

## Geschichte des Personennahverkehrs im Regierungsbezirk Kassel von 1815 bis zur Gegenwart (Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen)



**Kutsche des Hotels zum Kurfürsten in der Schloßstraße 2 in Fulda**  
Aufnahme: unbekannt  
Stadtarchiv Fulda

Bei den geographischen Gegebenheiten in Hessen war entscheidend, daß sich die hessischen Grenzgebirge jahrhundertlang weitgehend verkehrsfreundlich zeigten, während umgekehrt die diese mitteleuropäische Gebirgsschwelle durchbrechende hessische Senke dem Verkehr von jeher die kürzesten Bahnen zwischen Südwest- und Nordostdeutschland gewiesen hat. Auf Grund dieser landschaftlichen Voraussetzungen ist dann in Hessen das neben Westfalen bedeutendste Verbindungs- und Straßenland des westlichen Deutschlands vom Rhein zur Elbe überhaupt entstanden. Das Kasseler Gebiet stellt einen ausgeprägten Verkehrsknoten dar, da die an das Kassel - Warburger Becken heranretenden weiten, unwegsamen Waldgebiete des Rothaargebirges und des Oberweserberglandes hier mehrere Bahnen des Nordwest-Südost-Verkehrs auf engem Raum zusammendrängten. Der große Verkehrszug aus dem westfälischen, nach dem thüringisch-oberfränkischen Raum kam als später sogenannte Holländische Straße über Münster, Paderborn, Warburg nach Kassel und vereinigte sich hier mit zwei weiteren westfälischen Straßen, von denen die eine über Bredelar, Arolsen, Wolfhagen und die andere über Winterberg, Korbach, Freienhagen heranzog. In Kassel gabelten sich diese Straßen wieder in zwei große, südostwärts gerichtete Linien: die

1. Nürnberger Straße, die fuldaaufwärts über Hersfeld, Vacha, Meiningen nach Nürnberg ging und dabei von Hersfeld aus einen Ast über Fulda nach Würzburg abzweigte;
2. die Leipziger Straße über Waldkappel, Wanfried, von der die Berliner Straße in Helsa abzog und über Witzenhausen, Heiligenstadt, Halle weiterlief.

In der Neuzeit haben diese Nordwest-Südost-Verkehrslinien Nachfolger in den Eisenbahnstrecken Kassel - Warburg - Paderborn und Kassel - Warburg - Brilon - Hagen gefunden, während sie nach Südosten in den beiden Hauptlinien Kassel - Bebra - Eisenach - Meiningen und Kassel - Bebra - Fulda - Würzburg fortgeführt wurden. Quelle 1

Dazu sind die Autobahnen

1. Hamburg - Kassel - Frankfurt, deren Teilstrecke Göttingen - Kassel 1938 und Kassel - Frankfurt 1941 fertiggestellt wurden,
2. Kirchheim - Gera, die 1941 fertiggestellt wurde,
3. Bad Hersfeld - Fulda - Würzburg, die zwischen 1962 - 1968 gebaut wurde, und
4. Kassel - Warburg - Dortmund, die zwischen 1959 und 1975 fertiggestellt wurde, getreten. Quelle 2

Kassel nahm aus diesem Grunde bereits seit langer Zeit eine wichtige Stellung im Transitverkehr in Mitteleuropa wahr.



**Kassel: Doppelte Gleisanlage am Stadion**  
Foto: Stadtarchiv Kassel

In Deutschland gab es den ersten mit gewisser Regelmäßigkeit betriebenen Postreiseverkehr in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. Im Süden und Westen verkehrten besonders die von Thurn und Taxisschen Posten, in Brandenburg-Preußen und anderen Landesteilen von den Postverwaltungen der Landesherrn betriebene Pferdeposten. Die erste "Kraftpost" des Postreisedienstes der Reichspost verkehrte 1905 auf der Strecke Bad Tölz - Lengries in Oberbayern. Quelle 3

#### **Aus der guten, alten Zeit** von Rudolf Baumbach

Es melden Bücher und Sagen  
So manches Wunderding  
Von einem gelben Wagen,  
Der durch die Länder ging.  
Die Kutsche fuhr, man denke!  
Des Tags drei Meilen weit  
Und hielt vor jeder Schenke. -  
O gute, alte Zeit!

Oft, wenn die Reisegenossen  
Sich sehnten nach Bett und Wirt,  
Da brummte der Schwager verdrossen:  
"Potz Blitz! Ich hab' mich verirrt."  
Von fern her Wolfsgeheule,  
Kein Obdach weit und breit;  
Es schnaubten zitternd die Gäule. -  
O gute, alte Zeit!

Der Abenteuer Perle  
War doch das Waldwirtshaus.  
Es spannten verdächtige Kerle  
Die müden Schimmel aus.  
Ein Bett mit Federdecken  
Stand für den Gast bereit;  
Das zeigte blutige Flecken. -  
O gute, alte Zeit!

Es ward von den Passagieren  
Zuvor das Haus bestellt.  
Sie schieden von den Ihre,  
Als ging's ans End' der Welt.  
Sie trugen die Louisdore  
Vernäht in Stiefel und Kleid,  
Im Sack zwei Feuerrohre. -  
O gute, alte Zeit!

Auch war es sehr ergötzlich,  
Wenn mit gewaltigem Krach  
In einem Hohlweg plötzlich

Der Wagen zusammenbrach.  
War nur ein Rad gebrochen,  
So herrschte Fröhlichkeit.  
Mitunter brachen auch Knochen.-  
O gute, alte Zeit!

Und waren der Gäste hundert  
Verschwunden im Waldwirthshaus,  
Dann schickte der Rat verwundert  
Berittene Häscher aus.  
Die Leichen wurden gefunden,  
Bestattet und geweiht,  
Der Wirt gerädert, geschunden.-  
O gute, alte Zeit!

Aus.: Busmagazin, 1/2000, Seite 1

In Kurhessen hatte eine Meile 26.000 alte Fuß = 7.407,79 m. Die Tabelle ist - von den km-Angaben abgesehen - wie in der Extrapost-Ordnung dargestellt übernommen worden. Sie erschließt sich dem Leser nicht auf Anhieb. Die Streckenangaben müssen - vom Bremer Kurs abgesehen - wie folgt gelesen werden: Von Kassel nach Helsa (2 Meilen), von dort weiter nach Witzenhausen (2 ½ Meilen), von dort weiter nach Heiligenstadt (3 Meilen) usw. In [ ] gesetzte Ortsnamen sind vom Verfasser zur besseren Orientierung nach den heutigen Gemeindebezeichnungen ergänzt worden. Kursiv gesetzte Hinweise sind ebenfalls nachträglich vorgenommen worden.

Bei der Wiederherstellung des Kurstaates 1813 wurde der Postverkehr dadurch verbessert, daß nun mit der Thurn- und Taxisschen Post eine Vereinigung vollzogen wurde. Am 14. Mai 1816 erhielt Fürst Alexander von Thurn und Taxis gegen Zahlung einer jährlichen Pachtsumme von 42.000 Thalern die kurhessische Post als Erbmannthronlehen aufgetragen. Oberste Postbehörde war die Kurfürstliche General-Postinspektion in Frankfurt a. M.. Ihr unterstanden die General-Postdirektion und das Ober-Postamt zu Kassel. Noch ums Jahr 1900 gab es in Kassel eine Anzahl dieser alten "Thurn- und Taxiser" an den Schaltern des Postamtes 1. Quelle 6



**Universitätsplatz in Fulda um 1950**  
Aufnahme: unbekannt  
Stadtarchiv Fulda

Auf der wichtigsten Verkehrslinie der Post zwischen Kassel und Frankfurt war seit 1825 eine Beschleunigung eingetreten. 1827 wurde eine zwölfsitzige "Diligence" Quelle 7 in Dienst gestellt, die die Strecke in 24 Stunden zurücklegte und jeden zweiten Tag verkehrte. Einige Jahre später konnte man mit einer neunsitzigen "Diligence", die nun täglich zwei Mal verkehrte, die Fahrtdauer auf zwanzig Stunden herabdrücken. Die Eilpostwagen hatten einen rosaroten Anstrich, während der der übrigen Postwagen gelb und schwarz waren.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen in Kurhessen ab 1848 gingen die Fahrposten ein Quelle 8, nur auf einigen Nebenstrecken verkehrten sie noch, so nach Großalmerode bis 1880, nach Wolfhagen bis 1897, nach Naumburg bis 1904 und etwa bis um dieselbe Zeit nach Reinhardshagen-Veckerhagen. Die letzten beiden in Fulda eingesetzten Postkutschen sind im Dezember 1925 auf einem Foto nachgewiesen. Außerdem ist folgendes dokumentiert: "Die letzten Fuldaer Pferdepostwagen verkehrten am 16. Dezember 1925. Der Zweispänner brachte Bahnhof und Postamt in Verbindung. Der Einspänner besorgte die

Stadtbestellung..." Quelle 9 Bei der Paketzustellung wurden in Kassel allerdings bis zum 4. Okt. 1926 Pferdewagen eingesetzt, bevor zu diesem Zwecke Elektrowagen eingesetzt wurden. Quelle 10

Die rasante Zunahme der Kasseler Bevölkerung nach 1871 war selbstverständlich in erster Linie auf das Erlühen der Industrie zurückzuführen. Sie zog ständig neue Kräfte vom Lande heran, die sich aber nur teilweise in der Stadt seßhaft machte. Namentlich waren es bislang auf dem Lande selbständige Menschen gewesen, die sich nun der Beschäftigung in der Stadt zuwandten. Das traf besonders im Textilgewerbe zu, wo die früher selbständigen Hausweber nun zu Werkmeistern in den Schwertextilwebereien wurden, während die mechanischen Webstühle und die Spindeln von ungelerten Arbeitern und Arbeiterinnen bedient werden konnten. Verwandte Erscheinungen zeigten sich im Baugewerbe, wo kleine Landmeister oft als Poliere oder Schachtmeister ein besseres Auskommen im Arbeiter- oder Angestelltenverhältnis fanden als bislang. Wenn diese Arbeitskräfte auf dem Lande seßhaft blieben, so ergab sich eine Pendelbewegung, die entweder täglich erfolgte oder bei größeren Entfernungen über das Wochenende, wobei an den Wochentagen die Arbeiter in Kassel eine Schlafstelle hatten. Dies war besonders im Baugewerbe der Fall, wo ein großer Teil der in Kassel tätigen Arbeiter vom Eichsfeld kam. Der tägliche Pendelverkehr der Arbeiterschaft vollzog sich im allgemein in einem Umkreis von etwa 30 km um die Stadt, wobei der Arbeiter-Wochenkarte der Eisenbahn ein geeignetes Hilfsmittel war. Aus der näheren Umgebung kamen früher viele Arbeiter zu Fuß zur Stadt, wobei Anmarschwege von 2 - 3 Stunden nicht ungewöhnlich waren. Die Söhrebahn und die Naumburger Kleinbahn brachten stets einen großen Teil dieser Arbeiter zur Stadt, nicht minder die Waldkappeler Bahn, die insbesondere der Textil-Industrie viele Arbeiter und Arbeiterinnen zuführten. Auch haben die Omnibusverbindungen, vorwiegend im Osten von Kassel, eine starke Bedeutung für die Heranführung der Arbeiterschaft vom Lande gehabt. Erschlossen doch die Omnibuslinien nach Nieste und rund um den Kaufunger Wald geradezu neue Gebiete einer Arbeiterreserve, die ohne jene Verbindung kaum imstande gewesen wäre, einer industriellen Tätigkeit in der Stadt abzuliegen. Quelle 11



**Strassenbahn in Kassel, 1872**  
Foto: Stadtarchiv Kassel

Bis zum 1. Weltkrieg hatte die gewerbliche Personenbeförderung außerhalb der Schiene so geringe Bedeutung, daß eine öffentliches Interesse an einer gesetzlichen Regelung für die über den Gemeindebezirk hinausgehende Beförderung nicht aufgetreten war. Der innerhalb dieser Bezirke betriebenen Verkehr konnte gem. § 37 der Gewerbeordnung (GewO) durch die Ortspolizeibehörde geregelt werden.

Bei Zunahme des überörtlichen Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen hatte sich jedoch herausgestellt, daß die geordnete Entwicklung dieses Verkehrszweiges durch Unstimmigkeiten unter den Ortspolizeibehörden behindert wurde, deren Bezirke berührt waren. Es war umstritten, ob die Genehmigung der für den Standort des Unternehmers zuständigen Behörde zur Ausübung des Verkehrs genügte, oder ob es im Interesse der anderen Bezirke weitere Genehmigungen durch die dort zuständigen Behörden bedurfte.

Die ersten Ansätze, den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen einer umfassenden gesetzlichen Ordnung zu unterwerfen, reichen bis in das Jahr 1917 zurück. Erst nach der Staatsumwälzung von 1919 kam es jedoch zu einer gesetzlichen Regelung. Durch die Kraftfahrzeuglinien-Verordnung wurde für die entgeltliche Beförderung von Personen und Sachen mit Kraftfahrzeugen bestimmt, über die Grenze eines Gemeindebezirks hinausgehende Strecken (Kraftfahrzeuglinien) ein Genehmigungsverfahren geschaffen, für das die von den Landeszentralbehörden bestimmten Behörden zuständig waren.

Der innerhalb des Gemeindebezirkes betriebene Linienverkehr sowie die nicht linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen unterlag weiterhin den Vorschriften der Gewerbeordnung. Insoweit bestand noch kein öffentliches Interesse an einer gesetzlichen Regelung und an einer landesbehördlichen

Zuständigkeit.



**Strassenbahn in Kassel, 1872**  
Foto: Stadtarchiv Kassel

Bei dieser Lösung konnte es indessen nicht bleiben. Gestützt auf ein durch das Reichspostgesetz gewährleistet Privileg nahm die Reichspostverwaltung nicht nur die Beförderung von Postsachen, sondern auch die Beförderung von Personen auf ihren Kraftfahrzeuglinien in Anspruch.

Die Reichspost lehnte die Unterwerfung unter den Genehmigungszwang der Landesbehörden ab. Eine Ausnahmestellung der Post wurde jedoch von den Ländern im Hinblick auf die gleichen verkehrsrechtlichen Aufgaben des Linienverkehrs der Reichspost und des sonstigen Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen nicht anerkannt, zumal die Personenbeförderung durch die Post nach Auffassung der Länder nur einen Hilfsbetrieb darstellte. Nach Verkündung des Kraftfahrlineigesetzes von 1925 mußte die Reichspost Linienverkehr anzeigen. Der bei fortschreitender Motorisierung sich verstärkende Wettbewerb zwischen Kraftfahrzeug und Schiene machte bald weitergehende Regelungen erforderlich.

Mit der Überlandverkehrsordnung aus dem Jahre 1931 wurden u. a. die Genehmigungsvoraussetzungen weiter ausgestaltet.

Auch diese Regelung führte nicht zu dem erwarteten Erfolg. Erst das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesamte gewerbmäßige Personenbeförderung auf der Straße; auch die Beförderung mit Straßenbahnen und Pferdefuhrwerken unterlag diesem Gesetz. Das Anzeigeverfahren wurde auf die Kraftfahrlinien der Deutschen Reichsbahn ausgedehnt.



**Universitätsplatz in Fulda im Jahre 1958**  
Aufnahme: unbekannt  
Stadtarchiv Fulda

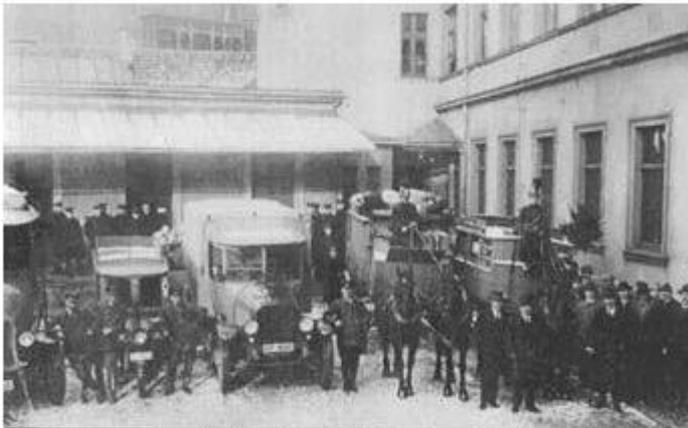
Die Reichspost und die Reichsbahn mußten auf Grund besatzungsrechtlicher Anordnungen nach dem 2. Weltkrieg auf die ihnen eingeräumten Vorrechte verzichten. Durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahre 1959 mußten der Bundespost und der Bundesbahn ihre gesetzlichen Vorrechte wieder eingeräumt werden.

Nach dem PBefG vom 21. März 1961 wurde der Postreisedienst, die Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen durch die Deutsche Bundesbahn, von kommunalen oder gemischtwirtschaftlichen Unternehmen und des privaten Gewerbes gleichgestellt. Quelle 12

Postreisedienst und Bahnbusdienst haben sich durch das Bahn-Post-Abkommen vom 1. Jan. 1956 und dem Verwaltungsabkommen vom 25. März 1970 zu der "Omnibusverkehrsgemeinschaft Bahn/Post" zusammengeschlossen, die von 1971 bis Ende 1972 stufenweise für das ganze Bundesgebiet aufgebaut werden sollte. Aus der 1981 die "Deutsche Bundesbahn - Geschäftsbereich Bahnbus Kurhessen" (GKB) gebildet wurde. Die Netzausweitung der Bahnbuslinien ging mit der Stilllegung von Schienenstrecken einher. Mit zunehmendem PKW-Bestand und sinkenden Schülerzahlen war seit 1983 die Nachfrage im Omnibusverkehr stark rückläufig (seit 1990 ist jedoch im Bereich der Regionalverkehr Kurhessen GmbH eine Stabilisierung der Nachfrage festzustellen). Quelle 13 Deshalb verfolgte man die Umwandlung der GKB in die kostengünstigere handelsrechtliche Organisationsform. Ab 1. Okt. 1988 wurde diese 100prozentige Tochter des DB privatisiert und heißt in unserem Bereich "Regionalverkehr Kurhessen GmbH" (RKH). Quelle 14

### Exkurs

Die 1843 eröffnete Schifffahrtslinie von Hann. Münden nach Bremen, die in Karlshafen einen Anschluß zur Eisenbahn von Kassel nach Karlshafen erhielt, hatte u. a. für Auswanderer, Handwerksburschen und Stückgutverkehr bis zur Vervollständigung des Eisenbahnnetzes Bedeutung.



Die letzten beiden Postkutschen und die neuen Postautos in Fulda im Dezember 1925  
Foto: Stadtarchiv Fulda

Immerhin haben bereits um 1910 auf dem Kasseler Forst Quelle 15 Vorführungen von Flugzeugen und mehrere Landungen von Zeppelin-Luftschiffen stattgefunden, einen Flugplatz erhielt Kassel erst nach Beendigung des 1. Weltkrieges in Waldau. Es bestanden bis zum Ausbruch des 2. Weltkrieges Luftreiseverbindungen von Kassel nach Erfurt, über Erfurt nach Leipzig, Frankfurt a. M., über Dortmund nach Amsterdam, Hannover und Berlin. Quelle 16

Danach wurde ab 1968 vom Verkehrslandeplatz Kassel-Calden wiederholt versucht, Linienverkehr mit Flugzeugen im nordhessischen Raum zu eröffnen. Dies ist bis zuletzt immer wieder gescheitert. Die Gründe lagen stets in der mangelnden Wirtschaftlichkeit dieser Flüge, die auf eine zu geringe Nachfrage, auf die guten Schienenverbindungen, die relative preiswerte und schnelle Verkehrsverbindungen an internationale Verkehrsflughäfen ermöglichen, sowie die seit einiger Zeit bestehenden Flughafen-Zubringerverkehre mit Kraftfahrzeugen zurückzuführen. Immerhin ist durch den Gelegenheitsverkehr von Kassel-Calden aus jedes Ziel in Deutschland und - über andere Flughäfen - in der Welt durch den Luftverkehr erreichbar.

### Überlandverkehr

Zwar ist für den Überlandverkehr die Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) mit 1997 120 Linienverkehrskonzessionen auf 5.952 km, 232 eigenen und 327 Bussen von Auftragsunternehmern, 607 Mitarbeitern und 23,7 Mio. Fahrgästen der größte Unternehmer im Regierungsbezirk Kassel, Quelle 17

darüber hinaus bedienen noch weitere 62 Verkehrsunternehmer mit sehr unterschiedlicher Größe den öffentlichen Nahverkehr mit Kraftfahrzeugen. Bei dieser Aufzählung sind jedoch noch nicht die

- Busverkehr Ostwestfalen GmbH mit Sitz in Bielefeld,
- Omnibusverkehr Franken GmbH mit Sitz in Nürnberg,
- Regionalbus Braunschweig GmbH mit Sitz in Braunschweig sowie die
- Westfalen Bus GmbH mit Sitz in Münster,

enthalten, die wie die RKH aus dem Geschäftsbereich Bahnbus hervorgegangen sind, welche aus ihrem Bedienungsgebiet Randgebiete des Regierungsbezirks Kassel bedienen.



Foto: Regionalverkehr Kurhessen GmbH

Als zur Zeit letzte Neuerung wurden mit dem Fahrplanwechsel am 4. Okt. 1998 RegioBusse und ExpressBusse eingeführt. Mit den RegioBussen werden zum Beispiel besser Anschlüsse an die Bahn in Wabern und in Hofgeismar, mit den ExpressBussen schneller Verbindungen zwischen Frankenberg bzw. Eschwege und Kassel geschaffen. Quelle 18

### **Stadtverkehre**

Die vermutlich bekanntesten Stadtverkehre im Regierungsbezirk Kassel werden von der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG in Kassel (KVG) und von der Überlandwerk Fulda AG in Fulda (ÜWAG) durchgeführt.

In Kassel brach verkehrspolitisch mit der Inbetriebnahme des Pferde-Omnibusses im Jahre 1870 die Neuzeit an, die sich mit den Jahren den technischen Erfordernissen und den wachsenden Verkehrsbedürfnissen anpaßte und auf die heutige Straßenbahn- und Omnibusnetz der KVG erweitert wurde. Quelle 19 Inzwischen betreibt die KVG acht Straßenbahnlinien mit einer Gesamtlänge von ungefähr 177 km sowie 28 Omnibuslinie mit einer Gesamtlänge von rund 758 km mit nahezu 155.000 Fahrgästen pro Arbeitstag (!), wovon der Hauptteil auf die Straßenbahn entfällt. Quelle 20



Der Stadtbus von Bad Hersfeld der Johannes Peter GmbH u. CO KG (2000)  
Foto: Peter Reisen

Die Straßenbahn erfährt zur Zeit eine gewisse Renaissance. Nachdem lange Zeit keine neuen Strecken gebaut worden waren, wurden in den letzten Jahren von der KVG teilweise in Kooperation mit der KNE Streckenerweiterungen von Kassel-Wilhelmshöhe über Brückenhof nach Mattenberg und von Mattenberg bis Baunatal-Großenritte in Betrieb genommen. Quelle 21 Außerdem hat die Regionalbahn Hessen GmbH mit Sitz in Kassel (RBK), die ein Zusammenschluß der KVG und KNE ist, am 1. Okt. 1998 die Anbindung der Straßenbahn an die Lossetalbahn zwischen Kassel und Kaufungen-Papierfabrik geschaffen. Die 1880 erbaute Waldkappeler Bahn hatte bis in die Mitte der 1980er Jahre einen wichtigen Anteil an der Personen- und Güterbeförderung zwischen Kassel und Eschwege. Bahn- und Busverkehr waren jedoch nur wenig aufeinander abgestimmt. Hinzu kam die zum Teil ungünstige Lage bzw. geringe Zahl der Bahnhöfe und Haltepunkte sowie die autoorientierte Siedlungsentwicklung. In Kassel war die Verknüpfung mit dem Verkehrsnetz der KVG unzureichend. 1985 legte die Deutsche Bundesbahn dann das Teilstück zwischen Hessisch Lichtenau-Walburg und Eschwege vollständig und die Strecke von Kassel-Wilhelmshöhe nach Walburg für den Personennahverkehr still. Quelle 22 Die Wiederinbetriebnahme als "RegioTram" von Kaufungen-Papierfabrik bis Hessisch Lichtenau ist beantragt. Quelle 23 Darüber hinaus ist die Inbetriebnahme einer Straßenbahn-Neubaustrecke gewissermaßen auf der alten Trasse der früheren Söhrebahn auf rund 2,8 km Länge von Kassel, Lindenberg, bis Lohfelden, Bürgerhaus, ins Auge gefaßt. Weiter wird über Straßenbahn-Verbindungen von Kassel nach Vellmar-West, Fuldatal-Ihringshausen, Niestetal sowie von Baunatal nach Schauenburg nachgedacht. Quelle 24 Mit der Planung des Nordhessischen Verkehrsverbundes, das regionale Schienennetz mit dem Kasseler Straßennetz zu verbinden, sollen die Weichen ins 21. Jahrhundert gestellt werden ("Schiene 21"). Dadurch sollen zum Beispiel auch Hofgeismar, Melsungen und Wolfhagen durch RegioTrams mit Kassel verknüpft werden. Quelle 25 Den Anfang einer besseren verkehrsmäßigen Verknüpfung zwischen Kassel und seinem Umland schufen die RKH und die KVG bereits Ende der 1980er Jahre durch die Kooperationslinien nach Söhrewald, Naumburg, Habichtswald, Fuldabrück und Vellmar.

Wie in vielen anderen Städten wurde in den 1930er Jahren auch in Fulda 1936 für den öffentlichen Personennahverkehr die "Elektrische" in Erwägung gezogen. Die Entscheidung fiel aber nicht für eine Straßenbahn, sondern für ein Oberleitungsbussystem. Der 2. Weltkrieg brachte das Projekt zum Erliegen. Die plötzliche Bevölkerungszunahme nach dem 2. Weltkrieg machte jedoch eine schnelle Lösung des Verkehrsproblems erforderlich. Der Verkehrsbetrieb wurde am 1. Aug. 1949 eröffnet. Es wurden drei Buslinien eingerichtet. Die Omnibusse wurden aber nicht elektrisch, sondern mit Dieselmotoren angetrieben. Der Verkehrsbetrieb der Überlandwerk Fulda AG verfügt momentan über 42 Fahrzeuge. Die Netzlinienlänge beträgt 90 km, die jährliche Fahrleistung rund 1,7 Mio. km. Pro Jahr nehmen ca. 6,5 Mio. Fahrgäste die ÜWAG-Dienste auf 14 Linien in Anspruch. Quelle 26



**Strassenbahn Kassel - Wilhelmshöher Allee, 1908**  
Foto: Stadtarchiv Kassel

Über Kassel und Fulda hinaus werden noch Stadtverkehre in

1. Bad Hersfeld (Peter GmbH & Co. KG),
2. Bad Sooden-Allendorf (Trube),
3. Bad Wildungen (Bad Wildunger Kraftwagenverkehrs- und
4. Wasserversorgungsgesellschaft),
5. Baunatal (Kassel-Naumburger Eisenbahn AG),
6. Bebra (RKH),
7. Eschwege (Eschweger Omnibusverkehr Frölich GmbH),
8. Espenau (Gemeinde),
9. Frankenberg (Westfalen Bus GmbH),
10. Hessisch Lichtenau (Frölich GmbH),
11. Homberg (Grau),
12. Korbach (RKH),
13. Melsungen (Reinemund & Bischoff),
14. Reinhardshagen (Sallwey),
15. Rotenburg a. d. F. (Zilch GmbH & Co. KG),
16. Vellmar (RKH),
17. Wabern (RKH) und
18. Witzenhausen (Stadt Witzenhausen)

angeboten. Weitere Planungen im Sinne von "StadtBus-Verkehren", die als hochwertige Nahverkehrsangebote den Verkehrsmarkt im lokalen Bereich abdecken, als Zu- und Abbringer zu den regionalen Verkehrsangeboten fungieren und die zentralörtliche Funktion der Städte stärken, sind nach ihrer Verwirklichung in Bad Hersfeld, in Bad Sooden-Allendorf (beide 1997), Bad Wildungen und Korbach (beide 1998) für Eschwege, Witzenhausen, Rotenburg a. d. F. und Hofgeismar vom NVV geplant und werden in absehbarer Zeit umgesetzt. Quelle 27

Seit dem 28. Nov. 1992 verkehrt in Fulda über den konventionellen Stadtverkehr hinaus der "Transity", der mit Kleinbussen im Stadtzentrum auf einer 7,3 km langen Rundstrecke zunächst zum Nulltarif eine Fahrgastbeförderung anbot. Seit dem 1. Sept. 1995 wird ein Beförderungsentgelt von 0,50 DM erhoben. Die Inanspruchnahme liegt erfreulicher Weise bei etwa 650 - 700 Beförderungsfälle pro Tag. Quelle 28



**Schanzenstraße Kassel, 1908**

Foto: Stadtarchiv Kassel

Die Überlandwerk Fulda AG hat 1993 ferner mit 15 Stadtbussen ein Modellprojekt mit Rapsöl als Treibstoff unter Alltagsbedingungen erprobt. Hierbei gab es anfangs einige Schwierigkeiten, die aber gemeistert wurden. Als Fazit glaubt man, bei Berücksichtigung verschiedener Punkte künftig Raps als Nischenkraftstoff zum Beispiel in Naturschutzgebieten einsetzen zu können. Quelle 29

Seit dem 1. Sept. 1998 haben die Stadtwerke Hünfeld GmbH auf einer 8,4 km langen Strecke einen "Citybus" im Bereich der Kernstadt im Einsatz, dessen Inanspruchnahme zwischen 150 - 180 Fahrgästen täglich liegt. Quelle 30

Als weitere Neuerung im öffentlichen Personennahverkehr sei die im Jahre 1999 geplante Erdgastankstelle für Fahrzeuge im Stadtverkehr Bad Sooden-Allendorf vermerkt, von der man sich einen deutlich niedrigeren Ausstoß von Kohlenwasserstoff, Kohlendioxid und Kohlenmonoxid sowie eine geringere Lärmbelästigung in diesem Kurort verspricht.

### **Anrufsammeltouren**

Eine beachtenswerte Rolle wächst auch den Anruf-Sammeltouren (AST) zu, die sich dadurch auszeichnet, daß sie auf einer bestimmten Strecke regelmäßig Fahrten anbietet, die allerdings nur dann ausgeführt werden, wenn vorher telefonisch Bedarf bei dem Verkehrsunternehmer angemeldet wird. Der Verkehr soll den bestehenden Linienverkehr ergänzen, insbesondere abends und am Wochenende. Für diese Art des Linienverkehrs sind im Regierungsbezirk Kassel zur Zeit 45 Genehmigungen an verschiedene Unternehmer erteilt worden.

### **Sonderformen des Linienverkehrs, Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste**

Über den klassischen Linienverkehr hinaus nehmen dagegen die Sonderformen des Linienverkehrs kontinuierlich ab. Entweder, weil sie in den Linienverkehr integriert worden sind oder aber wegen der allgemeinen Motorisierung nicht mehr oder nur noch im geringen Maße in Anspruch genommen werden. Hierzu gehört der Berufsverkehr, für den zur Zeit nur noch 14 Genehmigungen bestehen, die Schülerfahrten (2); für Marktfahrten besteht schon lange kein Bedarf mehr. Für klassische Theaterfahrten werden regelmäßig nur noch von zwei Unternehmern aus Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen Verkehrsleistungen angeboten. Ihnen zugeordnet sind zwei Genehmigungen für sogenannte Disco-Busse in Kassel und im Schwalm-Eder-Kreis, die eingerichtet wurden, um das Unfallrisiko junger Menschen zu reduzieren, wovon besonders Jüngere ohne Führerschein, Selbst-Nichtmotorisierte und die Kraftfahrer profitieren, die sich nicht mehr fahrtauglich fühlen.



**Wagenhalle Kassel-Wilhelmshöhe, erbaut im Jahre 1896**  
Foto: Stadtarchiv Kassel

Eine ebenfalls untergeordnete Rolle spielen gegenwärtig die Verkehre, für die den Unternehmern, die zum Beispiel sogenannten freigestellten Schülerverkehr durchführen, eine Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilt worden war. Die ursprünglich über 80 genehmigten Befreiungen sind inzwischen durch die Integration in den Linienverkehr auf nur noch fünf geschrumpft.

#### **Grenzüberschreitende Linienverkehre**

Landläufig bekannt sind die gern von Vereinen und Verbänden in Anspruch genommenen Ausflugsfahrten sowie die Ferienreisen im In- und Ausland, die allein im Regierungsbezirk Kassel von rund 150 dafür spezialisierten Unternehmern angeboten werden. Nahezu unbekannt ist, daß hauptsächlich Kassel seit dem Fall des "Eisernen Vorhangs" einer der bedeutenderen Transitstädten in Deutschland für den grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist. Bis dahin spielte diese Art des Personenverkehrs in unserem Bezirk eine völlig untergeordnete Rolle, weil er infolge der Umlenkung der Verkehrsströme seit dem Ende des 2. Weltkrieges und durch die Gründung der Europäischen Gemeinschaft von der Ost-West-Richtung in die Nord-Süd-Richtung gedrängt wurde. Er beschränkte sich im Regierungsbezirk Kassel bis Ende der 1980er Jahre auf nur wenig mehr als 10 Linien von vereinzelt aus Skandinavien und hauptsächlich von Hamburg nach Italien, Spanien, Portugal, Griechenland in die Türkei. Dies änderte sich schlagartig nach dem Fall der Grenzen zu den osteuropäischen Staaten. Zunächst sprang die Zahl der Anträge polnischer Unternehmen an, die Linienverkehre nach Deutschland einzurichten gedachten, später folgten Anträge nach oder aus anderen Ost- und Südosteuropäischen Staaten. So werden zum Beispiel auch grenzüberschreitende Linienverkehre in verschiedene Teile Rußlands angeboten, in einem Falle sogar bis Kasachstan. Inzwischen werden allein im Regierungsbezirk Kassel 112 Linien in alle Teile Europas durchgeführt oder sind beantragt worden (80 Anträge sind entweder noch nicht entschieden, kamen nicht zum Zuge oder die Genehmigungen sind inzwischen wieder erloschen), so daß - im Gegensatz zum grenzüberschreitenden Güterverkehr, bei dem von nur einer kurzen Epoche nach der Grenzöffnung abgesehen ein Schwerpunkt in West-Ost-Richtung aus dem Regierungsbezirk Kassel bemerkt worden war - die traditionelle Ost-West-Richtung wieder hergestellt wurde. Diese Angebote stehen teilweise in Konkurrenz zur Schiene. Die mit Bussen durchgeführten Verkehre werden von den Fahrgästen wegen der umsteigefreien Beförderung und des teilweise sehr viel günstigeren Fahrpreises gern in Anspruch genommen.



**Busbahnhof  
Stadtschloß in Fulda**

Hervorzuheben unter den Unternehmern, die den grenzüberschreitenden Linienverkehr betreiben, ist die 1948 gegründete Deutsche Touring Gesellschaft mbH mit Sitz in Frankfurt a. M.. Sie betreibt mit rund 30 eigenen und mehreren hundert Vertragsbussen den Fernlinienverkehr im Rahmen des Europabus-Systems der europäischen Eisenbahnen. Die Deutsche Touring Gesellschaft mbH bedient von 170 deutschen Städten, darunter auch Kassel, Fulda und Bad Hersfeld, 35 Länder. Annähernd 2 Mio. Fahrgäste nutzen jährlich die internationalen Linienverbindungen von Norwegen bis Griechenland, von Portugal bis Rußland. Hauptgesellschafter sind zur Zeit mit 60,82% die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Reisebüro GmbH mit 22% und die Europäische Reiseversicherung AG mit 17,15%. Quelle 31

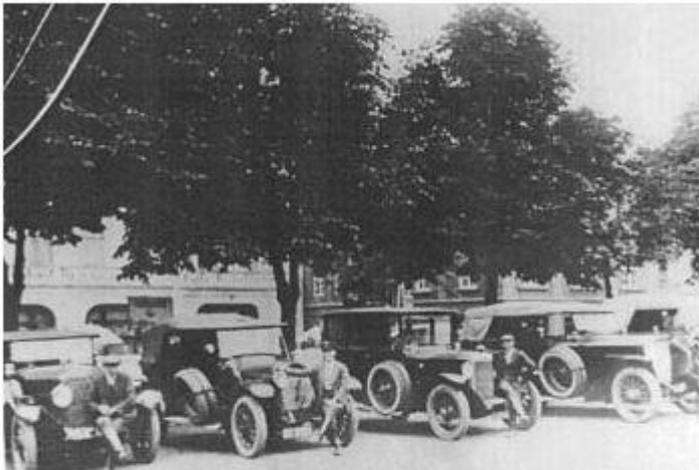
In Kassel ist für den grenzüberschreitenden Linienverkehr eine zentrale Haltestelle für alle Unternehmer nahe des ICE-Bahnhofs in Kassel-Wilh. (Ostseite), in Bad Hersfeld in der Hünfelder Straße, "Zulassungsstelle" sowie am Hauptbahnhof, und in Fulda am Zentralen Omnibusbahnhof eingerichtet worden, auf denen Interessenten auch das Fahrplanangebot einsehen können.

### **Werk-, Schul- und Fürsorgefahrten der Bundeswehr**

Zuletzt seien noch die neun im Regierungsbezirk Kassel durchgeführten Werk-, Schul- und Fürsorgefahrten der Bundeswehr erwähnt, die auf die besonderen Belange unserer Streitkräfte Rücksicht nehmen.

### **Verkehrsverbände**

Die in den 1970er Jahren auf Kreisebene gegründeten Verkehrsgemeinschaften, in ihr waren die Verkehrsunternehmer des jeweiligen Landkreises und teilweise auch die Städte und Gemeinden vereint, konnten damals u. a. wegen der gesetzlichen Beschränkungen meist nur im bescheidenen Umfang die in sie gesetzte Hoffnung erfüllen. Infolge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurden im Lande Hessen mit massiver finanzieller Unterstützung aus den öffentlichen Haushalten Verkehrsverbände gegründet.



**Bahnhofsvorplatz in Fulda**  
Aufnahme: Foto-Schneider  
Stadtarchiv Fulda

Das sind im Bereich des Regierungspräsidiums Kassel

1. der Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen GmbH (NVV) in Kassel, dazu gehören
2. die Strukturentwicklungsgesellschaft für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg mbH, Geschäftsbereich: Nahverkehr (NHR) in Bad Hersfeld,
3. der Kreisausschuß des Landkreises Kassel in Hofgeismar,
4. die Nahverkehr Schwalm-Eder (NSE), Kommunale Organisationsgesellschaft mbH, in Homberg (Bez. Kassel),
5. die Verkehrsgemeinschaft Waldeck-Frankenberg, Südring 2, 34397 Korbach,
6. die Nahverkehr Werra-Meißner, Kommunale Organisationsgesellschaft mbH in Eschwege,

sowie

1. der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) in Hofheim a. T., dazu gehört u. a.

2. die Lokale Nahverkehrsgesellschaft Fulda mbH (LNG) in Fulda,

denen seit dem 1. Jan. 1996 als Aufgabenträger die Planung, Organisation und die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs obliegt. Überall im NVV-Bereich sind schon erkennbare Zeichen ihrer Tätigkeit zu sehen: Einheitliche Fahrpreisgestaltung und Fahrpläne, moderne Ausstattung von Haltestellen usw., usw.. Ähnliches gilt für den Landkreis Fulda, der zum RMV gehört. Man kann gespannt sein, wie die geplante Bahnhofsmo­d­ernisierung im Verbandsgebiet des NVV umgesetzt und vom Publikum angenommen wird, weil den vielen sich im jämmerlichen Zustand befindlichen Bahnhöfen seit Anbeginn das Stigma des Industriellen und Proletarischen anhaftete und die Bahnhofsggenden verrufen sind Quelle 32.



**Gleisanlage am Stern**  
bestehend aus 16 Weichen, 73 Herzstücken und 4 Rautenkreuzungen,  
erbaut im Jahre 1954  
Foto: Stadtarchiv Kassel

Eine nach der Gründung des NVV eingeführte Neuerung ist das in der allgemeinen Verwaltung des Landes Hessen bislang einmalige Jobticket, das von 960 Bediensteten des Regierungspräsidiums Kassel und des Staatstheaters Kassel in Anspruch genommen wird. Mit dem Jobticket können die Besitzer entweder den öffentlichen Nahverkehr vom Wohnort zur Arbeitsstelle in Anspruch nehmen oder die Parkfläche um unser Haus benutzen.

#### Quellennachweis: Geschichte des ÖPNV

1. DEMANDT, KARL E.: Geschichte des Landes Hessen, Bärenreiter-Verlag Kassel und Basel, 1972, S.22 und 26.
2. Mitgeteilt am 10.11.1998 von Herrn Werner Döhling - Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel.
3. BROCKHAUS ENZYKLOPÄDIE, 17. Band, F. A. Brockhaus, Wiesbaden 1972.
4. EXTRAPOST-ORDNUNG vom 14ten October 1815, Sammlung von Gesetzen etc. für die kurhessischen Staaten, 1815, S. 10 ff.
5. Vacha war zum Zeitpunkt des Erlasses der Extrapost-Ordnung noch kurhessisch und wurde 1816 an Sachsen-Weimar-Eisenach abgetreten, das sich 1920 auf der Grundlage eines Gemeinschaftsvertrages mit anderen thüringischen Kleinstaaten zum Land Thüringen zusammenschloß.
6. JACOB, Bruno: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Stadt Kassel, Bd. I - II, herausgegeben vom FB 13 Stadtplanung und Landschaftsplanung Gesamthochschule Kassel GhK 1988. Band II, S. 5 und 6.
7. Diligence: eigtl. = Schnelligkeit, Fleiß (früher.: leichte, vierräderige Postkutsche für eilige Postsendungen).
8. Auszugsweise: Kurf.-Friedr.-Wilh. Nordbahn (Baubeginn 1844, vollendet 1848); Kassel - Warburg - Paderborn (1849/53); Kassel - Frankfurt a. M. (1849/59); Bebra - Frankfurt a. M. (vollendet 1868); Kassel - Halle (vollendet 1872); Kassel - Waldkappel (1880); Rhönbahn Fulda - Gersfeld (1888); Kassel - Volkmarsen (1897); Grifte - Gudensberg (1899); Marburg - Korbach (1900); Ohmtalbahn Kirchhain - Burg und Nieder Gemünden (1900); Kassel - Naumburg (1903/1904); Marburger Kreis-bahn Marburg-Süd - Dreihausen (1905); Niederaula - Neukirchen (1907); Hersfelder Eisenbahn Bad Hersfeld - Heimboldshausen (1912); Söhrebahn Kassel-Bettenhausen - Wellerode-Wald (1912); Gelstertalbahn Großalmerode - Eichenberg (1915)
9. Stadtarchiv Fulda, Motiv: Unterm Heiligen Kreuz 3 - 5, Bild-Nr. 3055, Negativ 425.
10. HERMSDORFF, WOLFGANG: Paketzustellung - Elektrowagen statt Pferdewagen. Ein Blick zurück (1368), in: HNA v. 05.10.1991.
11. JACOB, BRUNO: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Stadt Kassel, Band II, S. 6 sowie S. 124 und 125.

12. FILITZ; MEIER, MONTIEGEL, MÜLLER: Personenbeförderungsgesetz, Kommentator Verlag in Hermann Luchterhand Verlag GmbH & Co. KG, Neuwied, Kriftel / Ts, Berlin 1993.
13. SCHOLZ, TH. HANS-DIETER: Öffentlicher Nahverkehr, in: Söhrewald von A - Z, Band 2 G - Q, Söhrewald 1993.
14. DUBROWSKY, DIETRICH; MÜLLER PETER; WAHL, CHRISTOPH, WITT, KARL HEIN: Überleitung der "Geschäftsbereiche Bahnbus" in handelsrechtliche Gesellschaften - Hintergründe, Stand, Ausblick, in: Die Bundesbahn 7/1989, Seite 571.
15. Forst = eine vor dem Kasseler Leipziger Tor der Unterneustadt gelegene Ebene, die sich nicht weit von der Fulda bis an die Dörfer Bettenhausen, Ochshausen und Waldau erstreckte. Der Forst gehörte der Stadt Kassel. Die Weidefläche wurden auch für Kriegsübungen benutzt (Quelle: Wittich, Carl Friedrich: Handbuch zur Kenntnis der Hessen-Casselischen Landes-Verfassung und Rechte in alphabetischer Ordnung entworfen, Vierter Theil, Hof- und Waisenhausdruckerei, Kassel 1800, S. 53).
16. JACOB, BRUNO: Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Stadt Kassel, Band II, S. 11 und 62
17. RKH-Prospekt: Für Sie in Hessen unterwegs. Die RKH bedient über den Regierungsbezirk Kassel hinaus Verkehre in den Landkreisen Gießen, Marburg-Biedenkopf, Vogelsberg, und Lahn-Dill im Regierungsbezirk Gießen sowie im Wetteraukreis im Regierungsbezirk Darmstadt; fernm. Mitteilung des Herrn Kasper vom 05.11.1998.
18. NVV-Prospekt "Mit RegioBus und ExpressBus in die Offensive".
19. STÖR, G. A.: Ein Jahrhundert Kasseler Nahverkehr, Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft, Thiele & Schwarz Verlagshaus GmbH, Kassel, 3. Auflage 1986.
20. Schr. d. KVG vom 05.11.1998 -VK 2 re-SI -.
21. Verfahrensakte Regierungspräsidium Kassel - 33.2 - 66 e 02.01 L 543; 6., 7. und 10. Nachtrag.
22. NVV-Prospekt "Mit der Lossetalbahn ins nächste Jahrtausend".
23. Verfahrensakte Regierungspräsidium Kassel - 33.2 - 66 e 02.01 L 1606 -.
24. Neubaustrecken-Pläne - Per Straßenbahn nach Lohfelden, in: HNA 30.10.1998.
25. NVV-Prospekt "RegioTram Kassel".
26. ÜBERLANDWERK FULDA AKTIENGESELLSCHAFT (Hrsg.): 75 Jahre Überlandwerk Fulda Aktiengesellschaft, Fulda 1987; Mitteilungen der Überlandwerk Fulda AG vom 23.12.1994 -T 4 Wh/Wi- und vom 13. 1. 1995 - T 4 Bs/Kb-.
27. NVV-Nahverkehrsplan, 1. Entwurf, Baustein: Regionaler Busverkehr, Aug. 1998, S.81.
28. Verfahrensakte Regierungspräsidium Kassel - 33.2 - 66 f 02.07 L 1497.
29. Mitgeteilt von der ÜWAG am 28.10.1998 - T 4 Wh/Kb -
30. Verfahrensakte Regierungspräsidium Kassel - 33.2 - 66 f 02.07 L 1610; Schreiben der Stadtwerke Hünfeld vom 28.10.1998 - He/gr -.
31. Prospekt: 1948 - 1998. 50 Jahre auf Europas Straßen. Touring. Eine Chronik aus 50 Jahren; fernm. Auskunft v. 03.11.1998 des Herrn Beran.
32. SCHIVELBUSCH, Wolfgang: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, Fischer Taschenbuch Verlag GmbH, Frankfurt a. M. 1989, S.152; Dialog NVV, Nr. 7 Nov. '98. Bahnhofsmmodernisierung.