

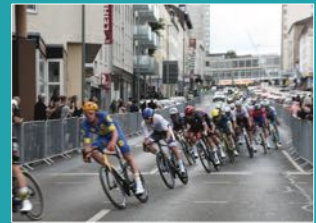
Keine guten Aussichten KVG will wieder die Scheiben bekleben



**Unsicherheitskonzept
Weihnachtsmarkt**



**Erste Schulstraße
in Kassel**



**Radevent legt
Nahverkehr lahm**

Jahreshauptversammlung 18. März 2026

Einladung siehe Rückseite

Inhaltsverzeichnis

Unsicherheitskonzept Weihnachtsmarkt	3
Wieder Ärger über Scheibenwerbung an Bahnen und Bussen	9
Winterverkehr bei der KVG lief ganz gut	12
Bauarbeiten Drei Brücken beendet	13
Hier geht's zur Webseite	13
Radentscheid Kassel nicht mehr aktiv	14
Chaos ohne Ende - Das Drama um die Deutsche Eisenbahn	16
VCD im Klimaschutzrat der Stadt Kassel	19
Deutschland-Tour - Ein Radevent legt Stadt und Nahverkehr lahm	20
Dichtes Gedränge: Herkulesbus am Wochenende zu klein	24
Schulstraßen machen Kassel lebenswert	25
Wie steht es um Tempo 30?	28
Satzungsänderung VCD-Kreisverband e.V. §11	30
Jahreshauptversammlung des VCD-Kreisverbandes Kassel e.V.	32

Titelfoto groß: So schön ist der Blick aus dem Fenster einer Tram, wenn man direkt hinter der Lochfolie sitzt. Der VCD Kassel möchte klare Sicht aus den Fahrzeugen. Mehr dazu auf Seite 9.

Impressum:

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

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

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

Unsicherheitskonzept Weihnachtsmarkt



Umfangreiche Sperrungen der Fußgängerzone sind ein Ärgernis für die Fahrgäste und machen den Tramverkehr unattraktiver. Daher sollten solche Sperrungen möglichst kurze Zeitfenster umfassen. Der VCD sieht daher solch größere Sperrungen der Fußgängerzone, ob zur Casseler Freyheit, zum Altstadtfest oder zum Weihnachtsmarkt, immer kritisch.

In den vergangenen Jahren hat der Umfang der Sperrzeiten deutlich zugenommen. So wurde zur Casseler Freyheit zuletzt nicht mehr nur am Sonntagnachmittag, sondern gleich vier Tage und das nahezu ganztägig gesperrt,

Zum größten Negativbeispiel für überlange Sperrzeiten hat sich aber der Kasseler Weihnachtsmarkt entwickelt. Im Jahr 2025 haben die Sperrzeiten dabei ein bisher ungekanntes Ausmaß angenommen. Bis zur Aufnahme des fliegenden Weihnachtsmanns ins Programm vor vier Jahren blieben die Sperrzeiten auf wenige Stunden am Wochenende beschränkt. Mit dem Auftritt des Weihnachtsmanns gab es dann täglich mehrere Stunden Sperr-

zeit. 2025 wurde die Sperrung der Königsstraße dann zum Wahnsinn. Für nahezu sechs Wochen wurde die Innenstadt nun täglich ab 10:45 Uhr bis in die sehr späten Abendstunden gesperrt. Vereinfacht kann man schreiben, während der gesamten Adventszeit verkehrte die Straßenbahn nur wenige Stunden in der Innenstadt.

Grund für die veränderten Regeln war letztlich das Attentat auf dem Magdeburger Weihnachtsmarkt. Nun sollte die Innenstadt während der Öffnungszeiten des Weihnachtsmarktes komplett abgeriegelt werden. Doch das sogenannte Sicherheitskonzept ist sehr kurz gedacht und war aus Sicht der Fahrgäste eher ein Unsicherheitskonzept.

Mit einem unverantwortlichen Tunnelblick hatte man die Sicherheitsmaßnahmen auf das Gebiet des Weihnachtsmarktes beschränkt, ein ganzheitlicher Blick wurde völlig vergessen. Denn während die Besucher des Weihnachtsmarktes im unmittelbaren Innenstadtbereich zumindest vor Fahrzeugattacken ge-



Volle Haltestelleninsel an der Fünffensterstraße während der Sperrzeiten. Eine zweite Bahn hinten in der Doppelhaltestelle zu erreichen, war manchmal unmöglich.

schützt wurden, ignorierte man ihr Sicherheitsbedürfnis auf den Wegen von und zu den Haltestellen vollständig. Wenn tausende Fahrgäste vielbefahrene Straßen zu ihren Haltestelleninseln überqueren müssen und zusammengepfercht auf engstem Raum an Haltestellen und Verkehrsinseln warten müssen, kann von sicheren Bedingungen keine Rede sein. Die Haltestellen waren überfüllt und völlig ungeschützt, hier wäre ein Anschlag mit einem Fahrzeug nicht schwer gewesen und hätte

katastrophale Folgen gehabt. Doch dies wurde nicht nur unverantwortlicher Weise ignoriert. Selbst der in den letzten Jahren vorhandene Standard der Sicherheit an der Sternhaltestelle wurde auch noch reduziert.

Während bis 2024 die Haltestelle am Stern durch auf der Fahrbahn positionierte, sogenannte Schranken- zäune auch optisch markant verbreitert wurde, fehlte 2025 zum Beginn des Weihnachtsmarktes die Verbreite-



Die ersten Tage des Weihnachtsmarktes fehlte die Verbreiterung der Haltestelle Am Stern komplett. Nach einigen Tagen wurde die linke Spur dann provisorisch mit Verkehrsbaken abgesperrt.

rung zunächst vollständig. Erst nach Protesten des KVG-Fahrgastbeirats wurde nach einigen Tagen mittels Verkehrsbaken eine provisorische Verbreiterung vorgenommen. Man hatte die Verbreiterung schlicht vergessen, hier war das Organisations-talent zum Weihnachtsmarkt erschreckend schlecht.



Hier ist gut die Trennwirkung der früheren Absperrung zu sehen. Nur Verkehrsbaken wie in 2025 reichen nicht.

Doch wer hoffte, dass das Provisorium nur wegen der Kurzfristigkeit gewählt wurde und nach einigen Tagen massivere Absperrungen ergänzt werden würden, wurde enttäuscht. Es blieb bis Ende Dezember bei der provisorischen Verbreiterung, eine Nachbesserung mit dem



Ausgerechnet dort, wo die Fahrgäste aus der Innenstadt zur Haltestelle strömen, fehlte die Absperrung.

Standard vergangener Jahre unterblieb. Damit war die Absicherung der Haltestelle völlig ungenügend und die zusätzliche Fläche wurde dementsprechend von den Fahrgästen auch viel weniger als in den vergangenen Jahren genutzt.

Der VCD hält die Organisation des letztjährigen Weihnachtsmarktes aufgrund der erheblichen Nachteile für ÖPNV-Nutzer für nicht mehr akzeptabel. Für den Advent in 2026 erwartet der VCD ein ganzheitlicheres Konzept, das die Bedürfnisse und die Sicherheit der Tramfahrgäste endlich auch mit berücksichtigt.



Die in der Vergangenheit bewährte Abtrennung der Haltestelle durch Schranken- zäune. Hier im Jahr 2023 ging die Verbreiterung bis zum Überweg, dadurch gab es keine Engstelle beim Betreten der Haltestelle.

Im einzelnen fordert der VCD für den Weihnachtsmarkt:

1. Deutliche Reduzierung der Sperrzeiten für den Straßenbahnverkehr. Die Bedienung der Fußgängerzone muss über Mittag gewährleistet werden. Auch mit Beginn der Schwachverkehrszeit mit dem Anschlussknoten in der Innenstadt ab 20 Uhr muss die Sperrung wieder aufgehoben werden.

2. Um die Reduzierung der Sperrzeiten einfacher zu machen, müssen das Sicherheitskonzept und auch die Flächenplanung des Weihnachtsmarktes überarbeitet werden. Dabei sind Absperrungen an anderen Stellen sowie absenkbare Poller oder Schranken als Durchlass für den Tramverkehr zu planen.

3. Um Sicherheit und Komfort der Fahrgäste während der Sperrzeiten zu verbessern, müssen alle Haltestelleninseln an der Fünffensterstraße (Rathaus) und am Stern verbreitert werden. Notwendig für eine höhere Sicherheit ist am Stern auch die Sperrung der Fahrbahnen für den Autoverkehr von der Mauerstraße zum Altmarkt sowie aus der Unteren Königsstraße zur Sternkreuzung.

Diese Punkte zwingen dazu, die Organisation des kommenden Weihnachtsmarktes völlig neu zu denken. Auch örtlich veränderte Marktber-

che dürfen kein Tabu sein.

Ein zeitweiliges Miteinander von Weihnachtsmarkt und Tramverkehr in der Innenstadt und damit zeitlich



Durch die nicht bis zum Überweg gezogene Absperrung im Jahr 2024 war der Zugang zur hoch frequentierten Haltestelle Am Stern viel zu eng.



Überfüllte Haltestelle Fünffensterstraße: Wenn ein Tramzug hält, steigen Menschenmassen aus. Der Konflikt mit Einsteigern ist vorprogrammiert.



Mit Rollstuhl oder Kinderwagen sind die überfüllten Umleitungshaltestellen Rathaus und Am Stern kaum nutzbar.

weniger umfangreiche Sperrungen müssen das wichtigste Ziel sein. Dass Straßenbahn und Weihnachtsmarkt gut miteinander funktionieren können, haben Städte wie Augsburg und Bremen gezeigt. Mit Schranken oder mobilen Pollern wurde die Durchfahrt der Straßenbahnen gewährleistet.



Tram- und Busstau während der Adventszeit am Stern



Ein weiteres Problem: Autos behindern die Trams auf der Umleitungsstrecke.

KVG-Fahrgastbeirat kritisiert die Innenstadtsperrung für die Tram

Auch der KVG-Fahrgastbeirat kritisierte die Verkehrsregelungen zum Weihnachtsmarkt. Nachstehend dokumentieren wir Auszüge aus der Erklärung:

„...Das Konzept um den Weihnachtsmarkt scheint völlig an den Interessen des öffentlichen Nahverkehrs vorbeizugehen. Denn neben der nun fast ganztägig nicht mehr gegebenen



Unterbrechung der Hauptradverkehrsachse an der Treppenstraße.

Auch der Radverkehr muss besser integriert werden. Zum zweiten Mal wurde die verkehrsstärkste Radverkehrsachse Neue Fahrt - Mauerstraße unterbrochen.

Eine Reduzierung der Sperrzeiten käme auch der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Nahverkehrs zugute. Denn Verspätungen und verpasste Anschlüsse nervten im letzten Jahr fünfeinhalb Wochen die Fahrgäste und auch das Fahrpersonal.

direkten Innenstadtanbindung führt die Sperrung zu erheblichen Nachteilen im Betrieb und in der Benutzung des ÖPNV. Der Fahrgastbeirat weist in diesem Zusammenhang auf folgende Probleme hin:

1. Die Umleitungen der Tramlinien führen zu Verspätungen und damit zu Anschlussverlusten bei Umsteigern.

2. Der Anschlussknoten Königsplatz am Abend und an Sonntagen entfällt, die vorgesehenen Anschlüsse können am Alternativstandort Scheidemannplatz nicht alle eingehalten werden. Insbesondere Fahrgäste in die Nordstadt sind hier Leidtragende, da die alle 30 Minuten verkehrende Regiotram im Gegensatz zum Königsplatz nicht in den Anschlussknoten Scheidemannplatz eingebunden werden kann.

3. Es entstehen der KVG erhebliche Mehrkosten, da aufgrund der Umleitung zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, um die Verspätungen zu begrenzen.

4. Aufgrund des Umleitungsverkehrs streicht die KVG die durchgehenden Schüler- und Berufsverkehrskurse der Linie 3 nach Baunatal, die normalerweise zur Linie 2 werden. Die Fahrzeiten zwischen dem Kasseler Westen und Baunatal verlängern sich dadurch nennenswert.

Vor allem weist der Fahrgastbeirat aber auf die eingeschränkte Sicherheit der ÖPNV-Fahrgäste hin. Während man die Königsstraße mit Betonblöcken abriegelt, lässt man Tausende von Fahrgästen während der Zeit des Weihnachtsmarktes völlig ungeschützt auf zu schmalen Haltestelleninseln mitten im Autoverkehr warten. Doch nicht nur die gegenüber dem Autoverkehr ungeschützte

Wartesituation ist hier bedenklich, sondern auch die Gefahr, dass auf überfüllten Haltestelleninseln Fahrgäste vor die einfahrende Tram geraten, ist nicht gering.

Fakt ist, dass die Haltestellenanlagen an den Haltestellen Am Stern und Rathaus/Fünffensterstraße nicht für die erhöhten Fahrgastzahlen dimensioniert sind. Die Barrierefreiheit an diesen Haltestellen sieht der Fahrgastbeirat während der Umleitungszeiten nicht gewährleistet, denn mit Rollstuhl ist das Ein- und Aussteigen aufgrund der dichten Menge von Wartenden nur erschwert oder gar nicht möglich...

Mitglied werden im VCD

Sie möchten die Arbeit des VCD nachhaltig und dauerhaft unterstützen? Werden Sie Mitglied! Der VCD ist der Verkehrsclub, der alle Verkehrsarten zusammen unter dem ökologischen Blickwinkel betrachtet. Als anerkannter Träger öffentlicher Belange hat er eine Stimme, die in der Politik gehört wird.



Wieder Ärger über Scheibenwerbung an Bahnen und Bussen

Bei seiner letzten Jahreshauptversammlung hatte der VCD eine Resolution gegen Scheibenwerbung an Bussen und Bahnen verabschiedet. Grund war eine ärgerliche und beunruhigende Entwicklung bei der Verkehrsgesellschaft. Wir veröffentlichen diese nachstehend in leicht gekürzter Version.

„Die Mitglieder des VCDs ... fordern den Vorstand der KVG und Oberbürgermeister Dr. Sven Schoeller ... auf, die 2011 von der KVG selbst eingeführten Richtlinien für die Gestaltung von Fahrzeugwerbung weiterhin ernst zu nehmen und der seit einigen Jahren zunehmenden Missachtung dieser Regeln entgegenzutreten. Der VCD hatte sich immer

wieder seit Ende der 1990er Jahre für ein Ende der zunehmenden „Scheibenwerbung“ eingesetzt. Die 2011 verabschiedeten neuen „Richtlinien zur Fahrzeuggestaltung“ waren daher ein Kompromiss, der zwar die Forderungen des VCD nicht vollständig erfüllte, aber eine deutliche Verbesserung zum damals aktuellen Zustand brachten. Nach nun mehr als 10 Jahren scheinen diese Richtlinien zunehmend in Vergessenheit zu geraten.

Mit Werbung verklebte Scheiben sind für Fahrgäste eine lästige, ungeliebte Beeinträchtigung des Komforts. Die sogenannte Lochfolie, die die Sicht aus dem Fahrzeug nicht komplett verhindert, beeinträchtigt

je nach Rasterstärke der Folie und nach Blickwinkel der Fahrgäste das Herausschauen aus den Fahrzeugen mehr oder weniger massiv. So ist das Erkennen von Haltestellennamen oder anderen Texte außerhalb des Fahrzeuges kaum möglich, besonders problematisch ist die Sichtbehinderung am Abend. Die Beklebung erschwert dann die Orientierung beim Blick aus dem Fahrzeug heraus.

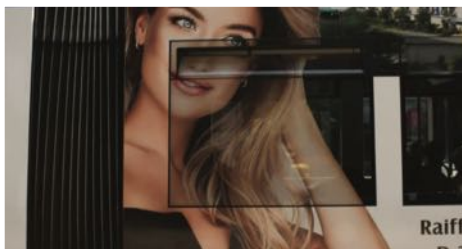
Die VCD-Mitglieder erinnern die KVG an ihre eigenen Richtlinien. Dort heißt es: „Die KVG möchte mit ihren modernen Fahrzeugen ihren Fahrgästen ein angenehmes, komfortables und sicheres Verkehrsangebot bieten. Fensterflächenwerbung, die den Komfort der Fahrgäste einschränkt, widersprechen unserem Ziel.“

Dieser Aussage ist nichts hinzuzufügen. Umso ärgerlicher sind die in den letzten Jahren neu beklebten Fahrzeuge mit der Bäderwerbung (TW667), einer Personalvermittlung für Pflegepersonal (TW661) und ganz



So sah der Kompromiss von 2013 aus: 20 cm von unten und von oben war an den Scheiben erlaubt. Daher gab es keine Probleme beim Hinausschauen.

aktuell die Werbung des Hotels La Strada (TW617) sowie mittlerweile



Gleich an 10 Fahrzeugen werden Fenster durch die Werbung eines Hotels in der Raiffeisenstraße beklebt.

eine Vielzahl von sogenannten TrafficBoards an den Stadtbussen. Alle diese Beispiele (siehe Anlage mit Fotos) verstoßen gegen die Richtlinien der KVG.

Die Mitglieder des VCD fordern daher, ab sofort keine weiteren Verstöße gegen die Richtlinien für Fahrzeuggestaltung mehr zuzulassen und so kurzfristig wie möglich die aktuellen Verstöße gegen die Richtlinien durch entsprechende Änderung der Beklebung zu beenden.“

Die Resolution und ein entsprechendes Anschreiben an KVG und Ober-



Sehr nervig für Fahrgäste sind die sogenannten Traffic-Boards. 50% der Fenster auf der linken Seite werden zugeklebt, gleichzeitig bleiben 50% der blauen Karosserie ungenutzt.

bürgermeister blieben zunächst unbeantwortet. Nach einer weiteren Intervention seitens des VCD im Herbst gab es dann eine Antwort der KVG. Die enttäuschte aber auf ganzer Linie.

Still und heimlich hatte danach die KVG 2023 einen neuen Vertrag mit dem Werbekonzessionär abgeschlossen. Dieser erlaubt nun erstaunlicherweise wieder komplett zugeklebte Scheiben. Wesentliche Inhalte gemäß KVG-Antwort:

- es dürfen maximal 20% der seitlichen Fensterflächen beklebt werden. Folgende Bereiche dürfen nicht beklebt werden:

- Türen
- Frontscheiben
- Seitenscheiben der Fahrerkabinnen
- Heckscheiben bei Trams und Beiwagen
- Erstes Fenster hinter der vorderen Einstiegstür beim Bus
- Fenster im Mehrzweckbereich

Begründet wird die neue Regelung damit, dass eine Beklebung von bis zu 20% der seitlichen Fensterflächen mittlerweile branchenüblicher Standard ist. Man möchte Werbetreibenden ein attraktives Flächenangebot zur Verfügung zu stellen, dazu müsse auch eine zumindest teilweise Beklebung von Fenstern gestattet sein, was zwangsläufig Kompromisslösungen im Hinblick auf das Fahrgastempfinden erfordert.

Diese Rolle rückwärts steht in krassem Widerspruch zu den bisherigen Richtlinien. Für die KVG ist neuerdings offenbar die Attraktivität für Werbetreibende wichtiger als die Attraktivität für ihre eigenen Kunden. Damit erfüllt die KVG nicht mehr ihre eigentliche Aufgabe, für einen attraktiven und komfortablen Nahverkehr zu sorgen.

Die Richtlinien von 2011 waren dem damaligen Vorstand Dr. Ebert sehr



An TW661 werden die Fenster neben den Mitgeltüren komplett beklebt. Schlecht für Personen mit Kinderwagen, die erst im letzten Moment erkennen können, ob der Mehrzweckplatz bereits voll ist.



Das Problem beklebter Scheiben hat der VCD bereits zwischen 1998 und 2012 bekämpft, hier ein beklebtes Fahrzeug vor etwa 20 Jahren. Die Richtlinien von 2011 waren der Erfolg des Protestes.

wichtig. Jeder neue Werbeentwurf musste über dem Vorstand vorgelegt und freigegeben werden. Nach dem Ausscheiden von Dr. Ebert gab es bis Sommer 2025 keinen eigenen KVG-Vorstand mehr. Offenbar wurde die Zeit genutzt, die Interessen der Werbebranche wieder in den Fokus zu stellen. Denn der Druck der Werbebranche auf die Nahverkehrsunternehmen ist groß, Gewinnmaximierung ist angesagt und mit beklebten Scheiben können höhere Einnahmen generiert werden. Als der VCD vor zwanzig Jahren die Scheibenwerbung kritisierte, drohte der da-

malige Werbekonzessionär, die Stadtereklame sogar mit dem Anwalt.

Der VCD wirft der KVG vor, unter Ausschluss der Öffentlichkeit die eigenen Maßstäbe zum Schlechten verändert zu haben. Weder der Aufsichtsrat noch der Fahrgastbeirat wurden bei dieser wichtigen Entscheidung beteiligt. Daher sieht der VCD die Richtlinien von 2011 weiterhin als gültig an.

Der VCD wird das Thema auch im politischen Bereich weiter vertiefen.

Hier geht's zur Webseite des VCD-Kreisverbandes Kassel e.V.

In den letzten zwei Jahren haben wir unseren Internetauftritt gründlich überarbeitet. Die Homepage des Kreisverbands erscheint jetzt im Corporate Design des VCD und hat das gleiche Erscheinungsbild wie die Seiten anderer Kreisverbände oder des Bundes- und Landesverbands. Es gibt aktuelle Informationen zu unserer Arbeit, daneben auch Links zu vielen bisherigen Gegenverkehr-Ausgaben und zu den archivierten Inhalten des Radentscheids. vcd.org/kassel



Bauarbeiten Drei Brücken beendet



Wolfhager Straße in Höhe Drei Brücken nach Abschluss der Bauarbeiten. Foto Reinhard Ardelt

Was lange gedauert hat, ist endlich gut geworden: Die Einschränkungen auf der Wolfhager Straße im Bereich Drei Brücken sind zu Ende. Bis 2023 machten zwei Eisenbahnbrücken aus dem Jahr 1877 die Straße zu einem Engpass, den man zu Fuß oder auf dem Fahrrad nur mit Gefühlen von Beklemmung passieren mochte.

Dann begann die lange Bauphase, in der die Brücken erneuert und die Straße erheblich verbreitert wurde. Jetzt gibt es in beiden Richtungen eine Fahrspur für den Autoverkehr, eine Busspur, einen Fahrradweg und einen Bürgersteig mit komfortabler Breite. Perspektivisch bestünde auch für eine Straßenbahn nach Harleshausen hier kein Hindernis mehr.

Winterverkehr bei der KVG lief ganz gut



Gleich an mehreren Tagen gab es in diesem Winter wieder einmal Schnee. Diesmal war dir KVG offenbar ganz gut vorbereitet. Der Tram-

verkehr lief problemlos, der neue Schienenschneepflug war zeitweise unterwegs.

Bei glatten Straßen musste der Busverkehr teilweise bzw. zeitweise eingestellt werden. Diese Zeiten waren jedoch nicht sehr lang. Verbesserungswürdig war die Information. Während es dort hieß, der Busverkehr sei eingestellt, fuhren bereits wieder einige Linien.

Radentscheid Kassel nicht mehr aktiv



der Bevölkerung gewünscht wird. Auch wenn die Stadt das Bürgerbegehren aus formalen Gründen für unzulässig erklärte, nahm sie es zum Anlass, die verstärkte Förderung des Radverkehrs zu beschließen und zusätzliche Gelder und personelle Ressourcen dafür bereitzustellen.



Das Foto zeigt die Übergabe der Unterschriften beim Radentscheid auf der Rathaustrampe. (Foto: Radentscheid)

Der Radentscheid war ein informeller Zusammenschluss von Einzelpersonen und Verbänden. Dazu gehörten unter anderem der AStA der Universität Kassel, der ADFC, der VCD, der BUND und das Umwelthaus Kassel. Die Verbindung zum VCD hatte eine besondere Bedeutung: der VCD Landesverband Hessen führte das Spendenkonto für den Radentscheid. Aus diesem Grund stellte sich in den letzten Monaten die Frage, ob der VCD die Domain radentscheid-kassel.de übernehmen kann. Seit Anfang des Jahres wird man

von dieser Adresse zum VCD Kreisverband Kassel weitergeleitet. Wir haben dort die Inhalte der Radentscheid-Homepage soweit wie möglich übernommen, um sie zu dokumentieren und zu archivieren.

Stellenweise sind Verbesserungen in Kassel erfolgt, aber von einem geschlossenen und durchgängigen Radwegenetz sind wir immer noch weit entfernt.

Die Arbeit des Radentscheids wird daher von den beteiligten Verbänden, insbesondere dem VCD und dem ADFC weitergeführt. Die acht Kernforderungen, die der Radentscheid formulierte, haben nicht an Aktualität verloren:

1. Planung nach aktuellem Stand der Technik
2. Kontinuierliche Führung des Radverkehrs,
3. Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen,
4. Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen,
5. Sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten,
6. Sichere Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr,
7. Mehr Abstellanlagen für Fahrräder,
8. Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehr.

VCD-Aktiventreffen

Jeweils am ersten und dritten Mittwoch im Monat laden wir alle Interessierten zum Aktiventreffen des VCD-Kreisverbandes Kassel ins Umwelthaus, Wilhelmsstraße 2 ein. Beginn ist jeweils um 19 Uhr.

Wir freuen uns auf Ihr/Euer Kommen.

Chaos ohne Ende – Das Drama um die Deutsche Eisenbahn



Seit 5. Oktober 2025 Geschichte: Der IC Nebelhorn bot eine umsteigefreie Verbindung von Hamburg über Kassel ins Allgäu nach Oberstdorf, bis Augsburg zusammengekoppelt mit dem IC Königsee, der dann nach Berchtesgaden fuhr. Im Bild der Zugteil Nebelhorn bei Altstätten im Allgäu.

Es hat leider schon Tradition, dass in der Gegenverkehr kritische Artikel zur Situation im Deutschen Eisenbahnnetz und speziell zur Deutschen Bahn erscheinen. Die desolante Situation ist im letzten Jahr keineswegs besser geworden, ganz im Gegenteil. Man hat den Eindruck, dass mittlerweile das Motto „und ist der Ruf erst ruiniert, dann lebt es sich ganz ungeniert“ gilt. Seit Jahren sind die Probleme mittlerweile ja auch in den Medien bestens dokumentiert. Allein, es wird nicht besser. Und das aus fadenscheinigen Gründen.

Die Pünktlichkeitsquote der Fernzüge betrug im Oktober 2025 nur noch 51,5%, im November 2025 nur noch 54,5%. Das ist nochmals deutlich schlechter als die bereits verheerende Bilanz der vorangegangenen Monate. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch pünktliche Züge bis zu 5:59 Minuten zu spät sein können,

ohne in die Statistik einzugehen. Und ausfallende Züge werden gar nicht erst mitgerechnet.

Seit geraumer Zeit heißt es, dass es vorerst kaum besser werden wird und vor allem die vielen Baustellen Schuld seien. Diese Argumentationskette verfängt in der Öffentlichkeit gut, da nahezu jeder schon auf die eine oder andere Weise Erfahrungen mit der maroden Infrastruktur gemacht hat. Doch gemacht, hier wird der Öffentlichkeit auch Sand in die Augen gestreut.

Natürlich hat die Baustellensituation massiven Einfluss auf das Streckennetz. Aber die meisten Baustellen sind so früh bekannt, dass die Fahrpläne der Züge angepasst werden. Dann sollte es eigentlich passen. Dass dies funktionieren kann, hat die Sanierung der Schnellfahrstrecke zwischen Kassel, Fulda und

Würzburg gezeigt. Hier waren die Fahrzeiten auf den Umleitungsstrecken recht großzügig bemessen, so dass z.B. ein ICE auch schon mal über 15 Minuten zu früh in Würzburg Hbf eintreffen konnte. Man merke



Auch diese lokbespannten Züge sind seit Dezember 2025 Geschichte: Die EC6 bis 9 von Hamburg nach Zürich bzw. Interlaken in der Schweiz. Immerhin werden die Fahrten durch neue Schweizer Triebzüge ersetzt. Das Foto zeigt einen südwärts fahrenden EC bei Assmannshausen am Rhein.

sich, großzügigere Fahrzeiten vermeiden Verspätungen. Doch warum die Bahn diese Erkenntnis nicht auf ihren Normalfahrplan überträgt, ist rätselhaft. Nehmen wir als typisches Beispiel den ICE 276 Brig – Berlin Ostbahnhof auf seiner deutschen Teilstrecke. Im Fahrplan sind für die Bahnhöfe Offenburg, Karlsruhe, Hanau, Fulda, Kassel, Göttingen, Hannover und Wolfsburg jeweils zwei Minuten Aufenthalt eingeplant. In Freiburg immerhin 3 Minuten, nur in Mannheim (8 Minuten) und Frankfurt (6 Minuten) mehr. Dies ist aber vor allem den Korrespondenzanschlüssen bzw. dem „Kopf machen“ in Frankfurt Hbf zu verdanken. Regelmäßige Fahrgäste wissen, dass

zwei Minuten Standzeit für den Fahrgastwechsel in gut frequentierten Bahnhöfen inklusive den Öffnungs- und Schließzeiten der automatischen Türen zu knapp bemessen sind. Denn häufig benötigt der Fahrgastwechsel 3 bis 4 Minuten. Nimmt man diese Situation an, dann kommen alleine durch den größeren Bedarf an Haltzeiten gut zehn bis fünfzehn Minuten Verspätung zusammen. Das wäre alles kein so großes Problem, wenn die Fahrzeiten zwischen den Bahnhöfen genügend Zeitpuffer hätten, um leichte Verspätungen wieder rauszufahren. Aber



Zu Zeiten des Dampfbetriebs waren die Züge deutlich zuverlässiger und pünktlicher. Im Bild ein Adventssonderzug im Dezember 2025 bei Guntershausen

meist funktioniert das nicht, der Fahrplan ist auf Kante genäht. Die Verspätung vergrößert sich so von Bahnhof zu Bahnhof.

Ein anderes Problem, die technischen Störungen an der Strecke, können wirklich teilweise auf das überalterte Netz zurückgeführt werden. Doch auch hier ist dies nur die halbe Wahrheit. Die Zahl der Störungen



Vom 10. Juli bis 11. Dezember 2026 erfolgt die Generalsanierung der rechten Rheinstrecke von Troisdorf bis Wiesbaden. Güterzüge müssen auch über Kassel umgeleitet werden. Hier ein Güterzug bei Guntershausen.

gen auf der 2024 generalsanierten Riedbahn ist immer noch nennenswert, sowohl bei Weichen als auch bei Signalen.

Die in der App gemeldeten Verspätungsgründe sind vielfältig. Störungen sind dabei, auch wenn diese heute nur noch „Reparatur an“ heißen. Doch es werden weitere Gründe genannt. „Verspätetes Personal aus vorangegangener Fahrt“, „verspätete Bereitstellung“, „Störung am Zug“, „Verspätung aus vorangegangener Fahrt“. Hier liegen die Gründe anders. Ähnlich wie beim knappen Fahrplan auf der Strecke sind Wendezeiten an den Endbahnhöfen häufig knapp kalkuliert. Bei Verspätungen von einer halben bis einer Stunde, zur Zeit nicht selten, reicht es dann nicht mehr für die rechtzeitige Bereitstellung des Zuges für die nächste Fahrt. Dazu kommt, dass in Fachzeitschriften mehrfach kritische Berichte über zu große Spar-



Als Folge der Generalsanierung am Rhein könnte es zu Einschränkungen bei der RT5, hier am Bahnhof Guntershausen, kommen.

maßnahmen bei der Wartung zu lesen waren. Nicht ausreichend gewartete Technik ist dann natürlich anfälliger, technische Störungen am Zug sind vorprogrammiert.

Besonders spürbar waren technische Defekte an den IC1-Garnituren. Die Bahn ist seit Jahren dabei, sich von diesen klassischen Lok-Wagen zu trennen. Man spürte bei Fahrten in diesen Zügen bereits seit Monaten, dass an den Waggons nicht mehr als nötig noch gemacht wurde. So waren in den letzten zwei Jahren kaum noch IC1-Züge pünktlich unterwegs. In Kassel war dies spürbar beim IC-Paar Stuttgart – Westerland (Sylt), bei den IC-Zügen Köln – Gera sowie dem Tourismus-IC Königsee/Nebelhorn. Verspätungen und Ausfälle waren hier eher die Regel als die Ausnahme.

Dass die DB sichtbar nicht mehr in diesen Wagenpark investiert, ist zumindest diskussionswürdig. Die ÖBB setzt 30 an Leo Österreich verkaufte

Waggons zur Reduzierung des Wagenmangels ein. Auch in der Schweiz werden seit einigen Jahren IC-Waggons grundsaniert. Bei der Fahrzeugpolitik agiert die DB seit Jahren merkwürdig. So kaufte die DB im Jahr 2019 17 moderne Doppelstock-Triebzüge von der österreichischen Westbahn. Diese verkehrten zuverlässig zwischen Berlin und Warnemünde bzw. Stuttgart und Zürich. Um Geld in die Kassen zu bringen, wurden die Züge 2025 wieder verkauft - an die ÖBB. Zwischen Stuttgart und Zürich verkehren nun wieder die unzuverlässigen IC2-Gar-

nituren. Verspätungen und Ausfälle waren so häufig, dass der Takt zwi-



Im Bild eine der sehr störungsanfälligen IC2-Garnituren. Seit 2015 werden diese Züge beschafft. Bis heute - nach zehn Jahren - hat der Hersteller, jetzt Alstom, die Probleme nicht in den Griff bekommen.

VCD im Klimaschutzrat der Stadt Kassel



Quelle: pixabay, cocoparisienne

Seit Dezember 2025 ist der VCD im Klimaschutzrat der Stadt Kassel vertreten. Die Stadt hatte den VCD eingeladen, den Platz des Radentscheids einzunehmen, da dieser auf seine weitere Teilnahme verzichtet und seine Arbeit beendet hat. Reinhard Ardel und Peter Fellmann wurden vom Magistrat der Stadt für den VCD als Mitglieder des Klimaschutzrats berufen.

Der Klimaschutzrat existiert seit 2019 und besteht aus vielfältigen gesellschaftlichen Akteure und Organisationen, z.B. Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft, Kultur, Initiativen und Verbänden. Das Gremium berät die Stadt bei ihren Bemühungen, klimaneutral zu werden, in fachlichen Fragen und in Fragen der gesellschaftlichen Relevanz und Akzeptanz. Der Beschluss der Stadt, Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen, ist absehbar kaum noch zu verwirklichen, aber trotz leicht gestreckter zeitlicher Perspektive bleibt es bisher bei der Zielsetzung. Dabei spielt der Verkehrssektor eine besonders wichtige Rolle: sein Beitrag zum Klimaschutz kann hoch ausfallen, aber Verkehrsthemen sind gesellschaftlich besonders umstritten.

Deutschland-Tour – Ein Radevent legt Stadt und Nahverkehr lahm



Die Sperrungen für den ÖPNV gingen von 15:00 Uhr bis 18:15 Uhr. Der tatsächlich Radevent dauerte nur 30 Minuten.

Die „Deutschland-Tour“ gilt als wichtigstes deutsches Etappenrennen im Straßenradsport. 2025 sollte Kassel das Ziel einer Zwischenetappe sein. Vor dem Hintergrund der touristischen Wirkung durch die Präsenz der Stadt in den Medien gab es seitens Stadt und Kassel Marketing ein großes Interesse an dem Event.

Im Vorfeld gab es allerdings Wünsche, deren Umfang bei der Stadt auf Ablehnung stieß. So sollte die Etappe mittels einer großflächigen Rundtour durch die Stadt enden. Nahezu das gesamte Stadtgebiet wäre lahmgelegt worden. Letztlich einigte man sich auf eine Strecke von Harleshäusen über Rothenditmold und den Vorderen Westen in die Innenstadt. Hier erfolgte die Zieleinfahrt über Werner-Hilpert-Straße, Lutherstraße, Kurt-Schumacher-Straße und Brüderstraße zum Steinweg.

Im Vorfeld des Rennens, das in den Nachmittagsstunden Kassel erreich-

te, wurde über den kompletten kleinen Innering (Rathaus-Scheidemannplatz-Am Stern-Steinweg) ein Jugendrennen ab dem Vormittag veranstaltet.

Für die Menschen, die an diesem Tag Trams und Busse nutzen wollten, wurde das Event zu einer großen Belastung. Der VCD fasst wesentliche Probleme dieses Tages zusammen.

Bereits am frühen Vormittag wurde der Busverkehr komplett aus der Innenstadt herausgenommen. Mauerstraße, Am Stern und Altmarkt wurden bis nach 18 Uhr nicht mehr bedient. Als Ersatz wurde die Haltestelle Mönchebergstraße zur zentralen Busstation. Die Informationen der KVG und des NVV dazu waren nur rudimentär. Ob und wie die Busse auf veränderten Routen verkehrten, wurde an keiner Stelle übersichtlich zusammengestellt. Die KVG beschränkte sich auf die Einpflegung der geänderten Fahrten in der App. Weil das aber für viele Regionalbus-



Bis 15 Uhr konnten die Trams problemlos die Kurt-Schumacher-Straße passieren.

linien wiederum nicht gemacht wurde, war die App für Umsteigeverbindungen an der Mönchebergstraße unbrauchbar.

Der Tramverkehr wurde nach der bereits am Vormittag gesperrten Fußgängerstraße ab 15 Uhr geteilt. Über Rathaus wurden die Strecken Frankfurter Straße, Wilhelmshöher Allee und Friedrich-Ebert-Straße verbunden. Im Osten verkehrten die Trams aus dem Lossetal bis Sandershäuser Straße. Von dort gab es einige Buslinien, die zur Mönchebergstraße führen.



Strecke und Haltestelle Lutherplatz kurz vor dem Rennen. Die Strecke zwischen Lutherplatz und Stern hätten Trams problemlos auch während des Rennens befahren können. Der Tramverkehr zur Nordstadt und nach Vellmar hätte nicht eingestellt werden müssen.



Auch während des Rennens wäre der Verkehr denkbar gewesen.



Während schienengebundene Trams in der Kurt-Schumacher-Straße eine Gefahr für die Sicherheit der Radfahrer darstellen sollen, waren hunderte Autos in der Werner-Hilpert-Straße zulässig.

Der Tramverkehr zwischen Innenstadt und Vellmar wurde eingestellt, Ersatzbusse fuhren ohne Bedienung der Haltestelle Holländischer Platz



Wartende Fahrgäste gegen 15:30 Uhr an der Haltestelle Am Stern. Die Information war unterirdisch schlecht. Am DFI wurden noch pünktlich (hier nicht verkehrenden) Regionalbusse angekündigt. Die ersten Trams oder Busse werden hier nicht vor 18:15 Uhr eintreffen. An keiner Haltestelle gab es Informationspersonal von NVV oder KVG. Die Fahrgäste wurden alleine gelassen.

zur Mönchebergstraße.

Wolfsanger wurde nur per Bus bis Mönchebergstraße bedient und aus Richtung Ihringshäuser Straße endete die Linie 3 am Mittelring, wo verärgerte Fahrgäste sich selbst überlassen wurden. Zwar fuhren hier ohne Abstimmung mit den Fahrzeiten der Tram Busse der Linie 12. Diese fuhren aber nur bis zur Wesserspitze und weiter nach Bettenhausen. In Richtung Innenstadt war zu Fuß gehen die beste Alternative.

Auch wenn sich die Tourismusmanager vielleicht auf die Schulter geklopft haben: Wie die „Deutschland-Tour“ das Leben in der Stadt und insbesondere den ÖPNV beeinträchtigt hat, war nicht akzeptabel.

Zwar konnte der Tramverkehr im Südwestnetz auf veränderten Wegen

halbwegs gut aufrechterhalten werden. Im Nordosten von Harleshäusern über die Nordstadt bis nach Bettenhausen und Waldau war die Bedienung eine Katastrophe.

An drei Punkten haben verschiedene Akteure massiv versagt:

Die Stadt Kassel hat sich nicht gut für die Belange des ÖPNV eingesetzt und hat dem Veranstalter zu wenig Grenzen aufgezeigt. Auch die organisatorischen Informationen waren zu wenig präzise. Folge waren vermeidbare Einschränkungen. Die Sperrung der Achse Altmarkt-Lutherplatz, so zeigte sich, wäre gar nicht notwendig gewesen und so hätte ein Nord-Ost-Netz der Tram organisiert werden können, also z.B. Bettenhausen-Nordstadt-Vellmar und Ihringshäuser Straße/Wolfsanger – Polizeipräsidium. Auch die Busse hätten auf



Am Stern aus Richtung Altmarkt. Hier war zu sehen, dass die Haltestellen nicht bedient werden. An anderen Haltestellen am Stern wurden die Regionalbusse weiter angezeigt.

der Nordseite der Kurt-Schumacher-Straße verkehren können.

Außerdem war das Zeitfenster nicht präzise genug definiert. Die Tramsperren dauerten am nördlichen Innenstadtrand von 15 bis nach 18 Uhr. Das tatsächliche Zeit-



Am Holländischen Platz: Ankündigung von Bussen mit Echtzeit, die dort nie gefahren sind.

fenster des Rennens war zwischen 16:05 Uhr und 16:45 Uhr.

Die Informationspolitik der KVG und des NVV hatte große Mängel. Nirgendwo gab es eine vollständige und überschaubare Übersicht, wie der ÖPNV zu welcher Zeit wie verkehrte.



Betriebshaltestelle Mönchebergstraße. Hier, so die Planung, war der zentrale Innenstadtknoten des Busverkehrs von morgens bis zum frühen Abend. Doch das funktionierte nicht. Kaum ein Fahrgast wusste, wo die Haltestelle Mönchebergstraße sein soll. Und die theoretisch vorhandenen Umsteigeverbindungen wurden in der Onlineauskunft meist nicht angezeigt, weil die Regionalbusse nicht richtig ins System eingepflegt wurden. Im übrigen hätte man zwischen den beiden Haltestellen fünf Fahrspuren mit dichtem Verkehr überqueren müssen.

Insbesondere das Busnetz verkehrte weitgehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit.

Einziger Trost für ÖPNV-Nutzer: Den Autofahrern ging es kaum besser, da die Verkehrsregelung für den Individualverkehr auch im Detail meist unklar war. Besonders schräg war die Situation am Lutherplatz. Die Au-

tos wurden in die Werner-Hilpert-Straße Richtung Hauptbahnhof abgeleitet. Nur war dies eine Sackgasse. Am Bahnhof ging es nur nach rechts in Richtung Joseph-Beuys-Straße. Da auch die Straßen nach Rothenditmold gesperrt waren, stauten sich die Autos im Kreis.

Dichtes Gedränge: Herkulesbus am Wochenende zu klein



Ein kleiner 12-Meter-Bus auf der Linie 22 im Sonntagsverkehr zum Herkules. Bei gutem Wetter viel zu klein.

Seit mehreren Jahren hat die KVG die Linie 22 zum Herkules an Wochenenden an die Firma Börner abgegeben. Seitdem gibt es ein Problem. Wurden von der KVG zuvor über mehrere Jahrzehnte am Wochenende 16 m lange Gelenkbusse eingesetzt, fahren nun nur noch kleine 12-Meter-Busse auf der Linie.

An Wasserspieltagen wird das zwar durch den dichten Takt der Linie 23

abgemildert, die mit Gelenkbusen bedient wird. Aber zwischen Oktober und April, wenn nur die Linie 22 fährt, kommt es bei gutem Wetter immer wieder zu dichtem Gedränge in den kleinen Bussen. Die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen oder Fahrrädern ist erschwert oder unmöglich, es bleiben mitunter auch Fahrgäste im Druseltal zurück. Auch Hinweise im KVG-Fahrgastbeirat blieben bisher ohne Wirkung. Es bleibt unverständlich, warum die KVG seit Jahren am Einsatz der kleinen Busse festhält. Es wirkt, als ob Komfort für Fahrgäste auf dem Weg zum Herkules keine Bedeutung bei der KVG hätte. Aber es bleibt die Hoffnung, dass irgendjemand möglichst bald einsieht, das man beim Vertrag mit der Firma Börner einen Fehler gemacht hat und zukünftig am Wochenende Gelenkbusse einsetzt.

Schulstraßen machen Kassel lebenswert



Das sind Schulstraßen

Die Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg liegt wohl allen am Herzen. Am Besten ist es – auch da sind sich die meisten einig – wenn Schülerinnen und Schüler den Weg alleine bewältigen können. Dass das sicher möglich ist, bezweifeln aber viele. Besonders die letzten Meter vor dem Schultor sind oft gefährlich, denn hier treffen in einer recht kurzen Zeitspanne viele Kinder und viele Autos – die sogenannten „Elterntaxis“ – aufeinander. Und gerade wegen dieser Gefahr durch Elterntaxis bringen einige Eltern ihre Kinder dann auch mit dem Auto möglichst nah ans Schultor. Ein Teufelskreis.

Es ist Zeit, für Schulwege aktiv zu werden, die Kinder mit ihren Verkehrsmitteln (zu Fuß oder mit dem Fahrrad) gerne, sicher und selbstständig zurücklegen. Gestaltungsmöglichkeiten gibt es viele. Eine besondere sind sogenannte Schulstraßen. Das bedeutet, dass die Straße

vor der Schultür morgens zum Schulbeginn und nachmittags zum Schulschluss kurzzeitig für Kraftfahrzeuge gesperrt wird. Die letzte Reform der Straßenverkehrsordnung bietet dafür neue rechtliche Möglichkeiten – auch wenn eine Schulstraße in Deutschland nicht explizit vorgesehen ist.

Ein Anfang ist in Kassel gemacht

Seit Beginn des Schuljahrs 2025/26 ist der Saaleweg an der Grundschule am Heideweg im Stadtteil Bad Wilhelmshöhe eine Schulstraße. Sie wird ergänzt durch zwei Elternhaltestellen im Ederweg und im Oderweg. Der Anteil der zu Fuß zur Schule kommenden Kinder hat sich seit Einführung der Schulstraße erheblich erhöht. Die Situation war hier zuvor über Jahre sehr schwierig. Verschiedene Aktionen hatten keinen nachhaltigen Erfolg gebracht. Die Erfahrung der Schule zeigt jetzt eine deutliche Verbesserung durch die temporäre Sperre. Wobei sich



Die Heidewegschule in Bad Wilhelmshöhe

morgens mehr Eltern an die Regelung halten als nachmittags.

Die Lebensqualität verbessert sich für viele

Schulstraßen verbessern nicht nur die Sicherheit der Kinder auf dem Weg zur Schule. Sie mindern auch die Belastung der Erwachsenen, die bisher ihre Kinder zur Schule gebracht haben und ihnen nun zutrauen, den Weg selbständig zu gehen. Sie geben den Kindern und Erwachsenen auf dem Weg Gelegenheit, einander und der Umgebung ohne Straßenlärm zuzuhören. Die letzten 200 Meter des Schulweges zu Fuß zu gehen, erleichtert die Umstellung von zu Hause auf die soziale Situation in der Schule.

Ein Wunsch zum Parken in der Nähe von Schulstraßen

Die Schulstraße für den Autoverkehr zu sperren, heißt noch nicht, dass Grundschulkindern den Verkehr überblicken können. Parkende Fahrzeuge sind für sie Sichthindernisse,

auch wenn sie komplett auf der Fahrbahn stehen. Nicht sehen zu können, was auf einen zukommt, macht Angst. Beim Einrichten von Schulstraßen sollte der ruhende Pkw-Verkehr auf Flächen außerhalb der Schulstraße umgeleitet werden.

Möglichkeiten der neuen StVO

Im vergangenen Jahr haben sich die rechtlichen Rahmenbedingungen deutlich verändert. Die Straßenverkehrsordnung wie auch die zugehörige Verwaltungsvorschrift wurden an entscheidenden Stellen angepasst, was den Kommunen erheblich mehr Spielraum gibt. Hinter der etwas sperrigen Formulierung „zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung“ erlaubt die StVO nun in §45 auch die „Bereitstellung angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr“. Dies ermöglicht sinnvolle Ver-



Das Schild für die Schulstraße an der Heidewegschule

änderungen, die bisher am schwierigen Nachweis einer konkreten Gefahrenlage scheiterten. Schutzmaßnahmen wie Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und Tempolimits können nun erheblich leichter einge-

richtet werden. Insbesondere „hochfrequentierte Schulwegen“ sind explizit genannt.

Der VCD bietet praktische Hinweise unter www.strasse-zurueckerobern.de. Das ist auch an der Schule deiner Kinder und Enkel möglich ... und vielleicht schon im Gange.

Sprecht über das Thema mit der Elternvertretung, mit dem Elternbeirat, bringt es gemeinsam auf die Tagesordnung der Gesamtkonferenz und des Ortsbeirates. Das ist z. B. im Rahmen des Tages der Erde am 26. April oder während der Mobilitätswoche im September möglich. Und dann bleibt im Kontakt mit allen Gruppen an der Schule und im Stadtteil, damit das ganze Jahr über mehr Menschen in Bewegung bleiben!

Gemeinsam mit dem ADFC Kassel setzte sich im vergangenen Jahr auch der VCD aktiv für das Thema Schulstraßen und Schulwegsicherheit ein. Im Frühjahr 2025 wurden in einer Umfrage aller Kasseler Schulen ersichtlich, wie problematisch das Thema auch bei uns ist (siehe Gegenverkehr Ausgabe 2025). Im Oktober 2025 kamen auf unsere Einladung über 60 Personen – darunter mehrere Schulleitungen, zahlreiche Eltern und Vertreter:innen der Politik – zusammen. Vorträge über die Möglichkeiten, Erfahrungsberichte und eine lebhafte Diskussion sollten motivieren, selbst aktiv zu werden und aufzeigen was inzwischen möglich ist.

Sie wollen mehr wissen oder aktiv werden? Hier finden Sie mehr!

<https://www.vcd.org/artikel/schulstrassen-mehr-sicherheit-und-selbstbestimmte-mobilitaet-fuer-kinder>

Wie steht es um Tempo 30?



In der Kurt-Schumacher-Straße gilt nachts Tempo 30 wegen Lärmschutzes

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts bietet eine Menge Vorteile:

1. Mehr Sicherheit

Es kommt zu einer Reduktion von Unfällen und insbesondere zu weniger schweren Verletzungen. Bei einem Unfall mit Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 verdreifacht sich die Überlebenschance gerade von Fußgängern bei Unfällen. Hauptgrund ist, dass der Anhalteweg von Autos sich nahezu halbiert.

2. Lärmschutz

Tempo 30 ist eine wirksame Maßnahme für Lärmschutz. Deswegen gibt es in Kassel jetzt auch einzelne Tempo 30 Zonen in der Nacht für den Lärmschutz auf Hauptverkehrsstraßen. Straßenlärm ist ein hohes Gesundheitsrisiko, insbesondere bei dauerhaftem Lärm, hier sind Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Schlaf-

störungen zu nennen.

3. Umweltschutz

Tempo 30 senkt die Schadstoffbelastung. Es ist mehrfach bewiesen, dass bei Tempo 30 der Ausstoß von Stickoxiden und Feinstaub sinkt.

4. Lebenswertere Stadt

Die Aufenthaltsqualität gerade an Hauptverkehrsstraßen würde bei Tempo 30 deutlich steigen. Auch



Radfahren und zu Fuß gehen wird sicherer und attraktiver.

Bisher ist ein generelles Tempo 30 auf allen Straßen innerorts juristisch nicht möglich, allerdings wurden mit der jüngsten Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) die Einrichtung von Tempo 30 erleichtert, es muss weiterhin aber ein Grund vorliegen wie Verkehrssicherheit oder Lärmschutz.

Der VCD und der ADFC setzen sich für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ein, das bedeutet, dass ein höheres Tempolimit einer besonderen Begründung bedarf.

Wie sieht es in Kassel aus?

Es hat sich während der Jamaika-Koalition einiges getan, mehr Tempo 30 wurde nach der Änderung der StVO angeordnet, es wurden weitere Fahrradstraßen eingerichtet und erstmals Schulstraßen. Allerdings gab und gibt es auch viel Gegenwind.

Schauen wir uns die Programme für die Kommunalwahl an:

Die Grünen fordern als Einzige, mehr Tempo 30 -Strecken und -Zonen ein zurichten.

Die SPD will nur Tempo 30 nachts für Lärmschutz einrichten, die Linke äußert sich nicht eindeutig.



Das Plakat im Kommunalwahlkampf wirkt wie Satire: Die FDP möchte Tempo 30 in Kassel abschaffen. Es wird interessant werden, wie die Partei das Anwohnern in Wohnstraßen und Eltern, die Angst um die Sicherheit ihrer Kinder haben, erklären will.

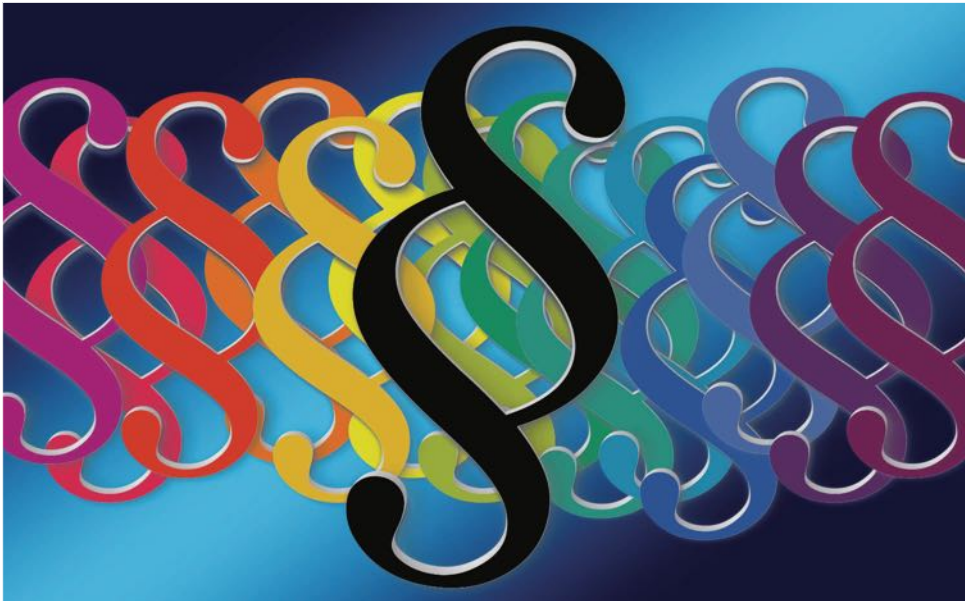
Und CDU und FDP sind wenig überraschend ablehnend.

Für ein Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sieht es also in absehbarer Zeit nicht gut aus.

Allerdings gibt es weitere Möglichkeiten, punktuell Tempo 30 durchzusetzen. Der VCD hat hierfür ein sehr ausführliches und praktisches Papier erstellt:

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/Tempo_30/Tempo30_Soforthilfe_Papier_2025.pdf

Satzungsänderung für §11



Quelle: pixabay, geralt

Das Finanzamt hat den VCD-Kreisverband auf Änderungsbedarf in seiner Satzung hingewiesen. Aufgrund einer Gesetzesänderung müsse eine Passage angepasst werden, um die weitere Gemeinnützigkeit sicherzustellen. Bisher hatte die alte Formulierung Bestandsschutz. Durch die 2024 vorgenommene Satzungsänderung müsse man nun aber die gesetzeskonforme Formulierung sicherstellen.

Die vorgesehene Satzungsänderung beschränkt sich auf den §11. Nachstehend veröffentlichen wir die bis-

herige Form und die als Änderung vorgeschlagene Formulierung. Die Änderung soll auf der Jahreshauptversammlung am 18. März beschlossen werden. Bei dieser Gelegenheit ändern wir auch die Schreibweise des VCD-Bundesverbandes, dem in der aktuellen Version ein Bindestrich fehlt. Alle von der Veränderung betroffenen Textteile werden in roter Schrift hervorgehoben.

Die Satzungsänderung von §11 wird auf der nebenstehenden Seite dokumentiert.

Bisherige Version (alt):

§ 11 Auflösung des Vereins

Für den Beschluss, den Verein aufzulösen, ist eine Mehrheit von 2/3 der in einer schriftlichen Urabstimmung aller Mitglieder abgegebenen Stimmen erforderlich.

Bei Aufhebung oder Auflösung des Vereins, **bei Wegfall des bisherigen Zwecks** oder bei Aberkennung der Namensführung durch den Bundesvorstand des VCD fällt das Vereinsvermögen an den **VCD Bundesverband**, der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Ziele zu verwenden hat. Das Vermögen fällt nicht an den Bundesverband, wenn ein als gemeinnützig anerkannter VCD-Landesverband besteht. In diesem Fall fällt das Vermögen an den Landesverband, der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Ziele zu verwenden hat.

Neue Version

§ 11 Auflösung des Vereins

Für den Beschluss, den Verein aufzulösen, ist eine Mehrheit von 2/3 der in einer schriftlichen Urabstimmung aller Mitglieder abgegebenen Stimmen erforderlich.

Bei Aufhebung oder Auflösung des Vereins, **bei Wegfall steuerbegünstigter Zwecke** oder bei Aberkennung der Namensführung durch den Bundesvorstand des VCD fällt das Vereinsvermögen an den **VCD-Bundesverband**, der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Ziele zu verwenden hat. Das Vermögen fällt nicht an den Bundesverband, wenn ein als gemeinnützig anerkannter VCD-Landesverband besteht. In diesem Fall fällt das Vermögen an den Landesverband, der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Ziele zu verwenden hat.

Zeitschrift Gegenverkehr

Die 'Gegenverkehr' ist die Zeitschrift des VCD Kassel. Sie informiert in der Regel jährlich über Themen aus Stadt und Kreis Kassel, wirft aber auch einen Blick in die weitere Welt des umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrs.

Die Ausgaben der Gegenverkehr können auf der Webseite des Kasseler VCD abgerufen werden.



<https://hessen.vcd.org/der-vcd-vor-ort/kassel>

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 2025 inkl. Kassenbericht
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache
7. Entlastung des Vorstandes
8. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD (falls gewünscht)
9. Satzungsänderung (siehe Seite 30)
10. Verschiedenes

Wann und Wo:

Mittwoch, 18. März 2026, 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)