



Verkehrskollaps am  
Herkules



Interview zu  
KONRAD



**Jahreshauptversammlung**  
16. Mai 2012  
Einladung siehe Rückseite



## Öffentlicher Nahverkehr / Eisenbahn

Deutsche Bahn & Co - Der „Bahnsinn“ geht weiter	3
Gästekarte soll für mehr Urlauber in Nordhessen sorgen	13
Neue Herkulesbahn in Kassel?	19
Bahnhof Wilhelmshöhe – Ein Warteraum fehlt immer noch	25
Eröffnung der Tramverbindung Linie 1 Kassel – Vellmar	27



## Radverkehr

Interview: 10 Fragen zu KONRAD	29
--------------------------------	----



## Stadtverkehr und Stadtentwicklung

Verkehrskollaps am Bergpark	14
Ja zu Parkgebühren am Bergpark	17
Ohne Auto zum Herkules - schon heute kein Problem	
Plädoyer gegen eine Weinbergbebauung	22



## 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](mailto: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>

Fotos auf dieser Seite: Roald Oestreich (2), Wolfgang Schmidt (1,3)

## Deutsche Bahn & Co – Der „Bahnsinn“ geht weiter



*Intercityzug auf der Strecke Köln - Leipzig (Foto Wolfgang Schmidt)*

Um es gleich vorweg zu nehmen: An den in den letzten Gegenverkehr-Ausgaben beklagten Missständen im deutschen Eisenbahnsystem und bei der Deutschen Bahn AG hat sich in der Zwischenzeit nichts geändert. Wie auch! So lange es keine Änderung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für die Eisenbahn in Deutschland gibt und so lange die Fehler der Bahnreform nicht korrigiert werden, ist keine Verbesserung in Sicht. Der bundeseigene Konzern Deutsche Bahn AG wird weiterhin auf ein börsennotiertes Rendite-Unternehmen getrimmt. Das Unternehmen leistet sich immer noch bahnerferne Auslandsaktivitäten. Und an der verfehlten Strategie eines „integrierten Konzerns“ ohne Herauslösung des Netzes wird ebenfalls festgehalten. Investitionen fließen nur unzureichend in das Bestandsnetz, die Wartung von Fahrzeugen lässt weiterhin zu wünschen übrig und Gelder landen nicht dort, wo sie dringend benötigt werden. Stattdessen wird an teuren, verkehrlich nicht notwendigen Prestigeprojekten wie Stuttgart 21 oder der Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg festgehalten. Zudem zieht neuerdings auch noch der Bundesfinanzminister Geld aus dem Un-

ternehmen ab, um Löcher im Bundeshaushalt zu stopfen.

Gleichzeitig wird auf politischer Ebene weiterhin hemmungslos der Straßenverkehr bevorzugt: Die Freigabe von Fernbuslinienkonzessionen ist im Gang, und Giga-liner gehen in die Testphase. Vor allem im Hinblick auf Letzteres ist zu befürchten, dass die Beseitigung der von den Mega-Lastern verursachten Straßenschäden erhebliche Finanzmittel erfordern wird, die dann mit großer Wahrscheinlichkeit aus den Mitteln für die Eisenbahn abgezweigt werden oder für den öffentlichen Verkehr dann schlichtweg fehlen. Obwohl die Züge mittlerweile fast immer voll sind und offenbar mehr Menschen Zug fahren, scheint das Verkehrsmittel weder in der Politik noch in der Gesellschaft über den notwendigen Rückhalt zu verfügen, um die Fehlentwicklungen der letzten Jahre zu korrigieren. Vielerorts wird nur geklagt, aber niemand setzt sich mit den Ursachen auseinander. Das wäre aber notwendig, um die politischen Entscheidungsträger zu einer Änderung ihrer Verkehrspolitik und einem Umdenken zu bewegen. Dabei soll hier noch nicht einmal das hehre Ziel einer „Verkehrswende“ angeführt werden, einer

## Eisenbahn

Bevorzugung der Bahn vor der Straße.

Ein erster Schritt wäre immerhin schon einmal, wenn die Politik die Eisenbahn gleichberechtigt dem Straßenverkehr behandeln würde, etwa im Hinblick auf die Investitionen, und wenigstens dort eingreifen würde, wo derzeit dem System Bahn die größten – vor allem nachhaltige – Schäden zugefügt werden. Aber das ist leider nicht in Sicht, zum Teil mangels Interesse und Sachverstand der politischen Akteure, zum Teil aber auch, weil die Deutsche Bahn

haben wollen, wird sich nichts ändern.

Leider ist derzeit keine politische Partei zu finden, die hier entsprechende Akzente setzt. Die einen wollen nur verstaatlichen, andere setzen nur auf „Wettbewerb“. Sinnvolle Vorschläge, wie sie etwa von ProBahn oder den VCD-Gliederungen kommen, finden kaum Niederschlag. Insofern hat man derzeit nicht einmal als Wähler die Chance, etwas zu verändern. So bleibt nur die Hoffnung, dass sich durch stetiges Anmahnen und Einfordern doch



Regionalverkehr mit DB-Talent im Ruhrgebiet (Foto: Wolfgang Schmidt)

AG dem leider selbst im Wege steht. Die Chance, sich auf das Kerngeschäft zu beschränken, wird hier – auch mangels politischem Auftrag – leider nicht gesehen. Und es werden auch nicht die Notwendigkeit einer echten Trennung von Netz und Betrieb erkannt. Diese hätte für das System Eisenbahn und die Kunden große Vorteile, für die derzeitige Konzernstruktur jedoch in der Tat Nachteile. Insofern ist den Managern der Bahn auch gar kein Vorwurf zu machen. Sie führen nur den verfehlten Auftrag der Politik aus – und den gilt es zu ändern. So lange es keine vernünftige und sachgerechte Bahnpolitik und einen gesellschaftlichen Diskurs gibt, welche Bahn wir

einmal Verkehrspolitikern und -politiker intensiver und öffentlichkeitswirksamer des Themas: „Welche Bahn wollen wir“ – „Wie muss eine erneute Bahnreform aussehen?“ annehmen. Geschieht das nicht, wird man in ein paar Jahren, wenn das „Kind in den Brunnen gefallen ist“, notdürftig nachjustieren müssen – wenn dann dazu überhaupt noch Finanzmittel vorhanden sind. Wie immer wird es dann niemand gewesen sein wollen.

### Situation Netz

Ja, die DB Netz AG investiert viel Geld. Es wird immerhin intensiv daran gearbeitet, den Instandhaltungsrückstau im Schienen-

netz aufzuarbeiten, der dazu geführt hat, dass seit einigen Jahren Langsamfahrstellen dauerhaft in den Fahrplan integriert wurden, weil man mit schnellen Reparaturen angesichts der Masse von Schadstellen nicht mehr hinterherkommt. Auch wird viel in die Umrüstung auf elektronische Stellwerke investiert, was in der Regel mit einem massiven Rückbau von Fahrweginfrastruktur und damit Kapazitäten verbunden ist. Beste aktuelle Beispiele dafür in Nordhessen sind etwa der Rückbau des Bahnhofs Guntershausen sowie die Entfernung von Ausweichstellen auf den Strecken Kassel–Bebra, Kassel–Warburg und Kassel–Marburg. Zwar macht die moderne Sicherungstechnik den Fahrweg durchlässiger und ermöglicht zum Teil eine dichtere Zugfolge. Jedoch wird dieser positive Effekt wieder zunichte gemacht, wenn gleichzeitig Ausweichstellen, Überholgleise und Weichen ausgebaut werden. Wenn ein Zug liegenbleibt, Abschlepplokomotiven erhebliche Umwege fahren müssen und Folgezüge mangels Weichenverbindungen nicht überholen können, nutzt die ganze schöne neue Signaltechnik nichts. Es gibt einen Rückstau, der nur sehr langsam aufgelöst werden kann und erhebliche Folgen in einem Netradius von bis zu 100 Kilometern auslösen kann. Ein wei-

terer Nachteil der Fernsteuerung ist, dass bei Störungen nicht mehr schnell vor Ort eingegriffen werden kann (etwa bei Weichenstörungen im Winter) und den Fahrdienstleitern in den Betriebszentralen oft die notwendige Kenntnis der örtlichen Beschaffenheiten fehlt. Ein Gleisplan auf dem Bildschirm ist eben etwas anderes als ein Einblick vor Ort über Entfernungen, Bahnsteigverhältnisse etc. Als größtes Manko zeigt sich immer wieder, dass aus Kostengründen bei den elektronischen Stellwerken auf eine Rückfallebene verzichtet wurde. Wenn die Technik durch Stromausfall, Kabelbrand oder Kabeltrennung ausfällt, dann geht gar nichts mehr, und alle Räder stehen still.

So gibt es derzeit eine „Gleichzeitigkeit von Ungleichzeitigkeiten“: Auf der einen Seite werden dringende Reparaturen aufgeschoben und durch dauerhafte Langsamfahrstellen gelöst, auf der anderen Seite wird in moderne Stellwerkstechnik investiert, bei gleichzeitigem Rückbau der Kapazitäten. Auf höherer Ebene setzt sich diese Paradoxie fort. Für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes Schiene sind aktuell etliche geplante und dringend erforderliche Vorhaben zur Kapazitätssteigerung von Engpassstrecken aus Gründen der Haushaltskonsolidierung des Bundes



*Fernverkehr im Hauptbahnhof Dortmund (Foto Wolfgang Schmidt)*

## Eisenbahn

auf Eis gelegt worden – die Finanz- und Griechenlandkrise hinterlässt hier erste ernsthafte Spuren. So werden etliche Ausbaumaßnahmen gestreckt, zum Beispiel die Rheintalstrecke und der Flaschenhals Emmerich–Oberhausen, oder in der Realisierung weiter verschoben, wie die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim, oder gar auf unbestimmte Zeit ausgesetzt, wie etwa der Streckenausbau und eine Beschleunigung des Flaschenhalses Fulda–Gelnhausen (–Frankfurt). Immerhin ist in diesem Zusammenhang nun auch das zweifelhafte Projekt einer Y-Trasse Hannover–Hamburg/Bremen endgültig vom Tisch. Eine Kapazitätserhöhung und Beschleunigung der Trassen von Hannover nach Hamburg und Bremen, auch wichtig für den wachsenden Seehafenhinterlandverkehr, lässt aber ebenfalls weiter auf sich warten. Nachdem jahrelang Planungsenergie in die Y-Trasse gesteckt wurde, bis kürzlich herauskam, was Fachleute schon immer wussten, dass nämlich diese Trasse weder für den Güter- noch den Schnellverkehr einen wesentlichen Nutzen hat, ist nun wieder einmal wertvolle Zeit verloren und Geld verbrannt, das man längst in die drei- bis viergleisige Erweiterung der bestehenden Strecken hätte investieren können.

Aber zurück zu den Paradoxien. Während der Bund für den Schienenverkehr – im Gegensatz zum Straßenverkehr, wo weiterhin kräftig investiert wird – nun etliche sinnvolle und notwendige Maßnahmen gestoppt oder weiter auf die lange Bank geschoben hat, wird an anderer Stelle das Geld „rausgeballert“, ohne dass dadurch ein wesentlicher verkehrlicher Nutzen entsteht: Stuttgart 21, Leipziger City-Tunnel (nun viel teurer als geplant), Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg. Hinzu treten noch

Projekte wie die durchaus sinnvolle Elektrifizierung der Vogtland-Magistrale von Reichenbach in Sachsen in Richtung Süden. Diese wird aber in Hof in der Oberpfalz enden; die Elektrifizierungslücken Richtung Regensburg und Nürnberg werden erstmal nicht geschlossen.

All diese Punkte zeigen: Seit der Bahnreform gibt es kein schlüssiges Konzept und keine schlüssige Planung und Umsetzung mehr für eine funktionierende und zukunftsfähige Bahninfrastruktur. Normal wäre doch die folgende Vorgehensweise: 1. Man renoviert das Bestandsnetz und hält es in einwandfreiem Zustand. 2. Dabei modernisiert man gerne auch die Signaltechnik (elektronische Stellwerke), aber ohne die Kapazitäten zu beschneiden. 3. Man geht dann daran, die Flaschenhälse und Engpässe zu beseitigen sowie Lücken im Hochgeschwindigkeitsnetz sinnvoll (durch Ausbau- und nicht zwingend durch Neubaustrecken) zu schließen. 4. Wenn dann noch Geld übrig ist, dann könnte man mal über Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 oder die Neubaustrecke Erfurt–Nürnberg nachdenken. Eine solche Strategie ist leider nicht zu erkennen, stattdessen eben die „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“.

### **Ein vermeidbares Unglück – oder wie Politik, DB und Eisenbahnbundesamt Tote in Kauf nehmen**

Die Mängel im Schienennetz sind im Detail betrachtet jedoch noch schlimmer. Es ist ein Skandal, der aber leider von der Öffentlichkeit kaum bemerkt wurde, da der Vorfall auch in den Medien nur kurzfristig Resonanz fand und dabei von den Journalisten über die Hintergründe nur manchmal informiert wurde. Am 29. Januar 2011 stießen bei Hordorf in Sachsen-Anhalt eine



Der RE Halle - Kassel auf der Fuldabrücke bei Kragenhof (Foto Wolfgang Schmidt)

Regionalbahn und ein Güterzug frontal zusammen. Dabei verloren zehn Fahrgäste ihr Leben, 23 wurden verletzt. Es kam auf dem eingleisigen Streckenabschnitt zu dem Unglück, weil der Lokführer des Güterzuges ein Halt zeigendes Signal überfahren und die Regionalbahn nicht abgewartet hatte. Normalerweise ist im Bahnverkehr das fälschliche Überfahren eines Haltesignals nicht so dramatisch. So gibt es in der Regel an einem Signal eine technische Einrichtung, die so genannte „Punktförmige Zugbeeinflussung“ (PZB), die einen Zug sofort automatisch stoppt, falls das Signal auf „Halt“ steht. Durch diese Einrichtung wird ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleistet (und es gibt diese bewährte Technik übrigens schon seit den 1930er Jahren).

Anders aber im Fall der Streckensignalisierung bei Hordorf. Hier fehlte eine PZB. Und sie fehlte und fehlt nicht nur dort. Während in Westdeutschland flächendeckend die PZB installiert ist, gibt es im Netz der ehemaligen Deutschen Reichsbahn der DDR noch etliche Neben- und sogar Hauptbahnen (die Strecke bei Hordorf ist die Hauptbahn Magdeburg–Halberstadt),

auf denen dieses wichtige und lebensrettende technische System nicht installiert ist. Grund dafür ist neben der schleppenden Nachrüstung durch die DB Netz AG, die Investitionen in möglicherweise von späterer Stilllegung bedrohte Strecken scheut (was für Magdeburg–Halle sicher nicht gilt), eine Lücke in den Rechtsvorschriften zum Eisenbahnbetrieb. Die Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) sieht nämlich eine zwingende Ausrüstung von Strecken mit PZB erst ab einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vor. Dieser Wert ist willkürlich gewählt, denn auch bei geringeren Geschwindigkeiten ist die PZB notwendig und hilfreich. Es wäre hier besser, wenn die EBO dahingehend geändert werden würde, dass alle Strecken mit Personenverkehr über eine PZB verfügen müssen. Leider ist dies immer noch nicht auf den Weg gebracht, vermutlich auch deshalb, weil die Deutsche Bahn seit Mitte der 1990er Jahre verspricht, freiwillig auch die Strecken unterhalb einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mit PZB oder ähnlicher Technik auszurüsten.

Bereits 1996 hatte es wegen fehlender PZB in Nordthüringen einen Frontalzusammen-

## Eisenbahn

stoß gegeben, bei dem drei Menschen zu Tode kamen. Danach hatten das Bundesverkehrsministerium und das Eisenbahnbundesamt in einem, warum auch immer, längeren Abstimmungsprozess nachdrücklich bei der Deutschen Bahn die Nachrüstung der Strecken mit PZB gefordert. Erst im Jahr 2000 wurde dann ein Lückenschlussprogramm zur Installation der Technik bei der DB aufgelegt, für das erst 2002 Zuschüsse beim Eisenbahnbundesamt beantragt wurden. Die Arbeiten gingen jedoch weiterhin nur schleppend voran. Erst 2007 hakte das Eisenbahnbundesamt wohl wieder bei der Bahn nach, um den aktuellen Stand zu prüfen. Danach waren immer noch über 1500 Kilometer ohne PZB, darunter auch Teile der Halle-Kasseler Bahn, auf der zahlreiche Kesselwagengüterzüge mit Gefahrgut unterwegs sind. Es folgten aber keine weiteren Schritte seitens der Behörde oder des Bundesverkehrsministeriums. Nach Schätzungen sind heute noch immer rund 900 Kilometer Hauptstrecken in Ostdeutschland ohne PZB.

Der Skandal ist, dass das Bundesverkehrsministerium und das Eisenbahnbundesamt das Problem zu lange ignoriert und es von Anfang an versäumt haben, eine

rechtsverbindliche Lösung zu initiieren. Sie haben auf eine freiwillige Nachrüstung gehofft, ohne Fristen zu setzen und regelmäßig nachzuprüfen. Das hat nicht funktioniert, denn die Bahn sah nicht die Dringlichkeit, schneller zu handeln, verhielt sie sich doch rechtskonform. 13 Menschen mussten sterben, weil Bundesverkehrsministerium und Eisenbahnbundesamt nicht in der Lage waren, ein lange bekanntes Sicherheitsproblem durch eine Änderung der Vorschriften und ein strenges Überwachungsregime sowie die Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel abzustellen. Zwar hat es nach dem Unfall Anhörungen im Bundestag und Verkehrsausschuss gegeben, und verschiedene Bundestagsabgeordnete haben sich der Sache angenommen. Ob es nun aber zu einer schnellen und befriedigenden Lösung der Sicherheitsmängel kommt, zeichnet sich noch nicht ab. Leider artete die damalige Bundestagsdebatte in eine parteipolitische Auseinandersetzung über die Bahnreform aus und führte weit vom eigentlichen Thema weg.

Was wäre aber, spätestens nach dem 29.01.2011, angemessen gewesen? Niemand hat die Verantwortung übernom-



ICE auf der Neubaustrecke bei Kragenhof (Foto Wolfgang Schmidt)



S-Bahn-Verkehr im Rhein-Main-Raum, hier Wiesbaden Hbf. (Foto Wolfgang Schmidt)

men! Nach dem Unglück hätten die Verantwortlichen im Ministerium und im Eisenbahnbundesamt zurücktreten oder abberufen werden müssen. Sofort hätte die Eisenbahnbetriebsordnung geändert werden müssen. Ein Investitionsprogramm für die Nachrüstung mit PZB mit einem konkreten Zeitplan zur Umsetzung durch die DB Netz AG wäre aufzustellen gewesen. Außerdem hätte es einen Soforterrlass geben müssen, wonach auf Strecken, auf denen die Nachrüstung mit PZB noch nicht abgeschlossen ist, zwei Triebfahrzeugführer pro Zug einzusetzen sind. All dies hat nicht stattgefunden. Und genau darin zeigt sich das Desinteresse oder die Unfähigkeit der Verantwortlichen. Es wäre Aufgabe eines Bundesverkehrsministers gewesen, sich genau darum zu kümmern. Der Schutz von Menschenleben und das Wohlergehen von Fahrgästen spielen aber offenbar keine Rolle. Sie haben wenig Lobby. Und leider haben die Medien auch nur vereinzelt (Spiegel, Frontal) über die Hintergründe berichtet und kritische Fragen gestellt. Übrigens würde nur ein Bruchteil der DB-Auslandsinvestitionen ausreichen, um die fehlende PZB flächendeckend und

rasch nachzurüsten. Aber die Prioritäten werden eben anders gesetzt: Profitmaximierung auf Kosten der Sicherheit – mit politischer Rückendeckung.

### **Und das noch in aller Kürze: Situation Fernverkehr – und demnächst seltsame Regionalexpress-Intercitys**

Die Lage im Fernverkehrssegment der Deutschen Bahn hat sich nicht verändert. Der Wartungsrückstau im Fahrzeugpark ist erheblich. Zugausfälle, defekte WCs sind an der Tagesordnung. Neulich gab es auch einmal einen ICE mit defekten Bremsen, der dann immerhin außer Betrieb genommen wurde. Wie am Beispiel der im letzten Jahr aus einem ICE während der Fahrt herausgefallenen Tür mittlerweile nachgewiesen werden konnte, sind zahlreiche Defekte und Mängel nicht auf Fehler der Fahrzeugindustrie, sondern auf mangelnde Wartung zurückzuführen. Auch hier gilt: Rendite über alles. Auch die letzte Fahrpreiserhöhung hat wohl diesen Zweck. Ärgerlich vor allem für Vielfahrer mit Monats- und Netzkarten. Eine Gegenleistung durch mehr Service, mehr Sicherheit oder mehr Pünktlichkeit ist nicht zu erwarten.

## Eisenbahn

Das Zugangebot im Fernverkehr wird weiterhin reduziert und die Spar- und Wagenverschrottungsorgien der Mehdorn-Ära machen sich allenthalben bemerkbar. Da die Sparfüchse der Deutschen Bahn sich immer noch nicht mit der Bahnindustrie, in diesem Fall Siemens, auf einen Preis für ein IC-Nachfolgemodell geeinigt haben, das die marode IC-Flotte schnellstmöglich ersetzen kann, haben sie sich etwas ganz Schlaues einfallen lassen: Derzeit wer-

aufgeht und sich diese Doppeldecker-IC lohnen werden? Aber auch da haben die schlauen DB-Fernverkehrs-Sparfüchse schon vorgesorgt. So lassen sie sich vom Land Niedersachsen auf dem Abschnitt Bremen–Norddeich diese Züge subventionieren, die dort dann auch mit einem Nahverkehrsticket genutzt werden dürfen. Nur dumm für die Fahrgäste, die diese Züge von Bremen nach Hannover und Braun-



Umgebaute „Silberlinge“ des Regionalverkehrs in Frankfurt (Main) (Foto Wolfgang Schmidt)

den Nahverkehrs-Doppelstockwagen zu Ersatz-IC umgerüstet, die in dem von der DB-Fernverkehr ohnehin ungeliebten IC-„Randnetz“ verkehren sollen.

Mit diesen Zügen geht es dann etwa auf den IC-Linien Norddeich–Luxemburg oder Norddeich–Hannover–Leipzig zum Nahverkehrskomfort und ohne Speisewagen oder Bistro durch die Lande – zum erhöhten IC-Preis versteht sich. Diese Pseudo-IC werden dann parallel zu den ebenfalls auf diesen Strecken verkehrenden RE-Zügen gleicher Bauart verkehren. Ein absolutes „Knaller-Angebot“: nur ein wenig schneller, dafür aber zu höherem Preis, eine Art „Eilzug-Plus“. Ob diese Rechnung wohl

schweig leider nicht mehr mit einem Nahverkehrsticket nutzen können. Ob diese Pseudo-IC ihre Auslastung dann wohl nur zwischen Bremen und Norddeich erreichen und auf der restlichen Strecke leerer sind? Das ist für die DB-Fernverkehrs-Strategien vermutlich auch kein Problem, denn so liefern diese Züge auch gleich noch das Argument der Nicht-Rentabilität und können schnell wieder abgeschafft werden.

### Situation Nahverkehr

Ein Ergebnis der Bahnreform ist unbestritten: Die Regionalisierung des SPNV hat zunächst zu einer Ausweitung des Angebotes und durch neue Fahrzeuge auch teilweise zu einer Verbesserung des Kom-



*Im Nebel wie dieser Güterzug ist auch die weitere Entwicklung der deutschen Eisenbahn (Fotos Wolfgang Schmidt)*

forts geführt. Wo gewollt, konnten, wie in Rheinland-Pfalz, viele Strecken reaktiviert oder anderenorts vor der Stilllegung gerettet werden. Dies gilt zumindest für die großen Ballungsräume und finanzstärkere Regionen, leider nicht für die neuen Bundesländer. Es gibt aber auch eine Kehrseite der Regionalisierung – und ihr teilweiser Erfolg könnte ein jähes Ende finden. Zunächst: Die Kassen der Länder werden immer klammer, es muss gespart werden, und das tun viele Landesfinanzminister gerne bei den Regionalisierungsmitteln für den Nahverkehr. So zeichnen sich für die Zukunft erhebliche Abbestellungen von Verkehrsleistungen, vor allem in den Randzeiten, ab.

Einsparungseffekte wurden aber zum Teil auch schon bei den erfolgten Ausschreibungs- und Bestellverfahren vorgenommen. So ist in den großen Ballungsräumen der Fahrzeugeinsatz unterdimensioniert, und die Züge sind deshalb chronisch überfüllt. Manche Fahrzeug-Neuentwicklungen sind ohnehin für die Fahrgäste gewöhnungsbedürftig. Die Hitliste der für Passagiere unkomfortablen Triebzüge dürfte der

Elektrozug Coradia-Continental aus dem Hause Alstom anführen. Es gibt kaum Türen, dazu zu enge Einstiegsbereiche, enger Sitzabstand, zahlreiche Stufen im Zug. Das schlimmste aber: Mini-Fenster und zahlreiche Plätze ohne Fenster. Dieser Zug ist eine Art U-Boot oder Sarg mit wenigen Ausgucken. Da haben die Ingenieure wohl ausschließlich an den Preis gedacht, viel Glas gespart, deshalb umso mehr Metall und Kunststoff eingebaut. Ob die „Beförderungsfälle“ das Elend draußen nicht sehen sollen oder ob man die Fahrgäste zwingen will, in Zukunft auf den teils installierten Monitoren Werbung zu gucken – man weiß es nicht. Man könnte natürlich auch per Video die Landschaft draußen nach innen übertragen.

### **Zu guter Letzt: Bahnhof Guntershausen – oder die DB und der Denkmalschutz**

„Eigentum verpflichtet“ – heißt es im Grundgesetz. Aber das scheint schon lange nicht mehr für die Deutsche Bahn zu gelten. Lässt sich aus einem Bahnhof kein glitzerndes Shoppingcenter machen und lässt er sich nicht mit Gewinn verkaufen, kümmert sich die Bahn kaum noch um ihre



RE Kassel-Frankfurt (MAin) im Bahnhof Wilhelmshöhe (Foto Wolfgang Schmidt)

Bahnhofsgebäude. Nur falls noch technische Einrichtungen im Gebäude sind, wird das Notwendigste gemacht. Ansonsten heißt es: entweder verkaufen oder versteigern, und falls das nicht klappt, so lange verfallen lassen, bis die Substanz kaputt ist, man abreißen (diese Kosten will die DB allerdings auch nicht tragen) und das Grundstück verkaufen kann. Nur selten gelingen Gebäuderettungen. In der Regel verfallen aber ehemals schöne alte Bahnhofsgebäude, auch solche, die dezidiert unter Denkmalschutz stehen. Verschiedene nordhessische Bahnhöfe sind von dieser Politik akut betroffen.

Das jüngste Beispiel ist der Bahnhof von Guntershausen. Es handelt sich hierbei um ein aus denkmalpflegerischen Gründen besonders schützenswertes Gebäude. Als gemeinschaftliches Empfangsgebäude der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und der Main-Weser-Bahn wurde es 1855 als Inselbauwerk im spätklassizistisch-romantischen Stil errichtet. Der ursprüngliche mittlere Turmbau ist zwar nicht mehr erhalten, gleichwohl steht das Gebäude als ein sehr altes für die Anfangszeit der Eisen-

bahnarchitektur und stellvertretend für die Bahnhofsarchitektur der ersten Eisenbahnlinien in Nordhessen. Die Deutsche Bahn hat das Bauwerk zusehends verfallen lassen, so dass Millionen für eine Sanierung investiert werden müssten. Auch hat der örtliche Denkmalschutz wohl keine Sanktionierungsmöglichkeiten gehabt, um den Verfall zu stoppen.

Die Deutsche Bahn suchte nun jüngst einen Käufer für das Haus. Die Tragik dabei: Die Gemeinde Baunatal wollte vor einigen Jahren das Gebäude erwerben, als es noch nicht ganz so verfallen war. Dazu kam es aber nicht, weil die Deutsche Bahn wegen einer noch nicht abgeschlossenen „Entbehrlichkeitsprüfung“ nicht verkaufsbereit war. Jetzt wollte die Gemeinde Baunatal das marode Gebäude nicht mehr kaufen. Mittlerweile hat ein Privatmann aus Florstadt den Bahnhof für 1500 Euro ersteigert. Welche Pläne er mit der Problemimmobilie hat, ist unbekannt. So verfällt hierzulande zusehends das kulturelle Erbe „Eisenbahn“. Dem „Bahnsinn“ scheinen keine Grenzen gesetzt.

*Dr. Florian Cebulla*

## Gästekarte soll für mehr Urlauber in Nordhessen sorgen



Huteeiche im Kaufunger Wald (Foto: Wolfgang Schmidt)

### **Regionalmanagement will die Heimat der Brüder Grimm für sanften Tourismus attraktiver machen**

Nordhessen plant, für die gesamte Region eine Gästekarte einzuführen. Mehr Urlauber sollen nach Nordhessen gelockt werden, um diesen mit den Vergünstigungen der Karte erlebnisreiche Tage zu bieten. Am 9. Juli 2011 berichtete die Hessische Allgemeine, dass das Regionalmanagement eine Studie hierzu in Auftrag gegeben habe, deren positives Ergebnis nun vorliege.

### **Kostenlose Nutzung des Nahverkehrs**

Mit der Karte soll es Urlaubern schmackhaft gemacht werden, das eigene Auto stehen zu lassen und das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zu nutzen. Außerdem gibt es mit der Karte Vergünstigungen in Freizeiteinrichtungen wie Bädern und Museen. Holger Schach, Geschäftsführer des Regionalmanagements, sagt zu den

Planungen: „Damit würde die Grimm-Heimat Nordhessen wesentlich bekannter und attraktiver werden.“ Schach denkt auch an eine Vernetzung der Region.

Bisher gibt es ein ähnliches, sehr erfolgreiches Kartenmodell im Schwarzwald zwischen Pforzheim und Basel, einem Gebiet mit etwa 200 km Länge. Ergebnis der o.g. Studie ist eine „All-Inclusive-Card“, die Urlauber bei ihrer Reise nach Nordhessen im Preis direkt mitbuchen. Der Gast bekäme die Karte an der Rezeption ausgehändigt und könnte alle Vergünstigungen nutzen.

In Nordhessen bietet bisher nur Willingen eine ähnliche Touristenkarte an. Dort fahren daher am Wochenende mehr Linienbusse als in anderen Tourismusregionen. Die Willinger Busse sind durch Kurgäste gut ausgelastet. Würde in anderen Regionen wie z.B. am Edersee, im Raum Bad Wildungen, Bad Emstal, Werra-Meißner und Weser-Reinhardswald die Gästekarte

## Öffentlicher Nahverkehr • Stadtverkehr

eingeführt, könnten bestehende Nahverkehrszüge und Linienbusse durch Touristen besser ausgelastet werden. Durch dieses Modell wird das bestehende öffentliche Verkehrsangebot nicht nur gesichert, sondern kann bei entsprechender touristischer Nachfrage sogar ausgebaut werden.

### Zusätzliche Übernachtungen

100.000 zusätzliche Übernachtungen wären nach Auskunft des Willinger Tourismusmanagers Ernst Kesper möglich. Die Einführungszeit betrage ein bis zwei Jahre. Nach drei Jahren hätten sich die Investitionskosten von 300 000 Euro amortisiert. Etwas zurückhaltender ist man bei der Industrie- und Handelskammer Kassel (IHK). Nach Meinung des Hauptgeschäftsführers Ulrich Spengler müssten noch Details wie

die genaue Finanzierung geklärt werden.

PRO BAHN & BUS hatte schon bei der Erläuterung von lokalen und regionalen Nahverkehrsplänen in zwei nordhessischen Landratsämtern die Gästekarte vorgeschlagen. Bisher stieß der Vorschlag bei der Politik auf Ablehnung: Die meisten Urlauber wären Auto-orientiert. Man scheut das Risiko von leeren Linienbussen. In der Tat sind Reinhardswaldbusse mit Fahrradanhänger am Wochenende wenig genutzt. Aber das liegt sicher an der mangelnden Werbung, gute Angebote müssen auch kommuniziert werden. Warum sollten sich Urlauber in Nordhessen gegen eine Gästekarte sperren, wenn im Schwarzwald und im Sauerland von Gästen der öffentliche Nahverkehr genutzt wird?

*Hermann Hoffmann*

### Verkehrskollaps am Bergpark

Parken gegen Gebühr? Für viele überraschend postulierte die Museumslandschaft Kassel Mitte März in der Kasseler Tageszeitung die Einführung von Parkgebühren auf den Parkplätzen am Herkules. Vorausgegangen waren seit Eröffnung des Besucherzentrums im Herbst 2011 etliche Tage mit massivem Verkehrschaos im Umfeld des Herkules. An Spitzentagen waren die PKW-Parkplätze am Kasseler Wahrzeichen bereits am späten Mittag besetzt und anschließend standen sich parkplatzsuchende PKWs auf den Parkplätzen und auf der Zufahrtsstraße gegenseitig im Weg. Trauriger Höhepunkt war die Sperrung der Zufahrtsstraße zur Eröffnung des Besucherzentrums im Juni 2011. Auch für die Busse der Linie 22 hieß es an der Haltestelle Eh-

lener Kreuz Endstation, womit Fahrgäste die anderthalb Kilometer parallel zur von PKWs blockierten Zufahrtsstraße zu Fuß zurücklegen mussten.

Als Sofortmaßnahme gegen das Verkehrschaos am Herkules wurde dann das Parken am Rand der Zufahrtsstraße K6 erlaubt. An solchen Tagen wird es für die Busse dann schwierig, auf der verengten Straße Fahrzeuge im Gegenverkehr zu passieren. Neben den entlang der K6 geduldeten Parkern sind aber immer wieder auch Falschparker auf Wiesen und Wanderwegen rund um den Herkules zu beobachten. Ein Zustand, der eigentlich völlig untragbar ist.

Auch wenn jetzt (fast) alle überrascht reagieren, dieses Verkehrschaos war vor-



*Endlose Blechlawine an der Zufahrtsstraße vom Ehleener Kreuz zum Herkules (Foto Förderverein Neue Herkulesbahn)*

programmiert. Im Vorfeld der Planungen zur Museumslandschaft wurden alle Versuche, ein tragfähiges Verkehrskonzept für den Bergpark zu entwickeln, ausgebremst. Letztlich ging man offenbar immer davon aus, dass die im Zusammenhang mit der Diskussion ums Weltkulturerbe genannten Besucherzahlen völlig überdimensioniert seien und es nur an wenigen Tagen im Jahr zu Engpässen bei den Parkplätzen kommt. Somit hatten sich die offiziellen Überlegungen zum Verkehr am Bergpark eher auf die innere Erschließung konzentriert. So waren zeitweise Shuttlebusse durch den Bergpark vom Herkules zum Schloss und umgekehrt im Gespräch, obwohl der Bergpark am besten zu Fuß zu erkunden ist und es für weniger mobile Besucher bereits seit vielen Jahren den Bergparkbus gibt. Zeitweise hatte man das Gefühl, das größte Defizit im Bereich des öffentlichen Verkehrsangebots wäre das Fehlen der Rückfahrmöglichkeit vom Schloss Wilhelmshöhe zum Herkules, damit die mit dem Auto anreisenden Besucher nach den

Wasserspielen wieder zu ihrem Fahrzeug zurückgebracht werden.

Nicht überraschend war daher, dass das Expertengremium zur Vorbereitung des Weltkulturerbes im März die chaotische Verkehrssituation am Herkules thematisiert hat. Dabei gaben sich die Experten sehr erstaunt, dass in Kassel im Gegensatz zu anderen Welterbestätten noch keine Parkgebühren erhoben werden. Für Kassel sind die Hinweise der Welterbeexperten ein peinlicher Tritt vor's Schienbein. Denn die Regulierung des Verkehrsdrucks durch Parkgebühren und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bei der Erschließung des Bergparks wurden bereits vor Jahren diskutiert. Wesentlicher Baustein eines solchen Verkehrskonzeptes wäre eine durchgehende Schienenverbindung aus der Stadt bis zum Herkules. Die Verlängerung der Linie 3 als Reaktivierung der Herkulesbahn bedeutet eine deutliche Attraktivierung der ÖPNV-Anbindung zum Herkules. Aber alle diese Vorschläge, die auch bei

## Stadtverkehr

der Vorbereitung zum Welterbe immer bekannt waren, wurden leichtfertig vom Tisch gewischt. Nun rächen sich über fünf Jahre Untätigkeit hinsichtlich eines tragfähigen äußeren Erschließungskonzeptes des Bergparks.

Leider scheinen viele in Kassel die Dramatik der Verkehrsprobleme um den Bergpark immer noch nicht begriffen zu haben, bedrohen diese doch letztlich die Übernahme des Bergparks in die Liste der

2. Regulierung des Parkens um den Herkules und das Schloss Wilhelmshöhe durch Realisierung eines Parkgebührenkonzeptes
3. Nutzung der Parkgebühren zur Finanzierung der Verbesserung im ÖPNV zum Bergpark
4. Unterbinden des illegalen Parkens an Waldwegen und am Straßenrand
5. Kurzfristige Aktivitäten zur Verlängerung der Tramlinie 3 bis zum Herkules



*Staufoto mit Bus (Foto Förderverein Neue Herkulesbahn)*

Welterbestätten.

Der VCD sieht eine Lösung der Verkehrsprobleme nur durch eine konzertierte Umsetzung mehrerer Maßnahmen:

1. Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Bergparkbereich durch eine Taktverdichtung auf 15 Minuten, auch an Wochenenden

6. Umsetzung einer konkreten Planungsvariante zur Verlängerung der Linie 1 entlang der namenlosen Verbindungsstraße zwischen Wilhelmshöher Allee und Tulpenallee bis knapp unterhalb des Schlossplateaus.

*Wolfgang Schmidt*



*Wildes Parken auf den Wiesen am Herkules (Foto Wolfgang Schmidt)*

### **Ja zu Parkgebühren am Bergpark Ohne Auto zum Herkules - schon heute kein Problem**

Bei aller Aufgeregtheit um die Frage der Parkgebühren rund um den Herkules wird ignoriert, dass bereits heute kein Besucher des Herkules, zumindest zu den normalen Tageszeiten, das Auto zur Anreise braucht.

Ganz im Gegenteil: Es gibt für Ortskundige kaum eine unpraktischere und dümmere Idee, als zum Besuch der Wasserkünste mit dem Auto anzureisen. Denn der gut informierte Kassel(än)er weiß schon seit Generationen, dass man mit dem Wasser vom Herkules bis zum Fontänenteich bergab läuft. Da stört ein am Herkules geparktes Auto nur.

Die kluge Variante zum Besuch von Wasserspielen und Bergpark ist noch immer, mit der Tramlinie 3 zum Druseltal und weiter mit dem Bus 22 zum Herkules zu fahren. Nach dem Besuch des Bergparks wartet am Fuß des Schlosses die Tramlinie 1 zur Rückfahrt.

Wenn man also nicht schon von Beginn an Bus und Bahn benutzt, stellt man sein Auto am besten irgendwo im Vorderen Westen oder der Innenstadt ab. Entlang der Strecke der Linien 1 und 3 befindet sich faktisch der größte Park- und Ride-Platz des Bergparks. Von der jeweils nächstgelegenen Haltestelle geht es dann mit der Tram 3 in Richtung Druseltal. Nach dem Besuch des Bergparks bringt die Tramlinie 1 den Besucher an die gleiche Station zurück. In diesem Sinne kann man nur empfehlen: Nachdenken vor dem nächsten Bergparkbesuch und nicht einfach den Wagen bis zum Herkules steuern.

Für alle, die trotzdem heute an diese Möglichkeit nicht denken wollen, werden die geplanten Parkgebühren sicher Grund zum Umdenken sein. Schade nur, dass es nicht von ganz alleine so funktioniert.

*Wolfgang Schmidt*

# 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 Falblätter 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**

## Neue Herkulesbahn in Kassel?



Seit genau zehn Jahren engagiert sich der Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V. für eine umweltfreundliche Straßenbahn, die die Innenstadt mit dem Wahrzeichen Kassels verbindet. Mit dem Slogan „Visionen brauchen mutige Entscheidungen“ erinnert er an die visionäre Kraft der Kasseler Unternehmerpersönlichkeit Gustav Henkel, der nicht nur die Elektrizität nach Wilhelmshöhe brachte, sondern auch die kühne Idee und technische Meisterleistung verwirklichte, die Höhen des Habichtswaldes auf Schienen und ohne Zahnrad zu erklimmen. Ob die Menschen die weltberühmten Wasserspiele se-

hen oder Wintersport treiben wollten: die allseits beliebte und geschätzte Herkulesbahn brachte sie alle nach oben.

Daran knüpft das Projekt einer neuen Herkulesbahn an. Das Konzept des Fördervereins sieht vor, die Linie 3 ab Druseltal bis zum Herkules zu verlängern, um die Museumsachse zwischen dem „kurfürstlichen Kosmos“ in Bad Wilhelmshöhe und der Innenstadt, die beiden Pole der Kasseler Museumslandschaft, über die Wilhelmshöher Allee mit der Straßenbahn abzubilden – umweltfreundlich, barrierefrei und ohne umzusteigen. Damit wären die beiden

## Öffentlicher Nahverkehr

markanten Einstiegspunkte des Bergparks – Herkules und Schloss Wilhelmshöhe – an das hervorragende Kasseler Straßenbahnnetz angeschlossen.

Bereits 2011 haben das neue Besucherzentrum am Herkules, das wieder zugängliche Oktogon und ein deutlich aufgewertetes gastronomisches Angebot weit mehr Menschen angelockt, als Fachleute prognostiziert hatten. Nicht zuletzt haben die Menschen in Kassel und der Region ihren Bergpark wiederentdeckt. Dieser unerwartete Ansturm hat die Kapazitätsgrenzen des neuen Parkplatzangebots am Herkules schon jetzt gesprengt. Und das Dokumenta-Jahr sowie das Stadtjubiläum 2013 und der Hesttag, zu dem über eine Million Besucher erwartet werden, kommen erst noch. Es wäre fahrlässig, dieses Potenzial für den ÖPNV nicht zu nutzen. „Deshalb müssen die Stadt Kassel und das Land Hessen an die verkehrliche Erschließung des Welterbes ebenso hohe Anforderungen stellen wie an das Welterbe selbst. Und das bedeutet vor allem, zum Schutze des Ensembles verstärkt auf umweltfreundliche Mobilität zu setzen, wie das andere

Welterbestätten mit Erfolg praktizieren“, so Michael Schwab, Initiator und Vorsitzender des Fördervereins.

Die Sympathie für die neue Herkulesbahn kann man künftig noch einfacher zeigen: mit einem hochwertig ausgeführten Stickpin in 925er Silber des Kasseler Goldschmieds Markus Heitkamp. Mit dieser Initiative möchten die Heitkamps einen Beitrag zum nachhaltigen Schutz des Kasseler Wahrzeichens und künftigen Welterbes leisten. „Das war eine wirklich reizvolle Aufgabe für unsere Goldschmiede, Schmuck und Schutz und Spende zu verbinden“, so Markus Heitkamp.

Gleichzeitig bietet der Förderverein ein Plakat an, das in humorvoller Form für das Anliegen des Fördervereins wirbt. Herkules ist bekanntlich durch die Bewältigung von zwölf Aufgaben unsterblich geworden. Sein Kasseler Pendant hat jetzt die 13. Herkulesaufgabe in Angriff genommen: Bis zur Verwirklichung einer direkten Straßenbahnverbindung aus der Innenstadt hat er seine repräsentativen Pflichten auf der Oktogon-Pyramide eingestellt und sich



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



*Der Silberpin zum Anstecken: Erhältlich für 39,90 Euro bei Juwelier Heitkamp in der Oberen Königsstraße 41. 5 Euro gehen als Spende an den Förderverein Neue Herkulesbahn.*

mit dem Anliegen des Fördervereins solidarisch erklärt. Und wer ihn kennt, weiß: Der Mann hat Durchsetzungsvermögen und einen langen Atem.

Die Motividee des Fördervereinsvorsitzenden hat Dank der Vermittlung von Martin Sonntag (Caricatura) der Kasseler Künstler Julian Rossmeisl (1978 in Kassel geboren, Kommunikationsdesign-Studium an der Universität Essen-Duisburg, Teilnehmer der Sommerakademie der Caricatura 2010 und 2011) in Öl gemalt. Die Typografie steuerte Johanna Unterberg bei, Studentin der Folkwang-Universität der Künste in Essen.

Den Entwurf des Stickpins (13 x 17,5 mm, 925er Silber) und den Kunstdruck (Format A 1) haben Markus Heitkamp, Michael Schwab und Julian Rossmeisl jetzt in einem Pressegespräch vorgestellt.

Den Stickpin kann man ab dem 22. Februar zum Preis von 39,90 Euro bei Juwelier Heitkamp in der Hauptfiliale in der Oberen Königsstraße 41 erwerben. Pro Exemplar wird der Förderverein mit 5 Euro unterstützt. Vorbestellungen nimmt die Juwelier & Goldschmiede Heitkamp GmbH unter

der Tel.-Nr. (0561) 739 14 08 oder per Email [m.heitkamp@juwelier-heitkamp.de](mailto:m.heitkamp@juwelier-heitkamp.de) entgegen.

Der Plakatverkauf startete an Aschermittwoch, 22. Februar 2012, von 17 bis 19 Uhr in der Caricatura Bar im Kulturbahnhof. Dort signierte der Künstler Julian Rossmeisl die ersten 100 Exemplare. Das Plakat kostet 12 Euro; pro verkauftem Exemplar gehen ebenfalls 5 Euro an den Förderverein. Das Plakat kann man sich auch zusenden lassen, dann kommen Kosten für Verpackung und Porto noch hinzu.

Alle Informationen zum Verkauf und Vertrieb kann man auf der Homepage des Fördervereins unter [www.neue-herkulesbahn.de](http://www.neue-herkulesbahn.de) nachlesen. Vorbestellungen des Plakats können telefonisch unter (0561) 12051 oder (0561) 38643 oder per Email [herkulesbahn@t-online.de](mailto:herkulesbahn@t-online.de) entgegengenommen werden; dort erhält man auch alle notwendigen Informationen.

Übrigens: Wir freuen uns und sind stolz, dass wir als eines der Jubiläumsprojekte für die 1100-Jahr-Feier Kassels im Jahr 2013 ausgezeichnet wurden. Zum Auftakt starten wir am 27. April 2013, also am Tag

## Öffentlicher Nahverkehr • Stadtentwicklung

genau 110 Jahre nach der Jungfernfahrt der ersten Straßenbahn zum Herkules, mit einer zweiwöchigen Jubiläumsausstellung im Vestibül des Kasseler Rathauses. Die Geschichte der Bahn und seines Erbauers repräsentieren ein spannendes Kapitel Kasseler Stadt- und Technikgeschichte. Der Förderverein wird mit dieser Ausstellung und weiteren Aktionen und Veranstaltungen daran erinnern und gleichzeitig aufzeigen, wie zeitlos aktuell das Henkel-

sche Konzept im Lichte der 2013 anstehenden Aufnahme des Bergparks mit seinen Wasserspielen in die Welterbeliste der UNESCO sein könnte.

*Text einer Pressemitteilung vom Fördervereins Neue Herkulesbahn und von Juwelier & Goldschmiede Heitkamp GmbH*

## Plädoyer gegen eine Weinbergbebauung



*Henschelgarten am Weinberg  
(Foto Swen Schneider)*

Das Engagement für kulturelle Einrichtungen ist generell zwar sehr begrüßenswert, dennoch ist das Vorhaben des Neubaus von Brüder-Grimm-Museum und Tapetenmuseum auf dem Weinberg sehr kritisch zu sehen, da Teile des Parkgeländes den Museumsbauten weichen müssten. In seiner heutigen Funktion als barrierefreier Park wird der Stadtbalkon gerne von den

Bewohnern des nahegelegenen Seniorenheims „Wohnstift am Weinberg“ und von Patienten und Besuchern des benachbart gelegenen Elisabeth-Krankenhauses besucht. Gerade weil der Park barrierefrei – ohne Zugang über Treppen – ist, wird er auch häufig von anderen älteren Menschen zur Naherholung aufgesucht. Vergleichbare andere Freiräume, insbesondere mit dieser Aussicht, sind sonst im Stadtgebiet nur sehr schwer zu finden. Obwohl die in der gutachterlichen Stellungnahme zur Untersuchung der Museumsstandorte angeführten Gründe des Bezugs auf historische Villenstandorte, der Attraktivierung eines städtebaulich besonderen Ortes oder den räumlichen Zusammenhang der Museen in einer städtebaulichen Kette nachvollziehbar sind, sollte der Erhalt von wichtigem innerstädtischem Freiraum Vorrang genießen.

### **Alternative Standorte für die beiden Museen gibt es bereits**

Ohnehin ist nicht nachzuvollziehen, weshalb die beiden Museen neu gebaut werden sollen, da für das Palais Bellevue, dessen Sanierungsarbeiten gerade abge-



Momentan als Lager genutzt: Das ehemalige Polizeipräsidium Königstor  
(Foto: Swen Schneider )

geschlossen sind, nach Auszug des Bräder Grimm-Museums in einen Neubau auf dem Weinberg kein Nutzungskonzept mehr vorliegen würde. Das Palais Bellevue bietet als Standort für das Bräder Grimm-Museum laut Stadt Kassel – aufgrund hoher Erwartungen bei den Besucherzahlen – zwar nicht die „notwendige räumliche Perspektive“, doch es handelt sich hier lediglich um Prognosen. In Anbetracht der angespannten Haushaltslage scheint es jedoch der derzeitigen Situation sehr angemessen, das Museum auch künftig im alten Standort zu belassen. Gerade deshalb sollte das geplante, neue Museumskonzept des Bräder Grimm-Museums, die sogenannte „Grimm-Welt“, den Anspruch haben, sich in das bestehende Gebäude integrieren zu können. Laut HNA soll das Projekt bis zu 18 Millionen Euro kosten, von denen das Land Hessen sechs Millionen übernehmen würde, die Stadt Kassel neun Millionen Euro. Die Finanzierung der verbleibenden drei Millionen Euro bleibt bislang ungeklärt. Der Löwenanteil würde also von der Stadt Kassel getragen werden,

Gelder die z.B. sozialen Einrichtungen fehlen würden.

Das Tapetenmuseum könnte im alten Polizeipräsidium im Königstor untergebracht werden. Das Gebäude – ein, vor allem im Hinblick auf die sonstige, im Wesentlichen durch Nachkriegsbauten geprägte, bauliche Situation im Königstor, herausragender Bau der Gründerzeitepoche – steht schon seit einigen Jahren leer. Allein durch seine großzügige Dimensionierung scheint dieses Gebäude als Museumsstandort sehr geeignet. Für den Standort des Tapetenmuseums im Königstor spricht zudem die verkehrliche Situation: Die Lage an einer der wichtigsten Radverkehrsrouten der Stadt Kassel und die hervorragende Einbindung in den öffentlichen Verkehr. Die Tram-Haltestellen Weigelstraße und Karthäuserstraße befinden sich in nächster Nähe.

### **Aufwertung des Bereichs Königstor**

Generell würde die Nutzung dieses Gründerzeitbaus als Museum das Königstor und die umliegenden Quartiere stark

## Stadtentwicklung

aufwerten und beleben. Dies ist als wichtiger einzuordnen, als der Gedanke eines räumlichen Zusammenhangs der Museen in einer städtebaulichen Kette. Außerdem ließen sich für den dortigen Einzelhandel sowie die gastronomischen Betriebe im Königstor positive Effekte erwarten. Die Eröffnung von Chancen der Verknüpfung wäre auf dem Weinberg durch das Fehlen gemischter Gebäudenutzungen nicht möglich, aus Sicht der dortigen Bewohner wahrscheinlich auch gar nicht erwünscht, wenn man das städtebauliche Umfeld des derzeit von der Stadt Kassel favorisierten Standorts für die beiden Museen – Wohn-

bebauung, Krankenhaus und Seniorenheim – genauer betrachtet.

In Zeiten knapper Kassen sollte es Priorität haben, für bereits vorhandenen Gebäudebestand ein sinnvolles und nachhaltiges/langfristiges Nutzungskonzept zu finden, außerdem wäre mit der Unterbringung des Tapetenmuseums im Gebäude des alten Polizeipräsidiums ein wichtiger Schritt getan, das richtige Signal in Richtung der Revitalisierung von Brachflächen zu geben. Grundsätzlich aber sollte wertvolles, städtisches Grün nicht achtlos versiegelt werden.

Swen Schneider

**VCD**  
Verkehrsbund  
Deutschland

# Kreisverband Kassel

Home/Startseite · Gegenverkehr · Kassel/Kassel · Maßnahmen

## Herzlich Willkommen beim VCD Kreisverband Kassel

Sie interessieren sich für ökologische Mobilität in und um Kassel? Dann sind Sie bei uns richtig! Wir verstehen die Interessen von:

- Fahrgästen,
- Radfahrerinnen,
- Fußgängerinnen und
- Ökologisch denkenden Autofahrerinnen, vor allem Carsharing-Teilnehmerinnen.

Detailliertere Informationen finden Sie in unserer [Imagebrochure](#).

### Sie möchten uns treffen?

Wir treffen uns jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat um 19:00 zum Aktivtreff im Umweltaus Kassel. Da es schon einmal vorkommt, dass wir unsere Treffen verschoben müssen, empfehlen wir allen, die uns besuchen wollen, zunächst unter [kassel@vcd.org](mailto:kassel@vcd.org) mit uns Kontakt aufzunehmen.

### Sie möchten Kontakt mit uns aufnehmen?

Sie erreichen uns am besten per Mail: [kassel@vcd.org](mailto:kassel@vcd.org)

### Sie möchten wissen, was uns beschäftigt?

Lesen Sie unsere Veröffentlichungen:  
**Gegenverkehr**  
Unser Magazin, das in aller Regel einmal jährlich im Frühjahr erscheint.

**Aktuell:**  
Jahresabschlussbericht  
am 4. Mai 2011  
unsere neue Ausgabe der  
Gegenverkehr

**Besuchen Sie den VCD Kassel im Internet:**

**[www.vcd.org/Kassel](http://www.vcd.org/Kassel)**

**Möchten Sie auf dem Laufenden bleiben: Wir nehmen Sie gerne in unseren Mailverteiler auf. Bitte senden Sie eine kurze Nachricht an [kassel@vcd.org](mailto:kassel@vcd.org)**

## Bahnhof Wilhelmshöhe – Ein Warteraum fehlt immer noch

Das modernisierte DB Reisezentrum im ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wurde am 2. Dezember 2011 feierlich eröffnet. Insgesamt wurden mehr als 250.000 Euro investiert. In diesem Jahr feierte der Fernbahnhof sein 20-jähriges Bestehen. Ebenso alt war das Reisezentrum. Inzwischen sind hier die Bereiche für Kunden übersichtlicher geworden. So liegen das NVV-Kundenzentrum und der „1.-Klasse-bahn.comfort-Bereich“ nah am Eingang, so dass die Kunden für diese beiden Bereiche durch das Aufrufsystem für den übrigen Bereich nicht irritiert werden.

Mit Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Reisende sind drei von neun Schaltern in ihrer Höhe rollstuhlgerecht einstellbar. Ein Schalter ist mit einer induktiven Hörschleife für Nutzer von Hörgeräten versehen. Ein Leitstreifen für Sehbehinderte führt vom Eingang an der Stele des Aufrufsystems vorbei zu dem barrierefreien Schalter.

Während die Reisenden problemlos Fahrkarten und Reiseinformationen bekommen, müssen sie weiterhin unbequem die Wartezeiten verbringen. Nachdem der Warteraum im Sommer 2008 einer McDonald's-Filiale weichen musste, bleiben den Fahrgästen nur die Stahlbänke im Quergang und an den Gleisen. In der Hessischen Allgemeinen steht am 3.12. folgender Text:

„Ein Defizit macht auch Hermann Hoffmann, Vorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN Nordhessen, aus. Jetzt investiert die Bahn viel Geld in die Verschönerung ihres Reisezentrums. Aber an einem Warteraum, der Reisenden wirklich hilft, wird gespart. In anderen Bahnhöfen gebe es ansprechende Wartebereiche. Auf einem Fernbahnhof sei es ein Unding, wenn so ein Angebot fehle.

Ein Wartesaal werde kaum benötigt, kontert Bahnsprecher Torsten Sälinger. Die



Früher war hier mal ein öffentlicher Wartesaal: Mc Donalds im Bf. Wilhelmshöhe (Foto: Roald Oestreich)

## Eisenbahn

Umstiegszeiten hätten sich so verkürzt, dass es keine längeren Aufenthalte mehr gebe. Sollten Fahrgäste doch auf einen verspäteten Zug warten müssen, biete der Bahnhof viele gastronomische Angebote.“

Hier übersieht die DB zwei wichtige Dinge:

1) Man kann nicht jedem Fahrgast, der Esswaren bei sich hat und vielleicht rechnen muss (Familien mit Kindern), zumuten, einen Gastronomiebetrieb aufzusuchen.

2) Nicht immer gibt es kurze Umstiegszeiten. Wenn z.B. ein ICE aus München oder Frankfurt verspätet in Kassel-Wilhelmshöhe ankommt, können Anschluss-

züge in Richtung Paderborn oder Korbach nur selten warten. Das gleiche gilt für Fernzüge aus Berlin oder Hamburg, wenn Anschlusszüge in Richtung Bebra oder Marburg-Gießen nicht warten können.

3) Es ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, seinen Fahrgästen einen wind- und kältegeschützten Wartebereich anzubieten, wenn man Kundendienst ernst nimmt.

*Hermann Hoffmann*

## Adieu Scheibenwerbung?

Offenbar kommt nun Bewegung in die jahrelange Diskussion über die Scheibenwerbung an Tram- und Busfenstern. Im letzten Gespräch des VCDs mit der KVG stellte Vorstand Dr. Ebert die aktuelle KVG-Werbetram (Oberes Foto) als Referenzmodell für zukünftige Ganzwerbungen vor. Mit

der hier angebrachten Werbung kann sich der VCD gut anfreundne. Nun hofft der Kreisverband, dass die KVG bei zukünftigen Werbungen Wort hält und Problem-bahnen wie die unten abgebildete „Blut-tram“ der Vergangenheit angehören.

*Wolfgang Schmidt*



## Eröffnung der Tramverbindung Linie 1 Kassel – Vellmar



Eröffnungstram nach Vellmar  
(Foto Wolfgang Schmidt)

2 Jahren wurde an der 4 km langen Neubaustrecke zwischen der bisherigen Endhaltestelle in Kassel „Holländische Straße“ und der neuen Endhaltestelle Vellmar Nord gebaut. Acht neue Stationen wurden eingerichtet.

Ab der Wendeschleife Holländische Straße fahren die Bahnen auf einer Strecke von etwa 1,5 km im Linksverkehr, damit Mittelbahnsteige eingerichtet werden konnten. Anschließend erklimmen sie eine Steigung von 7 % zum Kreisel Dörnbergstraße – in der Gegenrichtung 7,5 % bergab. Das ist das zweitstärkste Gefälle im gesamten Streckennetz der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG). Nach der Haltestelle Dörnbergstraße mit ihren 50 Park & Ride-Parkplätzen führt die Trasse zum Festplatz. Am Rathausplatz verläuft die ansonsten zweigleisige Strecke auf einem Teilstück von etwa 120 Metern eingleisig. Ein sogenanntes Zwillingsgleis, bei dem

zwei Rillengleise aneinander geschweißt werden, löst das Platzproblem in diesem Straßenbereich.

### Park & Ride-Parkplätze an der Wendeschleife

Von der Kreuzung Rathausplatz führt die Trasse über die Nordstraße und das Musikerviertel zur Wendeschleife Vellmar Nord. An dieser Endhaltestelle für Trams und Busse wurde ein weiterer Park & Ride-Platz mit etwa 100 Stellplätzen für PKW sowie eine Bike & Ride-Anlage mit Boxen und Bügeln für Fahrräder errichtet.

In Spitzenzeiten fährt die Linie 1 im 7,5-Minuten-Takt, der 15-Minuten-Takt ist die Regel. Am Abend bzw. am Sonntag gilt der 30-Minuten-Takt. Für die Fahrt vom Kasseler Königsplatz bis zur Vellmarer Stadtmitte benötigt die Tram 19 Minuten. Alle Vellmarer Linienbusse haben seit 22. Oktober einen neuen Fahrplan. Mehr als die Hälfte der gut 4 Kilometer langen Neubaustrecke trägt umweltfreundliche Rasengleise.

Seit dem Durchstich unter dem Kasseler Hauptbahnhof im Jahr 2007 erreicht die Regiotram aus Hofgeismar (RT3) und aus Wolfhagen (RT4) über die Vellmarer Stadtteile Obervellmar und West die Kasseler Innenstadt. Parallel hierzu fährt jetzt die Straßenbahnlinie 1 durch die Vellmarer Stadtteile Niedervellmar und Frommershausen.

Der Bau der neuen Strecke einschließlich des Umbaus der Wendeschleife Holländische Straße hat 37,7 Millionen Euro gekostet. Das Land Hessen hat davon 28,6 Millionen Euro getragen, die Stadt Vellmar vier Millionen Euro, die Stadt Kassel



Eröffnungsfeier in der Vellmar (Foto Wolfgang Schmidt)

600.000 Euro, der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) 500 000 Euro. Die KVG wird den Rest von 4 Millionen Euro tragen.

Am Eröffnungstag (22.10.) durfte die alle 7 Minuten verkehrende Tram zwischen der Wendeschleife Holländische Straße und Vellmar Nord kostenlos benutzt werden. Die Bahnen waren gut besetzt. Verkehrsminister Dieter Posch war bei der Eröffnungsfeier über die große Menschenmenge auf dem Hof der Ahnataleschule beeindruckt. Durch das neue Schienenangebot könnten täglich 2000 Menschen vom Auto auf die Straßenbahn umsteigen. Außerdem sprachen Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen, Vellmars Bürgermeister Dirk Stochla, NVV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler und KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert. Letzterer erwähnte weitere Ausbauprojekte im ÖPNV-Bereich Kassel, wofür Gelder bei Land und Bund beantragt werden sollten.

### **Vier Wochen später: Job-Ticket für Arbeitnehmer in Vellmar**

Ende November vereinbarten KVG-Vorstand Dr. Ebert und Vellmars Bürgermei-

ster Stochla, den 216 städtischen Mitarbeitern ein Job-Ticket anzubieten: Wer dieses Angebot nutzt, kann ein ganzes Jahr lang mit einem Preisnachlass von 7 % Busse und Bahnen im Gebiet Kassel-Plus benutzen. Das Ticket gilt auch am Wochenende. Darüber hinaus geht die Stadt Vellmar laut KVG-Mitteilung einen in Nordhessen bisher nicht bekannten Weg: Sie ermöglicht auch Vellmarer Betrieben, die weniger als 5 Mitarbeiter beschäftigen, durch eine Sammelbestellung den Erwerb eines Job-Tickets. Der Bürgermeister denkt hier besonders an die zahlreichen kleineren inhabergeführten Geschäfte im Stadtzentrum und an Praxen in den Ärztehäusern. Job-Tickets vermindern den Autoverkehr und machen Parkflächen frei.

Sicher lohnt es, mit dem Hessenticket aus Richtung Frankfurt-Gießen bzw. Fulda-Bebra nach Kassel-Wilhelmshöhe zu fahren, um die Linie 1 nach Vellmar zu besteigen. Radwanderer könnten von der Haltestelle Festplatz den Ahnefluss abwärts bis zur Kasseler Universität kommen bzw. weiter in die Fuldaaue.

*Hermann Hoffmann*

## 10 Fragen zu KONRAD



Eröffnungsfeier in der Vellmar (Foto Stadt Kassel)

Pünktlich zu den ersten Frühlingstagen sind viele der Konrad-Fahrradständer mit den neuen Fahrrädern bestückt und die Probephase hat begonnen. Wir haben den Fahrradbeauftragten Gerhard Späth zum neuen Fahrrad-Verleihsystem gefragt.

*1. Wer darf schon jetzt Konrad fahren? Wie viele Nutzerinnen und Nutzer gibt es bereits?*

Derzeit dürfen ca. 60 Testnutzer (interessierte Bürgerinnen und Bürger, Studenten, Verwaltungsmitarbeiter, Mitglieder des ADFC etc.) Konrad testen. Im Verlauf des Tests wird die Zahl der Stationen von anfangs ca. 20 kontinuierlich erhöht, mit dem Ziel, vor der generellen Freigabe möglichst die Funktion aller Stationen überprüft zu haben.

*2. Ist die Technik bislang so zuverlässig wie gewünscht?*

Bei ca. 1000 Testfahrten liegt die Fehlerquote von Konrad bei ca. 2%. Dies entspricht in etwa der Permanentfehlerquote von in Betrieb befindlichen Systemen. Besser ist also kaum möglich.

*3. Zeichnen sich schon jetzt Vorlieben der Nutzerinnen und Nutzer ab? Gibt es eine besondere Zielgruppe oder Lieblingsstrecken etc.?*

Aussagen dazu sind während des Testbetriebs leider noch nicht möglich, werden sich aber in Kürze im Rahmen der Evaluation nachholen lassen.

*4. Ab wann darf jeder, der Lust hat, sich eines der Fahrräder ausleihen?*

Direkt nach der Pressekonferenz am 29.03.2012 wird das System in Betrieb genommen. Dann kann man sich registrieren und danach ein Fahrrad leihen. Wie das alles funktioniert ist auf der Seite

## Radverkehr

www.konrad-kassel.de zu lesen.

*5. Wie wird im Alltag sicher gestellt, dass die Fahrräder gleichmäßig über die Stadt verteilt stehen und betriebsbereit sind? Kann der Konrad-Betreiber die Fahrräder zu diesem Zweck orten?*

Der Betreiber DB\_Rent kann feststellen welche Räder in einer Station stehen, also auch erkennen wo zu viel und wo zu wenig Räder stehen. Mit einem Transport-



Konrad-Station Wilhelmsstraße  
(Foto Stadt Kassel)

fahrzeug wird dann vom Betreiber ein Ausgleich vorgenommen. Eine Ortung der Räder außerhalb der Stationen ist nicht möglich.

*6. Beim Pariser Vélib spricht man vom Montmartre-Effekt, in Kassel müsste man es den Herkules-Effekt nennen: Bergauf mit Bus und Bahn, bergab mit dem Rad. Wie wollen Sie den leeren Konrad-Abstellanlagen auf den Anhöhen entgegen wirken?*

Wie schon unter 5 beschrieben, wird ein entsprechender Austausch der Räder vorgenommen. Es wird Stationen geben, die sich selbst regulieren, andere hingegen müssen häufiger geprüft und ein Ausgleich der Räder vorgenommen werden. Wir gehen davon aus, dass sich nach der Inbetriebnahme des Systems Stationen mit erhöhtem Austauschbedarf schnell herauskristallisieren.

*7. Politisch interessiert uns natürlich auch die Finanzierung. Aus welchen Töpfen kommt das Geld für den Konrad-Start?*

Ermöglicht wurde das Projekt durch Fördermittel des Bundes. Als Sieger des Wettbewerbs „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – neue Mobilität in Städten“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung konnte eine Förderung von fast 1,5 Mio. Euro zur Einrichtung des Fahrradverleihsystems erreicht werden. 20 % trägt die Stadt selbst.

*8. Rechnen Sie langfristig mit einem kostendeckenden Betrieb? Wer wird die Defizite tragen, falls sie entstehen?*

Wie jede Maßnahme des öffentlichen Verkehrs ist auch das Fahrradverleihsystem nicht ohne Engagement zu betreiben. Das Fahrradverleihsystem bietet die Chance im Zusammenspiel mit Betriebs-, Werbepartnern und den Vermietungseinkünften sich einem wirtschaftlichen Betrieb zu nähern. Die Stadt Kassel ist froh, die Universität und das städtische Verkehrsunternehmen KVG als Partner gewonnen zu haben. Bei erfolgreichem Betrieb ist dieses innovative Verkehrssystem als Betriebsfahrzeug für private Unternehmen interessant.

*9. Der nächste Winter kommt bestimmt. Können wir auch im Winter mit Konrad rechnen?*



Konrad und öffentlicher Verkehr (Foto Stadt Kassel)

Konrad wird auch im Winter für die unermüdlichen Ganzjahresradler bereitstehen. Die Anzahl der Räder wird dann allerdings halbiert und die jeweils andere Hälfte in der Werkstatt gewartet.

10. Ganz eng an den Aufbau des Londoner Radverleihsystems wurde der Ausbau der „Cycle Superhighways“ geknüpft, damit auch tatsächlich eine Entlastung der Verkehrssysteme erreicht wird und das Rad schnell genug wird, um angenommen zu

werden. Gibt es auch für Kassel eine solche Planung?

KONRAD ist ein Fahrzeug für den innerstädtischen Verkehr und funktioniert als gesundes, individuelles Parallelangebot zum öffentlichen Personennahverkehr. Das Thema Fahrradschnelltrassen ist eher ein Thema für den gut ausgestatteten Streckenradler.

Wir danken Ihnen für das Interview!

*Das Interview führte Roald Oestreich*

### **VCD Kassel zu KONRAD**

Auch wenn wir zugeben müssen, dass wir skeptisch waren: Nun ist es doch schön, überall in Kassel die weiß-grünen Räder zu sehen. Bislang war ein Radverleihsystem ein Privileg von Weltstädten – Berlin, Paris, London, Washington fallen mir zunächst ein, es gibt aber noch mehr. Nun hat auch

Kassel als eine der ersten „kleineren“ Städte ein solches Radverleihsystem. Der VCD Kassel wünscht Konrad viel Erfolg in unserer Stadt! Und unserer Stadt wünschen wir viele neue Impulse durch Konrad: für den Verkehr, für den Tourismus und für die weitere Stadtentwicklung!

*Roald Oestreich*



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 2011
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, 16. Mai 2012, 19<sup>00</sup> 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)