

Grundsätzliche Anmerkungen zum Gesamterschließungskonzept:

1. Das Konzept setzt zu dem Zeitpunkt an, an dem die Bergpark-/ Schloss-/ Wasserspielbesucher ihr Auto geparkt bzw. mit dem Bus am Herkules oder der Straßenbahn am Schloss ankommen und aussteigen.
2. Unseres Wissens beinhaltet der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, ein Gesamterschließungskonzept erstellen zu lassen, ausdrücklich den Stadtteil Bad Wilhelmshöhe einzubeziehen. Dies ist nicht geschehen.
3. Es fällt auf, dass das Konzept in einer Zusammenarbeit von Planungsamt und Landschaftsarchitekten entstand. Denkbar wäre auch gewesen, dass man das für Verkehrsplanung zuständige Straßenverkehrsamt beauftragt und den Sachverstand externer Verkehrsplaner einbezogen hätte. Aber das nur am Rande.
4. Viele grundlegende Rahmenbedingungen werden gar nicht berücksichtigt:
 - Die Ergebnisse und Empfehlungen des Stadtteilentwicklungskonzepts Bad Wilhelmshöhe;
 - die Chancen und strategische Bedeutung einer verkehrlichen Verknüpfung der beiden Welterbe-Pole und Museumsstandorte ‚Innenstadt‘ und ‚Bad Wilhelmshöhe durch einen ungebrochenen Verkehr (einschl. der Frage, welches Verkehrsmittel die Museumsachse Willi-Allee und den ICE-Bahnhof am besten abbildet: „Das Welterbe beginnt am Brüder-Grimm-Platz“);
 - die Tatsache, dass es - auch ausgelöst durch die neue Linie der mhk-Leitung - künftig mehr Attraktionen, Veranstaltungen, Festivitäten im gesamten Bergpark geben wird, ohne dass das Welterbe dadurch Schaden trägt oder die Anmeldung gefährdet wäre. Es wird also mehr als die im Konzept angenommen zwei Events pro Jahr geben, auf die eine Verkehrserschließung ausgerichtet sein muss;
 - dass durch den Abschluss der umfangreichen Sanierungen im Bergpark, die Möglichkeit künftig wieder Veranstaltungen im Innenhof des Oktogon stattfinden zu lassen, die neuen Besucherzentren und natürlich der prestigeträchtige und hervorragend zu vermarktende UNESCO-Welterbetitel deutlich mehr Besucher als prognostiziert erwarten lassen (Dass der Tourismus kräftig angekurbelt wird, davon sind alle am Bewerbungsprozess Beteiligten überzeugt, wie sie zuletzt in einem Beitrag der hessenschau am 13.2.2010 zum Ausdruck brachten;
 - die Trends im (kulturell motivierten) Tourismus und die Möglichkeiten gezielter Marketingstrategien, die nicht nur den Standort bewerben, sondern auch dazu beitragen, Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zu nehmen;
 - die Belange des Stadtteil Bad Wilhelmshöhe, die Anforderungen an den Naturpark Habichtswald und die Berücksichtigung und die langfristige Sicherung des Bad-Status (die Luftbelastung ist jetzt schon grenzwertig).

5. Obwohl die Einzigartigkeit des Welterbe-Ensembles und die sich daraus ergebenden Entwicklungspotenziale immer wieder beschworen werden, entwickelt die vorgelegte Konzeption keine visionäre Kraft und wirkt unambitioniert.
6. Die Vorentwurfsplanung für die Herkulesbahn ist ein integraler Bestandteil eines Gesamterschließungskonzepts für den Bergpark, und kann deshalb nicht losgelöst von diesem betrachtet und entschieden werden. Selbst dann nicht, wenn man sie ablehnt. Sie gehört zwingend in eine Gesamtbetrachtung.
7. Dass die Option einer Straßenbahnverlängerung überhaupt nicht erwogen wird, stattdessen ausschließlich auf Buslösungen gesetzt wird, unterschlägt die unterschiedliche Akzeptanz und Attraktivität der beiden Verkehrsmittel. Als empirisch belegbare Faustregel gilt: Wird eine Straßenbahn durch Busse ersetzt, halbiert man die Fahrgastzahlen, umgekehrt verdoppelt man sie (Auf der Strecke Kassel - Baunatal in Spitzenzeiten sogar Vervierfachung); durch intelligentes und kreatives Marketing kann dieser Effekt verstärkt werden.
8. Es ist kein politischer Wille und kein Ehrgeiz zu erkennen, den Modal Split zu Gunsten des ÖPNV verändern zu wollen. Man verzichtet auf jeglichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl für die Zukunft. Der Status Quo wird als gegeben und unveränderbar vorausgesetzt. Daher muss man auch keine Anstrengungen unternehmen, etwas zu ändern, es bleibt bis auf ein paar kleinere Eingriffe verkehrlich bleibt alles beim Alten. Ob diese Haltung Resignation signalisiert oder als Vorwand genommen wird, um keine wesentlichen Eingriffe vornehmen zu müssen, muss an dieser Stelle offen bleiben.
9. Damit wirkt das Konzept entgegengesetzt zu den Selbstverpflichtungen, die die Stadt Kassel in jüngster Zeit mit mehreren beispielgebenden Beschlüssen und Entscheidungen eingegangen ist. Kassel hat erst Ende November 2009 die hessische Charta für den Klimaschutz unterschrieben, die Stadtverordneten haben eine Magistratsvorlage „Konzept zur Umsetzung des Klimaschutzziels“ beschlossen. Dort heißt es u.a.:

„Durch Senkung des Energieverbrauchs und Verringerung des motorisierten Verkehrs soll ein Beitrag dazu geleistet werden, dass die Belastung der Atmosphäre abnimmt und dadurch die Lebensbedingungen für künftige Generationen erhalten bleiben.“ Und weiter: „Vor dem Hintergrund, dass der Motorisierungsgrad bedingt durch steigende Mobilität von Senioren, Frauen sowie der Anstieg der Ein-Personen-Haushalte zunehmen wird, wurden Ziele definiert. So soll der Modalsplit, d.h. die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds geändert werden. Das bedeutet die Anzahl der Wege mit ÖPNV, zu Fuß und mit dem Rad sollen möglichst zunehmen.“ Und schließlich: „Die Verkehrsplanung ist eine wichtige Eingriffsmöglichkeit zur klimatischen Weichenstellung auf kommunaler Ebene. Gemeinsam mit der Verbesserung und dem Ausbau des ÖPNV ist sie in der Wichtigkeit an erster Stelle zu nennen.“

Gerade in Bad Wilhelmshöhe, mit dem sensiblen Bereich des Bergparks und seines Umfeldes, hätte es sich geradezu angeboten, ein deutliches Zeichen für den Klimaschutz zu setzen. Tatsächlich jedoch enthält das Konzept

keinerlei nachhaltigen, strategische Ansätze, um den Worten Taten folgen zu lassen.

10. Die Bürgerbeteiligung wird nur am Anfang kurz erwähnt und das auch noch in einer sehr abwertenden Weise.
11. Das Konzept genügt wissenschaftlichen Ansprüchen nicht, denn es vermengt Faktenaufbereitung und Wertung. Wertungen der Autoren und Handlungsempfehlungen hätte man zur besseren Orientierung als Fazit am Ende vornehmen können und sollen.

Zwei besonders markante Beispiele für unzulässige Wertungen:

Seite 3: *„Waren die ersten Aussagen noch sehr allgemein und grob, so wurden zunehmend konkrete Planungsvorhaben durchdacht und immer wieder an den übergeordneten Zielen überprüft.“* Übersetzt heißt das, dass das Stadtteilentwicklungskonzept der Büros von ANP und PGN aus dem Jahre 2006 allgemein und grob sei, da es chronologisch am Anfang des Prozesses stand. Tatsächlich enthielt es ein Füllhorn von Ideen, Konzepten und Handlungsansätzen – aber eben auch eine fachlich gut begründete Akzentsetzung zugunsten des ÖPNV insbesondere der Straßenbahn.

Zur Bürgerbeteiligung auf Seite 3f heißt es: *„Die Diskussion in der Arbeitsgruppe Stadtplanung und Verkehr hat den Planungsprozess nur sehr begrenzt befruchten können, weil sie sehr stark und wiederholt einseitig von der Debatte um das Für und Wider einer Straßenbahnverlängerung zum Schlossplateau geprägt war. Zudem war die Auslassung/ Ausblendung wichtiger fundamentaler Daten und Fakten zum Verkehrsmarkt auffällig, obwohl dieser Input ausreichen geliefert wurde.“* Diese Passage gibt die Diskussion nicht korrekt wieder und ist deshalb im Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe zu Recht kritisiert worden. Hier wird zudem mangelnde Wertschätzung gegenüber der Bürgerbeteiligung sichtbar.

Weitere Textstellen mit wertenden/ tendenziösen Aussagen werden weiter hinten noch ausgeführt.

Fazit:

Hätte man diese Gesichtspunkte eingearbeitet und in ihren Auswirkungen und mit ihren Optionen berücksichtigt, böte das Gesamterschließungskonzept ein völlig anderes Bild und enthielte eine grundsätzlich andere Entscheidungsgrundlage für den Ortsbeirat und die Stadtverordnetenversammlung.

Das Konzept enthält Mängel, Widersprüche und Auslassungen, berücksichtigt wesentliche Zusammenhänge nicht, so dass es unserer Meinung nach in dieser Form noch nicht entscheidungsreif ist. Wir erkennen in vielen Bausteinen das Verkehrsstufenkonzept wieder, das die Stadtverordneten einstimmig abgelehnt haben. Die vielen Bedenken und Anregungen, die zum Verkehrsstufenkonzept aus dem Ortsbeirat und der Stadtverordnetenversammlung formuliert wurden, finden sich in dem vorliegenden Konzept nicht. Zudem lässt das Konzept eine klare Abwehraltung gegen jede Straßenbahnlösung erkennen.

Anmerkungen zu einigen Details des Gesamterschließungskonzepts:

- A. Seite 1 (Ausgangspunkt/ Aufgabenstellung): Es wird behauptet, das vorgelegte Konzept „führt alle wesentlichen Aspekte, analytischen Befunde und Lösungsvorschläge der verkehrlichen Erschließung zusammen“. Dies ist nicht der Fall, wie oben bereits ausführlich dargelegt wurde.
- B. Die Linie 23 dient dem Hauptzweck, Wasserspielbesucher vom Schloss zurück zu ihren Fahrzeugen am Herkules zu befördern. Dieser Bus ist somit ein Service für den Auto fahrenden Bergparkbesucher mit ansonsten geringen Erschließungsfunktionen. Das kann man natürlich machen, aber eine weitergehende Funktion erfüllt dieser Parkplatz-Shuttle eben nicht, schon gar nicht ist damit eine Erschließungsqualität verbunden, die den Stadtteil vom Individualverkehr nachhaltig entlasten würde.

Wenn man dann noch berücksichtigt, dass auf Seite 2 des Konzepts explizit darauf hingewiesen wird, dass „*der Bergpark als sensibles Gesamtensemble von Architektur, Technik, Kunst, Landschaft und Natur*“ vor allem „*fußläufig in seiner Einzigartigkeit erlebbar*“ ist (worauf der Förderverein immer hingewiesen hat), und deshalb der äußeren Erschließung größte strategische Bedeutung zukommt, dann wird das Angebot der Linie 23 diesem Anspruch nicht gerecht.

- C. Seite 8: Die Besucherprognosen der Museumsplaner wurden grundsätzlich infrage gestellt und deutlich nach unten korrigiert. Es werden derzeit 700.000 Besucher unterstellt, aus denen nicht schlüssig nachvollziehbar abgeleitet wird, dass man innerhalb von 15 Jahren bestenfalls 30 Prozent mehr Besucher (210.000) gewinnen könnte.

Wenn das Prädikat Welterbe, die sanierte Museumslandschaft, die Vervielfachung an attraktiven Veranstaltungen und Events im Bereich des Bergparks, die Aufwertung der gastronomischen Angebote und des darauf aufsetzenden Tourismus- und Kulturmarketings in 15 Jahren nicht mehr als zusätzlich 210.000 Besucher jährlich anzulocken vermögen, wäre das ein Armutszeugnis und würde ein 200-Millionen-Sanierungsprogramm nicht rechtfertigen (Dass es unabhängig von den verkehrlichen Aspekten natürlich trotzdem sinnvoll ist, so viel Geld in die Hand zu nehmen, liegt an der Einzigartigkeit der schützenswerten Kunst- und Kulturschätze).

Wenn zudem ein bestehendes ÖPNV-Angebot derart unattraktiv ist, wie die Fahrgastzahlen für die Linien 22 und 23 im Alltag seit vielen Jahren belegen, dann wird dieses System auch in Zukunft nicht überfordert werden, wie die Autoren aus ihrer Sicht völlig richtig schlussfolgern, weil mangels Angebotsqualität des bestehenden ÖPNV auch in Zukunft der Zuwachs vor allem über den Individualverkehr abgewickelt wird – mit den schädlichen Folgen für den Stadtteil und den Kurbezirk.

- D. Wer so argumentiert, für den ist die Schlussfolgerung, dass „*bei einer Beaufschlagung von 30% die Infrastrukturkapazitäten nicht überfordert*“ sind, natürlich logisch.
- E. Seite 9 schließt daran an. Dort heißt es: „*Eine realistische Einschätzung des Verkehrsmarkts sowie darauf fußende realitätsnahe Prognosen sind das unverzichtbare Fundament der Konzeptentwicklung*“. Damit wird verklausuliert gerechtfertigt, dass man den Status Quo (Verkehrsmittelwahl) als gegeben voraussetzt, nicht weiter eingreifen und nichts verändern will, und nur das an Infrastruktur Notwendige entwickelt und bereitstellt. Hier wird lediglich aus dem Bestand heraus geplant, ohne wesentliche Faktoren, die die zukünftige Entwicklung bestimmen werden, zur Kenntnis zu nehmen.

Unter dieser Prämisse ist natürlich ebenso folgerichtig, auf Seite 16 wagemutig zu formulieren: „*Die Buslinie 22 zum Herkules hat eine hohe Angebotsqualität*“. Doch worin besteht denn bitteschön die Angebotsqualität, wenn sie so schlecht nachgefragt wird? Seit 1966 beweist die Buslinie zum Herkules, dass sie keine wettbewerbsfähige Alternative zum Auto ist. Sie wird es auch in Zukunft nicht sein, weil sich der Verkehrsmarkt eben nicht nur aus mathematischen Formeln und betriebswirtschaftlichen Modellrechnungen zusammensetzt, sondern sehr viel mit Psychologie und tatsächlichem Nutzerverhalten zu tun hat. Wir gehen auf diesen Aspekt am Ende nochmals ein.

- F. Seite 18 enthält die Kernaussage, die dem gesamten Konzept zugrunde liegt, und die deshalb genau zu diesem Ergebnis geführt hat: „**Der Bergpark und die Museumslandschaft haben im Grunde kein Verkehrs- oder Erschließungsproblem.**“ Diese Aussage liefert die Rechtfertigung, wie weiter oben erwähnt, aus dem Bestand zu planen und nichts Neues zu entwickeln. Abgesehen davon ist dies eine der vielen wertenden Behauptungen, die an dieser Stelle des Konzepts eigentlich nichts zu suchen haben.

Auf Seite 22 wird die Botschaft unterfüttert: „*Die Gefahr besteht vielmehr darin, dass eine zu hohe Erwartungshaltung an den Besucherzuwachs die Basis für eine überzogene Infrastrukturplanung bildet.*“ Was, wenn man trotzdem an das Welterbe und seine Chancen und Potenziale glaubt?

Ein weiteres Mal wird der Leser auf Seite 31 mit derselben Botschaft mürbe geklopft: „*Die ÖPNV-Erschließung des Bergparks mit Liniennetz, Angebotsfrequenz und Haltestellenlage ist bereits heute sehr gut und vorbildlich.*“

Die Kernaussage des Konzepts korrespondiert mit einem Statement von Prof. Küster, dem Direktor der mhk, im Extratip vom 24.9.2009 zur verkehrlichen Erschließung des Bergparks: „**Wir werden unsere Gäste vom Parkplatz abholen und zum Schloss oder Herkules fahren.**“

An dieser Stelle sei uns eine kleine Übertreibung erlaubt: Ein Tourismus- und Welterbemarketing, das auf dieser Philosophie aufsetzt, sollte vor allem die vielsprechende Zielgruppe der auswärtigen, mit dem Auto anreisenden Gäste im Blick haben – vielleicht mit einer schönen Anzeigenkampagne in der monatlichen ADAC-Mitgliederzeitschrift (Tenor: „Das autofreundliche Welterbe in Kassel“).

Abgesehen von den bekannten Trends, dass der demografische Wandel relativ und absolut zu mehr älteren Fahrgästen im ÖPNV führen und der Freizeitverkehr bei den Mobilitätsmotiven einen deutlich höheren Stellenwert einnehmen wird als heute, ist gerade bei Städtereisenden die Bereitschaft groß, bei der Anreise die Bahn und am Urlaubsort den ÖPNV zu nutzen, wenn Preis, Komfort und Angebot stimmen. Auch die IHK, die die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zum Herkules unterstützt, hat auf diese Zusammenhänge mehrfach hingewiesen.

Auch das sind Erkenntnisse aus dem Verkehrsmarkt, an denen man nicht vorbeikommt. Wenn Sie sich eingehender zu diesem Thema informieren möchten, empfehlen wir Ihnen diesen Link:

<http://www.neue-herkulesbahn.de/tourimus.html>

- G. Es verwundert, dass die über 8.700 Durchfahrten pro Jahr des Bergparkbusses Linie 23 *„dem Ort und dem Qualitätsanspruch einer Welterbestätte nicht gerecht“* werden (Seite 32), die 7.000 täglichen Pkw-Fahrten auf der Tulpenallee in der Kernzone jedoch kein Problem darstellen: *„Es ist demgegenüber kein Schaden oder Mangel für das Prädikat Welterbe, dass eine stark befahrene Straße mit historischen Wurzeln durch den Bergpark führt“* (Seite 24). Schön, dass auch die Schnauferl beim Bergrennen das Welterbe nicht zu beeinträchtigen vermögen und ausdrücklich willkommen sind.
- H. Auf Seite 19 wird darauf hingewiesen, dass 37% der Besucher aus Kassel kommen und der weitere räumliche Einzugsbereich eng begrenzt ist. Daraus wird völlig richtig abgeleitet, dass Potenziale darin liegen, auswärtige Besucher verstärkt für den Bergpark und die Museumslandschaft zu gewinnen. *„Es erscheint deshalb generell sinnvoll, den ÖPNV stärker als Verkehrsmittel zum Erreichen des Bergparks im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu verankern.“*

Ein schöner Satz, nur bleibt er im weiteren Verlauf des Konzepts folgenlos und wird nicht weiter behandelt. Wir sagen, was aus dieser Aussage folgen müsste: Der ÖPNV-Anteil wäre deutlich steigerungsfähig, stünde ein besseres ÖPNV-Angebot zur Verfügung (Verlängerung der Linie 3, Taktverbesserungen der Linie 1), und zwar nicht nur für auswärtige Besucher, sondern vor allem auch für Besucher aus dem Kasseler Stadtgebiet.

- I. Auf Seite 25 wird formuliert, dass die die beiden Besucherzentren zukünftig *„als zentrale Informations- und Versorgungspunkte die sichtbaren Pole der beiden Hauptzugangsbereiche zum Bergpark und damit zur Museumslandschaft und dem Weltkulturerbe“* bilden.

Das ist für das Besucherzentrum „Schloss“ nicht der Fall. Um diese Funktion erfüllen zu können, liegt es strategisch ungünstig. Die Besucherströme vom Parkplatz ziehen an ihm vorbei, aussteigende Fahrgäste der Straßenbahn erreichen das Besucherzentrum zurzeit nicht ebenerdig und orientieren sich gleich in den Park – durch den Fußgängertunnel oder in Richtung Schloss. Ob allein die Umgestaltung der Tulpenallee daran etwas ändern kann, wird sich noch zeigen müssen. Ein Besuchermagnet wird es an dieser Stelle keinesfalls

werden, und stets ein Besucherzentrum „Bergpark“, aber nie „Schloss“ sein.

- J. Das Besucherzentrum an der Endhaltestelle der Linie 1 hat ein weiteres Manko: das steile Gefälle zum Parkplatz, wo künftig der Mini-Elektrobus Besucher zum Schlossplateau bringen soll. Weder das vorliegende Konzept noch die Entwürfe zur Umgestaltung der Tulpenallee geben eine Antwort auf die Frage, wie Straßenbahnfahrgäste barrierefrei den Bus erreichen können. Hier deutet sich eine weitere Bevorzugung der Parkbesucher an, die mit dem Auto kommen.

Die Fahrgäste der Linie 1 müssen zurzeit noch einen steilen Fußweg überwinden, der dem aktuellen Leitfaden "Unbehinderte Mobilität" des Hessischen Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen nicht entspricht. Dort heißt es: "Ein Gefälle auf Rampen, Wegen und Brücken von 3% ist von Rollstuhlfahrern und Menschen mit Rollatoren bequem zu bewältigen. Bei einem Gefälle über 3% sind Zwischenpodeste von $b=1,50$ m erforderlich, bei 6% Steigung darf die Rampenlänge zwischen den Podesten höchstens 6 m betragen. Rampen, die steiler als 6% sind, können nicht mehr von allen Menschen mit Rollstuhl oder Rollator benutzt werden." Will heißen, dass Rampen ab 6% Steigung bei einer Neugestaltung der Tulpenallee nichts zu suchen haben.

Entsprechende Nachfragen im Ortsbeirat, wie dieses Problem gelöst wird, konnten noch nicht beantwortet werden.

- K. Offen bleibt, ob das interne Parkbussystem ein „Serviceangebot für die Zielgruppe Mobilitätsbehinderter“ ist, oder ob es doch von jedem Parkbesucher genutzt werden kann, und wie mögliche Beschränkungen in der Praxis überwacht und durchgesetzt werden. Völlig offen ist, ob das Fahrzeug den Beanspruchungen des bergigen Geländes überhaupt gewachsen ist (Reichweite und Fahrleistung beziehen sich auf ebenes Gelände in der City). Mit ganzen 9 Sitzplätzen verfügt das Gefährt nicht über die notwendige Kapazität, eine größere Zahl von Besuchern zu transportieren und erfüllt deshalb auch nicht den Anspruch, ein flexibles und dem jeweiligen Bedarf angepasstes Fahrzeug zu sein. Der Pendelbus zwischen Parkplatz Ochsenallee und Schloss dürfte zu Spitzenzeiten viele frustrierte, wartende Besucher zurücklassen, die auf eine schnelle Weiterfahrt gehofft hatten. Das wäre zusätzlich imageschädigend für das ohnehin unzureichende ÖPNV-Angebot.

Es ist ein Schönwetterangebot für die warme Jahreszeit. Die Notwendigkeit, das Schloss und das Museum Alter Meister mit dem ÖPNV ganzjährig erreichen zu können, spielt im Konzept keine Rolle. Der Kostendeckungsgrad dieses Verkehrssystems ist sicher nicht sehr hoch, zumal es kostenlos angeboten werden soll. Anschaffung, Unterhalt, Abschreibung. Personalkosten, Anschaffung ggf. weiterer Fahrzeuge, Kosteneskalationen aufgrund der besonderen Beanspruchung in diesem Terrain dürften finanziell eine Größenordnung erreichen, mit der man sicher auch die Betriebskostenunterdeckung einer Herkulesbahn finanzieren könnte.

- L. Auf Seite 47 wird der Beschluss der Stadtverordneten zur Herkulesbahn zitiert und angekündigt, dass eine „eigene und spezielle Beschlussvorlage bis Ende 2009“ erarbeitet wird.

Sie liegt erstens noch nicht vor. Zweitens ist sie integraler Bestandteil für jedes Erschließungskonzept für den Bergpark, unabhängig davon, ob man sie befürwortet oder nicht; in einer Gesamtbetrachtung muss die KVG-Studie zwingend Berücksichtigung finden. Die Formulierung „*eigene und spezielle Beschlussvorlage*“ suggeriert, dass sie eigentlich nichts mit dem Erschließungskonzept zu tun hat. Das Gegenteil ist der Fall. Eigentlicher Sinn und Zweck ist ihre Verhinderung zu einem Zeitpunkt, zu der mangels vorliegender Planung noch kein abschließendes Urteil abgegeben werden kann. Da die Beschlussvorlage für „Ende 2009“ ohnehin angekündigt wird, kann und muss man das Erschließungskonzept und die Vorlage Herkulesbahn gemeinsam diskutieren und bewerten.

In diesem Zusammenhang weise ich auf eine Fundstelle im Internet hin. Unter

http://www.pbk-kampe.de/Das_Planungsburo/Referenzen/Referenzliste%20PBK.htm

sind Referenzen eines Caldener Planungsbüros zu finden. An zweiter Stelle wird ein Auftrag der Stadt Kassel angeführt, der 2009 abgeschlossen wurde: „*Stadt Kassel: Produktionswirtschaftliche Bewertung des Konzepts zur "Neuen Herkulesbahn" in Kassel [2009]*“. Den Begriff ‚Produktionswirtschaft‘ in diesem Zusammenhang zu verwenden, ist interessant. Wird diese Arbeit wie die KVG-Vorentwurfsplanung für die Herkulesbahn auch zugänglich gemacht?

- M. Bemerkenswert sind die auf Seite 52 dokumentierten Schlussfolgerungen des Büros Dr. Baier aus Aachen und die daraus resultierenden Widersprüche im Erschließungskonzept:

„Aufgrund der grundsätzlichen strategischen Ausrichtung des Verkehrssystems und der Nachfragedaten, wie sie sich aus den Erhebungen und kontinuierlichen Zählungen ergeben, kann der Bedarf für einen Shuttlebus zwischen heutiger Endhaltestelle der Straßenbahn und dem Schlossplateau nicht abgeleitet werden.“

Warum ist dann der Shuttle-Bus plötzlich zentraler Bestandteil Teil des „neuen“ Erschließungskonzepts?

Und weiter: „In gleicher Weise ergibt es keinen Sinn, eine Omnibuslinie zwischen den beiden Polen Eingangstor Bergpark Wilhelmshöhe und Herkules außerhalb des Parkgeländes einzurichten.“

Genau das geschieht jetzt mit der neuen Linie 23 durch das Druseltal. Aber wenn man die Straßenbahnverlängerung durch das Druseltal nicht will, muss man natürlich ein Angebot machen, auch wenn es keinen Beitrag dazu leistet, mehr Menschen zu animieren, den Bergpark mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Hier decken sich dann wieder die Vorstellungen des Büros Dr. Baier mit denen der Autoren des Erschließungskonzepts: *„Die Reaktivierung der Herkulesbahn hat im Konzept von BSV keinen Platz. Sie ist aufgrund der verkehrlichen Nachfragedaten nicht zu begründen und ist als unbezahlbares Vorhaben auf keinen Fall zu empfehlen.“*

Den Nachweis für diese Aussage bleibt man schuldig. Wenn man die verkehrlichen Nachfragedaten des jetzt fahrenden Busses zugrunde legt, ist diese Aussage sogar gut begründet. Hätte man beim Straßenbahnprojekt nach Baunatal oder ins Lossetal die Zahl der Busfahrgäste als Maßstab für das durch die Straßenbahn zu erreichende Fahrgastpotenzial zugrunde gelegt, hätte man die Investitionen nicht rechtfertigen können und wäre an der notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchung gescheitert.

Es ist davon auszugehen, dass der Bau der Herkulesbahn kaum halb so viel kosten dürfte wie allein die Sanierung des Herkules (derzeit ca. 29 Mio. Euro), von den Kosten für die Löwenburg (28 Mio. derzeit geschätzt) oder die Wasserspiele (11,6 Mio. Euro, laut Spekulation des ExtraTip bis zu 50 Mio. Euro) ganz zu schweigen.

Und hier kommt der im Konzept immer wieder beschworene ‚Verkehrsmarkt‘ ins Spiel, der als Argument gegen die Straßenbahn ins Spiel gebracht, aber nie weiter erläutert und nur einseitig interpretiert wird. Deshalb – wie oben angekündigt – noch einige wenige Ausführungen zum Nutzerverhalten.

Menschen haben Vorlieben und Abneigungen gegen bestimmte Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl ist deshalb zu einem hohen Grad emotional gesteuert. Die Straßenbahn genießt ohne Zweifel eine größere Akzeptanz als ein Bus. Dies ist an vielen Beispielen empirisch belegbar. Legt man eine Straßenbahnlinie still, um stattdessen auf dem gleichen Korridor einen Bus fahren zu lassen, halbieren sich in der Regel binnen Jahresfrist die Fahrgastzahlen. Übrig bleiben als Fahrgäste Personengruppen (bspw. Schüler, Auszubildende, Senioren), die den Bus gerne meiden würden, aber oft genug keine andere Wahl haben.

Aus diesen Gründen bleiben bei der Erschließung der Bergparks und insbesondere des Herkules die von den Autoren festgestellten Kapazitätsreserven in den Bussen auch in Zukunft vorhanden. Die Kapazitätsreserven auszuschöpfen und weitere Fahrgäste zu gewinnen, gelänge einzig und allein einer Straßenbahn, die komfortabel, barrierefrei und ohne Zwangsumstieg die Kasseler City mit dem künftigen Welterbe verbindet.

Das (emotionale und für Marketing nutzbare) Fahrerlebnis aus einem urbanen Raum durch das Druseltal und eine Steilstrecke im Grünen bis zum Wahrzeichen Kassels kann nur die Straßenbahn bieten. Konzeptionell die Linie 1 mitgedacht, wird der Bergpark an den markanten Punkten durch das modernste und erfolgreichste Verkehrsmittel, das Kassel zu bieten hat, optimal erschlossen und in die Zange genommen - und bietet stets die Gewähr, immer eine schnelle Straßenbahnverbindung zurück in die Innenstadt, zum Bahnhof Wilhelmshöhe oder nachhause vorzufinden. Das verspricht mit weiteren Bausteinen, die selbstverständlich auch aus dem vorliegenden Konzept entnommen werden könnten, die Belastungen des Stadtteils nachhaltiger in den Griff zu bekommen als allein mit dem vorliegenden Konzept.

Unseres Wissens ist turnusgemäß in diesem Jahr wieder ein Klimagutachten für den Kurbezirk fällig, das überprüfen soll, ob die Luftqualität noch dem entspricht, was für ein Heilbad vorgeschrieben ist. Gelänge es in Zukunft, die Mobilität **ZUM** Bergpark so zu organisieren, dass mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel wie die

Straßenbahn benutzen (dies gilt vor allem für den zu erwartenden Zuwachs), dann könnte man solchen Klimagutachten künftig entspannter entgegensehen. Was die Wertschöpfung des Bad-Status für die Stadt Kassel bedeutet, bedarf keiner weiteren Erläuterung.

All dies ist nach unserer Auffassung zu berücksichtigen, wenn man die Erschließung des Bergparks nicht nur kleinräumig betrachtet, sondern die erwähnten Faktoren und Stellschrauben einbezieht und in größeren Zusammenhängen denkt – nämlich bis zum Museumsstandort Innenstadt. Das ist nach unserer Auffassung jetzt die Aufgabe bei der Erarbeitung einer städtischen Position zur verkehrlichen Erschließung des Bergparks und zukünftigen Welterbes, das so herrlich und deshalb so nachhaltig schützenswert zwischen Naturpark Habichtswald und dem Kurbezirk eingebettet ist. Eine solche Gesamtschau wäre zudem dem „outstanding universal value“ dann auch wirklich angemessen.

Förderverein Neue Herkulesbahn Kassel e.V.
www.neue-herkulesbahn.de
herkulesbahn(at)t-online.de
16.2.2010