



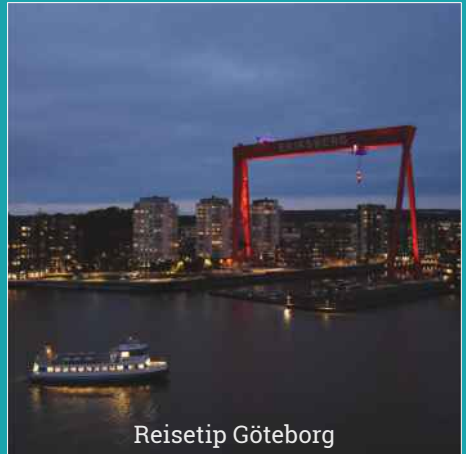
Bahnverbindung - Kassel nach Westen



Winter 2023/2024 - KVG trotz Schnee



Neue Fahrradstraße Königstor



Reisetip Göteborg

Endlose Behinderungen im Bahnverkehr • Neue Fahrradparkhäuser •  
Straßenbahn im Advent gesperrt • Tramfahrzeugkonzept lässt Wünsche offen

**Jahreshauptversammlung 5. Juni 2024**

**Einladung siehe Rückseite**

## Inhaltsverzeichnis

Es wird ernst: Fahrradstraße Königstor	3
Bis auf weiteres: Endlose Behinderungen im Bahnverkehr	4
Bahnverbindung von Kassel Richtung Westen: Licht und Schatten	9
#wirfahrenzusammen	11
Neue Fahrradparkhäuser in Kassel	13
Letzte Meldung: Radfahrquerung der Karlsaue wird legal	14
Winter 2023/2024: KVG trotz dem Schnee	15
Tramverkehr: Zukünftiges Fahrzeugkonzept lässt Wünsche offen	17
Straßenbahn im Advent ausgesperrt	19
Schon wieder Diskussion um die Straßenbahn in der Königsstraße?	22
FDP-Träume von der autogerechten Stadt	23
Reisetip: Ein Sommertrip nach Göteborg	24
Informationen der KVG sind verbesserungsfähig	29
Jahreshauptversammlung des VCD-Kreisverbandes Kassel e.V.	32

### Impressum:

Gegenverkehr ist die Zeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland, Kreisverband Kassel e.V., Wilhelmsstraße 2, 34117 Kassel, [kassel@vcd.org](mailto:kassel@vcd.org)

Redaktion: Reinhard Ardel, Robert Elfring, Peter Fellmann, Rolf Meischke, Britt Schmidt, Wolfgang Schmidt  
Fotos, wenn nicht anders angegeben: Wolfgang Schmidt

VCD Kassel im Internet.  
<http://www.vcd.org/kassel>

## Es wird ernst: Fahrradstraße Königstor



Derzeit ist das Königstor noch eine Baustelle. Anschließend wird die Fahrradstraße eröffnet.

Baustelle im Königstor: hier entsteht eine Fahrradstraße. Begonnen wurde mit dem ersten Abschnitt zwischen Westend- und Friedrichstraße.

Das Königstor ist eine Hauptroute für Fahrradfahrer. Die Fahrradstraße wird an Einmündungen und Kreuzungen als bevorrechtigt beschildert. Es entfallen insgesamt 59 Pkw-Stellplätze (-17%) zugunsten von ca. 163 Fahrradstellplätzen und 6 Carsharing-Stellplätzen.

Ab Frühjahr 2024 wird dann kein durchgehender Kraftfahrzeugverkehr durch das Königstor mehr möglich sein: Die Umgestaltung zur Fahrradstraße wird mit einem Verkehrsversuch verbunden, der auf ein Jahr an-

gelegt ist. Damit der Durchgangsverkehr auf der Friedrich-Ebert-Straße und der Wilhelmshöher Allee bleibt, statt sich durchs Königstor zu schleichen, soll eine Doppelreihe von Pollern im kurzen Abschnitt zwischen den Einmündungen Weigelstraße und Friedrich-Engels-Straße angebracht werden.

So weit, so gut. Allerdings wäre es für die Durchfahrtsperre für Kraftfahrzeuge besser, den Platz vor der Sporthalle Königstor so umzugestalten, dass dort keine Autos hindurchkommen. Das hatte auch der Radschleicher so vorgeschlagen. Mit der jetzigen Planung bleibt nämlich der Schleichweg über die Westendstraße. Auch fragen wir uns, ob ein



Während der Bauarbeiten wird das Königstor für den Radverkehr gesperrt. Der Umleitungsverlauf über Wilhelmshöher Allee ist aber alles andere als fahrradfreundlich und wird von den Radfahrenden nicht angenommen

Jahr nicht ein zu kurzer Zeitraum für einen Verkehrsversuch ist.

Leider werden die Abschnitte von der Sporthalle Königstor zur Goethestraße bzw. zur Wilhelmshöher Allee erst später umgebaut.

Spannend wird werden, ob das Vorhaben so wie geplant umgesetzt wird. Es gibt den bekannten Reizpunkt Abbau von Parkplätzen und im Verkehrsversuch die faktische Sperrung für Autos, die das Königstor als Schleichweg nutzen wollen. Zu hoffen ist, dass die Poller kommen und niemand im Rathaus noch kalte Füße bekommt, falls die Autolobby aufschreit. Und es fallen ja auch Parkplätze weg...

### Bis auf weiteres: Endlose Behinderungen im Bahnverkehr?



Der vielleicht prominenteste Ausdruck zur aktuellen Bausituation im bundesdeutschen Schienenverkehr heißt „Tal der Tränen“. Googelt man dieses Schlagwort zusammen mit dem Stichwort Bahn, wirft die Such-

maschine hunderte von Artikeln zu diesem Thema aus. Baustellen und Streckensperrungen zur Sanierung von Bahnstrecken werden noch über Jahre die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs wei-

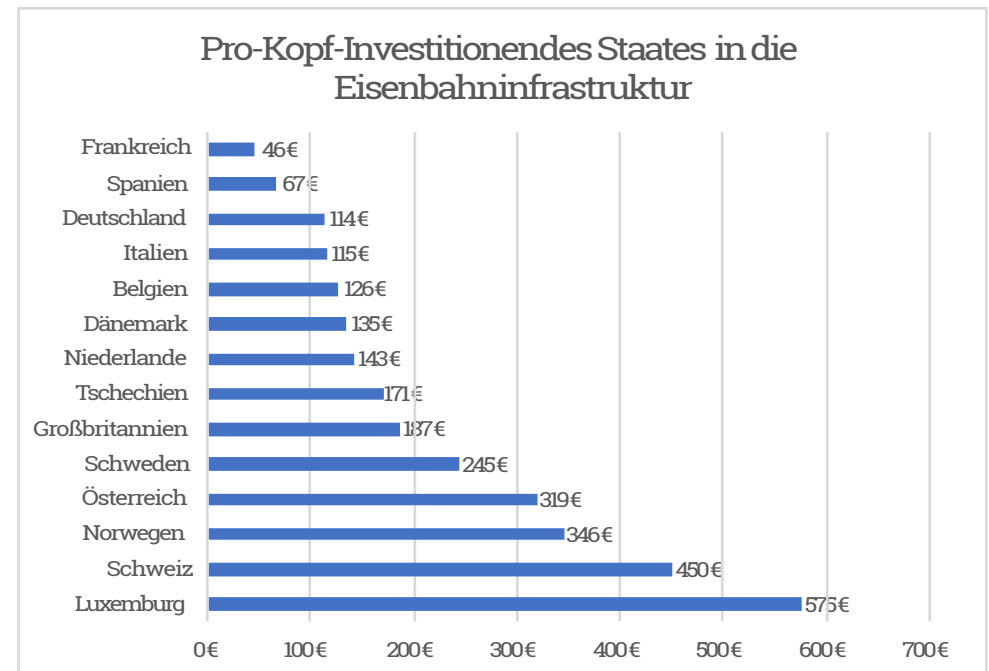
ter sinken lassen, 2023 sprach die Bahn von zeitweise 1200 Baustellen täglich im Bahnnetz!

Es ist eine Binsenwahrheit, dass das deutsche Schienennetz jahrzehntelang kaputtgespart wurde. Chronisch unterfinanziert ist das deutsche Bahnsystem schon seit langem. Im Vergleich ausgewählter europäischer Länder liegt Deutschland bei den Pro-Kopf-Investitionen in das Bahnnetz 2022 mit 114 € an drittletzter Stelle von 14 Staaten, wie die Allianz pro Schiene zusammengestellt hat. Unterboten wird dies nur noch von den beiden traditionellen

europäischen Schlusslichtern Frankreich und Spanien. Wie groß die Luft nach oben ist, zeigt der Unterschied insbesondere zu den drei Spitzenreitern Luxemburg (575 €), Schweiz (450 €) und Norwegen (346 €), die das drei- bis fünffache investieren.

Die schlechte Finanzierung des Bahnsystems in Deutschland hat eine lange Tradition. 2014 war diese mit 54 € pro Kopf sogar noch deutlich niedriger.

Zuvor gipfelte die Summe schlechter Weichenstellungen im Bahnsystem zwischen 1999 und 2009 unter Bahn-



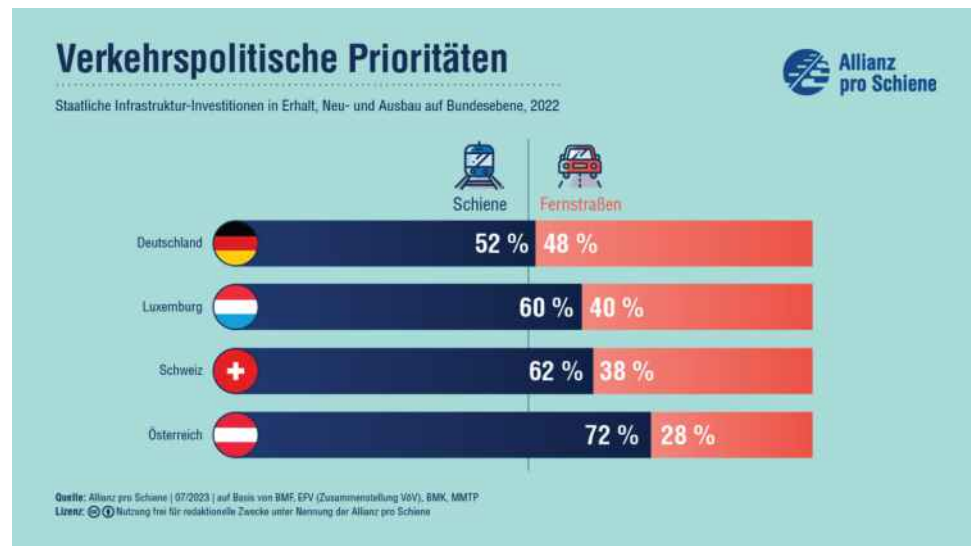
Quelle: Allianz pro Schiene, Grafik: Gegenverkehr

chef Hartmut Mehdorn. Allerdings, - so schlimm, wie das Erbe aus dieser Zeit ist - muss man immer wieder daran erinnern, dass Mehdorn zwar ein katastrophal falsches Bahnmanagement zu verantworten hat, er aber letztlich ziemlich konsequent das gemacht hatte, was die deutsche Politik als Leitlinien vorgegeben hatte. Und die träumte jahrelang von einer gewinnbringenden Börsenbahn. Erfolgswahlen in dieser Ära wurden durch den Verzicht auf Instandhaltungen (Fahren auf Verschleiß) und eine bereits vor Mehdorn begonnene einzigartige Vernichtung von Infrastruktur im Bahnnetz erreicht. So sank die Betriebslänge des Bahnnetzes zwischen 1994 von 40.385 km auf 33.469 km, als um fast 20%. Die Anzahl der Wei-

chen sank von 131.968 auf 65.550 nahezu halbiert.

Die Verdopplung der Pro-Kopf-Investitionen in den letzten zehn Jahren und der 2021 und 2022 erstmals leicht über 50% liegende Anteil der Bahn bei den Neu- und Ausbauten von Straße und Schiene auf Bundesebene sind ein leichter Hoffnungsschimmer für die Zukunft. Aber um in der europäischen Rangfolge deutlich nach oben zu rutschen, müsste ein Vielfaches an Investitionen geschultert werden.

Die dringend notwendige Sanierung des Bahnnetzes mit vielen Baustellen wirkt sich auch massiv auf die Bahnfahrten von und nach Kassel aus. So wurde seit 2020 in vier Etappen die Schnellfahrstrecke Hanno-



Aktuell wieder auf der alte Strecke unterwegs: ICE zwischen Göttingen und Kassel in Eichenberg

ver - Kassel - Würzburg saniert. Dies war jeweils mit Vollsperrungen und zeitintensiven Umleitungen der ICE-Züge über die alten Strecken verbunden. Wer sich mit dem Ende der Sanierung zwischen Kassel und Fulda Mitte Dezember 2023 wieder auf kurze Fahrzeiten gefreut hatte, wurde sofort wieder kalt erwischt. Seit dem 10. Dezember 2023 und noch bis 26. Mai 2024 müssen die ICE-Züge zwischen Kassel und Göttingen aufgrund einer Tunnelsanierung erneut über die alte Strecke via Eichenberg und Hannoversch Münden umgeleitet werden.

Bis kurz vor Ostern war zudem die Regionalverbindung Kassel - Halle gesperrt - mit Schienenersatzverkehr zwischen Kassel und Leinefelde.

Unmittelbar betroffen sein könnten Bahnreisende aus Kassel in diesem Jahr von folgenden Baustellen:

- Fulda - Frankfurt(M): bis 07.06.2024 (Umleitung und Fahrzeitverlängerung zwischen Kassel und Frankfurt (M))
- Frankfurt(M) - Heidelberg: bis 26.05.2024 (keine durchgehenden Züge Kassel - Darmstadt)
- Eisenach - Erfurt: 02.08. Bis 24.11.2024 (Folgen unklar)
- Karlsruhe - Freiburg: 10. bis 30.08.2024 (keine durchgehenden Züge Kassel - Basel, Schienenersatzverkehr zwischen Rastatt und Baden-Baden)
- Frankfurt(M) - Mannheim (Riedbahn): 15.07. bis 14.12.2024 (Umleitungen und Fahrzeitverlängerungen für ICEs von Kassel nach Süden / erste Generalsanierung siehe unten)

Im Regionalverkehr Hessen gibt es ebenfalls Sperrungen, eine Auswahl:

- Wabern - Bad Wildungen (bis 17.05.2024)

- Lahntalbahn Gießen - Limburg mehrere Sperrungen im Jahresverlauf

Neben unzähligen kleineren Sanierungsmaßnahmen stechen perspektivisch die geplanten 40 Generalanierungen von im geplanten Hochleistungsnetz hervor. Beginnend mit der Riedbahn in diesem Jahr sollen wichtige Streckenabschnitte über Monate total gesperrt werden. Regionalzüge werden durch Busse ersetzt, Fernzüge sowie Güterverkehr wird großräumig umgeleitet.

Welche Dimensionen solche Sperrungen haben, zeigt die geplante Riedbahnsanierung im Sommer. Die Bahn benötigt während der fünfmonatigen Sperrung für den Ersatzverkehr 400 Busfahrerinnen und -fahrer plus Reserve.

Das von kritischen Bahnfachleuten getragene Bündnis „Bürgerbahn“ kritisiert das Konzept der Streckensperrungen deutlich. Das Bündnis spricht von einem Fiasko, das der Verkehrswende schadet. Der ehe-

malige Chef der Schweizer Bundesbahn Benedikt Weibel bezeichnet die Totalsperrung wichtiger Strecken als „Selbstmord mit Ansage“, da sie viel Nutzer zum Umsteigen auf das Auto bringen werde. Er fordert als Alternative eine Sanierung „unter rollendem Rad“. Solche Maßnahmen hätten sich bei der SBB und anderen europäischen Nachbarbahnen als machbar und sinnvoll erwiesen.

Ein wichtiges Argument für die Generalanierungen seitens der Deutschen Bahn ist die Perspektive, in kürzerer Zeit die Strecken in einen Zustand zu versetzen, bei dem über viele Jahre keine nennenswerten Baustellen mehr nötig seien.

Wie nachhaltig diese Aussicht wirklich ist, kann bezweifelt werden. Insider sprechen am Beispiel der Strecke Kassel - Fulda davon, dass die Oberleitungen bei der Sanierung 2023 gar nicht erneuert worden wären, da diese noch nicht abgeschlossen seien. Damit ist eine weitere Sperrung in Zukunft zu befürchten.



Jahreshauptversammlung des VCD Kassel

5. Juni 2024 19.00 Uhr

Näheres siehe Rückseite

## Bahnverbindung von Kassel Richtung Westen: Licht und Schatten



Verkehrt seit dem 10. Dezember 2023 im Stundentakt: Der RE11 zwischen Düsseldorf und Kassel, hier bei Hofgeismar-Hümme

Schon lange hatten NVV und DB angekündigt, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die Zugverbindungen von Kassel in Richtung Westen neu zu sortieren. Bisher wechselten sich der RE 11 (Kassel – Paderborn – Hamm – Dortmund – Düsseldorf) und der RE 17 (Kassel – Marsberg – Brilon Wald – Arnsberg – Hagen) auf dem ersten Teil der Strecke bis Warburg in einem ungefähren Stundentakt ab, in Warburg hatte man dann Anschluss in die jeweils andere Richtung. Seit Dezember fährt nun jede Stunde ein Zug des RE11 von Kassel Richtung Ruhrgebiet über Paderborn und umgekehrt; dafür werden auf der Oberen Ruhrtalbahn nach Hagen gar keine Züge mehr nach Kassel durchgebunden. Der RE 17 fährt grundsätzlich nur noch ab bzw. bis Warburg.

Der Weg ins Sauerland ist damit deutlich unbequemer geworden. Es gibt keine Verbindung mehr ohne Umsteigen in Warburg. Dieser Umstieg funktioniert halbwegs zuverlässig, aber es gibt dafür nur wenige Minuten Zeit. Wenn es mal nicht klappt, wartet man eine Stunde lang im Freien an einem Bahnsteig, der außerhalb des Orts liegt, nur zum kleineren Teil überdacht ist und sehr wenige Sitzgelegenheiten bietet.

Dass der RE 11 bevorzugt wird, ist für Nutzer des RE 17 zwar schade, aber es gibt einleuchtende Gründe. Der RE 11 wird mit größeren Fahrzeugen betrieben, der RE 17 war nach der Aufnahme der Umsteiger in Warburg häufig überfüllt. Auch ist der RE 11 in der Regel stärker ausgelastet, theoretisch sollten also vom Umstieg in

Warburg insgesamt weniger Fahrgäste als bisher betroffen sein. Allerdings nur theoretisch.

Die tatsächliche Umsetzung des Fahrplanwechsels sieht nämlich so aus: Seit dem 10. Dezember fährt der RE 17 nur noch zwischen Hagen und Warburg, der RE 11 aber wegen Personalmangel auf unbestimmte Zeit nur noch zwischen Kassel und Hamm (statt Düsseldorf). Das bedeutet: Nicht weniger Fahrgäste, sondern fast alle müssen zur Zeit umsteigen – wer ins Sauerland will, in Warburg, und wer ins Ruhrgebiet will, in Hamm! Eine echte Verbesserung gibt es nur noch, wenn man nach Paderborn, Lippstadt oder

Soest möchte, was nur auf den kleineren Teil der Fahrgäste zutrifft.

Und obwohl die Fahrzeuge zwischen Hamm und Düsseldorf nicht gebraucht werden und theoretisch frei sind, verkehrt zwischen Hamm und Kassel nach wie vor immer nur ein einzelnes Triebfahrzeug, das seit der Einführung des Deutschlandtickets zumindest an Sonntagnachmittagen oft völlig überfüllt ist.

Positiv ist zu vermerken, dass mehr Züge als bisher fahren. Bisher kamen die letzten RE 11 in Kassel abends um 20.56 und 22.56 an; seit Dezember ist die Taktlücke dazwischen geschlossen und noch ein



Der RE17 im Diemeltal bei Lamerden ist seit dem 10. Dezember 2023 Geschichte

späterer Zug hinzugefügt, letzte Ankunft ist jetzt nach einem durchgängigen Stundentakt gegen Mitternacht. Damit ist auch der potentielle Albtraum Vergangenheit, nach einem verpassten Anschluss in Warburg abends sogar zwei Stunden warten zu müssen.

Kurios ist der Umgang mit den Fernzügen ins Ruhrgebiet (ein ICE, zwei IC am Tag). Diese Züge verdrängen nach wie vor den RE 11 aus seinem Stundentakt. Die ICs ersetzen den RE, im Fall des ICE fährt aber seit Dezember in beide Richtungen wenige Minuten später auch noch ein RE 11 auf genau derselben Strecke – nicht mehr im Takt, und damit zu spät für den Umstieg in Warburg. In den Fernzügen bezahlt man nach wie vor den IC- oder ICE-Aufpreis (oder

sogar den gesamten Fahrpreis, wenn man ein Deutschlandticket hat) für gar nichts – die Fahrzeit ist dieselbe wie im sogenannten Nahverkehr, der Fahrkomfort nur wenig besser, dafür sind sie viel häufiger verspätet und unzuverlässiger als die RE.

Übrigens: Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, kurz NWL möchte langfristig die Anbindung des Sauerlands an Kassel wieder verbessern. So soll die Linie RE17 (sowie die überlagernde Linie RE57) fahrplantechnisch um eine halbe Stunden geschoben werden. Damit könnten die Züge aus Hagen wieder bis Kassel verkehren und zwischen Warburg und Kassel würde ein 30-Minuten-Takt entstehen. Umsetzungstermin: ungewiss.

### #wirfahrenzusammen

In 14 Bundesländern wurden zum 31.12.2023 die Flächentarifverträge über die Arbeitsbedingungen bei den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen gekündigt, um sie gleichzeitig verhandeln und bundesweiten öffentlichen Druck aufbauen zu können. In vier Bundesländern wird auch über Löhne und Gehälter verhandelt. Hessen gehört nicht dazu, denn die Lohnentwicklung ist hier direkt an den TVöD gekoppelt. Hier geht es um eine Entlastung der Bus- und Tramfahrer: unter anderem um

die stufenweise Einführung der 35-Stunden-Woche, Einschränkungen der Geteilten Dienste (das sind Arbeitsschichten mit mehrstündigen Unterbrechungen, für die man zweimal an einem Tag zum Arbeitsplatz kommen muss), zusätzliche Entlastungstage, Verbesserungen bei Zuschlägen und Eingruppierungen usw.

Ver.di kooperiert hierzu in der Öffentlichkeits-Kampagne #wirfahrenzusammen mit Fridays for Fu-

ture. Die beiden Organisationen verbinden ökologische Forderungen nach massiven Investitionen in den ÖPNV mit sozialen Forderungen nach guten Bedingungen für die Angestellten. In Kassel wurde die Kampagne am 2. Februar und am 1. März in den Mittelpunkt der FFF-Klimastreiks gestellt. Sichtbar wurde das Anliegen auf der Fußgängerbrücke am Weinberg platziert, an der seit Mitte Februar der Schriftzug „Kassel ♥ ÖPNV“ prangt.

Der VCD-Bundes- und Landesverband unterstützen die Kampagne und rufen mit zu den Demonstrationen auf. In unserem VCD-Kreisverband ist die Haltung nicht ganz so eindeutig. Selbstverständlich unterstützen wir die Forderung nach besserer Finanzierung und massiven Investitionen in den ÖPNV; hier in Kassel kommt die Kampagne zu einer Zeit, in der die Stadt und die KVG anders als in früheren Jahren über-

haupt keine strategische Planung zur Weiterentwicklung und Stärkung des ÖPNV mehr erkennen lassen.

Auch wir sind der Meinung, dass Bus- und Tramfahrer gut bezahlt werden sollen und die Organisation ihrer Schichtdienste verlässlich und praktikabel sein muss. Wir sind allerdings skeptisch gegenüber der Forderung nach einer Arbeitszeitverkürzung, weil wir uns in Zeiten einer allgemeinen Personalknappheit befinden (nicht nur in Kassel, sondern bei Verkehrsunternehmen in ganz Deutschland und darüber hinaus); die gleichzeitige Forderung von Ausweitung des Angebots und Verkürzung der Arbeitszeit scheint uns leider unrealistisch.

Stand des Artikels: Februar 2024.  
Weitere Infos u.a. auf <https://www.wir-fahren-zusammen.de>



Kassel loves ÖPNV

## Neue Fahrradparkhäuser in Kassel



Seit Sommer 2022 gibt es 50 verschlossene und beleuchtete Fahrradstellplätze am ICE-Bahnhof Wilhelmshöhe, seit Anfang 2024 auch 130 Plätze in einer ähnlichen Anlage im Untergeschoss des Kasseler Rathauses. Man kann zwischen einer individuell abgeschlossenen Fahrradbox und einem Abstellplatz am Fahrradbügel in der Sammel-schließanlage wählen. Die Buchung erfolgt am Terminal direkt am Standort oder im Voraus online. Der Preis beträgt 1,- € pro Tag in der Sammelanlage und 2,- € pro Tag in einer Box. Man kann auch 7, 28 oder 84 Tage buchen und bezahlt dann relativ weniger. Im „Radhaus“ im Rathaus sind zusätzlich Schließfächer mit Steckdose buchbar, in denen ein Helm aufbewahrt und ein Akku aufgeladen werden kann. An beiden

Standorten stehen auch größere Stellplätze für Lastenräder zur Verfügung, sowie eine kleine Service-station mit Luftpumpe und Werkzeug.

In letzter Zeit haben sich Berichte über Fahrraddiebstähle in der Innenstadt gehäuft. Um so erfreulicher ist die Möglichkeit, sein Rad in einer Anlage mit zusätzlicher Zugangskontrolle abzustellen! Bisher werden die Anlagen dennoch wenig genutzt, oft sind nur wenige Plätze besetzt.

Weitere Fahrradparkhäuser bietet der NVV am Zentralen Omnibus-bahnhof in Fritzlar sowie an den Bahnhöfen in Korbach, Wabern und Immenhausen an. Die Ausstattung ist unterschiedlich: mal gibt es nur

Boxen, mal nur Bügel; mal gibt es Schließfächer, mal nicht.

So bequem die Sache an sich ist, so unbequem ist allerdings der Buchungsvorgang. Denn der NVV vermittelt zwar den Zugang über die Seite [nvv.bike-and-park.de](http://nvv.bike-and-park.de), aber eine externe Firma, Kienzler Stadtmobiliar GmbH, betreibt die Anlagen. Daher ist vor der ersten Buchung eine Registrierung und das Anlegen eines Kundenkontos nötig, für die vorhandene NVV-Abodaten nicht verwendet werden können. Ebenso wie das Deutschlandticket kann man auch einen gebuchten Stellplatz nicht in die NVV-App la-

### Letzte Meldung: Radfahrquerung der Karlsaue wird legal



Kurz vor Redaktionsschluss erreichte den VCD Kassel noch eine Einladung zu einem Pressetermin. Am 11.

den, sondern muss die Buchungsseite im Browser geöffnet halten oder den QR-Code als Screenshot sichern oder ausdrucken.

Besonders kurios: der Standort Immenhausen wird ebenfalls von Kienzler betrieben, aber hier ist eine weitere Registrierung auf einem anderen Buchungsportal erforderlich, das die Anmeldedaten aus dem NVV-Portal nicht akzeptiert. Aus Kundensicht ist das umständlich und ärgerlich und vielleicht für den einen oder die andere ein Grund, auf den verschlossenen Stellplatz zu verzichten.

April um 11:30 Uhr sollte die offizielle Radquerung feierlich eingeweiht werden.

Nach jahrelanger teilweise verhärteter Diskussion gibt es nun einen Kompromiss zwischen Hessen Kassel Heritage und der Stadt Kassel. Der genaue Verlauf der Querung ist derzeit noch nicht bekannt, wir werden dazu auf unserer Webseite informieren.

Die Aktiven im VCD freuen sich und danken den Beteiligten für die gefundene Lösung.

### Winter 2023/2024: KVG trotz dem Schnee



Während der Februar viel zu mild zu Ende ging und auch kein Märzwinter mehr eintrat, hat der Winter im Januar für wenige Tage Kassel mit reichlich Schnee eingedeckt.

Es war ein Wintereinbruch mit Ansage, denn reichlich Niederschläge sollten im Bereich einer Luftmassengrenze fallen, im nördlichen Bereich als Schnee. Am Mittwoch, dem 17. Januar 2024 begann es am späten Mittag, im Stadtgebiet zu schneien. Gegen 16:00 Uhr waren dann auch die Straßen mit einer weißen Schicht bedeckt. Bei weiter andauerndem Schneefall und der Aussicht, dass der Schneefall bis zum nächsten Vormittag anhalten sollte, wurden die Winterdienstpläne bei der KVG aktiviert, die nach dem Schneechaos von 2021 optimiert worden waren. 17 Mitarbeiter der

KVG sowie rund 30 Mitarbeiter von Baufirmen und des Sicherheitsdienstes Protex waren ab dem Nachmittag unterwegs, um Weichen und neuralgische Stellen vom Schnee zu befreien. Die beiden mit Glycerinbügeln ausgestatteten Bombardier-Niederflurwagen waren bereits ab dem Morgen im Einsatz. Das über die Bügel auf die Oberleitung aufgetragene Glycerin soll die Eisbildung an den Oberleitungen verhindern, es wirkt bis zu 48 Stunden.

Im Straßenbahnbereich konnte der Betrieb überwiegend uneingeschränkt durchgeführt werden. Nicht nur bis Betriebsschluss, sondern auch am Morgen des Donnerstags, als es bereits über 12 Stunden am Stück geschneit hatte. Dabei half sicher auch, dass in der Nacht durchgehend zwei Straßenbahnen unterwegs waren, um insbesondere Rillenschienen und Weichen freizufahren. Dieses bereits seit Jahrzehnten bewährte Mittel war 2021 leider nach der kompletten Betriebseinstellung versäumt worden.

Während der Trambetrieb zuverlässig funktionierte, gab es allerdings starke Einschränkungen im Busverkehr. Wegen der Straßenglätte stellte die KVG am Mittwoch gegen 16:30 Uhr den kompletten Busverkehr ein. Es ist nicht ungewöhnlich, dass der





Bei Aufnahme dieses Fotos hatte es 17. Januar .bereits mehrere Stunden geschneit. Räumteams sorgten für weitgehend ungehinderten Tramverkehr.

Busbetrieb bei starkem Schneefall beeinträchtigt wird. Ob allerdings eine die in den letzten Jahren mehrfach praktizierte globale Betriebs-einstellung immer das probate Mittel ist, muss angezweifelt werden. Denn bei früheren Winterverkehrslagen beschränkte man sich meistens auf die Einstellung der Teilstrecken, die größere Steigungen aufweisen. Einstellungen gab es auch auf den Regionalbuslinien.

Immerhin wurde nach etwa einer Stunde ein Busnotbetrieb auf Teilstrecken der Linien 10 und 11 mit kürzeren Standardbussen aufgenommen, dabei verkehrte die Buslinie 10 z.B. direkt zwischen Am Stern und Erzbergerstraße über die Lutherplatzkreuzung, um die Steigung in der Kölnischen Straße zu umgehen. Endpunkte waren für die Linie

10 Waldau und Ahnatalstraße, für die Linie 11 Bahnhof Wilhelmshöhe und Holländische Straße unter Umgehung der Steigung am Kirschrain.

Am Morgen hatten Stadtreiniger und die KVG-Trupps die Lage weitgehend im Griff, so dass der Tramverkehr uneingeschränkt und der Busbetrieb überwiegend in Betrieb war. Im Busbereich waren insbesondere die Linien 21 und 22 im Bereich Druseltal zeitweise noch außer Betrieb.

Auch die Fahrgastinformation war dieses Mal wesentlich besser als in der Vergangenheit. Allerdings gibt es dabei noch Luft nach oben. So wurden z.B. an der Haltestelle Am Stern trotz der Einstellung der Stadt- und Regionalbusse gegen 17 Uhr die vorgesehenen Abfahrten in Echtzeit

minutengenau angekündigt. Kein Bus kam aber an der Haltestelle an, da der Betrieb eingestellt war. Das trotzdem uneingeschränkt Echtzeiten auf dem DFI angezeigt werden konnten, weckt große Zweifel an der Zuverlässigkeit der hinter diesen Anzeigen steckenden Prognose-techniken.

Als Fazit kann festgestellt werden, dass die Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs im Trambe-

reich gut gegriffen haben. Trotz der weitgehenden abendlichen Einstellung des Busverkehrs wurden zumindest bis zum kommenden Morgen die Voraussetzungen für einen überwiegend funktionierenden Busverkehr geschaffen. Den dabei eingesetzten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei Stadtreinigern, der KVG und der beauftragten Baufirmen muss für diese Leistung ein Dankeschön ausgesprochen werden.

### Tramverkehr: Zukünftiges Fahrzeugkonzept lässt Wünsche offen



Im kommenden Sommer blickt Triebwagen 604 auch bereits auf 25 Jahre Einsatzzeit zurück. Ein Teil dieser Fahrzeuge soll ersetzt werden.

Die Gegenverkehr berichtete bereits, dass die KVG für die nächsten Jahre die Beschaffung von neuen Straßenbahnen plant. Konkret geht es um zunächst 22 Fahrzeuge, die etwa ab 2027 im Kasseler Netz unterwegs sein sollen. Für 18 weitere Fahrzeuge gibt es eine Option.

Auch wenn der Kauf neuer Tramwagen angesichts des überalterten Fahrzeugparks dringend notwendig ist, sieht der VCD im Konzept des zukünftigen Fahrzeugparks noch etliche Fragezeichen. So ist derzeit nur die Rede davon, dass durch die neuen Trams ältere Fahrzeuge außer Betrieb genommen werden sollen. Allerdings würde die Ausmusterung von 22 älteren Bahnen die aktuell spürbaren Fahrzeugengpässe kaum beheben. Zudem müsste der Fahrzeugpark aufgestockt werden, um endlich die Linie 1 vollständig auf Doppeltraktion umzustellen. Derzeit verkehren aufgrund zu geringer Fahrzeuganzahl einige Kurse nur als Beiwagenzug (siehe auch gesonderten Artikel). Es ist bislang völlig offen, ob die Neubeschaffung diesem Fahrzeugzuwachs dient.



Ein Ende der Einsatzzeit steht mit der Lieferung neuer Fahrzeuge ab 2026 bevor: N8C-Triebwagen aus dem Jahr 1986.

Nachdenklich macht dabei die große Zahl zu ersetzender Tramwagen. Potentiell zur Ablösung stehen zunächst die drei hochflurigen N8C-Stadtbahnwagen aus dem Jahr 1986. Darüber hinaus sind drei Niederflurwagen der ersten Generation, die kein Refit erhielten, auf der Abstellliste. Zieht man von den 22 Neufahr-

zeugen diese 6 Fahrzeuge ab, so stehen 16 neue Trams den 20 Fahrzeugen der zweiten Niederflurgeneration, für die kein Refitprogramm geplant ist, gegenüber. Diese Wagen sind derzeit bereits 25 Jahre alt. Zudem sind von den aktuell eingesetzten Baureihen bereits 6 Fahrzeuge entweder ausrangiert worden oder mit irreparablen Schäden langfristig abgestellt. Erst wenn diese auch ersetzt werden könnten, gäbe es wieder mehr einsatzfähige Fahrzeuge als aktuell. Über die 22 bestellten Fahrzeuge hinaus wären dafür also 10 weitere Trams erforderlich.

Das für eine angesichts der propagierten Verkehrswende zusätzliche Fahrzeuge auch für eine Ausweitung des Angebots notwendig sind, ist bei diesen Zahlen noch gar nicht berücksichtigt.



Termine des VCD Kassel

Aktiventreffen

Jeder 1. und 3. Mittwoch im Monat

### Straßenbahn im Advent ausgesperrt

Mit einem Stadtverordnetenbeschluss im Dezember 2005 wurde beschlossen, die Straßenbahn im Advent an den Wochenendnachmittagen aus der Fußgängerzone zu verbannen. Seinerzeit wurde von den damaligen Verfechtern der Lösung zur Beschwichtigung der Fahrgastproteste argumentiert, dass zu den anderen Zeiten die Innenstadt weiterhin gut mit der Straßenbahn erreichbar wäre.

Davon kann heute nun gar nicht mehr die Rede sein. Seit Dezember 2022 hat der sogenannte fliegende Weihnachtsmann für tägliche Sperrungen gesorgt. Gab es 2022 wochentags nur einen Auftritt des Weihnachtsmanns, so wurde 2023

die Zahl der Auftritte verdoppelt. Negative Folge für die Straßenbahnfahrgäste: Die Fußgängerzone wird nun täglich für mindestens fünf Stunden gesperrt.

Während die autofahrende Kundschaft weiterhin bis ins Herz der Innenstadt fahren konnten (Tiefgarage Friedrichsplatz, Parkhäuser City-Point und Galeria), mussten Nutzerinnen und Nutzer der Straßenbahn außen vor der Innenstadt ein- und aussteigen und mitunter weite Wege zurücklegen.

Die Sperrung der Innenstadt führte aber nicht nur zu empfindlichen Komforteinbußen für die Tramfahrgäste. Es gab auch ein eklatantes Si-



Nur am Wochenende wurde die Haltestelle Am Stern verbreitert. In Bild noch recht unbelebt, da zum Zeitpunkt der Aufnahme die Trams noch durch die Königsstraße fahren.

cherheitsproblem. Verteilen sich normalerweise die Fahrgäste im Innenstadtbereich vor allem auf vier großzügige Haltestellenbereiche zwischen Rathaus und Am Stern, so stehen während der Sperrung nur zwei Haltestellen mit relativ schmalen Inseln in unmittelbarer Umgebung der Fußgängerzone zur Verfügung: Am Stern und Rathaus.

Für diese Ansammlung von Fahrgastmassen sind die Haltestelleninseln aber viel zu klein für die wartenden Fahrgäste. Mit Kinderwagen oder Rollstuhl gibt es oft kein Durchkommen. Besonders prekär wird es, wenn sich aus- und einsteigende

Fahrgäste auf diesen Inseln ins Gehege kommen.

sondern führte durch die lange Dauer bis um 21 Uhr auch zu großen Anschlussproblemen.

Denn fahrplantechnisch ist das Spätnetz ab 20 Uhr mit sich überlagernden 30-Minuten-Linien auf den zentralen Anschlussknoten Königsplatz zugeschnitten, an dem sich alle 15 Minuten ein Teil der Linien treffen. Bei Sperrung der Königsstraße wird dieser Anschluss zum Scheidemannplatz verlegt, womit eben nicht alle Linien eine Anschlusskorrespondenz haben.



Während der stundenlangen Umleitungen auch im Berufsverkehr stauten sich die Trams auf der Umfahrstrecke wie hier an der Haltestelle Lutherplatz

Grundsätzlich ist die Anschlusssituation am Scheidemannplatz schwieriger. Gar nicht integrierbar sind die Regiotramlinien, die eigentlich Anschluss zu den Linien 3 und 8 sowie 5 (Süd) haben. Aufgrund der gesperrten Königsstraße bedienen die RTs die Umsteigehaltestelle Scheidemannplatz im Bereich der Straße Ständeplatz nicht, sondern halten erst an der Haltestelle nördlich der Kölnischen Straße Richtung Lutherplatz. Ein Direktanschluss ist aufgrund der langen Laufwege hier innerhalb der zwei Minuten Umsteigezeit nicht möglich – und den Fahrgästen auch nicht zumutbar.

Daher gibt es nur zwei Möglichkeiten. Entweder fahren die Regiotrams pünktlich im Hauptbahnhof ab, womit Fahrgäste aus der Region zu den später folgenden Anschlusslinien 3 und 8 umsteigen können. Dann verpassen aber die Fahrgäste aus den Linien 3 (West) und 8 (West) ihren Anschluss zur Nordstadt. Denn am Stern passen die Folgebahnen nicht mehr in die Haltestelle, ein Warten der Regiotram wäre also sinnlos. Alternativ könnte die Regiotram zum Ausgleich der um 5 Minuten kürzeren Fahrzeit über Lutherplatz diese Zeit im Hauptbahnhof abwarten und dann hinter den Anschlusslinien zum Stern hinterherfahren. Die Fahrgäste aus den Linien 3 und 8 haben in diesem Fall einen guten Übergang zur Nordstadt. Die Fahrgäste

aus der Regiotram verpassen aber ihren Anschluss der Linie 3 (Nordost) und 8 (Ost) – und auch die Anschlüsse in Richtung Westen. Der Anschluss von und zur Linie 5 (Süd) ist weniger problematisch, da diese Kurse etwas vor dem Knoten ankommen, im Hauptbahnhof wenden und etwas später hinter dem Knoten wieder in Richtung Süden fahren.

Eine Sperrung der Fußgängerzone zu Zeiten des Anschlussknotens macht die Tramanschlüsse in jedem Fall unkalkulierbarer und die ÖPNV-Nutzung unattraktiver.

Besonderes Problem im Advent 2023: Die Linie 5

Als ob Kassel Marketing mit dem fliegenden Weihnachtsmann dem Kasseler ÖPNV nicht schon genug zugesetzt hatte, ergänzte die KVG die Nachteile für die Fahrgäste um zwei weitere Details. Aufgrund von Fahrpersonalmangel verkehrte die Linie 7 bereits seit November 2023 nur zwischen Wolfsanger und Polizeipräsidium, womit im Adventsverkehr zwischen Innenstadt und Bahnhof Wilhelmshöhe 25% der Fahrten ausfielen. Zudem kürzte die KVG während der Sperrzeiten die Linie 5 auf den Abschnitt Baunatal – Hauptbahnhof. Damit reduzierten sich in der aufkommenstarken Nachmittagszeit die Fahrten in der Nordstadt um ein Drittel.

## Schon wieder Diskussion um die Straßenbahn in der Königsstraße?

Bei seiner Neujahrsansprache sagte Oberbürgermeister Dr. Sven Schöller: „Muss wirklich fast jede Tram durch die Königsstraße fahren?“ Nun - die Antwort hätte er sich gleich geben können, wenn er die Entwicklung des Nahverkehrsnetzes in Kassel gut kennen würde.

Denn die Trams, die durch die Königsstraße fahren, fahren dort, weil die Fahrgäste dies so wollen. Die Kurse durch die Innenstadt sind voll. Jeder Versuch, Linien über den Scheidemannplatz zu führen, hatte leerer Bahnen zur Folge. So blieb zuletzt nur die Linie 7, die als einzige



Linie im Bereich der Innenstadt auch heute wesentlich leerer verkehrt als alle anderen Tramlinien.

In seiner Ansprache widersprach sich der Oberbürgermeister gleich selbst. Denn an anderer Stelle sprach er davon, dass man „auch künftig mit dem Auto in die Kasseler Innenstadt fahren können“ wird. „Aber man müsse auch dafür sorgen, dass man mit anderen Verkehrsmitteln und zu Fuß ebenso sicher und

gut in und durch die City komme.“ Wie das zur Herausnahme von Straßenbahnlinien aus der Innenstadt passt, bleibt das große Rätsel. Über eine neue Strecke entlang der Frankfurter Straße und des Steinwegs solle nachgedacht werden. Davon abgesehen, dass damit die Hälfte der Autospuren wegfallen würden, dürfte es für solch ein Projekt auch keine Zuschüsse geben. Denn die gibt es nicht für Verschlechterungen im ÖPNV.

## FDP-Träume von der autogerechten Stadt

35 Jahre autogerechter Nachkriegsplanung haben Kassels Verkehrsinfrastruktur so stark geprägt, dass auch nach mittlerweile 40 Jahren Umorientierung die negativen Folgen insbesondere für den Rad- und Fußverkehr noch lange nicht kompensiert werden konnten. Das hindert die Kasseler FDP allerdings nicht daran, autogerechte Planungen reloaded zu propagieren. So hat die FDP das neue Zauberwort „höhenfreie Straßen“ erfunden. Was in der puren Wortbedeutung eher ungelentk klingt, beinhaltet zwei Mammutprojekte zur Verbesserung des Autoverkehrs.

So soll, wenn es nach dem Willen der FDP geht, eine lange und monumentale Brücke im Nord-Süd-Verlauf über den heutigen Platz der deutschen Einheit gebaut werden. Unter dem sogenannten Überflieger würde der heutige Kreisverkehr verschwinden, stattdessen eine Großkreuzung geplant. In den Visualisierungen, die vor Jahren, als es bereits Überlegungen zu einem solchen Projekt gab, von einem Ingenieurbüro erstellt wurden, ist deutlich zu erkennen, dass sich die Lage der Haltestellen (und damit das Umsteigen) von Bus und Straßenbahn durch die Verschiebung an die Seiten der Kreuzung wesentlich schlechter würde. Die Überlegungen zu einem solchen

Brückenbauwerk wurden vor Jahren übrigens – zu Recht – verworfen. Die FDP wärmt die Idee nun wieder auf.

Ein noch viel gigantischeres Projekt stellt die Überlegung eines fast zwei Kilometer langen Autotunnels zwischen Frankfurter Straße / Weinberg und der Holländischen Straße dar. Von den gigantischen Kosten abgesehen, würde eine solche Verbindung die Fahrbeziehungen zum Wessertor und nach Bettenhausen gar nicht aufnehmen können, womit der Traum von mehr Lebensqualität in der Innenstadt Makulatur wäre – dieser Verkehr müsste weiterhin oberirdisch fahren.

Für beide Projekte gilt zudem die Binsenweisheit, dass, wer Straßen baut, mehr Verkehr erntet wird. Verkehrswende sieht nun wirklich anders aus. Bizarriert wirkt die Idee auch angesichts der Tatsache, dass man aus finanziellen Gründen die Straßenbahn nach Harleshausen schuldladisieren will. Zumindest konnte nach der Veröffentlichung der schlechten Kosten-Nutzen-Analyse kein großer Widerspruch wahrgenommen werden, als ob viele bereits auf eine Möglichkeit zur Beerdigung des für den Kasseler Nahverkehr so wichtigen Projektes gewartet hätten.

## Reisetip: Ein autofreier Sommertrip nach Schweden



Noch Ideen für die Sommer- oder Herbsttage gewünscht? Wie wäre es mit einem kombinierten Bahn-Schiff-Trip nach Schweden?

Die Stadt Göteborg als zweitgrößte Stadt Schwedens ist ein junge und quirlige Großstadt, die am Kattegat und am in diesen Ostseeteil fließenden Göta-Fluß liegt. Es gibt in dieser Stadt nicht die große, alles überragende Sehenswürdigkeit, aber es sind viele kleinere Eigenheiten der Stadt, die einen Besuch dieser Metropole lohnenswert machen.

Im Zentrum gibt es als Rest der ehemaligen Befestigungsanlagen einige Kanäle, die mit Ausflugsbooten befahrbar sind. Einige historische Sehenswürdigkeiten stehen im Kontrast zu den modernen Einkaufsz-

entren um Brunnsparken. Neben diesen Galerien gibt es zahlreiche schmale Sträßchen mit vielen kleinen Läden. Die Innenstadt ist zudem extrem autoarm, da die in Göteborg geltende CityMaut sowie massive Verkehrsbeschränkungen die Fahrt in die Innenstadt nicht besonders attraktiv machen.

Über die Stadt verteilt gibt es zahlreiche Ausflugsziele, für die ein Besuch lohnt. So gibt mit dem Slottsskogen es einen riesigen Park im Süden der Innenstadt mit ausgedehnten Spazierwegen, Wald, einem Aussichtsturm sowie einem kleinen Tiergarten. Ebenfalls südlich der City liegt die ehemalige Festungsanlage Skansen Kronan mit beeindruckendem Panoramablick über die Stadt.



Im Hagaviertel mit seinen Cafés und Boutiquen geht es gemütlich zu.

Im Südwesten liegt das Haga-Viertel. Haga ist Göteborgs erste Vorstadt. Die pittoresken Häuser, unten aus Stein, oben aus Holz, beherbergen viele kleine Geschäfte, Boutiquen und Cafés, wo man gemütlich einkehren kann und sich zum Beispiel eine leckere Zimtschnecke schmecken lassen kann.

Als Kontrast dazu kann der Vergnügungspark Liseberg besucht werden. Der 1923 erbaute und fast das ganze Jahr geöffnete Freizeitpark lockt mit sieben Achterbahnen, zwei Wildwasserbahnen und zahlreichen weiteren Attraktionen. Direkt daneben befindet sich das naturwissenschaftliche Museum Universeum

mit Aquarium und Troparium.

Besonders lohnenswert ist bei gutem Wetter eine Fahrt in den Westen der Stadt. Dort, in Saltholmen, legen die Fähren zu den südlichen Schäreninseln ab. Zum aus 8000 Inseln gebildete Labyrinth gehören zahlreiche kleine Inseln, auf denen die Tierwelt geschützt leben kann, aber etliche Inseln sind auch per Linienfähre erreichbar. Über 10 dieser Inseln sind fahrplanmäßig erreichbar, die Inseln sind weitgehend autofrei ähnlich den ostfriesischen Inseln. Ausgedehnte Wanderungen in der ruhigen Landschaft verlangen zwar gutes Schuhwerk, aber zumindest in der Sommersaison socken auch das



Auf den zahlreichen Schäreninseln wie hier auf der Insel Brännö sind pittoreske Häuser und viel Natur zu erleben.



Jeden Nachmittag startet eine der beiden großen Fähren der Stena in Kiel und in Göteborg

ert etwa 15 Stunden, den jeweils anderen Hafen erreicht man am frühen Vormittag. In den Zwei- oder Vierbettkabinen können Paare oder ganze Familien die Reise schlafend zurücklegen. Ein reichhaltiges Abend- und Frühstücksbuffet sollte man sich ebenfalls gönnen. Sollte das Wetter nicht zu garstig sein, sind die Ein- und Ausfahrten zu und von den Häfen auch ein Erlebnis. Sowohl die Fahrt durch die Kieler Förde als auch durch den Göteborger Schären- garten sind ein wunderschöner Auftakt und Abschluss der Ostseepas- sage.



Die Inselfähren sind im Tarifverbund integriert

#### Anreise und Verkehr in Göteborg

Besonders empfehlenswert ist die Anreise mit Bahn und Schiff. Täglich am späten Nachmittag legen die beiden Nachtfähren der Stena-Line in Kiel bzw. Göteborg ab. Die Reise dau-

Kiel ist direkt und mehrmals am Tag umsteigefrei mit dem ICE aus Kassel erreichbar. Den Fähranleger erreicht man vom Hauptbahnhof mit einem etwa 700 Meter langen Fußweg.

In Göteborg selbst bieten sich viele unterschiedliche Übernachtungsmöglichkeiten an. Besonders interessant ist die Übernachtung im Hotel Waterfront, das nur wenige hundert Meter vom Fährterminal entfernt am Wasser liegt. Das Hotel in einem großen ehemaligen Brauereigebäude ist familienfreundlich und man kann sein Gepäck gleich nach Ankunft dort deponieren. Kurz nach der Fährankunft gleich abgeben, selbst wenn am Vormittag das Zimmer noch nicht bezugsfertig ist.



12 Straßenbahnlinien mit rund 200 km Lini- enlänge erschließen das Göteborger Stadtge- biet

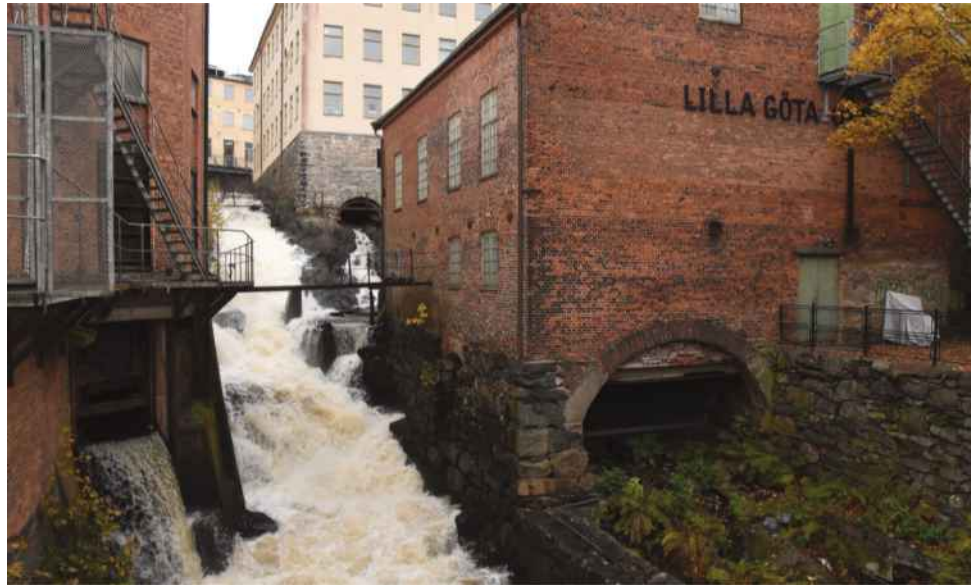
Für die Erkundung der Stadt und der Stadtteile bietet Göteborg ein fantas- tisches Straßenbahnnetz mit dichten Takten an. Aufgrund der Ver- kehrsbeschränkungen für Autos ist die Straßenbahn Göteborgs wich-



Für die jüngeren Besucher Göteborgs sind die zahlreichen Süßigkeitenläden ein Highlight

tigstes Verkehrsmittel in die Innen- stadt, aber zahlreiche Streckenäste erschließen auch das übrige Stadt- gebiet bestens. 13 Linien erschließen den Großteil der Stadt, ergänzt durch zahlreiche Buslinien. Mit der Linie 11 erreicht man die Westküste am Rad der Stadt, wo in Saltholmen die Fährlinien zu den Schären able- gen.

Für den Aufenthalt bieten sich die Tageskarten an, die entweder 24 – oder 72 Stunden gültig sind. Die Kar- ten gelten nicht nur auf den Bus- und Tramlinien, sondern auch auf den Fährlinien zu den Schärenin- seln. Erworben werden können die Tickets auch im Hotel. Zwar gilt in Schweden der Euro nicht, aber ein Geldumtausch in Schwedische Kro- nen lohnt im allgemeinen nicht. In Schweden ist Kartenzahlung üblich, selbst für öffentlich Toiletten helfen keine Münzen, da diese nur mit Kar- tenzahlung funktionieren. Empfeh- lenswert ist neben den üblichen Gi-



In Mölndal südlich von Göteborg (Tram 2 oder 4) liegt das Industriedenkmal Kvarnby. Seit Jahrhunderten wurde hier im Mühlendorf die Kraft des Wassers für unterschiedliches Gewerbe genutzt (Papier, Textil, Leinöl). Nachmittags öffnet hier ein kleines Café.

rokarten, die meistens problemlos eingesetzt werden können, auch eine Kreditkarte, falls es mal Probleme mit der Girokarte gibt.

Die Fähran- und Abreise ermöglicht am Ankunfts- bzw. Abreisetag noch

fast ein komplettes Tagesprogramm. Mindestens zwei weitere Übernachtungen im Hotel, besser mehr, sollten für die Erkundung der Stadt eingeplant werden.



Der VCD Kassel im Internet  
[vcd.org/kassel](http://vcd.org/kassel)

## Fahrgastinformation der KVG: Erheblicher Verbesserungsbedarf



Wer im Raum Kassel (und anderswo) gelegentlich oder regelmäßig mit Tram, Bus oder Regiotram unterwegs ist, ist auf eine korrekte und eindeutige Information über die für ihn/sie relevanten Verkehrsmittel angewiesen. Zu diesen Informationen zählen gedruckte oder auf den Internetseiten der KVG und des NVV verfügbare Fahrpläne, Aushangfahrpläne an den Haltestellen sowie die Fahrzeit- und Zielangaben in den entsprechenden Apps und der an vielen Haltestellen angebotenen „Dynamischen Fahrgastinformation“ (DFI).

Extrem wichtig sind exakte Informationen ganz besonders bei Betriebsstörungen. Dabei handelt es sich entweder um akut auftretende Störungen wie zum Beispiel Verspätungen bei Unfällen, Pannen oder aber um geplante Änderungen des Regelbetriebs, zum Beispiel bei Baumaßnahmen.

In allen Bereichen der Fahrgastinformation zeigen KVG und NVV immer wieder deutlichen Verbesserungsbedarf und/oder Abweichungen zur Realität.

1. Gedruckte (bzw. als PDF-Dateien veröffentlichte) Fahrpläne

Da diese für einen langen Geltungszeitraum als Informationsquelle dienen, wäre es sinnvoll und ohne besonderen Aufwand möglich, auf jeder Seite den Beginn der Geltungsdauer anzudrucken, wie dies übrigens bei den Aushangfahrplänen an den Haltestellen geschieht.

2. Fahrzeitanzeigen an den DFI-Anzeigetafeln

Häufig wird statt der Wartezeit bis zur Abfahrt (z. B. „Linie 3 Mattenberg 3 Minuten“ = Ist-Fahrzeit) nur die fahrplanmäßige Soll-Abfahrzeit („11:36“) angegeben; dazu braucht es aber keine DFI. Ursache dürften vielfach fehlende aktuelle Fahrdaten sein.

Nicht unlogisch ist, dass in diesen Fällen die Anzeige verschwindet, sobald die Planabfahrzeit vorbei ist, auch wenn die Tram/der Bus nicht gekommen ist. Dass diese Löschung zuweilen aber auch kommentarlos geschieht, wenn zuvor eine Warte-

zeit angegeben war (die sich vielleicht sogar noch bei Näherung des Fahrzeugs verringert hat), ohne dass die Abfahrt stattgefunden hat, ist ebenso unbefriedigend wie ein fehlender Hinweis bei längerer Verzögerung der Fahrt, etwa infolge eines Unfalls, oder auch bei gänzlichem Entfall der Fahrt.



Ein seit Monaten ungelöstes Problem: Am DFI Eisenschmiede wird die Linie 3 in 8 Minuten angekündigt...



...Sekunden später biegt die Linie 3 aber bereits in die Haltestelle ein. Das DFI springt in diesem Moment von „8 min“ auf „sofort“.

Bei im Prinzip funktionierender Echtzeit-Anzeige ist an einigen Haltestellen (z. B. auf dem Ast Ihringshäuser Straße) eine sprunghafte Verringerung der Wartezeit bis zur

Abfahrt festzustellen, die keineswegs der realen Fahrzeit ab dem letzten maßgebenden Standort entspricht. So reduziert sich mitunter die angezeigte Abfahrtszeit der Linie 3 Richtung Ihringshäuser Straße beim Einbiegen der Bahn von der Eisenschmiede in die Ihringshäuser Straße an der Haltestelle Eisenschmiede von 8 auf 0 Minuten, siehe Fotos.

Auch weichen die Wartezeitangaben auf den DFI-Anzeigen immer wieder von den Zeitangaben in der NVV-App ab, die ihrerseits mitunter auch Rätsel aufgeben (z. .B. Fahrt ist am Königsplatz 3 Minuten verspätet, die Verspätung vermindert sich bis zu Simmershäuser Straße auf 0 Minuten, um an der Ihringshäuser Straße wieder die ursprünglichen 3 Minuten zu erreichen.)

3. Informationen über längerfristige Betriebsänderungen (zum Beispiel bei Baumaßnahmen)

In derartigen Informationen, die regelmäßig über Pressemitteilungen verbreitet und von den Medien offensichtlich ohne Nachfrage übernommen werden, schleichen sich nicht selten falsche oder unzulängliche Angaben ein. Dies vermittelt den Eindruck, dass die Verfasser/innen nicht über ausreichende Kenntnisse von Netz oder Fahrplan verfügen bzw. sich nicht in die Lage der Leser/



Bei Gleisbaustellen mit Umleitungen und Ersatzverkehr sind die Fahrgäste auf korrekte, verständliche und ausreichende Informationen angewiesen. Nicht immer war dabei die Fahrgastinformation in den vergangenen Jahren gelungen.

innen hineinversetzen können.

Hierzu zwei Beispiele:

Im Hinblick auf Bauarbeiten an der Haltestelle Teichstraße in der Zeit vom 01. bis zum 16. April 2023 wurde gemäß Presseerklärung vom 23.03.2023 für Fahrten zwischen Harleshausen und der Innenstadt der Umstieg am Bhf. Wilhelmshöhe unter anderem auf die Buslinie 11 empfohlen. Pech nur, dass die Buslinie 11 als Tangentiallinie ausschließlich weit entfernt von der Innenstadt verkehrt.

Im Zusammenhang mit den Gleisarbeiten am Altmarkt im Juli 2023 wurde am 13.07.2023 eine umfangreiche Presseerklärung von fünf Seiten veröffentlicht. In dieser wurden

die Leser/innen mit für Fahrgäste völlig irrelevanten Details belastet (Baustelle wurde bereits drei Jahre zuvor projektiert, Schienen liegen auf zwei Kasseler Firmengeländen). Der die Fahrgäste wesentlich mehr interessierende Busersatzverkehr zwischen Sandershäuser Straße und Am Stern und der Bus-Ringverkehr Katzensprung - Am Stern - Holländischer Platz - Katzensprung wurden zwar erwähnt, jedoch ohne jegliche Angabe von Details (Fahr- und Abfahrtszeiten, Bedienungshäufigkeiten).

Man sieht: Die KVG hat noch deutlichen Verbesserungsbedarf, damit die Fahrgastinformation ihren Zweck gegenüber den Fahrgästen richtig erfüllt.



Hiermit laden wir Sie/Euch zu unserer Jahreshauptversammlung ein.

Tagesordnung Jahreshauptversammlung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Protokollführers bzw. der Protokollführerin
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht über die Arbeit im Jahr 2023 inkl. Kassenbericht
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache
7. Entlastung des Vorstandes
8. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD
9. Bericht über die Straßenbahn in Göteborg
10. Verschiedenes

Wann und Wo:

Mittwoch, 5. Juni 2024, 19:00 Uhr  
im Umwelthaus Wilhelmsstraße 2

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)