

Gegenverkehr



Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Kassel e.V.

Magazin für Umwelt und Verkehr in Kassel

November 2021



Radverkehr in Kassel -
es geht voran

Volksbegehren zur Verkehrswende



Winterchaos



Mehr Regionalbusverkehr



E-Scooter und Fußverkehr



Jahreshauptversammlung
23. November 2021
Einladung siehe Rückseite

Impressum und Kontakt	2
Radverkehr - es geht vorwärts	3
Zeit für die Verkehrswende in Hessen	5
Regionalbusverkehr in Nordhessen	7
Bus-Angebot zum Dörnberg verschwindet	8
Neues Farbkonzept - Regionalbusse leider nicht mehr so auffällig	9
Radroute Fasanenhof -Schlechter Zustand der Mönchebergstraße	10
E-Roller behindern und gefährden Fußgänger	11
Tram Harleshausen - kein grünes Licht	12
Und täglich grüßt das Murmeltier: Informationsprobleme im ÖPNV	13
Winterchaos im Kasseler ÖPNV	18
Stillstand bei der Liniennetzreform	27
ÖPNV-Anbindung des neuen Gewerbeparks Kassel-Niederzwehren	30
Einladung zur Jahreshauptversammlung	32

Impressum:

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

Redaktion: Reinhard Ardelt (RA), Rolf Meischke (RM), Britt Schmidt (BS), Wolfgang Schmidt (WS)

VCD Kassel im Internet.

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

Radverkehr - es geht vorwärts



Goethestraße in Höhe Huttenplatz: Auffällige Markierungen an den Einmündungen, Abstandslinie zu den parkenden Autos sowie eine Vorfahrtberechtigung zeichnen Fahrradstraßen in Kassel seit einem Jahr aus. (Foto: WS)

Man reibt sich die Augen und kann es kaum glauben. Während Radverkehrsmaßnahmen in den vergangenen Jahren eher in homöopatischer Anzahl und mit langer Wartezeit verwirklicht wurden, geht es seit anderthalb Jahren Schlag auf Schlag. In diesem Jahr wurden die Fahrradstraßen Fiedlerstraße, Schillerstraße und Goethestraße eingerichtet, die Beschilderung der Fahrradstraßen ist jetzt deutlich restriktiver (für Autos nur noch als Anlieger frei), die Katzensprungkreuzung wurde komplett umgebaut. Aktuell in Bau ist der Radweg Hafenstraße – Königinghofstraße, der den Kasseler Osten mit der Uni und

dem Wesertor verbinden wird. Diese Großbaustelle wird allerdings noch bis weit ins nächste Jahr andauern. Drei Radschnellverbindungen aus Vellmar, Kaufungen und Baunatal sollen zudem in Zukunft realisiert werden..

Es sind nicht nur die großen Maßnahmen, die zu nennen sind. Auch im Kleinen tut sich einiges. So wurden z.B. ohne große Vorankündigung im Bereich des Lutherplatzes Radmarkierungen aufgebracht. Der Grüne Weg zwischen Erzbergerstraße und Lutherplatzkreuzung, bisher trotz Verlaufs der städtischen Radroute von und



Fahrradstraße Fiedlerstraße (Foto: WS)

nach Rothenditmold stadteinwärts gesperrt, ist im Rahmen dieser Maßnahme nun endlich für Radfahrer freigegeben worden.

Sicher – es bleibt noch viel zu tun. Und die Kritik von Radverbänden und dem Radentscheid, dass es insgesamt zu langsam vorangeht und manches immer noch zu halbherzig umgesetzt wird, ist nicht immer von der Hand zu weisen. Aber das größere Problem ist derzeit nicht die fehlende politische Unterstützung dieser Projekte, sondern der erhebliche Aufwand,



Grüner Weg stadteinwärts (Foto: WS)

der mit den Projekten verbunden ist. Trotz Aufstockung des Personals kann die Verwaltung gar nicht so schnell Projekte umsetzen wie die Öffentlichkeit sie fordert. Wie viel tatsächlich zu tun ist, hat die Projektliste des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes gezeigt. 86 Maßnahmen sind dort für den Zeitraum dieses Jahrzehnts verzeichnet. Darin sind nicht einmal alle in der Vergangenheit geforderten oder diskutierten Projekte enthalten. Bis alle diese Maßnahmen umge-



Lutherplatzkreuzung (Foto: WS)

setzt werden, wird es viele Jahre dauern. Aber vier Jahrzehnte Ausbau einer autogerechten Stadt und zwei Jahrzehnte oft eher zögerlich umgesetzter Projekte im Umweltverbund fordern ihren Tribut

WS



Zeit für die Verkehrswende in Hessen!

VCD, ADFC und Fuss e.V. haben gemeinsam mit den vier hessischen Radentscheiden ein Volksbegehren zur Verkehrswende auf Landesebene gestartet, das von weiteren Umweltverbänden unterstützt wird. Inhalt des Volksbegehrens ist ein Gesetzesvorschlag, der aus folgenden Teilen besteht:

- ein neues Mobilitätsgesetz Hessen,
- und daraus folgenden bzw. ergänzenden Änderungen am Hessischen Straßengesetz, am Gesetz über den ÖPNV in Hessen, und am Hessischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

In diesem Gesetzespaket geht es um die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖPNV, Radfahren, Zu-Fuss-gehen, Car-Sharing) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, sowie um höhere Verkehrssicherheit. Hier eine Auswahl der vorgeschlagenen Maßnahmen:

- hessenweites umfassendes Radwegenetz, einheitlich beschildert, mit Zuständigkeit des Landes (und nicht mehr der Kommunen) für überregionale Verbindungen; wo immer möglich, baulich von Auto-Fahrbahnen und Fußgängerwegen getrennt,
- Verpflichtung der Straßenbaubehörden auf die „Vision Zero“ – kein(e) einzige(r) Tote(r) mehr durch Verkehrsunfälle, und auf besondere Sicherheit auf Schulwegen,
- flächendeckendes Liniennetz des ÖPNV mit Mindest-Taktzeiten auch im ländlichen Raum, kontinuierliche Erweiterung der Kapazitäten und der Taktfrequenzen,

- bequeme, durchgängige und direkte Fußwege, Möglichkeit zur Fahrbahn-Überquerung ohne Umwege und auch auf großen Kreuzungen innerhalb einer Ampel-Grünphase,
- flächendeckende Zählungen aller Verkehrsarten, Nutzung der öffentlich einsehbaren Zählraten zur Mobilitätsplanung. Ergibt sich aus den Daten keine genügende Stärkung des Umweltverbands, ist das Verkehrsministerium verpflichtet zu Maßnahmen zu seiner weiteren Förderung.

Genauere Informationen zum Inhalt des Volksbegehrens gibt es auf <https://verkehrswende-hessen.de/> .

Das Unterschriften-Sammeln ist bei einem Volksbegehren auf Landesebene leider an sehr strikte und z. T. umständliche formale Vorgaben gebunden: auf jedem Unterschriftenbogen muss der gesamte vorgeschlagene Gesetzestext abgedruckt sein (deshalb ist es ein beidseitig klein bedruckter Din-A-3-Bogen geworden). Jeder Bogen kann nur von einer Person unterzeichnet werden, es sind also im Wortsinn keine „Listen“. Um keine Formvorgaben zu verletzen,

raten wir davon ab, den Bogen selbst auszudrucken; für eine gültige Unterschrift ist man auf der sicheren Seite, wenn man einen der vorgedruckten Bögen verwendet. Die Bögen sind im Umwelthaus und bei mehreren von uns Aktiven erhältlich. Die Frist für das Sammeln der Unterschriften ist ein Jahr (1.9.2021 – 31.8.2022). Da die Unterschriften noch innerhalb dieser Frist in den Stadtverwaltungen auf ihre Gültigkeit geprüft werden müssen, müssen sie faktisch ca. 1-2 Monate vorher vorliegen.

RA

Der VCD im Internet:
VCD-Bundesverband: www.vcd.org
VCD-Kreisverband Kassel: www.vcd.org/kassel
E-Mail: kassel@vcd.org



Regionalbusverkehr in Nordhessen



Die Linie 110 am Bahnhof Wilhelmshöhe. Ab 12. Dezember 2021 fährt diese öfters und statt zum Fernbahnhof in die Innenstadt von Kassel. (Foto: WS)

Angebotsoffensive ab 12. Dezember 2021

Der NVV hat zusammen mit dem Landkreis Kassel für den bevorstehenden Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 eine Angebotsoffensive - vornehmlich im Landkreis Kassel - angekündigt. Die als Sieger aus der Ausschreibung von 44 Buslinien hervorgegangenen Busunternehmen werden eine gegenüber der bisherigen Leistung um 40 % höhere Fahrzeugkilometerleistung von ca. 7,3 Millionen Kilometern im Jahr erbringen. Auf den meisten Linien wird es künftig mindestens einen Stundentakt geben, daneben sollen Fahrzeiten verkürzt und Anschlüsse, auch von/an Züge(n) und Regiotram, verbessert werden.

Beispielhaft für das neue Angebot soll hier die Buslinie 110 Wolfhagen - Kassel genannt werden, die künftig zwischen Habichtswald-Ehlen und Kassel im Halbstundentakt verkehrt und überdies nicht mehr (nur) bis zum Bahnhof Wilhelmshöhe, sondern über die Kölnische Straße bis zum Hol-ländischen Platz/ Universität. Ebenfalls erwähnenswert: ein ganztägiger 10-Minuten-Takt montags bis samstags auf der Buslinie 37 zwischen Kassel und Bürgerhaus Lohfelden, ergänzt durch eine neue 30-Minuten-Takt-Linie 38 von Kassel nach Eiterhagen. Durch diese Verbesserungen profitiert auch die Stadt Kassel partiell von der Angebotsoffensive.

Daneben sollen die künftig benötigten 87 Busse (davon 37 Gelenkbusse) voll klimatisiert sowie barrierefrei sein und über mehr Platz für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen verfügen. RM

Regionalbusverkehr in Nordhessen

Bus-Angebot zum Dörnberg verschwindet

Im Zusammenhang mit der Bekanntgabe seiner Angebotsoffensive im regionalen Busverkehr informierte der NVV auch über die Einstellung des bisherigen Busverkehrs zum hohen Dörnberg. Der VCD nahm dies zum Anlass, in einem Schreiben an den NVV und in einer Pressemitteilung diese Verschlechterung zu kritisieren.

Seitens des NVV gab es kurzfristig ein Gesprächsangebot. Dabei wurde letztlich aber die bereits in der Mitteilung des NVV enthaltene Begründung wiederholt, nicht genügend Fahrgäste hätten das Angebot in Anspruch genommen. Deutlich wurde allerdings, dass die frühere Bedienung des Hohen Dörnbergs eher Abfallprodukt als fokussiertes Angebot war, da sie die zusätzliche Verlängerung einer lokal geforderten Busverbindung darstellte.

Diese Linie verkehrte zweistündlich, was aber nicht angenommen wurde, das Angebot verschwand still und heimlich vor wenigen Jahren. Zuletzt wurde der hohe Dörnberg durch die am Wochenende vom

Bahnhof Wilhelmshöhe über das Harleshäuser Freibad nach Dörnberg verdichtete Buslinie 110 bedient, die damit nicht in Habichtswald-Dörnberg endete, sondern über Zierenberg zum Naturparkzentrum weiterfuhr. Dies erklärt möglicherweise auch warum die Bedienung des Dörnbergs nie besonders beworben wurde und daher weitgehend unbekannt war.

Der VCD bedauert die Rücknahme des Busangebots und hält das alternativ ab Dezember 2021 angebotene AST für keine attraktive ÖPNV-Anbindung im Freizeitverkehr. Einzig positiv zu werten ist, dass dieser AST-Verkehr nun wieder täglich angeboten werden soll. RM



2017 noch verkehrte die Linie 117 zum Hohen Dörnberg (Foto: WS)

Regionalbusverkehr in Nordhessen

Neues Farbkonzept - Regionalbusse leider nicht mehr so auffällig

Im vergangenen Jahr hat der NVV ein neues Farbkonzept für die Regionalbusse eingeführt. Statt des bekannten Verkehrsrots sollen Regionalbusse zukünftig in Weiß mit pastellfarbenem Grün lackiert werden.

Hier setzt allerdings eine deutliche Kritik des VCD Kassel an. Die bisherige leuchtend rote Farbgebung der Busse ist seit vielen Jahren das weit hin sichtbare Markenzeichen des regionalen Busverkehrs. Die pastellfarbene Gestaltung erscheint daher schon aus Marketinggesichtspunkten als unkluge Entscheidung.

Zudem ist sie wesentlich unauffälliger, schmutzempfindlicher und für andere Verkehrsteilnehmer schlechter wahrnehmbar.

Außerdem war die bisherige Farbgebung wesentlich besser im Raum Kassel kommunizierbar (pauschal: „blaue Busse“ = KVG-Stadtverkehr, „rote Busse“ = Regionalverkehr).

Zuletzt war das beim Winterchaos im Februar 2021 von Bedeutung. Die roten Busse fuhren, die blauen nicht. Das konnte einfach kommuniziert werden. RM



Bisher ein Markenzeichen des regionalen Busverkehrs: Die roten Busse wie hier die Linie 180 im Diemeltal. Auffällig im Winter wie im Sommer. (alle Fotos: WS)



Bisher einfach zu verstehen: Rot = Regionalbus, blau = Stadtbus.



Die neue Gestaltung der Regionalbusse ist wesentlich weniger auffällig.

Radroute Fasanenhof: Schlechter Zustand der Mönchebergstraße

Zwischen Innenstadt und Fasanenhof verläuft die städtische Radroute 2. Zwischen Kurt-Wolters-Straße und Mittelring muss der Radverkehr die mit Kopfsteinpflaster versehene Oberfläche der Mönchebergstraße nutzen. Im südlichen Bereich ist Großpflaster verlegt, das generell wenig fahrradfreundlich ist und viele Radler schon seit Jahrzehnten auf den Gehweg ausweichen lässt.

Im Vergleich dazu war das Kleinpflaster nördlich der Magazinstraße lange Jahre halbwegs gut befahrbar. Leider hat sich der Zustand dieser Oberfläche in den letzten 10 Jahren deutlich verschlechtert. Zwar gab es vor gut zehn Jahren auch etliche störende Löcher durch fehlende Pflastersteine, diese wurden nach Hinweisen des VCD aber recht zügig mit Asphalt gefüllt. Damit konnte die Strecke wiederum einige Jahre besser befahren werden.



Spurrillen, lose, zum Teil zermahlene Pflastersteine, (Fotos: WS)

Seit fünf Jahren verschlechtert sich die Oberfläche zusehens. Mittlerweile fehlen nicht nur mehrere hundert Pflastersteine, zum Teil mehrere nebeneinander. Die Fahrbahn hat inzwischen auch zahlreiche Wellen und Senken. In manchen Senken liegen zahlreiche Pflastersteine völlig lose und es klappert entsprechend beim Befahren, immer mehr Steine werden

dabei unter der Last der darüber fahrenden Autos förmlich zermahlen. Bei Feuchtigkeit und Dunkelheit ist die Verkehrssicherheit für den Radverkehr aus Sicht des VCD nicht mehr gegeben.

Zwar gibt es ein Radverkehrsprojekt Mönchebergstraße, der südliche Teil bis zum Mittelring wurde bereits auf Drängen der Radverbände zeitlich vorgezogen. Jedoch handelt es sich hierbei um eine grundhafte Sanierung, die mit Vorplanung und Umsetzung frühestens in drei bis vier Jahren realisiert würde. Sollte damit eine größere Kanalbaumaßnahme verbunden sein, so dürfte sich der Fertigstellungstermin möglicherweise noch weiter verschieben.

Der aktuelle Fahrbahnzustand ist aber so schlecht, dass eine Fortdauer und eine weitere Verschlimmerung der Schäden nicht





hinnehmbar sind. Daher hat der VCD das Straßenverkehrsamt um eine provisorische Fahrbahnverbesserung z.B. durch das Aufbringen einer zusätzlichen Asphaltdecke gebeten. Das bloße Auffüllen fehlender Steine dürfte dieses Mal nicht genügen. *WS*

E-Roller behindern und gefährden Fußgänger



Im September 2020 war es soweit. Nachdem bereits in zahlreichen anderen Städten diverse Anbieter E-Scooter zur Ausleihe angeboten hatten, verteilte mit Scooty der erste Anbieter seine Roller im Kasseler Stadtgebiet. Damit begann eine Leidensgeschichte für Fußgängerinnen und Fußgänger, deren Ende nicht absehbar ist. Mittlerweile sind mit Scooty, Tier, Lime, Bird und Bolt insgesamt fünf Leihrolleranbieter im Stadtgebiet aktiv.



Der VCD Kassel sieht diese Entwicklung mittlerweile mit großem Unbehagen. Denn Leidtragende des neuen Rollerbooms sind in erster Linie Fußgängerinnen und Fußgänger. Denen stehen die Roller immer häufiger im Weg. Mitunter stehen sie quer auf Gehwegen, insbesondere umgefallene bzw. umgeworfene Roller sind zusätzlich gefährliche Stolperfallen für Sehbehinderte.



Kassel ist mit diesem Problem aber nicht allein. Ob Frankfurt am Main, Berlin, Dresden oder Düsseldorf, überall gibt es ähnliche Probleme. Es werden Verbotszonen oder auch feste Stellplätze diskutiert.

Für Kassel fordert der VCD, ähnlich dem Leihfahrradsystem NextBike feste Abstellplätze zu schaffen, damit Roller nicht mehr auf dem Gehweg abgestellt werden. Dazu müssten ggf. auch PKW-Stellplätze umgewandelt werden. *BS*

Tram Harleshausen - Kein grünes Licht, obwohl alle sie wollen

Im Frühsommer erfuhr die Öffentlichkeit, dass nach einer von der Stadt beauftragten Machbarkeitsstudie der Tramausbau von der Innenstadt durch Rothenditmold nach Harleshausen einen zu niedrigen Kosten-Nutzen-Faktor von 0,2 ergeben habe und der Bau daher nicht förderfähig sei. Im Raum standen Kosten von ca. 100 Millionen Euro, wobei die Studie selbst nicht veröffentlicht wurde.

Beim VCD, vielen weiteren Umweltverbänden und bei der Kulturinitiative Harleshausen stieß das auf harte Kritik. Wir haben uns gefragt: wer hatte ein Interesse daran, dieses Detail in die Öffentlichkeit zu tragen, während die gesamte Studie noch nicht öffentlich war? Die Rede war dabei immer nur vom Ausbau nach Harleshausen, aber nie von einer Gesamtstrecke Harleshausen-City-Waldau, bei der die Rechnung bereits anders aussehen könnte. In diesem Zusammenhang wurde immer wieder betont (u. a. durch OB Geselle, der den Ausbau befürwortet), dass die standardisierten Bewertungskriterien für solche Studien veraltet sind und ausschließlich wirtschaftliche Faktoren einbeziehen, dabei aber den Umweltschutzgedanken und die Reduzierung von Abgasbelastung, Lärm und Flächenverbrauch durch Verkehr nicht berücksichtigt. Besonders skurril erscheint, dass ausgerechnet die mit der Liniennetzreform verbesserte Bedienung der Buslinie 10 mit ihrem 10-Minuten-Takt an Werktagen das Ergebnis der Studie verschlechtert, weil sie jetzt den Vergleichsmaßstab darstellt, gegenüber dem die Tram eine Verbesserung erzielen müsste. Aus eigener Erfahrung kann der Autor sagen, dass die Busse der

10 auch mit dieser guten Taktfrequenz immer noch häufig gut gefüllt bis überfüllt sind und vereinzelt Menschen mit Kinderwagen stehen bleiben müssen, weil schon 3-4 Kinderwagen im Bus sind.

Um zu unterstreichen, wie wichtig wir den Tramausbau finden, stellten die Kulturinitiative Harleshausen und das Kasseler Verkehrswendebündnis, dem auch der VCD angehört, sehr kurzfristig eine Demonstration auf die Beine. Am 10. Juli trafen sich mehr als 100 DemonstrantInnen am Holländischen Platz und liefen von dort aus über die Wolfhager Straße bis zum Ossenplatz in Harleshausen. Mit einer Zwischenkundgebung in Rothenditmold brauchte man ca. 3 Stunden für den Weg, den die geplante Tram später einmal nehmen soll. Grußworte aller vier Ortsvorsteher der betroffenen Stadtteile und weitere Redebeiträge von Anwohnern verdeutlichten, wie wichtig die Tram für eine bessere Lebensqualität an der Wolfhager Straße wäre.

Und täglich grüßt das Murmeltier: Informationschaos im ÖPNV

Eigentlich ist es ganz einfach. Störungsfreier ÖPNV kann nicht immer angeboten werden. Dafür haben auch die meisten Fahrgäste Verständnis. Wenn dann aber Störungen eintreffen, dann wollen die betroffenen Fahrgäste zuverlässige Informationen, ob und wie sie an ihr Ziel gelangen können. So selbstverständlich wie es klingt, ist es aber in der Realität leider nicht.

Seit vielen Jahren, thematisiert daher nicht nur der VCD mangelhafte Fahrgastinformation im Öffentlichen Nahverkehr, insbesondere bei Störungs- und Sondersituationen. Zwar ist in den

vergangenen 20 Jahren erheblich in Hard- und Software investiert worden. Internetseiten wurden verbessert, es gibt eine NVV-App für Mobilgeräte, Die Grundproblematik bleibt aber immer die gleiche: Die Fahrgastinformation bleibt nicht selten mangelhaft.

Grund ist weniger unzureichende Technik als eine nicht sachgerechte und nachhaltige Nutzung der Informationskanäle. Und hier hapert es gewaltig. Der Faktor Mensch schlägt offenbar erbarmungslos zu. Fehlende, falsche, widersprüchliche oder unvollständige Infos sind leider immer noch viel zu oft zu verzeichnen. Gravierende Problemsituationen sind immer wieder Großstörungen. Ob Demos, Schneefall, Sturm oder Unfälle. Viel zu oft vermisst man zuverlässige, hilfreiche und ausreichende Informationen. Jüngstes Beispiel. Die Sturmsituation am 21. Oktober 2021.

Vorfall 1: Wie bei den meisten witterungsbedingten Sondersituationen war auch dieses Mal das Problem frühzeitig erkennbar. Der Sturm wurde bereits am Vortag vorausgesagt. Es blieb also genügend



Sturm am 21. Oktober 2021: Im Hauptbahnhof wird angezeigt, dass die Regiotramhaltestelle nicht bedient wird. Die RT1 fährt aber trotzdem. (Foto WS)

Zeit, sich auf die Extremsituation vorzubereiten.

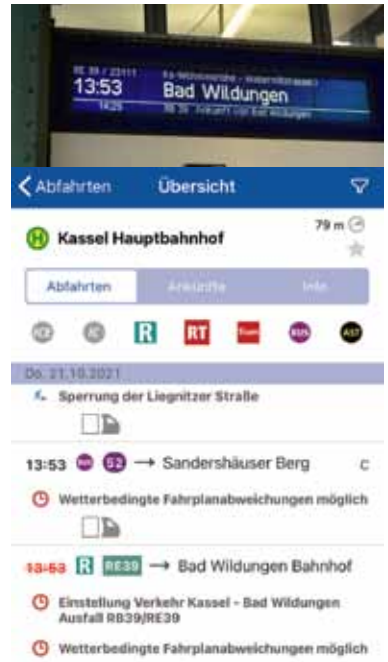
Durch eine Veranstaltung im Hauptbahnhof konnte der Autor die Situation mittags und am Nachmittag in Augenschein nehmen. Die Situation war überaus verwirrend:

13:45 Uhr: Die NVV-App meldet, der Verkehr auf den Linien RT4 und RT5 sei eingestellt. Die RT1 scheint danach normal zu fahren.

13:46 Uhr: Die DFI-Anzeiger im Hauptbahnhof am oberen Zugang zur Regiotramhaltestelle und im Bereich der Tiefhaltestelle zeigen die Meldung „Diese Haltestelle wird derzeit nicht bedient“. Im unteren Bereich der Anzeiger läuft über Laufband eine umfangreiche Meldung. Dort steht u.a. „Die Linien RT4 und RT5 verkehren nur bis zum Hauptbahnhof... Die Linie RT1 verkehrt nach Fahrplan. Bitte beachten Sie die Fahrplanaushänge.“

Die Anzeigen sind etwas unglücklich, da sowohl die Abfahrten der RT1 in beiden Richtungen als auch die von RT4 und RT5 zur Holländischen Straße und zum Auestadion normal angeboten wurden. Damit wird die Haltestelle doch bedient, dies ist aber nur schwer erkennbar, weil dort ja steht „Diese Haltestelle wird derzeit nicht bedient“. Zudem gibt es einen Widerspruch zur App, nach der die Linie RT4 und RT5 komplett ausfallen sollen. Da auf Gleis 5 eine Regiotram RT4 zur Holländischen Straße steht, scheint es den Pendelverkehr aber tatsächlich zu geben.

Vorfall 2: Auf dem Bahnsteig zwischen den Gleisen 8 und 9 warten zahlreiche Fahrgäste auf ihre Züge. Angezeigt werden die RB39 nach Bad Wildungen, Abfahrt um 13:53 Uhr sowie die RB38 nach Zimmersrode, Abfahrt um 14:00 Uhr. Es ist allerdings schon 13:55 Uhr und kein Zug der Kurhessenbahn ist zu sehen. Ein Blick auf die App klärt auf: Beide Fahrten



Im Hauptbahnhof zeigt die Anzeige den Zug nach Bad Wildungen an. Die Fahrgäste warten aber vergebens. In der App steht, dass die Kurhessenbahn den Betrieb eingestellt hat.



Die Haltestelle wird nicht bedient? Doch, die RT4 und RT5 fahren ab Hbf zur Holländischen Straße bzw. zum Auestadion, die RT1 verkehrt normal. (alle Fotos WS, Screenshot NVV-App)

fallen aus, die Kurhessenbahn hat den Verkehr eingestellt. Keine Info dazu auf der Bahnsteiganzeige. Auch hier wieder ein Widerspruch zwischen Anzeige und App.

Vorfall 3: Später meldet die App einen Bus-Ersatzverkehr für die RT4 zwischen Obervellmar und Wolfhagen. Leider gibt die App keinen Hinweis, wie man von der Kasseler Innenstadt nach Obervellmar kommen soll. Ein Hinweis auf die RT1 wäre hilfreich gewesen. Weniger routinierte

Mitstreiter gesucht!

Wer Interesse hat, sich für den Radverkehr, Fußverkehr oder Bus und Tram zu engagieren, ist bei uns richtig. Derzeit treffen wir uns pandemiebedingt in einer Videokonferenz, ansonsten im Umwelthaus. Lust, mitzumachen? Einfach eine Nachricht mit E-Mail-Adresse bzw. Telefonnummer an den Kreisverband senden.
Mailadresse: kassel@vcd.org



Fahrgäste wissen das nicht von sich aus, zudem hätte ein solcher Hinweis noch mal bestätigt, dass die RT1 im Gegensatz zu den anderen Linien normal verkehren soll.

Vorfall 4:

16:25 Uhr: Die Situation scheint unverändert. Die App meldet immer noch die gleichen Infos, die DFIs am Bahnhof zeigen immer noch die gleichen Texte. Die Cantuszüge der Linie RB5 verkehren, wenn auch mit Verspätung, weiterhin. Daher fragt der Autor mehrere auf dem Querbahnsteig wartende Regiotramfahrer, warum denn die RT5 nicht verkehre, die RB5 aber schon. Immerhin fahren beide die gleiche Strecke. Ein Fahrer antwortet, die RT5 würde mittlerweile doch normal fahren. Nur die Anzeiger am Bahnhof haben das wohl noch nicht bemerkt.

16:30 Uhr: Der Autor möchte mit der nächsten Regiotram in die Fußgängerzone fahren. Nach Fahrplan ist das um 16:35 Uhr die RT4, die gemäß DFI-Anzeige zwischen Hauptbahnhof und Holländische Straße verkehrt. Auf dem mittleren Gleis steht bereits eine RT4, die Zielanzeige des Fahrzeuges zeigt aber „nicht einsteigen“. Daher wird der RT-Fahrer gefragt, ob er denn zur Holländischen Straße fährt. Er weiß es nicht und steht mit der Leitstelle in Kontakt. Wenn der Wagen dorthin fahren würde, würde er selbstverständlich



Hauptbahnhof: Im rechten Gleis stehen abgestellte Züge, das mittlere und linke Gleis wird weiterhin bedient.

die Tür öffnen, sagt er. Nach einigen Minuten fährt der Wagen dann allerdings ins Gleisvorfeld. Weitere RT-Fahrzeuge sind weit und breit nicht zu sehen. Also doch keine RT4 zur Holländischen Straße. Und schon gar kein Hinweis auf den Ausfall. Schade. Welche RT-Kurse überhaupt fahren, kann man leider nicht feststellen. Denn heute gibt es überhaupt keine Echtzeitangabe für die Regiotram in der App.

Vorfall 5:

Für den Autor endet der Ausflug zum Hauptbahnhof mit einer Busfahrt in die Innenstadt. Für eine seiner Kolleginnen, die nach Hofgeismar pendelt, kommt es wesentlich dicker. Um 16:36 Uhr meldet die HNA, dass ein Zug der RT1 in Kirchditmold wegen einer Oberleitungsstörung liegengeblieben ist. In diesem Zug sitzt auch die Kollegin. Nach längerer Wartezeit können die Fahrgäste über Rampen in einen auf dem Gegengleis haltenden RT-Zug umsteigen. Dieser fährt allerdings nicht nach Hofgeismar, sondern bringt die Fahrgäste zurück zum Hauptbahnhof. Dort warten sie dann 90 Minuten! Die RT1 wird zwar über Kassel-Wilhelmshöhe umgeleitet, aber die folgenden zwei Kurse fallen ohne weitere Hinweise in der App aus. Die Anzeige der App weist weder auf diese Störung noch auf die Umleitung hin.

Darüber informiert hingegen neben der HNA die KVG-Internetseite, auf der ein rotes Laufband mit diesem Hinweis zu sehen ist.

Vorfall 6

Am folgenden Freitag verkehren die Regiotrams zwar wieder weitgehend nach Fahrplan. Allerdings wird wegen eines Unfalls an einem Bahnübergang bei Hofgeismar die Strecke zwischen Kassel und Warburg gegen 10 Uhr gesperrt. Dies melden die HNA und auch die KVG-Webseite mit einem roten Laufband. Die NVV-App teilt hingegen mit, dass es auf der Linie RT1 vereinzelt zu kurzfristigen Fahrtausfällen kommen kann. Aus dieser Formulierung kann man nun wirklich nicht schließen, dass der komplette Betrieb zwei Stunden lang komplett eingestellt ist und dass es einen Busersatzverkehr gibt.



Der VCD-Kreisverband trifft sich...

Das Aktiventreffen 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

Achtung: Derzeit finden die Treffen als Videositzung statt. Bitte über unsere Mailadresse nachfragen, wie die aktuelle Situation ist.

 Kassel - RT4 Betrieb ist auf Grund der Witterung bis Betriebsschluss am 21.10.21 eingestellt. SEV ist eingerichtet. Dieser pendelt zwischen Wolfhagen Bf. und Oberveilmär Bahnhof.



Im Hauptbahnhof zeigt die Anzeige den Zug nach Bad Wildungen an. Die Fahrgäste warten aber vergebens. In der App steht, dass die Kurhessenbahn den Betrieb eingestellt hat.

Es stellt sich allerdings neben der unbefriedigenden Informationslage die Frage, warum die Regio-trams nicht bis Grebenstein oder gar bis Hofgeismar pendeln können, denn die Störung liegt nördlich des Bahnhofs Hofgeismar in Richtung Hümme.

Die Ereignisse der beiden Tage zeigen, dass es anscheinend noch ein weiter Weg zu einer zuverlässigen und konsistenten Fahrgastinformation ist. Unverständlich bleibt, warum trotz der mittlerweile zahlreichen digitalen Informationskanäle das Informationsmanagement so unzureichend bleibt. Das sollte sich dringend ändern, wenn Fahrgäste als Kunden und nicht als Beförderungsfälle gesehen werden. Bis dahin bleibt dem Nutzer bei Störungssituationen nur, sich über vier (!) Medienquellen zu informieren: Der NVV-App, der KVG-Startseite, den NVV-Verkehrsmeldungen auf der Webseite (auch über die KVG-Seite erreichbar) sowie die HNA-Webseite. Aus den dort vorhandenen Informationen kann man sich manchmal – aber auch nicht immer – die genaue Störungssituation zusammenreimen. WS

Winterchaos im Kasseler ÖPNV



Der Februar 2021 wird in die Geschichte des Kasseler Nahverkehrs eingehen. Zwischen fünf und acht Tagen, je nach Strecke, wurde der Bus- und Bahnverkehr eingestellt. Eine derart lange Betriebsunterbrechung hatte es, mit Ausnahme von Streiks, seit Ende des 2. Weltkrieges nicht gegeben. Grund war ein starker Wintereinbruch.

Am Samstag, dem 6. Februar 2021 ging der Regen in Schnee über und eine erste schüchterne Schneeschicht bedeckte auch tiefere Lagen im Stadtgebiet. Am Sonntagmorgen war bei mäßigem Frost die ganze Stadt mit einer wenige Zentimeter hohen Schneeschicht bedeckt und es schneite bis zum frühen Nachmittag weiter. Der Betrieb von Bussen und Bahnen in der Stadt funktionierte bis auf einzelne Streckenabschnitte weitgehend problemlos. Gesperrt war bereits den ganzen Tag die Tramstrecke zur Hessenschanze, später wurde auch der Betrieb zum Druseltal eingestellt. Im Stadtgebiet waren Bauarbeiter zu beobachten, die die Weichen vom Schnee reinigten.

Die KVG veröffentlichte um 17:30 Uhr auf ihrer Internetseite eine Pressemitteilung, in der es hieß, dass sich seit mehreren Stunden Mitarbeiter im Sonder-

einsatz befänden, um mit Werkzeug verdichteten Schnee aus Weichen und Schienenrillen zu entfernen. Durch diese Sonder Einsätze könnte der Bahnverkehr weitestgehend aufrecht gehalten werden, hieß es. Seit dem Vorabend würden auch zwei Bahnen mit auf dem Stromabnehmer montierten Glycerin-Sprühleisten verkehren, die während der Fahrt die Oberleitung mit einem feinen Glycerinnebel benetzen, um sie vor Vereisung zu schützen.

Angekündigt wurde zudem: „Zur Vorbereitung auf den am morgigen Montag, 8.2. wieder einsetzenden Wochentagsverkehr, an dem wir fast doppelt so viele Straßenbahnen und Busse im Einsatz haben wie an einem Sonntag, lassen wir die ‚Eiskratzer-Bahn‘ heute Nacht durchgängig im gesamten Liniennetz fahren“. Zudem sollten weitere Straßenbahnen verkehren, um die Schienen und vor allem die Schienenrillen freihalten. Die um 17:30 Uhr erschienene Pressemitteilung deutete darauf hin, dass die KVG diesmal auf den bereits seit Tagen angekündigten Wintereinbruch mit einhergehendem Temperatursturz gut vorbereitet sei.

Nachdem es im Januar 2013 nach einem früheren Winter- einbruch bereits zu größeren Problemen gekommen war, hatte der VCD seinerzeit gefordert, dass die KVG einen Ersatz für den damals ausrangierten Schienenschneepflug beschaffen sollte und einen effektiveren Winterdienst organisieren sollte. Damals war eine Folge, dass die Schneepflüge der Stadtreiniger die Nahverkehrsspuren, die sich Bahnen und Busse teilen, zukünftig räumen sollten.

Über die Meldung der KVG konnte man sich freuen, zeigte sie doch, dass diesmal eine engagierter Winterdienst organisiert wurde. Leider war das ein Trugschluss. Nur 20 Minuten später erschien um 17:50 Uhr überraschenderweise eine weitere Mitteilung. In dieser wurde informiert, dass die Straßenbahnverkehr ab 18 Uhr eingestellt werde. Die Betriebseinstellung begann also bereits am frühen Sonntagabend. Warum um 17:30 Uhr alles gut organisiert schien und wenige Minuten später genau das Gegenteil der Fall war, konnte bis heute nicht geklärt werden.

In der folgenden Nacht erreichte dann ein weiteres Schneefallge-



Sonntag, 07.02. gegen 15 Uhr. Eine private Baufirma kümmert sich am Stern um die Weichen. (alle Fotos: WS)



Sonntag, 07.02. gegen 17 Uhr. Der Tramverkehr läuft fast normal, nur die Ziele Hessenschanze und Druseltal sind nicht mehr per Tram erreichbar.



Früher Montagmorgen 08.02. Tiefverschneit wacht die Stadt auf, Die Autofahrbahnen sind trotz Räumung schneebedeckt, die Schienen jungfräulich weiß.



Montag 08.02. 13 Uhr: Der Schneefall hat seit mehreren Stunden aufgehört, die Gleise am Stern liegen noch unverändert dick unter Schnee (alle Fotos WS)



Montag 08.02. 16 Uhr: Erste Räumaktivitäten in der Unteren Königsstraße sind sichtbar. Statt Schneeflug setzt man auf Bagger und LKW.



Zur gleichen Zeit rollt der Autoverkehr auf der Kurt-Wolters-Straße bereits wieder fast unbehindert.

biet die Stadt und die Temperaturen fielen auf -6° bis -8° . Am frühen Montagmorgen lagen im Stadtgebiet rund 15 cm Schnee, es schneite weiter bis in die Vormittagsstunden. Auf den Straßen waren Schneeräumer der Stadtreiniger unterwegs, auf den Gleisen tat sich nichts. Weder in den Stadtteilen noch in der Innenstadt waren Räumaktivitäten auf dem Schienennetz zu erkennen. Gleiskörper und Haltestellen blieben jungfräulich weiß.

Auch am Mittag, Stunden nach Abklingen des Schneefalls, blieb es bei dieser Situation, man fragte sich, warum überhaupt nichts passierte. Weder wurde irgendwo der Schnee vom Gleiskörper geschoben noch wurden Weichen freigeschaufelt und gekehrt. Alle diese Maßnahmen wären vor einigen Jahrzehnten noch selbstverständlich gewesen, als Schüler konnte der Autor dies regelmäßig erleben.

Zudem war nun ein weiteres Problem zu erwarten. Wenn Schnee nicht zeitnah geräumt wird, bildet sich am Boden zunehmend eine Eisschicht. Das kennt jeder, der vor seinem Grundstück Schnee räumen muss. Und dieses Eis sollte in



Dienstagmittag 09.02. Ein Regionalbus an der Haltestelle Fünffensterstraße an. Bis zum ersten Einsatz der blauen Busse wird es noch 4 Tage dauern.



Die Kurt-Schumacher-Straße zur gleichen Zeit: Geräumte Kfz-Fahrbahnen und dick mit Schnee bedeckte Nahverkehrsspur



Weiter oben am Stern sind die Gleise schon freigeräumt. Bis zur ersten Linienfahrt wird es aber noch fast vier Tage dauern.

den kommenden Tagen neben der Schneemenge für ein großes Problem sorgen.

Am Montagnachmittag waren dann endlich Räumaktivitäten zu beobachten, die allerdings eher erstaunten als befriedigten. Kein Schneepflug räumte die Gleiskörper frei. Mit Baggern und Radladern wurde der Schnee zusammengeschoben und auf LKWs verladen. Wie wenig effizient ein solches Verfahren ist, wird deutlich, wenn man sich nur vorstellt, das Straßennetz würde nicht mit Schneepflügen, sondern mit Baggern und Raupen vom Schnee geräumt. Wahrscheinlich würde es Wochen dauern, bis die Hauptstraßen wieder weitgehend befahrbar wären. Ein Schneepflug bewegt sich bei 20 km/h etwa 330 Meter in der Minute, die hier praktizierte Räummethode benötigt für die gleiche Strecke mindestens ein bis zwei Stunden, also ein Vielfaches an Zeitaufwand.

Auch wenn die KVG auf ihren Informationskanälen die Betriebsaufnahme erst für Dienstag, dann für Mittwoch ankündigte, war angesichts der streckenmäßig geringen Räumleistung Skepsis angesagt.

Obwohl in den vergangenen Jahrzehnten bei Schneefall und Glätte gerade die Straßenbahn den Vorteil des schienengebundenen Verkehrsmittel gegenüber Auto und Bus ausspielen konnte, gab es dieses Mal offenbar kein wirksames Konzept, wie dieses Verkehrsmittel wintersicher betrieben werden könnte. Städte wie Innsbruck haben da wenig Probleme, obwohl dort deutlich häufiger winterliche Verhältnisse herrschen.

Als das Kind nun aber in den Brunnen gefallen war und an eine kurzfristige Betriebsaufnahme des Tramverkehrs nicht zu denken war, hätte man einen Busnotverkehr erwartet. Immerhin sind tausende Kasseler auf den ÖPNV angewiesen, um zur Schule oder zur Arbeit zu gelangen. Aber einen Busverkehr organisierte die KVG nicht, mit dem Hinweis, die Verkehrs-



Mittwoch 10.02. Die Schneeräumung hat nun auch die Haltestelle Altmarkt erreicht (alle Fotos WS)



Endstelle Ihringshäuser Straße: Die regionalen Busse verkehren wieder (Foto oben), nur kommt man auf der anderen Seite des Bahnsteigs (Foto unten) nicht weiter. Kein Betrieb im Stadtgebiet Kassel.

sicherheit an den Haltestellen wäre nicht gegeben gewesen.

Die roten Busse schienen dieses Problem nicht zu haben. Die ersten Linien fuhren bereits am Dienstag wieder, die restlichen Linien nahmen auch recht bald ihren Betrieb wieder auf.

Beim blauen Stadtverkehr bewahrheiteten sich demgegenüber die schlimmsten Befürchtungen. So konnte bis zum Freitag keine einzige Strecke (!) in Betrieb genommen werden. Erst am Samstag 13.2. sollten dann wieder die ersten Trams fahren, in einem sehr kleinen Teilnetz.

Bei diesem Teilnetz verkehrten die Linie 1 zwischen Holländischer Straße und Hessischer Rundfunk, die Linie 4 zwischen Sandershäuser Straße und Hessischer Rundfunk sowie die Linie 5 zwischen Innenstadt und Auestadion, diese allerdings in einem verdichteten Takt.

Weitere Streckenabschnitte wurden dann erst am Dienstagmorgen in Betrieb genommen. Erst im weiteren Verlauf der Wochen gingen dann alle restlichen Tram- und Busstrecken wieder in Betrieb.

Unerklärlich bleibt neben der

langen Räumzeit auch die fehlende Eile, den Verkehr nach Räumung der Strecken wieder in Betrieb zu nehmen. Denn am Freitagmittag fuhren bereits mehrere Straßenbahnen als Werkstattfahrten auf dem Innenstadtring, der Holländischen Straße, der Leipziger Straße und vermutlich auch der Wilhelmshöher Allee und der Frankfurter Straße. Diese rückten später in die Betriebshöhe ein, die freien Strecken blieben aber bis zum nächsten Morgen ohne Verkehr.

Gleiches war am Sonntag zu erleben. Die Räumarbeiten z.B. auf der Ihringshäuser Straße wurden auch an diesem Tag fortgesetzt. Gegen Nachmittag rückten die Räumtrupps ab, gegen 18 Uhr wurde mit einer Straßenbahn die Strecke testweise befahren.

Die Hoffnung, damit bereits am Sonntagabend oder wenigstens am Montag wieder Straßenbahnen auf dieser Strecke angeboten zu bekommen, blieb unerfüllt. Diese freie Strecke wurde wie alle anderen bisher gesperrten Strecken erst am Dienstagmorgen wieder in Betrieb genommen. Hierfür fehlte den Fahrgäste nun völlig das Verständnis.

Der VCD fordert dringend aus-



Freitag 12.02. Das Rasengleis in der Rudolf-Schwander-Straße ist mittlerweile auch wieder frei, der Rasen aber stark beschädigt.



Freitag 12.02. Am Mittag finden Testfahrten mit merhen Trams wie hier am Stern statt. Diese rückten anschließend ein, eine Aufnahme des Betriebs findet nicht statt.



Sonntag 13.02. 18 Uhr: Die Strecke in der Ihringshäuser Straße ist wieder frei, eine Werkstattfahrt bestätigt die Befahrbarkeit. Noch fast 30 Stunden wird es aber dauern, bis hier wieder Straßenbahnen im Linienbetrieb fahren.

reichende Winterdienstkonzepte für den Kasseler Nahverkehr. Diese müssen in erster Linie Technik zur zügigen Räumung der Tramstrecken beinhalten. Wie nach dem Schneechaos von 2013 bereits schon einmal veröffentlicht, muss dies ein größere Engagement der Stadtreiniger auf den befestigten Schienenstrecken (in der Regel Nahverkehrsspuren) beinhalten. Es ist nicht einzusehen, dass nur Autofahrbahnen geräumt werden, Gleistrassen aber nicht. Für die Schotter und Rasengleisbereiche wird aber nach wie vor eine schienengängige Räumtechnik benötigt. Leipzig hat dies bereits realisiert. Aufgrund der milder werdenden Winter hatte man die dortigen Schneepflüge ausrangiert. Nach dem besonders strengen Winter 2010/11, bei dem das Leipziger Straßenbahnnetz über Tage hinweg kaum bzw. gar nicht betriebsfähig war, entschieden sich die LVB im Jahr 2011 zum Kauf zweier schienengebundener Schneepflüge. Dies sollte ein Vorbild für Kassel sein.

Darüber hinaus muss betont werden, dass den bei dem Winterchaos eingesetzten Arbeitskräften großer Dank ausgesprochen werden muss. Die hatten mit zum Teil anstrengender Handarbeit Gleis von Schnee und Eis befreit. Diese Leistung soll durch die VCD-Kritik keinesfalls geschmälert werden. Ziel müssen aber Betriebsstrukturen sein, die solche fa-

talen Situationen und derartige Betriebseinstellungen gar nicht erst entstehen lassen. Vielleicht sollten dazu auch ehemalige KVG-Mitarbeiter um Rat gefragt werden, zu deren aktiver Zeit man den Winter besser im Griff hatte. WS



Schwer malochen mussten viele Dutzend Bauarbeiter, um die Gleise wie hier an der Weserspitze von Schnee und Eis zu befreien (Foto BS)



Schneeräumung an der Ihringshäuser Straße (Foto BS)

Kommentar: Winter können wir nicht mehr



Telefonzelle am Bebelplatz: Abseits des eingestellten Nahverkehrs hatte der Winter auch seine schönen Seiten. (Foto WS)

Was waren das noch für Zeiten. Die Winter waren kalt und Schnee fiel regelmäßig. Winterdienst wurde effektiv organisiert und die Deutsche Bundesbahn warb bundesweit mit dem Slogan „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“

Auch im Kasseler ÖPNV hatte man winterliche Verhältnisse halbwegs gut im Griff. Am 30. Dezember 1978 erlebte Kassel einen ähnlichen Wintereinbruch wie in diesem Jahr. Binnen Stunden ging der Regen in Schnee über, das Thermometer sank über Nacht auf -10° und es fielen 20 cm Schnee. In der HNA-Ausgabe vom 2. Januar 1979 heißt es: „Die Straßenbahn war nur für kurze Zeit, später mit wenigen Unterbrechungen, nicht pünktlich an den rund 450 Haltestellen der Stadt aufgetaucht.“

Von solchen Zeiten kann man offenbar heute nur noch träumen. Ein Wintereinbruch legt den gesamten ÖPNV für viele Tage lahm.

Früher hatte man Schienenschneepflüge und zusätzlich fuhr man bei Schneefällen mit Straßenbahnen die ganze Nacht das Schienennetz frei. Dutzende Mitarbeiter der damals noch bei der KVG vorhandenen Gleisbaukolonnen sorgten noch in der Nacht für Schneeräumung an Haltestellen und Weichen.

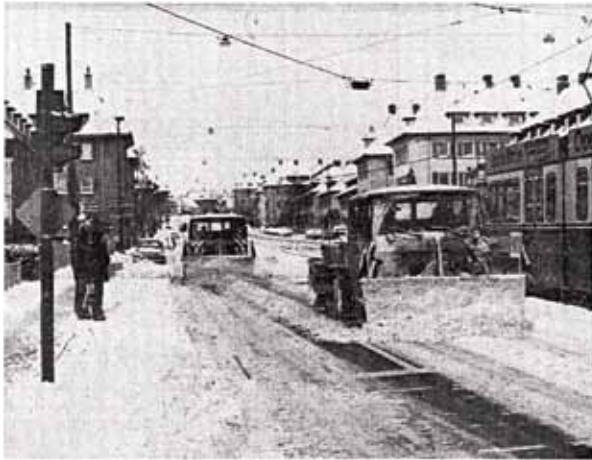
In diesem Jahr überließ man das Streckennetz offenbar am Sonntagabend um 18 Uhr dem Wintereinbruch. Dass dann am Montagmorgen immer noch keine Schneepflüge auf den Nahverkehrsspuren unterwegs waren, war ein mehr als ärgerliches Versäumnis.

Die nicht sonderlich effektive Schneeräummethode mit Baggern und Radladern erweckt den Eindruck, als wäre der Einsatz von Schneepflügen auf den Tramgleisen untersagt worden, um den Autoverkehr nicht durch den geräumten Schnee zu behindern. Das wäre allerdings

völlig ohne Sinn und Verstand und ein Skandal. Dabei könnten die Schneepflüge der Stadtreiniger alle gepflasterten Streckenabschnitte in überschaubarer Zeit vom Schnee befreien.

Allerdings bleibt dann immer noch das Problem mit Rasen- und Schottergleisen. Hier wird man ohne einen effektiven Schienenschneepflug immer wieder vor Schneefällen kapitulieren müssen. Es ist höchste Zeit, Konzepte zu erstellen, mit denen die Verkehrswende auch im Winter gelingen kann.

Der kommende Winter steht bereits vor der Tür. Und Meteorologen prophezeien, das trotz oder gerade wegen des Klimawandels winterliche Extremsituationen in Zukunft sogar häufiger eintreten könnten. Ein Aussitzen von Winterproblemen, weil man auf wärmere Winter hofft, wäre also eine schlechte Idee. RM, WS



In versetzter Fahrt stäubten die Schneepflüge des Reinigungsamtes die Straßen Kassels am Samstag bereits kurz nach Einbruch der Kälteperiode. Aber ihre Arbeit war zu Beginn nicht sehr erfolgreich: Zu groß waren die Schneemassen, die bereits kurz nach der ersten Räumaraktion wieder vom wolkenverhangenen Himmel gestiegen waren. Unser Bild zeigt die Irlingshäuser Straße. (Foto: Koch)

Heute früh Verkehrschao?

**Oberleitungen waren eingefroren
Mit Langlaufskiern zum Dienst**

Kassel (hau). Am Samstagnachmittag war sie da, die Kälteperiode. Aber das befürchtete Chaos blieb aus — weder in der Stadt noch auf den Autobahnen gab es Verkehrsbehinderungen und Zustände, wie sie aus Norddeutschland gemeldet wurden. Die Straßenbahn war nur für kurze Zeit, später mit wenigen Unterbrechungen, nicht plötzlich an den rund 400 Haltestellen der Stadt unterbrochen. Die Züge trafen mit Verspätungen von rund einer Stunde ein — Ersatzrüge fahren und sichern den reibungslosen Reiseabschluß. Aber heute früh könnte der einsetzende Berufsverkehr Verkehrschaos mitbringen.

Die Hauptverkehrsachsen sind alle frei, freut sich der Leiter des Reinigungsamtes, Heinrich Bach. Aber verstärkter Schneefall, so vermutet KVG-Direktor Klaus-Peter Reicke, und Fahrzeuge mit Sommerreifen könnten heute früh dafür sorgen, daß der Verkehr zusammenbricht. Die Straßenbahn jedenfalls, so Reicke, ist mit beheizten Weichen und mit Spezialsalz bestreuten Halteinseln gerüstet.

Daneben arbeiten über 400 Leute des Reinigungsamtes in drei Schichten — von den Straßenwagenbesatzungen bis hin zu den Handstreunern waren und sind sie fast rund um die Uhr im Einsatz. Lediglich von 22 bis 3 Uhr steigt eine kleine Kolonne frei bleiben. Ab 3 Uhr sind dann wieder alle Männer verfügbar.

An den beiden letzten Tagen kümmerten sich rund 30 Mitarbeiter der KVG darum, daß die Oberleitungen, die am Samstag trotz Vorbereitungen (Aluminium-Stromabnehmer wurden an einigen Zügen eingebaut) total eingefroren waren, wieder frei sind. Außerdem räumten sie die Bereiche, an denen KVG-Busse fahren und die der KVG gehören.

Dieser seit acht Jahren bitterste Winter in Kassel hatte auch seine freundlichen Seiten. So kam zum Beispiel der Chef der HNA-Sportredaktion, Herbert Feiler, von Wilhelmshöhe aus dem Neckarweg mit Langlaufskiern zum Pressehaus am Park Schönfeld. Mit den Skiern war er 32 Minuten unterwegs, mit dem Auto benötigte er — unter normalen Bedingungen — sieben Minuten ...



Die HNA am 2.1.1979: Der Jahrhundert-Wintereinbruch mit der sogenannten Schneekatastrophe von Schleswig-Holstein hat auch Kassel erwischt. Die KVG ist allerdings gut gerüstet gewesen. Drei Wochen später wird der damalige KVG-Chef Rohlke gegenüber der HNA berichten, dass angesichts der wochenlangen Winterwitterung Autofahrer in großer Zahl auf die Straßenbahn umgestiegen sind und die Kasse der KVG klingeln würde.

Stillstand bei der Liniennetzreform

Dreieinhalb Jahre gilt nun der veränderte Fahrplan aufgrund der Liniennetzreform. Die Kritikpunkte an dieser Reform sind in der Vergangenheit mehrfach aufgeführt worden. Was ist der aktuelle Stand:

Die Netzreform ging im März 2018 an den Start. Seitdem wurde nur marginal in das Netz und das Angebot eingegriffen. Eine Gesamtauswertung ist bis heute nicht öffentlich.

Der Plan, durch die Reform Verbesserungen durch Einsparungen an anderer Stelle zu kompensieren und darüber hinaus jährlich noch rund eine Million Euro einzusparen zu können, ging allerdings nicht auf, denn die Einsparungen konnten offenbar nicht erzielt werden, wie die HNA am 3. Dezember 2019 berichtete.

Im Dezember 2019 distanzierte sich zudem der KVG-Aufsichtsratsvorsitzende, Oberbürgermeister Christian Geselle, von der Reform. Gemäß HNA-Berichterstattung räumte der OB Fehler ein und kündigte eine erneute Prüfung der Bus- und Straßenbahnlinien ein. Diese sollte 2020 erfolgen, allerdings gibt es bis Oktober 2021 immer noch keinen Hinweis auf umfassende Nachbesserungen.

Rückblick:

Auslöser der Liniennetzreform waren die hohen Kosten der in den Jahren 2011 bis 2013 neu beschafften Niederflurwagen. Daraufhin stand die KVG unter hohem Druck, laufende Kosten zu senken. Ein Angebotskahlschlag konnte allerdings verhindert werden, es wurde eine angeblich effizienzsteigernde Netzreform beschlossen. Am Ende dieses Prozesses, bei dem es zwar eine Bürgerbeteiligung gab, bei der aber wesentliche Kritikpunkte nicht berücksichtigt wurden, folgte eine Netzveränderung, deren überschaubare Verbesserungen durch erhebliche Einsparungen und Taktausdünnungen an anderer Stelle bezahlt wurden. Diese Einsparungen waren durchaus markant, denn nach den Planungen sollten nicht nur die Verbesserungen (z.B. Taktverdichtung auf der neuen Linie 10, Taktverdichtung am Samstagnachmittag) gegenfinanziert werden, sondern am Ende sollten auch Betriebskosten in Höhe von einer Million Euro eingespart werden.

Folgen der Netzreform:

Mit der Netzreform waren globale Taktausdünnungen im frühen Berufsverkehr (Taktverdichtung neu erst ab 6:30 Uhr statt 6:00 Uhr), am frühen Samstagvormittag (Taktausdünnung bis zu 50% vor 10 Uhr) zu spüren und am Sonntagmorgen verbunden. Wesentliche Folgen dieser Taktausdünnungen waren volle und übervolle Bahnen zu Zeiten, in denen bisher die Nutzung des ÖPNV problemlos war. Dies betraf einige Kurse im frühen Berufsverkehr und am Samstagvormittag.

Auch die massive Ausdünnung des Verkehrs zur Ihringshäuser Straße (täglich ab 20:45 Uhr 50% Reduktion) führte nach 21 Uhr zu Gedränge in den Bahnen.

Eine weitere Takt- und Kapazitätsausdünnung führt werktags auf der Frankfurter Straße immer wieder zu unnötig vollen Fahrzeugen: Die Einstellung der Linie 5E im nachfragestarken Winterhalbjahr sollte durch den Einsatz von Beiwagenzügen auf der neuen Linie 6 kompensiert werden. Dies bedeutet bereits rechnerisch eine Reduzierung des Platzangebots um etwa 15 bis 20 % (zusätzlicher Beiwagen anstelle einem kompletten Straßenbahnzug der Linie 5E). Damit wurde die Belastung der Linie 5 erheblich größer, da die Beiwagenzüge der Linie 6 ab Oberzwehren Mitte zum Brückenhof abbiegen, die Verstärkung durch die Linie 5E aber bis zum Mattenberg erfolgte.

Verstärkt wurde dieser Effekt durch ein Problem mit den neuen Beiwagen. Der Einsatz von Beiwagen auf der Linie 6 kann auch im dritten Reformjahr in Folge nicht zuverlässig realisiert werden. Mitunter sind weniger als die Hälfte der Züge ohne Beiwagen unterwegs.

Wichtigste VCD-Forderungen

1. Rücknahme der Taktausdünnungen im morgendlichen Berufsverkehr: Die Reduktion der Kurse zwischen 6 und 6:30 Uhr, zum Teil bis 6:45 Uhr muss soweit zurückgenommen werden, dass zu dieser Zeit wieder alle Fahrgäste einen Sitzplatz finden. Derzeit ist dies vor allem auf den Betriebshof fernen Strecken nach Wolfsanger und zur Ihringshäuser Straße ein Problem.
2. Rücknahme der Taktausdünnungen am Samstagmorgen und am frühen Samstagvormittag: Vor acht Uhr wurde das Angebot im Schnitt um 50%, im Nordosten sogar um 67% (statt Linien 3, 6 und 7 nur noch Linie 3) reduziert. Zwischen 9 und 10 Uhr gibt es ebenfalls durch die später einsetzende Taktverdichtung Einschnitte um bis zu 50%.
3. Taktausdünnungen am Abend im Fasanenhof (Angebot wurde um 50% gekürzt) sind wieder zurückzunehmen.
4. Entwicklung von neuen Angeboten, ggf. auch Midibusangeboten, um den Ersatz von Busverkehren durch AST im Bereich Oberzwehren-Süd, Harleshausen Eschebergstraße rückgängig zu machen – eventuell auch durch Linien-Taxis mit Kleinbussen.
5. Reaktivierung der Tramverbindung Scheidemannplatz -Bhf. Wilhelmshöhe über Annastraße - Kirchweg (Linie 7) im Wochenendverkehr
6. Wiedereinführung des 15-Minuten-Taktes zwischen Königsplatz/Mauerstraße und Rothenberg im nachmittäglichen Berufsverkehr (Buslinie 16).

Der Corona-Effekt:

Eine längerfristige Auswertung der Liniennetzreform ist relativ schwierig. Mehrere größere Bauprojekte (z.B. Umbau Am Stern) führen dazu, dass es häufig keine „normale“ Betriebssituation gab. Zudem führte die Pandemie ab März 2020 zu einer nicht mehr vergleichbaren Situation. Die im nebenstehenden violetten Kasten aufgeführten Kapazitätsengpässe waren so nicht mehr vorhanden. Denn die Fahrgastrückgänge im Zuge der Corona-Pandemie führten vorübergehend zu weniger gefüllten Fahrzeugen. Zudem gab es zwischen März und Mai etliche Wochen ein um 50% reduziertes Fahrtenangebot, dass dann Grund für neue Überbesetzungen war, mit der Netzreform aber nichts zu tun hatte.

Allerdings sind mittlerweile viele der vorher der Pandemie beschriebenen Effekte wieder vermehrt zu beobachten. Auch wenn häufig das Gedränge nicht mehr so extrem ist, wird es seitens der Fahrgäste weiterhin als unangenehm empfunden. Die Pandemie führt bei Gedränge insgesamt viel früher zu Verärgerung, die Fahrgäste sind hier sensibler geworden.

Die Position des VCD:

Der VCD weicht von seiner massiven Kritik am immer noch aktuellen Reform-Netz weiterhin nicht ab (siehe auch Kasten auf Seite 29). Attraktiver Nahverkehr muss auch da wieder möglich sein, wo durch die Reformeneinsparungen erhebliche Verschlechterungen eingetreten sind.

Es ist aber notwendig, sich über weitere Veränderungen im ÖPNV-Angebot Gedanken zu machen. Dies betrifft in erster Linie die aufkommenstarken Strecken Wilhelmshöher Allee, Frankfurter Straße, Holländische Straße und Weserstraße-Ihringshäuser Straße sowie Leipziger Straße:

- Besseres Angebot am Abend: Verdichtung des derzeitigen 30-Minuten Taktes zwischen 20 Uhr und 22 Uhr
- Verbesserungen am Samstag: Verdichtung des derzeitigen 30-Minuten Taktes an Samstagen zwischen 18 und 20 Uhr
- Verbesserungen am Sonntag: Verdichtung des derzeitigen 30-Minuten Taktes an Sonntagen zwischen 12 und 20 Uhr

Dies kann entweder durch Zusatzfahrten auf den betroffenen Linien erfolgen oder durch ein ergänzendes Taktsystem. Momentan gibt es nur die Alternative des 15- oder 30-Minutentaktes.

Dies führt zu einem großen Angebotsbruch, der in den tatsächlichen Fahrgastzahlen nicht zu erkennen ist. Eine beispielhafte Folge: Samstag zwischen 17 und 18 Uhr werden die Bahnen im dichten Takt zunehmend leerer. Nach der Halbierung der Fahrten ab 18 Uhr sind die Fahrzeuge plötzlich wieder sehr stark gefüllt.

Möglicherweise muss man hier über einen 20-Minuten-Takt nachdenken, Den gab es übrigens schon mal bis 1985. RM, WS

ÖPNV-Anbindung des neuen Gewerbeparks Kassel-Niederzwehren



So leer wie 2017 ist der neue Gewerbepark Kassel-Niederzwehren längst nicht mehr. Trotz der dynamischen Ansiedlung von zahlreichen Firmen und Arbeitsplätzen gibt es noch kein reguläres Busangebot (Foto WS)

Lange Jahre war die Ausweisung von Gewerbeflächen auf dem sogenannten Langen Feld in Niederzwehren stark umstritten, seit 2015 wird der Gewerbepark Kassel-Niederzwehren realisiert. Zogen zu Anfang nur wenige Firmen in das neue Gebiet, füllen sich die Flächen mittlerweile aber deutlich. Der erste und der zweite Bauabschnitt wurden bereits fertiggestellt, die Erschließung der ersten Flächen im dritten Abschnitt ist im Gange.

Im Gegensatz zur großen wirtschaftlichen Dynamik hinkt das ÖPNV-Angebot der Entwicklung deutlich hinterher. Zu Beginn war das Gelände überhaupt nicht ans ÖPNV-Netz angebunden. Dies war besonders tragisch, weil auch in der Nähe des weitab von der Niederzwehrener Bebauung entstehenden Gebietes keine Bus- und Bahnlinien existierten. Als kurzfristige Lösung wurde ein Anrufsammeltaxi eingerichtet,

das aber bestellt werden muss. Leider scheint es bisher keine weitere Bewegung in Sachen ÖPNV zu geben. Man ruht sich auf dem Rumpfangebot AST aus und plant offenbar keinen regelmäßigen ÖPNV. Um (zukünftig) Beschäftigte im Gewerbepark zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu animieren, ist das derzeitige Angebot völlig ungeeignet. Es ist eine minimale Notlösung, die ausschließlich von Personen genutzt werden dürfte, die schlicht keine Möglichkeit haben, mit dem eigenen Auto oder Mitfahrgelegenheiten zur Arbeit zu kommen.

Der VCD fordert eine angemessene regelmäßige Bedienung des Gewerbeparks durch eine Buslinie, die neben der bisherigen AST-Haltestelle Dennhäuser Straße auch weitere Stationen im Verlauf der Strecke bedient. Dazu der VCD: Wer mit einem großen finanziellen und logistischen Aufwand ein bedeutendes Gewerbegebiet realisiert, muss sich auch um ein ausreichendes ÖPNV-Regelangebot kümmern. Ein Anruf-Sammeltaxi erfüllt diese Anforderung in keiner Weise.

Mindestens ein Linientaxi-betrieb mit Kleinbussen, die die Anforderungen der Barrierefreiheit erfüllen, wird für den Gewerbepark benötigt.

Es handelt sich hierbei um einen bereits früher häufig - und nicht nur in Kassel - begangenen Grundsatzfehler. Vielfach (in Kassel zum Beispiel Helleböhn, Neubaugebiet Wolfsanger) werden Neubau- oder Gewerbegebiete konzipiert, geplant und bebaut, ohne dass man sich bereits im Vorfeld die erforderlichen Gedanken um eine angemessene ÖPNV-Bedienung gemacht hat.

Wenn dieser Mangel später zu Tage tritt, ist es mitunter zu spät, Bewohner, Arbeitnehmer usw. wieder von dem dann eingefahrenen Pfad des Autos zurückzuholen. RM, WS



Das AST mit der Linienbezeichnung 90 bedient seit einem knappen Jahr den Gewerbepark Niederzwehren. Der Ausschnitt aus dem Liniennetzplan des NVV zeigt deutlich, wie weit das Gebiet von den Haltestellen des übrigen Liniennetzes entfernt liegt. Ein Busregelangebot ist hier dringend notwendig. (Karte: NVV/KVG-Webseite)

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 2020
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, 23. November 2021, 19⁰⁰ Uhr

Kreuzkirche“ (xx)

Haltestelle „Murhardstraße/Universität“

Engeladen sind alle Mitglieder des VCD Kreisverband Kassel
und natürlich auch alle, die sich für unsere Arbeit interessieren!

Bitte unbedingt beachten: Die Veranstaltung findet unter der 3G-Regelung statt. Wir bitten um vorherige Anmeldung unter unserer Mailadresse kassel@vcd.org oder unter der Telefonnummer 0561/875425.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand des VCD Kreisverbandes Kassel, Britt Schmidt (1. Vorsitzende)