

Straßenbahn Kassel fährt bis Vellmar

von Thomas Naumann, Würzburg



Anlässlich der Jungfernfahrt nach Vellmar freuen sich gemeinsam (v. links): Dirk Stochla, Bürgermeister von Vellmar, Landrat Uwe Schmidt, Melanie Römer (KVG), die die Ehre hatte, den Eröffnungswagen zu fahren, Kassels Oberbürgermeister Bertram Hilgen, der hessische Verkehrsminister Dieter Posch, NVV-Geschäftsführer Klaus-Peter Güttler und die beiden KVG-Vorstände Dr. Thorsten Ebert und Norbert Witte.

Aufnahmen ohne Vermerk: T. Naumann

Pünktlich zur Eröffnungsfahrt nach Vellmar lichtete sich am Vormittag des 22. Oktober 2011 an der Schleife Holländische Straße der Nebel, und „Kaiserwetter“ bestimmte den weiteren Tagesverlauf – ein dem Ereignis an-

gemessener Rahmen, handelt es sich doch um ein in mehrfacher Hinsicht positiv zu würdigendes Vorhaben, das da umgesetzt wurde. Im Folgenden soll erläutert werden, was diese neue Strecke über den Durchschnitt hinaus hebt und warum sich nicht nur andere Regionen, sondern auch der Gesetzgeber intensiv damit auseinander setzen sollte, was es von diesem nordhessischen Projekt im Hinblick auf die aktuell anstehende Neuregelung der ÖPNV-Förderung zu lernen gibt.

Mit der Straßenbahn ins Kasseler Umland

„Die Straßenbahn nach Vellmar ist ein sehr erfreuliches Stück kommunaler Kooperation mit Beispielcharakter“ betonte der hessische Verkehrsminister Dieter Posch in seiner Festansprache anlässlich der Eröffnung nach Vellmar. Tatsächlich überschreitet die Kasseler Straßenbahn mit der Verbindung nach Vellmar nun zum dritten Mal nach Baunatal und ins Lossetal die Stadtgrenze; die Zusammenarbeit unterschiedlicher Gemeinden innerhalb eines Nahverkehrsraums auch auf Straßenbahnschienen ist – anders als z.B. in Frankreich – in Deutschland leider nur sehr wenig verbreitet, obwohl der Bedarf an vielen Stellen gegeben wäre und dort, wo solche Verkehre existieren, ihr nachgewiesener Nutzen für die Region hoch ist. Fast überall, wo Schienen an Stadtgrenzen enden, Verkehrsströme (und Straßen) aber weiter führen, liegt es an der Unwilligkeit der Umlandgemeinden und -kreise, solche Vorhaben mit zu finanzieren.

Auch im Kasseler Umland ist nicht jede verkehrlich sinnvolle Erweiterung des Straßenbahnnetzes willkommen; umso mehr darf man die Stadt Vellmar beglückwünschen, die diese Berührungsängste nicht zeigte und nun mit einer leistungsfähigen und attraktiven Schienenverbindung nach

Wir begleiten Sie durch das Jahr 2012



Im Mittelpunkt dieses Kalenders steht der öffentliche Nahverkehr im städtischen Umfeld aus aller Welt. Historische Fotos aus den sechziger Jahren sind hier ebenso zu finden wie Abbildungen moderner Fahrzeuge.

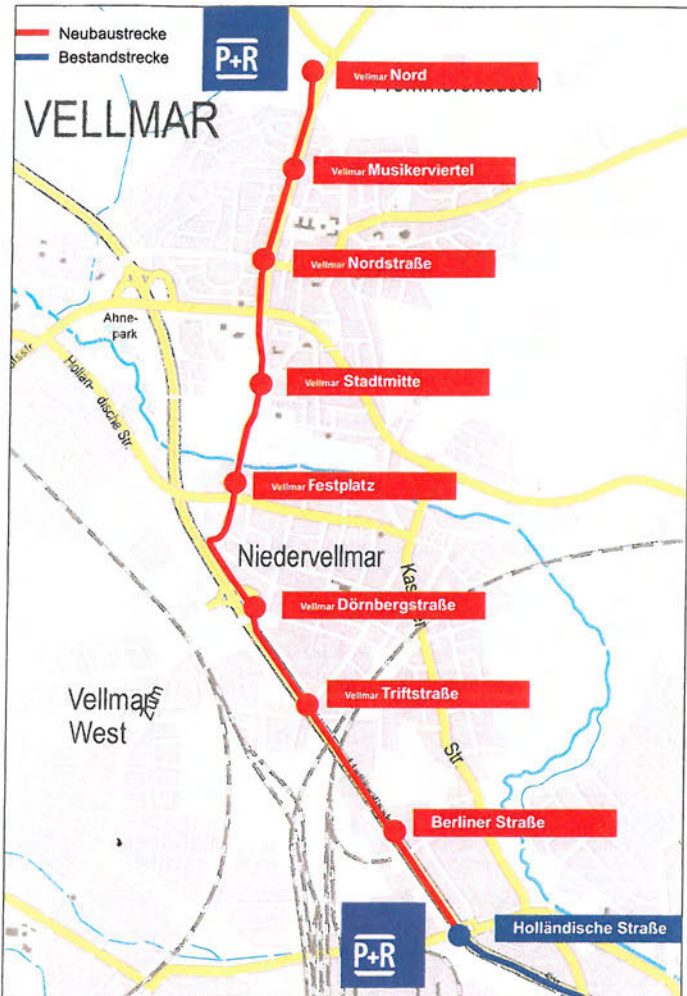
13 farbige Kalenderblätter auf Kunstdruckpapier, mit praktischer Spiralbindung.
Großformat 480 x 300 mm
€ 16,80 · Bestellnr. 608



Sie sind von beinahe keinem Oldtimertreffen mehr wegzudenken – historische Lastwagen, liebevoll restauriert und glänzend in Szene gesetzt. Wir haben 13 dieser „Glanzstücke“ nicht minder liebevoll ins rechte Licht gerückt. Reisen Sie mit uns in die Vergangenheit.

13 farbige Kalenderblätter auf Kunstdruckpapier mit praktischer Spiralbindung
Großformat: 480 x 300 mm
€ 16,80 · Bestellnr. 618

Hotline: EK-Verlag GmbH – Eisenbahn-Kurier • Lörracher Straße 16 • 79115 Freiburg • Tel.: 0761 / 70 310 - 0
Fax: 0761 / 70 310 - 50 • e-mail: service@eisenbahn-kurier.de • www.eisenbahn-kurier.de



Übersicht der Neubaustrecke nach Vellmar Nord (rot): 4,1 km Länge, acht neue Straßenbahn-Haltestellen
Abbildung: NVV/KVG; SG

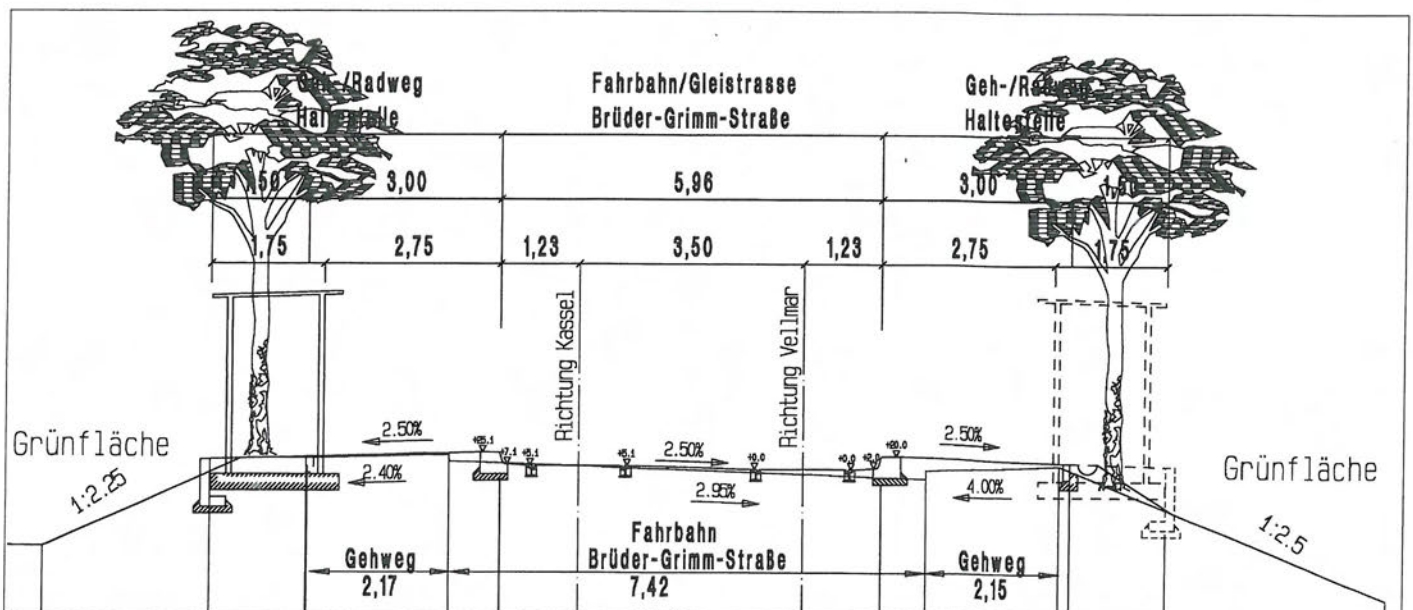
Kassel punkten kann. Bürgermeister Dirk Stochla bezeichnete die Straßenbahnbindung als „Jahrhundertprojekt“ für die Stadt Vellmar: „Ich bin sehr zuversichtlich, dass nicht nur die Menschen, sondern auch die Wirtschaft von dem neuen Verkehrsmittel profitieren werden.“ Auch

die Stadt Vellmar befindet sich aktuell in einem Prozess des demografischen Wandels der Wohnbevölkerung; da sei, so Stochla weiter, die Straßenbahn ein wichtiger Faktor für die Standortentscheidung junger Familien. Der Immobilienmarkt erfahre bereits einen Aufschwung. „Die Straßenbahn ist ein mehr als 100 Jahre altes, aber hochmodernes Verkehrsmittel, gerade im Bezug auf den Umweltschutz. Deshalb passt die Tram zu uns als moderne und zukunftsorientierte Stadt.“

Schade, dass deutsche Kommunen nicht im gleichen Maße wie etwa die französischen vom Fördermittelgeber und der Politik angehalten sind, für gemeinsam verursachte Probleme auch gemeinsam Lösungen zu realisieren... Doch sollten Kommunen, denen es ähnlich geht wie Vellmar, ihre Position genau überdenken. Umlandgemeinden neigten in den Jahren der Stadt-Umland-Wanderung gerne dazu, sich ausschließlich als „Schlafstädte“ für das Oberzentrum zu definieren, mit günstigen Grundstückspreisen und niedrigen Abgaben vor allem wohlhabendere Bürger der Kernstadt abzuwerben und deren Einkommenssteuer einzunehmen, ohne viel Sozialausgaben finanzieren zu müssen – eine Strategie, die eine Kernstadt, die alle Belastungen für die zentralen Einrichtungen tragen muss, nichts entgegen setzen konnte und kann. Doch nun kommt für viele dieser Gemeinden das böse Erwachen – die „Häuslebauergeneration“ ging oder geht in Rente, die Steuereinnahmen brechen weg und die in den 1960er und 1970er Jahren oft großzügig geschaffene Infrastruktur kommt ebenfalls in die Jahre und verlangt nach Grundsanierung. Der Trend „zurück in die Stadt“ aber lässt den Zustrom junger und erwerbstätiger Menschen versiegen. Vellmar hat diese Lektion gelernt und rechtzeitig auf die Straßenbahn als nachhaltig positiv wirkende Lebensader gesetzt, was sich nun auszahlt.

Die Stadt Vellmar zählt rund 19.000 Einwohner (2011), ist baulich mit Kassel praktisch zusammengewachsen und war bislang mit mehreren Buslinien an das Oberzentrum angebunden. Die neue Strecke vergrößert das Kasseler Schienennetz um 4,1 km einer fast durchgängig zweigleisigen Strecke, bedient acht neue Haltestellen und wird von der verlängerten Linie 1 Wilhelmshöhe-Vellmar werktags alle 15 (HVZ alle 7,5) Minuten, nach 20 Uhr und am Wochenende mindestens alle halbe Stunde befahren. Baubeginn war im Mai 2009, und die Baukosten (einschl. Planung und Straßenumbau) belaufen sich auf ca. 37,7 Mio. EUR. Den Löwenanteil davon wird mit ca. 28,6 Mio. EUR das Land Hessen übernehmen, je ca. 4 Mio. EUR werden voraussichtlich Stadt Vellmar und KVG schultern müssen, den Rest tragen der Nordhessische Verkehrsverbund NVV (0,5 Mio. EUR) und das Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel (0,6 Mio. EUR) bei. Für die Planung des Vorhabens zeichnet, wie bei den anderen ähnlich gelagerten Vorhaben im Raum Kassel auch, die Bau- und Verkehrs-Consulting Kassel GmbH (KVC) verantwortlich, ein Schwesterunternehmen der KVG.

Die Strecke weist einige Besonderheiten auf, die im Rahmen einer kurzen Beschreibung dargestellt werden sollen. Die Neubaustrecke beginnt auf eigenem Bahnkörper in westlicher Seitenlage zur B7 und schwenkt



Praktisch ohne Eingriffe in das Umfeld konnte die Straßenbahn in die Brüder-Grimm-Straße eingefügt werden: Querschnitt des Mischverkehrsabschnittes in Höhe der Haltestelle Festplatz
Abbildung: KVC



Kurz vor der Haltestelle Triftstraße wird im Mittelstreifen der B7 in Fahrtrichtung Kassel in den Linksfahrmodus gewechselt.



Haltestelle Berliner Straße im Linksfahrabschnitt mit Mittelbahnsteig und Wagen in Fahrtrichtung Innenstadt

kurz vor der ersten Haltestelle Berliner Straße in Mittellage dieser Straße ein. Es folgt nun die erste auf Vellmarer Stadtgebiet gelegene Haltestelle Triftstraße, aus der heraus die Gleise den Mittelstreifen in der B7 verlassen und Richtung Vellmar-Innenstadt führen. Einer kurzen Steigung von 7,0 bis 7,5 % folgt die Haltestelle Dörnbergstraße mit einem kleinen P+R-Platz, dann musste unter beengten Verhältnissen inmitten einer Gewerbefläche die Brüder-Grimm-Straße erreicht werden; in dieser liegen die Gleise einige hundert Meter straßenbündig, bedienen dabei die Haltestelle Festplatz und werden in Höhe des Schwimmbades wieder in eine westliche Seitenlage zur Straße verschwenkt. Dort befindet sich die Haltestelle Stadtmitte, unmittelbar am Rathaus mit Mehrzweckhalle, einem

großen Schulzentrum und zentralen Einzelhandelsflächen. Eine anschließende kurze Engstelle wurde mit Hilfe einer ca. 150 m langen Gleisverschlingung elegant durchquert, ohne stark in Grundeigentum und Bausubstanz eingreifen zu müssen. Anschließend ist im Musikerviertel wieder viel Platz für einen eigenen Bahnkörper in westlicher Seitenlage zur Straße. Drei Haltestellen erschließen diesen Bereich (Nordstraße, Musikerviertel und die Endstelle Vellmar-Nord). Letztere verfügt über 100 P+R-Plätze und abschließbare Fahrradboxen.

Zahlreiche Anpassungen des Busverkehrs an die neue Straßenbahn runden das Gesamtangebot ab und gestalten es auch wirtschaftlicher als bisher.

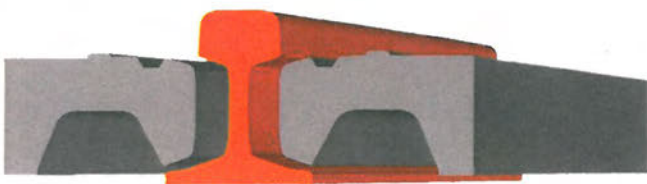
edilon)(sedra

Rasengleis, Typ Kassel

-))(streustromisolierende Eigenschaften
-))(Schutzigenschaften für das Kleineisen gegen Korrosion
-))(Luftschallminderung gegenüber dem offenen Gleis
-))(Passgenauigkeit
-))(Recyclingfähigkeit



Bewährte, innovative Schienenlagerungssysteme von edilon)(sedra.



edilon)(sedra | info@edilonsedra.com | T +49(0)611 / 92801-0

edilon)(sedra
www.edilonsedra.com



An die Haltestelle Stadtmitte schließt sich in Richtung Vellmar-Nord ein kurzer eingleisiger Abschnitt an; hier wäre nur mit Eingriffen in das Umfeld ein zweites Gleis machbar gewesen



Einer der ersten Planzüge der verlängerten Linie 1 befährt am Eröffnungstag den Mischverkehrsabschnitt der Brüder-Grimm-Straße in Richtung Kassel.

Besonderheiten der Neubaustrecke

Die erste nicht alltägliche Besonderheit der neuen Strecke fällt bereits an der Holländischen Straße auf. Von hier bis kurz nach der Haltestelle Triftstraße verkehren die Bahnen im Linksverkehr; zwei Haltestellen sind mit Mittelbahnsteig ausgerüstet, was unter den gegebenen Rahmenbedingungen einfacher zu realisieren war als die Anlage von Seitenbahnsteigen, die größere Eingriffe in die angrenzenden Straßenbereiche nach sich gezogen hätten. Zudem ist man bei der Planung davon ausgegangen, dass es für die Fahrgäste angenehmer sei, auf einem Mittelbahnsteig mit Abstand zur Fahrbahn zu warten als unmittelbar neben den Überholspuren einer Bundesstraße. Bevor die Gleise aus dem Mittelstreifen der B7 ausgeschwenkt werden, wird mittels einer Signal gesicherten Eigenkreuzung wieder in den Rechtsfahrmodus gewechselt.

Die nächste Besonderheit betrifft ebenfalls den ersten Bauabschnitt; hier wurde der für die Anlage des Bahnkörpers benötigte Raum durch Rückbau einer Bundesstraße gewonnen, eine Vorgehensweise, für die es in Kassel bereits mehrere Beispiele gegeben hat. So gelang es, praktisch durchgehend entlang dieses Abschnittes im öffentlichen Raum zu bauen und umfangreiche Anpassungen etwa bei den Anschlussstellen der Bundesstraße zu vermeiden.

Im weiteren Verlauf endet der eigene Bahnkörper mit dem Einbiegen in die Brüder-Grimm-Straße; hier verlaufen die Gleise auf ca. 500 m Länge straßenbündig. In diesem Abschnitt liegt auch die Haltestelle Festplatz, die in beiden Richtungen in die Gehwege integriert ist. Eine sinnvolle und gut gelöste Ausführung, zu der der Wunsch geführt hat, die umliegenden Grünanlagen möglichst zu schonen. Das ist gelungen, und die Bahnen teilen sich den Straßenraum mit dem innerörtlichen Autoverkehr, was bei einer Belastung der Brüder-Grimm-Straße mit lediglich ca. 6000 Fahrzeugen pro Tag auch ohne lokale Umfahrungsmöglichkeit kein Problem darstellt. Ebenfalls problemlos stellt sich in Hessen die Finanzierung einer solchen Anlage dar, denn in diesem Bundesland ist die Grundlage einer Förderung der störungsfreie Ablauf des Straßenbahnverkehrs – dieser ist nachzuweisen – und nicht die zwangsweise Anlage eines eigenen Gleiskörpers um jeden Preis (in des Wortes wörtlichster Bedeutung). Die Bahnen fahren behinderungsfrei, die Grünanlagen konnten weitgehend geschont werden und der Steuerzahler hat gegenüber einer Lösung, wie sie in anderen Bundesländern verlangt wird, auch noch eine ganze Stange Geld gespart.

In Höhe des Schwimmbades werden die Gleise in westliche Seitenlage zur Straße verschwenkt und kurz danach ist die Haltestelle Stadtmitte erreicht, die als einzige 75 m lang ausgeführt wurde und so z.B. im Schülerverkehr auch die gleichzeitige Abfertigung von Trams und Bussen erlaubt. Bauliche Zwangspunkte haben anschließend zu einer kurzen eingleisigen Trassierung geführt, die beim maximal vorgesehenen 7,5-Minuten-Takt kein Problem für die Betriebsführung darstellen dürfte.

Nun durchquert die Strecke das Musikerviertel, durchgehend auf eigenem Bahnkörper westlich der Straße. Hier war ursprünglich vorgesehen, lediglich zwei Haltestellen anzulegen, die dann aber nicht mehr in das

vorhandene Straßen- und Wegenetz integrierbar gewesen wären, sondern die zusätzliche Anlage von Zuwegungen mit empfindlichen Eingriffen in das Stadtgrün erforderlich gemacht hätten. Um dies zu vermeiden und den Fahrgästen kürzere Fußwege zu den Haltestellen zu ermöglichen, orientierte man sich bei der realisierten Lösung dann doch am vorhandenen Wegenetz und legte drei Haltestellen an.

Städtebauliche Integration und Kundenfreundlichkeit

Etwa zwei Kilometer oder die Hälfte der Neubaustrecke wurden als Rangesgleis nach Bauart „Kassel“ und Bauart „Rheinfeder“ ausgeführt (Details s.u.). Auf den ersten ca. 460 m Streckengleis entlang der B7 wurde als Gemeinschaftsidee des städtischen Umwelt- und Gartenamtes und der KVG westlich entlang des Gleiskörpers ein begleitender Blumenwiesenstreifen („Mössinger Sommer“) angelegt, der einen wunderschönen gestalterischen Akzent setzt. Die die Trasse begleitenden Alleebäume haben auf Kasseler Stadtgebiet jeweils eine Basaltstele an ihrer Seite – sie gehören zum Landschaftskunstwerk „7000 Eichen“ des Künstlers Joseph Beuys, das 1982 auf der documenta 7 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Beuys hatte sich zum Ziel gesetzt, mit den Baumpflanzungen den urbanen Siedlungsraum nachhaltig positiv zu verändern („Stadtverwaltung statt Stadtverwaltung“) und hat, von freiwilligen Helfern unterstützt, durch Spenden und eigene Mittel finanziert bis zu seinem Tod 1986 den größten Teil dieser Bäume pflanzen und damit das Stadtbild mit prägen können; 1987 wurde die Aktion posthum abgeschlossen. Die KVG hatte hier (und auch bei anderen Vorhaben) darauf zu achten, dass ggf. zu fallende Bäume aus dem Bestand der „7000 Eichen“ stets wieder lückenlos nachgepflanzt und mit einer Basaltstele versehen werden.



Haltestelle Festplatz, Blickrichtung Stadtmitte; erkennbar die Integration der Haltebereiche in die Gehwege, über die auch der Fahrradverkehr geleitet wird.



So schön kann sich ein hoch leistungsfähiger Verkehrsweg im Stadtbild präsentieren: „Kasseler Rasengleis“, begleitet von Alleebäumen des Beuys'schen Landschaftskunstwerks „7000 Eichen“ einschließlich der begleitenden Basaltstelen, nahe der Haltestelle Dennhäuser Straße in Niederrhede



Wagen 466 hat sich soeben in Vellmar-Nord auf den Weg nach Kassel-Wilhelmshöhe gemacht und erreicht gerade die Haltestelle Musikerviertel. Das Geländere relief und die Vegetation schirmen die Gleisführung harmonisch von der dahinter liegenden Bebauung ab.

Die Brüder-Grimm-Straße in Vellmar sieht heute einschließlich Umgebung praktisch nicht anders aus als vor dem Verlegen der Gleise. Die Grünflächen der Umgebung wurden bis zum Hallenbad vollständig erhalten. Vor Erreichen der Haltestelle Stadtmitte wurde der nun wieder eigene Bahnkörper begrünt (Rasengleise und Alleebäume zur Straße hin) und mit einer Naturstein-Gabionenwand gegen die anschließenden, höher gelegenen Sportanlagen abgegrenzt. Die gesamte Führung durch das Musikerviertel ist als Rasengleis ausgeführt aber nicht mit zusätzlichen Barrieren wie Geländern o.ä. belastet. Durch dichte Vegetation besteht ohnehin gegenüber der anliegenden Wohnbebauung eine natürliche Abgrenzung.

Ausdrücklich positiver Würdigung bedarf aus Sicht des Autors der kundenfreundliche Haltestellenabstand. Anstatt „Beschleunigung“ rein innerbetrieblich zu definieren, den Fahrgästen aber lange Fußwege zu ihren Zielen zuzumuten, wurde hier „mit den Augen des Kunden“ geplant. Auch hier verlangen die Fördermittelgeber leider noch immer rein innerbetriebliche Beschleunigungsprognosen, während die Zeitbilanz der Fahrgäste unerheblich für die Förderung eines Vorhabens ist.

Doch offenbar kann kein noch so bürgerfreundliches Vorhaben in unseren Tagen realisiert werden, ohne dass ihm ein Bürgerbegehren das Ende zu machen droht; in Vellmar kamen gottlob nicht genug Stimmen zusammen, so dass es bei der Androhung blieb... „Die Vorstellung, dass das jetzige, allen lieb und vertraut gewordene Stadtzentrum durch den Bau der Straßenbahn zerstört werden sollte, treffe mitten ins Herz“ – so zitiert eine Pressemeldung von 2007 [1] aus der Stellungnahme der Vellmarer FDP zum Stadtverordnetenbeschluss zum Thema Straßenbahnverlängerung. Erfreulicherweise empfanden dann aber doch nur wenige Vellmarer ähnlich, und so konnte der Autor am Eröffnungstag inmitten der dicht ge-



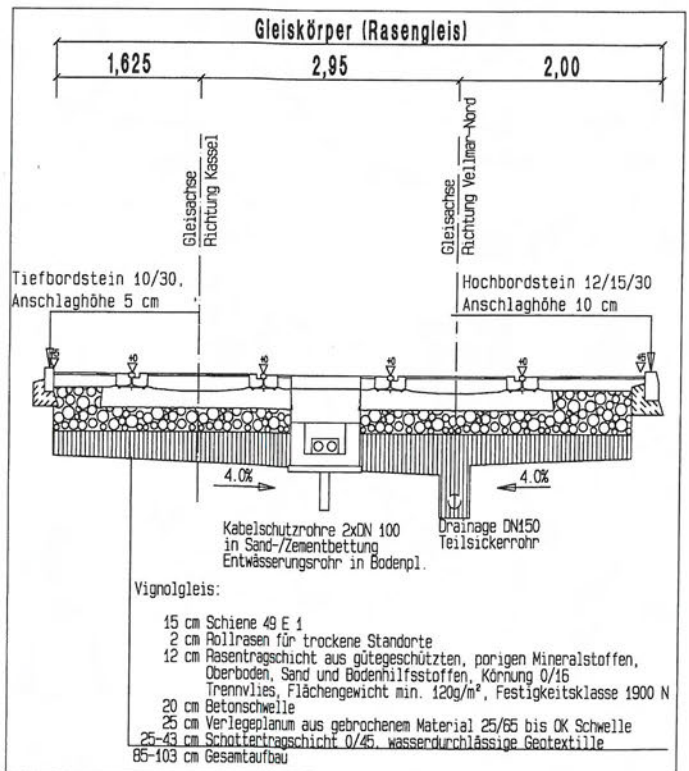
Die Holländische Straße in ihrer neuen Form mit Straßenbahntrasse und begleitender Blumenwiese.

säumt an den Gleisen stehenden Menschen, die Beifall klatschten und Fähnchen schwenkten, keinerlei kritische Stimmung erkennen. Das Erscheinungsbild der Bahnanlagen lässt auch beim besten Willen keine Assoziation an eine Zerstörung der Innenstadt aufkommen...

Abschließend noch ein Blick auf die Kosten: für die Gesamtmaßnahme waren einschließlich Planung, Straßenbaufolgekosten und Umbau der bestehenden Schleife Holländische Straße 37,7 Mio. EUR aufzuwenden, so dass sich ein Kilometersatz von 9,1 Mio. EUR ergibt, eine im Bundesdurchschnitt ähnlicher Vorhaben durchaus günstige und angemessene Größenordnung.

Das „Kasseler Rasengleis“

Rund 2 km der Neubaustrecke sind als Rasengleis ausgeführt. Das entspricht einer Gesamtfläche von ca. 12.000 m² oder mehr als zwei Fußballfeldern. Für Bürgermeister Stochla eine „besonders gelungene“ Verbindung von „High-Tech, Umweltschutz und attraktiver Optik“. Wie viel



Aufbauschema des „Kasseler Rasengleises“

Abbildung: KVC



„Kasseler Rasengleis“ im Entstehen in Vellmars Musikerviertel; wir sehen die Arbeiten zum Einbringen der Rasentragschicht kurz vor dem Abschluss. Innerhalb weniger Tage hatte sich der Schotterbahnkörper in ein Rasengleis verwandelt und die Anmutung einer gepflegten Grünanlage angenommen.

dieses attraktive Erscheinungsbild zur Durchsetzbarkeit der Strecke beigetragen hat, kann man nur vermuten. Dass die Straßenbahn in Kassel noch positiver wahrgenommen wird, seit viele Kilometer Rasengleis im Netz geschaffen geworden sind, ist bekannt, ebenso, wie hoch der Beitrag dieser Anlagen zur Minderung der Lärmemissionen ist. Kassel geht dabei seit nunmehr über 15 Jahren einen Weg, der zunehmend von anderen Betrieben geteilt wird und der nach so langer Anwendung auch als langzeitstabil und besonders kostengünstig in Anlage und Unterhalt bezeichnet werden kann. Er soll kurz beschrieben werden.

Das „Kasseler Rasengleis“ wird auf einem kostengünstigen und bewährten Querschwellenoberbau auf Schotterbett mit Vignolschienen 49E1 aufgebaut, der nachträglich mit Rasen eingedeckt wird. Früher war man der Meinung, nach Betriebsaufnahme längere Zeit warten zu müssen, bis man das Schottergleis nachstopfen und damit eine dauerhafte Gleislage erreichen könne. Heute stopft die KVG die Gleise etwa sechs Wochen nach Inbetriebnahme einer Strecke nach; danach sieht man die Stabilität der Gleisanlage als gegeben an. Vor dem Hintergrund dieser Langzeiterfahrungen wurden die umfangreichen, rund zwei Monate dauernden Fahrtschulfahrten als ausreichend angesehen, um den zweiten Stopfgang durchzuführen; anschließend wurde noch vor Aufnahme des Normalbetriebs die Raseneindeckung eingebaut. Damit war gewährleistet, dass sich die Gesamtanlage bereits bei der Jungfernfahrt im vollständig begrünten Zustand zeigte, ein nicht zu unterschätzender Sympathiefaktor, denn das Auge isst bekanntlich immer mit... Ein Blick auf die Investitions- und Unterhaltungskosten, die für Rasengleise in Kassel veranschlagt werden: Bei Verwendung von Rollrasen entstehen Kosten in Höhe von ca. 15 EUR/m² inkl. Arbeitskosten. Beim Unterhalt rechnet man mit ca. 1 EUR/m² p.a., worin dann vier bis fünf Schnitte enthalten sind. Zukünftig möchte man zur Verbesserung des optischen Erscheinungsbil-



Die Haltestelle Stadtmitte ist unmittelbar umgeben von zahlreichen zentralen Einrichtungen, links im Bild das Schulzentrum Ahnatal.



Haltestelle Musikerviertel in Blickrichtung Stadtmitte – die Infrastruktur der Straßenbahn fügt sich bestens in das Umfeld ein und macht schon am ersten Betriebstag den Eindruck, als ob sie schon immer dagewesen wäre.

des der Rasengleise auch vermehrt Wässern und Düngen und kalkuliert dann ca. 2 EUR/m² p.a. ein.

Für eine andere Bauform (System „Rheinfeder“ der Voestalpine Klöckner Bahntechnik) hat man sich bei den ersten ca. 460 m Doppelgleis an der Holländischen Straße entschieden, um deren alten Fahrbahnbelag nicht ausbauen zu müssen. Bei dieser Bauweise wird die 20 cm hohe Betonschwelle durch eine nur 1,5 cm starke Flachstahlschwelle ersetzt, die in den alten Fahrbahnbelag verankert und einbetoniert wird. Die Entwässerung wird durch Rigolen, die in regelmäßigen Abständen in den Betonkörper eingelassen wurden, sicher gestellt. Das System „Rheinfeder“ lässt auch eine Eindeckung mit Rasen zu, wovon in der Holländischen Straße Gebrauch gemacht wurde. Um bei der geringen Einbauhöhe eine optisch ansprechende Entwicklung des Rasens zu garantieren, wurde als Vlies eine Speichermatte mit 1000 g/m² Flächengewicht und einer Wasserspeicherkapazität von 8 l/m² eingebaut. Zusätzlich wurde gedüngt.

Weitere Ausbauplanungen

Mit der Verlängerung nach Vellmar ist die Kasseler Ausbauplanung noch nicht abgeschlossen. Mehrere weitere Projekte befinden sich in unterschiedlichen Stadien der Vorbereitung und sollen kurz beschrieben werden.

Das Vorhaben mit der höchsten Priorität ist die Erschließung des Kasseler Stadtteils Waldau. Es liegt bereits eine mit dem Land Hessen abgestimmte Kosten-Nutzen-Untersuchung vor, die mit dem Faktor 1,4 sehr positiv abgeschlossen werden konnte. Es stehen zwei Betriebsvarianten zur Diskussion (Straßenbahn oder RegioTram); eine definitive Entscheidung ist noch nicht getroffen, doch neigt man aktuell zur RegioTram.

Erste Gespräche gibt es auch mit der angrenzenden Gemeinde Lohfelden, für die eine Anbindung aus dem Kasseler Osten interessant sein könnte.

Die KVG möchte zudem Gespräche über eine verbesserte Anbindung des VW-Werks Baunatal in Verlängerung der alten Strecke bis zum Haupttor mit der Werkleitung führen.

Zwei weitere Planungen betreffen die bessere Anbindung des Umlandes an Kassel. Zum einen gibt es erste Überlegungen über eine Verbindung nach Niestetal bis zum Standort der Firma SMA Solar Technology AG; diese Strecke könnte aus der Linie 6 (Wolfsanger) heraus entwickelt werden, die heute zu den schwächer belasteten in Kassel gehört und damit eine deutliche Aufwertung erfahren könnte. Die andere Planung betrifft die Gemeinde Fulda, die seit einigen Jahren durch eine Umgehungsstraße vom Durchgangsverkehr entlastet worden ist und wo nun eine Neugestaltung der Ortsdurchfahrt ansteht. Was läge näher, als dies mit der Anlage einer Straßenbahn zu verbinden? Doch die politische Situation vor Ort ist kompliziert und scheint – noch? – nicht reif dafür zu sein, obwohl die Bürgermeisterin (FDP) für das Projekt steht. Verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich wäre eine Verlängerung der Linie 3 ab Ihringshäuser Straße sehr sinnvoll, muss aber wohl noch „reifen“...

Auch für die ebenfalls an der Ihringshäuser Straße endende Linie 7 gibt es Überlegungen einer Verlängerung in das Bossental. Der Nahverkehrs-



Im Umfeld der Haltestelle Stadtmitte fallen die Veränderungen durch den Straßenbahnbau am deutlichsten ins Auge; hier fährt ein Zug in Richtung Kassel entlang der neuen Steingabionenwand und wird gleich den Mischverkehrsabschnitt der Brüder-Grimm-Straße erreichen.



Der gleiche Abschnitt aus der Gegenrichtung gesehen – links im Hintergrund ist das Hallenbad erkennbar. Der in Richtung Kassel fahrende Wagen gehört zu den am Eröffnungstag eingelegten Verstärkerfahrten, die bis zum Königsplatz geführt wurden; er hat soeben die Haltestelle Stadtmitte verlassen.

plan und auch der lokale Bebauungsplan beinhalten die Verlängerung bis zum gerade entstehenden Neubaugebiet Triftweg-Dessenborn. Allerdings sind in den vergangenen Jahren statt wie ursprünglich vorgesehen Geschosswohnungsbau nur Ein- und Zweifamilienhäuser entstanden, so dass aktuell keine belastbare Wirtschaftlichkeit gegeben ist.

Schließlich geht es noch um ein recht außergewöhnliches Projekt, nämlich die Wiederanbindung des Herkules mit der „Neuen Herkulesbahn“. Schon einmal gab es eine (meterspurige) Straßenbahnverbindung zum Herkules, die mit ihren für Regelspur ausgelegten Schwellen auch zur Umspurung auf Normalspur vorbereitet war. Doch bevor es zum Umbau kam, wurde der Betrieb aufgegeben und die Strecke abgebaut. Seitdem sind viele Jahre ins Land gegangen, und der Ausflugsverkehr zum Herkules bringt saisonal Belastungen durch wildes Parken in der Natur und Lahmlegen des Busverkehrs mit sich, die allgemein als nicht mehr akzeptabel empfunden werden. Noch ist nicht sicher, ob der Herkules und die umgebenden Parkanlagen der Wilhelmshöhe in den Rang eines Weltkulturerbes erhoben werden, doch zeigt die Erfahrung der jüngeren Vergangenheit, dass dies Handlungsbedarf hinsichtlich eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes nach sich ziehen würde. Die UNESCO verlangt verbindlich die Ausweisung von Pufferzonen um die Welterberegionen, um diese vor den Belastungen des Verkehrs zu schützen. Man darf gespannt sein, ob eine solche Entwicklung den Gedanken einer „Neuen Herkulesbahn“ beflügeln würde, die als reines ÖPNV-Projekt sicher keine Chance hätte, den in der Standardisierten Bewertung geforderten Faktor 1,0 zu erreichen oder zu übertreffen.

Ungewisse Finanzierungsgrundlage

Die nach wie vor völlig ungewisse Zukunftsperspektive der Finanzierung des deutschen ÖPNV nach Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verbietet es leider, die Ausbauprojekte mit einem einigermaßen verlässlichen Zeitplan zu hinterlegen. Im schlimmsten Fall würde gar nichts mehr gebaut, sondern im Gegenteil das heutige Angebot zusammen gestrichen oder gar Strecken stillgelegt. „Die Klimaziele kann man vergessen, wenn man den ÖPNV herunterfallen lässt“ plädierte KVG-Chef Dr. Thorsten Ebert in seiner engagierten Ansprache anlässlich der Eröffnung nach Vellmar; der ÖPNV sei kein Selbstzweck: „Wir fahren, damit die Städte funktionieren!“ Wer wollte ihm da nicht zustimmen...? Hier sei angemerkt, dass die Straßenbahnen der KVG bereits heute vollständig CO₂-neutral aus Wasserkraft der Städtischen Werke mit Strom versorgt werden.

Doch die KVG muss allein rund 10 Mio. EUR p.a. für den Unterhalt der Infrastruktur aufwenden, und die Förderung neuer Fahrzeuge wurde bereits gestrichen; bis vor drei Jahren konnte man hier auf eine Förderung in Höhe von 40 % vertrauen, doch die für die aktuelle Beschaffung von weiteren 18 Niederflurstraßenbahnen nötigen 45 Mio. EUR müssen nun vollständig von der KVG aufgebracht werden, was ihren Zuschussbedarf an die Stadt erhöht. Schon das geht an die Grenzen des Leistbaren – wie soll man da zusätzliche Projekte schultern wie den ca. 31 Mio. EUR teuren Neubau nach Waldau, wenn es dafür keine Förderung mehr geben

würde? Sogar über den Verkauf der hochflurigen N8C-Fahrzeuge ist noch nicht entschieden. Vielleicht kommt zumindest für einige ein Weiterbetrieb nach Ausrüstung mit Niederflurmittleteilen infrage.

Gerade in einer Zeit, da die Bedeutung des ÖPNV und hier insbesondere des elektrischen Schienenverkehrs aus den bekannten Gründen deutlich zunimmt, wird ihre Finanzierungsperspektive immer unklarer. Eine baldige, verbindliche Regelung hierzu, am besten verbunden mit einer „Reform an Haupt und Gliedern“, ist dringlich geboten! Mit der Neubaustrecke nach Vellmar hat Kassel hierzu einen erstklassigen praktischen Beitrag geleistet, der zeigt, wie zukünftige Infrastrukturprojekte aufgestellt sein sollten: ohne Scheu, alte Zöpfe abzuschneiden wurde kostengünstig und bürgerfreundlich realisiert, attraktiv gestaltet und nun auch einladend betrieben.

Gesamtbewertung

Der KVG und allen Projektbeteiligten ist es mit der Neubaustrecke nach Vellmar ohne Zweifel gelungen, dem Gesamtnetz einen mustergültig geplanten und ausgeführten Mosaikstein hinzuzufügen. Als außen stehender Beobachter des pragmatischen Herangehens der Projektpartner an die Aufgabe blickt man auf das wunderbar gelungene Endergebnis und kann schon ein wenig neidisch werden, wenn man die Verhältnisse in anderen Bundesländern und Stadtregionen vor Augen hat, wo ohne mit der Wimper zu zucken das Scheitern sinnvoller Projekte in Kauf genommen wird, weil keiner sich bewegen will – der Gesetzgeber und die Verwaltungsebenen nicht, Bürgermeister und Parteien nicht; muss man sich da wundern, wenn letztlich dann auch die Bürger oft „dagegen“ sind? Es werden ihnen ja vielfach keine adäquaten, effizient und pragmatisch orientierten Konzepte angeboten, sondern von starren Richtlinien geprägte und ohne Herzblut geplante technokratische Lösungen. Man hätte auch in Vellmar so planen können, dass viele Bäume zu fällen und Bausubstanz abzurechen gewesen wäre. Die Frage wäre dann aber gewesen, ob die Strecke unter solchen Voraussetzungen überhaupt bis zum Planfeststellungsabschluss vorgedrungen wäre. Unter dem Strich hätte es dann nur Verlierer gegeben. Erst der Kompromiss als Leitlinie demokratischer Planungsstruktur war der Garant dafür, dieses Projekt so erfolgreich umzusetzen, dass nun alle gewinnen können. Es ist den Beteiligten nicht nur gelungen, ein im Sinne des Wortes sehr schönes, sehr kundenfreundliches Projekt zu realisieren, sondern auch, sich dabei einer Planungskultur zu bedienen, die man getrost als zukunftsorientiert bezeichnen darf. Mögen solche Lösungen und solches Vorgehen breite Nachahmung finden! ■ ■

Der Verfasser dankt an dieser Stelle herzlich Herrn Bruno Jerlitschka, Geschäftsführer der KVC, und Frau Heidi Hamdad, Pressesprecherin der KVG, für Ihre prompte und tatkräftige Unterstützung bei der Beantwortung zahlreicher Fragen!

Quelle [1]: Vellmarer Wochenspiegel vom 16. November 2007