

Nach über zweieinhalbjähriger Leidenszeit verschied vor kurzem in den Kasseler Stadtteilen und Bereichen Fasanenhof, Goethestraße, Forstfeld, Harleshausen, Rothenberg und Wahlershausen

## das bisherige gute ÖPNV-Angebot

zu wesentlichen Teilen.

Wir trauern mit den hinterbliebenen Fahrgästen und werden dem bisherigen Angebot ein ehrendes Andenken bewahren

Verkehrsclub Deutschland  
Kreisverband Kassel e.V.  
Der Vorstand

Die Beisetzung fand in aller Stille in der Nacht vom 24. auf den 25. März auf den Betriebshöfen der KVG statt.

### Folgen der KVG-Netzreform

Tram RT

- Taktausdünnung
- nur noch AST-Verkehr
- Abends ohne Bedienung
- Keine Bedienung am Wochenende
- Schwimmbad nur mit AST zu erreichen

### Rad: Erfahrungen in Kassel



### Tunnel in Kassel



### Problem „Dooring“



### Radwege: Zu teuer?



Jahreshauptversammlung  
30. Mai 2018  
Einladung siehe Rückseite



**Inhaltsverzeichnis**

Impressum und Kontakt	2
Die KVG-Liniennetzreform startet - alles gut?	3
Fahrraderfahrungen in Kassel	12
Der Unter-Gang . Von Fußgängertunneln und ähnlichen Mobilitätshindernissen	15
Kuriositäten bei Tunneln und Haltestellen in und um Kassel	17
Konzept und Arbeit des VCD im AK Radverkehr	18
Radwege? Zu teuer! Oder?	21
Die Dooring-Problematik	26
Reaktivierung der Strecke Bahnhof Wilhelmshöhe - Baunatal für den Personenverkehr	29
Vorsicht Satire - Der Zwecke der Noppen!	30
Radweg R1 in Fuldata	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: Anne Jakobi, Arndt Jacobi, Peter Klemt, Rolf Meischke, Roald Oestreich, Wolfgang Schmidt, Karl Gust-Stiehl

VCD Kassel im Internet.

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





## Die KVG-Liniennetzreform startet - alles gut?



Ab 25.3.2018: Bei der Regiotram ändert sich nichts. Dafür bei den KVG-Linien um so mehr. Foto: Wolfgang Schmidt

Zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe steht der Start des neuen Liniennetzes noch bevor, bei Erscheinen wird das Netz bereits in Betrieb sein.

Wird drei Jahre nach Vorstellung des ersten Entwurfs nun doch alles besser? Für den Nahverkehr der Stadt wäre das zu wünschen. Wie sieht der VCD die Situation.

Um es vorwegzunehmen, ist die mitunter seitens der KVG getroffene Aussage, das neue Netz sei das beste, das je gefahren wurde, aus Sicht des VCD nicht ansatzweise zu halten. Natürlich gibt es im neuen Liniennetz Verbesserungen. Doch erkaufte werden diese durch eine Vielzahl von Verschlechterungen und Qualitätseinbußen. Der VCD geht im Folgenden auf die unterschiedlichen Aspekte ein.

### Was verbessert sich ab dem 25. März im Kasseler Nahverkehr?

Eigentlich sollten zunächst die Verbesserungen im neuen Netz aufgelistet werden. Allerdings gibt es kaum eine Verbesserung, die nicht direkt oder indirekt mit Verschlechterungen oder Einschränkungen verbunden ist. Nirgends ein großer Wurf. Eine Begeisterung des VCD ist daher nicht zu spüren.

Nachstehend werden wichtige Verbesserungen im neuen Netz aufgeführt, ggf. werden *kursiv die Schattenseiten* ergänzt.

1. Eine wesentliche Verbesserung im neuen

Netz ist die Kapazitätssteigerung auf der (neuen) Linie 6, die zukünftig mit Beiwagen zwischen Brückenhof und Ihringshäuser Straße verkehren soll. Für den Bereich Wesertor/Fasanenhof bedeutet dies tagsüber eine Kapazitätssteigerung von ca. 20% quasi ohne betriebliche Mehrkosten. *Doch auf der Frankfurter Straße, wo heute zeitweise die Linie 5 nach Baunatal aus allen Nähten platzt, führt die Beiwagenlinie nur im Sommer zu mehr Kapazität. Da die im aufkommensstärkeren Winterhalbjahr verkehrende Linie 5E zukünftig praktisch*





## Öffentlicher Nahverkehr

völlig wegfallen soll, reduziert sich die Kapazität dann am Nachmittag sogar um über 10%. Der VCD-Vorschlag, wenigstens die Linie 6 mit Beiwagen statt der 5 nach Baunatal fahren zu lassen, blieb zumindest vorerst unberücksichtigt.

Ebenfalls positiv ist, dass am Samstagnachmittag nach 15.30 Uhr mehr Straßenbahnen unterwegs sein werden. 15 Jahre nach Einführung der neuen Öffnungszeiten im Einzelhandel wird nun endlich die Taktichte auf den Tramlinien erhöht.



Keine Kapazitätsausweitung im Winter: Die Beiwagen sollen die Züge der Linie 5E ersetzen. (Foto: Wolfgang Schmidt)

Doch auch hier gibt es mehrere Wermutstropfen: Zum einen endet die Verdichtung schon um 18 Uhr, während die Läden erst um 20 Uhr schließen. Zum anderen wird dafür die nicht durch die Fußgängerzone verkehrende Linie 7 zukünftig auf dem Westast während des kompletten Wochenendes eingestellt.

Dritte Verbesserung im Tramnetz ist die Verdichtung des Taktes auf der Tramstrecke in Helleböhn. Neben einer Optimierung der Taktlage verkehrt die zweite Linie nun ganztägig an Werktagen und nicht nur an Schultagen im Berufsverkehr.

Neu im Busnetz sind drei Hauptlinien, die auf Teilabschnitten mindestens im 15-Minuten-Takt werktags verkehren. Dies sind die Linien 10 (Harleshausen – Innenstadt – Waldau), 11 (Jungfernkopf – Bahnhof Wilhelmshöhe) und 12/13 (Wesertor – Ro-

thenberg – Bebelplatz/Bahnhof Wilhelmshöhe – Auestadion).

Allerdings gibt es auch hier Schwachstellen: Die Linie 10 verkehrt im 10-Minuten-Takt nur an Schultagen. Berufstätige müssen nun genau schauen, ob Ferien oder schulfreie Tage sind, denn dann fahren die Busse im 15-Minuten-Takt. Die Linien 11, 12 und 13 verkehren zeitweise entweder nur auf Teilstrecken oder gar nicht. Und durch die neue Doppellinie 12/13 wird die Busverbindung Fasanenhof – Wolfsanger (heute Linie 27) ersatzlos eingestellt.

Letztlich bleiben als nennenswerte Verbesserungen die neuen Direktverbindungen Rothenditmold – Bahnhof Wilhelmshöhe und Wehlheiden – Bahnhof Wilhelmshöhe übrig, die allerdings auch nicht in allen Verkehrszeiten bedient werden.





Eine letzte Verbesserung ergibt sich in Wolfsanger. Dort werden abends neu auch die Haltestellen Wolfsanger Kirche sowie Wolfsanger Endstelle bedient. Die Hasen-

hecke wird statt heute im 60- zukünftig abends im 30-Minuten-Takt bedient. *Al- lerdings... aber dazu später im Kapitel Fa- sanenhof und Wolfsanger mehr.*

### **Einige Verbesserungen, aber zahlreiche Verschlechterungen**

#### **Frühaufsteher schauen in die Röhre**

Kräftig wurde im neuen Fahrplan in den Morgenstunden ausgedünnt. So starten die Frühkurse der Linien 3 und 5 mindestens 15 Minuten später. Ob die derzeit mit diesen Kursen zur Arbeit fahrenden Fahrgäste mit dieser Verlegung leben können, darf bezweifelt werden.

Zudem beginnt der verdichtete Tagesverkehr erst ab 6:30 Uhr, zwischen 6:00 und 6:30 Uhr werden im Trambereich großteils 50% der Fahrten gestrichen.

Besonders drastisch ist die Ausdünnung am Samstagmorgen bis 8 bzw. 10 Uhr. Wird derzeit bereits nach dem ausgedünnten Schwachverkehrsfahrplan gefahren (30-Minuten-Takt auf allen Tram-

linien), entfällt zukünftig fast die Hälfte der Linien (1 Westast, 6 komplett, 7 und 8 komplett – teilweise Busersatz). Die Linie 6 wird zukünftig sogar erst ab 10 Uhr den Verkehr zur Ihringshäuser Straße aufnehmen. In weiten Teilen also auch hier eine Angebotshalbierung, im Fasanenhof teilweise sogar eine Reduzierung um 75%!

Sonntags wird nicht minder gespart. So wird die Zeit des bisher schon stark ausgedünnten Verkehrs noch um eine weitere Stunde ausgedehnt. Während die erste Tram den Bergpark Wilhelmshöhe derzeit um 7:19 Uhr erreicht, kommt ab Ende März die erste Bahn um 10:47 Uhr an der Endstelle an.



*In Wahlershausen verkehrt zukünftig samstags vor 8 Uhr und Sonntags bis fast um 11 Uhr kein Linienverkehr, nur einzelne Ausrücker. (Foto: Wolfgang Schmidt)*

#### **Wolfsanger/Fasanenhof**

Von einer besonderen Qualität sind die Änderungen in den Stadtteilen Fasanenhof und Wolfsanger. Von Anfang an konnte man feststellen, dass die KVG Leistungen im Fasanenhof überdurchschnittlich kür-

zen wollte, um damit angeblich Verbesserungen in Wolfsanger zu finanzieren. Doch auch die Verbesserungen in Wolfsanger sind teilweise eine Mogelpackung.





### Wolfsanger

Zwar fährt die Straßenbahn nun auch abends nach Wolfsanger. Dafür verliert Wolfsanger aber ab 25. März die Direktverbindung in die Fußgängerzone. Nur von diesem Tramstreckenast muss nun zum Königsplatz umgestiegen werden. Für viele Fahrgäste aus dem nördlichen Wolfsanger heißt dies sogar zweimal umsteigen, müssen diese doch zuerst bis zum Wolfsgraben die Buslinien 26 oder 27 nutzen.

Die bisherige Endstelle Rotdornweg in der Bossentialsiedlung wird künftig abends überhaupt nicht mehr angefahren. Von den ersatzweise bedienten Haltestellen

Hörnebachweg und Höheweg sind die Fußwege ins westliche Bossental sehr weit.

Die letzte Abfahrt am Königsplatz nach Wolfsanger wird künftig um 23:30 Uhr erfolgen und damit eine Viertelstunde früher als bisher.

Zudem: Fahrgäste mit Ziel Bossental oder Hasenhecke werden nicht, wie bisher an der Weserspitze, einen wartenden, im Winter geheizten Bus vorfinden, der sofort nach dem Umsteigen abfährt. Sie müssen sich vielmehr auf eine Umsteigezeit von zumeist 8 Minuten an der eher unwirtschaftlichen Haltestelle Wolfsgraben einstellen.

### Fasanenhof

Selten hat man eine derart widersprüchliche Sparaktion im Kasseler Nahverkehr erlebt wie nun im Fasanenhof. Die der Netzreform vorausgehende Analyse hat dem Fasanenhof hinsichtlich Aufwand und Nutzung eine gute Note erteilt (durchschnittliche Nutzung bei unterdurchschnittlichem Aufwand). Auch der Nahverkehrsplan sieht die Ihringshäuser Straße

als Netzebene 1 mit zwei überlagernden Linien. Konsequenterweise wird diese große Bedeutung auch durch die Einführung der neuen Beiwagenlinie 6 unterstützt.

Doch obwohl also gar keine Notwendigkeit einer Einsparung besteht, wurde trotzdem kräftig gestrichen. Zum einen wird der sogenannte „Schwachverkehr“ abends nach



Beides ist bald Vergangenheit an dieser Stelle: Die Linie 27 und die Haltestelle Kellermannstraße. (Foto: Wolfgang Schmidt)





20.30 Uhr und samstags neu bis 10 Uhr halbiert (in der Zeit ab 9:30 Uhr sogar um 75% reduziert)- Zum anderen entfällt die stadtteilverbindende Buslinie 27 zwischen Fasanenhof und Wolfsanger ersatzlos.

Die Einsparungen im Abend- und Samstagmorgenverkehr sind auch gemäß den Fahrgastzahlen nicht plausibel. Zählungen des VCD über eineinhalb Jahr haben für die Abendstunden eine gute Inanspruchnahme in diesem Bereich nachgewiesen. So ist im Schnitt jede stadtauswärts fahrende Bahn jenseits der Weserspitze mit 36 Fahrgästen besetzt. Das sind Zahlen, die manche Buslinie tagsüber nicht erreicht.

Trotzdem wird zukünftig die Hälfte aller Kurse (!) entfallen. Nach Hochrechnungen des VCD sind von diesem Angebotskahl-schlag auf's Jahr gerechnet 150.000 Fahrgäste betroffen. Damit trifft man ein bisher gut genutztes Angebot. Es fragt sich, ob die KVG hier mit falschen Zahlen kalkuliert hat.

Und wo liegt wohl die einzige bisher abends bediente Haltestelle, die im neuen KVG-Netz nicht mehr angefahren wird? Richtig, im Fasanenhof - es handelt sich um die Station Kaulbachstraße, die nach den Feststellungen des VCD durchaus gut genutzt wird

### Rothenditmold/Rothenberg



*Verschlechterung erst im überarbeiteten Entwurf eingebaut: Zum Rothenberg fällt im Berufsverkehr zukünftig jeder zweite Bus weg. (Foto Wolfgang Schmidt)*

Die Busse zwischen Innenstadt und Rothenberg werden auf der neuen Linie 16 (statt der heutigen 12) künftig im nachmittäglichen Berufsverkehr nur noch alle 30 Minuten verkehren. Damit wird auch hier das Angebot gegenüber heute halbiert.

Pikant ist, dass diese Angebotshalbierung im ersten Entwurf, zu dem die Bürger Stellung nehmen sollten, gar nicht vorgesehen war. Stattdessen wurde sie also „klammerheimlich“ in den überarbeiteten zweiten

Entwurf des neuen Liniennetzes eingearbeitet und war bis zum Herbst 2017 nicht einmal dem Ortsbeirat bekannt. Denn in der Ursprungsplanung aus 2015 war die Verbindung - damals als neue Linie 15 - noch mit einem 15-Minuten-Takt enthalten. So konnten die betroffenen Fahrgäste vom Rothenberg zu diesem Punkt nicht einmal die vielgepriesene „Bürgerbeteiligung“ wahrnehmen, die spätestens im Frühjahr 2016 endete.





### Die neue Linie 7 - ein Wunderwerk der planerischen Kreativität

Ein trauriges Kapitel ist die neue Linie 7. Heute verkehrt diese auf ihrer Stammstrecke zwischen Ihringshäuser Straße und Bahnhof Wilhelmshöhe täglich. An Schultagen im Berufsverkehr wird die Linie über den Bahnhof hinaus zum Mattenberg und zeitweise nach Baunatal verlängert. Nur

abends und am Sonntagvormittag weicht das Angebot davon ab, da die Linie dann vom Fasanenhof nur zum Königsplatz fährt und der Westast zwischen Lutherplatz und Bahnhof Wilhelmshöhe dann nicht bedient wird.



Am Wochenende kein Nahverkehr mehr an der Haltestelle Goethestraße. Der Westast der Linie 7 wird dann komplett eingestellt. (Foto: Wolfgang Schmidt)

Schon dies war für den VCD nie eine gute Lösung, wurde angesichts des enormen Kostendrucks, unter dem die KVG seit Jahren steht und wegen der eher niedrigen Fahrgastzahlen in den Randstunden zähneknirschend hingenommen.

Im neuen Netz wird es aber nicht besser, sondern schlimmer. Zwar verkehren werktags jetzt alle Kurse – nun von Wolfsanger kommend – über Bahnhof Wilhelmshöhe hinaus zum Mattenberg. Doch wird die Linie am Wochenende total gerupft. Zwischen Freitag 20 Uhr und Montagmorgen entfällt der Westast ab Scheidemannplatz komplett. Damit es für den Fahrgast nicht zu einfach wird, fahren die Bahnen von Wolfsanger kommend samstags zwischen 8 und 10 Uhr ab Stern zum Königsplatz, zwischen 10 und 20.30 Uhr stattdessen über Lutherplatz zum Hauptbahnhof,

abends dann wieder zum Königsplatz. Sonntags wiederholt sich das Spiel, nur beginnt der Betrieb erst ab 10 Uhr. Vorher hält die KVG als weitere Variante auch noch Busverbindungen durch die Linie 26 mit Umsteigen an der Weserspitze bereit: Samstags vor 8 Uhr und sonntags vor 10 Uhr fährt die 7 dann gar nicht. Wer von Wolfsanger Kirche in die Friedrich-Ebert-Straße fahren möchte, ist nun - abhängig von der Verkehrszeit - mit vier unterschiedlichen Fahrwegen konfrontiert: Werktags gibt es die Verbindung sogar umsteigefrei, abends dann mit Umsteigen am Königsplatz. Samstag- und sonntagmorgens muss aber an der Weserspitze und am Königsplatz umgestiegen werden (ohne Bedienung der letzten beiden Tramstationen), im Wochenendtagesverkehr dann wieder Umsteigen am Stern. Eine





solch verwirrende Vielfalt in der Wegeketten konnte der Kasseler Nahverkehr bisher kaum bieten. Hinsichtlich eines benutzer-

freundlichen Nahverkehrssystem ist diese Planung gruselig.

### Anrufsammeltaxi (AST) statt Bus

War AST-Verkehr in der Vergangenheit ausschließlich auf späte Randzeiten reduziert, hat die KVG schon vor einigen Jahren in einigen Bereichen auch Abendverkehre im Busbereich (Linien 12, 28, 29) zeitweise auf Anrufsammeltaxi umgestellt. Mit dem neuen Netz wird dieses Prinzip weiter ausgeweitet. So werden AST-Verkehre statt regelbedienter Busangebote nun auch im Bereich Harleshausen Eschebergstraße

(heutige Linie 10), Oberzwehren (Linie 21) und Lossewerk (Linie 10) und - ebenfalls neu - ganztags eingeführt. Außer der Umstellung des Verkehrs zum Lossewerk, der verschwindend geringe Fahrgastzahlen hat, sind die anderen Umstellungen ein weiteres Beispiel für das unververtretbare Sparkonzept der Netzreform, zumal damit teils auch noch deutliche Taktverschlechterungen verbunden sind.

### Die neue Linie 11 - eine oder doch zwei Linien?

Als deutliche Verbesserung wird die neue Linie 11 im 15-Minuten-Takt zwischen Jungfernkopf und Bahnhof Wilhelmshöhe angepriesen. Doch was ist wirklich besser? Eine echte Taktverdichtung findet nicht statt, denn schon bisher verkehren je zwei 30-Minuten-Takt-Linien auf dieser Verbindung.

Linien (19 und 41) angeboten. Warum nun alle Busse mit der gleichen Nummer unterwegs sind, obwohl sie am nördlichen Ende völlig unterschiedliche Wege fahren, verstehen weder Fachleute noch Laien. Die Anregung des VCD, dann wenigstens die Kurse in Richtung Norden als 11A und 11 B in Abhängigkeit von der zu fahrenden Strecke auszuweisen, wurde bisher geflissentlich ignoriert.

Zwischen Bahnhof und Ahnatalstraße gibt es nun eine klarere Streckenführung und zwischen Ahnatalstraße und Jungfernkopf eine gleichmäßige Taktverteilung. Dafür entfällt die Direktverbindung Rasenallee - Bahnhof Wilhelmshöhe.

Auch bei dieser Linie geben sich Verbesserungen und Verschlechterungen wieder die Hand: Verkehren nun im Abendverkehr alle Busse durchgehend vom Bahnhof Wilhelmshöhe über Harleshausen und Jungfernkopf zur Holländischen Straße (dies sieht auch der VCD positiv), gibt es in Richtung Vellmar (heute Linie 41) zu diesen Zeiten sowie am gesamten Sonntag gar keinen Verkehr mehr, auch kein AST.

Außerdem zeigt sich Am Kirschrain dann der Webfehler der neuen Linie. Abwechselnd fahren die Busse von dort entweder zur Holländischen Straße oder über Vellmar-West zur Dörnbergstraße. Heute werden diese Verbindungen durch zwei

### Forstfeld - kein vollständiger Ersatz für die alte 25

Heute wird das Forstfeld ganztägig und auf ganzer Länge durch die Linie 25 zwischen Waldau und Lindenberg bedient, wenn auch im Abendverkehr nur im Stun-

dentakt. Da im neuen Netz die Buslinie von Waldau (12) im Süden des Stadtteils in Richtung Leipziger Platz abbiegt, entfällt der Rest und wird nur durch einen AST-





## Öffentlicher Nahverkehr

Verkehr ersetzt. Der nördliche Bereich vom Forstfeld ist weiterhin mit dem Lindenberg verbunden, nun durch einen etwas ausgedehnten Fahrplan der Linie 35, sonntags aber nur im Stundentakt. Abends wird der Busverkehr komplett eingestellt (auch auf der neuen Linie 12), dann gibt es nur noch

Anrufsammeltaxen. Durch ein einfaches Vertauschen der beiden Linien 12 und 35 zwischen Forstfeld und Lindenberg bzw. Leipziger Platz wäre diese Verschlechterung zumindest abgemildert worden. Doch auch hier keine Bewegung seitens der KVG.

### Kein Fahrplanbuch - oder warum sollte man informieren?

Wenn ein ganzes Stadtliniennetz komplett umgestellt wird, müssen sich fast alle Kunden neu orientieren. In dieser Situation sollte eine Gesamtübersicht über das neue Angebot in Form eines Fahrplanbuchs selbstverständlich sein. Doch auch hier geht die KVG nur sehr eingeschränkt auf die Kunden zu. Es bleibt bei Informationen im Internet und den einzelnen Linienfahrplänen. Gerade ältere, nicht internetaffine Kunden ärgern sich darüber. Ein handliches

Fahrplanbuch für das Kasseler Stadtgebiet wäre das Mindeste gewesen. Oder ist sogar Absicht dabei? Wer nur einzelne Linienfahrpläne anschaut, entdeckt viele Verschlechterungen gar nicht. Posse am Rand: Statt genügend Fahrplaninformationen zu drucken, beklebt die KVG lieber Scheiben ihrer Busse mit Werbeplakaten zum neuen Netz, so dass die Fahrgäste nicht mehr aus dem Fenster schauen können.

### Der neue Liniennetzplan - eine bunte Wundertüte

Die KVG hat wahrscheinlich gedacht: Wenn man schon alles ändert, dann auch gleich das Konzept der Liniennetzpläne. Bisher gab es einen nach Linien farblich differenzierten Schemaplan für das Schienennetz sowie einen topografischen Plan, aus dem Lage und Verlauf der Linien im Stadtplan nachvollzogen werden konnten - jedes Verkehrsmittel (Tram, Bus, Regionalbahn) in einer eigenen Farbe. Jetzt hat man nun den Stadtplan einem zweifelhaften Lifting unterzogen. Nun wird dort JEDE Linie in einer eigenen Farbe dargestellt. Was zunächst als interessante Verbesserung wirkt, verliert beim praktischen Gebrauch seine positive Wirkung.

Ben hinaus, so dass vom Stadtplan nicht mehr viel erkennbar ist. Zudem weiß jeder gute Grafiker, dass das menschliche Auge kaum mehr als zehn Farbtöne eindeutig zuordnen kann. Im Plan sollen nun aber über 30 Linien mit je einer Farbe eindeutig gekennzeichnet werden. Größtes Manko im neuen Netzplan: Tram und Buslinien sind für den Betrachter nicht mehr unterscheidbar. Zwar wurden Buslinien leicht schmaler als Tramlinien gezeichnet, aber das ist fast nicht wahrnehmbar. Am Anfang stand hier sicher eine gute Idee, die Umsetzung ist aber sehr wenig überzeugend.

*Rolf Meischke, Wolfgang Schmidt*

Denn die parallelen Linienbündel bei Strecken mit mehreren dort verkehrenden Linien reichen in der Breite weit über die Stra-





### Kommentar zum neuen Liniennetz

Warum kritisiert der VCD das neue Netz weiterhin, obwohl die Diskussion längst abgeschlossen ist? Hauptgrund hierfür ist, dass im gesamten neuen Netzentwurf so viele Verschlechterungen oder „Verschlimmbesserungen“ eingearbeitet wurden, dass eine Akzeptanz der neuen Linienstruktur fahrlässig wäre. Es ist Aufgabe unseres Fahrgast- und Verkehrsfachverbandes, auf die Vielzahl der Mängel im neuen Netzplan hinzuweisen. Auch wenn es seitens der KVG immer hieß, dass man auch nach der Netzreform nachsteuern könne, ist die Gefahr zu groß, dass man nun zur Tagesordnung übergeht und die vielen Nachteile des neuen Netzes achselzuckend zur Kenntnis nimmt.

Symptomatisch im ganzen Prozess war die Hervorhebung einer großen Bürgerbeteiligung, obwohl die Bedenken und Anregungen/Vorschläge der Fachverbände nicht ernsthaft zur Kenntnis genommen wurden, auch wenn sie vollständig oder nahezu kostenneutral waren. Politik und KVG haben sich hier gegenseitig schwachmatt gesetzt. Während die KVG-Planer immer wieder darauf hinwiesen, dass die Politik für Verbesserungen keinen zusätzlichen finanziellen Spielraum lasse, verwies die Politik auf die Kreativität der guten KVG-Planer. Damit blieb eine wichtige Frage völlig außen vor: Wie viel ist der Stadt Kassel ein guter Nahverkehr wert.

Die Folgen waren absehbar: Wenn dringend nötige Verbesserungen wie der verdichtete Samstagnachmittagverkehr aus der Substanz heraus finanziert werden müssen, reicht es nicht, nur Angebote zu streichen, bei denen die sprichwörtliche heiße Luft durch die Gegend gefahren wird. Dann müssen eben auch Stadtteil- oder Abendverkehre ausgedünnt oder gestrichen werden, die mitunter sogar gut angenommen werden.

Auf der Strecke bleibt dabei das Nahverkehrsangebot als Gesamtsystem. Vor vielen Jahren sagte der „Papst“ der Straßenbahnsysteme in Deutschland, Dieter Ludwig, damals Chef der Karlsruher Verkehrsbetriebe, dass man nicht einfach schlechter besetzte Kurse streichen könne, sondern das System immer im Gesamten sehen müsse. Wem in einer Richtung das Angebot gekürzt oder gestrichen werde, den sehe man dann später auch auf der Rückfahrt nicht mehr in der Straßenbahn. Ein Credo also für einen angebots- und nicht ausschließlich nachfrageorientierten Nahverkehr. Von solch einem Selbstverständnis sind die Kasseler Politik und die Nahverkehrsplanung derzeit meilenweit entfernt, was man an der Streichung auch gut genutzter Angebote wie im Spätverkehr zum Fasanenhof sehen kann.

*Rolf Meischke*





## Fahrraderfahrungen in Kassel

Mitte letzten Jahres sind meine Frau und ich in die Kasseler Gegend gezogen. Als Neubürger ohne Auto sind wir in der Stadt nur mit Fahrrad, Straßenbahn oder Bus unterwegs und eigentlich von Kassel ganz angetan. Zum Beispiel freuen wir uns sehr über die Fahrradstraßen in Kassel, wie z.B. die Fiedlerstraße, die auf unserem Weg von Vellmar in die Innenstadt Kassels liegt: Hier können Radler nebeneinander die rechte Seite der Straße voll ausnutzen. Autos müssen sich dem Fahrradverkehr anpassen (und dürfen sowieso nur maximal 30 km/h fahren). Leider wissen das anscheinend noch nicht alle Autofahrer. Langfristig gehe ich aber davon aus, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die richtige Benutzung von Fahrradstraßen gewöhnen

Je mehr wir dann aber in Richtung Zentrum kommen, desto mehr fällt uns negativ auf, dass Kassel nach dem Krieg als autogerechte Stadt geplant wurde. Das ist heute doch nicht mehr zeitgemäß! Immer wieder führt uns unser Weg entlang großer Autostraßen, sei es die Holländische Straße oder die Frankfurter Straße. Da ist es laut und gefährlich; manchmal führt der Radweg auf den Fußweg, dann endet er wieder auf der Straße im Nichts. Und wenn ich dann noch an parkenden Autos entlangfahre, passiert es nicht selten, dass ein Autofahrer kurz vor mir seine Fahrertüre aufreißt und ich nur mit Mühe ausweichen kann.

Als ich neulich so einen "Türöffner" mit "Oh, das war aber knapp! Das nächste Mal



Aus Bilderheft „Der rollende Radweg“ des VCD Kreisverbandes Ostwestfalen-Lippe e.V.

werden. Also von mir aus: Bitte noch viel mehr von diesen Fahrradstraßen!

bitte mehr aufpassen" ansprach, erntete ich nur Kopfschütteln. Für mich bedeutet





Autoparkplätze, aber keine Abstellplätze für Fahrräder. Hier müssen die wenigen Laternenmasten als Anschließhilfe genutzt werden. Foto: Arne Jacobi

das, dass ich mir in Zukunft den rollenden Radweg mehr zu Herzen nehme: Ich stelle mir einen Radweg vor, der sich vor meinem Fahrrad entrollt. Damit lasse ich einen ausreichend breiten Abstand nach rechts. Das verschafft mir als Radfahrer auf der Fahrbahn den nötigen Platz und einen Sicherheitsraum<sup>1</sup>. (siehe Bild Rollender Radweg)

Leider müssen wir auch immer wieder die "großen Straßen" überwinden. Es ist schon recht erstaunlich, wie lange man an Anforderungssampeln warten muss, um z.B. die Kurt-Wolters-Straße überqueren zu können. Gefühlte 5 Minuten stehe ich an der Ampel und warte und warte und warte. Dass da einige ungeduldig werden und ein riskantes Querungsmanöver wagen, kann ich verstehen. Meiner Ansicht

nach ist eine solche Ampelschaltung nicht nur fahrradfahrerunfreundlich, sondern eigentlich lebensgefährlich (weil sie praktisch zur Regelwidrigkeit einlädt).

Wenn man endlich angekommen ist, braucht man einen Fahrradstellplatz. Es gibt ja schon etliche, vor allem im innerstädtischen Einkaufsbereich – obwohl es da auch noch Lücken gibt, wie z.B. beim Wehlheider Wochenmarkt (die Lücke an der Markthalle soll ja dankenswerterweise demnächst geschlossen werden). Aber wenn man mal Freunde in Wohngebieten besucht, sei es in der Landaustraße, Oberste Gasse oder Geibelstraße, findet man zwar überall Autoparkplätze, aber nirgendwo etwas zum Anschließen für Fahrräder. Ich habe mal beim Straßenver-





## Radverkehr

kehrsam nachgefragt, wie viele Autoparkplätze es gibt, und wie viele für Fahrräder. Die Antworten waren aufschlussreich: In der "Parkgebührenzone Zentrum" gibt es ca. 1300 "Oberflächen"-Autoparkplätze, zuzüglich knapp 3400 Plätzen in Parkhäusern. Im Kasseler Stadtgebiet sollen es 10000 bewirtschaftete sein (ohne Parkhäuser) so Herr Dr. Förster in seiner Präsentation bei der Veranstaltung "Große Straßen überwinden" am 30.1.2018. Leider liegen für Fahrradstellplätze noch keine Zahlen vor, weil ein Radverkehrskataster über das Stadtgebiet erst im Aufbau ist. Es sind bei einer Fördermaßnahme 1.100 Fahrradbügel zusätzlich aufgestellt worden. Und "bei jeder Straßenbaumaßnahme, die in den letzten Jahren von uns umgesetzt wurde, werden Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen", so die Fahrradbeauftragte Anne Grimm.

Egal wie viele Fahrradparkplätze es jetzt genau sind, klar ist, dass es mehr werden sollten. Daher unser Vorschlag: Jedes Jahr 2% der Autoparkplätze in Abstellmöglichkeiten für Fahrräder umbauen. Nach Erfahrung des VCD lassen sich auf einem Autoparkplatz 5 Fahrradbügel montieren, so dass 10 Fahrräder angeschlossen werden können. Sicher, das wären z.B. im Zentrum im ersten Jahr 94 Plätze weniger, aber dafür 940 Fahrradplätze mehr. Das ist doch was! Bis zum Jahr 2025 hätte man allein durch diese Maßnahme gut 6100 Fahrradplätze mehr. Wir finden, das wäre kein schlechter Anfang.

Dadurch und durch andere Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur könnte man den Radverkehr bestimmt deutlich erhöhen. Laut aktuellem Verkehrsentwicklungsplan für Kassel wird bis zum Jahr 2030 ein Fahrradverkehrsanteil von 11-14% angestrebt.

Das ist nicht sehr ehrgeizig: Karlsruhe beispielsweise hatte schon 2012 einen Radverkehrsanteil von 25%.

Natürlich verursachen solche Maßnahmen Kosten. Daher möchten wir darauf hinweisen, dass die wahren Kosten für den KFZ-Verkehr oft unterschätzt werden. Prof Dr Carsten Sommer (Universität Kassel) hat für die Stadt Kassel Aufwände und Erträge für den KFZ-Verkehr ermittelt: Durchschnittlich hat die Stadt Kassel in den Jahren 2009-2011 pro Jahr 54 Mio. EUR ausgegeben (und knapp 20 Mio. EUR eingenommen). Das sind allein in den 3 Jahren rund 100 Mio. EUR Zuschüsse – nur für den Autoverkehr. Im Verhältnis dazu hat die Stadt Kassel 0,4 Mio. EUR für Radverkehr ausgegeben und 0,1 Mio. EUR eingenommen, also nur 300.000 EUR pro Jahr investiert.

Unser Fazit lautet: Für ein lebenswertes Kassel, das doch uns allen am Herzen liegt, sollten wir auch aus Kostengründen mehr in Fahrradinfrastruktur investieren.

Wer diese Meinung teilt, ist eingeladen, bei der neuen VCD-Gruppe AZZA (Aktionsgruppe zur Zurückdrängung des Automobils) vorbeizuschauen. Hier sind wir für kreative Verkehrsaktionen offen. Nehmt einfach per email Kontakt auf unter [azza@vcd-kassel.de](mailto:azza@vcd-kassel.de). Auch über Hinweise, wo noch Fahrradparkplätze benötigt werden, freuen wir uns!

Arndt Jacobi



## Der Unter-Gang

### Von Fußgängertunneln und ähnlichen Mobilitätshindernissen



Fußgängertunnel galten einstmals als eine tolle Aufwertung eines Ortes – zumindest bei denen, die die Tunnel nicht nutzen! Ab 1956 entstanden in Kassel und in mehreren Umlandgemeinden zahlreiche Tunnel.

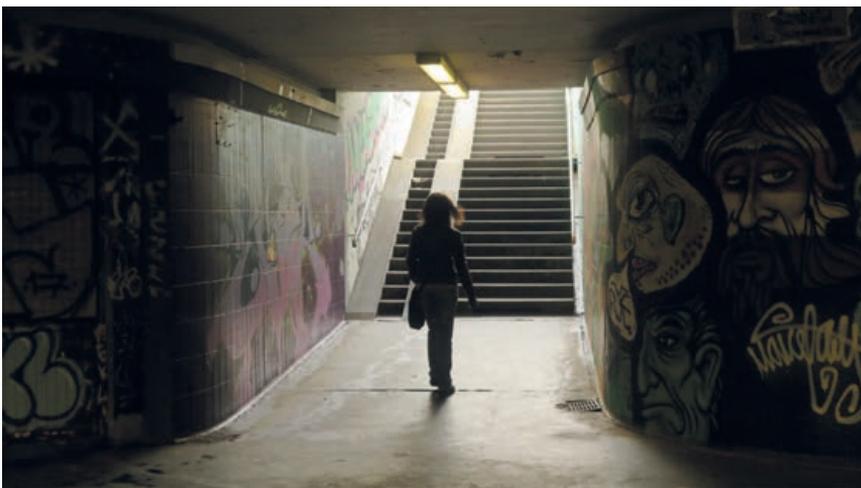
Die Vorteile eines Tunnels sind für Fußgänger der Wetterschutz für wenige Meter, der Verzicht auf Ampel-Wartezeiten und der Schutz vor rücksichtslosen Autofahrern.

Wesentliche Nachteile sind das mühsame Treppensteigen an den Ein- und Ausgängen und das schwierige Bewegen von Kinderwagen und Fahrrädern auf den steilen, schmalen Kinderwagenstreifen am Rand der Treppen. Rollatorbenutzer und Rollstuhlfahrer können ohne kräftige Hilfsperson nicht auf die andere Straßenseite gelangen, außer an denjenigen Tunneln, die lange Rampen besitzen. Ein sehr ernstes Problem ist die Furcht vor Kriminalität in den unterirdischen meist engen Räumen.

Für manche Autofahrer gilt es als Vorteil, wenn die Kreuzung ohne Fußgängerquerung ist. Dies hält einer Überprüfung nicht stand:

Kasseler Kreuzungen haben keine eigenen Fußgängerphasen, bei einer Tunnelschließung wird somit keine weitere Phase in den Ampel-Umlauf eingefügt.

Die Fußgänger gehen parallel zum Autoverkehr, der sich in gleicher Richtung bewegt. Abbieger müssen den Vorrang





## Fußverkehr

der Fußgänger beachten, wodurch es zu kurzen Verzögerungen (auch für die nachfolgenden Fahrzeuge) kommen kann. Wenn es an der Kreuzung „Käseecken-Verkehrinseln“ gibt, kann der Fußgänger in einer anderen Ampelphase über die Rechtsabbiegerspur geführt werden, so dass die „Behinderung“ der rechtsabbiegenden Fahrzeuge völlig entfällt.

Ab etwa 1990 wurden die Fußgängertunnel zunehmend als Mobilitätshindernis und als Sicherheitsrisiko angesehen! Die Kasseler FDP war die erste Partei, die im Mai 1993 den Abbau der Tunnel forderte (gemäß VCD-Recherche in Archiv der HNA). Etliche Tunnel in Kassel, Vellmar und Baunatal wurden seitdem durch oberirdische Überwege ersetzt oder ergänzt.

Trotz der guten Erfahrungen mit den oberirdischen Überwegen und den jahrelangen Bemühungen um ebenerdiges Gehen gibt es in Kassel immer noch vier Tunnel, die (zumindest in einer Relation) benutzt werden müssen. Bei weiteren zwei Tunneln gibt es inzwischen parallele oberirdische Überwege, so daß die Verkehrsteilnehmer die Wahl zwischen „oben“ oder „unten“ haben.

Noch kritischer ist die Situation in Baunatal, wo immerhin sieben Tunnel bzw. Treppen-Hindernisse den Fußgängern das Leben schwer machen. Auch Helsa-Eschenstruth und Melsungen weisen je einen Fußgängertunnel auf. Gut gelöst ist dagegen die Tunnelsituation in Vellmar.

Der Verkehrsentwicklungsplan des Zweckverbands Raum Kassel hat Leitziele aufgestellt, mit denen sich die Zwangs-Fußgängertunnel nicht vereinbaren lassen. Für Kassel gibt es zu den Hindernissen sogar eine Maßnahmentabelle und einen Stadtplan, die allerdings beide fehlerhaft sind.

Nach Meinung des VCD sollte bei den umweltfreundlichen Verkehrsarten „Zu-Fuß-Gehen“ und „Radfahren“ auf künstlich aufgebaute Hindernisse besser verzichtet werden. Der VCD tritt für ein optimales Geh- und Radwegnetz ein, das ohne unnötige Tunnel und ohne unnötige andere Mobilitätshindernisse auskommt. Die nordhessische Topografie macht es Fußgängern und Radfahrern ohnehin schwer.

*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](http://vcd.org/kassel) - E-Mail: [kassel@vcd.org](mailto:kassel@vcd.org)**



### Kuriositäten bei Tunneln und Haltestellen in und um Kassel

Fußgängertunnel sind nicht praktisch, sondern ideologisch bedingt, was sich bei allen bisherigen Tunnelschließungen gezeigt hat. Wie bei vielen Ideologien gibt es auch bei den Tunneln einige Kuriositäten, über die hier berichtet wird.

Eine Realsatire ist die „Flexibilität“, mit der einige Parteien in Kassel zu ihrer Meinung stehen: Mal wird der Tunnelabbau gefordert, einige Jahre später wird die Tunnelbeibehaltung gefordert.

Eigenartig ist, dass bei den meisten Tunnels bereits ungenutzte Verkehrsinseln vorhanden sind, die das Oben-Gehen ohne Nachteile für den Autoverkehr erlauben würden. Eigenartig die Angst der Auto-Lobbyisten vor Tunnelschließungen, obwohl die Praxis bei jeder Schließung die Befürchtungen widerlegt hat.

Dass in Kassel der Zwangstunnel zum Friedhof Niederzwehren (Wartekuppe/Fronhof/Frankfurter Str. am Hotel Gude) mit dem Wahlstunnel Grunelbachsenke (Dennhäuser Str./Frankfurter Str.) im Verkehrsentwicklungsplan verwechselt wird,

nährt Zweifel, ob die Verkehrsplaner ihre Stadt kennen. Und dass Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer nur auf Umwegen vom Ortszentrum Niederzwehren zum Friedhof kommen können, ist auch nicht gerade ein Zeichen für den Respekt vor Behinderten und vor Senioren.

Bemerkenswert, dass die CDU Kassel sich in der Altmarktdiskussion für Aufstiegshilfen (Aufzüge) ausgesprochen hat, obwohl zur Amtszeit eines CDU-OB die Rolltreppen im Bahnhofstunnel (nach Erinnerung des Autors) keinen einzigen Tag betriebsfähig waren. In dieser Diskussion wurden fünfzig Jahre alte Skizzen gezeigt und als positiv dargestellt, obwohl dem Kfz.-Verkehr damals nur eine Geradeausspur pro Richtung zur Verfügung stand. Zurück zur Käfer- und Goggo-Idylle von 1957?

Mehrere „schöne“ Realsatiren gibt es in Baunatal:

Die erste: Eine gehbehindertenfeindliche rollatoruntaugliche Haltestelle direkt neben dem Altenzentrum! [Haltestelle Aquapark Richtung Altenritte]



*Bank zum Ausruhen in einem Melsunger Fußgängertunnel (alle Fotos zum Artikel: Peter Klemt)*



## Radverkehr

Die zweite: Eine vergammelte Haltestelle am Haupttor des größten Betriebes in Nordhessen, die vielleicht ein Hinweis auf die „Wertschätzung“ ist, die die fleißigen Mitarbeiter dieses Betriebes und der dort tätigen Fremdfirmen genießen. Übrigens ist diese Haltestelle nur über eine hohe Treppe erreichbar, trotz eines benachbarten Wohngebietes. [Haltestelle VW-Haupttor Richtung Stadtmitte]

Die dritte: Elf Stufen verhindern, dass Rollatornutzer und Rollstuhlfahrer das Naherholungsgebiet des Baunatal zwischen Kirchbauna und Guntershausen erreichen können. [Tunnel unter der Autobahn im

Bereich Hermann-Schafft-Str./Neuer Weg]

Schließlich hat Helsa mit der Straßenbahn eine sehr gute Verbindung in die Nachbargemeinden. Im Ortsteil Eschenstruth gibt es barrierefreie Niederflurbahnen, die an einer barrierefreien Haltestelle halten, aber anschließend geht es nur über Treppen in den Ort!

In Melsungen gibt es eine originelle „Aufstiegshilfe“: Am Ende des Tunnels steht eine Bank, auf der sich die Fußgänger ausruhen dürfen, bevor sie sich an den Aufstieg auf das Straßenniveau machen!

*Peter Klemt*

## Konzept und Arbeit des VCD im Arbeitskreis Radverkehr

In unserer letzten Ausgabe haben wir eine neue Kreuzung (im Bau) vorgestellt: Kreuzung Ludwig-Mond-/Schönfelder/Sternberg-/Heinrich-Heine-Straße. Diese ist im Praxis-Test soweit funktional, aber im Einzelnen zeigen sich Versäumnisse und Fehlplanungen.

1. Die Überführung auf den Gehweg (Radfahrer frei) so kurz vor der Licht-Signal-Anlage erweist sich als absolut kontraproduktiv, da man als Radfahrer trotzdem im Stau steht.

2. Der gemeinsame Fuß- und Radweg funktioniert hier bei wenig Radverkehr, aber ist prinzipiell keine zukunftsfähige Lösung. Die zu fahrende Schlangenlinie um die Mieträder zeigt, dass die Planer nicht viel von Rad-Verkehr im Sinne hatten.

3. Die Benutzung des gemeinsamen Gehwegs und die ARAS (aufgeweitete Radfahrer-Aufstellflächen) funktioniert bei relativ geringem Verkehr, allerdings ist das alles verwirrend und nicht sehr selbsterklä-





rend. (Gerne nimmt der Autor andere persönliche Meinungen dazu entgegen.)

4. Die Anlage des baulichen (Bürgersteig-)Radweges in der Schönfelder Straße ist angesichts möglicher Weiterentwicklungen eine klare Fehlentscheidung: Planungen der Stadt streben aktuell Radstreifen auf Straßen-Niveau nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) an.

5. Das Ende dieses Radweges mit Übergang in den Mischverkehr ab der Paul-Nagel-Straße - ausgerechnet in einer Engstelle - ist wohl nur was für hartgesottene



„Straßenradler“ und eine Folge der „Flicken-Teppich-Verbesserungen“.

Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes ist mit der Vorlage von „Vorab-Versionen“ aktuell im AK in der Diskussion. Mit der rechtzeitigen Beteiligung der Interessenten zeigt das Straßenverkehrsamt (Radverkehrsbeauftragte Grimm) den Willen, Lösungen für den Radverkehr voranzubringen. Dabei ergibt sich für uns allerdings das Problem, vorschnell Stellung zu beziehen und ggf. Kompromissen zuzustimmen.

So hat sich daraus bei uns das Thema „Dooring“, also „Auto-Tür-Unfälle“ wieder in den Vordergrund gestellt (übrigens auch mit aktuellem Bezug zu einem schweren Unfall in der Neuen Fahrt). In Erweiterung dazu auch die Frage von Radstreifen an Senkrechtparkern.

So ist der aktuelle Stand, dass der VCD-Kassel ganz klar ablehnt, Radfahrstreifen (benutzungspflichtig, durchgezogene Linie) ohne hinreichenden Sicherheits-Abstand von 0,75 m anzulegen (sonst Führung im Gefahrenbereich).

Positiv ist zu werten, dass die Verantwortlichen der Verkehrsplanung inzwischen auch den Abbau von Längs-Parkern bei der Einrichtung von Radfahrstreifen als vertretbar ansehen. In dieser Richtung wird aber noch viel zu tun sein. Im konkreten Fall an der Bürgermeister-Brunner-Straße wurde unsere Forderung nach Umwandlung Senkrecht- in Schräg-Parker wegen der zu kalkulierenden (zusätzlichen) Stellplatz-Verluste zurückgewiesen.

Offen ist aktuell unsere Position bei Schutzstreifen (nicht benutzungspflichtig, gestrichelte Linie): der Sicherheitsabstand sollte eigentlich ebenfalls 75 cm nicht unterschreiten, wird aber nach ERA





## Radverkehr

mit 50 cm „empfohlen“. Hier sollten wir die Forderung nach ausreichenden Maßen nicht zurückstellen. Da aber in Kassel so oft der Platz fehlt, steht zu Diskussion, ob ein schmaler Schutzstreifen (1,25-1,5 m ) bei 0,75 m Sicherheitsabstand akzeptabel wäre.

Bei den vorhandenen Streifen gibt es in Kassel dagegen viele „Minimal-Lösungen“ die zu kritisieren sind. Ob man die Einhaltung von ERA-Standards als hinreichenden „Fortschritt“ akzeptieren könnte, müssen wir in jedem Einzelfall prüfen (ggf. Enthaltung im AK?).

Andererseits ist die grundsätzliche Forderung nach mehr Platz für Radverkehr und „modernen Lösungen“ zu forcieren. Wir sollten dazu dem Thema „Einführung von mehr Einbahnstraßen“ in der Zukunft mehr Gewicht geben, denn: in vielen -oft zitieren - Vorzeige-Lösungen (etwa aus Chicago =protected bike-lines usw.) sind die Voraussetzungen oft durch Umwandlung von KFZ Spuren bei mehrspurigen Einbahnstraßen geschaffen worden.

Ob und wie dann auch gute, gesicherte „Zwei-Richtungs-Radwege“ als Spezial-Fälle in Kassel möglich sind, wäre zu untersuchen. Leider scheint dies im Rahmen des VEP vernachlässigt worden zu sein. Aktuell gelten Zwei-Richtungs-Radwege im Stadtverkehr als „Sicherheitsrisiko“ (laut Frau Grimm). Daher/trotzdem scheint es angebracht, an geeignete Orten solche „Musterlösungen“ als Forderung zu definieren. Dabei scheint dem Autor eher der höhere Aufwand zur sicheren Anbindung an Knoten das Problem -, das darf aber nicht als K.O.-Kriterium definiert werden.

Solche Lösungen sind im Arbeitskreis aktuell nicht verhandelbar, da der VEP und

in der Folge das vom Büro PGV erarbeitete Radverkehrskonzept weit hinter den Erwartungen zurückbleiben.

Der Autor möchte – beispielhaft - drei grundsätzlich Alternativen zur Diskussion stellen:

1. Bei dem Ausbau der Bürgermeister-Brunner-Straße wird auf die geplanten Radverkehrsanlagen als Radstreifen verzichtet, damit statt dessen langfristige eine Lösung als Einbahnstraße (Richtung Friedrich-Ebert-Straße) mit Zwei-Richtungs-Radweg geplant wird - bei Fortführung in der Kölnischen-Str, unter Verwendung einer KFZ-Fahrspur. Natürlich sollte dann auch die Karthäuserstraße einbezogen werden und so eine echte Radverkehrsverbindung zwischen Königstor und Hauptbahnhof geschaffen werden, um endlich eine Alternative zur Route über den Scheidemannplatz zu haben.

2. Nach den Erfahrung in der Menzelstraße wird auch für das Königstor (unter Einbeziehung der Friedrichstraße) - statt einer Fahrradstraße - eine Einbahnstraßenlösung (Richtung Stadt) empfohlen: besser als nur „Radfahrer frei“, auch mit einem gut markierten Zwei-Richtungs-Radweg und Vorfahrt.

Angesichts der Umstände an der Schönfelder Straße wäre die Anlage eines Rad/Schutzstreifen in der Ludwig-Mond-Straße in Zukunft unsinnig: dort ist die Anlage eines baulichen Radweges neben dem Bürgersteig (jetzt) die bessere Lösung.

Karl Gust-Stiel





## Radwege? Zu teuer! Oder?

Immer wenn wir und andere Initiativen mit Entscheidungsträgern über Radverkehr sprachen, wurden uns die hohen Kosten, die Undurchführbarkeit unter besonderer Berücksichtigung der großen Bedeutung

denen, die da schon immer langgeradelt sind schlicht gar nichts gebracht: Es war und blieb eine Tempo-30-Zone mit Durchgangsverkehr und vielen Parkplätzen. Mit geringsten Kosten, hätte sich in der Zwi-



Die Goethestraße sollte Fahrradstraße werden (Foto: W. Schmidt)

des Kfz-Verkehrs (stehend wie fahrend) vorgehalten. Wir meinen: Eine gute Radverkehrsförderung muss auch etwas kosten. Aber an vielen Stellen ist es nur eine Frage des politischen Willens, ob etwas passiert.

Wir machen dies mal am Beispiel der Goethestraße zwischen Freiherr-vom-Stein-Straße und Germaniastraße deutlich. Dieser Abschnitt wurde in den 90er Jahren zu einem Teil der Radroute 11.

Es wurden Wegweiser aufgestellt, grüne Fahrräder auf die Fahrbahn gemalt, die schon seit Jahrzehnten wieder verblasst sind. Das war's. Das Radroutenkonzept hat

schenzeit aber einiges verbessern lassen.

Hier sei gleich angemerkt: Auch wir haben größere Träume, als das, was nun folgt. Um diese soll es aber in diesem Artikel nicht gehen – es geht nur um Low-Cost-Ansätze, die sicherlich auch eine Berechtigung haben.

### 1. Fahrradstraße

Die Goethestraße ist auf Grund ihres hohen Radverkehrsanteils prädestiniert dafür, eine Fahrradstraße zu sein. Damit hätten die RadlerInnen endlich auch Vorfahrt an den Kreuzungen, so dass ein gleichmäßiges und kraftschonendes Fahren möglich ist. Wer schwere Lasten, wie z. B. Kinder,





## Radverkehr

auf dem Rad hat oder im Hänger hinter sich herzieht, weiß, dass das einen großen Unterschied macht. Vorfahrtstraßen sollte für uns RadlerInnen genau so selbstverständlich sein, wie für die Kfz auch.

Allerdings hätte die Vorfahrt in der Goethestraße auch einen Nachteil: Schon jetzt ist die Goethestraße ein beliebter Kfz-Schleichweg, der bereits jetzt eine deutliche Belastung für den Radverkehr darstellt. Die Fahrradstraße würde also vermutlich noch viel mehr Kfz-Verkehr anziehen. Und damit sind wir bei Maßnahme 2:

### 2. Unterbrechung der Goethestraße für den KFZ-Durchgangsverkehr

Damit der Kfz-Schleichverkehr unterbunden wird, muss die Goethestraße unterbrochen werden.

Das können nicht einfach zwei Poller irgendwo in der Mitte der Fahrbahn sein, denn schließlich sollen schwere LKWs, wie Feuerwehr, Müllabfuhr, Umzugswagen etc. die Straße noch gut erreichen können.

Die Kreuzung Friedensstraße/Henzestraße zeigt aber bereits heute deutlich, dass so etwas einfach zu gestalten ist: Die Kreuzung wird diagonal gesperrt. Der Kfz-Verkehr kann dann nur noch in eine Richtung abbiegen, der Radverkehr fährt geradeaus durch die Poller. So etwas geht auch z. B. an der Kreuzung Goethestraße/Kirchweg und lässt sich im einfachsten Fall durch Aufstellen großer Blumenkübel (natürlich mit Rückstrahlschildern) erreichen.

Eine andere Möglichkeit wäre, mindestens einen Abschnitt als Einbahnstraße stadteinwärts und einen anderen als Einbahnstraße stadtauswärts auszuschildern; natürlich darf der Radverkehr diese Abschnitte in beide Richtungen befahren. Möglicherweise würde diese Lösung mehr Platz schaffen, da sich ja Kfz nicht mehr begegnen können müssen. Einsatzfahrzeuge mit Blaulicht könnten dann die Goethestraße sogar genau so wie heute befahren.

Das Argument, dass sich ortsunkundige Autofahrer bei einer solchen Regelung





verfahren würden, kann man in Zeiten von Navigationssystemen getrost ignorieren.

### 3. Parken

Die Parkplätze sind vor allem in der Nähe der Goetheanlage praktisch nie ausgelastet. Somit könnte man gut über ein Schrägparken nachdenken, was die Sicht der Autofahrer beim Rückwärtsfahren deutlich verbessert und vor allem auch ein Abriegeln beider Fahrtrichtungen für RadlerInnen vermeidet. Das erlaubt im Gefah-

renfall sogar ein Ausweichen des Radlers/ der Radlerin auf die Gegenfahrbahn. Da ganz viele der Parkplätze in der Goethestraße nur geschottert und unmarkiert sind, wären hier auch keine neuen Linien aufzubringen – eine passende Ausschilderung genügt.

### 4. Sichtbeziehungen schaffen

Warum stehen die Altglascontainer in der Goethestraße/Huttenstraße so, dass man die Huttenstraße stadteinwärts nicht ein-



Goethestraße in Höhe Huttenstraße: Glascontainer nehmen die Sicht auf den Querverkehr von rechts.



**Der VCD im Internet:**

**VCD-Bundesverband: [www.vcd.org](http://www.vcd.org)**

**VCD-Kreisverband Kassel: [www.vcd.org/kassel](http://www.vcd.org/kassel)**

**E-Mail: [kassel@vcd.org](mailto:kassel@vcd.org)**





Goethestraße: Auch die Beschilderung im neuen Platzbereich ist verbesserungswürdig. Es ist zwar Radhauptroute, aber unverständlicherweise als Fußgängerzone gekennzeichnet. (Foto: W.Schmidt)

sehen kann? Die können doch einfach 10 m weiter stadtauswärts stehen!

Außerdem sind stadtauswärts die Einmündungen Huttenplatz und Meysenburgstraße oft schwer zu erkennen, geschweige denn einzusehen, vor allem wenn Transporter an Parkplätzen vor den Einmündungen stehen. Dies ist für weniger ortskundige RadlerInnen eine Gefahr. Eine Einschränkung des Parkens (zumindest für zu hohe Fahrzeuge) und eine deutlichere Ausschilderung ggf. mit geeigneten Warnhinweisen auf der Fahrbahn würde schon eine Entlastung der Situation darstellen.

### 5. Geeignete Verkehrsregelungen wählen

Leider sind viele Autofahrer am Goethesterne offenkundig der Meinung es handele sich um einen Kreisverkehr und verhalten sich auch so. Es handelt sich jedoch um eine Anordnung von Rechts-vor-Links-Einmündungen. Daher wäre es im Sinne der Sicherheit von RadlerInnen sehr wich-

tig, dass hier keine Missverständnisse aufkommen. Auch hier wäre ein Übergang zu einer klaren Vorfahrtsregelung eine gute Idee.

### 6. Markierungen

In den 90ern ist die Goethestraße einmalig mit grünen Fahrrädern markiert worden. Aufwändigere Markierungen, die den Radverkehr an den „Mittelstreifen“ der Fahrbahn bringen (eben so ähnlich wie in Ottawa, siehe „Dooring“-Artikel), würden einen sinnvollen Abstand zu parkenden Fahrzeugen erzeugen, so dass die ausparkenden Kfz. ein wenig zurück fahren könnten und noch ein wenig mehr Sicht hätten, bevor sie den Radstreifen berühren.

### 7. Kreuzungen

Leider gibt es auch in der Goethestraße Punkte, die nicht so einfach zu verbessern sind. So z. B. die Kreuzung mit der Freiherr-vom-Stein-Straße, die sehr unübersichtlich





ist. Dennoch sollten „Hüpfinseln“, die auf der Fahrbahn angebracht werden können, und eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Querverkehr eine Selbstverständlichkeit sein – schließlich bietet die Kreuzung viel Platz. Auch eine Vorfahrt für die Goethestraße würde nur eine Neuausschilderung kosten. Eine Vorfahrt wäre angemessen, denn die Goethestraße ist die einzige Radroute in den Westen.

Und der Kfz-Verkehr?

Kölnische Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Goethestraße, Wilhelmshöher Allee. Vier Achsen führen parallel nach Westen, so dass die Goethestraße, die im Vergleich sehr wenig Kraftverkehr hat, dafür nun wirklich nicht gebraucht wird.



Kreuzung Goethestraße mit der Freiherr-vom-Stein-Straße  
(Foto: Roald Oestreich)

Fazit:

Wie man sieht: kostengünstige Maßnahmen ohne teure bauliche Eingriffe und ohne das Politikum Parkplatzverluste können die Attraktivität des Radverkehrs bereits deutlich steigern. Oder besser könnten, wenn in Politik und Verwaltung wollten. Dass einige Schilder, ein paar Poler, ein wenig Farbe auf der Fahrbahn noch nicht einmal in Teilen finanzierbar und umsetzbar sein sollten, glauben wir nicht. Ein besserer Radverkehr ist machbar!

Roald Oestreich

### Radentscheid Kassel

In Kassel formiert sich gerade eine Initiative „Radentscheid Kassel“ die - nach dem Vorbild des erfolgreichen „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin - ein Radgesetz auf den Weg bringen will, das die Situation der RadfahrerInnen in Kassel verbessern soll. Auch Bamberg, Hamburg, München, Stuttgart, Frankfurt und Darmstadt haben sich mittlerweile für einen „Radentscheid“ entschieden und dafür zahlreiche UnterstützerInnen gefunden. Der VCD Kassel unterstützt diese Initiative. *Arndt Jacobi*

Internet: [www.radentscheid-kassel.de](http://www.radentscheid-kassel.de)





Radstreifen an der Tischbeinstraße. Immerhin mit Sicherheitsabstand, aber der ist für eine Autotür viel zu schmal. (Foto: Roald Oestreich)

### Die Dooring-Problematik

Mit dem auch in Deutschland nun gebräuchlichen Begriff Dooring ist einer der besonders unangenehmen Unfälle, die man als Radlerin oder Radler haben kann gemeint: Ein Autofahrer öffnet eine Tür und man kracht hinein. Alleine in meinem Bekanntenkreis, in dem sich nicht allzu viele RadlerInnen befinden, kenne ich drei Fälle. Die Diagnosen: Eine Gehirnerschütterung, ein von den Zehen bis zur Ferse gespaltener Fuß, ein längs aufgetrennter Oberschenkelmuskel. Hier zeigt sich schon: Im Gegensatz z. B. zur LKW-Rechtsabbiegeproblematik reden wir hier weniger von Todesfällen, aber doch von sehr, sehr schweren Verletzungen – Autotüren sind scharfkantig. Leider wird den Dooring-Unfällen im Allgemeinen viel zu wenig Beachtung geschenkt, vor allem, wenn es um die Planung der Radverkehrsanlagen geht.

Nur zum sehr geringen Teil sind RadlerInnen selbst an diesen Unfällen schuld;

manche fahren einfach ohne Not viel zu weit rechts. Das Rechtsfahrgebot bedeutet ja nicht, dass man soweit rechts fahren muss, dass man sich in Gefahr begibt, sondern es geht im Wesentlichen darum, Gegenverkehr auf der linken Seite passieren und überholende Fahrzeuge vorbei zu lassen, letzteres aber auch nur falls die Straßenbreite das überhaupt hergibt.

In der Praxis können RadlerInnen häufig aber nur in der Gefahrenzone fahren. Dies kann in der Schuld der Kraftfahrer liegen, wenn sie trotz Gegen-(Rad-)Verkehr überholen und entgegenkommende RadlerInnen mit der Gewalt ihres Fahrzeugs nötigen, eng an die parkenden Autos heranzufahren – jetzt wird sogar ein Ausweichen vor geöffneten Autotüren unmöglich. Problematisch ist auch, wenn Autofahrer ihre Fahrzeuge nicht richtig einparken oder gar im Halteverbot in schmalen Straßen abstellen, so dass der Radstreifen oder Straßenquerschnitt erheblich verengt wird





oder gar die markierten Schutzabstände die zwischen Parkplätzen und Radstreifen parkiert werden.

Grundsätzlich sind Autofahrer ja verpflichtet – so habe ich das mal für den Führerschein gelernt – sich vor dem Öffnen der Tür zu versichern, dass niemand durch das Öffnen der Tür gefährdet wird. International propagiert man häufig den Dutch Reach (den holländischen Handgriff): Die Fahrertür des Kfz. soll nur mit der rechten, nie mit der linken Hand geöffnet werden, weil das den Fahrer oder die Fahrerin zum Umdrehen zwingt und so RadlerInnen nicht übersehen werden könnten. Grundsätzlich ist an einem Dooring-Unfall natürlich derjenige Schuld, der die Tür öffnet. Das hilft den Opfern eines solchen Unfalles aber wenig – sie müssen lebenslang mit ihren Verletzungen klarkommen.

### Verkehrsplanung und Dooring

Häufig genug trägt die Verkehrsplanung – wenn nicht juristisch, so doch moralisch – eine ganz erhebliche Mitschuld an

Dooring-Unfällen. Sehr häufig finden sich die Rad- oder Schutzstreifen zwischen der Kfz-Fahrbahn und dem Parkstreifen. Das zwingt und RadlerInnen genau dort zu fahren, wo die Gefahr am größten ist. Autotüren öffnen sich ca. einen Meter weit, so dass der Radweg bzw. der Radstreifen durch eine geöffnete Tür weitgehend versperrt wird. Falls man überhaupt noch reagieren kann, hat man nun die Auswahl: Lieber den Aufprall auf die Tür in Kauf nehmen oder lieber doch einen unkontrollierten Schlenker auf die Kfz-Fahrbahn mit einem – in dieser Situation – absolut unkalculierbaren Unfallrisiko durch ein überholendes Kfz. Auf Rad- oder Schutzstreifen hat man eigentlich nur eine Möglichkeit, das Risiko halbwegs in den Griff zu bekommen: langsam fahren. Mit 10 km/h ist der Bremsweg nur ein Viertel so lang wie bei 20 km/h. Und dennoch kann es krachen, denn von hinten ist praktisch nie zu erkennen, ob jemand im Fahrzeug ist, oder nicht.

Wer das mal selbst erfahren will, falls noch





## Radverkehr

nicht geschehen, sollte mal eine (hoffentlich gut versicherte und behelmte) Fahrt über die Kölnische Straße zur Hauptverkehrszeit wagen. Von diesem Experiment rate ich aber ab.

Somit hat ausgerechnet die Radverkehrsförderung gegenüber den Zeiten, als man einfach auf der Fahrbahn fuhr, das Dooring-Risiko deutlich erhöht. Dies verleidet das Radfahren in einer ganz besonderen Weise: Wenn durchschnittlich alle 5 bis 10 m absehbar eine Gefahr droht, fühlt man sich kontinuierlich bedroht und sucht sich eine Möglichkeit zum Ausweichen. Und somit gehen auch die Rad-Rambo-Vorfälle zu einem guten Teil auf das Konto dieser Verkehrsplanung: Augenscheinlich weichen nicht wenige RadlerInnen dann eben lieber auf den Bürgersteig aus. Das kann ich sogar verstehen, auch wenn ich es gar nicht gutheiße.

### Lösungen

Eigentlich gibt es nur eine Lösung gegen die Dooring-Unfälle: RadlerInnen müssen die Dooring-Zone zu meiden, alle Radverkehrsanlagen müssen sie in großen Abständen an Autotüren vorbeiführen!

Ich meine: Der beste Weg ist, keine Radstreifen neben parkenden Fahrzeugen anzulegen. Ich hatte in der letzten Gegenverkehr bereits aus London berichtet, wo mancherorts auf recht intelligente Weise angelegte Zweirichtungsradwege das Problem lösen (eine Straßenseite zum radeln, eine zum parken). Damit ist auch das Problem der ein- und ausparkenden Fahr-

zeuge gelöst, um was es in diesem Artikel aber nicht gehen soll.

Ein weiteres interessantes Konzept kommt aus Kanada, genauer aus Ottawa: Der „Schutzstreifen“ ist auf der Mitte der Kfz-Fahrbahn markiert. Der Bereich zwischen dem Schutzstreifen und den parkenden Fahrzeugen ist mit „Dooring Zone“ und „Emportierage“ beschriftet und muss ausschließlich von den zweispurigen Kfz. überfahren werden.

Eine ähnliche Lösung gab es auch mal kurzzeitig in Deutschland: in Soest. Aber wegen Unzulässigkeit mit unseren Vorschriften (sic!) wurde die Markierung wieder entfernt. Schade, dass Normen bezüglich Verkehrssicherheit nicht als Mindeststandards begriffen werden, so dass Verbesserungen verboten sind, obwohl sie Leben retten können.

An dieser Stelle erinnere ich auch wieder an das Radroutenkonzept der Stadt Kassel aus den 90er Jahren, wo eine Führung des Radverkehrs hauptsächlich in den Tempo-30-Zonen vorgesehen war. Trotz einiger Schwächen dieses Konzeptes: Solange keine Radverkehrsanlagen ohne Dooring-Problematik auf Hauptverkehrsstraßen errichtet werden, halte ich dies immer noch für die einzig richtige Idee, denn hier kann man in der Regel ganz ohne Probleme weiter in der Fahrbahnmitte fahren. Eine Gestaltung wie z. B. in Ottawa würde aber auch hier wenig kosten und viel helfen.

*Roald Oestreich*





Mit der Bahn von Baunatal nach Kassel-Wilhelmshöhe?  
(Foto: Wolfgang Schmidt)

## Reaktivierung der Strecke Bf. Wilhelmshöhe-Baunatal für den Personenverkehr?

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Baunatal hat am 15. Mai 2017 beschlossen, im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans die Reaktivierung der KNE-Strecke vom Bf. Wilhelmshöhe nach Baunatal für den Personenverkehr zu prüfen. Ziel ist eine raschere Verbindung vom Norden des Landkreises Kassel und vom Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe nach Baunatal. Dabei wird besonders an die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze beim größten nordhessischen Arbeitgeber gedacht, aber auch an eine mögliche Erweiterung des Bahnangebots in Richtung Schauenburg.

Für den VCD zeigt dieser Beschluss, dass auch in Nordhessen ein Nachdenken über die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs möglich ist. Den Baunataler Stadtverordneten muss man ein großes Lob aussprechen. Zugestimmt haben dem SPD-Antrag die CDU und die Grünen. Die FDP hat sich enthalten. Der Antrag entstand auf Initiative von Dr. Klaus-Peter Lorenz, sicher vie-

len bekannt als engagierter Mitarbeiter der Volkshochschule.

Eine Arbeitsgruppe soll sich bereits mit ersten Planungen befassen. Der VCD hofft, dass dabei vergleichend der Einsatz von Regionalbahnen und der Einsatz von Regiotrams geprüft wird. Darüber hinaus ist der VCD der Meinung, dass die Straßenbahnverbindung zwischen Kassel und Baunatal weiterhin pünktlich und zuverlässig abgewickelt werden muss und nicht durch mögliche Zusatzverkehre auf der eingleisigen Strecke beeinträchtigt werden darf. Auch der Güterverkehr darf durch die mögliche neue Verbindung nicht gestört werden. Ein Ausbau der Infrastruktur (sprich: abschnittsweise zweigleisige Strecke) ist innerhalb der Stadt Baunatal sicher schwierig, darf aber kein Tabu-Thema sein.

*Peter Klemt*





## Vorsicht Satire - Der Zweck der Noppen!

Viele Steuerzahler rätseln, was wohl der Zweck der genoppten Platten auf dem Gehweg an den Kreuzungsecken sei. Manche denken, die Platten wären eine Hilfe für Blinde und Sehbehinderte.

Weit gefehlt! Die Lösung der offenen Frage zeigt das Foto: Die genoppten Platten sind eine Einparkhilfe!

Besonders für autonome Autos werden diese Streifen an immer mehr Kreuzungen verbaut. Dann werden alle teil-, halb- und ganzautomatischen Autofahrer nur noch

kurze Fußwege vom Auto zu ihrem Ziel haben. Das spart Ernährungsenergie, damit das Essen für alle reicht. So sind die genoppten Parkmarkierungen eine wahre Tat für den Umweltschutz!

Übrigens: Irgendjemand brachte den Spruch, die autonomen Autos seien intelligenter als ihre Fahrer. Ob das für den Fahrer des abgebildeten Autos heute schon zutrifft?

*Peter Klemt*



## Radweg R1 in Fuldata

In den vergangenen Jahren wurde der Radweg R1 zwischen Kassel und Hann. Münden ausgebaut.

Das letzte Stück des Ausbaus von der Stadtgrenze Kassel an der Kragenhöfer Brücke bis zum Schocketal (Einmündung der Espe/Hauffe) führt über das Gebiet der Gemeinde Fuldata, die lange Zeit für die Finanzierung zu kämpfen hatte.

Zum Glück ließen sich die finanziellen Probleme klären, aber nun drohte anderes

Ungemach. Die Planer sind möglicherweise nie den alten Weg geradelt oder haben zumindest nicht den Abzweig nach Ihringshausen gewählt. An dieser „Anschlussstelle“ des Radwegs unterhalb der Märchenmühle gab es nur eine Treppe, die unmittelbar am Fahrbahnrand endete. Wer sein Rad die Betonstreifen neben den Stufen hochschob, gelangte mit dem Vorderrad auf die Fahrbahn, ohne Sichtmöglichkeit zu haben.

Als die Fuldataer Grünen mit Unterstüt-





zung aller anderen Parteien auf diese Situation aufmerksam machten, wurden die Pläne geändert. Die Treppe wurde in Richtung Fulda vorgezogen, so dass eine ca. 2 m lange Plattform neben der Fahrbahn entstanden ist. Eine Rampe wurde leider nicht angelegt.

Nach den technischen Problemen gab es noch ein rechtliches Problem, denn offiziell war die ausgeschilderte Radroute nach Ihringshausen nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Anders ausgedrückt: Auf dem Radweg war das Radfahren verboten!

Auf die Kritik der Fuldataler Grünen [HNA vom 10. 02. 2017] sagte der Bürgermeister Änderungen zu. Inzwischen stehen an beiden Enden des Anschlußweges

„halbamtliche“ Radweghinweise, so dass sich kein Radfahrer über die Ausschilderung wundern muss. Am R1 wurde ein Rad-Wegweiser in Richtung Ihringshausen (Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Regionalbahnhaltstelle) aufgestellt. Jetzt fehlt nur noch die regenfeste Herrichtung des Weges gegenüber der Anschlussstelle.

Insgesamt gesehen ist der Radweg R1 (einschließlich der Verbindung nach Ihringshausen) ein gutes Stück nordhessischer Infrastruktur. Fuldata als letzte Ausbau-Gemeinde und die weiteren Gemeinden, an denen der Radweg entlangführt, können sich glücklich schätzen. Der Radweg dient vorrangig der Naherholung und dem Tourismus, wird aber auch als Arbeitsweg genutzt.

Peter Klemt

vorher



nachher



Der VCD-Kreisverband trifft sich...

Das Aktiventreff des VCD Kassel findet jeden 1. und 3. Mittwoch ab 19 Uhr im Umweltschulhaus Kassel, Wilhelmsstraße 2, statt. Die Treffen sind 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](mailto:kassel@vcd.org)





# Jahreshauptversammlung

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 2017
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, 30. Mai 2018, 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)

