herein zu diskreditieren. Es kam, wie es kommen musste. Die Oldtimer sollen durch den Bergpark düsen. Lärm und Gestank inklusive. w s

## Flughafen Kassel-Calden oder der manifestierte Minderwertigkeitskomplex einer Region?!

Karneval ist längst vorbei, doch Narren treibens auch noch außerhalb der tollen Tage. So jedenfalls erscheint dem kritischen Betrachter die Debatte um den Ausbau des Flugplatzes Kassel-Calden. Sofern man von einer Debatte reden kann, denn eigentlich gibt es nur von den Grünen in der Stadt Kassel ein klares Nein zu den Ausbauplanungen. SPD, FDP und CDU stimmen unisono in den Chor der Befürworter ein. Caldén soll zum "Großflughafen" werden, koste es, was es wolle. Wobei mit etwas Distanz betrachtet man sich nur wundern kann. Denn niemand weiß, wo eigentlich die vielen Passagiere für diesen Flughafen herkommen sollen, denn Nordhessen ist eine recht dünn besiedelte Region und die angrenzenden Landesteile von Westfalen, Thüringen und Niedersachsen brauchen einen Flughafen Caldén sowieso nicht. Denn diese Regionen sind mit Paderborn, Erfurt und Hannover bereits in Sachen Flughafen versorgt.

150 Millionen Euro sollen in Caldén investiert werden, damit einige Tausend Menschen im Jahr von dort nach Mallorca fliegen können. Davon will das Land Hessen allein 108 Millionen zahlen. Das ist angesichts der desolaten Finanzsituation des Landes mehr als verwunderlich. Denn ansonsten fehlt das Geld überall, auch der öffentliche Nahverkehr musste dies bereits spüren. Durch den Sparkurs des Landes mussten bereits zahlrei-

che Zugverbindungen im Nahverkehr des Landes gestrichen werden. Hintergrund war hier, dass das Land nicht bereits war, Preiserhöhungen der Bahn AG für die bestellten Züge auszugleichen. Also mussten die Mehrkosten durch den Wegfall von Zugbestellungen amortisiert werden. Und die neueste Sparmaßnahme ist die Abschaffung von Fördergeldern für die Beschaffung von neuen Bussen, U- und Straßenbahnzügen.

Doch zurück in die nordhessische Provinz: Lokalpatriotische Sichtweise bei Investitionsprojekten ist häufig ein Problem, verhindert sie doch nicht selten einen klaren und ehrlichen Blick auf Nutzen und Risiko von Baumaßnahmen. Doch es sind zwei Paar Schuhe, einen zentralen Platz in der City innerhalb von kaum mehr als zehn Jahren ein weiteres Mal umzugestalten oder aber ein Großprojekt mit Millionenwert und hohen Folgekosten voranzutreiben.

Interessant ist auch, dass im Gegensatz zu anderen Projekten erst gar keine Diskussion über Kosten und Nutzen stattfindet. Denn dass sich der Ausbau rechnet, glauben ja selbst Optimisten eher nicht. Und wenn, wie im Februar des Landes, sogar die Lufthansa von Steuergeldverschwendung redet, spricht das Bände. Aber wenn die Region meint, ein Flughafen müsse her, um den Wert des Landesteiles vermeintlich zu heben, dann ist in den Augen vieler für "kleinkarierte" Nachfragen kein

Raum mehr. Da werden selbst die kritischen Stimmen der Luft-hansa, die den Flugplatzausbau als unnötige Geldverschwendung anprangert, von führenden Politikern ignoriert. Dabei hat man eher den Eindruck, eine Region wolle ihren Minderwertigkeitskomplex mittels eigenem Flughafen überwinden.

Denn eines ist schon im Vorfeld klar. Schwarze Zahlen dürfte dieser Flugplatz auch in Zukunft nicht schreiben. Vielmehr ist eine Investitionsruine zu befürchten, die Stadt und Land noch teuer zu stehen kommen wird. Aber wie so häufig dürfte auch für dieses zu erwartenden Millionengrab keiner der Entscheidungsträger in der Politik persönlich haftbar gemacht werden. Ganz nach dem Motto, es ist ja nicht ihr Geld, mit dem sie so locker umgegangen sind. ws

## Rechenschaftsbericht in Kürze

Ein Jahr ist wieder um und es ist bald wieder Jahreshauptversammlung – Zeit für unseren Rechenschaftsbericht. Wir fassen unsere Tätigkeiten der letzten zwölf Monate kurz zusammen.

### Öffentlichkeitsarbeit

Wie jedes Jahr haben wir uns wieder auf dem Tag der Erde – der dieses Jahr in Nordshausen stattfand – präsentiert. Zum Tag der Erde haben wir wieder Broschüren zu unseren aktuellen Themen vorbereitet. Neu sind die Broschüren mit dem Titel "argumente", die in besonders kompakter Form unsere Arbeit präsentieren. Folgende "argumente"-Broschüren haben wir herausgebracht:

Radfahrer und Baustellen – Warum geht's nicht besser?

Prima Klima? – Radverkehr in Kassel.

Freie Sicht für Fahrgäste. – Bitte keine Scheibenwerbung.

Außerdem wurde die Serie "kassel konkret" um die Ausgabe "Verkehrskonzept Wilhelmshöhe – mit der Tram zum Schloss" erweitert.

### ÖPNV

Beim Themengebiet öffentlicher Personennahverkehr haben wir wie gewohnt mit der IGÖV, der Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr, zusammengearbeitet, in der auch die Verbände "Pro Bahn" und "Pro Bahn und Bus" mitarbeiten.

Wir haben zwei Gespräche mit der KVG geführt: Zum einen sprachen wir mit Frau Ambrosius (Marketing) und Herrn Reintjes (Verkehrsplanung). Zum anderen haben wir mit dem neuen Vorstandsmitglied Herrn Meyfahrt das Gespräch gesucht. Bei beiden Gesprächen ging es nicht nur um unsere "Dauerbrenner", sondern auch um die Umbrüche, die die Regiotram im Liniennetz und die Umwandlung der KVG in eine Nahverkehrsgesellschaft im Organisatorischen mit sich bringen.

## Radverkehr

Das letzte Jahr war durch viele ärgerliche Baustellen geprägt. Wir haben daher sehr häufig Kontakt mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Kassel, Herrn Gerhard Späth, aufgenommen und mehrere kleine Detailverbesserungen erreicht. Dazu haben wir sogar einmal an einem Ortstermin am Graf-Bernadotte-Platz mit den Bauverantwortlichen teilgenommen.

Der Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Kassel traf sich in diesem Jahr leider nur zweimal (was wir an anderer Stelle bereits kritisiert hatten) – an beiden Terminen waren natürlich Vertreter des VCD dabei.

### Car Sharing

In der Goethestraße haben sich dieses Jahr Anwohner über Stattauto beschwert: die Fahrzeuge würden ihnen die Parkplätze wegnehmen. Dies war uns eine Pressemitteilung wert, denn wenn auch nur jeder dritte der ca. 180 Nutzerinnen und Nutzer ein eigenes Auto hätte, ständen dort statt 12 Stattautos 60 Privatfahrzeuge. Wir werden deshalb auch in Zukunft weiter für das Car-Sharing-Prinzip einzutreten.

### Herkulesbahn

Seit dem Tag der Erde ist der VCD KV Kassel auch Mitglied beim "Verein Neue Herkulesbahn". Wir schätzen an diesem Verein, dass er keine Museumsbahn, sondern ein modernes Verkehrskonzept für den gesamten Bergpark fördern möchte.

### Sonstiges

Ansonsten gab es beim VCD natürlich viele kleinere Aktivitäten, die sich hier nicht alle aufzählen lassen. Vor allem wurden wieder einige Pressemitteilungen an die HNA geschickt, die leider nicht alle abgedruckt wurden.

### Zukunft

Ansonsten halten Sie unser neues Produkt gerade in der Hand: Die neue Ausgabe der Gegenverkehr. Nach längerer Pause haben wir uns entschieden die Zeitschrift wieder aufleben zu lassen. Mangels "Aktivisten" allerdings nicht so regelmäßig wie

früher. Schön wäre es, wenn wir zumindestens ein- oder vielleicht auch zweimal im Jahr unsere Mitglieder über unsere Arbeit und das, was uns sonst so bewegt, informieren könnten.

### **Mitstreiterinnen und Mitstreiter gesucht**

Apropos Aktivistinnen bzw. Aktivisten: Dem Arbeitskreis in unserem Kreisverband geht es leider nicht gut – wir sind einfach mittlerweile zu wenig Leute geworden, nachdem es mehrere Mitglieder beruflich in andere Städte verschlagen hat. Wir suchen also dringend Leute, die mitmachen wollen. Keine Angst – wir schütten nicht jeden gleich

mit Arbeit zu. Und zu jedem Treffen beim VCD gehört natürlich auch ein gemütlicher Teil. Also: wir freuen uns auf eure Mitarbeit!

Für das nächste Geschäftsjahr gibt es auch schon den ersten Termin: Am 24. April ist Tag der Erde. Dieses Jahr in der Tischbeinstraße nahe der Frankfurter Straße.

Gerade für unseren Stand suchen wir immer nette VCDlerinnen und VCDler, die uns am Tag der Erde verstärken können. Wir freuen uns über jede(n), der mitmachen möchte. *ro*

## **Terminankündigungen**

Tag der Erde

Umweltfest mit zahlreichen Ständen, und Musikaufführungen

Tag: 24. April 2005 - 11 bis 18 Uhr

Ort: Kassel-Südstadt, Tischbeinstraße (Abschnitt Frankfurter Straße bis Langenbeckstraße)

Diskussionsveranstaltung zur bevorstehenden Ausschreibungen des öffentlichen Busverkehrs in der Gemeinde Fuldata.

Datum: 12. September 2005 - 19.30 Uhr

Ort: Fuldata-Simmershausen

Gasthaus Schönwald nahe der Haltestelle Wilhelmsstraße

Nähere Infos bei Bündnis 90 / Die Grünen  
[www.gruene-fuldata.de](http://www.gruene-fuldata.de)

#### **Termine:**

Aktiventreff: Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat, 19 Uhr, Geschäftsstelle

AK ÖPNV: Jeden letzten Mittwoch im Monat, 19 Uhr, Geschäftsstelle

AK Radverkehr: Nach Absprache, tel. Kontakt: 3160553 oder über Email [VCDKassel@web.de](mailto:VCDKassel@web.de)

#### **Impressum dieser Zeitschrift:**

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Kassel e.V., Steinweg 21, 34117 Kassel.

Telefon 0561/10 83 10, Telefax 0561 / 875 425, email [VCDKassel@web.de](mailto:VCDKassel@web.de)

Bei der Erstellung dieser Ausgabe haben mitgewirkt: Florian Cebulla (fc), Roald Oestreich (ro), Britt Schmidt (bs), Wolfgang Schmidt (ws), Ingo Hirschhausen (ih), Hermann Hoffmann (hh)

**Einladung zur  
Jahreshauptversammlung  
des VCD-Kreisverbandes Kassel-Stadt und Kassel-Land**

Termin: Mittwoch, 23.3.2005, 19.00 Uhr

Ort: Gaststätte Zum Lichtenhainer, Elfbuchenstraße 4  
Haltestelle Friedenskirche (Linien 4 und 8)

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vortrag von KVG-Vorstandsmitglied Prof. Rainer Meyfahrt über die neuen Strukturen bei der KVG
3. Wahl des / der Protokollführer(in)
4. Wahl der Versammlungsleitung
5. Bericht über die VCD-Arbeit im Jahr 2004  
Vorstandsarbeit, AK Radverkehr, AK Öffentlicher Verkehr u.a.
6. Kassenbericht
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Aussprache
9. Entlastung des Vorstandes
10. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD
11. Wahl der Wahlkommission
12. Vorstandswahl
  - a. Wahl der/des Vorsitzenden
  - b. Wahl der stellvertretenden Vorsitzenden
13. Wahl zweier Kassenprüfer(innen)
14. Anträge (falls vorliegend)
15. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Vorstand des VCD-Kreisverbandes Kassel, Britt Schmidt, 1.Vorsitzende