Gegenverkehr

VCD Verkehrsclub Deutschland

Magazin für Umwelt und Verkehr in Kassel April 2011

Die Bahn kommt... nach Vellmar

Deutsche Bahn - Chaos-Bahn

Urlaub in der Ferienecke der Schweiz

Jahreshauptversammlung
4. Mai 2011
Einladung siehe Rückseite

Inhalt

Öffentlicher Nahverkehr / Eisenbahn

Deutsche Bahn – Chaos Bahn (Eine Fortsetzung mit unbestimmtem Ende) 3

Verwirrspiel um KVG-Umleitungsverkehr 12

3. Gleis für Obervellmar 21

Herkulesbahn 22

Die Bahn kommt ... nach Vellmar 30

Radverkehr

Interview mit Straßenverkehrsamtsleiter Polzin 16

Schutzstreifen Philippistraße 25

Freizeit

Urlaub in der Ferienecke der Schweiz 26

VCD

Impressum und Kontakt 2

Einladung zur Jahreshauptversammlung 32

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

Deutsche Bahn – Chaos Bahn (Eine Fortsetzung mit unbestimmtem Ende)

„The same procedure as every year?" – „The same procedure as every year!" – Unter diesem Motto lässt sich die Entwicklung der Deutschen Bahn auch im vergangenen Jahr 2010 und zur Jahreswende 2010/2011 fassen. Bereits bekannte Probleme technischer und organisatorischer Art plagen nicht nur die Bahnreisenden, sondern auch das Bahnpersonal, das die Folgen überzogener Rationalisierungen und Renditeerwartungen in der Sandwich-Position zwischen erzürnten Kunden und gängelnden Managementvorgaben auszubaden hat. Der Nahverkehr ist durch die Ländervergaben und Kontrollinstrumente der SPNV-Besteller noch relativ funktionsfähig, sieht man einmal von der S-Bahn Berlin ab, die derzeit nur mit Ausnahmegenehmigung des Eisenbahnbundesamtes ihre Züge betreiben kann. Ein Bemühen um Taktfahrpläne und ein halbwegs kundenorientiertes Angebot ist in den meisten Bundesländern zu erkennen, auch wenn die rarer werdenden Regionalisierungsmittel des Bundes immer häufiger zu Abbestellungen von SPNV-Leistungen führen. Auch ist bei der derzeitigen Finanzierungslage an eine Ausweitung und Verbesserung von Nahverkehrsleistungen auf der Schiene kaum zu denken.

Der unter der DB AG geführte Fernverkehr ist in wesentlich stärkerem Maße noch vom Rationalisierungskurs der Mehdorn-Ära betroffen: Wartungs- und Reparaturrückstau in der ICE-Flotte, Mangel an IC-Wagen, Einstellung und Reduzierung von regelmäßigen IC-Verbindungen (Mitte-Deutschland-Verbindung, Vorpommern), Zunahme von Verspätungen und Zugausfällen. Die Folge sind teilweise erheblich überfüllte ICE- und IC-Züge. Durch die Verbindungsreduzierungen und kaum noch zu durchschauende Sondertarife und Frühbucherrabatte wird diese Entwicklung noch befördert. Deutschland genießen – in vollen Zügen, nur gut, wenn dann nicht noch die WCs defekt sind, das Bordrestaurant ausverkauft ist und unterwegs noch ein Stellwerk ausfällt.

An den Problemen wird sich jedoch nichts ändern, so lange die politisch Verantwortlichen nicht handeln und lenkend eingreifen. Zwar ist der Börsengang der Bahn erstmal auf Eis gelegt, jedoch hat sich an dem politischen Auftrag, den die DB AG erfüllen soll, nichts geändert. Ein „Weiter so" scheint dem neuen Management un-

ter Rüdiger Grube aufgegeben worden zu sein, um dann doch irgendwann die DB AG als integrierten Konzern, d.h. samt Schienennetz, an die Börse zu bringen – entgegen der Warnung aller Verkehrsexperten und Landespolitiker. Es fehlt seitens der Bundespolitik ein klarer Auftrag, welche verkehrlichen Aufgaben zu welchen Bedingungen die Eisenbahn erledigen soll. Und es fehlt eine Diskussion und Konsensfindung, welche Bahn die Bürger wollen und brauchen und wie sich eine solche Bürgerbahn umsetzen ließe. Letzteres sicher nicht möglich ist, so lange an dem Konzept einer DB AG als internationalem Logistikkonzern festgehalten wird.

Und auch für den schienengebundenen Regionalverkehr sehen die Zukunftsaussichten nicht gut aus. Auch hier zeigen sich die Grenzen der Bahnreform und ihre Konstruktionsfehler. Die begrenzten Regionalisierungsmittel erlauben kaum einen Ausbau des ÖPNV und Angebotsverbesserungen. Die Kassenlage der Bundesländer lässt eine ergänzende Finanzierung kaum zu, denn bei ÖPNV-Bestellungen wird gerne zuerst gespart. Zudem kann die DB über Trassenpreise und Stationsgebühren den Nahverkehr verteuern, Mitbewerber aushebeln und den bestellenden Bundesländern das Leben schwer machen.

Es bleibt auch in dieser Ausgabe nur, den Appell an die Politik zu wiederholen: Gebt uns Bürgern eine funktionsfähige Eisenbahn als Bürgerbahn zurück, nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch, weil ein gut funktionierendes Transportwesen ein wesentlicher Standortfaktor für dieses Land ist.

Glück für die DB-Regio: Im Großraum Würzburg hat sie die Ausschreibung gewonnen.

Sommer und Winter – Die Bahn und das Wetter

„Alle reden vom Wetter – wir nicht!" Das war einmal der Werbeslogan der Deutschen Bundesbahn. Heute hat er keine Gültigkeit mehr. Im Sommer 2010 brachen die Klimaanlagen der ICE-2-Züge und in einigen anderen ICE- und IC-Zügen zusammen. In der Tat war die Temperaturlage teilweise extrem. Das Krisenmanagement der Bahn war völlig unzureichend, völlig überhitzte Züge ließ man weiter fahren. Im Dezember 2010 kam dann der Winter, wie auch schon im Vorjahr, völlig überraschend für die Bahn. Auf der Web-Seite des Konzerns konnte man die Worte le-

sen, man habe aus den Erfahrungen des Vorjahres gelernt und nun alles besser im Griff. Alle, die im Dezember 2010 und um die Weihnachtsfeiertage herum mit der Bahn unterwegs waren, konnten sich dann von der vollmundigen Ankündigung überzeugen: kaum ein ICE, der nicht über 60 Minuten Verspätung hatte, Zugausfälle, Kupplungsprobleme, Weichenstörungen, Stellwerksausfälle, Oberleitungsschäden. Wie schon im vorangegangenen Winter fehlte es an Personal zur Beseitigung der Streckenschäden. Und die Zentralisierung und Rationalisierung der Stellwerks- und Betriebsleittechnik in Betriebszentralen, die weit weg vom Geschehen sind, hat sich einmal mehr als Nachteil für eine sichere Betriebsführung erwiesen. Zudem scheinen ICEs nicht mehr auf ihre Wintertauglichkeit hin gewartet zu werden. Seit 1991 fahren ICEs, und es gab seitdem auch härtere Winter, den letzten beiden gleich. Warum versagt die Flotte nun ausgerechnet jetzt, hat aber offenbar früher im Winter funktioniert?

Immer mehr aus dem Takt – Die Bahn und ihr Fahrplan

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2010 hat es erneut offenbart: Ein integraler Taktfahrplan im Fernverkehr, im ICE- und IC-Netz, ist in weite Ferne gerückt. Die Netzübersichten lassen eine klare Linienstruktur kaum erkennen. Immer mehr ICE- und IC-Linien haben alternierende Anfangs- oder Endpunkte und sind nur auf Teilstrecken in einen verlässlichen Takt eingebunden. Zwar gibt es dadurch mehr Direktverbindungen, jedoch auf Kosten eines klaren und verlässlichen Fahrplans. Man kann sich nicht mehr darauf verlassen, jede Stunde mit einer Linie immer das gleiche Ziel zu erreichen, mit festen Umsteigepunkten auf andere Linien, die eine ähnliche Verlässlichkeit der Linienführung haben. Betrachtet man den von der DB AG veröffentlichten Liniennetzplan, ist die Verwirrung perfekt: Die Zahl einfarbiger Linien nimmt ab, hingegen nehmen gestrichelte und bunte Linien zu. Und: Die Zahl der Strecken, auf denen im Fernverkehr wenigstens im Zweistundentakt Züge fahren, nimmt weiter ab. So fahren auf der Mitte-Deutschland-Verbindung oder nach Vorpommern nur noch „einzelne Züge“. Ein im Takt mit festen Umsteigeknoten geführter Linienverkehr sieht jedenfalls anders aus.

Ein neuer Trend scheint die Spaltung ein und derselben Strecke statt im Stundentakt mit ICE in einen parallelen Zweistundentakt von ICE und IC. Beispiel: die Verbindung Frankfurt am Main – Leipzig. Da die regelmäßigen Halte in Gotha, Weimar

und Naumburg nicht mehr von der Mitte-Deutschland-Verbindung bedient werden, hält hier nun der IC alle zwei Stunden von und nach Frankfurt. Nachteil: Für ICE und IC auf der Strecke ergeben sich unterschiedlich lange Fahrzeiten, so dass aus dem sich überlagernden Zweistundentakt kein reiner Stundentakt wird. Das Bahnreisen im Fernverkehr wird somit auch in Zukunft für den Kunden immer undurchschaubarer.

Technik- und Servicewüste – Die Bahn als Systemruine

Man sollte annehmen, dass der Einsatz immer modernerer Technik den Bahnbetrieb verbessert. Doch auch hier scheint zu gelten: „gut gemeint" ist oft das Gegenteil von „gut". So ist das Folgende möglich: Die Abfahrtsanzeige in Hannover Hbf in der Haupthalle zeigt für den gleichen Zug eine andere Verspätungsangabe an als die Anzeigen in der Bahnhofsunterführung und direkt am Bahnsteiggleis, die wiederum ebenfalls abweichende Werte aufweisen. Für einen Zug in einem Bahnhof drei unterschiedliche Angaben? Welche gilt? Und woher kommt es, dass die Angaben nicht synchron sind? Ebenso gut funktioniert das eine oder andere in den letzten Jahren in Betrieb gegangene elektronische Stellwerk. Auf der Hitliste der Ausfälle ganz oben: Hannover, Hildesheim, Berlin-Spandau. Neuerdings betrifft es öfter auch die Stellwerke auf der Nord-Süd-Neubaustrecke. Das gut gemeinte Informationssystem der Bahn ist jedenfalls nicht immer verlässlich und hört spätestens bei den Angaben „ca. 5 Minuten verspätet" oder „unbestimmte Zeit verspätet" auf, sinnvolle Orientierung zu liefern. Und dann gibt es da noch die Unwissenheit von Servicepoint-Mitarbeitern und Bahnsteigaufsichten über tatsächliche Zugfolgen, Zugläufe, Verspätungen: Je mehr Informationen zur Verfügung stehen, umso unklarer ist die tatsächliche Informationslage. Immerhin, ab einer Stunde Verspätung kommt man nun in den Genuss der neuen „Fahrgastrechte" und erhält eine gewisse Kompensation, die aber nach den neuen Richtlinien teilweise schlechter ausfällt als die vorher auf Kulanzbasis von der DB geleisteten Kompensationen. Trotzdem nicht vergessen: Ab einer Stunde Verspätung das Fahrgastrechte-Formular besorgen und Ansprüche geltend machen.

Ist die Bahn noch zu retten?

Ja. Noch ist der Bund Eigentümer der Deutschen Bahn AG. Und somit sind es noch wir Bürger, die Einfluss auf die Geschicke nehmen können sollten. Eigentum verpflichtet!

Weihnachtsüberraschung für Fahrgäste: Stundenlanges Warten auf Züge

Stuttgart 21

Das Funktionieren des eigenen Bahnbetriebs in den Griff zu bekommen und ein verlässliches Angebot für zufriedene Kunden zu liefern – das ist doch ein zu „schnödes“ Ziel, eine zu langweilige Aufgabe für das Bahn-Management und den dahinter stehenden Bundesverkehrsminister. Viel schöner ist doch die Verliebtheit in Spielereien, in teure, große, ruhmreiche, pompöse Prestigeprojekte. Also lieber mit „Stuttgart 21“ klotzen als im Alltagsgeschäft kleckern.

Ein verkehrspolitisch höchst fragwürdiges Projekt, das verkehrlich keine nennenswerten Vorteile, aber eine Fülle von Nachteilen mit sich bringt, bestimmt seit einiger Zeit die öffentliche Diskussion. Seit den massiven Bürgerprotesten im letzten Herbst und einem unangemessenen Polizeieinsatz gegen Demonstranten, hat die Debatte um „Stuttgart 21“ auch bundesweite Öffentlichkeit erlangt und wird ein Wahlkampfthema des Landtagswahlkampfes in Baden-Württemberg. Ein unter Vermittlung von Heiner Geißler durchgeführtes Schlichtungsverfahren sollte eine Lösung in dem Konflikt zwischen Befürwortern und Gegnern des Projektes finden. Da ein baulicher Kompromiss angesichts der Planung nicht möglich ist, sieht der Schlichterspruch vor, dass der neue Bahnhof kommt, die Deutsche Bahn aber vorher die Kapazitätsberechnungen noch einmal überprüft und Verbesserungen und Kapazitätssteigerungen in den Zu- und Ablaufstrecken einplant, was eine weitere Kostensteigerung zur Folge haben dürfte.

Das Schlichtungsverfahren offenbart vollends das Versagen der Politik. Es wäre in unserer Demokratie ureigenste Aufgabe der politischen Beteiligten gewesen, ein solches Projekt nicht nur zu „kommunizieren“, sondern wirklich zu „vermitteln“ und einen Interessenausgleich unter Beteiligung der Bürger zu schaffen, notfalls auch mit dem Ergebnis des Verzichts auf

das Projekt. In der Demokratie kommt der Politik die moderierende Rolle zu. Wenn diese nun einen Moderator braucht, dann läuft etwas schief. Es geht aber im politischen Tagesgeschäft leider immer öfter und hier im Besonderen nicht um Entscheidungen für die Bürger, sondern um die Durchsetzung von Lobby-Interessen, koste es, was es wolle.

Warum ist Stuttgart 21 kein zukunftsweisendes Projekt?

1. Kein nennenswerter Fahrzeitgewinn und keine betriebliche Notwendigkeit

Die Befürworter des Projektes, allen voran der Stuttgarter Oberbürgermeister Schuster und die Landesregierung unter Ministerpräsident Mappus behaupten, ohne die Verschwenkung des Stuttgarter Hauptbahnhofes zu einer Durchgangsstation werde Stuttgart vom europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz abgeschnitten. Diese Behauptung ist schlicht falsch. Schon jetzt verkehren TGV-Züge und ICEs ohne große Fahrzeitverluste über den Stuttgarter Kopfbahnhof, ohne dass es je eine Diskussion über einen anderen Routenverlauf gegeben hätte. Auch diskutieren die Befürworter seit einiger Zeit „Stuttgart 21" immer in Verbindung mit der Neubaustrecke (NBS) Stuttgart–Ulm. Es handelt sich jedoch um zwei völlig unterschiedliche und voneinander getrennte Projekte. „Stuttgart 21" ist nie Bestandteil der NBS Stuttgart–Ulm gewesen. Diese ist ein Projekt im Rahmen der transeuropäischen Netze und genießt EU-Förderung und Priorität. Das gilt jedoch nicht für „Stuttgart 21", das ein rein regionales Verkehrsprojekt ist. Auch wird es eine nennenswerte Fahrzeitverkürzung von Stuttgart nach München ausschließlich durch das Neubaustreckenprojekt geben, nicht jedoch durch „Stuttgart 21". Die Verschwenkung des Bahnhofs bringt maximal 3 weitere Minuten Fahrzeitgewinn. Das ist zu vernachlässigen, abgesehen davon, dass diese 3 Minuten unrealistisch sind, wenn „Stuttgart 21" in der bisherigen Form umgesetzt wird, denn die Kapazitätsreduzierung im Bahnsteig- und Zulaufstreckenbereich wird eher zu Staus und damit verbundenen „Verzögerungen im Betriebsablauf" führen. Wenn es beim Kopfbahnhof bliebe, würde Stuttgart nicht, wie behauptet, vom TGV- oder ICE-Verkehr abgehängt. Diese Züge halten jetzt schon hier und werden in Zukunft schlichtweg keine Umwegstrecke fahren, nur um nicht mehr in Stuttgart zu halten.

Zu berücksichtigen ist ohnehin, dass die Mehrzahl der Fahrgäste in Stuttgart ein oder aussteigt und die Minderheit „durchreist".

2. Geld wird verbrannt, das anderswo besser angelegt wäre

1996 rechnete man mit Gesamtkosten von 2,5 Mrd. Euro für „Stuttgart 21". Daraus sind 2007 bereits 4,12 Mrd. Euro inklusive 1,3 Mrd. Euro Risikozuschlag geworden. Das Projekt wird immer teurer – zu Lasten der öffentlichen Hand. Die Stadt, der Verband Region Stuttgart und das Land Baden-Württemberg zahlen rund 1,2 Mrd. Euro und müssen noch die Baukostenrisiken in Höhe von 940 Mio. Euro tragen. Nach den ursprünglichen Planungen sollte sich das auf den wegfallenden Bahnanlagen projektierte neue Stadtviertel aus den Grundstückserlösen selbst finanzieren. Die Stadt Stuttgart sollte dafür lediglich 170 Mio. DM Erschließungskosten aufbringen. Daraus ist nichts geworden. Um das Projekt zu retten, musste die Stadt die

Grundstücke von der Bahn erwerben, und zwar zum Preis von 460 Millionen Euro. Zinskosten und Vermarktungsrisiko liegen nun bei der Stadt. Aus der Perspektive der Stadtoberen darf allein deshalb schon das Projekt nicht scheitern. Und dann gibt es noch handfeste ökonomische Interessen von Immobilienunternehmen, Vermarktungsgesellschaften und Baukonzernen, die an dem zu verteilenden Kuchen partizipieren wollen. So beabsichtigt ECE, sich große Flächen für ein Shoppingcenter zu sichern, Bauunternehmen und Immobiliengesellschaften wittern das große Geld. Sie verfolgen alle eigene Interessen, die zwangsläufig mit einer sinnvollen Verkehrspolitik nichts zu tun haben. Mit dem Projekt „Stuttgart 21" pumpt die öffentliche Hand Geld in eine regionale strukturpolitische Maßnahme. Regionale, überregionale und internationale Konzerne profitieren hier von Staatsmitteln, wobei sich positive Arbeitsmarkteffekte nur für kurze Zeit abzeichnen. Die für „Stuttgart 21" vorgesehenen Subventionen werden aber an anderer Stelle dringender benötigt. So ließe sich mit den Mitteln die Kapazität des bundesdeutschen Eisenbahnnetzes erhöhen, die Beschleunigung von Strecken und die Modernisierung von Bahnhöfen realisieren – mit Vorteilen für viele Menschen in diesem Land. Von „Stuttgart 21" profitieren nur wenige.

3. Keinerlei Vorteile für den Eisenbahnbetriebsablauf – eher das Gegenteil

Ein weiteres großes Problem von „Stuttgart 21" ist die Tatsache, dass sich die Kapazität des neuen Bahnhofs nicht erhöhen, sondern verringern wird. So werden die Bahnsteiggleise von 16 auf 8 halbiert. Die Zulaufstrecken werden zu Nadelöhren zurückgebaut, weil mehr unter den derzeitigen finanziellen Bedingungen nicht möglich ist. Durch die neuen Zulauftunnel und teils niveaugleichen Kreuzungen auf den Zulaufstrecken wird sich die Betriebssicherheit und Durchlässigkeit des Bahnknotens Stuttgart erheblich verschlechtern. Schon kleinste Betriebsstörungen werden zu erheblichen Verzögerungen im Betriebsablauf führen – mit Rückwirkungen für das gesamte Eisenbahnnetz in Süddeutschland. „Stuttgart 21" unter Beibehaltung der bisherigen Kapazität des Bahnhofs funktioniert nur, wenn die Züge lediglich zwei bis drei Minuten im neuen Bahnhof halten und dann sofort weiterfahren. Angesichts des hohen Fahrgastaufkommens ist das illusorisch. Zudem werden die Bahnsteige der neuen Station sehr schmal sein und dem Fahrgastaufkommen nicht gerecht werden.

Außerdem ist der neue Bahnhof gar kein Bahnhof mehr, sondern eine Haltestelle, denn es können und dürfen aus technischen Gründen dort keine Züge mehr wenden oder gekuppelt werden. Grund: Die Station wird eine Neigung von 15 Promille aufweisen. Auch das erhöht nicht gerade die Betriebssicherheit, und auch nicht die Sicherheit der Passagiere am Bahnsteig, die gucken müssen, dass ihre Koffer nicht wegrollen. „Stuttgart 21" wird die Zugkapazitäten verringern, erschwert zudem die Umsetzung eines integralen Taktfahrplans und die Ausweitung von Regionalverkehrsleistungen.

Aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht kann das Ergebnis somit nur lauten: Stoppt den Wahnsinn. Der VCD und der BUND haben mit „Kopfbahnhof21" ein Alternativprojekt vorgeschlagen, das nicht nur preiswerter, sondern verkehrspolitisch sinnvoller wäre. „Kopfbahnhof 21" ver-

bände die Vorteile der bisher kreuzungsfreien Zu- und Ablaufstrecken mit einer Renovierung des bestehenden Bahnhofs und wäre die Alternative. Doch dafür wird es wohl zu spät sein.

Eisenbahn in Nordhessen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 gab es verschiedene Änderungen auch in Nordhessen. Im Nahverkehr haben verschiedene kleinere Verbesserungen stattgefunden. So fährt der RE 1 von Halle an Wochenenden wieder nach Kassel-Wilhelmshöhe. Die RE-Linie 3 von Hagen ist – allerdings nur an Wochenenden – beschleunigt und hält zwischen Warburg und Kassel nur noch in Hofgeismar. Die RT 9 nach Treysa fährt nun montags bis samstags im Stundentakt. Auf einigen Strecken werden nun vereinzelte Spätfahrten angeboten. Leider kann man aber immer noch nicht von einem übersichtlich und voll-vertakteten Regionalbahn- bzw. Regiotramnetz in Nordhessen sprechen. Eine Taktverbesserung und -verdichtung soll aber realisiert werden, wenn die Streckenkapazität durch den Bau eines dritten Gleises in Obervellmar zukünftig erhöht werden kann und die derzeit noch auf der RT 9 nach Treysa eingesetzten Regiotramfahrzeuge für die anderen Strecken zur Verfügung stehen. Der Notbehelf einer Regiotramlinie auf diesem Streckenast wird bald enden. Der Nordhessische Verkehrsverbund, genauer: die Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH, hat die Linie Kassel-Treysa in einem Wettbewerbsverfahren zum Dezember

2012 mit einer Zehnjahreskonzession und einem Volumen von 748.000 Zugkilometern pro Jahr ausgeschrieben. Noch ist offen, welche Verkehrsunternehmen an dem Bieterverfahren teilnehmen werden und den Zuschlag erhalten werden. Sicher ist jedoch, dass dort ab 2012 keine Regiotramfahrzeuge mehr zum Einsatz kommen und diese dann für einen echten Halbstundentakt auf den RT-Linien nach Melsungen und Hofgeismar eingesetzt werden können.

Weniger erfreulich ist die Entwicklung im Fernverkehr auf der Mitte-Deutschland-Verbindung. Die DB Fernverkehr AG hat hier den ICE- und IC-Verkehr zum Fahrplanwechsel nochmals auf nun einzelne Züge je Richtung reduziert. Die Züge fa-

hren in keinem erkennbaren Takt mehr. Auch werden ICE und IC eingesetzt, mit unterschiedlichen Endpunkten. So verkehrt ein Zug statt nach Eisenach und Erfurt nach München. Einen sinnvollen und verlässlich-taktgebundenen Fernverkehr gibt es somit auf dieser Verbindung nicht mehr, vor allem ist das Angebot auf dem Ast Kassel-Eisenach erheblich eingeschränkt. Der Ersatz der früheren Fernverkehrsverbindungen durch RE-Züge ist mehr als unbefriedigend. Die nordrhein-westfälischen und hessischen (NVV) Aufgabenträger haben sich lediglich auf die Bestellung einzelner zusätzlicher Verbindungen der Eurobahn über Warburg hinaus nach Kassel-Wilhelmshöhe verständigt. Das ist weder im Hinblick auf Fahrzeiten noch Fahrkomfort und Service (Zuggastronomie) ein adäquater Ersatz. Kompensierende Angebote auf der Strecke von Kassel nach Eisenach gibt es gar nicht. Hier ist man in jedem Fall unkomfortabler und länger unterwegs, denn entweder fährt man mit dem Cantus und einmaligem Umsteigen über Bebra oder mit dem ICE und Umsteigen über Fulda.

In Bezug auf die Mitte-Deutschland-Verbindung haben die verkehrspolitischen Entscheidungsträger auf Bund- und Länderebene ihre Verantwortung aus der Hand gegeben und der DB Fernverkehr AG eine schleichende und nun endgültige Angebotsverschlechterung zu Lasten der Bahnkunden durchgehen lassen. Jahrelang wurden Kapazitätseinschränkungen und Rückbauten auf der Strecke hingenommen, sinnvolle Beschleunigungsmaßnahmen nicht umgesetzt. Schließlich wird nun akzeptiert, dass das Angebot von einem reinen Zweistundentakt auf nun einzelne Fahrten reduziert worden ist. So sollte eine umwelt- und bahnkundengerechte Angebotsstruktur nicht aussehen. Es lässt sich aber erahnen, was auch anderen Strecken noch droht, wenn dem Renditediktat des Bahnmanagements kein Einhalt geboten wird und die Deutsche Bahn seitens der Politik nicht endlich einen anderen, neuen Auftrag bekommt.

Dr. Florian Cebulla

Verwirrspiel um Umleitungsverkehr Kirchweg

Ebenso wie Straßen müssen auch die Gleisanlagen der Straßenbahnen von Zeit zu Zeit saniert werden. So wurde vom 10. bis 25. September 2010 auch der Gleisabzweig Wilhelmshöher Allee / Germaniastraße an der Haltestelle Kirchweg instandgesetzt. Bemerkenswert an dieser Baumaßnahme war allerdings, dass die KVG mit einer beispiellos chaotischen Informationspolitik diese Baumaßnahme begleitete.

Sehr kurzfristig, nur wenige Tage vor Beginn der Maßnahme, hingen an den Haltestellen und in den Straßenbahnen die ersten Umleitungshinweise für das folgende und übernächste Wochenende. Zwar ist Tramersatzverkehr für Fahrgäste immer unerfreulich, aber die Beschreibungen aus den Informationsaushängen ließen eine gute Organisation des Umleitungsverkehrs erwarten.

Zitat aus den Aushängen: „Umleitung der Linien 1 und 3 ab Rathaus über die Friedrich-Ebert-Straße an beiden Wochenenden, Umleitung der Linie 7 in der gesamten Zeit vom 10. bis 19. September 2010 über Bebelplatz. Tramersatzverkehr zwischen Königsplatz und Bahnhof Wilhelmshöhe bzw. Druseltal.“ Die Baustellenorganisation schien vorbildlich zu sein und war leicht verständlich!

Doch leider sollte es vollkommen anders kommen:

Am Donnerstag, 9.9.10 erschien dann in der HNA ein Presseartikel, der im Gegensatz zu den recht klaren Aushängen nur noch Verwirrung brachte. So hieß es dort, „dass die Linien 3 und 7 nur zwischen Ihringshäuser Straße und Königsplatz bzw. Scheidemannplatz verkehren sollten und zeitweilig als 1 oder 4 zum Bahnhof Wilhelmshöhe bzw. Park verlängert würden.“ Dies stand in deutlichem Widerspruch zu den Aushängen in Fahrzeugen und an Haltestellen.

Aufgrund der widersprüchlichen Angaben haben wir am Nachmittag des Freitags, 10.9. die NVV-Auskunftsnummer um Hilfe

Drei verschiedene Infos zu einer Maßnahme: die linken beiden Aushänge hingen an der Haltestelle Kirchweg, der recht an der Haltestelle Eisenschmiede.

gebeten. Auch nach einem über 15-minütigem Gespräch (!) mit unserem Verweis auf die Zeitungsinfos versicherte die Mitarbeiterin der NVV-Hotline nach Rücksprache mit ihrem Chef, dass aufgrund der ihnen vorliegenden Informationen es sich nur um Umleitungen handelt, dass also die Linien 3 und 7 weiterhin zum Bahnhof Wilhelmshöhe bzw. zum Druseltal fahren würden.

Noch mehr Verwirrung schaffte am gleichen Nachmittag der Eintrag zur Baustelle auf der KVG-Internetseite. Dort stand nun, dass die Linien 3 und 7 an den beiden Wochenenden von der Ihringshäuser Straße nur bis Scheidemannplatz bzw. Königsplatz fahren würden. Von einer Verlängerung zum Bahnhof Wilhelmshöhe bzw. Park Wilhelmshöhe war dort allerdings nichts zu lesen.

Der Ersatzverkehr am Samstag war dann erwartungsgemäß aus Fahrgastsicht äußerst chaotisch und ärgerlich. So endete die Linie 3 gemäß Zielschild am Königsplatz und wechselte zwischen Am Stern und Königsplatz zur Zielanzeige Auestadion, immerhin riefen einige Fahrer dann durch, dass der Wagen weiter zum Auestadion fahren würde und somit zum Friedrichsplatz und Rathaus nicht umgestiegen werden müsste. Alle Wagen der Linie 7 waren mit Scheidemannplatz gekennzeichnet. Am Nachmittag führte der Autor dann ein Gespräch mit einem Fahrer der Linie 7 vor dem Umleitungs-Aushang seines Wagens. Auf die Frage, warum denn der Aushang im Fahrzeug informierte, dass die Linie 7 „in der gesamten Zeit von 10. bis 19. September 2010 über Bebelplatz“ umgeleitet würde, der Wagen selbst aber in Abweichung von der ausgehängten Information zum Auestadion führe, konnte der Fahrer auch keine Antwort geben. Er meinte nur, dass er die Organisation auch nicht so ganz verstehe. Er fahre nach seinem Fahrplan und der sage, dass er in der nächsten Runde von der Linie 3 am Königsplatz zur Linie 4 zum Mattenberg übergehe. Die Umleitungsorganisation war also so kompliziert, dass selbst das Fahrpersonal nicht alles verstand.

Auch nach einer E-Mail des VCDs an die KVG wurde die Situation nicht besser. Insbesondere die Umleitung der Linie 7 schien die Kreativität der KVG-Autoren zu inspirieren. So wurden mehrfach in der Folgezeit die Aushänge ausgetauscht, so dass schließlich mindestens drei Versionen existierten:

Version 1: „Die Linie 7 wird während der gesamten Bauphase von 10.9.2010 bis 19.9.2010 über Bebelplatz umgeleitet (diese Info war falsch, da am Wochenende die Linie 7 im Westen der Stadt vollständig eingestellt wurde).

Version 2: „... Am Samstag und Sonntag endet die Linie 7 am Königsplatz". (diese Information war als Baustelleninfo völlig falsch. Am Königsplatz endeten nur die fahrplanmäßigen Kurse der Linie 7 abends und am Sonntagmorgen, bei denen es einen Übergang zur Linie 5 Richtung Mattenberg gibt. Diese Situation entsprach dem normalen Fahrplan und war keine baustellenbedingte Veränderung. Richtig wäre gewesen, darauf hinzuweisen, dass alle am Wochenende zum Bahnhof Wilhelmshöhe verkehrenden Kurse bereits am Scheidemannplatz enden. Eine solche Info gab es unseres Wissens übrigens in keinem Aushang).

Version 3 (erschien in der zweiten Baustellenwoche): „Die Bahnen der Linien 7 und N4 werden während der Zeit der gesamtem Maßnahme, montags bis freitags, von Freitag 10.9.2010 ... bis Sonntag 26.9.2010 ... über Bebelplatz umgeleitet." Über die Situation zum Wochenende wird nun gar kein Wort verloren. Fakt war aber, das am Wochenende 18./19.9. die Linie 7 nach wie vor nur bis Scheidemannplatz gefahren ist, am Wochenende 25./26.9. aber wieder über Bebelplatz bis Bahnhof Wilhelmshöhe.

Keine der drei Versionen war fehlerfrei bzw. präzise formuliert. Bemerkenswert ist, dass erst im dritten Aushang auch die Nachtschwärmerlinie N4 erwähnt wurde. Damit unsere Leser das Info-Chaos nachvollziehen können, fassen wir die Maßnahmen nachfolgend einmal korrekt zusammen:

Linie 1: Umleitung an den Wochenenden 10.-12.9 und 17.-19.9. zwischen Rathaus und Rotes Kreuz über Bebelplatz, Ersatzbusse zwischen Königsplatz und Bahnhof WIlhelmshöhe über Kirchweg.

Linie 3: Änderung an den Wochenenden 10.-12.9 und 17.-19.9.: Verkürzung auf die Strecke Ihringshäuser Straße – Königsplatz (Samstags und sonntags vormittags sowie abends wurden die Bahnen dann zur Schleife Auestadion weitergeführt, nachmittags fuhren sie als Linie 4 zum Bahnhof WIlhelmshöhe und zeitweise ab dort als zusätzliche Linie 1 nach Wilhelmshöhe). Ersatzbusse zwischen Königsplatz und Druseltal über Kirchweg

Linie 7: Änderung an den Wochenenden 10.-12.9 und 17.-19.9.: Verkürzung auf die Strecke Ihringshäuser Straße – Scheidemannplatz (von dort wurden die Bahnen zur Schleife Auestadion weitergeführt). Montags bis freitags sowie am Wochenende 25./26.9. Umleitung zwischen Annastraße und Rotes Kreuz über Bebelplatz. Ersatzbusse gab es nicht.

Linie N4: Umleitung während der gesamten Baumaßnahme zwischen Annastraße und Rotes Kreuz über Bebelplatz.

Zur Vereinfachung verzichten wir auf weitere Veränderungen bei den Buslinien 25 und 27.

Die Baumaßnahme war für den VCD Anlass, die KVG auf zwei Punkte hinzuweisen: Zum einen auf die verunglückte Informationspolitik und zum anderen auf die unnötig komplizierte Umleitungsorganisation.

Informationspolitik: Für den VCD erscheint es so, als hätten an den unterschiedlichen Texten (Pressetext, Aushänge in den Trams und Vitrinen, Text im Internet auf www.kvg.de, Text im Internet auf www.nvv.de) vier oder fünf verschiedene Autoren gearbeitet. Davon scheint jeder die Information auf seine Weise interpretiert und generalisiert zu Haben und so sind vier völlig unterschiedliche Texte herausgekommen. Zudem wird der Eindruck erweckt, dass die Autoren der Texte das eigene Verkehrsnetz bzw. die sich aus den Umleitungen ergebenden Folgen nur unzureichend überblicken.

Umleitungsorganisation: Hier stellt sich die Frage, ob eine Baustellenumleitung zukünftig so kompliziert sein darf, dass selbst die Mitarbeiter im Verkehrsunternehmen diese nicht oder nur unzureichend verstehen. Es stellt sich im Nachhinein die Frage, warum die Linien 3 und 7 nicht die gesamten Wochenenden über Bebelplatz umgeleitet wurden. Durch die Verkürzung auf die Strecke zum Auestadion konnten zwar einige wenige Fahrzeuge am Samstagvormittag eingespart werden. Wenn man den personellen Aufwand zur Erstellung des Umleitungsverkehrs allerdings einbezieht, ist der Einspareffekt noch geringer. An den Nachmittagen konnte durch die Umleitung der Linie 7 zum Auestadion übrigens im Vergleich zum Verkehr zur Rolandstraße nicht ein Fahrzeug weniger eingesetzt werden - wozu also die Kappung der Direktverbindung Scheidemannplatz (Zustieg vom Hauptbahnhof) zum Kasseler Westen?

Wolfgang Schmidt

Umleitung Kirchweg: Von der Ihringshäuser Straße aus fuhr die Linie 3 ab Königsplatz zum Auestadion, als E-Wagen oder auch mal mit dem Liniencode 81

Interview mit dem Leiter des Straßenverkehrsamtes Gunnar Polzin

Gunnar Polzin (hier mit einem seiner beiden Kinder) leitet seit 2007 das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Kassel

1.Herr Polzin, auf welchen Strecken fahren Sie denn gerne mit Ihrem Fahrrad durch Kassel?

Da ich mittlerweile in Vellmar wohne, finde ich die Ahna-Route sehr schön, Man ist dort relativ schnell und sicher unterwegs. Das sollte eigentlich auf allen Radrouten so sein. Ist es aber noch lange nicht. Außerdem gefallen mir die Radwege entlang der ICE-Trasse von Wehlheiden nach Oberzwehren auch sehr. Man kann dort eine schöne Runde über Rengershausen, die Fahrradbrücke nach Fuldabrück und über die Brücke Neue Mühle zurück nach Kassel drehen.

2.… und wo mögen Sie gar nicht mit dem Fahrrad hinfahren?

In die Holländische Straße, denn der Gehweg ist dort formell nicht freigegeben. Die vierspurige Straße mit hohem Lkw-Anteil ist besonders unangenehm. Da hilft mir auch mein Helm nicht, den ich mir erst angeschafft habe, seitdem wir in Kassel wohnen. Ich selbst – und ich bin kein ängstlicher Radler - fühle mich hier häufig unsicher als Radfahrer. Die Autofahrer achten beim Abbiegen meistens nicht auf Radler und man wird regelmäßig angehupt, wenn man aus Sicht der Autofahrer zu weit links fährt. Dieses radfahrerunfreundliche Verkehrsklima müssen wir gemeinsam verändern.

3.Welche Stärken hat das Fahrrad Ihrer Ansicht nach in einer Stadt wie Kassel, von der häufig behauptet wird sie sei viel zu bergig, um Fahrrad zu fahren?

Die topographischen Nachteile kann man natürlich nicht wegdiskutieren. Kassel verfügt aber über ein gutes, angepasstes Radroutennetz, das auch bis in die angrenzenden Gemeinden wie Kaufungen und Vellmar reicht. Der Fuldaradweg R1 hat einen hohen Freizeitwert. Die Wege in Kassel sind zumeist nicht weit. Man kann in Kassel gut mit dem Fahrrad zum Einkaufen fahren. Und es gibt sehr viele Fahrradbügel zum Abstellen der Fahrräder, was am

Zur Person:
Gunnar Polzin (42) lernte in Berlin im Schatten der Mauer das Radfahren. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder. Vor seinem Wechsel 2007 an die Spitze des Straßenverkehrs- und Tiefbauamts der Stadt Kassel war er acht Jahre in leitender Funktion im Kieler Tiefbauamt tätig, wo er u.a. auch maßgeblich an der Radverkehrsförderung dort beteiligt war. Zuvor hat er in Dresden und Berlin in zwei Planungsbüros und im Stabsbereich eines großen ÖPNV-Unternehmens gearbeitet. An der TU Berlin hat er von 1988 bis 1994 Planung und Betrieb im Verkehrswesen studiert.

Ziel sehr wichtig ist, wenn man ein wertvolleres Rad fährt.

Allerdings sind die Hemmnisse auf den Hauptverkehrsstraßen in Kassel noch recht groß. Durch die Topographie in Kassel macht Radfahren immer in eine Richtung viel Spaß und in der anderen Richtung kann man das Rad auch schon einmal kostenlos mit der KVG bergauf transportieren.

Ein weiterer Nachteil der Topographie ist, dass die Innenstadt auf einem Hügel liegt, so dass - außer vom Vorderen Westen her - ein Anstieg zur Innenstadt überwunden werden muss.

4. Die Sensation dieses Winters ist der Winterdienst auf den Radrouten.

… aber noch nicht auf allen.

Können Sie uns Details nennen, wie dies umgesetzt wurde? Bislang war ja eines der Hauptprobleme, dass Schneepflüge den Schnee nach rechts und damit auf die Radwege werfen.

Warum machen wir das? Die typischen Radfahrer in Kassel sind technisch gut ausgestattet, tragen Helme und sie fahren teure Trekking-Räder mit wetterfesten Packaschen. Man sieht ihnen an, dass sie Ganzjahresfahrer sind. Daher lohnt es sich, den Winterdienst auf den Radrouten einzuführen. Die Kooperation mit unseren Kollegen von den Stadtreinigern läuft gut; sie gehen offensiv mit dieser hohen Anforderung um, obwohl es rechtlich es keine Verpflichtung gibt, die Radrouten zu räumen.

Probleme bestehen vor allem bei Rad- und Schutzstreifen neben Parkplätzen, da die Schneepflüge den Schnee immer neben die Autos und damit auf den Radstreifen schieben. Besser funktioniert das bei den Radwegen auf Bürgersteigniveau, aber am leichtesten können Nebenstraßen, die Teil einer Radroute sind, durch die Stadtreiniger von Schnee und Eis geräumt werden.

5. Mittlerweile ein Jahr alt ist eine andere Sensation: Die Fahrradstraße. Ursprünglich war sie sehr umstritten. Gibt es Erfahrungen aus der Menzelstraße? Und vor allem: Sind weitere Projekte geplant?

Es gibt keine Toten und keine Verletzten und keine schweren Unfälle. Im Ernst: Es läuft gut in der Menzelstraße und die nächste Fahrradstraße ist mit der Fiedlerstraße in der Nordstadt ab Eisenschmiede Richtung Norden in Vorbereitung. Ab der Eisenschmiede in Richtung Gottschalkstraße prüfen wir, ob es hier auch zur Anbindung der Hochschule im Gesamtkonzept sinnvoll ist, die Fahrradstraße fortzuführen.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung werden wir auch prüfen, welche Straßen auf Radrouten zukünftig Fahrradstraßen werden könnten. Die Anordnung einer Fahrradstraße ist eine kostengünstige Möglichkeit, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Die Beschilderung ist viel günstiger als bauliche Maßnahmen. Daher wollen wir die Fahrradstraßen im Tempo-30-Zonen-Netz in den kommenden Jahren spürbar ausbauen.

Warum wurde die Fahrradstraße in Kassel so kontrovers diskutiert, obwohl sie in anderen Städten, wie z. B. der Frankfurter Innenstadt, bereits lange etabliert ist?

In der veröffentlichten Meinung und in Teilen der Politik ist das Prinzip noch nicht von allen verstanden worden. Viele haben Ängste und sind der Auffassung, dass Autofahren in Fahrradstraßen verboten ist. Jetzt können auch alle Fahrschulen durch die Menzelstraße fahren. Eigentlich ist es

ganz einfach: Eine Fahrradstraße ist quasi ein sehr breiter Beidrichtungsradweg, auf dem auch Autos fahren dürfen.

6.Es ist schon einige Jahre her, als die letzte Radroute eröffnet wurde – immer noch fehlen die meisten der 13 geplanten Routen. Statt neuer Radrouten wird derzeit ein flächendeckendes Wegweisersystem installiert. Nicht alle dieser Strecken sind wirklich fahrradfreundlich. Beschränkt sich die Radverkehrsförderung nun wie in früheren Jahrzehnten auf Beschilderung?

Kann man Radrouten eröffnen? Alle 13 Routen sind mehr oder weniger da. Sie sind das Ergebnis einer eigenen Projektgruppe aus den 80er Jahren, in denen hier richtig viel für den Radverkehr geleistet wurde. Viele bauliche Mängel, sichere Querungen von Hauptverkehrsstraßen, verbesserte Sicherheit und Schnelligkeit fehlen aber vielfach oder entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Die politischen Veränderungen, die zu Beginn der 90er Jahre eintraten, haben dem Radverkehr 12 bis 15 Jahre einer möglichen Weiterentwicklung geraubt. Das ist nicht in wenigen Jahren nachzuholen. Noch immer fehlt in Kassel eine breite politische Akzeptanz für den Radverkehr. Solange das so bleibt, ist es schwer, hier große Verbesserungen in kurzer Zeit zu realisieren. Aktuell konnten wir immerhin den Bereich der Radverkehrsförderung personell verstärken und auch durch Fördermittel des Landes Hessen den Radverkehr in Kassel in Teilen verbessern.

Dem Radverkehr gehört die Zukunft. Weil es den Nutzern wenig kostet und für uns als Stadt eine kostengünstige Verkehrart ist, die weder Lärm noch Abgase verursacht und auch der Infrastruktur nicht so wie der Kfz-Verkehr zusetzt. Aber Radverkehrsmaßnahmen sind häufig sehr kleinteilig, vor allem wenn es um eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen geht. Daher brauchen wir für die Planung und Umsetzung relativ viel Zeit.

Die bis Mitte April abgeschlossene Beschilderung ist eine einmalige Aktion mit Fördermitteln des Landes Hessen. Parallel wird in allen Gemeinden des Zweckverbands Raum Kassel auch die Beschilderung neu aufgebaut. Dann haben wir eine gemeinsame Beschilderung in Stadt und Umland. Das ganz ist ein Ergebnis des Regionalen Radforums Kassel. Wie gesagt, die Qualität der ausgeschilderten Routen ist aber in der Tat sehr unterschiedlich.

In der Frage war allerdings das ursprüglich geplante Netz aus 13 Routen gemeint. Wir wären zunächst zufrieden, wenn dieses einmal fertiggestellt würde.

Für mich stellt sich die Frage: Wann ist ein Radroutennetz fertig? Ich sage: Nie! Ein Radroutennetz kann immer besserer hinsichtlich der Qualität, der Sicherheit, der Erkennbarkeit und hinsichtlich der Akzeptanz werden. Das Thema Radwegenetz bleibt auf daher immer auf unserer Tagesordnung, wir wollen das Netz dichter, enger, sicherer und attraktiver machen.

Mit der ganztägigen Öffnung weiter Teile der Fußgängerzone in der Innenstadt, dem Regionalen Radforum, der Wegweisung, dem flächenhaften Aufstellen von Fahrradbügeln und mit der Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen haben wir neue Themen in der Radverkehrsförderung angepackt und realisiert. Die aktuell montierten neuen Schilder sollen auf bereits heute bestehende sichere und konfliktfreie Verbindungen hinweisen, so dass Neubürger die Verbindungen leicht kennen lernen

können. Neben dem eigentlichen Radroutennetz sind in den letzten 15 Jahren auch andere Themen, wie zum Beispiel die Fahrradbügel auf der Strecke geblieben. Das haben wir jetzt geändert.

Radfahrer machen ja in der Regel keinen Umweg und fahren immer den kürzesten oder sichersten Weg. Ein typisches Problem fehlender Radverkehranlagen ist daher auch, dass immer mehr auf dem Gehweg gefahren wird. Wir haben also noch viel zu tun.

Radverkehr ist immer eine Angebotsplanung: Daher auch die vielen Fahrradbügel und -wegweiser. Ich stelle meine Fahrrad nicht einfach so ab, ich schließe es lieber an. Wir haben daher ca. 2500 zusätzliche Abstellmöglichkeiten in Kassel geschaffen.

7. Ein – für Kasseler Verhältnisse – riesiges Projekt ist das Radverleihsystem. Wie ist hier der Stand der Dinge?

Das System ist vollständig durchgeplant und ausgeschrieben. Das Bundesverkehrsministerium wird es mit 1,4 Mio. Euro fördern. Es werden 500 Fahrräder an 50 Standorten zwischen Wilhelmshöhe und Klinikum bereit stehen. Sogar am Herkules ist eine Station geplant.

Sinn und Zweck des Radverleihsystems ist unter anderem die volle Integration in den ÖPNV: mit der Fahrkarte ist ½ Stunde Fahrradfahren kostenlos; für Zeitkarten gibt es auch entsprechende Zeitgutschriften. Wenn spätabends zum Beispiel kein Bus mehr fährt, kann man ein Leihfahrrad zum günstigeren Übernachttarif mieten und damit nach Hause radeln und am nächsten Tag wieder an einer beliebigen Station zurückgeben.

Die Alltagsradler sind nicht unsere Zielgruppe, denn die nutzen ihr eigenes Fahrrad. Vielmehr ist unsere Zielgruppe die intermodalen und multimobilen Nutzer, die immer das passende Verkehrsmittel zur Verfügung haben wollen

8. Ein besonderes Ärgernis ist der Radverkehr, aber nicht nur der, am Bahnhof Wilhelmshöhe. Die nachgefragte Verbindung von Wehlheiden in Richtung City-Center existiert leider immer noch nicht. Eine Folge sind viele GeisterradlerInnen vor dem Bahnhofsplatz. Eine Verbesserung der Situation wird schon seit Jahren angestrebt. Wie stellen Sie sich den Bahnhof Wilhelmshöhe der Zukunft vor?

Unsere Planung hierfür ist fertig und wird im Mai den Gremien zum Beschluss vorgelegt. Der Radweg am Bahnhof Wilhelmshöhe soll zwischen Intercity-Hotel und der Wilhelmshöhe Seite des Willy-Brandt-Platzes verbreitert und zum Zweirichtungsradweg ausgebaut werden. Die Verkehrsinsel an der Einfahrt zum Parkplatz wird versetzt und deutlicher markiert, so dass die Verkehrsteilnehmer besser ihre Fahrspur finden. Am Bahnhof werden weitere Fahrradbügel und Stellplätze für die Leihräder auf der dreieckigen Fläche zwischen Haltestellen und Parkplatz geschaffen. Mit dem Bau soll spätestens im nächsten Jahr begonnen werden.

Insgesamt hat der Willy-Brandt-Platz noch viel mehr Mängel, unter anderem ist der Platz nicht behindertengerecht. Wo von uns und der KVG gebaut wird, wird die Barrierefreiheit auch hergestellt, jedoch noch nicht auf dem ganzen Platz. Die DB hat leider bislang kein Interesse an der Herstellung von Barrierefreiheit und Blindenleitsystem im gesamten Bahnhofsbereich gezeigt.

9.Die nächsten beiden Fragen weichen

vom Hauptthema Radverkehr etwas ab: Gibt es Untersuchungen darüber, wie viele Kinder von ihren Eltern zur Schule gebracht werden und wie viele selbstständig hingehen oder -fahren?

Uns fällt es natürlich auch auf, dass viele Schüler auch in Grundschulen mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Ampeln und Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen vor den Schulen sollen die Kinder hauptsächlich vor den hektischen Auto fahrenden Eltern schützen. Dabei sind die Schulwege im Grundschulbereich grundsätzlich so kurz, dass man sie auch zu Fuß gehen kann. Es geht den Eltern ganz sicher auch um die Bequemlichkeit.

Wir arbeiten derzeit mit dem Gesundheitsamt, dem Amt für Vermessung und Geoinformation, dem Jugendamt, dem Schulverwaltungsamt und dem staatlichen Schulamt zusammen. Die Schulwege sind sicher in Kassel. Alle weiterführenden Schulen sind an das Radroutennetz angebunden. Unser gemeinsames Ziel ist, dass mehr Schulwege zu Fuß und zu den weiterführenden Schulen auch mit dem Rad zurückgelegt werden. Zum Einstieg erhalten jetzt alle Schülerinnen und Schüler der 4. Klassen den Fahrradstadtplan zur Fahrradprüfung.

10.Sind die Ampelzeiten in der letzten Zeit verändert worden, so dass Fußgänger länger warten müssen?

Wir arbeiten an technischen Verbesserungen um den ÖPNV zielgerichtet zu verbessern und die Potenziale bei der Luftreinhaltung und Lärmschutz zu erhöhen. Die Fußgänger sollen dabei keine Verschlechterungen erfahren. Dennoch ist es ein Zielkonflikt die verschiedenen Anforderungen bei den Ampelschaltungen zu berücksichtigen.

Wir wollen die Stadteile Wesertor, Nordstadt, Unterneustadt und Mitte besser untereinander, mit der Universität am Campus Holländischer Platz und mit der Innenstadt für Fußgänger und Radfahrer vernetzen. Gerade die hier vorhandenen vierspurigen Straßen, oft mit Tram und eigenem Gleiskörper in der Mitte, sind derzeit noch Barrieren, die die Stadtteile zerschneiden und von Fußgängern nur schwer überwunden werden können. Konkret werden wir neue Fußgängerüberquerungen mit Ampeln über Straßen errichten, wo heute sichere Querungen fehlen, so z. B. in der Schützenstraße bereits im Herbst 2011. Für die Weserstraße, die Kurt-Schumacher Straße und die Holländische Straße laufen Untersuchungen, wo Fußgängerquerungen sinnvoll und für die anderen Verkehrsarten halbwegs verträglich sind. *12. Welches Fahrradprojekt ist Ihr Lieblingsprojekt?*

Die Markierung von Fahrradstreifen und Schutzstreifen in der Kohlenstraße und der Wittrockstraße. Das wird demnächst angegangen. Die Wittrockstraße ist im Moment noch sehr unzeitgemäß gestaltet; wir werden bei der Umgestaltung keine Nachteile für die Autofahrer, aber Vorteile für die Radfahrer erreichen können.

Herr Polzin, wir danken Ihnen für das Gespräch!

Das Interview führten Britt Schmidt und Roald Oestreich

Gunnar Polzin hat uns nach dem Interview noch über viele weitere Vorhaben informiert, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen. Aus Platzgründen finden Sie diese Informationen auf unserer Internetseite www.vcd.org/kassel

Schutzstreifen in der Philippistraße (Rothenditmold)

Nachdem wir uns in der letzten Ausgabe recht kritisch zu Schutzstreifen geäußert haben, möchten wir an dieser Stelle eine wirklich gelungene Anwendung präsentieren. Im letzten Jahr wurde in der Philippistraße auf dem recht steilen Anstieg in Richtung Tannenwäldchen ein Schutzstreifen angelegt. Hier kann man sich radelnderweise wirklich recht sicher fühlen, denn hier gibt es keine parkenden Fahrzeuge, deren Türen eine Gefährdung darstellen könnten. Bergab wurde zu Recht auf den Schutzstreifen verzichtet, denn ein Überholen durch Kfz erscheint bei den hohen Geschwindigkeiten, mit denen das Rad zu Tal rollt eher unwahrscheinlich zu sein.

In der Verlängerung in Richtung Wolfhager Straße gibt es übrigens beidseitig einen Schutzstreifen. Und hier gibt es wieder die Problematik mit den parkenden Kfz – allerdings nur auf einem verhältnismäßig kurzen Teil der Strecke, den man dann doch recht vorsichtig passieren muss.

Insgesamt kann man diese Radverkehrsanlage durchaus als gelungen ansehen. Vor allem die bergauffahrenden RadlerInnen werden sich ganz sicher darüber freuen.

Roald Oestreich

Öffentlicher Nahverkehr

Neue Herkulesbahn in Kassel?

KVG: Schienen auf alter Trasse möglich – Förderung ungewiss

In früheren VCD-Nachrichten wurde bereits über die Neue Herkulesbahn berichtet. Es handelt sich um eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 von der jetzigen Endhaltestelle Druseltal durch das obere Druseltal bis zum Herkules. Hierfür kämpft seit 8 Jahren der Förderverein Neue Herkulesbahn. Die alte Herkulesbahn (Schmalspurbahn) wurde 1966 stillgelegt.

Bereits im Oktober 2010 berichtete der Extra Tip, dass 2/3 der Leser Sympathie für das neue Projekt zeigen. Nun teilte die Hessische Allgemeine am 6. November 2010 mit, dass die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) nach einem Auftrag der Stadtverordneten eine Studie vorgelegt habe: Eine neue Herkulesbahn ist technisch machbar. Sie würde von deutlich mehr Fahrgästen genutzt als der jetzige Linienbus und koste 13,4 Millionen Euro. Zum Vergleich: Der Lückenschluss Frankenberg – Korbach soll 14 Millionen Euro kosten.

Auf der alten Trasse könnten wieder Schienen verlegt werden. Die würden ab der heutigen Endhaltestelle einspurig links neben der Straße Im Druseltal verlaufen, oberhalb der Gaststätte Neu Holland die Fahrbahn kreuzen und durch den Wald zum Herkules führen. Bei einer Ortsbegehung habe man mit Vertretern von Hessen-Forst, der Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK) und Kassel Marketing gesprochen, sagt KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Bedenken gegen die Streckenführung gebe es nicht.

Eine Bahnverbindung vom Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe bis zum Herkules (Beginn der Wasserspiele) würde nach den Berechnungen der KVG von 175 000 Menschen pro Jahr genutzt. Heute kommen nur 6 % der Herkulesbesucher (25 000) mit dem Linienbus. Die KVG hat die Investitionskosten für die Schienenverbindung und die Betriebskosten grob berechnet. Sollte das Projekt vom Land gefördert werden, käme auf die Stadt Kassel ein jährlicher Zuschussbedarf von 400 000 Euro zu. Ohne Förderung wären es 1,1 Millionen Euro.

So könnte sie aussehen: Endstation Herkules (Quelle: Förderverin Neue Herkulesbahn e.V.)

Zukunftsvision: Direkt aus der Fußgängerzone zum Herkules

Die Grünen im Kasseler Stadtparlament schlagen eine Bewirtschaftung der – jetzt kostenlosen – Parkplätze am Herkules vor. Hierdurch könnten mehr Benutzer für die Bahn gewonnen werden. Der Fraktionschef Gernot Rönz lenkte den Blick darauf, dass das Prädikat „Bad" für Wilhelmshöhe durch mehr Autoverkehr gefährdet werden könnte, ebenso die Anerkennung des Bergparks als Weltkulturerbe.

Auch Michael Schwab, der Vorsitzende vom Förderverein Neue Herkulesbahn, weist darauf hin, dass die Bahn den Kurbezirk und den Naturpark Habichtswald von Lärm und Abgasen entlaste. Die Bahn in reizvoller Landschaft ließe sich hervorragend vermarkten und würde mit höheren Fahrgastzahlen den Zuschussbedarf reduzieren.

Eine Leserbriefschreiberin bringt interessante Zahlen: Die Herkulessanierung kostet fast 30 Millionen, die Löwenburg über 28 Millionen, das Besucherzentrum am Herkules 3,5 Millionen. Dann darf uns eine umweltfreudliche Straßenbahn in den Bergpark 13,4 Millionen wert sein.

Allerdings haben Vertreter anderer Parteien z.T. Bedenken wegen der hohen Kosten und der mangelnden Förderfähigkeit.

Welche Fördertöpfe ?

Der Leiter der Museumslandschaft Hessen Kassel (MHK), Prof. Bernd Küster, sieht zwischen Welterbe und Herkulesbahn keinen Widerspruch. Ein attraktiver Nahverkehr zu den Sehenswürdigkeiten in Bad Wilhelmshöhe sei ganz in seinem Sinne. Küster ist fest davon überzeugt, dass der Bergpark mit seinen Wasserkünsten hervorragende Chancen hat, im Jahr 2013 in die Liste der Welterbestätten aufgenommen zu werden. Nach Ansicht des Hessischen Wirtschaftsministeriums und des Hessischen Landesamtes für Straßenbau sollten die politisch Verantwortlichen der Stadt Kassel prüfen, ob andere Fördermöglichkeiten als das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung stehen, um eine neue Herkulesbahn realisieren zu können. Aus Sicht des Ministeriums und des Landesamts handelt es sich um kein klassisches Tramprojekt, da es nicht um die Erschließung von typischen Wohn- und Gewerbegebieten geht, sondern um eine für den Freizeitverkehr und touristische Zwecke gedachte Anbindung.

Unter www.neue-herkulesbahn.de findet

man auch den aktuellen Flyer der Pöstlingsbergbahn in Linz a.d. Donau, einer vergleichbaren Straßenbahn-Direktverbindung von der Innenstadt zum Hausberg der Linzer. Die Pöstlingsbergbahn beeindruckt seit mehr als 110 Jahren Gäste aus aller Welt mit ihrer außergewöhnlichen und idyllischen Streckenführung. Die Kulturhauptstadt Europas 2009 hat mit 35 Mio Euro die Bahn umfangreich saniert und neue Fahrzeuge angeschafft.Mehr als 500.000 Menschen fahren mit ihr jährlich auf den Pöstlingsberg. Im Gegensatz zu Kassel fiel diese beliebte Straßenbahn nicht dem Zeitgeist der 60er Jahre zum Opfer.

Die Stadt Linz erkennt das touristische Potenzial dieses attraktiven Ausflugszieles, setzt konsequent auf dessen umweltfreundliche Erschließung und vermarktet das Verkehrsmittel entsprechend offensiv. Kassel als künftige UNESCO-Welterbestätte sollte sich ein Beispiel an Linz nehmen. Auch auf das Beispiel Würzburg macht der Förderverein aufmerksam. Würzburg kann eine neue Straßenbahn entlang der Residenz bauen, ohne deren Status als Weltkulturerbe in Gefahr zu bringen. Dies hat das Welterbekomitee der UNESCO kürzlich in Brasilia beschlossen.

Der Förderverein Neue Herkulesbahn gibt in seiner Homepage http://www.neue-herkulesbahn.de/wirtschaftlichkeit.htm sachliche und informative Stellungnahmen zu Kosten und Nutzen von Investitionsprojekten des ÖPNV.

Hermann Hoffmann

Obervellmar: Erster Spatenstich für 3. Gleis der Regiotram

Noch gibt es in Obervellmar nur zwei Gleise

Die Regiotram-Linien Kassel-Hofgeismar (RT3) und Kassel-Wolfhagen (RT4) sind stärker besetzt als andere RT-Linien. Beide RT-Linien verzweigen sich im Bahnhof Obervellmar, der nur zwei Gleise hat und auch von Güter- und IC-Zügen durchfahren wird. Um den RT-Triebwagen auf den 6 Stationen bis in die Kasseler Innenstadt einen 30- bzw. 15-Minutentakt zu ermöglichen, benötigt Obervellmar ein drittes Gleis. Der Spatenstich herfür erfolgte am 16. November 2010 durch den Landrat des Landkreises Kassel Uwe Schmidt, NVV-Geschäftsführer Wolfgang Dippel, Marco Rasbieler von DB Netz und die Bürgermeister von Ahnatal und Vellmar.

22,3 Millionen Euro werden in dieses Gesamtprojekt investiert. Hierin sind hohe Zuschüsse des Bundes und des Landes Hessen enthalten. Der NVV übernimmt die darin enthaltenen Planungskosten von 4,5 Millionen Euro. Allein 12 Millionen Euro der Gesamtsumme entfallen auf die Baustelle Obervellmar. Eine 4,5 km lange Lärmschutzwand soll die Anwohner vor dem Krach der Güterzüge schützen. Im

Schnitt rollen 50 Züge in einer Nacht durch den Bahnhof. Auch der für behinderte und ältere Menschen schwierige Zugang (Treppe) am Bahnsteig Richtung Kassel soll mit einem Aufzug versehen werden. Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla hofft, dass mit dem Taktverkehr die Station am Herkules-Einkaufszentrum attraktiver wird. In der Tat haben nur wenige RT-Stationen Einkaufsmärkte in der Nähe. Auch von Kassel-Jungfernkopf könnte Vellmars Einkaufsmarkt profitieren.

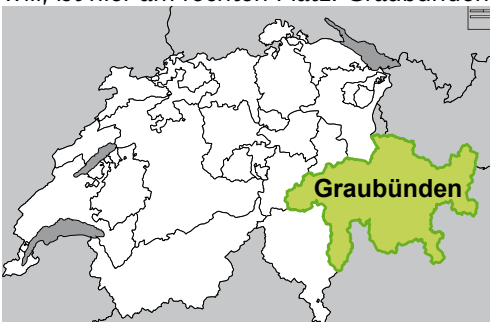
Leider geht der Umbau nicht ohne Schienenersatzverkehr (Busse). Dies soll möglichst nur in den Sommerferien 2011 geschehen. Voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist die Inbetriebnahme der neuen RT-Station in Ahnatal-Casselbreite vorgesehen. Diese Station erhält zwei Außenbahnsteige.

Im Jahr 2011 werden in Obervellmar und in Ahnatal Lärmschutzwände errichtet sowie der neue Vellmarer Mittelbahnsteig mit Aufzug. Im Jahr 2012 werden im Bahnhof Obervellmar die neuen Weichen eingebaut und somit das 3. Gleis an die Strecke angeschlossen und signaltechnisch eingebunden. Das neue Gleis wird ausschließlich als Dieselstrecke gebaut – ebenso wie der Rest der Kurhessenbahn-Strecke Richtung Korbach. Die Verantwortlichen rechnen damit, dass spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 Obervellmar und Casselbreite fertiggestellt sind.

Hermann Hoffmann

Urlaub in der Ferienecke der Schweiz

Graubünden ist der südöstlichste der 26 Kantone der Schweiz. Im Kanton gibt es drei Amtssprachen: deutsch, rätoromanisch und italienisch. Wer seinen Urlaub mit Bahnanreise plant, gerne wandert, phantastische Gebirgspanoramen erleben will, ist hier am rechten Platz. Graubünden



bietet eine einzigartige Landschaft und vieles mehr.

Die kleine Rote erschließt Graubünden

Graubünden ist nur bis zum Kantonshauptort Chur an das Schweizerische Normalspur-Bahnnetz angeschlossen. Ab dort ziehen sich die Meterspurgleise der Rhätischen Bahn quer durch den Kanton. Die sich selbst „kleine Rote“ nennende Kantonalbahn erschließt auf 384 km die Täler Graubündens. Ab Chur verkehren die Züge in Richtung Vorderrhein- und Hinterrheintal ein Stück gemeinsam. Die reine Vorderrheinlinie beginnt dann ab Reichenau-

Tamins und durchfährt die Rheinschlucht, den Grand Canyon der Schweiz. Dort gibt es neben den überall ausgeschilderten Wanderwegen auch die Möglichkeit, mit Schlauchbooten durch die Stromschnellen des Vorderrheins zu paddeln. Riverrafting nennen sich die Unternehmungen, die verschiedene Anbieter von Ilanz aus offerieren. In Disentis endet das Netz der Rhätischen Bahn. Ab hier übernimmt die Matterhorn-Gotthard-Bahn den Verkehr in Richtung Oberalppass. Von der Station Oberalppass kann man zum Thomasee, der „Rheinquelle" wandern.

In Reichenau-Tamins zweigt die Albulalinie ins Hinterrheintal ab. Bis Thusis geht die Fahrt durchs burgenreiche Domleschg. Ab Thusis ist man dann auf den Spuren des Unesco-Welterbes. 2008 wurde die Albulalinie und die Berninalinie zum Weltkulturerbe erklärt. Frei nach dem Motto „Der Weg ist das Ziel", sollte man die folgenden anderhalb Stunden intensiv erleben. Ab Thusis führt die Strecke entlang des Landwassers durch ein schluchtartiges Tal. Über Tiefencastel erreicht man von Chur aus gerechnet etwa nach einer Stunde den Bahnhof Filisur mit seinem historischen Läutewerk. Kurz vor dem Ort überquert man das Wahrzeichen der Albulabahn, den grandiosen Landwasserviadukt. In Filisur besteht Anschluss zur Strecke in Richtung Prättigau (Davos-Klosters). Bahnfreunden sei hier das direkt am Bahnhof gelegene Hotel Grischuna der Familie Uffer empfohlen, in gut zwanzig Minuten kann man von dort zu einem der Aussichtspunkte auf den Landwasserviadukt wandern.

Nach Filisur folgt der erste Kehrtunnel, nun steigt es deutlich an und mit Bergün hat man dann bereits knapp 1400 m Höhe erreicht. Ab dem wunderschönen Dorf Bergün wird die Strecke der Albulabahn dann atemberaubend. Das Albulatal zwischen Bergün und dem auf 1789 Höhe gelegenen Preda ist nur 6,5 km lang. Um trotzdem die Steigung mit der Bahn ohne Zahrad bewältigen zu können, wurde die Strecke künstlich auf 12 km verlängert. Mit Kehrtunnels, Viadukten und Galerien durchquert die Strecke das Albulatal, mal liegt der kleine Gebirgsfluss rechts, mal wieder links. Nach Preda, das nur aus wenigen Häusern und einem Hotel besteht, verschwindet der Zug dann im 5866 m langen Albulatunnel unter dem Alpenhauptkamm, um danach das romantische und autofreie Val Bever entlang zu führen.

Der Glacier-Express in den Kehren oberhalb des Bergdorfes Bergün

Berninabahn in der Schleife auf Alp Grüm

Nun hat man das Engadin erreicht, ein wunderschönes Hochtal auf ca. 1700 m Höhe. Im Bahnknoten Samedan kann man zur RhB-Linie ins Unterengadin oder auch nach Pontresina mit Anschluss zur Berninabahn umsteigen. Nach einem weiteren Halt in Celerina hat man dann den Endbahnhof im mondänen St. Moritz erreicht.

Die Berninabahn

In St. Moritz startet die Berninalinie, die als einzige Bahn die Alpen ohne Scheiteltunnel überquert. Bereits als touristische Linie geplant, führt die Strecke über Pontresina zum Lago Bianco und erreicht auf 2253 m den Scheitelpunkt Ospizio Bernina. Anschließend erreicht man Alp Grüm, ein Plateau mit Blick in das italienischsprachige Puschlav und auf den Palügletscher, das nur zu Fuß und per Bahn zu erreichen ist. Neben einem Restaurant bietet das Bahnhofbuffet auch Übernachtungen an. Ab Alp Grüm muss die Strecke rund 1000 Höhenmeter bis ins tiefer gelegene Puschlav überwinden, was mit wunderschönen Ausblicken aus den Wagen verbunden ist. Von Poschiavo aus durchfährt die Bahn dann das ebenfalls besuchenswerte Puschlav und erreicht hinter Brusio einen weiteren Höhepunkt der Strecke, den Kreisviadukt. Während Kehrschleifen zur Überwindung von Höhenunterschieden normalerweise im Tunnel verlaufen, wurde hier das Ganze bei Tageslicht realisiert. Nach etwa zweieinhalb Stunden endet die erlebnisreiche Fahrt in Tirano. Dieses Städtchen liegt bereits in Italien und man kann das Mittagessen in Euro zahlen. Im Sommer führen übrigens einige Züge offene Wagen.

Dorfkern in Bergün

Engadinerhäuser zum Teil mit Sgraffiti prägen das Bergdorf Bergün

Ferien in Bergün

Ein Geheimtipp für schöne Ferien ist das Dorf Bergün auf halbem Wege zwischen Chur und St. Moritz. Nach dem Bau der Albulalinie vor über hundert Jahren wurde der Postkutschenverkehr, der dem Ort wirtschaftlichen Aufschwung gebracht hatte, eingestellt. Die Reisenden fuhren mit der Bahn nun am Ort vorbei und bis in die zweite Hälfte des 20 Jahrhunderts ging die touristische Entwicklung am Dorf vorbei. Dies war ein Glücksfall, denn so blieb das intakte Ortsbild erhalten. Das Bergdorf ist geprägt durch den Engadiner Baustil und zählt heute rund 520 Einwohner.

Ausflugstipps ab Bergün

Die Minieisenbahn im Reka-Feriendorf Bergün fährt von April bis Oktober

Neben den zahlreichen Ausflugszielen per Bahn kann man auch direkt am Ort auf zahlreichen Spazier- und Wanderwegen die Umgebung erkunden. Ein zwar ansteigender, aber gut zu laufender Spazierweg führt ab dem Bahnhof Bergün in das gut 200 m höher gelegene Terrassendorf Latsch. In dem kleinen Bergdorf wurde in den fünfziger Jahren der erste Heidifilm gedreht. Empfehlenswert ist ein Besuch im kleinen Restaurant Schmidt, wo man bei einem Café creme und diversen Spezialitäten ausspannen kann.

Besonders bekannt ist der Eisenbahnerlebnispfad. Er verbindet Bergün mit Preda und erlaubt zahlreiche Ausblicke auf die kurvenreiche Albula-Bahnstrecke. Talwärts ab Preda beträgt die reine Wanderzeit anderthalb Stunden, doch wer die Bahnstrecke mit Zügen fotografieren möchte oder an einer der Feuerstellen grillen möchte, sollte schon etwas mehr Zeit investieren. Der Wanderweg ist übrigens ein Bergweg und nicht kinderwagengängig.

Im Sommer fährt sonntags der Railrider zwischen Filisur und Preda. Dieser Sonderzug bietet in seinen offenen Wagen nur Open-Air-Sitzplätze. Intensiver kann man

Die Passstraße Preda - Bergün wird im Winter zur Rodelbahn. Gut 20 Minuten dauert die rasante Talfahrt.

die Brücken und Viadukte der Albulstrecke nicht genießen.

Auch im Winter ist Urlaub in Bergün interessant. Zwar ist der Eisenbahnerlebnispfad dann nicht begehbar, dafür wird die Passstrasse (der Albulapass hat Wintersperre) zwischen Preda und Bergün zu Europas längster Schlittelbahn, wie die Schweizer ihre Rodelbahnen nennen. Stündlich verkehren ein Regioexpress sowie ein spezieller Schlittelzug von Bergün nach Preda. Von dort geht es dann mit dem Schlitten im Talkessel von Preda zuerst einen Kilometer leicht bergab, am Ende des Talkessels geht es dann rasant auf den Kehren der Passstraße gen Bergün. Insgesamt 7 km lang ist das Rodelvergnügen und dauert je nach Geschwindigkeit 20 bis 30 Minuten. Unterwegs beweist eine digitale Geschwindigkeitsanzeige, dass man mit dem Schlitten locker über 35 km/h talwärts rasen kann.

Familienferien im Reka-Feriendorf

Besonders für Familien ist ein Urlaub im Reka-Feriendorf Bergün zu empfehlen. 30 Wohnungen in vier Häusern stehen zur Verfügung. Im Feriendorf der Schweizer Reisekasse gibt es Spielplätze, ein Hallenbad, Kinderfahrzeuge wie Traktoren und Dreiräder sowie eine Minieisenbahn. Der Clou in der Sommersaison ist die Netzkarte für die Rhätische Bahn, die jeder Gast kostenfrei erhält. Für Kinder bis etwa zehn Jahre ist das Feriendorf ein Paradies. Einmal pro Woche können die Kinder am frühen Abend am Kinderstamm teilnehmen. Basteln, Spielen und ein gemeinsames Essen stehen auf dem Programm. Die Eltern können den Abend einmal ohne ihren Nachwuchs genießen.

Wolfgang Schmidt

Informationen zu Graubünden:
Graubünden Ferien
Alexanderstrasse 24, CH-7001 Chur
www.graubuenden.ch

Informationen zur Rhätischen Bahn:
Rhätische Bahn AG, Bahnhofstrasse 25, CH-7002 Chur
www.rhb.ch

Informationen zu Bergün:
Bergün Filisur Tourismus, Hauptstrasse 83, CH-7482 Bergün/Bravuogn
www.berguen.ch

Informationen über das Reka Feriendorf in Bergün:
Reka Schweizer Reisekasse, CH-3001 Bern
www.reka.ch, dort unter Reka-Feriendörfer, Bergün.

Alle Links finden Sie auch auf unserer Internetseite

Tramverlängerung nach Vellmar

Durch die Neubaustrecke nach Vellmar wird die Reihe von Tramstreckenverlängerungen in das Kasseler Umland fortgeführt. Neben den erst jüngst fertig gestellten neuen RegioTram-Haltestellen an der Harleshäuser Kurve, von denen auch die neue Haltestelle Vellmar-Osterberg/EKZ im Vellmarer Stadtgebiet liegt, wird mit der Verlängerung der Linie 1 ein weiterer, wichtiger Baustein der Verbesserung des qualitativen Angebotes an öffentlichem Verkehr für die Stadt Vellmar umgesetzt. Nach den neuen Straßenbahnverbindungen nach Baunatal und ins Lossetal, ist die Verlängerung der Linie 1 nach Vellmar nun die dritte Streckenverlängerung über die Stadtgrenzen Kassels hinaus. Betrieblich wird sie als Linienverlängerung der Tramlinie 1 umgesetzt.

Neu ist die Idee aber nicht, sie stammt ursprünglich aus den 1980er Jahren, als eine Reihe von Straßenbahnverlängerungen im Rahmen des sogenannten Langzeitkonzeptes vorgeschlagen wurden. Konkreter wurden die Planungen aber erst Ende der 1990er Jahre und es dauerte nochmals einige Jahre, bis 2005 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde und schließlich 2007 der Planfeststellungsbeschluss vorlag. Eigentlich sollte die neue Strecke nach Vellmar bereits 2009 fertig gestellt sein, der Baubeginn verzögerte sich aber bis Mai 2009, da u.a. noch Zusagen über die Zuschüsse des Landes Hessen fehlten. Nun soll der neue Streckenabschnitt nach Vellmar Nord im zweiten Halbjahr 2011 eröffnet werden.

Vellmar bietet mit seinen knapp 20.000 Einwohnern auch ein hohes Erschließungspotential: Wenn man einen fußläufigen Erschließungsradius von 500 m um die geplanten Haltestellen legt, kommt man auf einen Einzugsbereich von 9.000 Einwohnern entlang der neuen Strecke. Wie die Umstellung von Bus- auf Tramverkehr bereits in Baunatal und Kaufungen gezeigt hat, ist nach Eröffnung des neuen Streckenabschnittes mit einem kräftigen „Schienenbonus“ zu rechnen. So gab es nach der Eröffnung der Strecken nach Baunatal 150%ige Fahrgastzuwächse (plus 960.000 Fahrgäste pro Jahr), nach Kaufungen waren es immerhin noch 60%ige Fahrgastzuwächse (plus 750.000 Fahrgäste pro Jahr). Auch ist durch die relativ geradlinige Streckenführung der Tram durch Vellmar sowie aufgrund des höheren Fahrkomforts, eine wesentlich höhere Akzeptanz gegenüber dem heutigen Busverkehr zu erwarten: Gerade in Vellmar ist das heutige Busnetz recht schwer verständlich und dazu noch stark verästelt. Außerdem wird mit der Umstellung auf „Elektromobilität“, ein – bezogen auf den öffentlichen Verkehr - signifikanter Beitrag zur Reduzie-

rung von Luftschadstoffen geleistet, der in einem gewissen Rahmen dazu beitragen kann, die Feinstaubwerte innerhalb der Stadt Vellmar zu minimieren.

Der neue, insgesamt knapp 4 km lange Streckenabschnitt nach Vellmar beginnt an der bereits neu gestalteten Wendeschleife Holländische Straße. Weiter geht es auf dem Grünstreifen neben der Holländischen Straße, bis kurz vor der Kasseler Stadtgrenze. Dort werden die Gleise in die Fahrbahnmitte der Holländischen Straße verschwenkt, bevor die Tram in Höhe der Kreuzung Brüder-Grimm-Straße / Zum Feldlager ausgefädelt wird, noch ein Stück parallel zur Holländischen Straße verläuft, und schließlich durch das Stadtgebiet Vellmar auf der Brüder-Grimm-Straße, bzw. ihrer Verlängerung, der L3386, Richtung Endhaltestelle Vellmar Nord geführt wird. Die Trasse wird zu einem kleinen Teil auf der Kfz-Fahrbahn im Mischverkehr, zum Großteil aber auf eigenem Gleiskörper, direkt neben der Kfz-Fahrbahn geführt. Mit Ausnahme eines kurzen eingleisigen Abschnitts nördlich der Haltestelle Vellmar Stadtmitte, wird die neue Tramstrecke durchgehend zweigleisig sein. An der Endhaltestelle Vellmar Nord wird im Bereich der Wendeschleife eine Park+Ride-Anlage mit 100 Stellplätzen gebaut, die auch Autopendler aus den nördlich gelegenen Orten Espenau und Immenhausen zum Umsteigen auf die Tram animieren sollen. Dort soll auch der Busverkehr aus Richtung Espenau mit der Tram verknüpft werden.

Die Fahrtzeiten werden im Vergleich zum heutigen Busverkehr etwas kürzer sein, besonders angenehm ist dabei aber, dass das Umsteigen künftig entfällt. Von der Endhaltestelle Vellmar Nord wird man in 23 Minuten am Königsplatz sein, von Vellmar Stadtmitte bereits in 19 Minuten. Auch der Fernbahnhof Wilhelmshöhe wird von der Stadtmitte Vellmar in einer guten halben Stunde umsteigefrei zu erreichen sein. Der Takt wird in der Normalverkehrszeit – wie für das Kasseler Tramnetz üblich – ein 15-Minuten-Takt sein, der zur Hauptverkehrszeit auf einen Siebeneinhalb-Minuten-Takt verstärkt wird. Auf dem neuen Streckenabschnitt werden insgesamt acht neue Haltestellen gebaut, alle werden niederflur- und behindertengerecht gebaut. Eine Besonderheit sind die auf der Holländischen Straße gelegenen Haltestellen Triftstraße (Vellmar) und Berliner Straße (Kassel): Da in diesem Bereich die Gleise in der Fahrbahnmitte liegen, sind beide Haltestellen als Mittelbahnsteig konzipiert und werden von daher im Linksverkehr bedient, da die auf der Linie 1 eingesetzten Trams (NGT6C) nur auf der rechten Fahrzeugseite Türen haben. Von den gesamten Planungs- und Baukosten in Höhe von ca. 35 Mio. Euro, können insgesamt 90% durch Fördermittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Finanzausgleichsgesetzes des Landes Hessen (FAG) finanziert werden, sodass die Eigenanteile, die sich die KVG, der NVV sowie die Stadt Vellmar teilen, recht überschaubar sind. Weitere Erweiterungen des Kasseler Tramnetzes wären auch in der Zukunft durch die Verlängerung bestehender Tramlinien möglich: So könnte die Linie 3 nach Ihringshausen, möglicherweise sogar die Linie 6 vom Wolfsanger über die Fulda nach Sandershausen in Niestetal geführt werden.

Swen Schneider

Jahreshauptversammlung

VCD Verkehrsclub Deutschland

Hiermit laden wir Sie/Euch zu unserer Jahreshauptversammlung ein.

Jahreshauptversammlung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Protokollführers bzw. der Protokollführerin
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht über die Arbeit im Jahr 2010
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, 4. Mai 2011, 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)