



Radverkehr in Kassel Im Zick-Zack-Kurs zum Ziel?

VCD und
Bahnprivatisierung



Regiotram -
Bilanz nach 1 1/2 Jahren



Jahreshauptversammlung
8. April 2009
Einladung siehe Rückseite



Öffentlicher Nahverkehr / Eisenbahn

VCD und Bahnprivatisierung - Die Position des VCD-Kreisverbandes Kassel	5
Vom „Volksaktienmodell“ zum Kompromiss einer Teilprivatisierung	15
ICE 3 und ICE-T - Pannenzüge für teure Strecken	18
Kommentar: Bahnprivatisierung....	19
Regiotram - die Bilanz nach eineinhalb Jahren	22
Neue Regiotram-Haltepunkte	25
Das neue Fahrplanjahr - Verschlechterung im Bergparkverkehr	28
KVG-Vorstand Prof. Meyfahrt im Ruhestand	30



Radverkehr

Radverkehr in Wilhelmshöhe	8
Licht im Straßenverkehr - eine kritische Betrachtung	10
Geplanter Radweg am Auedamm - unnütz und teuer	12
	22



Verkehrsplanung

Neues Finanzamt - und keiner kommt hin	26
--	----



VCD

Impressum und Kontakt	30
Einladung zur Jahreshauptversammlung	32

Wie umweltfreundlich sind Reise- und Fernlinienbusse wirklich?



Immer wieder wird behauptet Reisebusse seien sehr viel umweltfreundlicher als Züge. Viele „Ökos“ und sogar die Grünen fordern genau aus diesem Grund die Zulassung eines deutschlandweiten Fernliniennetzes mit Bussen, wie man es international von Unternehmen wie Greyhound in den USA und National Express in England kennt.

Ich konnte das Argument der Umweltfreundlichkeit nicht so recht glauben und habe daher mal gegoogelt und gerechnet:

Laut den Veröffentlichungen unter www.vcd.org erzeugt ein Reisebus pro Kilometer und Sitzplatz nur 32 g Kohlendioxid, während ein ICE sogar 52 g erzeugt. Das bedeutet der ICE ist um 62 % umweltfeindlicher als der Bus.

Nun überschlagen wir mal ganz grob: Ein ICE-Wagen (1. Bauserie, neu eingerichtet) ist 26,40 lang und 3,02 breit; er hat 71 Sitzplätze in der 2. Klasse. Ein Reisebus ist 12 m lang und 2,55 m breit und hat dabei 54 Sitzplätze. Somit ergibt sich, dass der ICE-Wagen 0,891 Plätze pro Quadratme-

ter hat, der Reisebus jedoch 1,765. Das ist also ziemlich genau das Doppelte.

Würde man den ICE also wie einen Reisebus bestuhlen, könnten doppelt so viele Menschen darin reisen. Da das Fahrzeuggewicht ohnehin sehr hoch ist, wird sein Energiebedarf vermutlich nicht allzu sehr steigen. Dann hätte man also eine CO²-Emission von nur noch ca. 26 g pro km und Sitzplatz und wäre schon umweltfreundlicher als der Bus. Und das, obwohl der ICE ja mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h unterwegs ist – je nach befahrener Strecke. Im Gegensatz dazu erreicht der Reisebus eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die er auf der Autobahn aber vermutlich nicht immer gleichmäßig halten kann.

Würde man den ICE auch noch deutlich langsamer fahren lassen, würde er auch weniger Energie benötigen und weniger CO² emittieren. Da der Luftwiderstand mit dem Quadrat der Geschwindigkeit steigt, sollte eine Halbierung des Energieverbrauchs problemlos zu erreichen sein,



wenn man den ICE Reisebus-langsam fahren lassen würde. Wir kämen also auf 13 g CO² pro Sitzplatz und Kilometer oder sogar weniger.

Die Frage ist nur: Wollen wir das eigentlich und bringt das der Umwelt wirklich etwas? Also ich finde den ICE auch so schon recht eng, wenn man ein paar Stunden in der vollbesetzten 2. Klasse sitzt. Und nur noch 100 km/h fahren – ich würde häufig meine Ziele gar nicht erst in der zur Verfügung stehenden Zeit erreichen. Mit dem Sitzkomfort eines Reisebusses und dessen Fahrgeschwindigkeit wäre der ICE ein Nischenprodukt wie der Fernlinienbus, mehr nicht. Aber er wäre eindeutig zu groß für ein Nischenprodukt. Flugzeug und Auto wären da für viele attraktiver.

Unser Fazit: Der Reisebus ist zwar recht umweltfreundlich, aber nur auf Kosten des Reisekomforts und der Geschwindigkeit. Fernbusse sind als Ersatz für den Schienenverkehr nur dort interessant, wo keine Schienenverbindung existiert und das Verkehrsaufkommen für eine Neubaustrecke nicht reicht, wie der österreichische Intercity-Bus vormacht. Der Bahnverkehr könnte

die Umweltfreundlichkeit der Busse weit übertreffen, wenn er deren Schwächen annehmen würde. Er würde dem Auto und dem Flugzeug bei weitem nicht mehr das Wasser reichen können.

Hochgeschwindigkeitszüge sind heute eine bedeutende Konkurrenz zum Flugzeug. Sie stellen einen guten Kompromiss zwischen Umweltverbrauch und Attraktivität dar. Frankreich macht es vor: Innerhalb des sehr großen Landes wird kaum noch geflogen, seit es den TGV gibt.

Unserer Ansicht nach darf der Fernlinienbus keine Ergänzung zum Bahnverkehr sein. Er wird, so befürchten wir, vor allem den schwachen IC-Linien einen Teil der Fahrgäste nehmen; den einsetzenden Verdrängungswettbewerb sehen wir als Gefahr für den Bahn- und evtl. auch den Busverkehr an.

Roald Oestreich

VCD und Bahnprivatisierung - die Position des Kreisverbandes

Liebe Leserinnen und Leser,

auf der letzten Mitgliederversammlung haben wir einstimmig beschlossen, Mitglied beim Bündnis „Bahn für alle“ zu werden, obwohl Bundes- und Landesverband davon abgeraten haben. In dieses Bündnis ist zuvor auch schon der Landesverband Brandenburg eingetreten. Dieser Schritt wird im VCD sicher nicht unumstritten sein. In Fragen der Bahnprivatisierung gibt es in den Details etwas Uneinigkeit. „Bahn für alle“ hat uns – leider – als Mitglied nicht akzeptiert, weil wir als Gliederung zu klein sind. Somit hat diese Entscheidung nun doch eine sehr geringe Rolle gespielt.

Zur Begründung unserer Entscheidung:

Viele von Ihnen/Euch werden sich – gerade nach den letzten Spendenaufrufen – schon gefragt haben, was „der VCD“ denn eigentlich für eine Meinung zur Bahnprivatisierung hat. Kurz gesagt: Bundes- und Landesverband sind der Meinung, dass das Gleisnetz staatlich bleiben und der Zugbetrieb privatisiert werden sollte.

Uns ist das nicht konkret genug. Für uns ist das Modell, bei dem der Staat die Infrastruktur stellt und Privatbetreiber den Betrieb organisieren, keine ausreichende Grundlage für einen kundengerechten



Der Regionalverkehr trägt mit über 400 Mio Euro (Bilanz 2007) zu einem erheblichen Teil zum Gewinn des Konzerns Bahn bei. Mangelhafte Leistungen aufgrund des Renditedrucks durch den Mutterkonzern hatten im Sommer 2008 zur Kündigung des Vertrages zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und DB Regio durch den VRR geführt.

Aufgrund der geringen Beteiligung steht der Beschluss der Jahreshauptversammlung nun auf einem kleinen Fundament. Daher rufen wir Euch auf: Kommt zu uns, diskutiert mit uns! Wir würden gerne auf Eure Meinungen reagieren und Eure Meinung nach oben hin vertreten! Wir freuen uns auf Euren Besuch bei der Jahreshauptversammlung und bei den Aktiventreffs!

Der Vorstand des VCD KV Kassel

Bahnverkehr der Zukunft. Die entscheidende Frage ist doch, wie der Staat und die Privatbetreiber koordiniert werden.

Sehen wir uns mal den Nahverkehr an, bei dem die „Privatisierung“ schon weiter gediehen ist: In Hessen hat sich längst das Modell durchgesetzt, dass das Land seinen Auftrag im Nahverkehr an die Verkehrsverbände abgegeben hat. Diese organisieren den Verkehr dann zentral, lediglich die Fahrzeuge und deren Bewegung liegt

Eisenbahn

noch in der Hand der von vielen fälschlich als Privatbahnen angesehenen Betreiber. Fälschlich, damit meinen wir, dass die vielen „bunten“ Bahnen eben doch weitgehend in kommunalem oder Landesbesitz sind. Cantus gehört zu 75 % der Hessischen Landesbahn und der Hamburger Hochbahn. Die Erfurter Bahn gehört der Stadt Erfurt. Die Regio-Tram wird übrigens gemeinsam von NVV, DB Regio, KVG und Hessischer Landesbahn betrieben. Es gibt hier also nicht nur die Infrastruktur (das Gleisnetz) und den Betrieb (das Befahren der Gleise), sondern auch noch eine zentrale Koordination. Der Wettbewerb ist ein reiner Ausschreibungswettbewerb. Für Kunden ist es weiter ein Monopol des Verkehrsverbunds.

Allerdings soll der Fernverkehr nach dem Willen unserer Bundespolitik in Zukunft eigenwirtschaftlich abgewickelt werden, das heißt ohne Bundeszuschüsse und ohne Ausschreibungen. Das bedeutet, er soll von den unterschiedlichen Betreibern gewinnbringend erfolgen und jeder Betreiber

kann – einfach ausgedrückt – fahren wie er will, solange Platz auf der Strecke ist. Das bedeutet viele Anbieter, viele Preissysteme und wenig Anschlusssicherheit, wenn sie sich nicht einig werden und zusammenarbeiten. Man weiß nicht, was das für Fahrgäste der Zukunft heißt. Umsteigeverbindungen bedeuten zwei Fahrkarten. Die Verspätung von Betreiber A wird von Betreiber B nicht anerkannt. All das kann nur vermieden werden, wenn die Bahngesellschaften zusammenarbeiten. Das ist nicht ganz unvorstellbar: In Großbritannien arbeiten die Bahngesellschaften unter dem Namen „National Rail“ genau in dieser Form zusammen; nur drei Bahnlinien haben einen eigenen Tarif, aber es gibt auf anderen Strecken auch Sonderangebote einzelner Betreiber. Allerdings gibt es in Großbritannien keine Bahn, die so groß und mächtig wäre wie die DBAG, da man die Staatsbahn dort zur Privatisierung „zerschlagen“ hat.

Kommen wir nach diesem Exkurs nun wieder zu unserer Meinung. Wir lehnen in je-



Der IC- und ICE-Verkehr wird zugunsten eines guten Konzernergebnisses außerhalb der Hauptmagistralen gnadenlos ausgedünnt. Zwischen Kassel und dem Ruhrgebiet verkehren nur noch halb so viele Zugpaare wie noch vor wenigen Jahren. Trotzdem trägt der Fernverkehr nur zu etwa 10% zum Gewinn des DB-Konzerns bei. Der Löwenanteil des Gewinns wird durch den Regionalverkehr, die Spedition Schenker und das Gleisnetz erwirtschaftet.

der Form den eigenverantwortlichen, also echt privatisierten, Fernverkehr ab! Seine Folgen kann man schon jetzt an der Mitte-Deutschland-Verbindung Erfurt-Kassel-Dortmund sehen. Schwächere Fernverkehrslinien werden ausgedünnt und nach und nach aufgegeben werden. Als Folge müssen die Bundesländer als Ersatz RE-Züge bestellen. Zur Finanzierung werden die Länder den Nahverkehr auf ihren schwächeren Strecken ausdünnen müssen – ein Dominoeffekt setzt ein, der sich bis hin zu Straßenbahnen und Buslinien in den letzten Winkel des Landes auswirken wird. Für die Fahrgäste im Fernverkehr bedeutet der RE-Ersatz in der Regel längere Fahrzeiten, mehr Umsteigen, keine Reservierungsmöglichkeiten, kein Bistro, z. T. Wegfall der ersten Klasse. Das Wochenendticket ist vor allem dann, wenn die Züge überfüllt sind, insbesondere vor Großereignissen wie Fußballspielen, ein ganz schwacher Trost.

Auch wenn es schon deutlich besser ist, sehen wir das Ausschreibungsmodell kritisch. Bei einem solchen Modell würde der Bund ja (wie in Hessen der NVV) weiter den Fahrplan und den Tarif bestimmen. Aber bei diesem Modell werden Kostenvorteile meist dadurch erreicht, dass die Tarifverträge zunehmend schlechter gestaltet werden. Der Kostenvorteil wird also vor allem auf Kosten des Personals erreicht. Ein zweiter Kritikpunkt ist, dass dort, wo „echt“ private Bahnen fahren, ja gleichzeitig ein Defizit erwirtschaftet wird, das der Staat trägt und ein Gewinn erwirtschaftet wird, der den Besitzern des Unternehmens zu Gute kommt. Das ist unsinnig. Der Staat sollte dann doch lieber ein eigenes Unternehmen führen, das genau so gut ist, aber eben nicht gewinnorientiert.

Wir zweifeln auch daran, dass der Staat

privates Kapital für den Bahnverkehr benötigt. Denn die DB ist mittlerweile ein internationales Unternehmen, das sehr viel Geld in anderen Ländern investiert hat, das uns in der Bundesrepublik nun nicht mehr zu Gute kommen kann. Ein Beispiel unter vielen ist EWS, der größte britische Güterverkehrsbetreiber, der zu 98% im Besitz der DB AG ist und nun DB Schenker heißt.

Es fehlt ein überzeugendes Konzept für die Bahn der Zukunft. Wünschenswert wäre es, wenn Bundes- und Landesverband sowie die Fairkehr sich dem Thema Bahnprivatisierung intensiver widmeten. Wir würden es ebenfalls begrüßen, wenn der VCD mit allen anderen Umwelt- und Fahrgastverbänden zusammenarbeitete. Dazu wäre das Bündnis Bahn für alle eine mögliche Kommunikations-Plattform.



Wer die Bahn der Zukunft sucht, findet eher in der Schweiz als in Deutschland positive Beispiele.

Radverkehr in Wilhelmshöhe

Im Dezember hat der VCD wieder einen Bericht über den Radverkehr in Wilhelmshöhe vorgelegt, der exemplarisch zeigt, wo die Probleme im Radverkehr liegen. Sie werden feststellen: In ganz Kassel finden sich ähnlich „gelungene“ Lösungen. Ärgerlich ist dabei, dass diese Lösungen oft nicht aus Sparsamkeit resultieren, sondern einfach nur Gedankenlosigkeit, wenn nicht sogar das nicht-für-Ernst-nehmen des Radverkehrs ausdrücken.

Den ganzen Bericht können Sie unter www.vcd.org/kassel einsehen. Wir zeigen hier nur einen kleinen Ausschnitt.

Angenommen Sie kommen mit dem Rad von der Baunsbergstraße und wollen in Richtung Bahnhof Wilhelmshöhe. Da gibt es eine neue Radverkehrsanlage, die sich dafür eignen soll; sehen sie selbst:



Bild 2a und 2b (weiter unten): In Schlangelinien in die Landgraf-Karl-Straße: Diese Designerlösung ist nicht zum darauf Fahren da! Im Haltestellenbereich sind die glatten Stahlplatten an den Bäumen eine zusätzliche Gefahr.



Bild 3 (nächste Seite): Wer die Schlangelinien hinter sich hat, kommt zu dieser Werbetafel, die von weiteren unübersichtlichen Stellen gefolgt wird. Hoffentlich wird Ihr heutiges Horoskop „Es wird jemand plötzlich in Ihr Leben treten...“ nicht genau an dieser Stelle wahr!

Ganz klar: Diesen Weg sollte man nicht nehmen. Sicherer und schneller ist man auf



Bild 1: Der Radweg ist eng zwischen Parkstreifen und Straßenbahnschienen eingequetscht. Wenn sich hier eine Tür öffnet ist Ausweichen fast unmöglich: Die Straßenbahnschienen sind nur eine Gefahr, der dichte Kfz-Verkehr die zweite!



alle Fälle im Werraweg unterwegs. Aber auch die Gegenrichtung hat ihre Tücken:

Bild 4: Hätten sie's geahnt? Vor dem Wohnmobil müssen Sie nach links auf die Fahrbahn!



Wenn Sie diese Stelle verpasst haben, stehen Sie am Ende des Bürgersteigs und können sehen, wie Sie sich wieder in den Verkehr einfädeln.

Aber auch anderenorts gibt es unnötige Gefahren.



Bild 5: Eine Längskante im kombinierten Geh-/Radweg. Hier sollte man die Benutzungspflicht auf Reifenbreiten von mindestens zwei Zoll und Reifendrücker von höchstens 3 bar einschränken, denn alle anderen spuren hier ein!

Dennoch sind wir nicht für die Abschaffung aller Radverkehrsanlagen. Es gibt auch sehr sinnvolle. Leider wurde genau so eine vor ca. 2 Jahren ersatzlos abgebaut. Wer von der Bremelbachstraße in die Landgraf-Karl-Straße will, kennt diese Stelle:

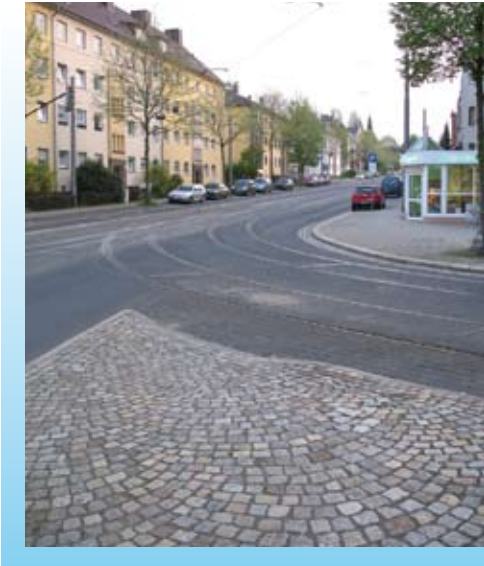


Bild 6: Eine Einfahrt in die Landgraf-Karl-Straße? Die gibt es nicht mehr, seit die Radler-Ampel abgebaut wurde. Ein abgesenkter Bordstein erinnert noch an die Zeit als das mal möglich war. Heute muss man

sich als RadlerIn irgendwie in den Straßenverkehr hereinmogeln – so richtig legal und vor allem sicher geht das kaum..

Fazit: Radverkehrsführungen werden meist recht lieblos angelegt; oft genug – und das sieht man ganz deutlich in Wilhelmshöhe – sind die Ideen gar nicht so schlecht. Aber unglückliche Details machen die Benutzung der Radverkehrsanlagen zu einem fragwürdigen Vergnügen. Alle diese Bilder können als Begründung dafür herhalten, dass große Radrouten bevorzugt auf ruhigen Straßen in Tempo-30-Zonen angelegt werden.

Haben Sie Fotos von ähnlichen schlimmen Radwegestellen? Wenn ja: her damit: am besten digital an kassel@vcd.org oder per Post an unsere Adresse im Umwelthaus. Wir leiten diese Bilder an die Stadt Kassel weiter und veröffentlichen sie ggf. auch. Vielen Dank für Ihre Mithilfe! (*Bericht und Fotos: Roald Oestreich*)

Licht im Straßenverkehr - eine kritische Betrachtung

Fast alle Verkehrsteilnehmer haben es bemerkt: in den letzten Jahren hat ein Wetttrüsten der Fahrzeugbeleuchtung begonnen, bei dem Fußgänger, Fahrradfahrer, aber auch Motorradfahrer unterliegen werden.

Erinnern wir uns. „Früher“ gab es nur Halogenscheinwerfer an jedem Kfz. Dann kamen die „blauen“ Xenon-Scheinwerfer an Kfz, deren Blendwirkung immer wieder kritisiert wurde. Später kam die Empfehlung, dass alle Kfz. auch am Tag nur mit Licht fahren sollen – eine verbindliche Vorschrift schwebt wie ein Damoklesschwert über der Bundesrepublik. Absehbar ist aber, dass alle Kfz mit Tagfahrleuchten ausgestattet werden sollen. Parallel wurde in den letz-

ten Jahren eine Steuerung eingeführt, die die Nebelscheinwerfer einschaltet, wenn Blinker oder Lenkrad betätigt werden.

Ganz klar: Wer zu wenig leuchtet, wird im Straßenverkehr der Zukunft nicht gesehen werden, auch am helllichten Tag. Die VerkehrsteilnehmerInnen werden sich daran gewöhnen, dass alles was man sehen muss leuchtet und dass alles, was nicht leuchtet, auch nicht gesehen werden muss.

Unter dem Tagfahrlicht leiden vor allem die „schwachen“ im Straßenverkehr. Fußgänger und Radler ganz besonders. Selbst das kleinste 10-Watt-Tagfahrlicht für einen PKW ist eben mehr als viermal so leistungsstark wie der hellste zuläs-



sige 2,4-W-Scheinwerfer, den wir RadlerInnen vom Gesetzgeber verordnet bekommen und unendlich viel mehr als das Nichts, das FußgängerInnen zur Verfügung haben. Die Gefahr, dass nur noch wahrgenommen wird, wer auch blendet und das auch noch am Tag, ist groß. Leiden werden übrigens auch die Motorradfahrer, für die das Tagfahrlicht ja ein Ausgleich zur schmalen Silhouette war.

Das Bundesamt für Straßenwesen (BAST) behauptet in seiner Studie zum Tagfahrlicht zwar, die Belange von RadlerInnen und FußgängerInnen hinreichend berücksichtigt zu haben, aber aus dem Text (unter www.bast.de zu finden) kann ich das nicht nachvollziehen. Ganz im Gegenteil: die Behörde fordert die zwangsweise Einführung des Tagfahrlichts, obwohl sie befürchten, dass Motorräder sich nicht mehr ausreichend von zweispurigen Fahrzeugen abheben, um noch sicher erkannt zu wer-

den, daher soll für Motorräder ein neues Signalbild entwickelt werden. Warum Motorräder nicht sicher erkannt werden sollen, RadlerInnen, und FußgängerInnen aber nicht unter der Regelung leiden sollen, ist mir ganz persönlich schleierhaft.

Leider haben sich der VCD-Bundesverband und die Fairkehr nicht gegen das Tagfahrlicht ausgesprochen. Man konnte lesen, dass der VCD nichts dagegen hätte, wenn dadurch Menschenleben gerettet und der CO²-Ausstoß nicht erhöht würde. Gerettet werden, da sind wir uns sicher, leider nur – wenn überhaupt – die Leben der Insassen motorisierter zweispuriger Fahrzeuge auf Kosten der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Und die CO₂-Emission wird steigen, mit LED-Technik allerdings nicht exorbitant. Denn auch beim Licht gilt: Von nichts kommt nichts.

Was tun? Zu Fuß ist man schlicht hilflos, wenn man nicht den ganzen Tag in Warnweste herumlaufen möchte. Uns bleibt nur: aufpassen und das noch viel mehr als bisher. RadlerInnen empfehlen wir, ihre Fahrradbeleuchtung auf aktuellen Stand zu bringen: moderne LED-Scheinwerfer bringen heute legal 40 Lux und mehr, das genügt schon um auch am Tage aufzufallen. Moderne LED-Rücklichter sind ebenfalls deutlich heller als ihre älteren Vorgänger. Beide sollte man jedoch unbedingt richtig ausrichten. Für's Kinderrad kann man eine Lichtenanlage ohne Schalter erwägen. Gute Nabendynamos laufen so leicht, dass man sie im Betrieb nicht merkt. Also: Rad aufrüsten, Licht einschalten und den Wahnsinn dieser Politik einfach mitmachen.

(Roald Oestreich)

Geplanter Radweg am Auedamm - unnütz und teuer

Die Stadt Kassel plant derzeit, einen Radweg entlang des Auedamms zu errichten. Der heutige Bürgersteig soll deutlich verbreitert werden, so dass auf der gewonnenen Fläche neben dem Bürgersteig ein Zweirichtungsradweg entstehen kann. Als Grund für diese Maßnahmen wird vor allem die Bedeutung des Auedamms für den Radtourismus sowie die hohe Zahl an GehwegradlerInnen angegeben.

Wir aber lehnen einen solchen Radweg in jedem Fall ab!

gehen. Erfahrungsgemäß funktioniert die Trennung zwischen Rad- und Fußweg nur selten, wenn es richtig voll wird.

Auch für die FußgängerInnen bedeutet die Verlagerung des Radwegs auf „ihren“ Weg eine deutliche Komforteinschränkung und Gefährdung, da der zur Verfügung stehende Platz nun doch etwas weniger wird und sie mit (ggf. zügigen) RadlerInnen zu rechnen haben. Gerade Familien mit kleinen Kindern werden dies als Nachteil erfahren.



Der Auedamm ist auch für Alltags-RadlerInnen eine zügige Verbindung in Nord-Süd-Richtung, auch wenn das Kfz-Aufkommen dort hoch ist. Trotzdem wird diese Verbindung wenig nachgefragt, da die Radroute 8 parallel durch die Menzelstraße verläuft. Eine Verlagerung auf den heutigen Bürgersteig insbesondere im Zweirichtungsverkehr bedeutet für RadlerInnen eine erhebliche Verlangsamung und eine erhöhte Gefährdung, da vor allem im Freizeitverkehr viele FußgängerInnen, zum großen Teil auch in Gruppen, dort entlang

Vor allem im Dunkeln kommt auf die in Richtung Süden fahrenden RadlerInnen noch eine besondere Gefahr zu: Sie müssen dann die linke Straßenseite nutzen und werden somit erheblich durch das asymmetrische Abblendlicht der Autos geblendet. Das Erkennen von Gefahren aller Art (Fußgänger, Gegenstände auf der Fahrbahn, Schäden im Asphalt, ...) wird so unnötig erschwert. Ob hell oder dunkel: An den zahlreichen Einfahrten wird man als links fahrender RadlerIn nur allzu gerne übersehen.



Kurz gesagt: Für schnelle AlltagsradlerInnen, die bereits heute den Auedamm nutzen, ist der geplante Radweg ein riesiger Nachteil, sie werden gefährdet und ausgebremst. Für GelegenheitsradlerInnen, die den Auedamm aufgrund des Autoverkehrs bislang meiden, bedeutet der Radweg ebenfalls keine Verbesserung. Sie haben nun Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten.

Für uns ist die Anlage eines solchen Radwegs schlicht eine Geldverschwendung. In der ganzen Stadt fehlt es an Geldern für die notwendigen Verbesserungen für den Radverkehr. Deshalb ist es für uns unverständlich, ausgerechnet in den Auedamm hohe Summen zu investieren, obwohl er im Radverkehrsnetz nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Der Radverkehr rollt eher über die erwähnte Radroute 8. Es ist zu befürchten, dass die dort investierten Gelder für sinnvollere Projekte fehlen, und das gerade wiederbelebte Radroutenprojekt könnte sich einmal mehr um lange Zeiträume verzögern.

Wenn man die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Auedamm auf 30 km/h reduziert, erreicht man fast ohne Kosten schon eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr. Für die weitere Erschließung der Fulda- und der Karlsau abseits der Verkehrsströme bietet sich unseres Erachtens vor allem an, die breiten Wege in den Parkanlagen für den Radverkehr freizugeben, wie dies vor vielen Jahren bereits auch geregelt war.

Die Radtouristen, denen der Auedamm zu stressig ist, könnten auch über andere Strecken, vor allem rechts der Fulda geleitet werden.

Bleibt noch das Argument der GehwegradlerInnen. Ganz klar, es gibt sie auf dem Auedamm, und gar nicht wenige! Sie beweisen, dass der Auedamm hoffnungslos überlastet ist. Überlastet nicht in dem Sinne, dass nicht noch mehr Autos dort fahren könnten. Überlastet in dem Sinne, dass er zusätzlich zu seiner erheblichen Bedeutung im Freizeitverkehr heute auch noch eine Durchgangsstraße ist, auf der viele Kraftfahrzeuge von der Autobahn in die Innenstadt und zurück pendeln. Beiden Aufgaben gleichzeitig kann diese Straße nicht gerecht werden.

Richtig ideal wäre für uns daher nur eine Lösung, die den Auedamm für den Durchgangsverkehr sperrt – zumindest in den Zeiten, in denen ein hoher Freizeitverkehr zu erwarten ist. Damit würde nicht nur der Radverkehr gefördert, sondern auch der Freizeitwert der Fulda- und Karlsau nicht nur für FußgängerInnen und Familien mit Kindern ganz deutlich erhöht.

Fazit: Teuer und unnützlich ist er: Der Radweg am Auedamm. Die Gefahr, dass in ihm Geld versackt, was dringend in ganz

anderen Teilen der Stadt benötigt wird, ist groß. Die Stadt Kassel sollte unbedingt das Radroutenkonzept abschließen und mit

Ringlinien ergänzen, bevor über „Luxus“-Radwege nachgedacht wird.

Roald Oestreich

Die zwei Arten des Radverkehrs – oder warum Radverkehrsförderung oft umstritten ist

Am Auedamm wird es deutlich: Es gibt im Wesentlichen zwei völlig unterschiedliche Gruppen von RadlerInnen, die sich in unserer Stadt bewegen:

AlltagsradlerInnen nutzen das Fahrrad für alltägliche Wege: Zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten. Für sie zählt der schnelle und sichere Weg zu allen genannten Zielen. Für diese Zielgruppe ist eine Radverkehrsförderung nötig, die möglichst engmaschig vernetzt ist, um alle Ziele auf kurzem Weg zu erreichen. Das bedeutet nicht, dass die ganze Stadt mit Radwegen zugebaut wird; gerade die sind bei vielen AlltagsradlerInnen auch gar nicht beliebt. Denn hier hat man oft Konflikte mit FußgängerInnen und wird von den Autos an Kreuzungen und Einfahrten übersehen. Überhaupt: Vielmehr fahren AlltagsradlerInnen gerne in Tempo-30-Zonen, die über kurze Radwegabschnitte und Überquerungshilfen für vielbefahrene Straßen ergänzt werden.

Ganz andere Bedürfnisse haben die Radtouristen: Sie wollen in schöner Landschaft die Stadt durchqueren. Bei ihnen überwiegt ganz klar das Fahren bei schönem Wetter

und am Tag. Tempo ist für die meisten von ihnen nicht so entscheidend. Die meisten Fernradwege werden auch bewusst steigungsarm errichtet, da ein Großteil der Klientel keine Steigungen fahren mag, weil z. B. Kinder oder ältere Leute in der Gruppe sind, viel Gepäck zu befördern oder sogar Kinderanhänger zu ziehen sind.

Mountainbiker und Rennradfahrer nutzen zum Glück vorhandene Infrastruktur wie Forstwege und Landstraßen, so dass sie in diesem Zusammenhang keine Rolle spielen.

Probleme gibt es nun zwei: Nach §2(4) StVO muss ein straßenbegleitender Radweg von allen RadlerInnen genutzt werden, ob es für sie ein Vorteil ist oder nicht. Die ohnehin schon viel zu knappen Gelder für den Radverkehr reichen nicht aus, um beide Gruppen zufrieden zu stellen. Somit muss eine Entscheidung fallen, welche Zielgruppe nun bedient wird. Wir meinen, dass die täglich nachgefragten Verbindungen wichtiger sind, als die Verbindungen, die nur an wenigen Tagen im Jahr (Sommer, Sonne, Sonntag, ...) nachgefragt werden.

Roald Oestreich

Vom „Volksaktienmodell“ zum Kompromiss einer Teilprivatisierung



Angesichts der bisherigen Privatisierungspläne warnten Experten schon längere Zeit vor massiven Streckenstilllegungen in der Fläche

Es hing alles vom Verhalten der SPD ab. In der Frage einer möglichen Bahnprivatisierung machten die Privatisierungsgegner innerhalb der Partei Ende April 2008 einen Rückzieher. Nachdem die Privatisierungspläne zuvor durch das auf dem SPD-Parteitag im Oktober 2007 beschlossene „Volksaktien“-Modell nahezu gescheitert waren, stimmte die Parteilinke doch noch einem Kompromiss für eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG zu, um den eigenen Verkehrsminister zu stützen und das Gesicht einer geschlossenen Partei zu wahren. Stand zuvor immer noch zur Debatte, ob die Bahn mit oder ohne Netz zu privatisieren sei (siehe Bericht in der *Gegenverkehr* April 2007), so sieht der nun getroffene Kompromiss lediglich die Privatisierung von 24,9 % Anteilen an einer neu zu gründenden DB-Verkehrsgesellschaft vor.

Das Netz ist somit vorerst von einer Privatisierung ausgenommen. Das nun zur Umsetzung anstehende „Holding-Modell“ gliedert den Deutsche Bahn Konzern wie

folgt: Die DB AG-Holding ist weiterhin im Bundesbesitz. Sie hält 100 % der Anteile an den Unternehmen DB Station, DB Netz und DB Energie, die damit außerhalb des Einflusses privater Investoren stehen, weil hier keine Anteile privatisiert werden. Unterhalb der DB AG-Holding wird eine weitere Verkehrs-AG-Holding gebildet. An diesem Konzern hält die DB AG 75,1 % der Anteile. Die restlichen 24,9 % der Anteile sollen auf dem Kapitalmarkt privatisiert werden. Ob dies in Form eines Börsengangs oder in Form eines freien Verkaufs an Investoren geschieht, bleibt offen. Zu den Unternehmen dieser teilprivatisierten Verkehrs-AG-Holding gehören dann jeweils zu 100 % die Unternehmen DB Dienstleistungen, DB Regio und Stadtverkehr, DB Fernverkehr, die Güterverkehrsgesellschaft Railion sowie die Spedition Schenker.

Gegenüber den ursprünglichen Privatisierungsplänen hat dieses neue Modell zunächst den Vorteil, dass die ordnungspolitisch nur schwer zu revidierende Grundsatzenscheidung einer Privatisierung der



Der Fernverkehr zieht sich immer mehr aus der Fläche zurück: Zum Ende des Jahres entfallen im Leinetal fast alle IC-Züge. Nur ein südwärts und zwei nordwärts fahrende Züge werden auf der alten Bahnstrecke bleiben.

Infrastruktur vom Tisch ist. Bahnchef Hartmut Mehdorn, der dafür immer vehement gestritten hatte, musste hier einlenken. Die Privatisierungsgegner konnten sich in dieser Frage durchsetzen und eine derartige Fehlentscheidung verhindern, die den Bestand des Netzes in Frage gestellt hätte. Außerdem ist es damit möglich, die wettbewerbstechnisch so wichtige Trennung von Netz und Betrieb, die bei der Gesamtkonstruktion der DB AG alter und neuer Form ohnehin nur bedingt gegeben ist, zu erhalten. Als problematisch erweist sich möglicherweise, dass die Vorstände von DB AG-Holding und Verkehrs-AG-Holding identisch besetzt werden sollen. Das könnte zu erheblichen Zielkonflikten führen, denn beide Konzerne verfolgen unterschiedliche Ziele und im Falle etwa der Trassengebühren unterschiedliche Interessen. So dürfte die Verkehrs-AG großes Interesse an niedrigen Trassenpreisen haben, was zu Mindereinnahmen bei der DB AG-Holding führen könnte. Es wird hier interessant sein, welche Strategie die Vorstände mit Doppelmandat verfolgen werden: Sie

könnten im Sinne der Renditeerwartungen der privaten Investoren für eine Senkung der Trassenpreise sorgen, auf Kosten von DB-Netz und somit der öffentlichen Hand. Eine solche Vorgehensweise ist nicht ganz unwahrscheinlich, denn bisher nimmt der Bund, vertreten über das Bundesverkehrsministerium und das Bundesfinanzministerium, kaum Einfluss im Sinne seiner Eigentümerrechte und lässt den Bahnvorstand sehr eigenmächtig agieren, der nach wie vor an dem Ziel der Transformation der DB in einen internationalen Logistikkonzern arbeitet und dafür eine Weiche nach der anderen stellt. Eine Verschiebung der Gewinne in die Verkehrs-AG – und damit an private Anteilseigner – ist somit möglich und denkbar.

Der Kompromiss des „Holding-Modells“ hat aber auch noch andere Schwächen. In seiner praktischen Umsetzung in politische Beschlüsse seitens Kabinett und Bundestag, hat es Verwässerungen gegeben. Ursprünglich sollte der zu privatisierende Anteil von 24,9 % gesetzlich festgeschrieben werden, dazu kam es nicht. Auch wurde die ursprünglich vorgesehene Beteiligung des Bundestages und der Bundesländer an der so genannten „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV), welche die Investitionen in das Netz und die Bestandssicherung regelt, nicht umgesetzt, so dass das Verkehrsministerium hier weiter frei walten kann, was sich in der Vergangenheit schon zum Nachteil des Netzes ausgewirkt hat. Bereits in den vergangenen Jahren hat die DB kräftig mit Wissen der zuständigen Ministerien taktiert. Sie hat das Schienennetz zurückgebaut und die Finanzierung zu weiten Teilen dem Bund aufgebürdet. Die dadurch entstehenden zusätzlichen Gewinne wurden in bahnfremde Aktivitäten umgelenkt – zugunsten

der Renditeerwartungen eines internationalen Logistikkonzerns DB AG. Diese Politik soll offenbar fortgesetzt werden, denn in dem jüngsten Entwurf der LuFV von DB Netz ist für die nächsten Jahre vorgesehen, bis zu 1700 km Strecken stillzulegen, und zwar ohne eine Reduzierung des Bundeszuschusses zum Netz. Umso bedauerlicher ist es deshalb, dass der Einfluss der Länder auf die LuFV nicht festgeschrieben wurde: sie haben sich in der Vergangenheit am ehesten für den Erhalt von Strecken eingesetzt und sind als Leistungsbesteller im SPNV direkt betroffen.

Die Erlöse der Privatisierung von 24,9% sollen übrigens wie folgt aufgeteilt werden: je ein Drittel fallen zur freien Verwendung an die DB und an das Finanzministerium, das letzte Drittel soll in einem „Investitionsprogramm Schiene“ aufgehen und insbesondere für Bahnhoferneuerungen und Lärmschutz ausgegeben werden. Allein daran wird schon klar, welche Prioritäten hier gesetzt werden. Dass die Privatisierungserlöse, wie von Hartmut Mehdorn und Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) immer wieder gebetsmühlenartig propagiert, vorrangig der Instandhaltung und dem Ausbau des Netzes und damit den Bahnkunden zugute kämen, ist eine glatte Lüge, wie auch das allgemeine Lippenbekenntnis der (Verkehrs-)Politiker, man investiere mehr in die Bahn. In der Tat wird viel Geld für den internationalen Logistikkonzern investiert, jedoch wenig in das eigentliche Geschäft, den Schienenverkehr. Das Finanzministerium dürfte der Schuldentilgung dienen, das DB-Drittel weiteren Investitionen in bahnfremde Geschäfte und das Schienen-Drittel eben gerade nicht dem Ausbau und der Instandsetzung von Schienen sondern Lärmschutzmaßnahmen und Bahnhofsre-

paraturen.

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben

Der noch für den Herbst 2008 vorgesehene Börsengang beziehungsweise die Privatisierung des Anteils von 24,9 % der DB-Verkehrs AG wurde angesichts der Finanzkrise und der aufziehenden Wirtschaftskrise am 9. Oktober 2008 vom Lenkungszirkel aus Bund, DB AG und Banken gestoppt. Hatte man im Frühjahr 2008 noch mit einem Privatisierungserlös von 8 Milliarden Euro gerechnet, was schon sehr optimistisch kalkuliert war, stand während der Finanzkrise fest, dass allenfalls 3 bis 4 Milliarden Euro an privatem Kapital zu erzielen seien. Die Privatisierung soll nun erfolgen, wenn sich die Börsen und der Finanzmarkt konsolidiert haben und ein besseres Ergebnis zu erzielen ist. Es kommt nun vorerst nicht zu einer „Verschleuderung“ von Volksvermögen. Die Privatisierung als solche ist aber damit nicht vom Tisch. Möglicherweise wird sie erst nach der Bundestagswahl umgesetzt – und danach werden die Karten ohnehin neu gemischt. Der getroffene Kompromiss ist derartig offen und dehnbar, dass er nach der Bundestagswahl einer neuen Regierung die Möglichkeit bietet, das Modell in unterschiedliche Richtungen weiterzuentwickeln oder ganz neu zu (über-) denken. Es wird im Bundestagswahlkampf 2009 sehr interessant sein zu beobachten, welche Positionen die Parteien gegenüber dieser Frage vertreten werden. Den verkehrspolitisch kritischen Wählerinnen und Wählern ist zu empfehlen, in dieser Hinsicht klare Antworten seitens der Parteien einzufordern.

Florian Cebulla

ICE-3 und IC-T – Pannenzüge für teure Strecken



Neben der verschobenen Privatisierung hat die DB AG seit dem Spätsommer 2008 noch ganz andere Probleme: Ein ICE entgleiste wegen einer Schafherde in einem Tunnel auf der Neubaustrecke Fulda-Würzburg. Später brach bei einem ICE-3 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof eine Achse, was die Diskussion um die Sicherheit auf deutschen Schienen erneut anheizte. In der Folge traten bei den nun in kürzeren Intervallen erfolgenden Ultraschallprüfungen der Achsen auch Schäden am IC-T auf. Die ICE-3 und IC-T müssen nun häufiger zur Kontrolle in die Betriebswerkstätten, so dass es auf zahlreichen Strecken zu Ausfällen dieser Zugtypen kommt und langsamere Ersatzzüge fahren. Es zeigen sich nun die Folgen für Fehlentscheidungen der Vergangenheit: die ICE-3 wurden speziell für die Neubaustrecke Frankfurt-Köln konstruiert, die, um Tunnel einzusparen, über erhebliche Steigungen und Gefälle verfügt. Das verfolgte Konzept ist ähnlich dem des erfolgreichen französischen TGV, dessen Neubaustrecken

ebenfalls sehr steigungs- sowie neigungsreich über Berg und Tal führen. Der Unterschied nur: auf der NBS Frankfurt-Köln übertreffen die Steigungen und Neigungen die der französischen TGV-Strecken. In Frankreich funktioniert das System, während in Deutschland diese Konstruktion den Zügen offenbar erhebliche Leistungen mit erhöhten Abnutzungseffekten abverlangt. „Pannenzüge“ für teure Strecken, deren Wirkungsgrad nun fragwürdig geworden ist. Musste in Deutschland einmal wieder alles anders gemacht werden als im benachbarten Ausland, wo die Technik bisher reibungslos funktioniert?

Planung und Neubau teurer Strecken sind auch in Zukunft zu erwarten. Statt in Deutschland ein integriertes Verkehrsmodell mit festen Taktzeiten und sicheren Anschlussknoten zu schaffen und Kapazitätsengpässe durch Ertüchtigung und Gleiserweiterung bestehender Strecken zu beheben, wird derzeit über neue Prestigeprojekte diskutiert. So ist die bereits vor Jahren einmal laut Bundesverkehrswege-

plan vorgesehene so genannte Y-Trasse wieder in den Fokus der DB-Planer gekommen. Diese Neubaustrecke durch die Heide zwischen Hannover, Bremen und Hamburg soll die massiven Kapazitätsengpässe auf den bestehenden Strecken Hannover-Hamburg und Hannover-Bremen (gestiegener Güterverkehr zu den Seehäfen) lösen. Diese teure Neubaustrecke, die überwiegend dem ICE-Verkehr dienen würde, vernichtete ebenfalls wieder Mittel, die sinnvoller in den Ausbau und die Vier-

gleisigkeit bestehender Strecken investiert werden könnten. Zudem führte sie an den Städten Celle und Lüneburg vorbei und wäre auch ein großer Eingriff in den Naturraum der Heide. Planungen der „Initiative Deutschland-Takt“ zur Schaffung eines gut funktionierenden Eisenbahnnetzes mit festen Taktzeiten und gesicherten Anschlussknoten auf den Nahverkehr werden leider seitens der DB nicht mit Interesse aufgenommen.

Florian Cebulla

Kommentar: Bahnprivatisierung und „falscher Dampfer“ auf Abwegen internationaler Logistikkonzern – ein

Sie kennen den Film „Fitzcarraldo“? Mit Klaus Kinski hat er einen skurrilen, wenn gleich fabelhaften Hauptdarsteller. Die Handlung hingegen ist wahnsinnig und enthält einen zweifelhaften Plan: ein Amazonas-Dampfer soll über einen Berg gezogen werden. Ähnlich verhält es sich mit der Entwicklung der DB AG – nur mit dem Unterschied, dass es an genialen Akteuren fehlt: die „Schauspieler“ aus Bahn-Management und Ministerien sind nicht einmal mittelmäßig. Mit ihrem Gegenstand verhält es sich aber wie mit dem Dampfer im Film: Statt sich auf das Kerngeschäft einer gut funktionierenden Eisenbahn-Infrastruktur zu konzentrieren, wurde die Deutsche Bahn in den letzten Jahren mit Billigung der Politik von Hartmut Mehdorn in einen internationalen Logistikkonzern verwandelt, dessen Hauptgeschäftsfeld mittlerweile im internationalen Speditionsgewerbe, vorrangig per LKW, und im Bereich logistischer Transportdienstleistungen liegt. Auf der Strecke bleibt die eigentliche Hauptaufgabe, die die Bürgerinnen und Bürger von dem Eisenbahnunternehmen DB AG zu Recht erwarten: ein dichtes Eisenbahnnetz mit pünktlichen

und sauberen Zügen im Nah- und Fernverkehr, deren Fahrplan gut aufeinander abgestimmt ist und deren Nutzung bezahlbar und kundenorientiert ist. Angesichts der Bundesmittel, die der Bahn jährlich zur Verfügung gestellt werden, darf auch erwartet werden, dass das Schienennetz über ausreichende Kapazitäten und hohe Qualität verfügt, um dem jährlich steigenden Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene gerecht zu werden. Die Konzernstrategie der letzten Jahre war jedoch eine andere: Das Netz wurde „rationalisiert“ und zurückgebaut, wodurch neue massive Engpässe erst entstanden sind. Die Instandhaltung des Bestandsnetzes hinkt der Beanspruchung der Strecken hinterher. Langsamfahrstellen wurden nicht behoben, sondern in den Fahrplan integriert. Service und Flexibilität in der Verkehrsabwicklung sind elektronischen Ansagen und elektronischen Stellwerken gewichen, die bei Störungen nur unzureichend für eine reibungslose Lösung der Probleme sorgen, weil nicht mehr vor Ort entschieden und disponiert werden kann. Mit vertraglich zugesicherten Streckenausbauten ist die DB im Rückstand: Der Korridor Oberhau-

Eisenbahn

sen-Emmerich etwa, der den Verkehr der niederländischen Betuwe-Route von Rotterdam aufnimmt, ist immer noch nicht mit einem dritten Gleis versehen, die Rheinstalstrecke nach Basel nicht im Endzustand ausgebaut. Und transnationale Korridorstrecken nach Polen verharren im Dornröschenschlaf, obwohl von polnischer Seite aus die Strecken bis zur Staatsgrenze mittlerweile ausgebaut sind. Die Bahn tut sich nicht nur schwer mit dem Ausbau im eigenen Land, sondern auch mit den grenzüberschreitenden Strecken.

Stattdessen werden im Ausland Speditionen aufgekauft und der DB-Tochter Schenker einverleibt. LKW-Flotten von Europa bis China werden aufgerüstet. Zudem versucht sich die DB in den Bereichen Stadtverkehr oder als Betreiber einer britischen Personenverkehrsgesellschaft (Chiltern Rail). Sicher ist es für die DB sinnvoll und notwendig, international aufgestellt zu sein, vor allem im Güterverkehr. Das sind andere europäische Staatsbahnunternehmen auch. Mit Railion oder der britischen



Statt in die Kapazität von Güterverkehrsstrecken zu investieren, hat die DB AG in den letzten Jahren lieber ausländische Speditionen übernommen.

EWS hat sich die DB hier gut positioniert. Das sind immerhin auch Eisenbahn-Geschäftsfelder. Aber muss sie deshalb gleich ein internationaler Logistikkonzern werden. Das Geld, was dazu benötigt wird, zieht das Management aus dem Kerngeschäft Eisenbahnbetrieb in Deutschland ab. All dies findet unter der Maßgabe der Privatisierung, Teilprivatisierung oder der Maßgabe des Börsengangs statt. Dieses Ziel wurde von der Politik festgelegt und wird gegen jede Vernunft weiter verfolgt. Als internationaler Logistikkonzern wird so „die Braut schön gemacht“. Das alles geht zu Lasten eines umweltfreundlichen und kundennahen Schienenverkehrs in Deutschland.

An den Interessen der Bürgerinnen und Bürger geht das alles vorbei. Die „Börsenbahn“ ist eben keine „Bürgerbahn“. Investoren haben kein Interesse an ökologischem und gutem Schienenverkehr, sondern primär an Profiten. Das ist im Kapitalismus ihr gutes Recht und normal. Es ist scheinheilig, wenn sich Politik und Bahn-Management hinstellen und behaupten, eine Teilprivatisierung käme dem Eisenbahnverkehr in Deutschland und den Fahrgästen zugute. Das Beispiel Großbritannien zeigt, wohin eine solche Privatisierung führen kann: schlechtes Angebot, schlechte Infrastruktur, hohe Fahrpreise. Neuseeland und Estland haben jüngst ihre einst privatisierten Eisenbahnen wieder verstaatlicht.

Als Steuerzahler sollten wir die Politik in die Pflicht nehmen und zunächst anmahnen, dass keine Bundesmittel, also Steuergelder, mehr durch die DB zweckentfremdet werden und statt – wie vorgesehen in das Schienennetz – in andere Bereiche fließen. Und als Bahnkunden und Fahrgäste sollten

wir deutlich machen, welche Bahn wir wollen, und dass, um dieses Ziel zu erreichen, weder eine Privatisierung noch ein Börsengang notwendig sind. Würden die zur Verfügung stehenden Mittel richtig eingesetzt, wäre schon viel gerettet und geholfen. Aus dem „falschen Dampfer“ internationaler Logistikkonzern muss wieder ein Unternehmen werden, das sein Hauptziel

im Betrieb von Eisenbahnverkehren sieht. Bürgerbahn statt Börsenbahn ist die Devise. Es steht ein Bundestagswahlkampf an, in dem die Politik aufzufordern ist, Stellung zu beziehen, welche Zukunft die Eisenbahn als umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur in Deutschland haben soll.

Florian Cebulla

Bahnhof Wilhelmshöhe: Warten im Durchzug



Wo jetzt McDonalds residiert, konnten bis vor anderthalb Jahren Kunden der Bahn im Warteraum vor Wind, Wetter und Kälte geschützt warten. Wartende Fahrgäste passen aber nicht ins Konzept des Bahnstationsmanagements. Viel lieber vermietet man auch den letzten Quadratmeter auf dem Weg zum Börsengang an gutzahlende Firmen.

Vor etwa anderthalb Jahren hat die Deutsche Bahn den Warteraum im Fernbahnhof Wilhelmshöhe abgeschafft. Vielleicht glauben die Herren in den Chefetagen, dass heute für die Fahrgäste aufgrund idealer Anschlüsse und immer pünktlicher Züge ein Warten überflüssig ist, aber die Realität sieht anders aus. So müssen die Fahrgäste (ich betone Gäste, zu Hause würde ja auch niemand seine Gäste im Treppenhaus oder Keller stehen lassen) in der Kälte und im Durchzug stehen. Auf den Bahnsteigen „zieht's wie Hechtsuppe“, auf dem Querbahnsteig gibt es keine Sitzgelegenheiten und man steht anderen Reisenden im Weg.

Der alte Warteraum war sicher auch kein einladender Wartesaal, aber er bot zumindest die Möglichkeit, sich zu setzen. Heute ist das Warten insbesondere für ältere Leute, Fahrgäste mit viel Gepäck und Familien mit Kindern eine Zumutung (wer schon mal versucht hat, zwei lebhaft Kinder zu überreden, eine halbe Stunde brav neben den Koffern stehen zu bleiben, weiß, wovon ich rede). Wir erwarten von der Deutschen Bahn, dass sie ihre Fahrgäste wieder wie Gäste behandelt und ihnen die Möglichkeit bietet, im Warmen zu warten.

Britt Schmidt

Regiotram - die Bilanz nach eineinhalb Jahren



Das RegioTram-Netz Kassel ist seit Dezember 2007 in Betrieb. Statt des ursprünglich vorgesehenen Halbstundentaktes wird derzeit nur ein Stunden- oder Zweistunden-Takt mit verdichtetem Zwischentakt gefahren. Das Zielkonzept eines Halbstundentaktes soll umgesetzt werden, wenn die Bahnhöfe Obervellmar und Gunterhausen umgebaut worden sind. Hier müssen Engpässe beseitigt werden, die bislang eine vernünftige Vertaktung verhindern. Wann dies geschieht, steht jedoch noch in den Sternen. Außerdem ist nicht geklärt, wie die Kürzung der Regionalisierungsmittel aufgefangen werden soll, die mitverantwortlich für den gestreckten Takt ist. Mittlerweile sind auch zwei neue Haltestellen in der Harleshäuser Kurve in Kassel und Vellmar in Betrieb genommen worden. Die dritte neue Haltestelle wird im laufenden Jahr fertig gestellt. Das RegioTram-Konzept weist derzeit noch drei Mängel auf, die möglicherweise dafür verantwortlich sind, dass dies neue Verkehrsangebot noch nicht zu einer Revolutionierung der Fahrgastzahlen geführt hat:

1. Der Stundentakt (bzw. Zweistundentakt nach Treysa) sind kein attraktives Fahrtenangebot, um mehr Fahrgäste zu locken, da keine S-Bahn-Qualität erreicht wird. Ein verlässlicher und fester Halbstundentakt wenigstens auf den Linien nach Hofgeismar, Melsungen und Wolfhagen und ein Stundentakt nach Treysa dürften erheblich zur Attraktivitätssteigerung beitragen.
2. Ein weiteres Manko sind fehlende Fahrten in der Schwachverkehrszeit, vor allem am Abend. Die RT-Linie nach Treysa trifft dies besonders. Für Fahrgäste dieser Linie ist ein Kino-, Konzert- oder Theaterbesuch in Kassel mit der RegioTram nicht möglich, denn die letzte Fahrt verlässt Kassel gegen kurz nach 20 Uhr. Die RegioTram bietet hier keine Alternative zum Auto.
3. Problematisch ist die Linienführung der RT-Linien in Kassel. So gibt es drei verschiedene Routen und Endpunkte, die nicht unbedingt den Zielen der Fahrgäste entsprechen. Auch ersetzen die RegioTrams keine Straßenbahnlinien im Stadtverkehr, was ihre Auslastung erhöhen könnte.

Trotz dieser Mängel ist das Projekt – entgegen den Unkenrufen der Kasseler Lokalzeitung – erfolgreich gestartet und wird gut angenommen. Die bekanntermaßen als dem öffentlichen Verkehr gegenüber sehr kritisch eingestellte Hessisch-Niedersächsische-Allgemeine versuchte im Spätsommer 2008 die RegioTram in ein negatives Licht zu stellen und kritisierte die schlechte Auslastung und die hohen Kosten. Unterstellt wurde, das Projekt sei eine Fehlinvestition. Davon kann jedoch keine Rede sein. Zunächst hat sich durch die RegioTram allein schon wegen der Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahnnetz die Qualität des SPNV erheblich erhöht, da ein Umsteigen im Kasseler Hauptbahnhof entfällt. Auch sind die Fahrzeuge bequem, sauber und schnell. Die Zahl der werktäglichen Fahrgäste konnte im ersten Quartal 2008 gegenüber dem des Jahres 2007 um 1864 gesteigert werden. Es handelt sich dabei um eine Nachfragesteigerung von 27 %, die über den Erwartungen liegt. An Samstagen und Sonntagen liegt der Fahrgastzuwachs sogar zwischen 43 und 55 %. Die Pünktlichkeitsquote liegt zwischen 96 und 98 %. Auch die Kosten blieben im Rahmen der Planungen: die Werte von 100 Mio. Euro für Infrastruktur und 80 Mio. Euro für die Fahrzeuge wurden nicht überschritten. Der Kostendeckungsgrad erreicht mit 35 % einen im Bundesdurchschnitt sehr guten Wert. Bei all diesen Fakten kann somit nicht von einer Fehlinvestition gesprochen werden.

Gleichwohl: Damit am Ende die RegioTram nicht zu einer „Systemruine“ wird, ist es zwingend geboten, Takt und Netz weiterzuentwickeln. Nur mit einer Taktverdichtung von mindestens 30 Minuten und ei-

ner anderen Linienführung im Stadtgebiet Kassel sowie einem wesentlich besseren Spätverkehr kann ein erheblich größerer Fahrgastzuwachs erreicht werden. Die Vorteile des Systems sollten voll ausgeschöpft werden, um mehr Menschen dazu zu bewegen, vom Auto auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen. Jetzt auf halbem Wege stehen zu bleiben, wäre fatal.

Florian Cebulla



Das Regiotram-System zieht immer wieder Nahverkehrsexperten aus dem In- und Ausland an. Doch vor Ort muss noch an einem dichteren Takt gearbeitet werden.

Eisenbahn in Nordhessen

Für das nordhessische Eisenbahnnetz gibt es Positives zu berichten: die Reaktivierung der Strecke Eschwege West- Eschwege Stadt an der Verbindung Eichenberg-Bebra (KBS 613) ist endlich in Angriff genommen worden. Am 18. September 2008 wurden mit dem offiziellen Spatenstich die Bauarbeiten der 4,8 km langen Stichstrecke eröffnet. Sie soll im Dezember 2009 eröffnet werden. Ab dann werden die Cantus-Züge der Linie Göttingen-Bebra in dem stadtnahen Bahnhof Eschwege Stadt Kopf machen. Für die Eschweger verbessert sich damit die Erreichbarkeit der Eisenbahn erheblich.

Hermann Hoffmann

Kein Zug, kein Ton, wir kommen schon?

Klammheimlich hat die Deutsche Bahn AG in den letzten Jahren an zahlreichen Bahnhöfen in der Region die Lautsprecher abmontiert. Die DB will auf ihrem Weg zur Aktiengesellschaft Kosten sparen und hat deshalb in Richtlinien festgelegt, welche Ausstattung an welchen Bahnhöfen vorgesehen wird. Wer glaubte, dass zu einem normalen Bahnhof auch Lautsprecher gehören, wird nun eines Besseren belehrt. Fahrgastinformation scheint es zukünftig nur noch in Großstädten zu geben. Dass über Gebühren an diverse Bahntöchter der Kunde mittels Nordhessischem Verkehrsverbund NVV viel Geld an die DB AG zahlt, scheint belanglos zu sein. Leider scheint der NVV kein Handhabe gegen diese Leitungsreduzierung zu haben. Stattdessen wird an einem verbundweiten Informationssystem gearbeitet, dass an den Stationen via Anzeigetafeln Infos geben soll. Doch hierfür muss eine Menge Geld investiert werden - die Lautsprecherinfos gab es früher ohne Aufpreis.

Wolfgang Schmidt

Busverkehr nach Calden verbessert

Seit einem Jahr fährt die Buslinie 120 von der Kasseler Nordstadt (Str.B. Endstation Linie 1 und 5) über Obervellmar (Einkaufszentrum) und das Schloss Wilhelmsthal nach Calden. Ab 14. Dezember 2008 wird diese Linie auch an Sonn- und Feiertagen eingesetzt. Damit erhält Schloss Wilhelmsthal erstmals eine tägliche Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz - für den Ausflugsverkehr zum sehenswerten Rokoschloss mit großem Park sicher ein Gewinn. Freuen können sich auch Fahrgäste aus den Caldener Ortsteilen Ehrsten, Meimbressen und Calden. Sie können dann auch an Sonn- und Feiertagen mit dem Bus fahren. Das Wochenendangebot ist ein zunächst befristetes Modell. Der NVV wird einen Regeleinsatz von der Kundennachfrage abhängig machen. Die Buslinie endet im Caldener Ortsteil Fürstenwald, wo in die Regiotramlinie 4 umgestiegen werden kann. Die Linie 120 verkehrt Montag bis Freitag stündlich und am Wochenende alle 2 Stunden. Im Gemeindehauptort (mit Flugplatz) haben die Kunden auch am Wochenende ein stündliches Angebot von und nach Kassel, weil sie in der einen Stunde über Fürstenwald und die RT4 fahren und in der anderen Stunde über die Kasseler Nordstadt und die Tramlinien 1 und 5.

Das Busangebot ist über den ganzen Tag gut getaktet. Bereits um 8,30 Uhr hält der erste Bus an Sonn- und Feiertagen in Calden. Der letzte Bus kommt am Abend um 22,30 Uhr aus Kassel an.

Pro Bahn wünscht, dass viele Caldener Bürger und viele Kasseler Ausflügler das attraktive Busangebot annehmen. Im Raum Ahnatal - Calden - Wilhelmsthal - Vellmar gibt es zahlreiche markierte Wanderwege. (hh)

Neue RT-Haltepunkte

Seit August 2007 fahren Regiotramzüge aus vier Richtungen durch den Hauptbahnhofstunnel in die Kasseler Innenstadt.

In den nächsten Monaten dürften die Linien RT3 aus Hofgeismar und RT4 aus Wolfhagen deutlich voller werden. Mit dem Fahrplanwechsel gibt es im Kasseler Stadtteil Jungfernkopf und in Vellmar-Osterberg /Einkaufszentrum neue Haltepunkte. Bewohner dieser Regionen können jetzt über die Harleshäuser Kurve in wenigen Minuten die Kasseler Innenstadt erreichen. Mitarbeiter des DB-Ausbesserungswerkes, die im nördlichen Landkreis Kassel wohnen, erreichen ihren Arbeitsplatz über RT Jungfernkopf. Es wird hier mit einem täglichen Ein- und Ausstieg von rund 400 Fahrgästen gerechnet. Der noch in Bau befindliche Haltepunkt Kirchditmold geht im Frühjahr 2009 in Betrieb. Die Linien RT3 und RT4 fahren meist im Stundentakt.

Die Station Kassel-Jungfernkopf hat 3,2 Millionen Euro gekostet, der noch im Bau befindliche Haltepunkt Kassel-Kirchditmold wird das Doppelte kosten, ebenso Vellmar-Osterberg. Hier wird - mit Unterstützung der Stadt Vellmar - ein Park-and-Ride-System errichtet. Im Neubauge-

biet Osterberg wohnen 1600 Menschen. Auch das Herkules-Einkaufszentrum liegt nahe bei der Regiotram-Station. Geschaffen wurden am beiden Haltepunkten zwei Außenbahnsteige von jeweils 115 Metern Länge. Das erlaubt den Halt von drei aneinander gekoppelten RT-Zügen. Eine Bahnsteighöhe von 38 cm ermöglicht einen stufenlosen Einstieg in die RegioTram. Für Fahrgäste mit Behinderungen stehen in Vellmar-Osterberg Aufzüge und Rampen zur Verfügung. Zur Unterquerung der Gleise und als Zugang zu Bahnsteig 2 dient eine Fußgängerunterführung. In KS-Jungfernkopf ist der Zugang ebenerdig.

In Vellmar-Obervellmar treffen sich die Linien RT3 Hofgeismar-Kassel und RT4 Wolfhagen-Kassel. Mindestens einmal stündlich werden die Regiotram-Linien in Vellmar halten. Ziel ist es, die zwei Linien im 30-Minuten-Takt laufen zu lassen und durch die Überlagerung der RT3 und RT4 auf einen 15-Minuten-Takt zu kommen. Die kurze Vertaktung wird aber frühestens Ende 2011 möglich sein, wenn das dritte Gleis am Bahnhof Obervellmar gebaut ist. (Hermann Hoffmann)



Die neue Regiotramstation Kassel-Jungfernkopf

Neues Finanzamt – und keiner kommt hin?



Zum neuen Finanzzentrum geht's nur durch den Altmarktunnel

Seit Januar dieses Jahres residiert das vorher in der Spohr- und der Goethestraße angesiedelte Finanzamt Kassel-Hofgeismar am Altmarkt. Kleiner Schönheitsfehler: Erreichbar ist das neue Finanzamt aber nur durch den in keinsten Weise barrierefreien Tunnel an der Altmarktkreuzung.

Montagnachmittag, 2.2.09: Mitten auf der Altmarktkreuzung stoppt die Linie 7. Auf den Gleisen steht eine junge Frau mit Kinderwagen, die offenbar vom Finanzzentrum kommt und sich den Weg zur Haltestelle über die Kreuzung bahnt. Autofahrer und Tramfahrer schimpfen über die waghalsige Mutter. An die eigentlich Schuldigen dieser Situation denkt sicher niemand. Im politisch-ideologischen Streit über möglichst ungehinderten Autoverkehr sind die Planungen der Stadt, an der 50er-Jahre-Kreuzung endlich ebenerdige Querungen zu realisieren, vorerst in der Schublade verschwunden. Wie es weitergeht, weiß derzeit niemand.

Dabei hatte es noch im Sommer 2008 so gut ausgesehen. Fuß- und Radwegefurten

an allen vier Kreuzungsseiten waren geplant, der VCD hatte über die Radlerrunde die Planungen begleitet. Die Kreuzung sollte unmittelbar nach Eröffnung des neuen Finanzzentrums barrierefrei umgebaut werden. Noch während der letzten Abstimmungen in der Stadtverwaltung und noch vor Einreichen des Zuschussantrages beim Hessischen Amt für Straßen und Verkehrswesen signalisierte das Wiesbadener Amt über die Berichterstattung in der hiesigen Tageszeitung, dass das Projekt nicht bezuschusst werden könne. Als Grund wurde angegeben, dass die Umbauplanung zu längeren Staus führen würde und die langen Wartezeiten an den Ampeln Fußgänger zu verbotswidrigen Rotläufern machen würde.

Diese Begründungen lassen einen schon staunen: Das Anlegen von Fußgängerüberwegen wird also nicht gefördert, weil es zu Autostaus kommt. Nicht an einer Autobahnanschlussstelle, nein – an einer Innenstadtkreuzung. Und Fußgängerampeln gefährden Fußgänger, weil sie zum Rotlau-

fen animieren. Absurder hätte es eine Satire nicht formulieren können.

Auch der Stil ist bezeichnend. Normalerweise finden Diskussionen um die Förderfähigkeiten hinter verschlossenen Türen statt. Das hier der Weg über die Presse gewählt und die Ablehnung eines noch gar nicht vorliegenden Antrags publiziert wurde, kann wohl nur mit dem damals bevorstehenden Landtagswahlkampf erklärt werden. Das es hier nicht um Verkehrsplanung, sondern um Politik geht, zeigt auch die Aufstellung der Kasseler Politiker. Offenbar haben CDU und FDP sich zum Ziel gesetzt, am Fall der Altmarktkreuzung wieder für die Vorrechte der Autofahrer zu kämpfen.

Zwar will man diesem Eindruck entgegen-treten, indem man auch eine Lanze für die

Fußgänger bricht. Allerdings zeugt die Forderung, den Altmarktunnel aufzuwerten und Liftanlagen zu bauen, nicht gerade von Realitätsnähe. Wie lange Liftanlagen an der Altmarktkreuzung vor Vandalismus sicher sind, kann man sich gut vorstellen. Und dass der Tunnel durch seine Aufwertung vom Angstraum zum Kleinod wird, ist kaum anzunehmen. Radler nehmen in der Argumentation der CDU übrigens gar keinen Raum ein.

Die nun eingetretene Situation ist unhaltbar. Die Planungen der Stadt, die auch für Fußgänger und Radfahrer Überquerungsmöglichkeiten schaffen würden, müssen zügig umgesetzt werden.

Wolfgang Schmidt

Auszug aus der Pressemitteilung von Januar 2009: „Der Kasseler Kreisverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) hält den Umbau der Altmarktkreuzung weiterhin für unverzichtbar und kritisiert die ablehnenden Signale des Landesamtes aus Wiesbaden...“

Die heutige Situation ist weder für Fußgänger noch für den Radverkehr zumutbar. Fußgänger auf dem Weg zu den östlichen Seiten der Kreuzung müssen den Tunnel benutzen, der nicht annähernd barrierefrei ist und dessen Durchquerung als sehr unangenehm empfunden wird. Radfahrer hingegen müssen die äußerst verkehrsreichen Autofahrbahnen benutzen, was sich nur hartgesottene Radler zutrauen. Als lebensgefährlich stuft der Verkehrsclub die Verbindung von der Kurt-Schumacher-Straße zur Fuldabrücke ein. Nach der Überquerung der Kreuzung befindet sich der ursprünglich rechts fahrende Radler aufgrund des Rechtsabbieger, der aus der Brüderstraße kommt, unvermittelt auf der mittleren Fahrspur zwischen schnell fahrenden Autos und erreicht nur durch ein gefährliches Abbiegemanöver den vor der Brücke beginnenden Radweg. Insgesamt hält der VCD die Situation am Altmarkt für eine Innenstadtkreuzung für völlig unzeitgemäß und unmenschlich. ...

Sehr erstaunt ist der Verkehrsclub über das Statement des Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen. Es sei schon einzigartig, dass hier ein Zuschussantrag abgelehnt würde, der in Wirklichkeit noch gar nicht gestellt worden ist. Der VCD geht aber davon aus, dass die Zuschüsse kein Problem sein werden, wenn die Planungen konkret eingereicht werden. Die von Gegnern des Umbaus gezeichneten Horrorbilder von Riesenstaus sind nach Überzeugung des VCD-Kreisverbandes maßlos übertrieben. Bereits heute hätte die Kreuzung nur einen einzigen wirklich freien Rechtsabbieger: den von der Weserstraße zur Kurt-Schumacher-Straße. Die beiden anderen unsignalisierten Rechtsabbieger seien hingegen nicht wirklich frei, da im Zuge dieser beiden Fahrbeziehungen bereits kurz vor der Kreuzung jeweils Fußgängerampeln den Verkehr regelmäßig anhalten würden und somit schon heute kein ungehinderter Verkehrsfluss möglich sei....

Das neue Fahrplanjahr - Verschlechterung im Bergparkverkehr



Noch 2007 wurde der Sonntagsverkehr nach Wilhelmshöhe durch Zusatzwagen verstärkt. Nun soll stattdessen der Bus fahren

Seit dem 14. Dezember 2008 gilt der neue Jahresfahrplan des NVV. Für den Kasseler Stadtverkehr, der von der Kasseler Verkehrsgesellschaft geplant wird, hat wieder einige Änderungen gebracht. Es gab Verbesserungen, aber auch Verschlechterungen. Diese betreffen insbesondere die Anbindung des Bergparks.

Markanteste Veränderung im neuen Fahrplan ist der Wegfall der Linie 2. Was zuerst wie eine Angebotsreduzierung klingt, ist eher eine Angebotsverlagerung. Die Linie 2 verkehrte bisher am Morgen und nachmittags an Schultagen zwischen Baunatal und der Holländischen Straße über Helleböhn, Wilhelmshöher Allee und Scheidemannplatz. Das Angebot auf der Helleböhnstrecke wird durch die Verlängerung der Linie 7 über den Bahnhof Wilhelmshöhe hinaus bis nach Baunatal ersetzt. Auf der Holländischen Straße und der Wilhelmshöher Al-

lee verkehren als Ersatz zusätzliche Kurse der Linie 1. Allerdings nur morgens und mittags. Am Nachmittag wurde auf diesen beiden Achsen das Angebot in der Tat reduziert. Ebenso auf dem Innenstadtring über den Scheidemannplatz, wo die Linie 2 bisher allerdings fast leer verkehrte.

Eine Verschlechterung hat der Verkehr zum Bergpark erfahren. Verkehrten noch bis 2007 mehrere Jahre an Sommersonntagen zusätzliche Kurse nach Wilhelmshöhe, wurde schon im letzten Jahr darauf verzichtet. Dadurch müssen Fahrgäste an der Endstelle Wilhelmshöhe teilweise bis zu 25 Minuten bis zur Abfahrt der nächsten Bahn warten. Und die beiden Kurse nach Ende der Wasserspiele waren häufig überfüllt.

Mit dem letzten Fahrplanwechsel fiel dann auch die Verdichtung zum Druseltal weg. Die Linie 7 endet jetzt das ganze Wochenende an der Rolandstraße. Seit Anfang der neunziger Jahre war an den Wochenendnachmittagen neben der im 30-Minuten-Takt verkehrenden Linie 3 eine weitere Linie an den Rand des Habichtswaldes verlängert worden. War es zuerst die Linie 6, verkehrte seit etwa 1999 die Linie 7 bis zum Druseltal.

Die KVG verweist bei der Streichung der 7 zum Druseltal auf geringe Fahrgastzahlen. Dies greift jedoch zu kurz. Gerade im Hinblick auf eine umweltverträgliche Erschließung des Bergparks war die Taktverdichtung sinnvoll. Denn in der Stunde vor Beginn der Wasserkünste ist es häufig zu sehr vollen Fahrzeugen gekommen. So war es für die Mitnahme von Kinderwagen mitunter so problematisch, dass man von einem Familienbesuch der

Wasserspiele per ÖPNV nur abraten konnte. Dabei hat die KVG allerdings auch die vorhandenen Chancen bei der Entlastung nicht ausgenutzt. Da in den letzten Jahren häufig ein zusätzlicher Bus im Druseltal bereitstand, wäre ohne nennenswerte Mehrkosten für die Anreise zu den Wasserspielen ein 15-Minuten-Takt zum Herkules möglich gewesen. Der zusätzliche Bus hätte immer im Anschluss an die Linie 7 fahren können. Damit wäre eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste auf beide Tramlinien möglich gewesen, zugunsten von mehr Raum in der Linie 3 und einer besseren Kapazitätsauslastung auf der Linie 7. Leider parkte der Zusatzbus in der Regel an der Wendeschleife und wechselte sich mit dem Linienfahrzeug alle 30 Minuten ab. Überfüllte Busse zum Herkules wären vermieden worden, hätte man beide Busse im 15-Minuten-Takt eingesetzt.

Als Verbesserung verkauft die KVG nun die Verlängerung der Bergparkbuslinie 23 bis zum Bahnhof Wilhelmshöhe. Diese Maßnahme ist allerdings alles andere als sinnvoll. Denn nun wird parallel zur großen Straßenbahn ein kleiner Bus als Entlastung

eingesetzt, keine wirkliche Kapazitätsverbesserung am Ende der Wasserspiele. Für den Fahrgast wird es dafür auch noch richtig unübersichtlich. Es gibt keine einzige Haltestelle im Bergpark, bei der Tram und Bus an gleicher Stelle halten. Damit muss also jetzt der Fahrgast zum Experten werden: Wann fährt der nächste Kurs an welcher Haltestelle. Zudem gibt es auch keine echte Taktverdichtung auf 15 Minuten. Fahrgäste am Schloss können sich nun alle 30 Minuten überlegen, ob sie zur Bushaltestelle am Schloss gehen oder lieber gleich zur Tramendstelle am Fuß des Bergparks gehen. Wer zeitgleich mit Abfahrt des Busses den Berg hinunterläuft, kommt gerade rechtzeitig zur Abfahrt der 15 Minuten später abfahrenden Tram. Vom Schloss aus gesehen bleibt es also beim 30 Minutentakt. Für diese Nullnummer muss dann auch noch ein zweiter Bus eingesetzt werden, da durch die Verlängerung zum Bahnhof das bisher eingesetzte Fahrzeug nicht mehr ausreicht. Dabei könnte es so einfach sein, ein wirklich besseres Angebot umzusetzen, siehe Kasten.

Wolfgang Schmidt



Sonntags fährt ins Druseltal nur noch die Linie 3 - alle 30 Minuten.

Für einen verbesserten Verkehr in Wilhelmshöhe müsste ein Fehler in der Infrastruktur wieder ausgeputzt werden. Der Gleiswechsel am Roten Kreuz müsste wieder eingebaut werden. Dann könnte ein zusätzliches Fahrzeug im Wechsel mit der Linie 1 den gesamten Sonntagnachmittag zwischen Wilhelmshöhe und Bahnhof Wilhelmshöhe mit Anschluss zur Linie 3 einen 15 Minuten-Takt vom Bergpark bis in die Stadt gewährleisten.

KVG-Vorstand Prof. Rainer Meyfahrt seit Februar im Ruhestand



Gute und wichtige Akzente des Kasseler Chefplaners in 19 Jahren

Als Ende 1989 Wolfram Bremeier, damals Chef der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) den Hochschullehrer für Kommunale Entwicklungsplanung Professor Rainer Meyfahrt um Personalvorschläge für den neuen Leiter der KVG-Unternehmensplanung bat, antwortete dieser: „Ich könnte es ja selber machen.“ Bremeier nahm den Professor beim Wort. Für drei Jahre ließ sich Rainer Meyfahrt von der Uni beurlau-

ben und war Anfang 1990 Chefplaner des Nahverkehrsunternehmens. Obwohl er an der Hochschule weiterhin Studierende ausgebildet, ist seit 1993 die KVG sein Arbeitsplatz. Zum Vorstand des Unternehmens gehört er seit 2004. Ende Januar 2009 geht der 65-jährige in den Ruhestand.

Neue Schienenstrecken

Seine Leitidee war stets Ausbau und Verbesserung des Nahverkehrs für die Fahrgäste. Tatkräftig arbeitete er für neue Tramlinien: Nach Baunatal (fertig gestellt 1995), nach Helleböhn (1998) und ins Lossetal (2006). Er war maßgeblich am Aufbau des Nordhessischen Verkehrs-Verbundes (NVV) und der RegioTram beteiligt. Nach zehnjähriger Planungszeit konnte mit dem neuen Hauptbahnhofstunnel 2007 des Grundnetz der RegioTram in Betrieb gehen. Meyfahrt plädiert immer für ausreichend Planungszeit. Es dauere eben seine Zeit, bis alle wirklich verstanden hätten, was von Fachleuten vorgeschlagen werde. Ein gutes Beispiel sei die Straßenbahnverlängerung nach Vellmar. Vier Jahre Diskussion hätten sich gelohnt: Jetzt könne mit breiter Zustimmung gebaut werden.

Impressum:

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

Redaktion: Dr. Florian Cebulla, Hermann Hoffmann, Roald Oestreich, Britt Schmidt, Swen Schneider, Wolfgang Schmidt

VCD Kassel im Internet.

Aktuelle Informationen, Termine und anderes gibt es unter:

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

Wettbewerb im Nahverkehr mit Lohndumping?

Kritisch sieht er den politisch verordneten Wettbewerb im Nahverkehr, der eine teure Ausschreibungs-Bürokratie nach sich zieht. Zwar werde das mit mehr Effizienz und weniger Kosten begründet. Tatsächlich sei aber der Löwenanteil auf die Lohnkostensenkung beim Fahrpersonal zurückzuführen. Neue Fahrer würden heute 40 % weniger verdienen. „Das ist die trübste Erfahrung in meinen 20 KVG-Jahren“, sagt Rainer Meyfahrt.

Bürger werden immer älter

Dass die weitere Verbesserung des Nahverkehrs auf der Tagesordnung bleibt, hält er für ausgemacht. Höhere Energiekosten, schwierigere Umweltbedingungen, dazu

der demografische Wandel: „Der öffentliche Nahverkehr wird immer wichtiger.“ Und gerade weil mehr ältere Fahrgäste zu erwarten sind, müssten alle Haltestellen behindertengerecht ausgebaut werden. Es bleibt noch mehr zu tun: Tram nach Waldau und Lohfelden sowie in den Industriepark. Auch müsse das Nadelöhr für Busse und Bahnen zwischen Altmarkt und Stern beseitigt werden.

Für die IGÖV (Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr) und den VCD-Kreisverband Kassel hatte Rainer Meyfahrt stets ein offenes Ohr. Viele wertvolle Gedanken des Professors wurden in Fahrgastzeitungen weitergegeben.

Hermann Hoffmann



Die Tramstrecke ins Lossetal bis nach Hessisch Lichtenau ist eines der zahlreichen Projekte gewesen, die Prof. Rainer Meyfahrt während seiner Zeit als KVG-Chefplaner vorangetrieben hat.

Jahreshauptversammlung



Hiermit laden wir Sie/Euch zu unserer Jahreshauptversammlung ein. Vor der eigentlichen Jahreshauptversammlung findet ein Themenvortrag statt. Außerdem besteht natürlich die Gelegenheit zu einem gemeinsamen Abendessen.

Themenvortrag:

Eisenbahn und Welterbe

Ein Bildvortrag über die seit 2008 zum Welterbe gehörenden Strecken der Rhätischen Bahn.

Jahreshauptversammlung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Protokollführers bzw. der Protokollführerin
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht über die Arbeit im Jahr 2008
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstandes
9. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD
10. Wahl der Wahlkommission
11. Vorstandswahl
12. Wahl der Kassenprüfer(-innen)
13. Anträge (falls vorliegend)
14. Verschiedenes

Wann und Wo:

Mittwoch, 8. April 2009, 19⁰⁰ Uhr

im „Restaurant und Café Prinzenquelle“ (Schanzenstraße 99)
direkt an der Haltestelle „Prinzenquelle“ (Tram 8)

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)