

Gegenverkehr



Demo für eine Verkehrswende



1 Jahr Liniennetzreform



Interview zum Radentscheid



Unternehmen Zukunft?



Zu Fuß in Kassel



Jahreshauptversammlung
15. Mai 2019
Einladung siehe Rückseite



Inhaltsverzeichnis

Impressum und Kontakt	2
Demonstration „Verkehrswende jetzt“	3
Ein Jahr Liniennetzreform	5
„Anschlüsse werden völlig überbewertet“	10
Welchen Radweg wollen wir gehen?	12
Interview zum Radentscheid	15
Direkte Linksabbieger: Warum, für wen, wie?	19
Gut gemeinte Radverkehrsplanung	21
Die Herkulesbahn im Jahr 2018	22
Unternehmen Zukunft?	24
Zu Fuß gehen in Kassel	28
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, Rolf Meischke, Roald Oestreich, Wolfgang Schmidt, Karl Gust-Stiehl

VCD Kassel im Internet.

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





Demonstration „Verkehrswende jetzt“



Ungefähr 700 Menschen gingen am 23. März 2019 in Kassel für eine grundsätzliche Wende in der Verkehrspolitik auf die Straße. Die Demonstration wurde von zehn Organisationen, die sich in den Bereichen Umweltschutz, Verkehrspolitik oder Sozialpolitik engagieren, gemeinsam organisiert. Der VCD-Kreisverband war Mitorganisator und mit einer kleinen Gruppe Aktiver vertreten.

Mit Blasmusik und unzähligen Bannern und Plakaten bewegte sich ein langer Demonstrationzug vom Hauptbahnhof zum Opernplatz, mit kleinen Zwischenkundgebungen am Königsplatz und an der Fünffensterstraße. Aktive aus ADFC und Radentscheid waren mit ihren Fahrrädern gekommen, Vertreter der „Klimagerechtigkeit Kas-

sel“ mit ihren „Gehzeugen“ (tragbare Holzkonstruktionen, mit denen ein Fußgänger ebenso viel Platz im Straßenraum einnimmt wie ein Auto).

Für die Demonstration gab es zwei aktuelle Anlässe: den Jahrestag der ungeliebten KVG-Liniennetzreform und die kurz zuvor erfolgte Entscheidung der Stadt, den Rad-Entscheid als rechtlich unzulässig zu bewerten. Die stetige und entschlossene Förderung des Radverkehrs und die Rücknahme der ÖPNV-Kürzungen durch die Liniennetzreform waren deshalb Kernforderungen, die in vielen Redebeiträgen im Mittelpunkt standen.



(2 Fotos: Wolfgang Schmidt)





Verkehrswende

Mit der Parole „Wir holen uns die Straßen zurück“ wurde eine Neuaufteilung des Straßenraums gefordert. Kassel ist immer noch vielerorts durch den



Kundgebung am Königplatz (Foto: Wolfgang Schmidt)

„autogerechten“ Städtebau der Nachkriegszeit geprägt. Wir wünschen uns aber bequeme und sichere Rad- und Fußwege an Stelle von mehrspurigen Fahrbahnen. Straßen und Plätze im Innenstadtbereich sollen mit Bäumen, Bänken und Cafés attraktive Lebens- und Aufenthaltsorte sein; ein Überangebot an ebenerdigen Autoparkplätzen blockiert viel zu viel Platz und macht die Stadt für Fußgänger unwirtlich und unansehnlich.

Die lokalen Themen wurden auch in einen größeren Zusammenhang gestellt: angesichts der Gefahren des globalen Klimawandels ist es geradezu absurd, dass in den letzten Jahren keine Verringerung des Schadstoff-Ausstoßes durch den Autoverkehr gelungen ist. Alle Fortschritte durch Katalysatoren oder Effizienzsteigerung der Motoren bleiben bisher durch

die unnötige Steigerung von Größe, Gewicht und Motorleistung der Autos wirkungslos für den Klimaschutz.

Der Impuls zu dieser Demonstration ging von der „Initiative Nahverkehr für alle“ aus Rothenditmold aus. Die Initiative hatte Ende 2018 alle Verbände, die an ökologischer Verkehrspolitik interessiert sind, eingeladen, sich zu vernetzen und die Demo am 23. März gemeinsam zu organisieren. In der Berichterstattung der HNA fand die Tatsache, dass zehn ziemlich unterschiedliche Verbände zum ersten Mal gemeinsam aufgetreten sind, besondere Beachtung. Offensichtlich wurde die Demonstration als ziemlich bunt und dennoch als in ihrer Zielsetzung gut verständlich wahrgenommen. Ob und in welcher Form diese Zusammenarbeit als ein „Bündnis Verkehrswende“ fortgesetzt werden kann, ist im Moment noch offen.

Reinhard Ardelt



Abschluss am Opernplatz (Foto: Reinhard Ardelt)



(Foto: Wolfgang Schmidt)





Ein Jahr Liniennetzreform: Kein Licht in Sicht



Vor einem guten Jahr, am 25. März 2018, startete das neue Liniennetz der KVG. Bereits im Vorfeld hatte der VCD wesentliche Kritikpunkte geäußert. Leider blieben die vom VCD festgestellten Mängel und Verschlechterungen weitgehend unberücksichtigt, auch die meisten anderen Kritikpunkte quer durch die Stadt wurden ignoriert. Wie sind nun die Erfahrungen mit dem neuen Netz? Welche Veränderungen gab es zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018?

Das neue Netz in der Praxis

1. Tramnetz allgemein: Die Veränderungen im Tramnetz waren überschaubar. Im Bereich Westertor/Nordost wurden die Wege der Linien 3, 6 und 7 komplett geändert. Im Westen wurden die Linien 3 (jetzt Mattenberg) und 4 (jetzt Druselstal) getauscht. Natürlich gab es die unvermeidbaren Irrfahrten, bei denen Fahrgäste aus Macht der Gewohnheit in die falsche Richtung fuhren. Für die neue Linie 3 Mattenberg – Ihringshäuser

Straße waren die ersten Monate sehr steinig.

2. Chaoslinie 3 – Verspätungen eher Regel als Ausnahme: Massive Verspätungen führten zu übervollen Bahnen und reihenweisen Fahrausfällen wegen Einkürzungen im Linienweg. Die Linie 6 fuhr nicht selten nur kurz hinter der 3 in Richtung Fasanenhof oder überholte diese sogar zwischen Weserspitze und Eisenschmiede. Ein Ortsbeiratsmitglied beschrieb die Situation treffend: „Wir haben stadtauswärts nur noch eine Linie“.

3. Ausfälle ohne Ende: Eine Folge der Verspätungsanfälligkeit waren reihenweise Ausfälle von Kursen. Mal endete die Linie 3 am Klinikum und bediente den oberen Fasanenhof nicht, mal endete sie bereits am Stern, mal fielen Kurse der Linie 3, aber auch der 6 komplett aus. In den ersten Monaten gab es gefühlt im Fasanenhof innerhalb eines Monats mehr Ausfälle als sonst im ganzen Jahr. Die Situation war derart verfahren, dass die sehr schlechte Vertaktung nach zahlreichen Beschwerden von VCD, Fahrgästen und vom Ortsbeirat Fasanenhof zum Fahrplanwechsel glücklicherweise verbessert wurde.

4. Massives Kapazitätsproblem. Die früher im Winterhalbjahr nachmittags verkehrenden Zusatzkurse auf der Linie 5 (5E) in der Frankfurter Straße wurden gestrichen, stattdessen wurde vollmundig auf den neu geplanten Beiwageneinsatz auf der Linie 6 verwiesen. Abgesehen davon, dass ein Beiwagen den früheren Triebwagen der 5E nur zu gut 40 % ersetzt, gibt es kaum einen Tag, an dem die Linie 6 vollständig mit Beiwagen verkehrt; häufig sind dies nur die





Öffentlicher Nahverkehr

Hälfte der Kurse, mitunter nur einer statt sechs Beiwagenkursen.

5. Ausflug zum Weltkulturerbe? - Nicht am Sonntagvormittag! Zur Endstelle Wilhelmshöhe (damit auch zum Schloss) verkehrt die erste Tram sonn- und feiertags seit der Liniennetzreform um 10:30 Uhr ab der Innenstadt. Die Endstelle wird erstmals um 10:47 Uhr angefahren. Fürwahr keine dem Weltkulturerbe Bergpark würdige Bedienung. Dazu noch eine Düpierung der Fahrgäste aus Wahlershausen, für die eine vertaktete Bedienung auf der Wilhelmshöher Allee in Richtung Innenstadt erst gegen 9 Uhr beginnt. Auch am Samstagmorgen ist die erste Ankunft an der Endstelle um 08:46 Uhr keine Glanzleistung.

6. Katastrophales Abendangebot: Auch wenn im Tagesverkehr die Verspätungen bereits ärgerlich waren, so sind Fuldata und der Fasanenhof seit der Liniennetzreform abends ohne zuverlässige Verbindung zu anderen Stadtteilen in Kassel. Denn nicht nur wurde die Anzahl der Fahrten zum Fasanenhof täglich ab 20:45 Uhr halbiert: Es verkehrt im Gegensatz zu allen anderen vergleichbaren Strecken nur noch eine Linie. Auch wenn gemäß HNA vor der Netzreform davon die Rede war, dass nur Fahrten, bei denen fast keine Fahrgäste unterwegs seien, gestrichen werden, passierte im Fasanenhof das Gegenteil. Obwohl die Kurse der alten Linien 3 und 7 gut besetzt waren, wie Zählungen des VCD belegen, entfällt nun jede zweite Bahn. In den ersten Wochen waren die übrig gebliebenen Kurse der 3 zeitweise überfüllt. So mussten mitunter noch gegen halb zehn Uhr abends Fahrgäste bis zur Eisenschmiede stehen, weil die Bahnen so voll waren. Inzwischen dürfte ein Teil der Fahrgäste der KVG abends den Rücken gekehrt haben.

7. Das Ganze wurde noch mit einem „Harakiri-Fahrplan“ garniert. Fixpunkt ist im Abendnetz der Anschlussknoten Königsplatz. Da die Fahrzeit zwischen Königsplatz und Ihringshäuser Straße für eine unmittelbare Rückkehr zum nachfolgenden Anschlussknoten sehr knapp ist, wurde bis März 2018 ein Zusatzfahrzeug eingeplant. Damit fuhr das Fahrzeug der Linie 3 vom Königsplatz kommend erst eine Viertel-



Schlechte Taktfolge: Oft fahren im Fasanenhof die beiden Linien zeitgleich (Foto Wolfgang Schmidt)

stunde später als Linie 7 zurück – und umgekehrt. Im neuen Fahrplan plante die KVG aber – trotz Warnungen des VCD - ohne Zusatzfahrzeug. So bleibt der Linie 3 nur eine Minute Wendezeit an der Ihringshäuser Straße. Aufgrund der desolaten Anschluss-situation hat die KVG bereits im Juni ein Zusatzfahrzeug (Standzeit 31 Minuten) eingeschoben. Aber nur bis 21.30 Uhr, danach sind ist das Problem unverändert vorhanden.

8. Kein Anschluss unter diesem Netz: Die knappe Fahrzeit der 3 rächte sich gewaltig. Denn nun kam alles zusammen: Vom Anschlussknoten am Königsplatz startete die 3 nicht selten verspätet, die Halbierung des Taktes führte zu einer stärkeren Fahrgastfrequenz mit längeren Haltestellenaufenthaltszeiten, die Fahrzeit verlängerte sich infolgedessen. Damit reichten die 28 Minuten von einem zum nächsten Anschlussknoten am Königsplatz oft nicht aus. Erreichte





die Linie 3 den Knoten aus Richtung Fasanenhof, waren die Anschlussbahnen schon weg. Konsequenterweise gab die KVG nun offenbar die Parole aus, am Knoten Königsplatz pünktlich abzufahren. Zumindest legen das Antworten auf Beschwerden über verpasste Anschlüsse am Königsplatz nahe. Welch eine Logik: Pünktlich abfahren scheint inzwischen am Königsplatz wichtiger zu sein, als den Anschluss am Anschlussknoten zu gewährleisten. Seitdem gibt es abends nun drei Unsicherheiten: Mal geht der Anschluss zur 3 am Königsplatz verloren, weil die Bahn pünktlich zum Fasanenhof abfährt. Mal ist der Bus nach Fuldata an der Ihringshäuser Straße weg, da die Linie 3 doch zu spät ist. Mal kehrt sie verspätet zum Königsplatz zurück, so dass die Anschlüsse zu den anderen Linien platzen. In Richtung Hessenschanze oder Harleshausen bedeutet dies 30 Minuten Wartezeit, in Richtung der RT-Strecken (Wolfhagen/Hofgeismar) sogar 60 Minuten Wartezeit.

9. Probleme auch am Samstagmorgen: Im Zuge der Angebotseinsparungen am Samstagmorgen ist im Fasanenhof auch in diesen Zeiten das Angebot halbiert. Und noch schlimmer. Da die Takthalbierung im Gegensatz zu den anderen, vergleichbaren Strecken nicht um 8, sondern erst um 10 Uhr endet, kommt es zwischen 9 und 10 Uhr sogar zu



Ein weiteres Problem: Der seit März 2018 vorgesehene Einsatz von Beiwagenzügen ist auch im Frühjahr 2019 noch nicht zuverlässig möglich. Mitunter fahren vier oder fünf der sechs Züge auf der Linie 6 ohne Beiwagen. Im Winterhalbjahr reduziert sich dann das Angebot auf der Frankfurter Straße um ein Drittel im Nachmittagsverkehr (Foto Wolfgang Schmidt)

einer Reduzierung um fast zwei Drittel: Vorher begann der 7,5 Minuten-Takt bereits zwischen 9 und 10 Uhr, nun bleibt der 30 Minuten-Takt bis exakt 10 Uhr. Obwohl am Samstagmorgen ein Zusatzwagen an der Ihringshäuser Straße mit 29 Minuten Standzeit vorgesehen ist, kommen immer wieder Kurse der Linie 3 etwas verspätet am Königsplatz an, auch hier sind schon Anschlüsse verloren gegangen.

10. Kein optimaler Takt auf der Helleböhnstrecke: Der Tausch der Linien 3 und 4 im Westen der Stadt wurde von der KVG damit begründet, dass nur so ein optimaler 7,5-Minuten-Takt auf der Helleböhnstrecke möglich sei. Leider ist dieses Ziel in den ersten Monaten des neuen Netzes komplett verfehlt worden. Die verspätungsanfällige 3 sorgte hier immer wieder für größere ungewollte Taktlücken, aber auch zu Fahrtausfällen.

11. Anschlussverlust auch im Kasseler Westen: Auch im Kasseler Westen müssen die Fahrgäste nun mit verpassten Anschlüssen leben. Doch hier liegt es weniger an unpünktlichen Bahnen. Hier haben die Fahrplanmacher der KVG gleich die Anschlüsse abgeschafft. Denn werktags tagsüber sehen Fahrgäste der Linie 1 aus Richtung Bergpark, wenn sie am Bahnhof Wilhelmshöhe in Richtung Friedrich-Ebert-Straße umsteigen wollen, nur noch die Rücklichter. Die Linien 4





Öffentlicher Nahverkehr

über Stadthalle und 7 über Goethestraße fahren jeweils zu den Minuten 01, 16, 31 und 46 ab, die 1 aus Wilhelmshöhe erreicht den Bahnhof Wilhelmshöhe zu den Minuten 02, 17, 32 und 47. So wiederholt sich das Anschlussdrama jede Viertelstunde von 6:30 Uhr bis 19:45 Uhr. Vor der Netzreform gab es immerhin einen Sichtanschluss im Tagesverkehr. Noch unverständlicher ist die Fahrplangestaltung am Sonntag. Gab es bis zur Fahrplanumstellung alle 30 Minuten zwischen den Linien 1, 4 und 41 einen Übergang, gibt es in einer Richtung nun gar keinen Anschluss mehr, in der anderen Richtung wird ein möglicher Übergang von der Linie 1 zur 4 nicht angezeigt. Die Anschlussystematik ist dahin. Wer heute am Sonntag vom Bebelplatz zur Endstelle Wilhelmshöhe oder umgekehrt fahren möchte, wird nun über die Haltestelle Rathaus geleitet, mit fast dreifacher Fahrzeit.

12. Tangential aus dem Plan: Aus Sicht der KVG stellen die beiden neuen Linien 12 und 13 einen großen Wurf dar. Insbesondere die Linie 12 hat der VCD schon in der Planungsphase kritisch gesehen. Zwar gibt es nun eine umsteigefreie Verbindung zwischen der Weserspitze zum Leipziger Platz, aber in Form einer Stadtrundfahrt durch 10 Stadtteile – Fahrzeit ungefähr eine Stunde. Eine Brechung am Bahnhof Wilhelmshöhe wäre sinnvoll, um die auf dem langen Weg durch 10 Stadtteile entstehenden Verspätungen zu begrenzen. Man brauchte gar nicht lange zu warten. Bereits in den ersten Wochen wurden die Linien 12 und 13 durch mehrere Baustellen komplett aus dem Takt gebracht. Der Abschnitt Rothenberg – Weserspitze wurde von manchen Kursen gar nicht mehr bedient, da die verspäteten Busse bereits am Rothenberg wendeten. Aus dem Stadtteil Wolfsanger wiederum kommt Kritik, dass die Direktverbindung aus dem Bereich Wolfsanger zum Klinikum Kassel und zum Marienkrankenhaus entfallen ist. Und dass die Alternativverbindung mit ein- oder zweimal Umsteigen häufig nicht funktioniert. Auch wenn die KVG für die Baustellen nicht verantwortlich ist, bleibt es ein Rätsel, warum die bisherige Tangentialverbindung Wolfsanger – Fasanenhof - Rothen ditmold (Linie 27) ersatzlos abgeschafft wurde und

stattdessen nun doppelt so viele Busse parallel zur Straßenbahn bis Weserspitze verkehren.

13. Neues Busnetz: Im Busnetz gab es sehr viel mehr Veränderungen. Die meisten Buslinien wechselten die Liniennummer und/oder erhielten neue Fahrwege. Es entstanden mit den Linien 10, 11, 12 und 13 drei neue „Hauptlinienwege“, von denen allerdings nur die Kernstrecke der Linie 10 zwischen Harleshausen und Waldau eine echte Hauptlinie im 10-Minuten-Takt



Verwirrend: Zwei Busse mit der gleichen Zielbeschriftung, aber nur die Linie 16 fährt direkt zum Auestadion (Fotos: Wolfgang Schmidt)





darstellt. Die Linie 11 ist in Wirklichkeit ein Sammelsurium von vier unterschiedlichen Linien: a) Vellmar Dörnbergstraße – Bahnhof Wilhelmshöhe, b) Holländische Straße – dez-Einkaufszentrum, c) dez-Einkaufszentrum – Vellmar Dörnbergstraße und d) Bahnhof Wilhelmshöhe – Holländische Straße. Besonders verwirrend für Fahrgäste: In Richtung Norden fährt die 11 abwechselnd zur Holländische Straße und zur Dörnbergstraße. Der Hinweis des VCD, wenigstens durch Ergänzungen wie 11A und 11B auf die unterschiedlichen Fahrstrecken hinzuweisen oder besser zwei unterschiedliche Liniennummern zu verwenden, wurde

leider ignoriert. Ebenso verwirrend: In der Innenstadt fahren kurz hintereinander zwei Busse zum Auestadion. Zum einen die 16, zum anderen die 10. Allerdings fährt nur die 16 halbwegs direkt über das Auebad zum Auestadion (Fahrzeit ab Mauerstraße 17 Minuten). Die Linie 10 fährt über Wohnstadt Waldau und Industriepark dorthin, eine Stadtrundfahrt mit einer Dauer von 39 Minuten. Auch hier schaltete die KVG auf stur. Der Vorschlag, die Zielbeschilderung der 10 in der Innenstadt auf Waldau/Industriepark zu beschränken, wurde nicht berücksichtigt.

14. Angebotskahltschlag auch am Rothenberg: Entgegen den Planungen des ersten Entwurfs hat die KVG den Busverkehr zwischen Königsplatz/Mauerstraße und Rothenberg (heutige Linie 16, früher 12) im nachmittäglichen Berufsverkehr halbiert. Damit verkehrt nur noch alle 30 (statt früher alle 15) Minuten ein Bus auf dieser Verbindung. Zu der Verschlechterung konnten die betroffenen Bürger und Fahrgäste vom Rothenberg noch nicht einmal einen Kommentar abgeben. Sie wurde ihnen mit dem überarbeiteten KVG-Konzept quasi „untergejubelt“. Dass nunmehr eine viertelstündliche Verbindung zur Haltestelle „Wiener Straße“ mit der neuen Busdoppellinie 12/13 besteht, ist nur ein schwacher Trost.

17. AST-Verkehre umstritten: Schon vor der Liniennetzreform umstritten, hat sich die Unzufriedenheit mit den AST-Verkehren nicht gelegt. Im Fokus der Kritik steht der AST-Verkehr in Harleshausen (AST95 statt Buslinie 10) und im Forstfeld (AST96 statt Buslinie 25). In Harleshausen wurde immerhin im Dezember der 60-Minuten-Takt auf 30 Minuten verdichtet. Wie zuverlässig die AST-Fahrten funktionieren, konnte der VCD bisher nicht überprüfen. Kritik aus den Stadtteilen wurde allerdings laut. Gemäß Angaben der KVG ist die AST-Linie 96 die am meisten genutzte, ein Großteil der Fahrten wurde bestellt. Hier stellt sich allerdings die Frage, ob Busverkehr dann nicht die bessere Maßnahme wäre. Denn AST-Verkehre rechnen sich nur, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrten ausfällt.

Rolf Meischke und Wolfgang Schmidt



Viele Fahrgäste sagen „Das passt gar nicht zu mir. Und manche haben deswegen ihre Jahreskarte gekündigt.

Im übrigen widerspricht das über die Scheiben geklebte Plakat den neuen Richtlinien bei Fensterbeschriftungen Bus und Tram ab September 2011

(Foto: Wolfgang Schmidt)





„Anschlüsse werden völlig überbewertet“

Neben einer Vielzahl von großen und kleinen Verschlechterungen im Nahverkehrsangebot hat die Liniennetzreform noch für eine weitere Neuerung gesorgt. Frei nach dem Motto „Anschlüsse werden völlig überbewertet“, wurden seit dem 25. März Umsteigeverbindungen radikal schwieriger. Bereits im vorstehenden Artikel wurden Beispiele von Anschlussproblemen durch schlecht gemachte Fahrplanzeiten beschrieben. Doch die Probleme sind noch viel gravierender. So gab es seit Reformbeginn keine Anschlussvermerke in den Fahrplanzeiten des Personals. Damit werden selbst wichtige Anschlüsse im Sonntags- und Abendverkehr unsicher. Im Zusammenspiel mit der auch massiv fehlerbehafteten Fahrplanauskunft des NVV wurden Umsteigeverbindungen im KVG-Netz zur Lotterie. Dazu nachstehend ein paar Beispiele.

Sonntagnachmittag, Haltestelle Dennhäuser Straße im November 2018: Der nur alle 60 Minuten fahrende Bus der Linie 37 wartet, ca. zwei Minuten verspätet, vor der Endhaltestelle an der Kreuzungsampel. In diesem Moment erreicht die Linie 6 in Richtung Innenstadt die Haltestelle. Unmittelbar danach fährt der Bus in die Haltestelle ein. Über ein halbes Dutzend Fahrgäste eilt nun die 50 Meter zur Straßenbahn. Kurz vor Erreichen der Straßenbahn fährt diese weg. Damit ist für einen mitfahrenden Fahrgast auch die Anschlussverbindung zur Linie 1 nach Vellmar

am Königsplatz weg - mit einer 30-minütigen Fahrzeitverlängerung. Die Antwort auf die Beschwerde beim NVV erläuterte, dass es für den Tramfahrer keinen Anschlussvermerk von der Linie 17 gab und der Fahrer im Sinne der bereits in der Tram sitzenden Fahrgäste pünktlich weiterfahren wollte. Anekdote am Rand: Am Königsplatz hat die Linie 6 beim Anschlussknoten eine Wartezeit von 4 Minuten. Es wäre also völlig problemlos gewesen, hätte die Linie 6 noch eine Minute auf die Busfahrgäste gewartet.

Haltestelle Teichstraße, ein Werktag im September: Die Linie 11, Ankunft zur Minute 36, erreicht die Station leicht verspätet. Die Linie 8 wartet bereits in der Haltestelle. Zahlreiche Fahrgäste wollen vom Bus in die Tram umsteigen. Doch im Moment, als die Fahrgäste den Türdrücker betätigen, fährt die Linie 8 stadteinwärts los. Eine 78jährige KVG-Kundin schimpft über soviel Rücksichtslosigkeit, ein anderer, mittelalter Mann entgegnet ihr, das sei hier jetzt oft so. Die Fahrer hätten die Anweisung erhalten, pünktlich loszufahren.

Anschlussknoten Königsplatz: Herzstück im Schwachverkehrsnetz der KVG ist der Anschluss am Königsplatz. Hier treffen sich im 15-minütigen Wechsel die Linien 1, 4, 5/7 und 16 (Minuten



Seit der Liniennetzreform gibt es auch Probleme am Anschlussknoten Königsplatz (Foto Wolfgang Schmidt)





00 und 30) bzw. die Linien 3, 5, 8, RT1/RT4 und 10. Vom Einhalten des Anschlusses hängen für viele Fahrgäste auch wichtige Anschlussverbindungen im weiteren Fahrtverlauf ab, z.B. nach Fuldata an der Ihringshäuser Straße, nach Großalmerode in Helsa, nach Schauenburg am Bahnhof Wilhelmshöhe. Um so verwunderlicher ist, dass dieser Anschluss mit dem Fahrplanwechsel unsicherer geworden ist. Mal wird nicht auf die Fahrgäste der Regiotram aus der Nordstadt oder aus dem Eisenbahnnetz gewartet, mal erreicht die verspätete Linie 5 aus dem Süden den Anschlussknoten, zeitgleich verlassen die wartenden Züge der Linien RT1/RT4, 3 und 8 die Haltestelle. Besonders gravierend sind Probleme aus Richtung Fasanenhof. Hier erreicht die Linie 3 aufgrund des „Harakiri-Fahrplans“ oft den Königsplatz mit Verspätung. Die Fahrgäste sehen dann nur noch die Rücklichter der anderen Bahnen.

Symptomatisch dafür ein Vorfall am Morgen des Heiligabend 2018. Da seit der Netzreform gegen 9:30 Uhr nicht mehr ein 7,5-Minuten-Takt, sondern ein 30-Minuten-Takt (Reduzierung um 75%!) angeboten wird, ist dieser Kurs meistens überfüllt. Die Türen können wegen der dichtgedrängten Fahrgäste oft nur zwangsweise geschlossen werden. So auch am 24.12. Die Linie 3 erreicht den Königsplatz

um 9:46 Uhr. Im Gegensatz zu manch anderem Samstag warten die Linien RT4, 5 und 8 noch an der Haltestelle. Dutzende von Fahrgästen eilen zu den vorne wartenden Bahnen. Glück haben die Umsteiger zur Regiotram. Die wartet direkt vor der Linie 3 und wird somit erreicht. Doch die ganz vorne wartende Linie 8 fährt bereits los, als die Umsteiger in Höhe der zweiten Bahn sind. Und dieser Wagen der Linie 5 hat bereits die Türen geschlossen. Als drei ältere Damen mit Einkaufswagen den Türkopf drücken, fährt die 5 ab, die Damen sind ziemlich sauer. Aufgrund des langen Umsteigeweges ist die Anschlusssicherheit beim Umsteigen von bzw. zu den Buslinien 10 und 16 in der Mauerstraße ein noch viel größeres Problem. Bis vor einiger Zeit wurde der Anschluss am Königsplatz über eine Kamera von der Leitstelle überwacht. Erst wenn alle Fahrzeuge eingetroffen waren, gab die Leitstelle die Abfahrt frei. Laut KVG dürfen diese Kameras aufgrund des Datenschutzes (!) seit geraumer Zeit nicht mehr eingesetzt werden. Eine Überwachung der Anschlüsse scheint nicht mehr stattzufinden.

Wolfgang Schmidt

Anmerkung zum Artikel auf den Seiten 3 und 4:

Leider war es uns nicht möglich, in den Wochen vor der Demonstration die VCD-Mitglieder persönlich dazu einzuladen, weil der Vorstand des Kreisverbands über keinen dazu geeigneten Adressverteiler verfügt. Wenn Sie als Mitglied in Zukunft über derartige Termine im Voraus informiert werden möchten, senden Sie bitte Ihre E-Mail-Adresse dazu an kassel@vcd.org !





Welchen (Rad-)Weg sollen wir gehen(fahren)? Ein Diskussionsbeitrag zu Verkehrsentwicklungsplan/ Rad- verkehrskonzept, Radentscheid, AK-Radverkehr

Der Bedarf nach mehr und besseren Radverkehrs-
anlagen hat sich in Kassel manifestiert, der Rad-
verkehrsanteil hat sich spürbar erhöht. Die Achse
Königstor/Neue Fahrt entwickelt sich faktisch zur
Fahrradstraße.



Dies ist nach Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auch
so vorgesehen, aber eine zeitliche Perspektive für
eine wirkliche Umsetzung ist nicht in Sicht.

Nach bisherigen Erfahrungen mit anderen Fahrrad-
straßen halte ich es aber für fraglich, ob das für das
Königstor wirklich hinreichend ist.

Die neuen Standards für Fahrradstraßen, welche im
Radverkehrskonzept (RVK) definiert werden, wären
aber bei einer Beurteilung zu berücksichtigen (Ent-
wurf Goethestraße, siehe Grafik Seite 13).

2018 hat die Initiative Radentscheid der Entwicklung
einen massiven Schub gegeben. Der Radentscheid
ist nun aber von der Kasseler Stadtverwaltung als
rechtlich unzulässig gekennzeichnet worden. Die
Stadt preschte dann mit einem Magistratsbeschluss
vor, der einige Forderungen übernimmt und sowohl
2 bis 3 zusätzliche Stellen als auch Investitionen (ca
500.000 EUR) vorsieht.

Der „Radentscheid“ gab sich eher enttäuscht von
der Magistratsvorlage und bezweifelt, dass damit

ein „Quantensprung“ in Sachen
Radverkehrsanlagen möglich
wird. Insbesondere werden gut
messbare (quantitative, zeitlich
operative) Ziele vermisst. Kri-
tische Stellungnahmen liegen
schon vor (ADFC). Es wird noch





weiter verhandelt über Änderungen an der Magistratsvorlage (siehe Interview).

Dabei war in den letzten Jahren durchaus bereits etwas in Bewegung geraten: Polzin, Lohse, Nolda, Grimm - dies sind Namen dafür, dass sich die Stadt „Mühe gibt“. Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat sich die Stadt zum Ausbau des Radverkehrs bekannt.

Im November wurde dem Umwelthaus das RVK exemplarisch als Vorabversion vorgestellt und die Fertigstellung umgehend angekündigt – mit dem Hinweis, es bliebe genügend Zeit um Änderungswünsche vorzutragen. Aber jetzt erst liegen die Planungen vor. Am 18.3. gab es dazu eine Infoveranstaltung der Stadt - wichtigste Erkenntnis: es ist kein „Umsetzungsplan“, sondern nur der „Rahmenplan“ mit einzelnen „Muster-Lösungen“, an dem sich die Stadt dann „ori-

entiert“: z.B. bei den Standards für Fahrradstraßen am Beispiel Goethestraße.

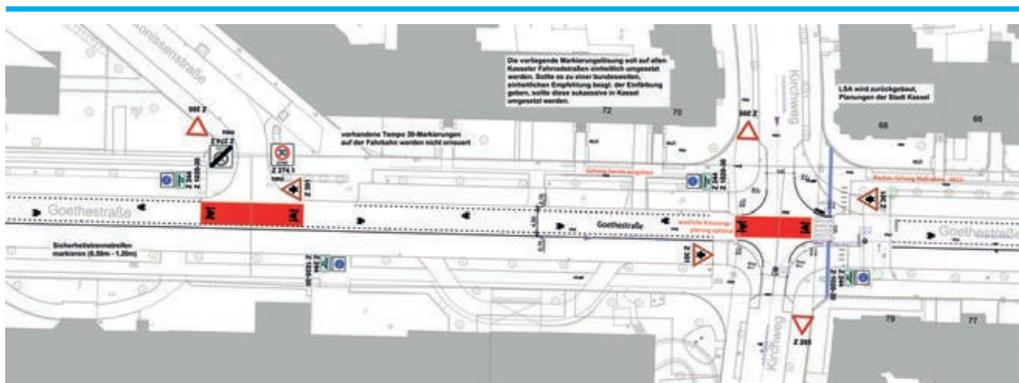
Der VCD-Kassel hat sich nach Möglichkeit an der Interessenvertretung für Radler beteiligt und konsequent den Radentscheid unterstützt (z.B. auch über den Landesverband).

Einzelne Verbesserungen wurden bereits erreicht, aber noch ist die „Verkehrswende“ nicht wirklich in Sicht.

Regelmäßig beteiligen wir uns im AK-Radverkehr, um wenigstens ein Minimum an Verbesserungen zu erreichen: da zeigt sich oft: „der Teufel steckt im Detail“. Leider werden viele unserer Eingaben nicht berücksichtigt.

Radverkehr braucht Platz. „Rückeroberung der Straße“ ein allgemeiner Slogan des VCD – da gibt es natürlich Widerstand. In Kassel galten KFZ-Parkplätze bisher als unberührbare „heilige Kuh“. Zum Glück ist nun auch bei den Verantwortlichen der Stadt etwas Umdenken feststellbar: Straßenverkehrsamtsleiter Dr. Georg Förster hat sich dazu bekannt, auch Parkraum zu Gunsten von Radverkehr in Frage zu stellen.

Der Kampf um mehr Platz und Sicherheit bleibt im Einzelfall ein zähes Ringen. Bei der Planung von Bgm.-Brunner-Straße und Goethestraße sind immer noch Senkrechtparker neben Radstreifen/Fahrrad-



Entwurf für die Fahrradstraße Goethestraße im Radverkehrskonzept. Quelle: <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>





Radverkehr

straße vorgesehen. Gegen eine Entscheidung der Behörde zum Ausbau der Heinrich-Heine-Str. haben wir in einem Brief an die Stadt Widerspruch gegen Senkrechtparker eingelegt.

Was sind gute/sichere Radverkehrsanlagen? Da gibt es ein weites Meinungsspektrum.

Der VCD Kreisverband hat z.B. im Prinzip die vermehrte Einrichtung von Schutzstreifen als Fortschritt begrüßt, aber eben als „Minimal-Lösung“. Oft sind sie nicht wirklich als sichere Radverkehrsanlagen betrachten: Breite und Sicherheitsabstand zu Längsparkern“ lassen meist zu wünschen übrig – provozieren geradezu sogenannte „dooring“-Unfälle.

Eine Ausrichtung der Verkehrsplaner an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) galt bisher schon als Fortschritt. Nun werden diese „Mindest-Anforderungen“ schnell zur Norm, auf die man sich beruft. Es wird vernachlässigt, dass diese als absolutes Minimum gedacht sind und den Anforderungen moderner Radinfrastruktur hinterherhinken.

Auch wurde bei zurückliegenden Entscheidungen kurzsichtig zu Gunsten der Bauinteressenten entschieden, unter sträflicher Vernachlässigung einer Radverkehrsentwicklung (z.B. Kölnische Str.; oder am Knoten Wilhelmshöher Allee/Schönfelder Straße/Querallee)

Neu ist immerhin nach RVK die Möglichkeit eine Markierung mit reinen Symbolen vorzusehen -ohne den (zu schmalen) Schutzstreifen. Der ist in der Realität oft kontraproduktiv, da sich der KFZ-Verkehr oft im Recht sieht, die Radler zu knapp zu überholen.

Es ist zwar ausdrücklich Ziel im RVK, die Verkehrsteilnehmer zu trennen, aber an Stellen, an denen Mischverkehr nicht zu verhindern ist, scheint mir die Lösung mit Fahrradpiktogrammen praktikabel.

Wir engagierten Radler wollen mutige, zukunftsfähige Lösungen in Form von Investitionen mit Geld und Raum. Das geht teilweise zu Lasten des rollenden und ruhenden KFZ-Verkehrs.

Die Aktiven des Radentscheids wollten erstmal eine



Platzprobleme für Autos?



Kölnische Straße: Schutzstreifen?



Kölnische Straße: Kein Platz für Radverkehr? 6 Fotos: Karl Gust-Stiehl





„große Richtungsentscheidung“ erzwingen. Nun gilt es auch für sie zu prüfen, ob trotz eines höheren finanziellen Engagements der Stadt die Lösungen des RVK überhaupt ihrer Zielsetzung gerecht werden. Die politischen Mehrheitsverhältnisse sind nicht so eindeutig, dass Widerstand aus der am Auto orientierten Politik vernachlässigbar ist. Die Verantwortlichen im Magistrat und Verkehrsamt brauchen langfristig den öffentlichen Druck.

Karl Gust-Stiehl

Mitstreiter gesucht!

Leider sind viele unserer Aktiven mittlerweile durch Arbeit und Familie stark eingebunden. Daher war es uns in diesem Jahr nicht möglich, für den Stand auf dem Tag der Erde genügend Betreuungspersonen zu finden. Wer bei Infoständen und ähnliche Aktionen mithelfen möchte, ist herzlich eingeladen. Einfach eine Nachricht an uns senden mit E-Mail-Adresse bzw. Telefonnummer
Mailadresse: kassel@vcd.org



Interview mit Maik Bock als Vertreter des Radentscheides

Karl: Guten Abend , ich bin Karl Gust-Stiehl, im VCD Vorstand beschäftige ich mich hauptsächlich mit dem Thema Radverkehr. Stellst du dich unseren Lesern bitte auch vor.

Maik: Ja ok, mein Name ist Maik Bock. Ich bin 28, bin ADFC- und VCD-Mitglied. Ich bin Verkehrs-/ ÖPNV-Planer und habe Stadtplanung an der UNI Kassel studiert und bin Mitinitiator/Vertrauensperson des Radentscheides.

Karl: Du bist als Planer tätig. Hast Du eine eigene Firma?

Nein, ich bin angestellt in einem kleinen Planungsbüro, das deutschlandweit Städte und Gemeinden betreut.

Karl: Radentscheid gescheitert, trotzdem was/viel erreicht ...man weiß Ihr seid in Verhandlung... Wie steht es um die Verhandlungen mit der Stadt ?

Maik: Nein - gescheitert noch gar nicht! Selbst aus der rechtlichen Sicht basiert ja die Ungültigkeit nur auf dem Rechtsgutachten der Stadt. Wir haben ein Rechtsgutachten unserer Anwältin, die das Gegenteil aussagt. Die Aussage der Stadt ist noch nicht rechtswirksam.

Daher können wir noch nicht klagen. Aber das werden wir auf jeden Fall vorbereiten. Wir wollen ja diesen demokratischen Prozess, das heißt ein 3. Gutachten, das kommt dann jetzt hoffentlich in die politischen Gremien rein, so dass wir auch drauf zugreifen können....also: Gescheitert? Nein!

Karl: Ok, ihr verhandelt mit der Stadt. Man hörte, Ihr seid mit dem Prozess nicht so ganz zufrieden. Möchtest du dich dazu äußern?

Maik: Tatsächlich sind wir mit dem Prozess nicht ganz zufrieden. Wir führen Gespräche mit der Verwaltung, mit Dr. Förster, dem stellvertretenden Straßenverkehrsamtsleiter, Herrn Bischoff und der Radverkehrsbeauftragten Frau Grimm, jedoch nicht mit Herrn





Radverkehr

Stochla – denn er vertritt die Seite der Politik.

An sich sind die Gespräche durchaus konstruktiv. Wir verhandeln teilweise bis 22 Uhr...hier ein Kompliment an die Vertreter der Stadt! Das sind sehr konstruktive Gespräche über die Qualität von Radverkehrsstrukturen. Die Kostenseite bleibt bisher außen vor, das wäre dann der nächste Schritt.

Karl: Man hört, es gäbe Details zu Maßnahmen Routen/Knoten - etwa eine Prioritäten-Liste?

Maik: Was das Nebenstraßennetz betrifft haben wir über Prioritäten geredet. Ich war bei diesem Termin selbst nicht beteiligt. Es gibt eine Liste von 12-20 Straßenzügen bzw. -verbindungen. Es sollen ja Verbindungen betrachtet werden, die dann auch prioritär behandelt werden sollen.

Karl: Was habt ihr bezüglich der Verbindungen erfahren und wann wird das veröffentlicht? Erfahren die anderen Verbände davon?

Maik: Das ist grade noch eine Grauzone. Wir hatten erst am Dienstag das letzte Gespräch. Nun schreiben beide Seiten die eigene Version der Ergebnisse nieder. Anschließend wird verglichen und dann geht das in die Politik. Wir wollen ohne Anpassung der Finanzierung und zusätzlichen Personalstellen damit noch nicht an die Presse gehen. Im Anschluss sollen aber Verhandlungen mit der Politik folgen... so eine Art AK/AG gemeinsam mit den Gremien der Regierungskoalition. Dabei soll auch die Frage auf den



Maik Bock (Foto privat)

Tisch kommen, wieviel Geld wofür eingesetzt wird. Uns reichen die 500.000 EUR des Oberbürgermeisters nicht, wir erhoffen uns schon etwas mehr...

Karl: Irgendwann ist der Radentscheid überholt. Gibt es Vorstellungen, wie das weitergehen könnte? Wie stehen für die Chancen, dass die „Radentscheid-Initiative“ längerfristig die Entwicklung begleiten kann:

- a) Perspektive für Öffentlichkeitsarbeit*
- b) Perspektive Planung (wie viele Personen arbeiten im „Team RVK“ mit?)*



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





Maik: Ich bin mir sicher, dass wir in der Initiative weiter arbeiten werden. Wie auch immer der konkrete Beschluss ausgeht: Wir wollen das Thema Radverkehr weiter in der Öffentlichkeit halten, das geht Richtung „Verkehrswende“, das muss in die Köpfe! Wir beteiligen uns an der geplanten Demo und wir wollen natürlich als Kontroll-Gremium die Umsetzung begleiten.

Karl: Da würde ich gern konkreter nachhaken, z.B. in Richtung Radverkehrskonzept. Ich hatte das bereits dem Radentscheid nahegelegt. Du hattest in der Infoveranstaltung durch eine Frage zur Zukunftsfähigkeit des Konzeptes mögliche Probleme angedeutet! Ich vertrete ja die These (siehe Artikel oben), dass da noch Nachholbedarf besteht. Es gibt jetzt eine „AG“ bei euch. Wie viele sind da beteiligt?

Maik: Wir sind vier ...

Karl: Habt ihr vor, eine detaillierte Beurteilung des Konzeptes zu erarbeiten - gegenüber der Stadt oder auch in Zusammenarbeit mit den Verbänden?

Maik: Nach einer groben Übersicht erscheinen 80-90 % ok. Nun gibt es den Beteiligungsprozess und wir werden eine Beurteilung schreiben. Die anderen 20 % wollen wir genau prüfen.

Karl: Also keine Beteiligung der anderen Verbände, stattdessen selbstbewusstes eigenes Auftreten?



Maik: Nun ja, es gibt die offizielle Anhörungsfrist von ca. 6 Wochen nach hessischem Recht. Dann geht alles nochmal zurück ans Planungsbüro. (Planungsbüro meint hier die von der Stadt beauftragte Firma) Da halte ich es für wichtig, dass jeder einzelne interessierte Verband eine eigene Stellungnahme abgibt. 3-4 Stellungnahmen würden die Bedeutung unterstreichen.

Karl: Traut ihr Euch zu, dieses umfangreiche Produkt in der kurzen Zeit qualitativ zu beurteilen. Ihr müsst ja jetzt täglich dran arbeiten?

Maik: Es ist schon klar, dass wir da keine fundamental andere Planung (z.B. bei Kreuzungen) verlangen können, aber es geht nun um letzte Details ...

Karl: Na, Du kennst aber die 80/20 Regel - dass die letzten 20% dann 80% des Arbeitsaufwandes erfordern?

Maik: ... andererseits weisen wir ja schon darauf hin, dass Radwege und -routen nur so gut sind wie die schlechteste enthaltene Kreuzung.

Karl: Jetzt würde ich gerne noch sehen, auf welche Detail-Ebene wir kommen können. Ich weiß, dass ihr über die Goethestraße schon gesprochen habt. Welche der folgenden Fälle (oder sonstige...) könnt Ihr beurteilen: Goethestraße, Katzensprung, Konrad-Adenauer-Straße.





Radverkehr

Maik: Vielleicht zum Katzensprung - aber vorab folgendes: Wir gehen davon aus, dass wir mit den detaillierten Gesprächen mit der Stadt (z.B. über konkrete Straßen...) schon über das RVK hinaus weisen.

Karl: Habt Ihr da bereits einvernehmliche Ergebnisse oder ist das deine persönliche Meinung?

Maik: Das ist noch eher meine Meinung, aber ich denke schon, dass die repräsentativ ist für das Team. Die Kreuzung Katzensprung könnte durchaus so funktionieren wie im RVK vorgesehen, auch wenn die indirekten Linksabbieger auf den ersten Blick etwas verwirrend aussehen. Außerdem besteht das Problem der doppelten Ampelphasen, aber da sehen wir gute Möglichkeiten zur Optimierung der Ampel - und das ist ja immer nur eine Option...

Karl: Ihr arbeitet da also auf zwei Ebenen. Ampelschaltungen werden ja nicht vom Stadtparlament beschlossen, sondern das ist ein Gesprächs-Angebot bzw. ein Vorschlag der Stadtverwaltung. Bis wann können wir mit Ergebnissen rechnen?

Direkte Linksabbieger: Warum, für wen, wie?

Lange Zeit war - z.B. beim ADFC- mit der Forderung nach straßenbegleitenden Rad-Wegen/-Spuren auch die Forderung nach direkten Linksabbiegern an Knoten verbunden. Der Grund ist sehr einfach nachzuvollziehen: weil die Zeitdauer der Querung mit zwei Ampelphasen natürlich deutlich länger ist.

Dass direktes Linksabbiegen etwa beim Umbau der Loßbergstraße nicht durchgesetzt werden konnte, wurde bedauert und als fahrradunfreundliche Verkehrspolitik angesehen.

Auch noch bei der Neugestaltung des Knotens Schönfelder/ Sternbergstraße war das direkte Linksabbiegen auf der Hauptverkehrsstraße unerwünscht – obwohl für die Rad-Verkehrsbeziehung Ludwig-Mond-Str. Richtung Sternbergstr. / Friedhof/ Kirchweg und als Zubringer zum REWE-Markt genügend Argumente vorgetragen wurden.

Heute scheint die Meinung wohl differenzierter: der Sicherheitsaspekt ist in den Vordergrund gerückt

Maik: Oh, da sind wir wahrscheinlich schon nächsten Montag dran.

Karl: Noch mal zum Katzensprung: soll man die Planung so akzeptieren?

Maik: Wir sehen schon, dass da noch der Mut fehlte. Es gibt da noch die Radverkehrsführung auf dem Bürgersteig. Das widerspricht unseren Zielen.

Danke Maik, wir bleiben in Kontakt. Und weiterhin viel Erfolg

und manifestiert sich in der Forderung nach sogenannten „Protected Bike Lanes“.

So sind die direkten Linksabbieger oft eher für unerschrockene Straßenradler, Berufsradler, Pendler, während für einfache Alltagsradler und insbesondere natürlich für Kinder der Zeitverlust bei indirektem Abbiegen gegen die Sicherheit aufgewogen wird. (Kinder benutzen ja bis 10 Jahre sowieso am besten den Fußweg/-Überweg).

Aktuell soll das Radverkehrskonzept beschlossen werden. Welche Lösungen werden dort vorgeschlagen?

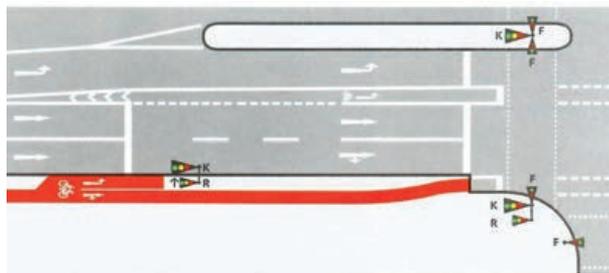
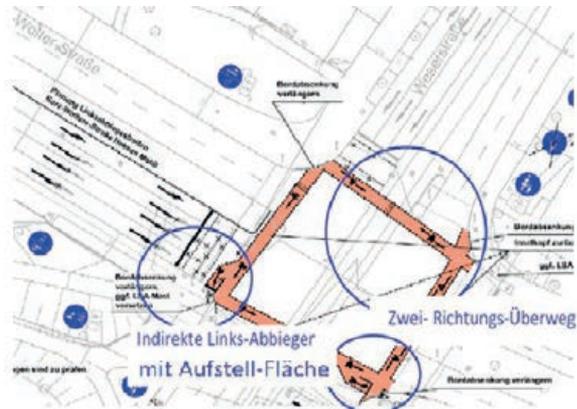




Ein Beispiel ist die Kreuzung Katzensprung: Eine Lösung mit Zweirichtungs-Radwegführung an den Überwegen war bereits nach einem Unfall eingerichtet worden – die hat sich anscheinend bewährt. Die Musterlösung sieht nun anders aus.

Eine der weitestgehenden Einrichtungen für Linksabbieger wird durch eine sogenannte Fahrradschleuse mit LSA (Lichtsignalanlage) definiert (zweites Bild von oben)

Ob man direkte Linksabbieger mit entsprechenden Streifen zwischen Fahrspuren so einrichten kann, dass diese sicher und „beliebt“ sind, scheint umstritten. Hinreichend sicher sind sie wohl nur mit voll signalisierten Radschleusen. Diese wiederum setzen tatsächlich ein eher hohes Radaufkommen voraus.



Andererseits sind solche Lösungen gerade für das Ziel des erheblich erweiterten Radverkehrs wichtig, da einerseits die Nachteile gegenüber KFZ reduziert werden sollten und andererseits bei indirekten Linksabbiegern erhebliche Platzprobleme entstehen.

Wer aktuelle Lösungen mit (Kinder-)Anhängern/Lastenrädern befährt mag sich als einzelner schon manchmal ärgern - wer etwa die noch kürzlich gebauten „indirekten Linksabbieger der Friedrich Ebert-Str. betrachtet- oder etwa die Überwege am Altmarkt mit Anhänger befährt - mag sich fragen, wie das bei etwas mehr Bedarf funktionieren soll.

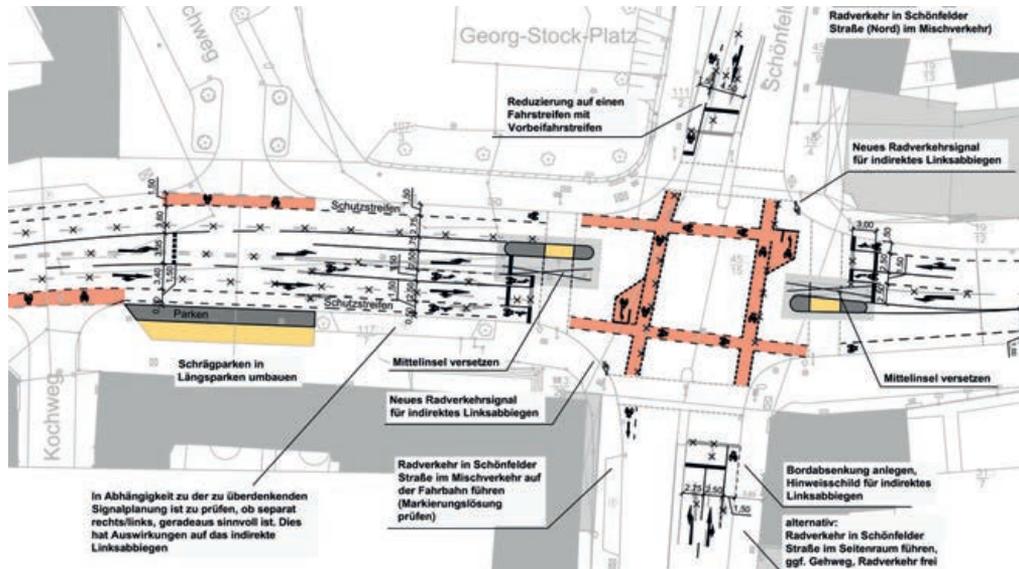
Nun hat die Planung von direkten Linksabbiegern Eingang in die Modelle des RVK gefunden. (siehe nächste Seite). Aus diesem Anlass haben wir im VCD-KV angefangen, uns damit auseinanderzusetzen.

Die Planung Wehlheider Kreuz enthält eine Mischlösung, bei der in zwei Richtungen die direkten Linksabbiegerspuren vorgesehen sind (etwa von Westen in Richtung Kirchweg) Grafik siehe nächste Seite).





Radverkehr



Es gibt mehrere Stellen in den Planungen mit solchen Abbiegespuren.

Wie man aus der Planskizze entnimmt, wirken die beiden Linksabbiegerspuren auf der Kohlen-/Tischbeinstraße nicht sehr vertrauenerweckend und sind ja hier nur möglich, weil die KFZ- Spuren entsprechend schmaler gestaltet sind.

Während die indirekten Aufstellflächen in die deutlich markierten Radflächen integriert sind, wird auf eine Einfärbung der direkten Linksabbieger verzichtet. Diese Einfärbung hatte der VCD bei einer Vorbesprechung gewünscht, bzw. weitergehend gleich das Problem des Spurwechsels angesprochen: Nach unserer Ansicht müssten nicht nur die Spuren selbst, sondern, auch der Spurwechsel irgendwie markiert werden.

Also müsste man die Fahrradschleuse mit LSA fordern: ob das überall sinnvoll sein kann, wäre zu diskutieren (Platzbedarf, Wartezeiten). Es liegt auch nahe zu fragen, warum man nicht konsequent alle Richtungen gleich bedient (vermutlich werden die allseits bekannten Platzprobleme eine Rolle spielen).

Wenn wir nun noch feststellen, dass die Linksabbie-

gerspur als Schutzstreifen definiert ist und der KFZ-Linksabbieger nur eine Breite von 2,50 m hat (zusammen 4m) müssen wir zu dem Schluss kommen, dass das nicht funktionieren wird.

Aus unseren Kreisen kommt die so einfache wie naheliegende Forderung: "Wir brauchen stets beides". Radfahrer müssen selbst entscheiden können über Risiko mit Zeitgewinn oder Sicherheit. Dann kann vielleicht auf Radschleusen verzichtet werden, ggf. auch auf die Markierung des Spurwechsels.

Diese Forderung hätte massiv in die Erstellung der RVK einfließen sollen.

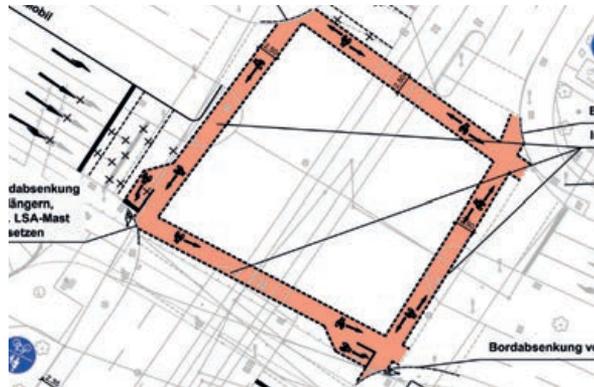
Wir Aktiven bedauern sehr, dass solche Fragen nicht von den Fachleuten (Planern) rechtzeitig und hinreichend beachtet wur-



den.

Ebenso ist bedauerlich, dass unsere Anmerkungen/ Forderungen einfach übergangen wurden -z.B. zur Planung Knoten Freiherr-vom-Stein-Straße/ Goethestraße. Insgesamt ist zu befürchten, dass die Lösungen des RVK in einigen wesentlichen Punkten zu kurz greifen.

Karl Gust-Stiehl



Eine Variante, die nun z.B. auch am Katzensprung Anwendung finden „soll“, entsteht in Kombination mit einer „Aufgeweiteten Rad-Aufstellfläche (ARAS)“

Fotos S.19: Karl Gust-Stiehl

Grafiken: Stadt Kassel

Gut gemeinte Radverkehrsplanung - doch Gegenrede vom VCD



Eine Variante im Radverkehrskonzept ist ein Vorschlag für die Kreuzung Goethestraße/Freiherr-vom-Stein-Straße. Die an dieser Stelle für den Radler ungünstigen Sichtverhältnisse werden für das Konzept Fahrradstraße durch die Umkehrung der Vorfahrtsregelung verbessert. Die Goethestraße wird vorfahrtberechtigt, Die Folge: Die hier kreuzende Tram-

linie 4, die das Lossetal mit dem Bahnhof Wilhelmshöhe verbindet, müsste warten und dann in einem Steigungsbereich wieder anfahren. Eine solche Regelung hält der VCD Kassel für falsch.

Wolfgang Schmidt



Die Herkulesbahn im Jahr 2018

Im Jahre 2018 kann der „Förderverein Neue Herkulesbahn“ positive Ereignisse zugunsten der Herkulesbahn vermelden.

Beim Neujahrsempfang der Kasseler Grünen durfte der Vereinsvorsitzende Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir begrüßen. Der Minister nannte sofort das Problem, dass die Herkulesbahn nur an den Wasserspieltagen voll ausgelastet sei. Positiv zu werten ist, dass der Minister die Herkulesbahn kennt!

Im Sommer gab es eine Mitteilung des Ministers zu den geplanten hessischen Streckenreaktivierungen, bei denen die Herkulesbahn berücksichtigt wird.

Leider gab es aus Kassel wenig Erfreuliches: Einer der Landtagskandidaten des Wahlkreises Kassel-West, zugleich Stadtverordneter, äußerte sich negativ und wollte statt der Herkulesbahn ein „Traktor-Bähnchen“ durch den Bergpark! Auf ein entsprechendes Interview im Extra Tip schrieb der Förderverein einen Leserbrief zugunsten der besseren Lösung! Überhaupt haben sich die Medien positiv zur Herkulesbahn geäußert. Im Laufe des Jahres erschienen mehrere HNA-Artikel und Kommentare sowie ein Bericht des Hessenfernsehens.

In der Stadtpolitik schien es bemerkenswert ruhig zu sein, aber das änderte sich im Herbst. Im Wahlkampf veranstalteten die Grünen eine Planwagenfahrt mit Musikbegleitung vom Königsplatz zum Herkules, also auf der zukünftigen Strecke - eine Aktion, die Aufsehen erregte.

Am Mittwoch, den 24. Oktober 2018, beschloss der „Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr“, den Kasseler Stadtverordneten zu empfehlen, ein „Verkehrskonzept zur touristischen Erschließung des Bergparks Wilhelmshöhe“ zu entwickeln. Dazu soll die KVG ihre Machbarkeitsstudie zur Herkulesbahn aktualisieren. Einige Tage später folgte die Stadtverordnetenversammlung dem Vorschlag, Die Linke enthielt sich, Gegenstimmen gab es keine.

Eine große Überraschung war es für den Vorstand, dass die Herkulesbahn in den schwarzgrünen hes-



Fotomontage Wolfgang Schmidt

sischen Koalitionsvertrag aufgenommen wurde: „Um die Mobilität in ländlichen Räumen weiter zu verbessern, wollen wir die geplante Reaktivierung von Schienenstrecken wie Lumda-, Horloff- oder Aartalbahn sowie Herkulesbahn (für touristische Zwecke) umsetzen.“

Damit ist die Bahn noch lange nicht gebaut, aber es sind sehr wichtige Schritte in die richtige Richtung. Dass die Grünen die politische Initiative ergriffen haben, dürfte klar sein. Für den Verein, der parteipolitisch neutral ist und auch bleiben will, kommt es jetzt darauf an, weiterhin auch die anderen Parteien anzusprechen, um sie von der Notwendigkeit der Herkulesbahn zu überzeugen.

Peter Klemt





Vom Saulus zum Paulus? - Neues zur Kurhessenbahn

Eine bereits erfolgte hessische Reaktivierung ist die Edertalbahn von Frankenberg nach Korbach. Zu den damaligen Planungen gab es heftige Kritik der Waldeck-Frankenger CDU. Besonders Landratskandidat Frese hat sich im Wahlkampf entsprechend geäußert. Herr Frese wurde von den Bürgern nicht zum Landrat gewählt, wurde aber inzwischen Erster Kreisbeigeordneter (stellvertretender Landrat).



Aussichtspunkt im Edertal (Foto Peter Klemt)

In einem Interview mit der HNA Frankenberg vom 22. 01. 2018 äußerte er sich verhalten positiv zur Bahn:

„...Und ich will auch diesem Projekt weiter die Chance geben, sich zu entwickeln. Inzwischen habe ich den Eindruck, es läuft gar nicht so schlecht.“

Und zum Tourismus, einem wichtigen Wirtschaftsfaktor in der Region, sagte er u.a.:

„...Dabei geht es um ... die Verbesserung der touristischen Infrastruktur, zum Beispiel durch Initiativen beim Nahverkehr...“.

Diese bemerkenswerten Äußerungen sollten den Kritikern der angestrebten Reaktivierung der Herkulesbahn zu denken geben! Und Herrn Frese sollte Anerkennung gezollt werden, dass er die Realität betrachtet und nicht auf ideologischen Positionen beharrt!

Peter Klemt



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 Uhr. Auch hierzu sind alle eingeladen.

E-Mail-Kontakt: kassel@vcd.org





Unternehmen Zukunft?

Es ist einige Zeit her, dass die Deutsche Bahn als „Unternehmen Zukunft“ warb. Aktuell muss man sich um die Zukunft der Deutschen Bahn große Sorgen machen. Über 20 Jahre lang wurde außerhalb einiger Prestigeobjekte wie den Schnellfahrstrecken wenig bis gar nichts investiert. Höhepunkt war die Zeit unter Bahnchef Mehdorn, wo alles sich dem von der Politik gewünschten Börsengang der Bahn unterordnen musste. Was in dieser Zeit versäumt und zerstört wurde, wächst sich nun allmählich zu einem Riesenproblem aus. Es gibt zahlreiche Beispiele, die mittlerweile vor Augen führen, wie ungeschickt, kurzsichtig und/oder falsch viele Maßnahmen in den vergangenen Jahrzehnten waren.

Es beginnt mit den in den letzten Jahrzehnten grassierenden Stilllegungen. Waren die der Weisheit letzter Schluss? Zweifel sind berechtigt. So zeigen Beispiele erfolgreicher Reaktivierungen, dass selbst auf bereits stillgelegten Strecken gute Nahverkehrsangebote nach einer Reaktivierung zu enormer Nachfrage führen können. So wurde auf Usedom die bereits teilweise stillgelegte Bahnstrecke 1995 von der Usedomer Bäderbahn übernommen, die Fahrgastzahlen verzehnfachten sich danach. Auch die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe war bis 2002 jahrelang zu zwei Dritteln stillgelegt. Die seitdem im Stundentakt betriebene Strecke lockte dann so viele Fahrgäste an, dass sowohl die Betreibergesellschaft Nordbahn als auch das bestellende Land Schleswig-Holstein überrascht waren. Auch im Hessisch-Badischen Grenzgebiet gibt es eine Erfolgsgeschichte. Die Odenwaldbahn zwischen Darmstadt und Erbach war jahrelang gefährdet. So fuhren zeitweise nur noch drei Zugpaare am Tag, am Wochenende war Betriebsruhe. Seit 2005 wird die Strecke nach der Modernisierung im Stundentakt betrieben. Weil der Fahrgastzuwachs zu niedrig veranschlagt wurde, kam es im Berufsverkehr sogar zu Engpässen, zusätzliche Fahrzeuge wurden beschafft.

Ein weiteres Beispiel fehlgeleiteter Bahnentwicklung ist der jahrzehntelang betriebene Abbau von Wei-



chen und Nebengleisen. Weil mittlerweile auf vielen Strecken kaum noch Überholmöglichkeiten langsamer Züge bestehen, was auch ein Grund für die vielen Verspätungen ist, werden nun sogar wieder neue Weichen eingebaut.

Zwar ist mittlerweile ein Umdenken zu erkennen, der Bund





will in den kommenden Jahren so viel Geld wie lange nicht mehr für die Streckensanierung ausgeben. Und weil die Bahn jahrelang zu wenig Geld zur Instandhaltung ihrer Gleisanlagen hatte und das Streckennetz immer maroder wurde, wird seit 2014 massiv saniert. Leider führt die Vorgabe der Bahn, die Baustellen maximal wirtschaftlich abzuwickeln, zu häufigen Vollsperrungen. Zugausfälle, Ersatzverkehr und zerstörte

Reiseketten sind meist die Folge – und das mitunter monatelang. Und weil die DB Netz ihr Schienennetz bundesweit in sieben Bezirke aufgeteilt hat, kommt es mitunter vor, dass eine bedeutende Strecke gesperrt wird und an der Strecke, die für Umleitungen vorgesehen war, vom Nachbarbezirk auch Bauarbeiten durchgeführt werden. So besteht die Gefahr, dass die Maßnahmen, mit denen der Bahnverkehr zuverlässiger und besser gemacht werden soll, erst einmal für massive Fahrgastverluste sorgen.

Garniert wird die Misere durch häufige technische Störungen an Loks, Triebwagen und Waggons. Gemäß einer Antwort auf eine Anfrage von Bündnis90/Die Grünen im Bundestag war der Anteil von Verspätungsminuten im Fernverkehr wegen Störungen an Fahrzeugen und Waggons im Jahr 2018 mit fast 12% so hoch wie seit 2012 nicht mehr. Im Schnitt gerieten im Jahr 2018 je Tag 26 Züge wegen verspäteter Bereitstellung aus dem Takt. 12 Züge je Tag verspäteten sich wegen Wartens auf Personal.

Als wären diese äußeren Umstände nicht schon schlimm genug, wird ein funktionierender Bahnverkehr auch durch Fehler und Fehleinschätzungen im Bahnalltag beeinträchtigt.

Bizarr wird es für die Fahrgäste mitunter, wenn durch fehlerhafte Disponierung unnötige Probleme entstehen. Drei Beispiele aus dem Herbst 2018.

1. Ein Oktober-Nachmittag in Nürnberg Hbf. Es wird der ICE nach Hamburg angesagt, die Anzeigen am Bahnsteig bestätigen dies. Der ICE fährt ein, ein Fahrgast nach Hamburg wundert sich, dass am Zug das Ziel Köln steht. Auf dem Bahnsteig ist kein Servicepersonal, also fragt der Fahrgast den Lokführer. Dieser bestätigt das Ziel Köln, der Fahrgast steigt lieber nicht ein. Wenige Minuten nach Abfahrt folgt ein weiterer ICE, der tatsächlich nach Hamburg fährt. Wie Viele Reisende in den vorher fahrenden Zug fälschlicherweise einstieg, ist unbekannt.

2. 29. September 2018 zwischen 8 und 9 Uhr am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe. Wegen eines Böschungsbrandes nahe Hamburg sind alle aus Norden





Eisenbahn



kommenden ICEs etwa 15 Minuten verspätet. Viele Menschen warten im Bahnhof, eine Menschengruppe wartet vor dem Serviceschalter am Querbahnsteig. Gleis 2 ist blockiert von einem leeren, abgestellten Intercityzug. Auf Gleis 1 abweichend steht ICE 783 nach Stuttgart. Auch 20 Minuten nach der Planabfahrt fährt der Zug nicht ab. Weil Fahrgäste ohne Sitzplatz im Zug auf dem Boden sitzen, weigert sich der Zugführer, loszufahren. Schaffner gehen von Tür zu Tür und versuchen, Reisende mit Gutscheinsversprechen zum Aussteigen zu bewegen. Der Zug



bewegt sich nicht. Die Lautsprecheransage kündigt als Folgezug auf Gleis 1 den ICE 71 nach Chur mit fünfzehnminütiger Verspätung an. Noch wenige Minuten vor der vorgesehenen Abfahrt wird diese Information wiederholt. Dann, etwa eine Minute vor der Einfahrt des ICEs nach Chur ertönt die Durchsage, der ICE 71 fahre auf Gleis 3 ein. Über hundert Reisende eilen nun die Rampe zum Querbahnsteig hoch, drängen durch die vor dem Serviceschalter wartenden Fahrgäste und versuchen, auf den benachbarten Bahnsteig zu gelangen. Wartet der ICE? Die Familie des Autors, die relativ weit vorne im Pulk

der Bahnsteigwechsler war, hat Glück. Sie erreicht den ICE. Augenblicke nach dem Einsteigen aber schließen sich die Türen von ICE 71. Dutzende Reisende bleiben in Wilhelmshöhe zurück, weil die Information über den Gleiswechsel zu spät kam. Warum konnte der Gleiswechsel nicht früher angekündigt werden? Und warum parkt ein abgestellter Intercity auf einem der meistgenutzten Gleise im Bahnhof Wilhelmshöhe?

3. Ein Novemberdonnerstag in Köln-Messe/Deutz. Nach 17 Uhr warten mehrere hundert Fahrgäste auf dem Bahnsteig des Tiefbahnhofs in Deutz. Der ICE 727 Essen - München ist eine Verbindung mit hoher Nachfrage und wird als doppelter ICE3 gefahren. Zwei Minuten vor der Abfahrt erreicht der Zug den Bahnhof. Allerdings sind mit dem Autor viele weitere im hinteren Bereich des Bahnsteigs wartende Reisende verblüfft,





als das Ende des Zuges vorbeirauscht. Es ist ein einzelner ICE, also eilen alle wieder nach vorn. Dort steigt aber niemand ein, die Außenanzeige zeigt „Zug wird gereinigt, nicht einsteigen“. Am Gleis zeigt die Anzeige weiter den ICE nach Frankfurt (Main)/München an. Rätselraten und Unsicherheit auf dem Bahnsteig. Dann die Durchsage, der ICE 727 fährt auf dem anderen Gleis ein. Was sich dann abspielt, ist filmreif. Die Außenbahnsteige der beiden Gleise im Tiefbahnhof Deutz sind durch einen Tunnel mit Treppenauf- und -abgängen verbunden. Die Treppe zum Tunnel ist heute zur Hälfte wegen Bauarbeiten gesperrt. Durch das Nadelöhr von kaum 1,50 m müssen sich nun geschätzt vier- bis fünfhundert Fahrgäste quetschen. Zu allem Überfluss drängen die Aussteiger aus dem ICE aus Essen in Gegenrichtung durch den Treppenaufgang. Minuten werden gefühlt zur Ewigkeit, glücklicherweise kein massives Geschiebe und keine Panik. Der Autor, der noch relativ weit vorn im Umsteigerpulk war, braucht für den etwa 50 Meter weiten Weg knapp fünf Minuten. Das Türsignal am ICE 727 ertönt beim Erreichen des anderen



Fotos Seite 24 bis 27: Wolfgang Schmidt

Bahnsteigs, schnell einsteigen. Doch dann scheinen die Schaffnerinnen ein Einsehen zu haben, die Türen werden wieder geöffnet und weitere 10 Minuten lang (!) steigen noch Fahrgäste zu, so lange dauerte der Bahnsteigwechsel. Es stellt sich die Frage, warum man einen in Köln endenden ICE exakt auf dem Gleis einfahren und zu der Zeit stehen lässt, wo einer der meistbelasteten Züge an diesem Nachmittag angekündigt ist. Die 20 Minuten Verspätung wären bei besserer Disposition vermeidbar gewesen. (Nachsatz: In Frankfurt (Main) Hbf ist der Anschluss-ICE nach Kassel und Hamburg natürlich bereits abgefahren. Der 15 Minuten später fahrende ICE nach Berlin fällt aus, der Folgezug eine Stunde später hat 30 Minuten Verspätung. Gut, dass es direkte Regionalexpress-Züge nach Kassel gibt.)

Angesichts dieser Vorfälle scheint es mitunter Glück zu sein, mit dem Zug sein Ziel zur vorgesehenen Zeit oder überhaupt zu erreichen. Der Autor fährt gerne Bahn und hat mittlerweile ein dickes Fell. Trotzdem fühlt sich an, als würde einem das Bahnfahren immer schwerer gemacht. Doch jede längere Autofahrt auf der A7 erinnert wieder daran, dass es noch Schlimmeres gibt.

Wolfgang Schmidt

Der VCD im Internet:

VCD-Bundesverband: www.vcd.org

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

E-Mail: kassel@vcd.org





Zu Fuß gehen in Kassel - Freude mit Hindernissen

Die Stadt Kassel rühmt sich nicht zu Unrecht ihres großen Grünflächenanteils und ihrer schönen Umgebung. Der gesamte Grünflächenanteil beträgt ca. 63 % - Namensgeber für die früher jährlich stattfindende „63%-Wanderung“. Nach einer „Rangliste“ des Handelsblattes ist Kassel die viertgrünste Stadt Deutschlands.

Neben einer waldreichen Umgebung (Habichtswald, Söhre, Kaufunger Wald, Reinhardswald) verfügt Kassel auch im Stadtgebiet über eine Vielzahl von Parks und Anlagen, zum Beispiel die Karlsäue, die Fuldaaue, den Park Schönfeld, die Goetheanlage und, nicht zu vergessen, zahlreiche Kleingartenanlagen. Viele Ausgangspunkte für Spaziergänge und Wanderungen sind günstig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, so dass man nicht auf Rundwanderwege angewiesen ist.

Alles in allem keine schlechten Voraussetzungen, um in und um Kassel zu wandern und spazieren zu gehen. Fraglos tut jeder damit auch etwas Sinnvolles für seine Gesundheit (wenn er nicht gerade entlang von Hauptverkehrsstraßen „wandert“).

Zu Fuß gehen kann man natürlich nicht nur im Grünen. Auch in der Stadt beim Einkaufen, auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zur Uni oder zu Veranstaltungen werden viele Wege zu Fuß zurückgelegt, vielfach auch in Verbindung mit einer Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln. Nach einer Studie der TU Dresden wurden in Kassel 2008 fast ein Drittel aller Wege innerhalb des Stadtgebietes zu Fuß erledigt. Wenn es da mit frischer und gesunder Luft auch nicht immer so weit her ist: Bewegung zu Fuß ist allemal besser, als es sich im Auto bequem zu machen.

Aber: Zu Fuß gehen ist - nicht nur in Kassel - keineswegs immer problemfrei, und das nicht nur wegen der Kasseler Topografie. Breite und bequeme Gehwege finden sich zwar außer in der Fußgängerzone Königsstraße, die eher eine „Fußgängerachse“ mit einigen „Wurmfortsätzen“ ist, vornehmlich an Hauptverkehrsstraßen. Nur machen da der Spaziergang,

der Einkaufsbummel, das Flanieren aufgrund der hohen Abgas- und Lärmbelastung wahrlich wenig Freude. Beispielhaft sind hier zu nennen die Frankfurter Straße, die Holländische Straße, die Leipziger Straße und auch die Wilhelmshöher Allee.

Ist man aber in Seitenstraßen unterwegs, so wird man gewahr, welche unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten es für Gehwege gibt. Auch dort sind Gehwege zu finden, die eben sind und für die Begegnung von Fußgängern/-innen auch dann ausreichen, wenn diese Taschen an der Hand tragen, Kinder bei sich haben oder mit Rollatoren unterwegs sind. Dies scheint jedoch nicht die Regel zu sein. Die Breite von Seitenstraßen-Gehwegen sollte



Verbleibende Gehwegbreite neben dem Trafohäuschen: ca. 55 cm





Selbst breite Gehwege kann man minimieren

2,50 m betragen (Nutzbreite 1,80 m zuzüglich Sicherheitsabständen zur Straße und zur Bebauung/Einfriedung von 0,50 m bzw. 0,20 m; vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [RASt]). Vielfach sind jedoch Gehwegbreiten von nur einem bis eineinhalb Metern anzutreffen. Und wenn es richtig eng wird, das heißt die Gesamtbreite der Straße nicht mehr ausreicht, wo wird dann gekürzt? Natürlich am Gehweg, während sich an der Fahrbahnbreite nichts ändert! Da ist es kein Wunder, dass sich Fußgänger zuweilen als die „Deppen“ im Verkehrsgeschehen vorkommen.

Gehwegmöblierung und andere Hindernisse

Gehwege kann man natürlich auch anders nutzen als zum Zufußgehen: Sie eignen sich als Parkstreifen (darüber entscheidet zumeist der Autofahrer in eigener Machtvollkommenheit).

Regelmäßig sind auf ihnen die den Autoverkehr betreffenden Verkehrszeichen wie auch Ampelmasten aufgestellt, was die Nutzbreite für Fußgänger zusätzlich einschränkt. Dies gilt grundsätzlich auch für Straßenlampen; immerhin leuchten diese aber - mal besser, mal schlechter - auch den Gehweg aus.

Weitere beliebte Alternativnutzungen von Gehwegen sind:

- Abstellfläche für Mülltonnen jeglicher Art am Tag der Abfuhr, auch wenn diese erst Stunden später erfolgt. Vielfach sicher auch deswegen, weil Mitarbeiter der Stadtreiniger das auch anzutreffende Aufstellen auf der Fahrbahn aus Angst scheuen, Autos könnten ungebührlich behindert werden.

- Lagerplatz für Baustellenutensilien bis hin zu abgestellten Baumaschinen.

- Stellfläche für - grundsätzlich selbstverständlich sinnvolle - Behälter für Altglas, Altpapier und Altbekleidung - in anderen Fällen werden hierfür durchaus auch Fahrbahnanteile oder Parkstreifen genutzt.

Ärgerlich sind auch Kleinbaustellen auf Gehwegen, wenn als Ersatz kein auf der Fahrbahn eingerichteter Gehstreifen, sondern nur der gegenüberliegende Gehweg angeboten wird (sofern vorhanden).



Noch nicht einmal der angrenzende Kinderspielplatz ist heilig (Fotos Seite 28+29: Rolf Meischke)





Fußverkehr

Auch Stadt- und Grundstücksgestaltung können mitunter Hindernisse und Ärgernisse für Fußgänger bedeuten, zum Beispiel wenn Bäume und die ihre Wurzeln bedeckenden Baumscheiben so unglücklich auf dem Gehweg platziert sind, dass weder rechts noch links eine bequeme Umgehung möglich ist. Auch werden Fußgänger nicht selten von schlecht oder überhaupt nicht geschnittenen, die Grundstücke einfriedernden Hecken beeinträchtigt.



Eine Freude für Fußgänger und Rollstuhlfahrer

Ganz besonders leiden unter „Gehwegmöblierung“ und schlechtem Gehwegzustand natürlich Gehbehinderte mit und ohne Rollatoren, Rollstuhlfahrer, Eltern mit Kinderwagen und schwer bepackte Personen.

Lichtsignalanlagen

Eine weitere Beeinträchtigung des zügigen Vorkommens erfahren Fußgänger beim Überqueren von Straßen an Lichtsignalanlagen. Sind Hauptverkehrsstraßen zu queren, so steht man sich vielfach die sprichwörtlichen „Beine in den Bauch“, werden doch dem Kraftfahrzeugverkehr regelmäßig üppige Grünphasen eingeräumt.

Lange Grünphasen für Fußgänger sind in der Regel nur zu finden, wenn Überwege parallel zu Haupt-

verkehrsstraßen über kreuzende oder einmündende Straßen verlaufen. Hier lauert aber eine andere Gefahr: zumeist erhalten die Fußgänger zeitgleich mit dem Autoverkehr auf der Hauptstraße „grün“. Die aus der Hauptstraße nach rechts abbiegenden Fahrzeuge (in Einzelfällen auch Linksabbieger) haben häufig freie Fahrt zusammen mit dem Geradeausverkehr. Sie sind dann gemäß § 9 (3) StVO gegenüber den querenden Fußgängern wartepflichtig, jedoch wird dies sogar trotz gelben Blinklichts nicht immer beachtet. Geradezu lebensgefährlich wird es, wenn LKWs nach rechts abbiegen, da sich die Fußgänger (wie auch Radfahrer), die im Begriff sind, die Straße zu überqueren, häufig im „toten Winkel“ des LKW-Fahrers befinden.

Viele tödliche Unfälle in den letzten Jahren, auch in Kassel - zum Beispiel am Katzensprung und



Eher die Regel als die Ausnahme





manchmal endet der Gehweg im „Nichts“ (Fotos Seite 30+31: Rolf Meischke)

am Stern - haben, viel zu spät, die Verkehrsverantwortlichen zum Nachdenken gebracht. So ist aktuell eine EU-Regelung in Vorbereitung, die - leider nur für Neufahrzeuge, nicht als Nachrüstungsspflicht - die Ausstattung von LKWs mit so genannten Abbiegeassistenten spätestens ab dem Jahr 2024 vorschreibt. Immerhin: der Nordhessische Verkehrsverbund testet bereits aktuell bei Bussen nachrüstbare Abbiegeassistenzsysteme. Dem NVV zufolge kostet dies pro Bus im Durchschnitt gerade einmal 1.500 Euro. Unerklärlich (oder mit Lobbyarbeit von Interessenverbänden doch erklärbar),

warum bei solch geringen Investitionen die EU derart lange Übergangsfristen einräumen will, in denen weitere Opfer zu beklagen sein werden, und auch nicht zur Nachrüstung verpflichtet.

Verbessert hat sich in den letzten Jahrzehnten in Kassel die Überquerung mehrspuriger Straßen mit Mittelinseln. Im Gegensatz zu früher ist heute vielfach eine durchgehende Querung möglich. Aber es existieren immer noch Überwege, an denen Fußgängern eine zusätzliche Wartezeit auf der Mittelinsel (das kann auch eine Tramhaltestelle sein) zugemutet wird. Solche Anlagen sind zum Beispiel am Untereustädter Kirchplatz (Querung der Leipziger Straße aus Richtung Hafestraße) und, am Altmarkt (Kurt-Schumacher-Straße in Höhe Töpfenmarkt) zu finden.

Verschlechtert hat sich die Situation hingegen an manchen Anlagen, die in den letzten Jahren erneuert wurden. Dies gilt offensichtlich insbesondere, wenn sie mit Kameras zur verkehrsabhängigen Steuerung ausgestattet wurden. „Verkehrsabhängig“ bedeutet hierbei regelmäßig in Abhängigkeit vom Kraftfahrzeugverkehr. Zu beobachten ist dies zum Beispiel an dem Fußgängerüberweg über die Eisenschmiede am Mülhäuser Platz im Stadtteil Fasanenhof. Nach Anforderung durch den Fußgänger schaltet diese Ampel für den Autoverkehr recht zügig auf „rot“, sofern (aus Richtung Holländische Straße) keine Autos kommen. Registriert die angebrachte Kamera aber noch Kfz.-Bewegungen, wird das grüne Licht für Fußgänger längstmöglich hinausgezögert. Ganz „schlechte Karten“ haben Fußgänger an ampelgesicherten Überwegen, wenn die Anlage ausfällt. Während früher viele dieser Querungen zusätzlich mit Zebrastreifen markiert waren, sind diese zusätzlichen Markierungen seit vielen Jahren - vermutlich überall - verschwunden.

Rolf Meischke



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 2018
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, 15. Mai 2019, 19⁰⁰ 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)

