Gegenverkehr

VCD Verkehrsclub Deutschland

Magazin für Umwelt und Verkehr in Kassel April 2010

Regiotram - Zukunft im Kasseler Osten?

Kombibad Auedamm - was soll das?

Fahrradstraße - ein Traum wird wahr

Jahreshauptversammlung 28. April 2010

Einladung siehe Rückseite

Inhalt

Öffentlicher Nahverkehr / Eisenbahn

Verkehrskonzept Bad Wilhelmshöhe und Bergpark 3

Grundsätzliche Anmerkungen zum Gesamterschließungskonzept 4

Neuer Stadtbahnhof in Eschwege eröffnet 16

Ausschreibung Kassel - Frankfurt 17

Grüne im Bahnhof Wabern 17

Deutsche Bahn, Chaos-Bahn - Ein Dauerbrenner 18

Regiotram - Zukunft im Kasseler Osten 23

Tod auf Raten - Die Mitte-Deutschland-Verbindung 28

KVG: Duo-Fahrer werden ausgebildet 30

Radverkehr

Fahrradstraße - ein Traum wird wahr 10

Radweg am Auebad noch nicht zu den Akten gelegt 12

Schutzstreifen Kölnische Straße - Ein Fortschritt? 13

Stadtplanung

Kombibad am Auedamm - was soll das? 6

Der BUND zum geplanten Kombibad 9

Umbau Friedrich-Ebert-Straße 31

Flugverkehr

Flugplatz Kassel-Calden 26

VCD

Impressum und Kontakt 30

Einladung zur Jahreshauptversammlung 32

Verkehrskonzept Bad Wilhelmshöhe und Bergpark

Bereits in der Vergangenheit hat der VCD die Diskussion um ein Verkehrskonzept im Bereich des Bergparks verfolgt und sich daran beteiligt. Zentrale Eckpunkte für einen besucherfreundlichen ÖPNV-Anschluss waren immer die Verlängerung der Tramlinie 1 entlang des Verbindungsweges zwischen Wilhelmshöher Allee und Tulpenallee bis unterhalb des Schlossplateaus, um Besuchern des Schlosses den mitunter beschwerlichen Weg zwischen heutiger Tramendstelle und dem Schloss zu erleichtern. Zweiter Eckpunkt war die Verlängerung der Tramlinie 3 als so genannte Neue Herkulesbahn bis zum Herkules.

Genau diese Punkte hatte ursprünglich auch ein bei einem Kasseler Ingenieurbüro in Auftrag gegebenes Verkehrskonzept Bad Wilhelmshöhe berücksichtigt. Auf dieses Gutachten wurde später nicht mehr eingegangen. Es kann vermutet werden, dass das Ergebnis nicht im Sinne des Auftrag gebenden städtischen Amtes war. Stattdessen wurde ein Verkehrsstufenkonzept vorgestellt, welches im Sommer 2006 vom Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe einstimmig abgelehnt wurde, denn es war zu einseitig auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Herkulesbahn und Schlossbahn kamen in dem Konzept nicht vor.

Aktuell liegt ein Gesamterschließungskonzept für den Bergpark vor. Darin wird der Schlossbahn eine Absage erteilt. Grund sei, dass die Tramtrasse eine Zäsur des Parks darstelle und Trassenführung und Oberleitungen als störend empfunden würden. In Illustrationen wird dabei davon ausgegangen, dass die Trasse bis vor den Marstall führt und nicht gerade ansehnliche Oberleitungsmasten erhält. Es bleibt unberücksichtigt, dass es dezentere Masten gibt.

Leider wird deutlich, dass die Schlossbahn von Anfang an ein ungeliebtes Kind war und man bis zum Schluss dieses sinnvolle Projekt nicht diskutieren wollte. Schleierhaft bleibt, warum eine mit Rasengleis gut in die Landschaft zu integrierende Tramstrecke mit 8 Fahrten pro Stunde ein Problem sein soll, die Hauptverkehrsstraße mit über 5000 Fahrzeugen am Tag aber offenbar welterbeverträglich ist.

Eine Stellungnahme zum Gesamterschließungskonzept vom Verein Neue Herkulesbahn ist nachstehend in Auszügen abgedruckt. *Roald Oestreich*

Grundsätzliche Anmerkungen zum Gesamterschließungskonzept

„1. Das Konzept setzt zu dem Zeitpunkt an, an dem die Bergpark-/ Schloss-/Wasserspielbesucher ihr Auto geparkt bzw. mit dem Bus am Herkules oder der Straßenbahn am Schloss ankommen und aussteigen.

2. Unseres Wissens beinhaltete der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, ein Gesamterschließungskonzept erstellen zu lassen, ausdrücklich den Stadtteil Bad Wilhelmshöhe einzubeziehen. Dies ist nicht geschehen. (...)

- dass durch den Abschluss der umfangreichen Sanierungen im Bergpark, die Möglichkeit, künftig wieder Veranstaltungen im Innenhof des Oktogon stattfinden zu lassen, die neuen Besucherzentren und natürlich der prestigeträchtige und hervorragend zu vermarktende UNESCO-Welterbetitel deutlich mehr Besucher als prognostiziert erwarten lassen (...);

- die Belange des Stadtteils Bad Wilhelmshöhe, die Anforderungen an den Naturpark Habichtswald und die Berücksichtigung und die langfristige Sicherung des Bad-Status (die Luftbelastung ist jetzt schon grenzwertig).

Die heutige Buslinie 22 könnte bis zum Herkules durch die Tramlinie 3 ersetzt werden

4. Viele grundlegende Rahmenbedingungen werden gar nicht berücksichtigt:

- Die Ergebnisse und Empfehlungen des Stadtteilentwicklungskonzepts Bad Wilhelmshöhe;

- die Chancen und strategische Bedeutung einer verkehrlichen Verknüpfung der beiden Welterbe-Pole und Museumsstandorte ‚Innenstadt' und ‚Bad Wilhelmshöhe' durch einen ungebrochenen Verkehr (...);

- die Tatsache, dass es (...) künftig mehr Attraktionen, Veranstaltungen, Festivitäten im gesamten Bergpark geben wird (...);

5. Obwohl die Einzigartigkeit des Welterbe-Ensembles und die sich daraus ergebenden Entwicklungspotenziale immer wieder beschworen werden, entwickelt die vorgelegte Konzeption keine visionäre Kraft und wirkt unambitioniert.

6. Die Vorentwurfsplanung für die Herkulesbahn ist ein integraler Bestandteil eines Gesamterschließungskonzepts für den Bergpark und kann deshalb nicht losgelöst von diesem betrachtet und entschieden werden. (...)

7. Dass die Option einer Straßenbahnverlängerung überhaupt nicht erwogen wird, stattdessen ausschließlich auf Buslösungen gesetzt wird, unterschlägt die unterschiedliche Akzeptanz und Attraktivität der beiden Verkehrsmittel. Als empirisch belegbare Faustregel gilt: Wird eine Straßenbahn durch Busse ersetzt, halbiert man die Fahrgastzahlen, umgekehrt verdoppelt man sie (...).

8. Es ist kein politischer Wille und kein Ehrgeiz zu erkennen, den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV verändern zu wollen. Man verzichtet auf jeglichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl für die Zukunft. Der Status Quo wird als gegeben und unveränderbar vorausgesetzt. (...)

9. Damit wirkt das Konzept entgegengesetzt zu den Selbstverpflichtungen, die die Stadt Kassel in jüngster Zeit mit mehreren beispielgebenden Beschlüssen und Entscheidungen eingegangen ist. Kassel hat erst Ende November 2009 die hessische Charta für den Klimaschutz unterschrieben (...).

11. Das Konzept genügt wissenschaftlichen Ansprüchen nicht, denn es vermengt Faktenaufbereitung und Wertung. Wertungen der Autoren und Handlungsempfehlungen hätte man zur besseren Orientierung als Fazit am Ende vornehmen können und sollen. (...)

Fazit: Hätte man diese Gesichtspunkte eingearbeitet und in ihren Auswirkungen und mit ihren Optionen berücksichtigt, böte das Gesamterschließungskonzept ein völlig anderes Bild und enthielte eine grundsätzlich andere Entscheidungsgrundlage für den Ortsbeirat und die Stadtverordnetenversammlung.

Das Konzept enthält Mängel, Widersprüche und Auslassungen, berücksichtigt wesentliche Zusammenhänge nicht, so dass es unserer Meinung nach in dieser Form noch nicht entscheidungsreif ist. Wir erkennen in vielen Bausteinen das Verkehrsstufenkonzept wieder, das die Stadtverordneten einstimmig abgelehnt haben. Die vielen Bedenken und Anregungen, die zum Verkehrsstufenkonzept aus dem Ortsbeirat und der Stadtverordnetenversammlung formuliert wurden, finden sich in dem vorliegenden Konzept nicht. Zudem lässt das Konzept eine klare Abwehrhaltung gegen jede Straßenbahnlösung erkennen."

Die ausführliche Stellungnahme des Vereins Neue Herkulesbahn sowie das Gesamterschließungskonzept können im Internet eingesehen werden:

www.neue-herkulesbahn.de

Stadtplanung

Kombibad am Auedamm - Was soll das?

1988 sang Herbert Grönemeyer erstmals seinen Song „Was soll das?“. Verfolgt man die Diskussion um das so genannte Kombibad in Kassel, so wird man an diesen Song erinnert. Warum das neue Kasseler Schwimmbad – abseits aller Wohngebiete – an der Fulda entstehen soll, ist nicht unbedingt zu verstehen.

Zuerst ein Rückblick: Im Jahr 2008 erarbeitete eine städtische Projektgruppe ein Konzeptpapier, in dem verschiedene Standorte untersucht wurden. Konkret gab es zu diesem Zeitpunkt folgende Standorte: Auedamm, Hallenbad Ost, Betriebshof Ost (Städtische Werke), Hauptbahnhof, Park Schönfeld/Giesewiesen.

Mit dem Argument des niedrigen Freizeitwertes wurden Hallenbad Ost, Betriebshof Ost und Hauptbahnhof verworfen. Zitat aus der Stellungnahme des beauftragten Büros Constrata: „Ohne Not würde man heute ein modernes Sport- und Freizeitbad mit Saunaanlage nicht in einem Gewerbe- oder Industriegebiet platzieren.“

Überzeugen mag dieses Argument für ein Hallenbad nicht. Denn wie die hohe Akzeptanz des Stadtbades Mitte zeigt, ist die Einbettung in die Umgebung für ein Hallenbad von recht geringer Bedeutung. Alleine die Kombinierbarkeit mit dem Freibad spricht für den Standort Auedamm.

Für ein Freibad ist der Standort Auedamm nachvollziehbar. Immerhin nutzt ein beträchtlicher Anteil der Besucher das Fahrrad. Bei gutem Wetter ist die Radverkehrserschließung unter der Voraussetzung, dass das offizielle Fahrverbot in der Karlsaue ignoriert wird, recht gut, bei schlechtem Wetter fährt man eh nicht ins Freibad.

Deutlich überwiegen aber andere Gesichtspunkte beim geplanten Ganzjahresbad am Auedamm. Außerhalb der Sommersaison sind die Bedingungen für die Radanreise schlecht. Abseits aller Wohngebiete gelegen, ist bei schlechtem Wetter oder bei Dunkelheit das Rad hier keine ernsthafte Alternative für viele Besucher. Zu Fuß sind die Wege von den nächsten Wohngebieten zum Bad so weit, dass – insbesondere bei schlechter Witterung oder bei Dunkelheit – kaum jemand auf diese Art zum Bad kommt.

Bleiben Öffentlicher Verkehr und die Autoanreise. Alleine vom Gesichtspunkt der öffentlichen Verkehrsanbindung hätte sich die Entscheidung für diesen Standort schon verboten. Denn das neue Bad liegt abseits aller vorhandenen ÖPNV-Verkehrsströme, weshalb dessen Anbindung äußerst teuer sein wird. Vor Jahren wurde die ursprünglich im 30 Minuten-Takt verkehrende Buslinie über den Auedamm auf einen Stun-

Abseits aller Wohngebiete: Das heutige Auebad im Winter, zukünftig Hallenbad

dentakt zusammengestrichen. Und sie verkehrte bisher nur in der Bädersaison, also etwa ein Drittel des Jahres.

„Hingegen ist die ÖPNV-Anbindung unbefriedigend und muss optimiert werden…", heißt es in der Stellungnahme der Arbeitsgruppe. Es wird anerkannt, dass das derzeitige Angebot für ein Bad am Auedamm nicht ausreicht – immerhin gab es dort im ganzen letzten Jahr gerade mal doppelt so viele Fahrten wie am Verkehrsknoten Am Stern (Stadtbad Mitte) an einem einzigen Tag. Oder anders ausgedrückt: Im Sommer 2009 gab es am Tag 55 mal so viele ÖPNV-Verbindungen am Stadtbad Mitte wie am Auedamm.

Für ein attraktives ÖPNV-Angebot wäre zukünftig ein 7,5-Minuten-Takt am Auedamm unabdingbar. Denn nur so wird ein halbwegs akzeptables Umsteigeangebot realisiert. Bei der defensiven Angebotspolitik, die beim ÖPNV in dieser Region weitgehend herrscht, ist dies aber illusorisch Schon ein ganzjähriger 30-Minuten-Takt dürfte als Verbesserung verkauft werden.

Ein weiteres Anreiseproblem wird aber auch durch einen dichten Takt zum Auedamm nicht aus der Welt geschafft. Während das heutige Hallenbad aus 21 von 23 Stadtteilen umsteigefrei zu erreichen ist, wird das neue Kombibad nur aus zwei Stadtteilen eine direkte Verbindung haben. Aus 19 Stadtteilen wird man einmal umsteigen müssen, aus zwei Stadtteilen sogar zweimal. Dadurch wird sich die durchschnittliche Anreisezeit deutlich verlängern. Das dies ein handfestes Probelm ist, zeigt der Kasten „Kindergartenkinder gehen baden". Am Auedamm wird sich also der ÖPNV zur Anreise nicht gerade aufdrängen.

Somit wird also der Standort Auebad zum reinen Autobad. Erstaunlich dabei ist aber, dass ein Kritikpunkt in der Öffentlichkeit ein befürchteter Mangel an Parkplätzen ist. Es ist zwar keinesfalls im Sinne des VCD, eine autoorientierte Erschließung zu forcieren. Wenn aber bereits die Erreichbarkeit zu Fuß, per Rad und mit dem ÖPNV katastrophal ist, gilt dies genauso für die Erreichbarkeit mit dem PKW.

Alles in allem ist es mehr als verwunderlich, dass der Standort Auedamm favorisiert worden ist. Es ist von der Verkehrsanbindung der – mit Abstand – schlechteste Standort, der in der Diskussion war. Problematisch ist aber nicht nur die verkehrliche Situation. Auch stadtentwicklungspolitisch ist die Standortwahl bedauerlich. Der heutige Nordbereich vom Hauptbahnhof, einer der Alternativstandorte, gammelt seit Jahren vor sich hin. Es ist ein Jammer, dass ein derart zentrales Areal ein solches Schattendasein führt. Der in der Standortdiskussion vorgebrachte Einwand, die Deutsche Bahn als Eigentümer der Fläche würde zu komplizierten und langwierigen Verhandlungen führen, ist zwar nicht von der Hand zu weisen. Doch hat Stadtplanung nicht gerade bei solch komplizierten Sachverhalten die Aufgabe, durch Verhandlungsgeschick und Ausdauer solche Probleme zu lösen. Hier kann man nur auf die Stadt Hamburg verweisen. Das heute weltweit bekannte Vorzeigeprojekt der Hafencity ist nur möglich gewesen, weil die Stadt in geschickter Weise im Vorfeld „heimlich" Grundstücke erworben hatte.

Vielleicht kommt ja das Motto von Katja Ebstein aus den siebziger Jahren doch noch zum tragen. „Wunder gibt es immer wieder". Ein solches Wunder wäre für den Standort des zukünftigen Hallenbades wünschenswert.

(Wolfgang Schmidt)

Kindergartenkinder gehen baden

Alle zwei Wochen gehen die Vorschulkinder der Kita Erlöserkirche im Fasanenhof ins Schwimmbad. Zuerst wird in der Kita gefrühstückt und gegen 9.00 Uhr beginnt der Ausflug. Mit der Tramlinie 3 oder 7 fahren die Kinder dann ins Stadtbad Mitte. Hier müssen sich dann alle Kinder umkleiden, anschließend geht's dann ein bis anderthalb Stunden ins Wasser. Wenn später dann alle wieder geduscht und angezogen und alle Haare gefönt sind, schaffen sie es mit der Tram gerade noch pünktlich zum Mittagessen in die Kita zurückzukommen. Mit dem Standort Auedamm dürfte ein solcher Schwimmbadbesuch zukünftig zeitlich (Umsteigen und Halbstundentakt) kaum mehr realisierbar sein.

(Britt Schmidt)

Der BUND zum geplanten Kombibad

Auch der Kreisverband Kassel des BUND lehnt die Ansiedlung des Kombibades am Fuldaufer in der Aue in Kassel ab. Neben der völlig unzureichenden Verkehrserschließung und der völlig ungeeigneten Ansiedlung eines derartigen Touristik-Projektes in dem Landschaftsschutzgebiet ist unser Hauptargument der eindeutige Verstoß gegen den Hochwasserschutz, so wie es sehr streng im Hessischen Wassergesetz und im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes geregelt ist. Danach dürfen neue Bauleitpläne nicht für ausgewiesene Hochwasserschutzgebiete erlassen werden.

Genau dieser Sachverhalt liegt hier vor. Mit einer abenteuerlichen juristischen Argumentation versucht die Stadt Kassel mit Rückendeckung durch das Regierungspräsidium Kassel dennoch den Bebauungsplan durchzusetzen. Dagegen hat der BUND Kassel in Zusammenarbeit mit dem BUND-Landesverband inzwischen beim hessischen Innenminister als Aufsichtsbehörde des Regierungspräsidiums und auch beim Hessischen Landtag durch Einschaltung der Fraktion Bündnis 90/die Grünen protestiert. Die Grünen werden dieses Thema in der nächsten Plenumssitzung im Rahmen der Fragestunde aufgreifen. Obwohl seitens des BUND ein Gutachten eines Fachanwalts vorgelegt wurde, wird darauf in keiner Weise eingegangen, vielmehr wird seitens der Stadt und des Regierungspräsidiums ein abenteuerlicher juristischer Zirkelschluss vorgenommen, der so tut, als würde kein neuer Bauleitplan vorgelegt, sondern eine einzelne Baumaßnahme genehmigt. Dann bestünden etwas umfangreichere Ausnahmemöglichkeiten nach dem Wasserrecht. Ganz eindeutig wird jedoch ein neuer Bauleitplan vorgelegt, der von der Stadt Ende April verabschiedet werden soll. Bei einer solchen Argumentation stellt sich die Frage, ob von den betroffenen Ämtern und Behörden rechtsstaatliche Grundsätze überhaupt noch ernst genommen werden? Berücksichtigt man weiter, dass die zentrale Argumentation der Stadt Kassel die Annahme ist, dass ein solches attraktives Sport- und Freizeitbad einen attraktiven Standort benötigt, wird offenkundig eine betriebswirtschaftliche Spekulation über sorgfältige und seriöse Kosten-Nutzen-Rechnungen gestellt, aber auch über eindeutige rechtliche Vorgaben des Hochwasser-und Landschaftschutzes sowie seriöse Verkehrsplanungen und Verkehrsgutachten. Schließlich vernachlässigt die Stadt Kassel die einmalige Chance, ein solches Projekt als Stadtplanungs-Vorzeigeprojekt - ähnlich wie die Multifunktionshalle - auf einer städtischen Brachfläche anzusiedeln, um damit Stadtgestaltung und städtische Lebensqualität zurückzugewinnen, vernünftige Verkehrspolitik zu machen und auch im Rahmen des Klimaschutzes einer weiteren Bodenversiegelung vorzubeugen.

Wilfried Bonnet, Vorstand BUND Kreisverband Kassel

Fahrradstraße - ein Traum wird wahr

Haben Sie Weihnachten 2007 ins Schaufenster des Umwelthauses geschaut? Dort waren die Weihnachtswünsche des UmweltHauses ausgestellt, unter anderem eine Fahrradstraße für Kassel!

Im folgenden Jahr 2008 ging es lange hin und her: Es gab ernsthafte Überlegungen, das Königstor zur Fahrradstraße umzuwandeln. Von den Geschäftsleuten und der HNA gab es aber heftigen Gegenwind. Man befürchtete, das Königstor sei in Folge dessen für den Kfz-Verkehr dermaßen unattraktiv, dass die Geschäfte leiden könnten. Es war der Stadt nicht möglich, diese Befürchtungen zu entkräften, obwohl nie geplant war, den Kfz-Verkehr einzuschränken. Wie so häufig in der Kommunalpolitik schien der Protest sich nur deshalb zu entzünden, weil die Protestierenden sich nicht einmal die Mühe gemacht hatten, zu klären, gegen was sie eigentlich sind.

Symbole auf der Menzelstraße

Jürgen Kaiser, seit 15. Dezember 2009 Bürgermeister der Stadt, bei seiner Rede zur Eröffnung der Fahrradstraße

Wesentlich kurzfristiger und ohne große Diskussionen wurde im Herbst die Menzelstraße zur ersten Kasseler Fahrradstraße! Wie auch durch das Königstor, verläuft über diese Straße eine der wichtigen Kasseler Radrouten. Im Gegensatz zum Königstor gibt es hier keine Geschäfte, dafür jedoch einen Standort der Universität.

Genau wie für das Königstor vorgesehen, ist die Menzelstraße weiter für den Kfz-Verkehr ohne Einschränkungen freigegeben. Die RadlerInnen gewinnen durch die Ausschilderung mehr Aufmerksamkeit und Rechtssicherheit, aber kein Monopol auf die Straße. Wir meinen: Eine sinnvolle Förderung des Miteinanders im Straßenverkehr.

Im Gegensatz zur Regelung in Tempo 30-Zonen können Radler auf Fahrradstraßen Vorfahrtsrecht erhalten

Wir gratulieren der Stadt Kassel zu dieser Entscheidung! In der Menzelstraße kann das Konzept Fahrradstraße beweisen, dass es gut und sinnvoll ist und den Autofahrern nicht weh tut! In anderen Städten wurde dieser Beweis an prominenterer Stelle erbracht: In der Frankfurter Innenstadt gibt es mehrere Fahrradstraßen. In der vornehmen Goethestraße teilen sich RadlerInnen mit den Nobelkarossen der Frankfurter High Society die Fahrbahn und das augenscheinlich ohne Probleme. Und warum sollte das, was in Frankfurt funktioniert, bei uns nicht klappen?

(Roald Oestreich)

Fahrradstraße - Kleine Rechtskunde

Die Fahrradstraße ist grundsätzlich – genau wie der Name sagt – eine Straße, auf der nur FahrradfahrerInnen fahren dürfen. Sie ist also ein „breiter Radweg", der dem komfortablen Fortkommen dient. RadlerInnen dürfen hier auch ausdrücklich nebeneinander fahren (sonst ist das unzulässig, wenn der nachfolgende Verkehr nicht überholen kann).

Trotzdem müssen AutofahrerInnen die Fahrradstraßen nicht fürchten: Mit einem Zusatzschild kann eine Freigabe für den Kfz-Verkehr erreicht werden. Der Kfz-Verkehr hat sich dem Radverkehr unterzuordnen und mit mäßiger Geschwindigkeit zu fahren. Für den Kfz-Verkehr „fühlt" sich eine solche Fahrradstraße wie eine Tempo-30-Zone an: Man fährt mit dem Auto nur auf kurzen Strecken zum Ziel und wählt ansonsten schnellere Straßen.

Eine solche Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist, hat für den Radverkehr nur wenige, aber dennoch entscheidende Vorteile: Durch die Ausschilderung als Fahrradstraße und ggf. auch Fahrbahnmarkierungen mit großen Fahrradsymbolen ist der Radverkehr präsent. Alle VerkehrsteilnehmerInnen werden darauf aufmerksam gemacht, dass hier der Radverkehr von besonderer Bedeutung ist. Die Verkehrsteilnehmer sind somit aufmerksam.

Da der Kfz-Verkehr sich dem Radverkehr unterordnen muss, haben RadlerInnen bei Unfällen weniger Not, ihre „Unschuld" zu beweisen. Schön ist auch, dass das nebeneinander Fahren hier ohne Einschränkung erlaubt ist.

(Roald Oestreich)

Radweg am Auedamm noch nicht zu den Akten gelegt

Seit einiger Zeit ist im Gespräch, entlang des Auedamms einen Zweirichtungsradweg anzulegen (wir berichteten), da der Auedamm für RadlerInnen unzumutbar sei. Dieses Ansinnen ist immer noch nicht vom Tisch. Dieser Plan wurde zwar unabhängig von der Standortfrage des neuen Hallenbades gefasst, hat aber durch die Idee, das Auebad zum „Kombibad" zu erweitern, Auftrieb erhalten.

Wir sind weiterhin grundsätzlich gegen die Anlage eines solchen Radwegs. Parallel verläuft die Rad-Route 8 über die Fahrradstraße Menzelstraße, so dass der Auedamm für den Radverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Wir befürchten schlicht Geld- und Ressourcenverschwendung, die dem Ausbau des immer noch stockenden Radroutenkonzepts erheblich im Wege stehen.

Ein relativ enger Zweirichtungs-Fuß- und Radweg schafft mehr Konflikte als er löst. Ohnehin: Radverkehrsführung auf der linken Straßenseite ist immer gefährlich und keine Verbesserung. Auf der Tempo-40-Straße mit zurückgesetzten Parkplätzen gibt es derzeit wenig Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Das einzige Problem ist sicherlich das hohe Kfz-Aufkommen, das nur in den Hauptverkehrszeiten auftritt.

Wir schlagen zur Verbesserung vor: Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h! Freigabe einiger Wege in der Fulda- und Karlsaue für den Radverkehr! Und wenn Radverkehrsanlagen angelegt werden, dann bitte als Radstreifen auf Fahrbahnniveau mit Abstand zu den parkenden Kfz. Besser wäre noch eine Sperrung des Auedamms für den Durchgangsverkehr, zumindest zu den Zeiten, an denen der Freizeitverkehr überwiegt.

(Roald Oestreich)

siehe auch Seite 6

Schutzstreifen Kölnische Straße - Ein Fortschritt?

Im Bild ist der im Verhältnis zu den in den Fahrraum hineinragenden Autospiegel zu schmale Schutzstreifen im Verlauf der Kölnischen Straße gut zu erkennen

Im Zuge der Umbaumaßnahmen der Kölnischen Straße wurde die Markierung auf fast der gesamten Länge deutlich geändert: An beiden Straßenrändern wurden so genannte Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt und auf den Mittelstreifen verzichtet. Diese Maßnahme dient zwei Zwecken: Zum einen soll natürlich das Radeln auf der Kölnischen Straße erleichtert werden. Zum anderen soll der Kfz-Verkehr durch die optische Verschmälerung der Straße ein kleines bisschen langsamer rollen und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Wir sehen die Lösung mit sehr gemischten Gefühlen: Natürlich ist es von Vorteil, wenn RadlerInnen auf der Straße und nicht auf dem „Bürgersteig" fahren müssen. Damit werden vor allem Rechtsabbiegeunfälle (die besonders häufig tödlich ausgehen) vermieden. Auch Konflikte mit FußgängerInnen sind ausgeschlossen.

Dennoch hat die Lösung einen gewaltigen Nachteil: Der Schutzstreifen ist unglaublich schmal! Die Fahrt auf diesem Streifen führt so eng an den parkenden Kraftfahrzeugen vorbei, dass eine unvorsichtig geöffnete Tür unweigerlich zur Kollision führt. Ist dies auf den Steigungsstrecken noch halbwegs zu verschmerzen, so ist es im Gefälle doch mehr als unattraktiv, permanent die Bremse ziehen zu müssen. Eine attraktive und schnelle Radverkehrsführung ist das ganz sicher nicht. Ich selbst nutze diese Radstreifen immer nur, wenn ich ein Ziel in der Kölnischen Straße habe und nur bis zur nächsten Querstraße, die mich von der Kölnischen Straße wegführt.

Grundsätzlich begrüßen wir es natürlich, dass die Stadt Kassel Platz für uns RadlerInnen schafft! Wichtig ist es auch, durch Fahrbahnmarkierungen allen FahrerInnen von Kfz deutlich zu machen, dass es auch den Radverkehr gibt. Gelungen ist die Lösung in der Kölnischen Straße leider nicht. Bedingt durch das Problem, dass Autotüren eine erhebliche Gefahr für RadlerInnen darstellen (ich will mir gar nicht vorstellen, wie es sich anfühlt, auf die recht scharfe Blechkante am Ende der Tür aufzuschlagen...), reicht einfach ein paar cm von der Fahrbahn abzuteilen leider nicht aus. Ein bisschen mehr Platz muss schon sein! Noch ärgerlicher ist der westlich anschließende Bereich der Breitscheidstraße (Höhe ehemalige Bereitschaftspolizei). Hier wäre eigentlich genug Platz vorhanden, leider hat man den vor kurzen völlig neu gestalteten Abschnitt mit einem viel zu schmalen Fahrbahnquerschnitt gebaut und so einen weiteren Engpass für Radler geschaffen. Schade, denn vor der nächsten Generalsanierung der Straße in einigen Jahrzehnten, wird man sicherlich an keinen Umbau denken. *(Roald Oestreich)*

Radstreifen versus Schutzstreifen

Die meisten StraßenverkehrsteilnehmerInnen, vermute ich, kennen den Unterschied nicht. Daher einige Erklärungen:

Begriffe: Der Schutzstreifen wird in älteren Veröffentlichungen meistens als Angebotsstreifen bezeichnet. Der Schutz- oder Angebotsstreifen gehört zur Kateorie „Mischverkehr" gilt also nicht als „Radlerzoo" im Gegensatz zum Radstreifen, der als Radweg gilt.

Woran erkenne ich Rad- bzw. Schutzstreifen? Radstreifen sind mit einer durchgezogenen Linie von der Fahrbahn getrennt, oft sind sie rot gefärbt; in jedem Falle ist er mit einem blauen Radwegeschild markiert. Der Schutzstreifen ist mit einer gestrichelten Linie markiert, nicht gefärbt und auch nicht mit einem Radwegeschild markiert; er stellt in gewisser Weise eine ganz normale Fahrspur dar, die aber viel zu schmal für ein Kfz ist.

Gibt es auch bauliche Unterschiede? Ja! Nach den geltenden Empfehlungen, ist der Radstreifen mindestens 2,00 m (empfohlen werden 2,35 m) breit; die angrenzende Fahrspur muss mindestens 2,75 breit sein. Der Schutzstreifen ist mit mindestens 1,25 m (empfohlen 1,60 m) deutlich schmaler. Die Restfahrbahn bei zweistreifigen Straßen soll noch mindestens 4,5 m betragen, pro Fahrtrichtung also 2,25. An den Zahlen ist schon zu erkennen, dass breite Kraftfahrzeuge, die neben einen Radstreifen passen nicht unbedingt neben einen Schutzstreifen passen. Ebenso leicht ist zu erkennen, das RadlerInnen auf Schutzstreifen grundsätzlich dichter an parkenden Kfz vorbeifahren müssen.

Den Verantwortlichen müsste das eigentlich bewusst sein: Denn auch in den Empfehlungen steht deutlich, dass Ruhender Verkehr dem Zweck dieses Streifens widerspricht; sie empfehlen daher u. a. das Parken in Parkbuchten zu verlegen, womit wir wieder beim Problem der Autotüren wären.

Wie werden Rad- und Schutzstreifen genutzt?

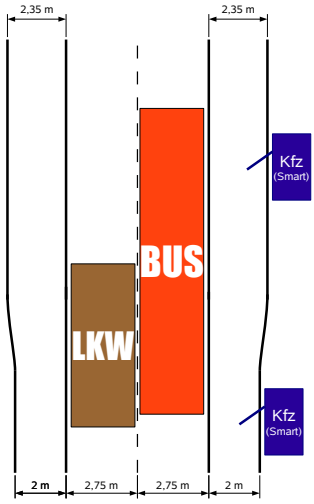
Der Radstreifen darf nur und ausschließlich für den Radverkehr genutzt werden (auch wenn man „draußen" ganz anderes beobachten kann). Halten und Parken ist hier nicht erlaubt. Die einzige Ausnahme ist die Erlaubnis, den Radstreifen mit dem Kfz zu überfahren, um auf Parkplätze oder Grundstücke zu kommen. Der Schutzstreifen darf und soll hingegen von breiten Fahrzeugen, also LKWs und Bussen mitgenutzt werden. Auch ein Halten auf dem Streifen ist zulässig. Im Gegensatz zum Radstreifen wird der Schutzstreifen damit ganz legal zum „Mülleimer" des Kfz-Verkehrs – alles was man auf der Straße nicht will oder was die Straße nicht trägt, was hält oder zu langsam ist, nutzt den Schutzstreifen, wenn nicht durch zusätzlich angeordnete Halteverbote entgegengewirkt wird.

Fazit:

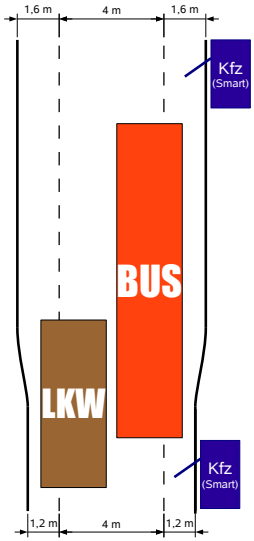
Angebotsstreifen sind aus unserer Sicht nur in zwei Anwendungsgebieten wirklich sinnvoll: Erstens dort, wo RadlerInnen ohnehin langsam fahren, also auf Steigungsstrecken und zweitens dort, wo es keine Parkplätze gibt. In allen anderen Fällen sollte man sich bessere Lösungen für die Radverkehrsförderung einfallen lassen.

Etwas paradox erscheint es, dass Schutzstreifen für Engstellen empfohlen werden: RadlerInnen erhalten am wenigsten Schutz, wo sie ihn am nötigsten brauchen. Nachvollziehbar ist diese Regelung aus der Not heraus dennoch.

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95



Radstreifen (Mindestbreite und Regelbreite)



Schutzstreifen (Mindestbreite und Regelbreite)

Skizzen: Deutlich zu erkennen: Der Radstreifen ist so konzipiert, dass genug Platz für RadlerInnen ist; und auch die Begegnung großer Kfz ohne Einschränkungen für den Radverkehr möglich ist. Der Angebotsstreifen muss überfahren werden, wenn sich größere Kfz begegnen. Ebenso ist zu erkennen, dass die Tür eines PKW den Angebotsstreifen fast vollständig „sperrt"; während beim Radstreifen noch ein bisschen „Luft" bleibt.

Neuer Stadtbahnhof in Eschwege eröffnet

Bahnhof Eschwege am Eröffnungstag

Am 12. Dezember 2009, einen Tag vor Fahrplanwechsel, wurde der neue Kopfbahnhof mit der Einfahrt eines festlich geschmückten CANTUS-Triebwagens in Eschwege eröffnet. Seitdem 1985 die „Kanonenbahn", die Berlin mit Metz verband, auch im Raum Eschwege stillgelegt wurde, konnte die Kreisstadt nur von dem 5 km entfernten Bahnhof Eschwege West erreicht werden. Seit mehr als 10 Jahren kämpfte Bürgermeister Jürgen Zick zusammen mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund für die Wiedereröffnung eines Stadtbahnhofs.

Eschweges Bürger können nun mit der Bahn von der Kernstadt umsteigefrei zu den ICE-Halten Göttingen und Fulda oder – mit Umstieg in Eichenberg – nach Kassel fahren. Genauso einfach können nun Touristen den berühmten historischen Stadtkern erreichen. Möglich wurde dieses Projekt, weil die Deutsche Bahn die alte Strecke aufgegeben hat und der NVV nach einer Ausschreibung die Hessische Landesbahn mit Errichtung der neuen Eisenbahninfrastruktur beauftragte. Das Gesamtprojekt umfasste den Bau einer neuen Nordkurve, Wiederherstellung und Elektrifizierung der bisherigen Trasse, den neuen Bahnhof in der Innenstadt, Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-Anlagen und einen neuen Haltepunkt in Niederhone. Es wurden insgesamt 37,5 Millionen Euro investiert, wovon das Land Hessen 22,5 Mio trägt.

Modernes Bahnhofsumfeld und Fahrzeitänderungen

Der Stadtbahnhof befindet sich neben dem früheren Bahnhof. Fünf Bussteige in ummittelbarer Nähe des Bahnsteigs ermöglichen ein bequemes Umsteigen. Im neuen Empfangsgebäude gibt es ein NVV-Kundenzentrum. Das gesamte Bahnhofsgelände ist barrierefrei angelegt. Wer mit dem Auto oder mit dem Fahrrad zum Stadtbahnhof kommt, kann sein Gefährt im Parkhaus, auf Kurzzeitparkplätzen oder in der Fahrradabstellanlage kostenlos und sicher unterbringen.

Leider bringt der neue Kopfbahnhof für manche Fahrgäste Nachteile. Nach dem alten Fahrplan dauerte eine Fahrt zwischen Bebra und Eichenberg 45 Minuten. Jetzt sind es 56 Minuten. Vorteile: Da das bisherige Umsteigen in Eschwege West entfällt, verkürzt sich die Fahrt von Eschwege nach Kassel bzw. nach Göttingen um etwa 20 Minuten, ebenso in Richtung Fulda.

(Hermann Hoffmann)

Regionalexpress Kassel -Frankfurt (M)

Ausschreibung Kassel - Frankfurt

Auf zwei wichtigen Schienenstrecken Hessens könnten ab dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 Personenzüge privater Verkehrsgesellschaften rollen und damit die Regional- und Regionalexpresszüge der DB von den Gleisen verdrängen. Möglich wird dies, weil der Schienenpersonenverkehr von Bebra nach Frankfurt (Main) und von Kassel über Gießen nach Frankfurt (Main-Weser-Bahn) öffentlich ausgeschrieben wurde. Von 2012 bis 2024 wollen der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) Verkehrsleistungen von fast fünf Millionen Zugkilometern vergeben – ein Mammutauftrag, der auch DB-Konkurrenten auf den Plan rufen dürfte.

Die Deutsche Bahn als Platzhirsch wird sich als bisheriger Betreiber der genannten Strecken an der Ausschreibung beteiligen. Zurückhaltender geben sich derzeit mögliche Mitbewerber. Die Hessische Landesbahn (HLB) und die Cantus Verkehrsgesellschaft prüfen derzeit, ob und, wenn ja, mit welchem Unternehmen eine Bewerbung an der Ausschreibung erfolgt. Als weiterer Bewerber käme die Metronom-Eisenbahngesellschaft in Betracht. Sie ist mittlerweile das größte nicht bundeseigene Unternehmen im regionalisierten Personenverkehr und verkehrt zwischen Hamburg und Bremen und zwischen Hamburg und Göttingen. Metronom leistet 8,2 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

Die Hessische Landesbahn GmbH (HLB) mit rund 500 Mitarbeitern befindet sich zu 100 Prozent im Besitz des Landes Hessen. Leistung: 15,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Die Cantus Verkehrsgesellschaft ist zu 50% in der Hand der Hamburger Hochbahn und zu 50% zur HLB gehörig. Die Cantus-Leistung beträgt rund 3,6 Millionen Zugkilometer im Jahr auf knapp 300 Kilometern Länge. Cantus beschäftigt knapp 90 Mitarbeiter.

(Hermann Hoffmann)

Grüne im Bahnhof Wabern

Vielen Bürgermeistern bereiten nicht mehr genutzte Bahnhöfe Kopfzerbrechen. Aber es gibt Nutzungsmöglichkeiten wie Reisebüros bzw. Gaststätten. Melsungen richtet sogar ein Jugendzentrum mit Lehrwerkstatt ein. Nun bekommt der Umsteigebahnhof Wabern ganz neue Nutzer. Im Januar 2010 teilte die Kreisvorstandssprecherin der Grünen, Dr. Bettina Hoffmann, mit, dass man in dem von der Gemeinde Wabern erworbenen Bahnhofsgebäude 100 qm für Büro- und Versammlungsräume anmieten werde. Die Grünen wollen Büros der Kreistagsfraktion, eines Europaabgeordneten und eines Landtagsabgeordneten einrichten. Im März 2010 soll die neue Geschäftsstelle eröffnet werden.

(Hermann Hoffmann)

Deutsche Bahn, Chaos-Bahn - Ein Dauerbrenner

Aus der Sicht des Bahnfahrers

Können Sie es auch nicht mehr hören? Dieses „Wir bitten um Entschuldigung“ von einer automatischen Band- bzw. Digitalansage? Für den Bahnfahrer und Kunden der Deutschen Bahn AG – also nicht mehr den „Beförderungsfall“, obwohl man sich immer noch so vorkommt – ist diese Durchsage allgegenwärtig. Zumindest auf größeren Bahnhöfen. Wenn Sie allerdings „Glück“ haben, hören Sie die Ansage nicht – dann haben Sie aber doch Pech, denn Sie befinden sich vermutlich auf einem Haltepunkt, womöglich in Nordhessen, auf dem die Deutsche Bahn, um Kosten zu senken, die Lautsprecher abgebaut hat. Hier werden Sie gar nicht mehr informiert über Verspätungen oder Betriebsstörungen – und auch nicht über in hoher Geschwindigkeit durchrauschende Güterzüge. Gut, wenn Sie also immer prophylaktisch großen Abstand von der Bahnsteigkante halten. Falls diese Bezeichnung noch zutrifft und besagte Bahnsteigkante nicht schon beim Einsteigen unter Ihren Füßen wegbröselt.

In einigen Punkten scheint die Deutsche Bahn AG ihrer Zeit weit voraus: Der Klimawandel wurde schon so internalisiert, dass man – nach Mehdornscher Anordnung und Weisheit – auf eine wintertaugliche Technik bei Neufahrzeugen und Infrastruktur verzichtet: frei nach dem Motto, die Erderwärmung kommt, muss es doch nicht mehr klappen bei unter 5 Grad minus. So passt es denn auch, dass der Konzern im Wüstenstaat Qatar ein neues Betätigungsfeld gefunden hat. Dort wird man bestimmt schon mit dem Feinstaub aus Wüstensand fertig werden...

Ja, die Bahn hat es schon schwer mit uns Kunden. Dass wir aber auch pünktliche Züge haben wollen, um rechtzeitig zu Terminen zu kommen. Oder dass wir einen Sitzplatz in einem sauberen Zug haben möchten. Dass wir unsere Fahrkarte einfach und unkompliziert am Schalter erwerben möchten (ohne eine Nummer ziehen zu müssen, wie auf dem Amt). Dass wir ohne einen waghalsigen Sprint mit hoher Herzfrequenz unseren Anschlusszug bekom-

men möchten. Dass wir von motiviertem und freundlichem Personal bedient werden möchten. Dass wir in verlässlichem Takt zu einfach zu merkenden, will sagen immer gleichen Zeiten fahren möchten. Dies alles ist nun wirklich zu viel verlangt. Wie war das mit dem Überraschungsei? Gleich drei (mehrere) Wünsche auf einmal? Das geht nun wirklich nicht – oder?

Das Einzige pünktliche an der Bahn ist die alljährliche Fahrpreiserhöhung. Im Dezember 2009 ist sie mal wieder besonders saftig ausgefallen. Mehr Leistung und Service für's Geld gibt's aber nicht.

Bleibt zu hoffen, dass sich vielleicht doch noch eine „Überraschungsperspektive" für die Deutsche Bahn AG, jenseits von Privatisierung und internationalem Logistikkonzern, auftut und wir bald mit der Bahn fahren, die wir uns wünschen und die für uns Nutzer da ist. Vielleicht merken es irgendwann die Entscheidungsträger der Politik, dass sie viel Geld versenken und dafür wenig Ertrag im Sinne eines guten Bahnverkehrs erhalten. Nach dem Bahn-Chaos in diesem Winter, nach dem S-Bahn-Skandal in der Hauptstadt müsste es einigen doch so langsam dämmern. Aber wir haben es hier offenbar mit einer Schieflage an Lobbyismus zu tun: Die Interessen der Automobil- und Bauindustrie zählen viel, die Interessen der umweltbewussten und Bahn fahrenden Bürger wenig. Dabei kann es doch ein sinnvolles und unideologisches Miteinander von Auto und Eisenbahn/öffentlichem Verkehr geben.

Deutsche Bahn in Nordhessen

Abgesehen davon, dass die DB Lautsprecheranlagen abbaut und weitere Überholgleise zurückbaut, gibt es in Nordhessen drei bedenkliche Entwicklungen im Schienenverkehr:

1. Mit der Verlegung des IC Hamburg-Karlsruhe zwischen Hannover und Göttingen auf die Neubaustrecke zum Fahrplanwechsel haben sich für Nordhessen Verschlechterungen ergeben. Durch die nun frühere Ankunftszeit in Kassel-Wilhelmshöhe wurde der reine Stundentakt im Wechsel RE/IC zwischen Kassel, Marburg, Gießen und Frankfurt zerstört. Es gibt jetzt alle zwei Stunden eine Lücke von 1 ½ Stunden und dafür jede andere zwei Stunden ein Zugfolge von 30 Minuten von IC und RE. Diese Taktverschlechterung ist eine massive Angebotsverschlechterung der Anbindung der Ober- und Mittelzentren zwischen Nordhessen und dem Rhein-Main-Gebiet. Die Wiederherstellung eines reinen Stundentaktes auf dieser Strecke zählt zu den vorrangigen Forderungen des VCD.

2. Die so genannte Mitte-Deutschland-Verbindung vom Ruhrgebiet über Kassel nach Eisenach/Erfurt hat weitere Verschlechterungen und Einschränkungen im

Zugverkehr (IC) erfahren. Von einem verlässlichen Taktverkehr kann hier nicht mehr gesprochen werden. Hier fährt die DB AG einen Verkehr nur noch nach scheinbarer Zugauslastung und Nachfragespitzen. Wer hier flexibel unterwegs sein will, fährt besser über Hannover oder Fulda – natürlich teurer und so von der Rendite-Bahn gewünscht.

3. Durch den Rückbau von Gleisen und die Bevorzugung von Güterzügen wurden ein sinnvoller Taktverkehr und eine häufigere Bedienung der Linien im 30-Minuten-Takt der RegioTram mangels Trassen noch nicht umgesetzt. Die gewünschte – und um Neukunden zu gewinnen notwendige – Verbesserung des RegioTram-Systems steht weiterhin aus – nicht ganz zum Undank des NVV, der selbst unter Kostendruck steht. Hier sind Verbesserungen der Infrastruktur unabdingbar, damit die RegioTram endlich – auch im Spätverkehr – ihrer eigentlichen Rolle als Regional-S-Bahn gerecht wird.

(K)ein Zustand – wir alle sind gefragt!

Vor einem Jahr berichteten wir an dieser Stelle über die Lage bei der Deutschen Bahn AG: die Umgestaltung des Unternehmens in einen internationalen Logistikkonzern und die Privatisierungspläne. Wir berichteten über zweckentfremdete Bundesmittel, über die Verschlechterung und Vernachlässigung der Eisenbahninfrastruktur, über Streckenrückbau, Wartungsmängel und unsinnige Prestigeprojekte. Und heute – heute blicken wir auf ein weiteres Pannenjahr bei der Deutschen Bahn AG.

Wartungsmängel und Betriebsstörungen bei Neigetechnik-Zügen und ICE 3, Dauerbaustellen und Betriebseinschränkungen, Stellwerks-Komplettausfälle, ein Desaster bei der S-Bahn Berlin, ein handfester Daten- und Bespitzelungsskandal. Über all das musste Bahnchef Mehdorn seinen Hut nehmen. Verändert hat sich seitdem jedoch nichts. Zum letzten Fahrplanwechsel gab es weitere Streichungen von Zügen. Zum Jahreswechsel zeigte sich, dass die Deutsche Bahn nicht mehr wintertauglich ist: Chaos und Verspätungen, weil Züge und Strecken den Frost nicht vertrugen – aus Kostengründen die Technik auf „Winter“ nicht mehr ausgelegt ist und Personal fehlt, um Schäden zu beheben.

Der Umbau zum internationalen Logistikkonzern geht weiter. Die Deutsche Bahn baut nun Eisenbahnen in Qatar. Das Unsinnsprojekt „Stuttgart21“ wird realisiert, ebenso das Milliardengrab der Neubaustrecke Erfurt-Nürnberg. An den Privatisierungsplänen hält die neue Bundesregierung fest. Gleichzeitig wächst die Unzufriedenheit der Bahnkunden. Auch wenn die Öffentlichkeit in Deutschland wenig Bahn-interessiert zu sein scheint, so wird immer öfter kritisch über die Bahn

berichtet, werden Missstände angeprangert und kritische Fragen zur Bahnprivatisierung gestellt.

Hinzu treten kluge, aber leider wenig beachtete Vorschläge von ProBahn (siehe „der Fahrgast 3/2009), konstruktive Ideen zu einer Reform der Bahnreform. Jetzt wäre es an der Zeit, dass sich alle Verkehrsverbände, Verbraucherorganisationen, kritischen Stimmen und Umweltorganisationen und alle kritischen Bahnkunden zusammentun, um ein Ende der Chaos-Bahn einzufordern, eine Revision der Bahnreform, eine Abkehr von Privatisierungsplänen und eine Rückbesinnung von Politik und DB zu den eigentlichen Wurzeln: einem gut funktionierenden, kundenorientierten Eisenbahnverkehr.

Die Front ist leider zersplittert. Es gibt ProBahn, „Bürgerbahn statt Börsenbahn", das Bündnis „Bahn für Alle", „Bahn von unten", „Umkehr e.V.", auch „campact", Attac, RobinWood und BUND haben entsprechende Positionen. Und selbst vom VCD sind hier und da DB-kritische Töne zu vernehmen. Alle verfolgen die gleichen Ziele. Es ist dringend notwendig, dass sich diese Organisationen vernetzen, um geschlossen entsprechende Forderungen an die Politik zu stellen. Ein gemeinsamer Forderungskatalog, den auch renommierte Verkehrswissenschaftler unterstreichen würden, enthielte folgende Punkte:

1. Ausstieg aus dem Privatisierungsprojekt in der bisher geplanten Form und Reform des ursprünglichen Privatisierungsplans in einen modifizierten Privatisierungsplan

2. Konsequente Trennung von Netz und Betrieb, Netz in Staatskontrolle und Zuständigkeit, um Mitteleinsatz zielgenau zu steuern und Wettbewerbsbehinderungen zu unterbinden

3. Ein verständlicher Tarif für alle Bahnengesellschaften und alle Anschlussverkehrsmittel des ÖPNV

4. Deutschlandtakt mit Umsteigeknoten und vernünftigen Umsteigezeiten

5. Verzicht auf Prestigeprojekte („Stuttgart 21") und teure Neubaustrecken mit zweifelhaftem Effekt

6. Kapazitätsverbesserung auf bestehenden Strecken und Ästen durch Mehrgleisigkeit und Wiedereinbau von Überholstellen, Streckenbegradigungen

7. Errichtung von Güterzugkorridoren, um Personen- und Güterverkehr zu entflechten, dazu Reaktivierung stillgelegter oder rückgebauter Linien

8. Ausbau des IC respektive Wiedereinführung des IR, damit ein Anschluss von Mittelstädten umsteigefrei an den Fernverkehr gewährleistet wird

9. Ausbau von Knoten und internationalen Korridoren nach den bereits eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen, Verbesserung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs

10. Modernisierung der Bahnhöfe und Stationen, Ausbau der Informationssysteme, Barrierefreiheit, Wiedereröffnung von Fahrkartenverkaufsstellen oder zuschlagfreier Fahrkartenverkauf in den Zügen

11. Mehr Personal für Wartung, Betriebssicherheit, Stellwerke, um schnell eingreifen zu können und etwa schadhafte Infrastruktur schnell reparieren (oder enteisen) zu können

12. Endlich wieder pünktliche, sichere und saubere Züge mit freundlichem Personal,

die so gestaltet sind, dass man a) durch die Fenster gucken kann, b) Platz für Gepäck hat, c) das WC benutzen kann, ohne magersüchtig zu sein und ohne dass man unhygienische Bereiche anfassen muss (ICE-3 und ICE-T-Nutzer wissen, was gemeint ist) und d) die Durchsagen im Zug auch ohne Rauschen verstehen kann

13. Investition in Technik: doppelte Server und Rückfallebenen, damit beim Ausfall von elektronischen Stellwerken nicht stundenlang der Verkehr lahm liegt

14. Entscheidungsgewalt regionaler bzw. örtlicher Dispatcher statt Zentralentscheidungen in Betriebszentralen, die von den örtlichen Gegebenheiten keine Ahnung mehr haben

15. Wiederherstellung der Identifikation der „Bahner“ mit ihrem Netz/Unternehmen als „Familie“ und damit humane, kundenorientierte und betriebsorientierte Personalführung

Wir wollen eine Bürgerbahn und keine Bahn als „Spielzeug“ für rendite-verliebte Manager und Politiker, die scheinbar nur Haushaltsentlastungen anstreben – möglicherweise zugunsten der weiteren Automobilisierung der Gesellschaft und im Sinne der hierzulande dominierenden Automobilindustrie. Die Bahn muss ihre ureigensten Aufgaben erledigen, so wie es in der Schweiz oder den Niederlanden klappt: vertakteter, häufiger Personenverkehr!

(Florian Cebulla)

Vorbild für ein besser vertaktetes Bahnnetz bis in den letzten Winkel des Landes: Die Schweiz

Regiotram - Zukunft im Kasseler Osten

Wie in der letzten Zeit der Lokalpresse zu entnehmen war, tut sich etwas Neues im Kasseler Osten: die Erweiterung der RegioTram nach Waldau steht in den nächsten Jahren an. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist nicht nur aus Sicht des VCD sehr zu begrüßen, da die mangelhafte innerstädtische Linienführung der RegioTram kein positives Licht auf sie wirft. Aus der Perspektive der Kasseler Stadtbevölkerung erscheint sie unsinnig, da sie Streckenabschnitte zusätzlich zum bestehenden Linienangebot bedient. So fährt die RT 3 vom Hauptbahnhof zum Stumpfgleis am Auestadion, die RT 4 vom Hauptbahnhof zum Stern, von dort durch die Königsstraße wieder zurück zum Hauptbahnhof und RT 5 und 9 fahren zusätzlich zu den Tramlinien 4 und 8 in die Leipziger Straße. In Bezug auf die innerstädtische Linienführung der RegioTram gibt es also starken Handlungsbedarf, leistet sie doch in der Region, außerhalb des Kasseler Stadtgebietes, hervorragende Arbeit, was die gestiegene Zufriedenheit der Fahrgäste, wie auch die gestiegenen Fahrgastzahlen gegenüber der Situation vor Einführung der RegioTram zeigt.

Mit der Streckenerweiterung nach Waldau sind aber noch andere, wichtige Schritte verbunden, allen voran die Einführung eines Halbstundentaktes auf allen 4 Linien, damit diese innerstädtisch als 2er-Linienbündel geführt werden können und so von der Fahrtenhäufigkeit einer Stammlinie des Kasseler Tramnetzes mit 15-Minuten-Takt entsprechen. Für die künftige Linienführung der RegioTrams in der Innenstadt ist hervorzuheben, dass die 2er-Linienbündel die Königsstraße gegenläufig bedienen müssen. Das eine Linienbündel, bestehend aus RT 5 und 9, würde dann vom Hauptbahnhof kommend über den Ständeplatz, das Rathaus und die Königsstraße nach Waldau geführt werden können, das andere Linienbündel, bestehend aus RT 3 und 4, vom Hauptbahnhof kommend über Lutherplatz, Stern durch die Königsstraße zum Auestadion.

Öffentlicher Nahverkehr

Auf längere Sicht betrachtet, sollte aber auch darüber nachgedacht werden, die RegioTram in der Frankfurter Straße weiter bis zur Dennhäuser Straße in Niederzwehren zu führen. An diesem Haltestellenbereich wäre der Platz für ein Stumpfgleis vorhanden. Dieser Streckenabschnitt wäre bis zur Innenstadt auch lang genug, um genügend Fahrgäste in Richtung Innenstadt einzusammeln. Der heute bediente Abschnitt vom Auestadion bis zur Innenstadt ist dafür zu kurz. Ganz zu schweigen davon, dass die RegioTram heute nicht durch die Königsstraße fährt. Mit der Führung der RegioTram bis zur Haltestelle Dennhäuser Straße würde auch ein zusätzliches Angebot bis zum DEZ geschaffen.

Um den Halbstundentakt der RegioTram-Linien zu ermöglichen, muss vorher das Nadelöhr am Bahnhof in Obervellmar durch den Bau eines dritten Gleises beseitigt werden. Auch müssten neue RegioTram-Fahrzeuge angeschafft werden, um diese Angebotserweiterung realisieren zu können.

Wie kürzlich der HNA zu entnehmen war, könnte eine RegioTram Strecke nach Waldau 2016 fertig sein, wenn mit dem Baubeginn 2014 begonnen würde. Kostenschätzungen für den 3,5 km langen Abschnitt belaufen sich gegenwärtig auf 31 Millionen Euro. Die Planungen sehen vor, im Bereich des Kreisverkehrs am Platz der Deutschen Einheit eine Tramstrecke auszufädeln und sie parallel zur B 83 nach Waldau zu führen. Wahrscheinliche Endhaltestelle des neuen Streckenabschnitts ist die Gesamtschule.

Neben dem Vorteil, dass Waldau endlich einen Anschluss an das Tramnetz bekäme, könnten damit künftig auch die Verkehrsknoten Altmarkt und Stern durch eine Neuorganisation des Busverkehrs entlastet werden. Zurzeit fahren die Buslinien 14, 18, 19 und 38 von der Kasseler Innenstadt nach Waldau oder in den benachbart liegenden Industriepark Waldau. Diese Buslinien würden dann zwischen der Kasseler Innenstadt und Waldau wegfallen. Die weitere Erschließung Waldaus sowie des Industrieparks würde dann ab einem Umsteigeknoten in Waldau, z.B. an der Gesamtschule, organisiert, was wiederum zu nicht unerheblichen Einsparungen bei den Betriebskosten führen dürfte. Mit der Erweiterung nach Waldau wäre sicherlich, wie auch beispielsweise schon bei der Verlängerung der Linie 5 deutlich sichtbar geworden ist, ein Schienenbonus verbunden. Im Klartext heißt das: mehr Fahrgäste für den ÖPNV und weniger Fahrten mit dem Auto, was sich dann konkret mit einer Entlastung der B 83 zwischen Waldau und Stadtzentrum, bzw. möglichen Verkehrsbeziehungen vom Industriepark Waldau nach Kassel, zeigen würde.

(Swen Schneider)

Attraktive Verkehrskonzepte?

Mehr davon gibt es bei unseren Aktiventreffs! Alle Mitglieder und solche, die es werden wollen und alle, die mit uns diskutieren wollen, sind ganz herzlich eingeladen, uns im Umwelthaus zu besuchen!

Es gibt viel zu tun. Wir brauchen Euch!

Jeder, der sich für Verkehr in Kassel interessiert, wird bei uns eine Aufgabe finden: Wir pflegen Kontakte zu Politik, Verwaltung und Verkehrsbetrieben, arbeiten mit den anderen Verbänden im Umwelthaus zusammen, schreiben Pressemitteilungen, erstellen Faltblätter zu aktuellen Verkehrsthemen und geben meist jährlich eine Ausgabe der Gegenverkehr heraus. Außerdem gibt es noch unseren Infostand, der jedes Jahr am Tag der Erde und gelegentlich auch bei anderen Veranstaltungen eingesetzt wird.

Unsere Aktiventreffs sind jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat um 19 Uhr im Umwelthaus. Natürlich gibt es nach dem offiziellen Teil noch einen gemütlichen Teil z. B. in einer Pizzeria.

VCD Kreisverband Kassel e.V.
Umwelthaus Kassel
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Flugverkehr

Flugplatz Kassel-Calden

Seit dem die Klagen vom Verwaltungsgerichtshof Kassel und die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision vom BVerG Leipzig abgelehnt wurden und auch die EU die Subventionen durchgewunken hat, steht dem Flughafenneubau in Kassel-Calden rechtlich nichts mehr im Weg.

Und doch reißen die kritischen Stimmen auch aus der Luftfahrtlobby nicht ab. Die Interessenverbände der deutschen Fluggesellschaften wie Barig (Board of Airline Representatives in Germany e.V.) und der BDF (Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften) sprechen, weil sich die benachbarten Flughäfen gegenseitig die Kunden abspenstig machen werden, von Kannibalismus. Weil die Baukosten und der langfristige Zuschussbedarf enorm sein werden, halten sie die Ausbaupläne für ein „Fass ohne Boden" für die Steuerzahler.

Wegen der Konkurrenzsituation zu Paderborn und Erfurt wird Kassel-Calden langfristig auf öffentliche Zuschüsse angewiesen sein. Zusammen mit den Investitionskosten für die Steuerzahler wird der Regionalflughafen ein Millionengrab, das von den politischen Befürwortern mit regionalwirtschaftlichen Effekten schön geredet wird. Waren anfangs noch der Erhalt der bestehenden Arbeitsplätze und eine betriebswirtschaftliche Null nach Jahren des Zuschussgeschäftes ausschlaggebend für die Entscheidung zum Neubau, spielen heute die Kosten keine Rolle mehr.

Während mit den ersten Bauarbeiten und der Rodung von 30 ha Wald Fakten geschaffen werden, weigern sich die öffentlichen Anteilseigner, das Land Hessen, die Stadt und der Landkreis Kassel und die Gemeinde Calden, eine Aktualisierung der Baukosten vorzulegen. Gebetsmühlenartig wird die Kostenschätzung aus dem Jahr 2004 mit 151 Mio. Euro wiederholt. Und das, obwohl sich bereits die Kosten der vergebenen Teilbereiche, etwa die flughafenbedingte Verlegung der Bundesstrasse 7, gegenüber der Kostenschätzung von 2004 verdoppelt haben.

Rückenwind bekommen die kommunalen Anteilseigner, deren Haushalte immer größer werdende Defizite aufweisen, vom Regierungspräsidium als kommunaler Aufsichtsbehörde. Dort werden Haushaltssanktionen und Auflagen zum wirtschaftlichen Haushalten ausgesprochen – die

Investitionen für den Flughafenneubau werden davon aber leichtfertig ausgenommen. Somit werden die Anteilseigner aber auch die anderen Kommunen des Landkreises durch die stetig steigende Kreisumlage für den Neubau und den Betrieb des Flughafens langfristig finanziell belastet, während sie ihre originären Aufgaben mangels finanzieller Mittel immer mehr einschränken müssen.

Die Frage, ob ein defizitärer Betrieb eines Regionalflughafens zur kommunalen Aufgabe gehört und die zu erwartenden regionalwirtschaftlichen Effekte diese Investitionen rechtfertigen können, bleibt vorerst unbeantwortet. Warum auch: die gescheiterten Regionalflughäfen in Lübeck, Altenburg oder Friedrichshafen sind weit weg.

Steffi Weinert (Bürgerinitiativen gegen den Flughafenneubau Kassel-Calden)

Februar 2010

Der VCD KV Kassel meint:

Unsere Kommunen sind derzeit finanziell kaum in der Lage, den öffentlichen Nahverkehr in unserer Region sicherzustellen. Absurd erscheint uns daher die Idee, mit vielen Steuermillionen einen Regionalflughafen zu errichten, der uns vielleicht noch an bestimmte Urlaubsgebiete, kaum aber an die deutschen und europäischen Metropolen heranbringt.

Wir hätten mehr davon, unseren ICE-Bahnhof besser an die nordhessischen Städte anzubinden. Denn von hier aus sind die deutschen Städte und auch mehrere Flughäfen schnell zu erreichen. Sinnvoller als ein eigener Regionalflughafen wäre für uns in jedem Fall das „Mitbenutzen“ des Flughafens Paderborn bei gleichzeitiger Stärkung der Mitte-Deutschland-Bahn. Der Vorabend-Check-In am Kulturbahnhof weist ja bereits in diese Richtung. Aber eine solche Idee – so scheint es – scheitert daran, dass man den Westfalen das Prestige eines eigenen Flughafens nicht so richtig gönnt.

(Roald Oestreich)

Tod auf Raten: Die Mitte-Deutschland-Verbindung

Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird die Deutsche Bahn AG die IC-Direktverbindungen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung von Düsseldorf nach Erfurt weiter einschränken. Bereits in den letzten Jahren wurde die Verbindung von einem Zweistundentakt immer wieder reduziert, mittlerweile auf 5 Züge je Richtung. Ab Dezember 2010 wird es nur noch drei Zugpaare geben, zudem wird die Verbindung gekappt. Die Züge werden wohl nur noch zwischen dem Ruhrgebiet und Kassel verkehren. Zwischen Kassel und Eisenach wird der Fernverkehr vermutlich komplett eingestellt. Diese Entwicklung markiert den vorläufig nächsten Schritt vor der Kompletteinstellung des Fernverkehrs auf der Relation. Die DB begründet die Entwicklung mit rückläufigen Fahrgastzahlen. Nach den konzerneigenen Renditevorgaben und aus strategischen Gründen passt die Verbindung nicht mehr ins Konzept. Zum einen strebt die DB langfristig an, die IC ohnehin abzuschaffen und nur noch ICE-Linien zu betreiben, zum anderen ist die Verbindung als „preiswerte" Strecke ebenfalls den Renditeerwartungen im Wege, lässt sich doch mehr verdienen, wenn man die Fahrgäste auf teure Umwegstrecken zwingt, etwa vom Ruhrgebiet über Hannover oder über Frankfurt nach Kassel oder von Kassel statt direkt nach Eisenach mit ICE über Fulda nach Eisenach.

Politische Lippenbekenntnisse und verfehlte Bahnpolitik

Entgegen den Lippenbekenntnissen von Landes- und Bundespolitikern hat die DB die Mitte-Deutschland-Verbindung in den letzten Jahren – wohl mit Absicht – heruntergewirtschaftet. So wurde die Strecke durch die Aufgabe des verlässlichen Zweistundentaktes für Reisende unattraktiv gemacht und viele schon auf die teuren Ersatzverbindungen gelenkt. Außerdem wurde eine wichtige Anschluss- und Zuführungslinie, die RB/S-Bahn von Hannover nach Paderborn am Wochenende in der Taktlage so verändert, dass kein Anschluss mehr in Altenbeken an die ICs nach Hamm bzw. Kassel gegeben war und man theoretisch in Altenbeken eine Stunde hätte warten müssen.

Ab Dezember 2010 wird ein ICE-Paar täglich zwischen Dortmund und München über Kassel verkehren. Ansonsten ist Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung eine Rarität.

Leere Gleise ins Ruhrgebiet. Eine Folge der Fernverkehrspolitik der DB

An dem Beispiel zeigt sich, dass die Bahn-Politik völlig verfehlt ist. Das Ziel der DB-Privatisierung, die hohen Renditeerwartungen infolge des Umbaus zu einem internationalen Logistikkonzern führen zu vertrackten Angebotsplanungen bzw. Verkehrseinschränkungen und Zugstreichungen, mit denen die DB-Fernverkehr zwar ihre Zahlen saniert, aber kein vernünftiges und kundenorientiertes Bahnreisen mehr anbietet. Alles, was nicht rentabel ist, wird an die Länderfinanzierung über den Regionalverkehr „abgetreten". Bleiben teure und scheinbar rentable „Business-Rennstrecken" übrig. Mit dieser Strategie werden weder mehr Fahrgäste gewonnen, noch leistet die Bahn damit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Umweltpolitik in dem Sinne, mehr Menschen vom Auto in den Zug zu bekommen.

Verantwortlich ist die Politik, die an der Bahnprivatisierung festhält und weiter auf Börsenbahn statt Bürgerbahn setzt. Sie lässt zu, dass Konzepte gegen die Bahnfahrgäste und damit gegen die Bürger dieses Landes umgesetzt werden – und das von einem immer noch Staatsunternehmen, das gemeinwohlorientiert arbeiten könnte.

Ersatzangebot keine Lösung

Das vom Nordhessischen Verkehrsverbund NVV angekündigte Ersatzangebot zwischen Warburg und Kassel (zwei Zugpaare täglich) ist kein adäquater Ersatz zum IC. Es ist zwar besser als nichts, aber trotzdem eine Mogelpackung. Die Ersatzzüge schaffen keine durchgehende Verbindung zwischen Kassel und Dortmund, sondern erfordern zweimaliges Umsteigen. Außerdem müssen für diese Verkehre Nahverkehrsmittel für Fernverkehr aufgewendet werden, die dann aber für andere Nahverkehrsangebote fehlen. Der Sinn der Regionalisierung des Bahnverkehrs in den 1990er-Jahren wird dadurch ad absurdum geführt, wenn mit diesen Mitteln immer mehr Fernverkehrsangebote finanziert werden.

Der Bund muss endlich ein Fernverkehrsnetz definieren, das nicht nur die wenigen ICE-Hauptachsen umfasst, sondern auch die immer zahlreicheren vom Fernverkehr abgehängten Regionen einbezieht. Dabei muss die Bedienungshäufigkeit und die Qualität des Angebots festgelegt werden. Notwendig sind neben einem komfortablen Platzangebot die Möglichkeit der Sitzplatzreservierung und ein gastronomisches Angebot. Das Angebot auf diesen Strecken könnte dann per Ausschreibung an den wirtschaftlichsten Anbieter vergeben werden. Die Politiker der betroffenen Regionen sind gefordert, für eine solche Verbesserung zu kämpfen.

(Florian Cebulla)

KVG Kassel: Duo-Fahrer werden ausgebildet

Anfang Januar teilte die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) mit, dass sechs Busfahrer nach einer Prüfung auch Straßenbahnen steuern dürfen. Vier der sechs KVG-Fahrer sollen regelmäßig im KVG-Fahrdienst für Busse und Straßenbahnen eingesetzt werden. Zwei werden in der Leitstelle als Verkehrsmeister arbeiten. Die sechs KVG-Fahrer haben eine dreimonatige Vollzeitausbildung erhalten. In den nächsten Wochen will die KVG sechs weitere Duo-Fahrer ausbilden. Vor Jahren hatte die KVG bereits Busfahrer zu Straßenbahnfahrern ausgebildet. Diese sollen nun nachgeschult werden.

Die KVG will mit den Duo-Fahrern kurzfristigen Personalengpässen begegnen und sich auf geänderte Anforderungen, z.B. Straßenbahnstrecke nach Vellmar, vorbereiten. Wenn sie fertig ist, werden nach KVG-Angaben Buslinien durch Trams ersetzt werden. Duo-Fahrer sichern dem Unternehmen ein hohes Maß an Flexibilität. Auch bei einem erhöhten Bedarf im Straßenbahnfahrdienst oder bei Ersatzverkehr wegen einer Baustelle kann die KVG so besser reagieren. Für die Fahrer bringt die Doppelfunktion ebenfalls Vorteile: Durch die zusätzliche Qualifikation werde der Arbeitsplatz sicherer und die Arbeit abwechslungsreicher.

(Hermann Hoffmann)

Impressum:

Gegenverkehr ist die Zeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland, Kreisverband Kassel e.V., Wilhelmsstraße 2, 34117 Kassel, kassel@vcd.org

Redaktion: Dr. Florian Cebulla, Hermann Hoffmann, Roald Oestreich, Britt Schmidt, Wolfgang Schmidt, Swen Schneider

VCD Kassel im Internet.
Aktuelle Informationen, Termine und anderes gibt es unter:

http://www.vcd.org/kassel

Umbau Friedrich-Ebert-Straße

Der geplante Umbau der Friedrich-Ebert-Straße ist unserer Ansicht nach längst überfällig und in der geplanten Form zu begrüßen! Die Friedrich-Ebert-Straße hat, obwohl sie als Einkaufsstraße ein großes Potenzial hat, in der letzten Dekade sehr stark an Bedeutung eingebüßt – schade. Der geplante Umbau, der breite Bürgersteige und eine fast durchgehende Verkehrsinsel zwischen den beiden Fahrspuren vorsieht, wird Fußgängern – und das sind auf einer Einkaufs- und Shopping-Meile natürlich alle Kunden – das Vorwärtskommen zum Vergnügen machen. Gemeinsame Fahrspuren für Tram und Autos sind für das Verkehrsaufkommen ausreichend.

Einzig die Radwege waren ein wenig in der Diskussion: Sie führen eng an den parkenden Autos vorbei und werden – das ist absehbar und wurde vom damaligen Stadtbaurat bestätigt – auch als Haltestreifen für den Lieferverkehr genutzt. Wir meinen aber, dass dies kein allzu wesentliches Problem ist. Der schnelle Radverkehr rollt auf der Route 11 über das Königstor, und die Radwege in der Friedrich-Ebert-Straße dienen nur zur Erschließung der Geschäfte. Dennoch erwarten wir von der Verkehrsüberwachung, dass die Radwege kontrolliert und frei gehalten werden!

Alles in allem ist der Entwurf für den Umbau der Friedrich-Ebert-Straße richtig und wir freuen uns auf das Ergebnis. Hoffentlich kann der Niedergang dieser Einkaufsstraße damit aufgehalten werden!

(Roald Oestreich)

Schlecht überquerbar ist derzeit die Friedrich-Ebert-Straße zwischen Annastraße und karthäuserstraße. Das würde mit dem Umbau besser.

Jahreshauptversammlung

Hiermit laden wir Sie/Euch zu unserer Jahreshauptversammlung ein. Vor der eigentlichen Jahreshauptversammlung findet ein Themenvortrag statt. Außerdem besteht natürlich die Gelegenheit zu einem gemeinsamen Abendessen.

Themenvortrag:

„40 Jahre Milton Keynes: eine New Town wird erwachsen - wie sieht die Zukunft aus?“ Bilder und Berichte von Swen Schneider

Jahreshauptversammlung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Protokollführers bzw. der Protokollführerin
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht über die Arbeit im Jahr 2009
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstandes
9. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD
10. Wahl der Wahlkommission
11. Vorstandswahl
12. Wahl der Kassenprüfer(-innen)
13. Anträge (falls vorliegend)
14. Verschiedenes

Wann und Wo:

Mittwoch, 28. April 2010, 19^{30} Uhr
im „UmweltHaus“ (Wilhelmsstraße 2)
Haltestelle „Rathaus“ bzw. „Wilhelmsstraße/Stadtmuseum“
Eingeladen sind alle Mitglieder des VCD Kreisverband Kassel
und natürlich auch alle, die sich für unsere Arbeit interessieren!

Mit freundlichen Grüßen
Der Vorstand des VCD Kreisverbandes Kassel, Britt Schmidt (1. Vorsitzende)