

Liniennetzreform – Entwurf braucht noch Nachbesserungen



Kritisches zum
Radverkehr



Freiheit von Autos



Jahreshauptversammlung
17. Mai 2017
Einladung siehe Rückseite



Inhaltsverzeichnis

Impressum und Kontakt	2
Die KVG-Liniennetzreform – ein ungeliebtes Kind	3
Mehr Sicherheit an der Haltestelle Mittelring	14
Neue Busse für die KVG	18
Kassels neue(st)e Kreuzung	19
Schluss mit der Integrationspolitik...für den Radverkehr	22
Der neue Regionalexpress ins Ruhrgebiet	29
Freiheit von Autos	30
 Einladung zur Jahreshauptversammlung	32

Impressum:

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

Redaktion: Reinhard Ardelt, Peter Klemt, Julian Maguhn, Rolf Meischke, Roald Oestreich, Wolfgang Schmidt

VCD Kassel im Internet.

<http://www.vcd.org/kassel>

Die KVG-Liniennetzreform - ein ungeliebtes Kind



*Kapazitätsverbesserungen auch ohne Liniennetzreform: Ein Beiwagen auf der Linie 1
Foto: Wolfgang Schmidt*

Seit nunmehr fast zwei Jahren ist die geplante Liniennetzreform Thema in Kassel. Mit Stand März 2017 ist immer noch nicht klar, ob sie kommt oder nicht - und wie sie kommt. Auch diese Gegenverkehr-Ausgabe widmet sich wieder ausführlich dem Thema, da auch der VCD umfangreiche Kritik an den Entwürfen geäußert hat. Und diese Liniennetzreform ist auch ganz anders als die letzte Reform vor 30 Jahren.

Der Anlass der Liniennetzreform – kein gutes Omen

Auch wenn es KVG wie Politik ungern hören: Der eigentliche Ausgangspunkt des ganzen Prozesses war eine Sparvorgabe: Die Beschaffung der neuen Tramwagen in den Jahren 2011 bis 2013 kostete rund 55 Millionen Euro. Da, anders als in anderen Bundesländern, der einst vom Land Hessen gewährte Zuschuss für Fahrzeugbeschaffungen von in der Regel 30% seit 2005 weggefallen ist, musste die KVG die

Kosten alleine schultern. Daher fallen seitdem – so ist verschiedenen Berichten zu entnehmen – jährlich rund 5 Millionen Euro zusätzlicher Kapitaldienst an. Auch wenn der Aufsichtsrat die Fahrzeugbeschaffung beschlossen hatte, wollte offenbar im Magistrat niemand die der KVG entstandenen Mehrkosten akzeptieren. Stattdessen sollte die KVG die 5 Millionen Euro durch Einsparungen gegenfinanzieren. Ein allgemeiner Angebots-Kahlschlag konnte dann aber vorerst verhindert werden, stattdessen einigte man sich auf eine effizienzsteigernde Strategie, bei der das Liniennetz ein Teil von mehreren Kostensenkungselementen war. Das war der Beginn der Netzreform, die neudeutsch „mobil4kassel“ getauft wurde.

Für eine Liniennetzreform, die eigentlich ein attraktiveres Angebot im ÖPNV erreichen sollte, war dies natürlich ein denkbar schlechter Start. Es galt, alle Verbesse-

Öffentlicher Nahverkehr

rungen im Angebot durch Einsparungen an anderer Stelle gegenzufinanzieren und zusätzlich weitere Kosten einzusparen.

Rückblick: Der politische Auftrag kommt erst nach der Erarbeitung des Konzepts

Als am 4. Mai 2015 in der Kasseler Stadtverordnetenversammlung der Auftrag für eine Liniennetzreform erteilt wurde, waren

Der erste Entwurf

Bereits in der letzten Gegenverkehr-Ausgabe wurde ausführlich über den ersten Entwurf der Liniennetzreform berichtet. Der Entwurf beinhaltete so viele Verschlechterungen, dass man sich gar nicht entscheiden konnte, wo man mit Nachbesserungen beginnen sollte. Wesentliche Kritikpunkte



Die Taktausdünnung abends ist vom Tisch - außer im Fasanenhof (Foto: Wolfgang Schmidt)

die Verkehrsexperten des VCD Kassel und anderer Umweltinitiativen leicht verwirrt. Wurde doch bereits seit vielen Monaten hinter verschlossenen Türen an einem neuen Liniennetz geplant, das Kosten sparen sollte. Da trotz aller Geheimhaltung (oder vielleicht auch wegen dieser) die Gerüchteküche brodelte, musste man mit erheblichen Einschränkungen im Abendverkehr und generell im Busnetz rechnen.

Sollte durch den Beschluss im Mai 2015, bei dem keine konkrete finanzielle Spargvorgabe formuliert worden war, nun doch ein neues, besseres Konzept erarbeitet werden? Wenige Wochen später zeigte sich aber, dass die bereits vor dem Beschluss erarbeitete Vorlage gemeint war. Und dieser Entwurf für eine Liniennetzreform hatte es in sich.

waren die Kappung mehrerer Tangentialbuslinien, die Halbierung des Abendverkehrs nach 22:30 Uhr sowie der Tausch mehrerer Tramäste und erhebliche Angebotsverschlechterungen beim Tramverkehr im Fasanenhof und im Vorderen Westen. Nicht nur der VCD und andere Verbände im Umwelthaus lehnten den Entwurf ab, quer durch die Stadt gab es heftige Kritik an den Plänen der KVG. Immerhin öffnete sich die KVG für eine Bürgerbeteiligung dergestalt, dass sie in Aussicht stellte, Anregungen, Kritik und Wünsche der Bürger bei einer Überarbeitung des Konzeptes zu prüfen.

Der zweite Entwurf

Im Sommer 2016 legte die KVG dann eine überarbeitete Version als zweiten Entwurf

für eine Liniennetzreform vor. In dieser Version wurden zahlreiche Nachbesserungen, die auch der VCD gefordert hatte, eingearbeitet. Die Halbierung des abendlichen Taktangebots nach 22:30 Uhr war vom Tisch, die Tangentialbusverbindungen über die Heinrich-Schütz-Allee und über die Tannenwäldchenbrücke wurden wieder ins Netz aufgenommen. Der VCD hat dies auch in seiner ausführlichen Bewertung aufgelistet, die im Internet zu finden ist (<https://www.vcd-kassel.de/kasselerlinien>).

Allerdings wurde nur ein Teil der Kritikpunkte im neuen Entwurf berücksichtigt, andere erhebliche und inakzeptable Verschlechterungen sind nach wie vor vorhanden.

Weiterhin noch Nachbesserungen nötig

Insgesamt hat der VCD - zum Teil in Abstimmung mit anderen Umweltverbänden - acht Punkte im Liniennetzentwurf identifiziert, bei denen Nachbesserungen dringend erforderlich sind. Die im Sommer 2016 vorgelegte Version ist für den VCD ansonsten nicht akzeptabel. Nachfolgend werden die aktuellen Kritikpunkte des VCD zusammengestellt.

Kahlschlag im Abendverkehr zum Fasanenhof

Eine Veränderung, die beim ersten Entwurf eine von vielen inakzeptablen Verschlechterungen war, wurde nicht nachgebessert. Nun stellt sie im neuen Entwurf die mit Abstand größte Angebotseinschränkung dar: Die Halbierung des Abendverkehrs im Bereich Fasanenhof. Bisher zählt die Ihringshäuser Straße ebenso wie Frankfurter, Holländische und Leipziger Straße sowie weitere Tramäste zum verdichteten Hauptnetz. Der Nahverkehrsplan nennt diese Streckenteile „Netzebene 1“. Hier verkehren jeweils überlagernd zwei Linien. Im abendlichen 30-Minuten-Takt ergibt dies eine Fahrtenhäufigkeit im 15-Minuten-Abstand – so auch die Vorgabe des Nahverkehrsplans.

Verkehren heute mit den Linien 3 und 7 zwei Linien auch am Abend zum Fasanenhof, soll zukünftig nur noch die Linie 3 fahren, und zwar über das Klinikum; die Strecke über Kaulbachstraße bliebe unbedient. Während die geplante allgemeine und stadtweite Taktausdünnung nach 22:30 Uhr zurückgenommen wurde, soll die Verschlechterung im Fasanenhof, die bereits nach 20 Uhr beginnt, unverän-



Zukünftig nicht mehr in die City: Linie 12 (Foto: Wolfgang Schmidt)



Linie 27 nahe der Haltestelle Eisenschmiede. Die Busverbindung Fasanenhof - Wolfsanger soll weiterhin entfallen (Foto Wolfgang Schmidt)

dert bestehen bleiben. Dies ist besonders deshalb fragwürdig, weil es sich bei der Ihringhäuser Straße um die längste Steigungsstrecke mit dichter Bebauung im gesamten Tramnetz handelt. Der VCD hat diese Einschränkung, die man ohne Übertreibung einen Kahlschlag nennen kann, von Beginn an kritisiert. Denn: Der Fasanenhof wäre der einzige tram-bediente Stadtteil, in dem das Abendangebot gegenüber heute massiv verschlechtert würde, ja der einzige Stadtteil überhaupt, bei dem die Bedienungsqualität, die primär am Takt zu messen ist, bezüglich der Innenstadtanbindung schlechter würde.

Dass selbst die KVG von ihrer Maßnahme nicht überzeugt ist, zeigt die Planung, dass man bis 21 Uhr noch „einzelne“ Zusatzfahrten einplant, allerdings nur montags bis freitags. Und tagsüber gehört die Strecke zum Fasanenhof für die KVG zu den so stark genutzten Strecken, dass man zukünftig eine Linie mit Beiwagen verstärken will. Es bleibt ein Geheimnis, warum die

Anbindungen des Fasanenhofs einerseits deutlich ausgebaut werden, andererseits am Abend ein Kahlschlag gerechtfertigt sein soll. Der VCD hat im Sommer 2016 der KVG ein aufwandsneutrales Alternativkonzept unterbreitet. Dieses blieb bis heute unbeantwortet, wie auch die KVG den Gesprächsfaden mit den Umweltverbänden nach den Sommerferien 2016 zerschnitten hat.

Will man verstehen, warum die KVG hier mit dem Kopf durch die Wand will, muss man wissen, dass die Angebotsreduzierung im Fasanenhof die mittelbare Folge einer Angebotsumstrukturierung in Wolfsanger ist. Heute verkehrt im Abendverkehr die Buslinie 26 als Ersatz der Linie 6 ab Weberspitze über Wolfsgraben zum Bossental bzw. zur Hasenhecke. Zwar müssen Fahrgäste zum Bereich Fuldatastraße im Gegensatz zum Tagesverkehr heute umsteigen, für die Hälfte der Stadtteilbewohner, die in Richtung Bossental bzw. Hasenhecke in jedem Fall auf den Bus umsteigen

müssen, wird der Umsteigepunkt aber nur zur Weserspitze vorverlegt, bei wesentlich kürzerem Umsteigeweg zwischen Tram und Bus.

Schwachpunkte der heutigen Verkehrsanbindung, die der VCD schon länger sieht, sind die abendliche Nichtbedienung der Haltestellen Kirche Wolfsanger und Endstelle Wolfsanger sowie die alternierend stündliche Bedienung des Bossentals und der Siedlung Hasenhecke. Denn ein 30-Minuten-Takt zu beiden Zielen ist mit dem einen Bus, der die Linie bedient, nicht fahrbar. Die knappe Fahrzeit führt mitunter auch zu Anschlussproblemen an der Weserspitze. Für den VCD sind die Schwachpunkte natürlich Anlass, Verbesserungen in Wolfsanger zu fordern, allerdings nicht auf Kosten anderer Anbindungen. Das Alternativkonzept des VCD sorgt durch den Einsatz eines zweiten Busses auf der Linie 26 für die halbstündliche Bedienung aller Teile von Wolfsanger und für eine erhöhte Anschlussicherheit. Zum Ausgleich wird

durch einen optimierten Umlauf auf den Linien 3 und 7 ein Fahrzeug eingespart, dabei kann für den Fasanenhof der 15-Minuten-Takt erhalten werden.

Der VCD hat diese Alternative zum unausgewogenen KVG-Konzept entwickelt, da die notwendige bessere Anbindung in Wolfsanger nicht mit einem Kahlschlag im Nachbarstadtteil verbunden sein darf.

Denn dieser Kahlschlag trifft kein Verkehrsangebot, bei dem die legendäre heiße Luft durch die Gegend gefahren wird. Die Kurse zum Fasanenhof sind im Schnitt gut besetzt. Fahrgastzählungen des VCD ergeben hochgerechnet, dass sich in den abendlichen Kursen der Linie 7 jenseits der Weserspitze stadtauswärts immer noch durchschnittlich 18 Personen befinden. Auf das Jahr gerechnet will man danach die Fahrten für rund 37.000 Fahrgäste streichen. Nimmt man die Linie 3 hinzu, so sind im Schnitt ca. 30 Fahrgäste in den Fahrzeugen zum Fasanenhof betroffen, somit trifft die Taktverdünnung jährlich



Umsteigen zwischen Tram und Bus an der Weserspitze. Auch abends ist diese Lösung der bessere Weg als ein Angebotskahlschlag im Fasanenhof. (Foto Wolfgang Schmidt)

Öffentlicher Nahverkehr

weit über 100.000 Fahrgäste.

Linie 7 am Wochenende

Um das Ziel, kostenneutral Verbesserungen umsetzen zu können und zusätzlich noch Kostensenkungen zu erreichen, hat man auch selbstverständliche Prinzipien für ein verständliches und transparentes Liniennetz geopfert. So soll die neue Linie 7 Wolfsanger – Lutherplatz - Kirchweg – Bahnhof Wilhelmshöhe – Mattenberg zukünftig das ganze Wochenende den Kasseler Westen nicht mehr bedienen. Stattdessen ist nur noch die Bedienung des Abschnitts Wolfsanger - Hauptbahnhof bzw. Königsplatz geplant. Ein solches Linienprinzip ist bislang beispiellos. Zwar hatte das Kasseler Liniennetz nie eine einheitliche Bedienungsstruktur. Jedoch beschränkten sich Veränderungen und Einkürzungen im Linienverlauf auf die sogenannten Schwachverkehrszeiten abends und am Sonntagmorgen. Auch reine Berufsverkehrslinien gab es, diese waren aber Verstärkungslinien, die in der Regel keine neuen Verkehrsbeziehungen beinhalteten. Beispielhaft ist dafür die heutige Linie 5E Innenstadt – Mattenberg.

Mit dem nun vorgesehenen Konzept würde die Innenstadtumfahrung sowie die

Direktverbindung Scheidemannplatz (Erschließung Hauptbahnhof) – Friedrich-Ebert-Straße – Kirchweg (Wehlheiden) am Wochenende ersatzlos entfallen. Damit würden auch die Haltestellen Lutherplatz und Goethestraße von Freitagabend bis Montagmorgen überhaupt nicht mehr bedient. Die im Nahverkehrsplan geforderten Transparenzkriterien werden hier in keiner Weise eingehalten.

Linie 1 sonntagmorgens

Ein weiterer „Kollateralschaden“ bei der angestrebten Kostensenkung ist der zeitweise Wegfall der Bedienung von Wahlershausen mit dem Siedlungsschwerpunkt entlang der Langen Straße. Die zentrale Anbindung besteht hier mit der Haltestelle Kunoldstraße, die heute regelmäßig durch die Linie 1 bedient wird. Nicht so zukünftig: Samstagmorgens (bis 08:00 Uhr) und sonntagvormittags (bis 10:00 Uhr) soll die Linie 1 nur noch zwischen Innenstadt und Vellmar fahren, die Haltestellen Kunoldstraße, Hessischer Rundfunk, Kurhessen Therme und Wilhelmshöhe Park blieben dann komplett unbedient.

Lindenberg

Zukünftig soll die von Waldau zum Forst-



Endstelle Wilhelmshöhe: Nach der Reform soll die Linie 1 erst nach 10 Uhr am Sonntagvormittag hier fahren (Foto: Wolfgang Schmidt)



VCD-Vorschlag Forstfeld: Tausch der beiden Linienäste 12 und 35. Damit erhält der Lindenberg sowohl eine direkte Verbindung zum Zentrum Forstfeld als auch eine Direktverbindung zum Zentrum Bettenhausen, wo auch das Umsteigen auf die Straßenbahn erfolgen kann. Auf das AST95 könnte in diesem Fall verzichtet werden. (Grafik: Wolfgang Schmidt, Hintergrundkarte KVG)

feld fahrende Buslinie nicht mehr durch das Forstfeld zum Lindenberg, sondern auf direktem Wege zum Leipziger Platz fahren. Die Bedienung der Siedlung Lindenberg soll die Linie 35 sichern, die aber abends und am Sonntag nicht verkehrt. Der VCD-Alternativvorschlag sieht eine insgesamt bessere Bedienung vor, für die Siedlung Lindenberg bliebe die durchgehende Busanbindung an das Zentrum des Stadtteils Forstfeld erhalten (siehe Grafik).

Harleshausen

Verkehren heute drei Linien auf unterschiedlichen Linienwegen zwischen Harleshausen-Mitte und Rasenallee, ist zukünftig nur eine Linie auf einem Linienweg vorgesehen. Die damit verbundene Aufgabe des Busverkehrs in der Eschebergstraße (Seniorenheim/Blindenheim) hält der VCD nicht für verhältnismäßig. Mit überschaubarem Zusatzaufwand (ein Fahrzeug) könnte jeder zweite Bus der neuen Linie 10, der gemäß Entwurf verkürzt zum Kubergraben verkehren soll, über Eschebergstraße zur Rasenallee verlängert werden. Im Gegen-

zug zu dem damit möglichen 20-Minuten-Takt könnte auf das im 60-Minuten-Takt verkehrende AST verzichtet werden.

Auch eine Beibehaltung des heute im Abendverkehr eingesetzten Kleinbusses zwischen Harleshausen-Mitte und Rasenallee statt der nun ganztätig geplanten Durchbindung der größeren Busse zur Rasenallee sollte noch einmal überdacht werden. Durch diesen Kleinbusverkehr wird zumindest ein Teil der Eschebergstraße abends zusätzlich bedient.

Taktausdünnung am Samstag- und Sonntagmorgen

Der Frühverkehr an Samstagen wurde bereits zur Liniennetzreform 1985 halbiert. Eine weitere Halbierung ist angesichts der zahlreichen Beschäftigten, die samstags arbeiten müssen, nicht angeraten. Stattdessen sollte der nicht ausgedünnte 30-Minuten-Takt gefahren werden.

Die am frühen Sonntagmorgen geringe Nachfrage lässt die Ausdünnungen in den frühen Morgenstunden ab 6 Uhr nachvoll-

Öffentlicher Nahverkehr

ziehbar erscheinen (unter Beibehaltung der Bedienung der oberen Wilhelmshöher Allee!). Die Ausdünnung sollte aber um 8 Uhr enden und nicht bis 10 Uhr fortgeführt werden. Zwischen 8 und 9 Uhr steigt die Fahrgastzahl bereits an und Ganztagesausflüge im Freizeitverkehr beginnen für viele bereits vor 10 Uhr.

Transparenzkriterien

Wie angesichts des Spardrucks eigentlich wünschenswerte und vorgegebene Ziele verfehlt werden, zeigt sich insbesondere bei der Umsetzung der in der Mängelanalyse für den Nahverkehrsplan erläuterten Netztransparenz. Diese wird gemäß KVG über folgende Kriterien erreicht.

- einheitliche Linienwege der im Fahrplan genannten Linien
- durchgängige Bedienung der Gesamtlinie
- einheitliche Bedienungszeitfenster (inkl. Zeiten mit flexibler Bedienung)
- merkbare Taktzeiten (keine Taktsprünge)

Diese Kriterien entsprechen auch den Anforderungen, die der VCD an einen guten

Nahverkehr stellt. Leider werden diese Transparenzkriterien bereits heute nicht erreicht. Grund ist die aufgrund des Kostendrucks deutlich reduzierte Bedienung in den verkehrsschwächeren Zeiten. Dann gibt es nicht nur eine geringere Taktichte, auch zahlreiche Linien (derzeit Linien 6, 10, 18, 20, 23, 24, 27) verkehren nicht mehr, andere teilweise nicht. Hätte man angesichts der Mängelanalyse erwartet, dass bei der Reform die Netztransparenz verbessert wird, ist das Gegenteil der Fall: es wird noch unübersichtlicher. Bereits heute sind bei 4 von 7 Tramlinien wechselnde Fahrstecken je nach Verkehrszeit zu verzeichnen. Zukünftig wird mit der Linie 1 eine weitere Tramlinie ihre einheitliche Bedienungssystematik verlieren.

Netzreform löst die Engpässe im Netz nicht

Auch wenn das aktuelle Tramnetz als Rückgrat des ÖPNV in Kassel grundsätzlich gut organisiert ist, gibt es Probleme hinsichtlich der Kapazitäten. Chronisch volle oder überfüllte Trams nehmen im Tagesverkehr auf der Frankfurter Straße, der Weserstraße, der Wilhelmshöher Allee und der Holländischen Straße regelmäßig die Lust an der Nutzung des ÖPNV.



Über dem zukünftigen Liniennetz liegt Nebel. Und über der weiteren Bedienung der Haltestelle Kaulbachstraße am Abend. (Foto: Wolfgang Schmidt)

Zwar wurde mit dem Einsatz der Doppeltraktionen auf der Linie 1 für eine deutliche Entlastung gesorgt, übervolle Fahrzeuge sind entlang dieses Linienvverlaufs aber weiterhin auf den Linien 3 und 5 zu verzeichnen (siehe auch weiter unten: Ungünstiger Takt in der Nordstadt). Auf dem Ast Weserstraße – Ihringshäuser Straße sind insbesondere die Fahrzeuge der Linie 3 zeitweise unangenehm überfüllt. Insbesondere im Winterhalbjahr besteht ein weiteres Überfüllungsproblem auf der Linie 4 in Bettenhausen. Die größten Kapazitätsprobleme bestehen aber auf der Frankfurter Straße, wo insbesondere die Linie 5 betroffen ist.

Bereits heute besteht auf der Holländischen Straße statistisch durch die Doppelzüge der Linie 1, die Regiotramzüge und die Linie 5 ein ausreichendes Angebot. Übervolle Bahnen sind hier eine Folge ungünstiger Fahrzeugabstände: 4 -2 -9 Minuten. Ausgerechnet die Linie 5 mit den im Vergleich kleinsten Fahrzeugen verkehrt nach der großen 9-Minuten-Lücke stadteinwärts und ist entsprechend stark nachgefragt.

Die Netzreform verbessert leider nur die Situation auf der Achse Weserstraße – Ihringshäuser Straße aufgrund der neuen Beiwagenlinie. Doch bereits auf dem zweiten Ast der Beiwagenlinie, der Frankfurter Straße wird die Kapazität nur im Sommer verbessert. Im frequenzstarken Winterhalbjahr hingegen gibt es trotz zusätzlichem Beiwagen sogar eine 16%ige Kapazitätsreduzierung: Die heute als Entlastung der Linie 5 verkehrende 5E ist nicht mehr geplant. Und alle weiteren Kapazitätsprobleme löst die Netzreform nicht.

Das bessere Tramnetz

Der VCD hat angesichts der nur beschränkten Verbesserungen durch das Reformnetz noch einmal die Möglichkeiten des heutigen Tramnetzes ausgelotet (siehe Grafiken auf den Seiten 12 und 13). Zentrale Maßnahme wäre die Verlagerung der Doppeltraktionen von der Linie 1 auf die Linie 5, die dann statt der Linie 1 nach Vellmar fahren soll. Denn die nach Baunatal fahrende Linie ist auf der Frankfurter Straße die deutlich stärker belastete Linie. Mit der Führung als Doppeltraktion würde auch im Winter die Kapazität von heute beibehalten, dabei wäre die Verstärkung genau auf der richtigen Linie, und zwar ganztägig.

Da sich die KVG gerade anschickt, für den von ihr favorisierten Beiwageneinsatz, zunächst offenbar bis zum Mattenberg, später bis nach Baunatal die betreffenden Haltestellen auf 45 m zu verlängern, wäre es natürlich sinnvoll, die Bahnsteige für den Einsatz von Doppeltraktionen gleich auf 60 m zu erweitern. Dies hat der VCD der KVG bereits im Herbst 2016 vorgeschlagen.

Mit dem Netz-Konzept des VCD würden die Doppeltraktionen auf der zwischen Bahnhof Wilhelmshöhe und Innenstadt stark frequentierten Wilhelmshöher Allee entfallen. Als Ausgleich sehen die Überlegungen vor, die heutigen Linien 1 (dann nur bis Holländische Straße) und 3 mit Beiwagen verkehren zu lassen. Damit könnte die Gesamtkapazität in etwa erhalten werden, von Vorteil wäre jedoch eine gleichmäßige Verteilung zwischen den beiden Linien. Heute fahren dagegen abwechselnd eine Doppeltraktion mit 300 (realistischen) Plätzen und ein Solofahrzeug mit nur 150 Plätzen, was auf der Linie 3 leicht zu Überfüllungen führt.

Nahverkehr

Ein weiterer Vorzug des VCD-Entwurfs wäre der unveränderte Linienweg der Tramlinie 6 von Wolfsanger nach Brückenhof über den Königsplatz, so dass der Stadtteil Wolfsanger seine Innenstadtanbindung behalten könnte. Dies ist wichtig, da nach den KVG-Plänen der Stadtteil als einziger nicht mehr direkt mit der Königsstraße verbunden wäre und Fahrgäste aus den busbedienten Wohngebieten Bossental und Hasenhecke sogar zu zweimaligem Umstieg gezwungen wären, wenn sie die Innenstadt erreichen wollen. Für die Straßenbahnverbindung über Lutherplatz - Scheidemannplatz (Hbf.) - Goethestraße bliebe es bei der heutigen Linie 7. Für die Fahrgäste aus dem Fasanenhof ist die Umfahrung der Innenstadt leichter zu verkraften, da sie mit der Linie 3 die Königsstraße weiterhin direkt erreichen können.

Wesentlicher Schlüssel für die im VCD-Netz vorgesehenen Verbesserungen ist die Anpassung zusätzlicher Beiwagen. Sollen nach derzeitigen Planungen von den 15 von Rostock gekauften Beiwagen 10 bis

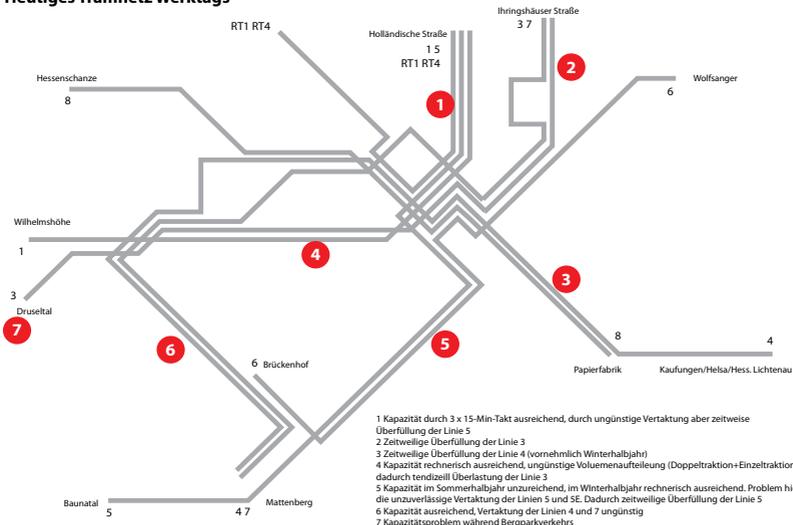
11 für den Betrieb in Kassel umgebaut werden, so wären für das VCD-Netz 13 Beiwagen (einschließlich Reserve) erforderlich.

Was die Linienführung der noch nicht erwähnten Tramlinien 4 und 8 sowie die zweite Linie über Helleböhn betrifft, sind die Überlegungen des VCD noch nicht abgeschlossen; es kristallisiert sich jedoch ein Tausch der Westäste der Linien 4 (neu zur Hessenschanze) und 8 (neu nach Helleböhn/Mattenberg) heraus und die Verdichtung Helleböhn weiterhin durch Verlängerung der Linie 7.

Letztendlich wäre auch die Einbindung des Vorschlags Doppeltraktion auf der Tramlinie 5 statt 1 in den Netzentwurf der KVG nicht ausgeschlossen; vermutlich müsste dann allerdings mindestens ein weiterer Beiwagen angepasst werden (Linie 3 bis zum Mattenberg). Die Innenstadtanbindung Wolfsangers wäre dann jedoch nicht mehr zu realisieren.

Rolf Meischke, Wolfgang Schmidt

Heutiges Tramnetz Werktags



Probleme im aktuellen Liniennetz:

1 Kapazität durch 3 x 15-Min-Takt ausreichend, durch ungünstige Vertaktung aber zeitweise Überfüllung der Linie 5

2 Zeitweilige Überfüllung der Linie 3

3 Zeitweilige Überfüllung der Linie 4 (vornehmlich Winterhalbjahr)

4 Kapazität rechnerisch ausreichend, ungünstige Volumenaufteilung (Doppeltraktion+Ei-
nzeltraktion), dadurch tendenziell Überlastung
der Linie 3

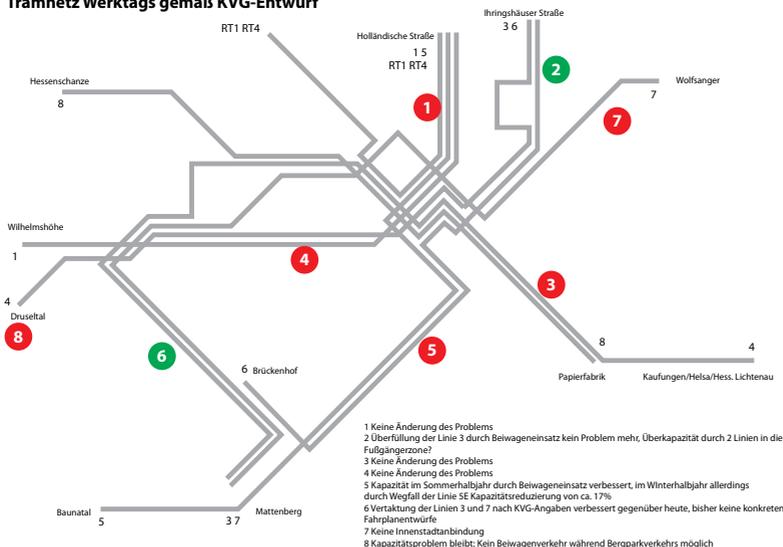
5 Kapazität im Sommerhalbjahr unzureichend,
im Winterhalbjahr rechnerisch ausreichend.
Problem hier

die unzuverlässige Vertaktung der Linien 5
und 5E. Dadurch zeitweilige Überfüllung der
Linie 5

6 Kapazität ausreichend, Vertaktung der Lini-
en 4 und 7 ungünstig

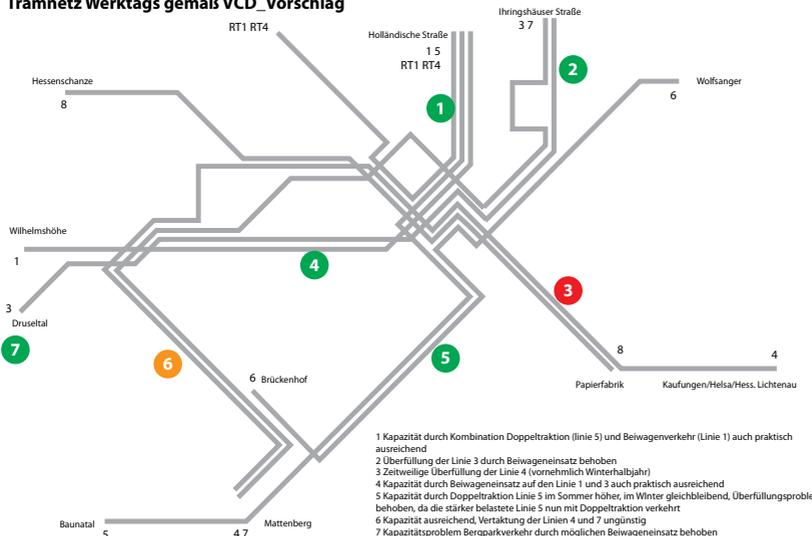
7 Kapazitätsproblem während Bergparkver-
kehrs

Tramnetz Werktags gemäß KVG-Entwurf



Der KVG-Netz-
entwurf löst nur
die Probleme auf
der Ihlingshäuser
Straße (2) und in
Helleböhn (6).
Auf der Frank-
furter Straße
wird die Kapa-
zität im Winter
sogar reduziert.

Tramnetz Werktags gemäß VCD_Vorschlag



Der VCD-Netz-
vorschlag löst die
Probleme zusätz-
lich die Probleme
auf Holländ-
ischen Straße,
der Wilhelmshö-
her Allee, zum
Druselstal und
auf der Frankfurter
Straße wird die
Kapazität von
heute gesichert
- im Sommer
sogar erhöht.
Einziges Nachteil:
Die Vertaktung
in Helleböhn
bleibt wie heute.

Mehr Sicherheit an der Haltestelle Mittelring



*Haltestelle Mittelring: Obwohl die Tür bereits geöffnet ist, fährt ein Autofahrer mit un-
verminderter Geschwindigkeit vorbei. In diesem Fall stieg der Fahrgast sehr langsam aus,
deshalb kam es nicht zu einem Unfall. (Foto Peter Klemt)*

An der Haltestelle Mittelring ereignete sich im Jahre 2014 ein Unfall, bei dem ein Straßenbahn-Fahrgast schwer verletzt wurde. Gemäß der Unfallmitteilung der Polizei hat ein Autofahrer den Vorrang der ein- und aussteigenden Fahrgäste an dieser straßenbündigen Haltestelle mißachtet.

Es war ein Unfall mit Ansage, denn auf

die unhaltbare Gefahrensituation an dieser Stelle hatte der VCD bereits Jahre vorher hingewiesen, weil die Verletzung des Wartegebots für Autofahrer bei querenden Fahrgästen häufig beobachtet werden kann. Dem umsichtigen Verhalten der Straßenbahnfahrer und vieler Fahrgäste ist es zu verdanken, dass es dabei noch nicht



*Haltestelle Mittelring Rtg Innenstadt: Das Haltestellen-Zeichen wird durch hohe Fahrzeuge
verdeckt. (Foto Peter Klemt)*



Haltestelle Mittelring (RtG. Klinikum): Das H-Zeichen am Mast fällt kaum auf (links). Für den Autofahrer ist das Parkleitsystem deutlicher zu sehen. In der Wachstumsperiode besteht die Gefahr, dass die Blätter das Zeichen verdecken. Die Fotomontage rechts zeigt zumindest ein besser erkennbares Haltestellensymbol. Übrigens: Die große H-Markierung und ein ebenso auf der Fahrbahn aufgebrachtes Achtung-Schild wurden nach dem Unfall und der Kritik des VCDs realisiert. Weitergehende Forderungen des VCD blieben unberücksichtigt.

zu weiteren schweren Unfällen gekommen ist.

An der Haltestelle „Mittelring“ fahren die Autofahrer sehr zügig. Bedingt durch die Nähe des Klinikums ist vielen Autofahrern die örtliche Situation nicht vertraut. In Richtung Klinikum lenkt das Parkleitsystem-Display vom Haltestellenschild (H-Zeichen, StVO Nr. 224) ab. Dieses Zeichen steht NICHT am Fahrbahnrand, es kann leicht durch die Vegetation verdeckt werden.

In Richtung Weserspitze kann das H-Zeichen durch hohe Fahrzeuge verdeckt werden. Weil die Haltestelle hinter einer Kurve liegt, erkennen manche Autofahrer erst spät die Verkehrssituation.

Der Vorrang der Fahrgäste an straßenbündigen Haltestellen ist in der StVO (§20)

eindeutig geregelt. Es dürfte bei StVO-gemäßigem Verhalten der Autofahrer keine gefährlichen Situationen geben. Die Praxis sieht anders aus.

Die weiteren straßenbündigen Haltestellen sind:

- Hugo-Preuß-Straße Richtung Druseltal
- Rolandstraße nur bei Einrichtungswagen
- Arbeitsamt

Dort gibt es prinzipiell die gleichen Probleme und die gleichen Gefahren, jedoch werden diese drei Haltestellen nicht so stark von Fahrgästen genutzt.

Eine Besonderheit ist die Haltestelle „Rolandstraße“, denn sie ist für Zweirichtungswagen gut ausgebaut. Hält dort ein Einrichtungswagen, dann gehen die Fahrgäste vor dem Bug um die Bahn herum.

Nahverkehr

Aus der Sicht eines Autofahrers treten sie unvermittelt hinter der Bahn hervor. Das H-Zeichen hängt in ca. 5 m Höhe an der Querverspannung der Oberleitung, ist somit auch für aufmerksame Autofahrer kaum wahrnehmbar.

Im folgenden werden einige Vorschläge für mehr Verkehrssicherheit unterbreitet:

1. Langfristige Maßnahmen

Nur bauliche Maßnahmen bedeuten große Sicherheit!

Anzustreben ist der Umbau zur ampelgesicherten überfahrbaren Kaphaltestelle wie es z.B. die Haltestelle Querallee seit ihrer Einführung ist.

Eine Alternative ist der Umbau zur „normalen“ Kaphaltestelle wie es z.B. an der Haltestelle Christuskirche vor einigen Jahren erfolgt ist.

2. Mittelfristige Maßnahmen

Die Haltestellen werden mit Ampeln ausgerüstet, die beim Anhalten einer Bahn dem Kfz-Verkehr „Halt“ gebieten.



Haltestelle Rolandstraße: Das H-Symbol ist im Bild links durch Pfeil markiert, es ist kaum zu erkennen, im Bild rechts eine Fotomontage mit besser erkennbarem Schild (alle Fotos zum Artikel: Peter Klemt)



Der VCD-Kreisverband trifft sich...

Das Aktiventreff des VCD Kassel findet jeden 1. und 3. Mittwoch ab 19 Uhr im Umwelthaus Kassel, Wilhelmsstraße 2, statt. Das Treffen ist öffentlich, jede und jeder ist herzlich eingeladen.

Weitere Infos unter vcd.org/kassel - E-Mail: kassel@vcd.org

An der Haltestelle Rolandstraße wird die Ampel nur in den ersten 10 Sekunden nach dem Anhalten „Rot“ zeigen, danach ein gelbes Blinklicht, solange die Bahn an der Haltestelle steht. Grund ist der längere Endhaltestellen-Aufenthalt der Bahnen.

3. Kurzfristig und kostengünstig zu realisierende Maßnahmen

- Übergroßes, deutlich sichtbares Haltestellenschild (H-Zeichen, StVO Nr. 224)

Das übergroße H-Zeichen ist am Fahrbahnrand anzubringen, an der Haltestelle Mittelring ist es z.B. AUF dem DFI-Anzeiger zu montieren (Bildmontage Seite 15), an der Haltestelle Rolandstraße am Fahrbahnrand und zusätzlich an der Querverspannung anzubringen (Bildmontage Seite 16).

An den Haltestellen Mittelring und Hugo-Preuß-Straße ist in der Wachstumsperiode auf Freischneiden zu achten.

Gegenwärtig sind an den straßenbündigen Haltestellen die H-Zeichen nicht gut zu erkennen, siehe Beispielfelder.

- Senkung der Kfz-Geschwindigkeit

An allen Haltestellen wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h = 5,5 m/s angeordnet (Zeichen 274 mit Zusatz „bis Ende Haltestelle“).

Nur an der Haltestelle Rolandstraße besteht bisher eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h = 8 m/s.

- Erhöhung der Aufmerksamkeit

An der Haltestelle Mittelring wurden nach dem schweren Unfall Markierungen mit den Zeichen 101 Gefahrstelle und 224 Haltestelle auf der Fahrbahn angebracht (siehe Bilder auf Seiten 14 und 15). Dies ist auch an den anderen Haltestellen vorzunehmen.

Weiterhin ist das Zeichen 101 Gefahrstelle nicht nur als Fahrbahnmarkierung, sondern auch als Verkehrsschild am Fahrbahnrand aufzustellen mit dem Zusatz „Haltestelle“. Dies kann mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung kombiniert werden.

An der Haltestelle Hugo-Preuß-Straße ist ein Gehwegvorsprung anzubringen, der verhindert, dass während des Halts einer Bahn ein Kfz. vorbeifährt. Derartige Vorsprünge sind auch für die Haltestelle Mittelring geeignet, wenn die beiden Richtungshaltestellen gegeneinander verschoben werden.

- Erinnerung an die StVO

Da manche Kfz-Lenkern das Verhalten gem. StVO §20 fremd ist, kann ein inoffizielles Verkehrszeichen an diese Vorschrift erinnern, z.B.: „Stopp wenn Fahrgäste aus- und einsteigen“

- Verkehrsüberwachung

Die Haltestellen sollen regelmäßig von der Polizei überwacht werden. Verstöße gegen StVO §20 werden dokumentiert und zur Anzeige gebracht. Hierzu sollten die Polizei und das Ordnungsamt zusammenarbeiten.

Die Beweissicherung kann durch eine ständige Videoüberwachung erfolgen.

Peter Klemt

Terminhinweis:

Anlässlich des 15. Jahrestages der Gründung des „Fördervereins Neue Herkulesbahn“ findet am Samstag, den 20. Mai, ab 16.00 Uhr auf dem Gelände der Miniaturbahn des Modellbahnclub Kassel (MBC) am Steinertsee in Kaufungen ein zwangloses Beisammensein statt. Die Modelle der Herkulesbahn und der Kasseler Straßenbahn werden fahren, und es wird eine kleine Präsentation gezeigt. (Tramlinie 4 H Rieckswiesen)

Neue Busse für die KVG

Am 21. März 2017 hat die KVG der Öffentlichkeit ihre neuen Busse vom Typ "Urbino" vorgestellt. Hersteller ist die polnische Firma Solaris, die bereits zahlreiche Busse nach Nordhessen geliefert hat. Deren Deutschland-Geschäftsführer vergaß nicht den Hinweis, dass zahlreiche Teile aus Nordhessen verbaut sind wie etwa die Faltenbälge (Hübner) und die Klimaanlagen (Konvekta). Weiterhin waren zur Vorstellung der KVV-Vorstandsvorsitzende Maxelon und der ehrenamtliche Stadtrat Schramm erschienen. Vom hauptamtlichen Magistrat war niemand anwesend!

Die Busse besitzen als Neuheit eine zusätzliche Doppeltür am Heck. Für Fahrgäste im hinteren Teil des Busses wird das Aussteigen dadurch bequemer. Ob der Fahrgastwechsel dadurch schneller wird, ist zu bezweifeln, denn es bleibt beim Einsteigen durch die Vordertür mit Vorzeigen des Fahrscheins. Somit stehen nur ein sehr enger Eingang, aber drei Ausgänge für die Fahrgäste bereit. Spöttisch könnte man sagen, die KVG lässt die Fahrgäste lieber aus- als einsteigen, denn Fahrgäste sind das größte Betriebshindernis...

Für die zusätzliche Tür und für ausreichende Stellplätze wurden Sitzplätze



Trotz vier Türen: Weiterhin müssen alle vorne einsteigen (Foto Peter Klemt)

geopfert. Der 12m-Normalbus hat nur 24 Sitzplätze plus 6 Klappsitze (bei 61 Stehplätzen), der 18m-Gelenkbus 36 Sitzplätze plus 6 Klappsitze (bei 104 Stehplätzen). Somit hat der Gelenkbus so viel Sitzplätze wie ein Normalbus für regionale Linien.

Fazit: Erfreulich, dass die KVG neue Fahrzeuge beschafft und sie ihren Kunden vorstellt, erfreulich, dass auch der Vorstandsvorsitzende seine Kunden begrüßt, wenig erfreulich, dass es keine bessere Lösung für die einsteigenden Fahrgäste gibt.

Peter Klemt



Statt drei nun vier Türen. Zusätzlich gibt es eine hintere Tür bei den neuen Bussen. (Foto Peter Klemt)

Kassels neue(st)e Kreuzung(en)

An Kassels Straßen wird ja viel gebaut. Eine Großbaustelle ist immer noch die neue Kreuzung: Sternberg-, Schönfelder-, (Ludwig-Mond- und Heinrich-Heine-Straße. Dies wird somit die neueste große Kreuzung und die Erwartungen an „gute Lösungen - auch für Radfahrer und Fußgänger“ sind hoch. Es hat sich ja unter Stadtbaurat Nolda doch auch einiges bewegt – die hoch umstrittene Altmarkt-Kreuzung ist weitgehend akzeptiert. Die Neugestaltung Friedrich-Ebert-/Goethe-/Germaniastraße hat Maßstäbe gesetzt. Eine Beurteilung, ob sich das in allen Details bewährt, ist nach Ansicht des Autors wohl noch nicht abgeschlossen.

Nun war die Planung an der Schönfelder Straße trotz einer langen Phase (sozusagen „wie üblich“) erstmal ohne richtige Beteiligung des AK-Radverkehrs erfolgt. Durch massives Drängen der Radverbände und die Beteiligung der Radverkehrsbeauftragten wurden Radverkehrsanlagen mit berücksichtigt. Damit waren aber auch zukunftsfähige Ansätze wie die vom ADFC immer wieder geforderten direkten Linksabbie-



Bild oben und unten: Ludwig-Mond-/Richtung Schönfelder Straße (F. Karl Gust-Stiehl)

ger-Spuren/ -Aufstellflächen von vorne herein (z.B. wegen bereits erteiltem Bau-recht) ausgeschlossen.

Laut Radverkehr-Beauftragter wurde dann das „maximal noch Mögliche“ implementiert: die Planung berücksichtigte u.a. Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen (somit wird die Kreuzung etwa dem entsprechen, was von der Heßbergstraße bekannt ist).





Schönfelder Straße mit neuem Radweg, links bergauf und rechts bergab
(Fotos Karl Gust-Stiehl)



Aktuell kann man noch nicht viel sehen, aber die in diesem Zuge mit realisierten Radverkehrs-Lösungen entlang der Schönfelder Straße und Ludwig Mond-Straße sind fertig. Da werden sich Diskussionen ergeben über die Kombi-Lösung (Fuß-Radweg) bergauf) bzw. Radweg auf Bürgersteig (bergab bis ...Paul-Nagel-Straße). Der Autor ist gespannt, ob dort das Radwegende mit Integration der vorhanden Furt als Übergang in die Wehlheider Straße gelingt.

Direkt an der Kreuzung gibt es den Problembereich Bushaltestelle/KONRAD-Stellplatz mit „Führung“ zur Einfädelung: a) Rad-Weg Schönfelder b) Links-Abbieger in die Sternberg-Str. Der Autor hat selbst noch eine Eingabe bei der Radverkehrsbeauftragten gemacht nach dem laut ersten Planungsunterlagen die Linksabbieger scheinbar über den Fußgänger-Ampeln-Überweg geführt worden wären.

Nun sieht man dort bereits eine recht nette Lösung bezüglich eines Mini-Platzes und die links abbiegenden Radfahrer (geführt über den gemeinsam genutzten "Platz") sollen über einen zusätzlich abgesenkten Bordstein den Aufstellplatz vor den KFZ in der Heinrich Heine Straße erreichen.

Der Autor ist dort selbst häufig unterwegs und wunderte sich, dass die Führung in ihrer Bedeutung unterschätzt wird: es handelt sich einerseits um eine Zuführung zur Hauptverbindung zum Kirchweg über den Weg am Friedhof (Friedensstraße).

Gleichzeitig ist es jetzt ein Zubringer zum REWE-Markt. Die Chance dort Radfahrer mit einer zukunftsfähigen direkten Linksabbieger-Führung auszustatten, ist vertan.

An der Schönfelder Straße Richtung Ludwig Mond ist da wohl eine Einfädelung

Einsicht enthält sie (ungewohnt) großzügige Planungen für Radwege. Möge es gelingen dort Lösungen zu implementieren, die auch noch in 10 Jahren als weitsichtig und gut beurteilt werden.

Karl Gust-Stiehl



Ludwig-Mond-Straße kurz vor der Einmündung Heinrich-Heine-Straße: Unglaublicher Zick-Zack-Kurs um die Bushaltestelle und den Konrad-Stellplatz (Foto: Karl Gust-Stiehl)

auf ein Stück Radweg geplant: ob das gut wird? Und wenn sich insgesamt die Neukreuzung als brauchbarer Kompromiss zeigen sollte, wird sich der Autor doch jedes Mal fragen - wenn er Zickzack auf dem Bürgersteig um Bushaltestelle und KONRÄDER kurvt- warum ist es nicht möglich in solchen Details etwas weitsichtiger zu handeln, d.h. die wenigen Quadratmeter mehr Platz für KONRAD zu schaffen.

Ein Ausblick auf die weitere Entwicklung an der Ludwig-Mond-Straße ist bereits vorhanden... die Planung zur Ausgestaltung der Kreuzung Ludwig-Mond/Bose-Str. liegt bereits vor und nach erster



Einfädelung auf der Schönfelder Straße (Foto: Karl Gust-Stiehl)

Schluss mit der Integrationspolitik ... für den Radverkehr Eine ganz subjektive Betrachtung

Achtung; über diesen Artikel werden sich einige unserer MitstreiterInnen sehr ärgern. Selbst im VCD. Es ist ganz sicher nicht meine Absicht, irgendjemanden vor den Kopf zu stoßen. Denn die Radverkehrsplanung, über die ich mich im Folgenden verächtlich äußern werde, ist die, die ich selbst über viele, viele Jahre im VCD vertreten habe. Seit Dekaden basteln wir am Radverkehr – praktisch ohne Erfolg. Es wird Zeit zum Umdenken – in welche Richtung?

Als ich in den 90ern nach Kassel kam und im Radverkehr aktiv wurde, schien viel Einigkeit in der Radverkehrspolitik. Wir RadlerInnen wollten auf der Fahrbahn fahren, bevorzugt natürlich in Tempo-30-Zonen; ein flächendeckender Stern aus einem guten Dutzend Radrouten sollte bequeme und sichere Verbindungen aus der ganzen Stadt in die Innenstadt sicherstellen. Das sollte mit den schmalen finanziellen Mitteln ganz schnell zu machen sein, da ohnehin schon angeblich sichere Strecken ausgewählt wurden, die mit billigen und schnell herzustellenden Einzelmaßnahmen wie Wegweisung, Hüpfinseln als Überquerungshilfen für Hauptverkehrsstraßen,

Bordsteinabsenkungen etc. verbunden wurden. Parallel dazu wurden flächendeckend weitere kleine Einzelmaßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und eine ebenfalls flächendeckende Wegweisung eingeführt, um das Radfahren auch um die City herum attraktiver zu machen. Ein wesentliches Element war der Fahrradstreifen am Fahrbahnrand, der als bewährt und gut eingeschätzt wurde. Ja, auch ich fand das alles gut. Heute (immerhin zwei Jahrzehnte später) frage ich mich: Haben wir mit alledem irgendetwas erreicht?

Nein, haben wir nicht – meine These ist, dass wir diejenigen, die ohnehin schon Rad



Eine interessante Lösung aus den USA: Der Radweg in der Mitte der Fahrbahn. Das spart Konflikte mit Bushaltestellen und parkenden Fahrzeugen. Die Kreuzungen sind „rundum“ ampelgesichert, so dass RadlerInnen sicher auf den Radweg und auch wieder herunter kommen. (Washington DC, Pennsylvania Avenue) Alle Fotos: Roald Oestreich

gefahren sind und die der Straßenverkehr nicht schrecken konnte, damit bedient haben. Aber niemand, wirklich niemand, wurde mit diesem „Konzept“ vom Auto oder aus der Bahn aufs Fahrrad gelockt. Und niemand, der nicht selbst völlig unerschrocken ist, lässt seine Kinder dort radeln.

Wozu brauche ich überhaupt so ein Radverkehrskonzept? Auf Nebenstraßen fahren kann ich auch ohne Konzept. Die Wegweiser, der meist im Zickzack verlau-

fenden Routen, hatten oft Briefmarkenformat und waren oft weit weg von Kreuzungen an irgendwelchen Masten auf dem Bürgersteig angebracht. Viele RadlerInnen haben sie nichtmal wahrgenommen. Ohnehin: Ein Kleintransporter genügte, um einen solchen Wegweiser zu verdecken. Die Fahrt entlang einer Radroute nötigte eine Art Pfadfinderausbildung ab: Mal rechts, mal links, mal auf Bürgersteigniveau über eine kleine Stufe, mal wieder runter auf die Fahrbahn. Und immer im



So schön (und so sicher) können Poller sein: Große Rückstrahlschilder und das Stadtwappen im Retro-Design. So sind viele Nebenstraßen in London geschützt.



Der VCD im Internet:

VCD-Bundesverband: www.vcd.org

VCD-Kreisverband Kassel: www.vcd.org/kassel

E-Mail: kassel@vcd.org



Hier wurde die halbe Straße dem Radverkehr zugeschlagen (Vordergrund), und dennoch wurden die Bürgersteige erhalten. Geparkt wird auf der anderen Straßenseite (Hintergrund). (London, Cable St.)

Zickzackkurs. Vorfahrt für RadlerInnen gab's nie (und damit auch eben auch viel zu wenig Rechtssicherheit bei Unfällen). Rechts vor links heißt mit Einkaufsgepäck, oder schlimmer noch, einem Kind im Hänger, auch ein hoher körperlicher Einsatz, vor allem, wenn die Kreuzungen schlecht einsehbar sind. Warum der Radverkehrsanteil in Kassel auf dermaßen niedrigem Niveau stagniert, ist kein Rätsel für mich.

Aber es kam noch schlimmer: Als die Schutzstreifen eingeführt wurden. Einfach ein bisschen weiße Farbe an die richtige Stelle und der Radverkehr ist gefördert, so die Theorie. Und die Verschmälerung der Fahrbahn sorgt für angenehme, langsame Fahrgeschwindigkeiten. So ist in der Kölner Straße ein Todesstreifen für Radfahrer entstanden: Man wird bedrängt, geschnitten, knapp überholt und muss immer im Öffnungsbereich der PKW-Türen fahren. Breitere Fahrzeuge fahren automatisch auf dem Schutz-(warum heißt der eigentlich so?)-Streifen, so dass es, wenn

Busse und LKWs kommen noch gruseliger wird. Dass der Autoverkehr nun ein klein wenig langsamer als früher fährt, tröstet mich ganz und gar nicht. Mein Leben als Faustpfand für die Verkehrssicherheit anderer? Das will ich nicht! Hier schiebe ich mittlerweile mein Rad über den Bürgersteig, wenn ich dort hin muss (wirklich!). Oder ich fahre eben mit dem Bus.

Aber es hat sich auch noch etwas anderes seit den 90ern sehr massiv verändert: Der PKW-Verkehr ist aggressiver, brutaler geworden. Die Beschleunigungen der PKWs sind mit ihren Motorleistungen deutlich gestiegen. Fühlt ein Fahrer sich am Anfang einer Kreuzung sicher und gibt Gas, hat er bereits Mitten auf der Kreuzung wieder eine sehr hohe Geschwindigkeit, also genau dort, wo sich eben Unfälle ereignen. Dies kann man gut auf der Kreuzung am „Atrium“ in Wilhelmshöhe beobachten: Die linksabbiegenden Kfz. rasen mit großer Geschwindigkeit auf den Fuß- und Rad-Überweg zu, der gleichzeitig grün

hat. Und nicht alle finden die Bremse rechtzeitig. Auch die größer gewordene Fahrzeugbreite macht Druck auf die Radstreifen. Und ganz subjektiv: Die Einhaltung der Verkehrsregeln scheint mir auch deutlich nachzulassen. Aber das schlimmste: Fand man in den 90er Jahren schon das Wechseln einer Tonbandkassette als Ablenkungsfaktor schon viel zu gefährlich, so sind heute sehr, sehr viele Autofahrer mit Telefonieren und oft auch mit dauerhaftem Daddeln auf dem Handy oder dem Entertainment-System ihres Autos von ihrer Fahrt abgelenkt. Mir sind schon so einige PKWs daher auf der linken Spur entgegen gekommen und ich musste mich in eine Parklücke retten. Wie gut, dass es in Kassel immer freie Parkplätze gibt.

Außerdem gibt es noch die ganz altbekannten Probleme im Radverkehr: Dass geradeausfahrende RadlerInnen rechts neben rechtsabbiegenden Autos fahren müssen, (wer hat sich diesen Unsinn denn überhaupt mal ausgedacht?) und dann noch gleichzeitig „grün“ haben (eine sichere Einnahmequelle für Rettungsdienste und leider auch Bestatter). Dass Autofahrer RadlerInnen rücksichtslos nach rechts abdrängen, wenn sie wartende Linksabbieger durch Überfahren des Radwegs überholen wollen, dass ein- und ausparkende Autofahrer schlicht gar keine Rücksicht auf den Radverkehr nehmen. Für viele ist der Radweg nur ein Parkstreifen. Gerade in der Friedrich-Ebert-Straße nach dem Umbau häufen sich genau diese Delikte, so dass viele RadlerInnen, die ich kenne, diese Straße bereits meiden – leider nicht zu Unrecht.

Mehrere Erlebnisse im Ausland haben mir aber gezeigt, dass man Radverkehrsanlagen auch ganz anders anlegen kann:

Vor vielen Jahren war ich in Lelystad - als Retortenstadt in den Niederlanden gegründet, konnte man den PKW- und den Radverkehr weitgehend getrennt trassieren; die Idee ist, dass von jedem Wohngebiet das Radwegenetz erreicht werden kann, ohne auf eine Verkehrsstraße zu müssen. Toll, wie schnell und entspannt man dort vorwärts kommt. Und das konflikt-, lärm- und abgasfrei und im Grünen. Wir haben doch auch einen Grünflächenanteil von über 60 % in Kassel. Da sollte sich doch etwas machen lassen, oder? Zurück zu denn Niederländern: Kreuzungen mit dem PKW-Verkehr sind gut und vor allem gleichwertig gesichert: oft genug hat der Radverkehr Vorfahrt und der PKW-Verkehr das Stop-Schild.

Ein anderes Erlebnis war meine erste Fahrt auf einem Londoner Cycle Superhighway: Hier hatte man die halbe Straße dem Radverkehr zugeschlagen: Es entstand ein komplett von der Straße abgesetzter Zweirichtungsradweg mit Überholungsmöglichkeit. Die Kreuzungen waren dort genauso gesichert, wie man das als Autofahrer erwartet hätte, nicht anders. Also kurz: eine richtige Straße, aber ganz allein für uns RadlerInnen. Auch hier: faszinierend wie schnell und dennoch entspannt man dort unterwegs ist. Natürlich ist auch London zu eng, um alle Cycle Superhighways so luxuriös anzulegen, auch dort ist bei weitem nicht alles toll, aber auf den Superhighways setzen die Briten deutlich

VCD-Aktiventreff

1. und 3. Mittwoch, 19:00 Uhr

Umwelthaus Kassel

Wilhelmsstraße 2



Ordentliche Wegweiser, ordentliche Ampeln. Und sogar: farbige Markierung des Cycle Superhighway in Barclays-Blau auch auf Ampel-Kreuzungen. London, Westferry

mehr als wir auf klare Abtrennung vom übrigen Straßenverkehr und vor allem von den Parkplätzen sowie auf eine vollwertige Absicherung von Kreuzungen. Und auf Poller. Und, was uns vielleicht überrascht, erstaunlich oft auf Zweirichtungsradwege; denn auf der einen Straßenseite wird geradelt, auf der anderen geparkt; das spart den einen oder anderen Konflikt. Wer jetzt einwendet, dass sich die Cycle Superhighways nur extrem langsam und verspätet entwickelt haben, der hat natürlich Recht - aber vielleicht kann man mehr Menschen mit nur einem ordentlichen Cycle Superhighway als mit einem erbärmlichen Radverkehrsnetz auf's Boris Bike (so heißen die Leihräder dort umgangssprachlich) bringen - genau so war es das Konzept dort. Augenscheinlich sind die Cycle Superhighways jedenfalls sehr beliebt - die gefahrenen Geschwindigkeiten sind hoch - hier fährt

„man“ Rennrad oder Singlespeed - ein Indiz, dass die Sicherheit und der Fahrbahnelast „passen“. So einen Superhighway könnte ich mir an vielen Stellen in Kassel vorstellen: z. B. auf der Wilhelmshöher Allee neben der Straßenbahn. Aber da neben der Wilhelmshöher Allee auch die Herkulesstraße, die Goethestraße und die Friedrich-Ebert-Straße fast gleichwertig in die Innenstadt führen, könnte man auch eine andere Straße weitestgehend autofrei und zum Cycle Superhighway machen ohne den Autoverkehr irgendwie zu schädigen - wenn man denn nur wollte.

Auf die Titelseite der Radwelt, der Mitgliederzeitschrift des ADFC, haben die Protected Bike Lanes von Chicago es geschafft. Dort setzt man ebenfalls klar auf die Trennung von Auto- und Radverkehr. Ich selbst habe die Radwege dort auch gesehen und fand sie durchaus interessant.

Ja selbst das angebliche Autoland USA ist bereit ganze Straßen für den Kfz-Verkehr zu „opfern“ um Platz für den Radverkehr zu machen, der in vielen Städten dort gerade boomt.

Alle diese Entwürfe überzeugen mich mittlerweile deutlich mehr, als das, was ich in Kassel sehen kann. Es gibt zwar auch an den oben genannten Orten Gefahrenpunkte und schlechte Streckenabschnitte, aber ein Unterschied bleibt: Der ernsthafte Versuch, RadlerInnen als vollwertige Verkehrsteilnehmer zu akzeptieren und ihnen die dafür nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. (Dafür steht auch der Begriff „Highway“ - Verkehrsstraße.) Ein wichtiger Gradmesser dafür sind die Kreuzungen: Vorfahrt und ordentliche Ampelanlagen mit Grünphasen ohne Konflikte mit dem PKW-Verkehr überzeugen mich. Ein anderer ist der Schutz vor parkendem „Verkehr“.

Ach ja: Auch in den Deutschland werden unter dem Stichwort Radschnellwege bereits Ideen besseren Radverkehrs diskutiert. Das ist eine gute Idee, allerdings finde ich das Stichwort „schnell“ fehl am Platz – genauso wenig wie für andere Verkehrsteilnehmer ist für uns die Geschwindigkeit an sich kein erstrebenswertes Ziel. Rasen kann man auf dem Nürburgring oder auf der Radrennbahn, aber nicht in der Stadt. Da gefällt mir der Begriff „Protected“ aus Chicago deutlich besser.

Also: Machen wir endlich Schluss mit der Vorstellung, den Radverkehr in den Autoverkehr integrieren zu können. Alle Versuche flächendeckender und billiger Planung haben Jahrzehnte zu nichts geführt und werden auch in den nächsten Jahrzehnten zu nichts führen. Denn damit kann man ganz sicher niemanden, der sich bislang anders fortbewegt hat, irgendwie vom Radeln überzeugen! Ich habe auch



Hier ein kurzer Abschnitt, wo die ganze Straße dem Radverkehr zugeschlagen wurde. Poller auf dem Radweg sind lästig. Aber nicht so gefährlich wie Autofahrer, die mit einem schnellen Tritt auf's Gaspedal das kurze Stück durchfahren wollen. (Westferry)

Radverkehr

keine Lust auf Zickzackkurs. Wir brauchen richtige Straßen, ganz für uns, die vor den Gefahren des Autoverkehrs vollständig abgeschränkt und abgepollert sind. Schließlich fahren auch viele Kinder und Jugendliche und immer mehr ältere Menschen mit ihren E-Bikes. Wir brauchen allem voran Kreuzungen, die wir wirklich sicher überqueren können. Denn jedes Unfallopfer ist eines zu viel.

Und wenn die Finanzen knapp sind meine ich: Besser ganz wenige, aber wirklich sichere Radrouten als ein erbärmliches Wegenetz in der ganzen Stadt.

Liebe Mitglieder! Wie seht Ihr/sehen Sie das? Soll es so weitergehen wie bisher oder brauchen wir ganz anderen Radverkehr? Und vor allem: Was sollen wir bei der Stadt fordern, wie sollen wir diskutieren? Wir freuen uns über Mail. Wenn wir genug Mails bekommen, veröffentlichen wir einige davon in der nächsten Ausgabe. Keine Angst: die Autoren werden vorher gefragt.

Roald Oestreich



Die Verknüpfung zwischen Leihrädern, Cycle Superhighways und öffentlichem Verkehr war von Anfang an Kern des Londoner Konzepts. (Westferry DLR Station)



Ein Triebwagen der RE11 verlässt Kassel-Wilhelmshöhe. (Foto: Wolfgang Schmidt)

Der neue Regionalexpress ins Ruhrgebiet

Während Kassel in Nord-Süd-Richtung mit ICE-Schnellstrecken hervorragend ins Bahnnetz eingebunden ist, ist man in Richtung Westen oder Osten auf ältere Strecken angewiesen, die mit geringeren Geschwindigkeiten befahren und im Fahrplan eher stiefmütterlich behandelt werden. Nach Westen war jahrelang der zweistündliche RE 17 (Kassel - Warburg - Brilon - Arnsberg - Hagen) das einzige vertaktete Angebot, neben einzelnen ICs und ICEs auf der Strecke Kassel - Warburg - Paderborn - Hamm - Dortmund.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2016 hat hier eine deutliche Verbesserung gebracht: der RE 11 aus dem Ruhrgebiet nach Paderborn wird jetzt sechsmal am Tag bis Kassel fortgesetzt und bildet im Wechsel mit zwei ICs einen durchgängigen 2-Stunden-Takt. Da noch ein ICE fährt und der RE 17 nach Hagen Anschluss an die RB 89 Warburg - Münster hat, ergibt sich für Kassel - Paderborn - Hamm zumindest in der Tagesmitte ein angenäherter Stunden-takt. In Kauf genommen wird dafür, dass der RE 17 nach Hagen nur noch 3-4mal am Tag von/bis Kassel führt, ansonsten ist Umsteigen in Warburg nötig - hier ist der bisherige Zweistundentakt aufgegeben worden.

Die Direktverbindung im Zweistundentakt

in Richtung Paderborn - Hamm - Dortmund - Düsseldorf auf der kürzesten und damit preiswertesten Strecke ist ein echter Gewinn und füllt für Kassel eine schmerzliche Lücke. Besonders erfreulich dabei ist die neue Spätverbindung mit Ankunft in Kassel um 22.58 Uhr, zwei Stunden später als der bisher letzte Zug. Doch gibt es auch Wermutstropfen, die das Bild trüben. Die eingesetzten Fahrzeuge der Baureihe 425 sind nicht übermäßig bequem - ein typisches Ärgernis bei Zügen, in denen man 2 - 3 Stunden auf wichtigen Strecken verbringt, die aber trotzdem aus formalen Gründen dem Nahverkehr zugerechnet werden. Ärgerlich sind auch die absurd hohen ICE- und IC-Aufpreise zu den Tageszeiten, an denen ein solcher Zug den RE ersetzt, ohne die Fahrtzeit zu verkürzen. Insgesamt bietet sich ein aus anderen Regionen leider schon vertrautes Bild: die Bundesländer schließen durch die Bestellung von schnellen RE Lücken, die die DB bei ihren Fernzügen lässt. Deren elektronische Fahrplanauskunft empfiehlt von Kassel in Richtung Ruhrgebiet neben den neuen RE nach wie vor ICE-Verbindungen über Hannover - mit längerer Fahrzeit und nahezu doppeltem Fahrpreis, aber dafür in eigenwirtschaftlich betriebenen DB-Zügen.

Reinhard Ardelt

Freiheit von Autos

Stellen Sie sich vor: Wenn Sie aus der Haustüre treten, ist es ruhig, ab und an zwitschern ein paar Vögel. Vorbei an Gemüsebeeten vor fast allen Häusern spazieren Sie durch breite parkähnlich angelegte Straßenzüge, die Sie nur mit anderen FußgängerInnen, FahrradfahrerInnen und ab und an einer Straßenbahn teilen. Sie kommen ins Gespräch mit Ihren NachbarInnen, setzen sich zu einem Plausch auf eine Sitzgelegenheit in die Sonne mitten auf der Straße. Die Kinder spielen frei herum, Blumen säumen den ampelfreien Begegnungsraum, der die ganze Stadt durchzieht und sie überall zu einem entspannten Lebens- und Erholungsraum macht.

Aber Kassel ist leider anders: Triste, graue Parkplätze und parkende Autos, wohin man schaut. Tag und Nacht Autolärm an den großen Straßen, die Fuß- und Radverkehr an kleine Streifen am Rand drängen. Ständige Angst vor Unfällen im Straßenverkehr. Das Auto dominiert weiter das Stadtbild und schränkt die städtische Lebensqualität massiv ein.

Keine Notwendigkeit von eigenen PKWs in der Stadt

Dabei ist eine oben skizzierte, lebenswertere Stadt ohne private Autos durchaus möglich. Denn zumindest innerhalb von Städten sind (eigene) PKWs für die meisten Menschen eigentlich überflüssig. Die Hälfte aller zurückgelegten Strecken sind unter 5 km. Eine Distanz also, die sehr gemütlich innerhalb von zwanzig Minuten mit dem Fahrrad zurückzulegen ist. Größere Lasten können mit einem Lastenrad – dort findet auch ein Wocheneinkauf Platz – oder dem öffentlichen Nahverkehr oder in Sonderfällen per gemietetem Auto oder Transporter befördert werden. Für kurze Distanzen eignet sich sowieso am besten die umsichtigste und kommunikativste aller Fortbewegungsarten, das Zu-Fuß-Gehen. Größere Distanzen legen die Beweglichen mit dem Fahrrad – und sparen dabei Zeit und Geld für ein Fitnessstudio –, andere mit dem öffentlichen Nahverkehr zurück. Letzterer kann bei dann steigenden Nutzerzahlen und einem Rückgang des PKW-Verkehrs deutlich ausgebaut werden.



Die vielen Autos überall in Kassel fressen Lebensqualität. Eine autofreie(re) Stadt ist nicht nur aus klimapolitischen Gründen geboten. (Foto: Wolfgang Schmidt)

Gute Gründe gegen Autos

Es ist wohl nur durch irrationale Werbeversprechen der Automobilindustrie zu verstehen, dass der motorisierte Individualverkehr überhaupt so dominierend werden konnte. Denn so viele, schwerwiegende Gründe sprechen gegen diese Form der Mobilität: PKWs beanspruchen enorme versiegelte Flächen für Straßen und Parkplätze – da sie die meiste Zeit des Tages ungenutzt herumstehen, sind diese Fahrzeuge treffender als Stehzeuge zu bezeichnen. PKWs sind unmittelbar lebensgefährlich: Jeden Tag sterben in Deutschland über zehn Menschen in Verkehrsunfällen – das sind zehnmal mehr als Tote durch Brände. PKWs sind extrem ineffizient: Um ein oder zwei Menschen zu transportieren (im Mittel sind es rund 1,5) werden etwa 1,5 Tonnen Auto mitbewegt – mehr als die zehnfache Masse der Nutzlast. PKWs heizen massiv den lebensbedrohlichen Klimawandel an: Ihre Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer werden nur noch von Flugzeugen übertroffen. PKWs stoßen neben erheblichen Lärmemissionen weitere gesundheitsschädliche Schadstoffe aus – der aktuell in Aufdeckung befindliche große branchenweite Betrug bei den Abgaswerten beweist dies eindrücklich. Darüber hinaus fressen PKWs neben ihrem

Treibstoffverbrauch auch riesige Mengen an diversen Ressourcen bei der Herstellung.

Eine echte Verkehrswende ist nötig

Und wer die Lösung in Elektromobilität oder nur in Car-Sharing sieht, dem sollte bewusst sein, dass damit nur ein paar Probleme des motorisierten Individualverkehrs abgemildert werden. Die großen Problemfelder Flächenverbrauch, Gefährlichkeit, Ineffizienz in Energie- und Ressourcenverbrauch bleiben erhalten, selbst wenn nur noch Elektroautos herumfahren. Solche Greenwashing-Strategien versuchen nur die Automobilindustrie am Leben zu halten und werden von Menschen gerne benutzt, um ihre Routinen nicht ändern zu müssen.

Wenn wir nicht endgültig in die Katastrophe rasen und die Option auf eine lebenswerte Zukunft aufrechterhalten wollen, braucht es auch im Verkehrsbereich sehr bald eine grundsätzliche sozial-ökologische Transformation. Wir müssen prinzipiell weniger lange Strecken zurücklegen. Und wir müssen in jedem Fall viel weniger mit dem PKW fahren. Das Auto muss Geschichte werden.

Julian Maguhn



Der VCD-Kreisverband trifft sich...

Das Aktiventreff des VCD Kassel findet jeden 1. und 3. Mittwoch ab 19 Uhr im Umweltschauspielhaus Kassel, Wilhelmsstraße 2, statt. Das Treffen ist öffentlich, jede und jeder ist herzlich eingeladen.

Außerdem: Der AK Öffentlicher Nahverkehr trifft sich am letzten Mittwoch jeden Monats um 19:30 Uhr. Auch hierzu sind alle eingeladen. E-Mail-Kontakt: kassel@vcd.org

des VCD-Kreisverband Kassel e.V.

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 2016
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, 17. Mai 2017, 19³⁰ 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)