



Mit der Tram nach Hessisch-Lichtenau

Mieser Fahrplan nach
Melsungen



Tram und
Fußgängerzone



Call a Bike
ein Service der DB





Öffentlicher Nahverkehr

VCD-Kritik an Adventssperrung	4
Fußgängerzonen sind sicherste Strecken im Netz	6
Radwanderertriebwagen zwischen Kassel und Naumburg ?	7
Lossetalbahn Kassel - Hessisch Lichtenau: Jungfernfahrt der Regiotram in Weiß und Silber	8
Mangelnder Service im Kundenzentrum Mauerstraße	11
Scheibenwerbung: Sichtverschmutzung geht weiter	12
Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen in Hessen	15
Mieses Angebot von Bahn und NVV zwischen Kassel und Melsungen	17
Wieder Anschluss bei der DB: Wer ist zuständig? „Ich“	25
Straßenbahn hat Zukunft in Kassel - Neue Strecken braucht die Stadt	30



Radverkehr

Mit Call-a-Bike durch Berlin ...oder Frankfurt, Köln München	19
Kein Herz für Radler im Kasseler Osten	22
Wintertipp: Spikesreifen für das Fahrrad	23



Auto

Stattauto-Seiten	26
------------------	----



VCD

Jahreshauptversammlung	3
Was macht eigentlich Vincenz Grünow	28
Die VCD-Mitmachseite	29
Impressum und Kontakt	30

Jahreshauptversammlung

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

Diskussion:

Martin Lometsch vom NVV berichtet über Ausschreibungsverfahren in den Busnetzen. Welche Möglichkeiten hat der NVV? Und welche Chancen und Risiken sind mit den Ausschreibungen verbunden?

Jahreshauptversammlung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Protokollführers bzw. der Protokollführerin
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht über die Arbeit im Jahr 2005
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstandes
9. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD
10. Wahl der Wahlkommission
11. Vorstandswahl
12. Wahl der Kassenprüfer(-innen)
13. Anträge (falls vorliegend)
14. Verschiedenes

Wann und Wo:

Dienstag, 28. März 2006, 19⁰⁰ Uhr
in der Gaststätte „Zum Lichtenhainer“ (Elfbuchenstraße 4)
direkt an der Haltestelle „Friedenskirche“ (Tram 4 und 8)

Eingeladen sind alle Mitglieder des VCD Kreisverband Kassel
und natürlich auch alle, die sich für unsere Arbeit interessieren!

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand des VCD Kreisverband Kassel, Britt Schmidt (1. Vorsitzende)



VCD-Kritik an Adventssperrung: Rote Karte für Tram, roter Teppich für Autos

Mit einer recht tendenziösen Berichterstattung Ende September des letzten Jahres berichtete die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine (HNA) über einen verkaufsoffenen Sonntag in der Innenstadt, bei dem die Straßenbahn mehrere Stunden umgeleitet worden war. Mit der völlig unnötigen Überschrift „Kunden eroberten die Gleise“ wurde der Grundstein für eine Kampagne politischer Kreise und eines Teiles der Innenstadtkaufleute gegen die Tram in der Königsstraße gelegt.

Ausgerechnet ein SPD-Politiker, Volker Zeidler, nahm diese Berichterstattung zum Anlass, eine Ausweitung der bisher vereinzelt Sperrungen der Fußgängerzone auf die Adventswochenenden zu fordern. Die

CDU reagierte prompt. Christoph Holler, damals noch Fraktionsvorsitzender, nahm auf einer Veranstaltung in der Kurfürstengalerie den Vorschlag Zeidlers auf. Er machte Nägel mit Köpfen und wollte einen gemeinsamen Antrag von CDU und SPD für die Sperrung durchsetzen.

Eine bemerkenswerte Protestwelle von Bürgern verzeichnete dann die HNA und schwenkte in ihrer Berichterstattung allmählich auf eine kritischere Linie um. Es wurde ein Lesertreff in der Kurfürstengalerie veranstaltet, der letztlich die Tendenz bestätigte: Eine Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger schien eine Sperrung für die Tram abzulehnen. Doch alle Proteste hatten keinen Erfolg. Nach dem Motto „Au-

gen zu und durch“ hielten SPD und CDU, unterstützt von der FDP, an dem Plan fest und setzten gegen den erfreulichen Widerstand der KVG die Sperrung durch. Damit wurde ein roter Teppich für autofahrende Innenstadtbesucher ausgerollt und gleichzeitig den Benutzern der umweltfreundlichen Straßenbahn die rote Karte gezeigt.

Der VCD hat im Faltblatt „kassel-konkret“ im Januar 2006 ausführlich Stellung genommen (siehe Kasten). Es bleibt zu hoffen, dass der Aktionismus zur Adventssperrung eine Eintagsfliege bleiben wird. (Wolfgang Schmidt)

Fußgängerzone und Tram: Die Position des Kasseler VCD

Der VCD hält nichts von einer Sperrung der Innenstadt für die Straßenbahn in der Vorweihnachtszeit. Es ist akzeptabel, wenn bei besonderen „Events“ wie dem Stadtfest oder der „Kasseler Freyheit“ die Trams nicht durch die Königsstraße fahren. Dies sind Ausnahmen, die sich auch halbwegs vernünftig kommunizieren lassen. Nicht in Ordnung ist hingegen, mit dem fadenscheinigen Argument der Sicherheit an Einkaufssamstagen den Tramverkehr aus der Fußgängerzone herauszunehmen. Letztlich steckt dahinter nichts anderes als das Signal, dass die Straßenbahn in der Fußgängerzone störe. Und es ist eine Frage der Zeit, bis weitere Anlässe erfunden werden, die gegen die Tram in der City ins Feld geführt werden. Demnächst werden Ostermarkt und „Zissel“ als Sperrungsargumente kommen und die Fußballweltmeisterschaft oder die documenta dürften auch als Gründe herangezogen werden.

Dass schon 45 Jahre das Miteinander von Tram und Innenstadtbesuchern funktioniert, scheint bei den Befürwortern der Sperrung abzuprallen, als wären sie gegen Argumente für die Straßenbahn immun.

Im Faltblatt „kassel konkret“ (01.2006) nimmt der Kasseler VCD Stellung zur Sperrung der Fußgängerzone. Das Faltblatt kann kostenfrei bestellt werden: VCD KV Kassel, Steinweg 21, 34117 Kassel vcdkassel@web.de Bitte Adresse für den Versand angeben.



Bequem und umweltfreundlich ins Herz der Stadt: Die Straßenbahn in Kassel

Wir leben in einer Zeit, in der durch die Tiefgaragen Friedrichsplatz und CityPoint mit dem Auto bequem (und wettergeschützt) bis fast in die Läden an der Fußgängerzone gefahren werden kann und sich der öffentliche Verkehr gerade außerhalb des Berufsverkehrs nur eingeschränkt gegen die Konkurrenz des Autos behaupten kann. Da ist es völlig widersinnig, ausgerechnet an den frequenzstärksten Tagen des Jahres die umweltfreundliche Tram aus der Königsstraße herauszunehmen und damit den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel unattraktiver zu machen. (Bericht und Fotos: Wolfgang Schmidt)

Fußgängerzonen sind sicherste Strecken im Netz



Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen sind nach einer Befragung des VdV die sichersten Strecken im Netz!

Anlässlich der Herausnahme der Tram aus der Königsstraße an den Adventswochenenden weist die KVG auf eine aktuelle Mitgliederbefragung des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VdV) hin.

Aus der Befragung geht hervor, dass die Straßenbahn in Fußgängerzonen in vielen Städten, wie z.B. Erfurt, Neuss, Heilbronn und Bremen, eine Selbstverständlichkeit

ist, und dass gerade die Geschäftsleute von dieser Einrichtung profitieren.

Vor allem aber die Ergebnisse der Erhebung zur Unfallhäufigkeit sprechen eine deutliche Sprache. Danach hatten 25 von 31 Unternehmen, die in verkehrsberuhigten Bereichen verkehren, im Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. März 2005 keinen Unfall mit Personenschaden zu verzeichnen.

Interessant sind auch die Befragungsergebnisse zum Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Unfallhäufigkeit. Es zeigt sich, dass ein solcher Zusammenhang nicht gegeben ist. Nach Aussagen des VdV belegen die niedrigen Unfallzahlen deutlich, dass die von Straßen- und Stadtbahnen befahrenen verkehrsberuhigten Bereiche insgesamt als die sichersten Strecken im Netz bezeichnet werden können. (Aus einer Information der KVG)

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen hat seinen Hauptsitz in Köln. Weitere Informationen zum VdV und seinen Positionen gibt es unter www.vdv.de.



Weihnachtsmarkt und Tram am Königsplatz



Die Kasseler leben seit Jahrzehnten gut mit der Tram im Zentrum.

Radwanderertriebwagen zwischen Kassel und Naumburg ?

Dass in nordhessischen Straßenbahnen und Regionalzügen Fahrräder kostenlos befördert werden, nutzen viele Gruppen. Auch das Lossetal wird mit Verlängerung der Schienenstrecke nach Hessisch Lichtenau für Rad fahrende Familien attraktiver. Leider wird der höchste Bahnhof im Landkreis Kassel, Schauenburg-Hoof, 400 m hoch, nicht nach Regelfahrplan auf der Schiene angefahren. Der Dampfzug Hessencourrier befördert zwar auch Fahrräder, fährt aber oft nur nach Wunsch von Gruppen.

Vorbild oberes Edertal....

Zwischen Frankenberg und Battenberg wird von Montag bis Freitag die Schienenstrecke von Güterzügen verschiedener Industriebetriebe befahren, so z.B. von dem Heiztechnikhersteller Viessmann in Allendorf/Eder. Seit April 2005 nutzt die Kurhessenbahn die am Wochenende nicht genutzten Gleise für Radfahrertriebwagen, z.B. den VT 628. Der Zug startet in Frankenberg einmal am Vormittag und einmal am Nachmittag. An jeder Station kann ein- bzw. ausgestiegen werden. Für die 13 km benötigt der Triebwagen etwa 30 Minuten. In Battenberg-Auhammer steigen nach kurzem Aufenthalt Radwanderer in Richtung Frankenberg ein. Fahrkarten werden im Zug verkauft. Die Kurhessenbahn rechnete bis Oktober 2005 mit 1000 Fahrgästen für die Sommersaison. Mitte Oktober meldete die Ederberglandtouristik in Frankenberg, dass im genannten Zeitraum auf der Strecke 2000 Bahntickets verkauft worden seien. Nach diesem Erfolg plant die Bahn im Jahr 2006 zwischen dem 17. April und dem 3. Oktober den Einsatz von Triebwagen an Sonntagen.

....für den Naturpark Habichtswald

Die KNE-Trasse zwischen Kassel und Naumburg mit den bekannten Halten des Hessencourriers ist gegenüber der Ederaltalstrecke mehr als doppelt so lang. Aber auch hier könnte ein Triebwagen zweimal am Tag hin und zurück fahren, wenn der Abend einbezogen wird. Fahrzeiten müssten mit dem Hessencourrier bzw. der KVG abgestimmt werden. Wichtig ist der mögliche Verkauf von Fahrkarten im Zug, am besten die gleichen Fahrausweise wie in den parallelen Straßenbahnen bzw. Linienebussen. So wird Wanderern das Umsteigen erleichtert. Eine Familie aus Kaufungen käme z.B. mit dem Kassel Plus-Ticket bis Schauenburg-Hoof. Hier werden viele aussteigen. Aber eine Weiterfahrt lohnt trotzdem. Bequem erreicht man im Zug das Thermalbad von Bad Emstal. In Naumburg locken Eisenbahnmuseum, Kuranlagen, die Burganlage und ein Grenzsteinwanderweg. Breitenbachs Märchenwache, ein beliebtes Ziel für Heimatfreunde, liegt zwar in der Nähe des Gleises. Es fehlt aber ein passender Bahnsteig. Da das Baunatal dichter besiedelt ist als das obere Edertal und im Einzugsbereich von Kassel liegt, würde wahrscheinlich im Sommerhalbjahr die Zahl von 2000 Fahrgästen überschritten werden.

Das Radwegenetz im südlichen Naturpark Habichtswald ist gut ausgeschildert. Es bestehen genügend Einkehrmöglichkeiten. Nun ist die Politik gefordert, dem NVV Geld für einen Radfahrertriebwagen zu geben. (Hermann Hoffmann)



Regiotram zur Eröffnung der Lossetalbahn in Hessisch Lichtenau

Lossetalbahn Kassel - Hessisch Lichtenau: Jungfernfahrt der Regio-Tram in Weiß und Silber

Am Samstag, dem 28. Januar 2006 fuhr ein 37 Meter langer Regiotramzug - überfüllt mit Prominenz und vielen anderen Fahrgästen - die 25 km lange Strecke von Kassel nach Hessisch Lichtenau. Wegen des großen Andrangs waren noch zwei Straßenbahnzüge in Doppeltraktion vorgeschickt worden. Sowohl in der Hessentagsstadt (28. Mai bis 4. Juni 2006) als auch in zwei Helsaer Ortsteilen nahm die Bevölkerung mit musikalischen und Gaumen-Darbietungen lebhaften Anteil. Während die Straßenbahn vom Kasseler Rathaus bis Hessisch Lichtenau 51 Minuten benötigt, schafft es die Regio-Tram in 43 Minuten. Diese benutzt in Kaufungen das alte Gleis der Waldkappeler Bahn und fährt mehrere Haltestellen nicht an. Da das Waldkap-

peler Gleis nicht elektrifiziert ist, wird der Wagen innerhalb von Sekunden vom elektrischen auf Dieselbetrieb umgestellt. Die Regionalbahn Kassel (RBK) hat insgesamt 28 Regio-Tram-Fahrzeuge zum Stückpreis von 3,4 Millionen Euro beschafft. Der NVV verspricht sich einen Fahrgastzuwachs von 60 Prozent gegenüber dem bisherigen Busverkehr. Mit neuen Straßenbahnlinien in Helleböhn-Brückenhof, Baunatal und Kaufungen-Helsa waren in den letzten 10 Jahren positive Erfahrungen gesammelt worden.

Schon jetzt findet das „Kasseler Modell“ international Beachtung. 15 Delegationen aus USA, Malaysia, den Niederlanden, Frankreich und Osteuropa haben sich bereits in Kassel über das moderne Verkehrs-

Millionen für Schiene und Infrastruktur und 80 Millionen für neue Fahrzeuge.

Die Lossetalbahn fährt durch eine landschaftlich reizvolle Gegend mit langen Waldstücken und könnte mit der Thüringer Waldbahn zwischen Gotha und Tabarz verglichen werden. Zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau wird ein Höhenunterschied von mehr als 200 Metern überwunden - eine Attraktion für Radwanderer, ähnlich dem Meißnerbus. Sehenswürdigkeiten im Lossetal: die 1000 Jahre alte Stiftskirche in Oberkaufungen (Kaiserin Kunigunde), in Helsa ein Mühlrad, das Strom erzeugt und viele Schmuckstücke in der mittelalterlichen Hessentagsstadt Hessisch Lichtenau. (Bericht: Hermann Hoffmann, Fotos: Roald Oestreich)



Viel Andrang herrschte zur Eröffnung der Lossetalbahn in Hessisch Lichtenau

system informiert. Seit Mai 2005 verkehrt die RT3 von Kassel Hbf nach Warburg (Westf). Im Mai 2006 folgt die RT1 nach Melsungen und im Herbst 2006 die RT4 nach Wolfhagen. Im Dezember 2006 sind hoffentlich - mit Fertigstellung des Kasseler Hauptbahnhofstunnels - Straßenbahn und Eisenbahn miteinander verknüpft. Die Gesamtkosten für das Kasseler RT-Netz betragen 180 Millionen Euro, davon 100

Eine Doppeltraktion aus den für die Lossetalbahn vor etwa fünf Jahren beschafften Tramwagen von Bombardier kurz vor der Station Stadtmitte in Hessisch Lichtenau



Zur Geschichte der Lossetalbahn

Die eingleisige Kassel-Waldkappeler Eisenbahn (über Hessisch Lichtenau) wurde 1879 eröffnet. Sie verband Kassel mit der „Kanonenbahn“ Berlin - Leinefelde - Eschwege - Waldkappel - Treysa - Koblenz - Trier - Metz. Hundert Jahre nach der Eröffnung verkehrten im Lossetal 17 Zugpaare und 8 bis 10 Bahnbusse. Bahn- und Busverkehr waren nur wenig aufeinander abgestimmt. Auch in Kassel war die Verknüpfung mit dem Verkehrsnetz der KVG unzureichend. Während die DB den Schienenverkehr zu Gunsten von Linienbussen zurückfuhr, wurde in Kassel die Tramstrecke auf der Leipziger Straße nach Osten verlängert. 1985 stellte die DB den Personenverkehr zwischen Kassel und Waldkappel (-Eschwege) auf der Schiene ein. Im Lossetal verkehrten nur noch wenige Güterzüge (Kohletransporte). Dagegen erreichte im Herbst 1998 die Kasseler Straßenbahn eine neue Wendeschleife in Kaufungen-Papierfabrik, zeitgleich mit Verknüpfung von Helleböhn-Trasse und Baunatal-Trasse in Oberzwehren-Mitte. In Kaufungen-Papierfabrik wurde eine Verknüpfung mit dem DB-Gleis möglich. Die schon oben genannte RBK kümmerte sich



Eröffnungstram in Hessisch Lichtenau

nun um die Lossetaltrasse. Zunächst wurde die Strecke bis Helsa elektrifiziert und im Juni 2001 für den Personenverkehr feierlich eröffnet. Mit der Verlängerung nach Hessisch Lichtenau im Januar 2006 ist ein vorläufiger Höhepunkt erreicht.

Die neue Technik leidet unter manchen Kinderkrankheiten, wird sich aber durchsetzen. (Bericht: Hermann Hoffmann, Fotos: Roald Oestreich)

Betrieb auf den neuen Linien RT2 und 4

Die bisher bereits zwischen Helsa und Mattenberg verkehrende Linie 4 wurde zur Eröffnung der neuen Strecke bis Hessisch Lichtenau verlängert. Dabei verkehren im Berufsverkehr alle 30 Minuten, sonst alle 60 Minuten Züge bis in die Hessentagsstadt 2006.

Die anderen Kurse der Linie 4 enden in Helsa bzw. wie bisher in „Papierfabrik“. Zusätzlich werden im Berufsverkehr jeweils zwei Fahrten als RT2 angeboten.

Diese nutzen in Oberkaufungen die alte Bahnstrecke und sind dadurch einige Minuten schneller als die Trams der Linie 4. Auf den Kursen der RT2 verkehren die neuen Dieselhybridfahrzeuge, da bisher die Oberkaufunger Umgehungsstrecke nicht elektrifiziert ist. Auf der Linie 4 verkehren weiterhin die seit 1999 beschafften „blauen“ Niederflurbahnen des Typs Bombardier Classic. (Wolfgang Schmidt)

Mangelnder Service im Kundenzentrum Mauerstraße

Ärgerlich sind die Erfahrungen einiger Kunden mit dem NVV-Kundenzentrum in der Mauerstraße.

Fall 1: In der zweiten Betriebswoche der verlängerten Lossetalbahn wurde nach einem Fahrplan der Linie 4 gefragt. Während die Minifahrpläne der meisten anderen Linien bereits in der Vitrine vorrätig waren, fehlte ausgerechnet die neue Linie 4. Also musste man in der Schlange vor dem Schalter warten. Am Schalter reichte die freundliche Angestellte sofort einen Minifahrplan der Linie 4 über den Tresen. Auf die Bemerkung, dass die Pläne in der Vitrine fehlten, hieß es lapidar, dies wäre Absicht, da die Fahrpläne sonst so schnell weg wären.

Allerdings entpuppte sich der übergebene Minifahrplan später als Fahrplan der Linie 4 „West“. Dass es zwei gibt, war nicht mitgeteilt worden. Also folgte am nächsten Tag das gleiche Prozedere. Nachdem sie sich wieder angestellt hatten, erhielten die Kunden auf die Frage nach „einem Fahrplan der Linie 4“ sofort den Mini-Fahrplan Linie 4 „Ost“. Der war nun richtig. Einen Hinweis aber darauf, dass es auch eine Ausgabe „West“ gibt, erfolgte übrigens auch hier nicht.

Fall 2: Seit Mitte Dezember fahren die Züge auf der Fuldatabahn nach Bebra mit völlig neuem Fahrplan. Zudem wurde der RB-Verkehr zwischen Kassel und Melsungen weit gehend auf Busersatz umgestellt. Bekannt war, dass es (unnötigerweise) zwei unterschiedliche Informationen gibt. Zum einen den Streckenfahrplan der DB (dort fehlen die Ersatzbusse) und zum anderen ein Faltblatt des NVV (dort fehlen die Züge zwischen Melsungen und Be-

bra). Doch keine der beiden Infos war im Kundenzentrum vorrätig. Erst über Telefon (0180-234-0180) wurden beide Exemplare per Post zugestellt.

Fall 3: Ende Februar fragte ein Kunde nach einem Fahrplan der Linie 4. „Den gibt’s hier nicht, den gibt’s ab Montag in den Straßenbahnen“, war die Antwort im Kundenzentrum. In den Trams wurden Fahrpläne aber in der folgenden Woche nicht gesichtet. (Dr. Florian Cebulla)

Kommentar:

Das darf nun wirklich nicht passieren. Da wird für viele Millionen Euro eine neue, attraktive Nahverkehrsverbindung gebaut und dann fehlt es an einfachen Fahrplanbroschüren für diese Strecke.

Schon in der Vergangenheit gab es immer wieder mal Probleme mit Informationen und Infomaterialien. Stand morgens etwas in der HNA, so war es nicht sicher, ob mittags das Kundenzentrum immer darüber Bescheid wusste. Doch eigentlich hatten wir gedacht, diese Pannen gehörten der Vergangenheit an.

Man hat den Eindruck, dass die Verantwortlichen das Kundenzentrum an der Mauerstraße nur als Fahrscheinverkaufsstelle sehen. Die viel wichtigere Funktion, Informationspol für den Nahverkehr in Kassel zu sein, bleibt man zu oft schuldig. (Wolfgang Schmidt)

Öffentlicher Nahverkehr

Scheibenwerbung: Sichtverschmutzung geht weiter

Ungeachtet der Kritik des VCD werden an Trams und Bussen in Kassel weiter Scheiben mit Werbefolien beklebt. Zwar sind besonders extreme Beklebung mittlerweile durch Auslaufen der Werbeverträge verschwunden, aber der Anteil der neuen Werbungen, die nicht auf die Beklebung der Scheiben verzichten, ist nicht geringer geworden.



Freie Fahrt für freie Autofahrer, mitten auf den Scheiben von Wagen 620.



Die KVG hat bereits 2003 dem VCD zugesichert, „möglichst nicht im Sichtbereich der Fahrgäste“ Werbefolien anzubringen. Die Praxis sieht anders aus.



Selbst die Schwester „Städtische Werke“ beklebt Scheiben, gleich an fünf Bahnen.



„Gefängnisbahn“, „Käfighaltung von Fahrgästen“ oder Nahverkehrsmittel? Eigentlich könnte man sich hier die Fenster sparen und die Kunden gleich mit Containern befördern.



Ganzwerbung mit Scheibengestaltung kostet ganze 420 Euro mehr als ohne Scheibengestaltung. Der Normalpreis (Preisliste DSM 2004) beträgt 1350,- Euro, mit Scheibenwerbung kostet eine Niederflurbahn 1770,- Euro je Monat. Bei geschätztem Anteil von 70%, der an die KVG fließt, entspricht das dem Gegenwert von nicht einmal sechs Monatskarten.



Noch zur Jahreshauptversammlung im letzten Jahr hatte der VCD-Vorstand dem als Gastredner eingeladenen KVG-Vorstand einen erneuten Protest, unterstützt durch gesammelte Unterschriften, überreicht. Leider hat die KVG bis zum heutigen Tag nicht reagiert.

Bisher wurde bei entsprechenden Gesprächen immer wieder auf das Problem der mit der Werbung verbundenen Einnahmen verwiesen. Doch ist der Mehrertrag durch die Scheibenwerbung nicht sonderlich groß. So kostet die Beklebung einer Straßenbahn (Vollwerbung) je Monat 1350 €, für die Beklebung der Scheiben werden weitere 420 € berechnet. Bei



Besonders nervig sind die aktuellen Werbestrangungen des Hessischen Rundfunks. Mit den Gebühren der Zuschauer beklebt der Sender neun Bahnen in mehreren Varianten.

Öffentlicher Nahverkehr

geschätztem Anteil von 70% (der Vermittler DSM bekommt ja ebenfalls Geld) erhält die KVG also etwa 300 €. Dies entspricht nicht einmal 6 Monatskarten.

Im Gegensatz zur ärgerlichen KVG-Praxis steht die Position des Nordhessischen Verkehrsverbundes. Der NVV hat bereits vor mehreren Jahren auf Anfrage dem VCD mitgeteilt, dass er jede Art von Scheibenwerbung ablehnt. Und bei den in den letzten Monaten durchgeführten Ausschreibungen (siehe auch Bericht auf Seite 15) im regionalen Busbereich schließt der NVV diese Werbung bereits im Ausschreibungstext aus.



Auch der Sender FFH klebt komplette Scheiben zu

Die aktuelle Situation im Trambereich der KVG: Insgesamt stehen 57 Niederflurbahnen und 22 hochflurige Stadtbahnwagen zur Verfügung. Von den 57 Niederflurbahnen tragen 43 Fahrzeuge Werbung, 14 sind werbefrei. Ohne beklebte Scheiben kommen 11 Werbungen aus, 32 Werbungen erscheinen auch auf den Scheiben. Bei den älteren 22 Wagen sind acht Züge mit Werbung versehen, nur drei tragen Scheibenwerbung. Von den mit

Werbung versehenen Zügen tragen also derzeit gut zwei Drittel die unfreundliche Scheibenwerbung.

Besonders ärgerlich ist die aktuelle Werbekampagne des Hessischen Rundfunks. Bezahlt mit den Gebühren der Radio- und Fernsehzuschauer, werden seit Dezember 2005 mittlerweile neun Bahnen beklebt. Alle nutzen auch Sichtbereiche an den Scheiben für Werbefolien. Extrem sind die drei Fahrzeuge, die für das Hessenfernsehen werben. Bei diesen Fahrzeugen beschränkt sich die inhaltliche Werbung fast ausschließlich auf die Scheiben. Der



Scheibenwerbung nervt generell. Aber besonders grotesk wirkt sie, wenn, wie bei der Kasseler Bank, Scheiben nur mit weißer Folie zugeklebt werden, ohne Motiv und ohne Information

Rumpf trägt nur farbige Folien ohne Text oder Bild, wie das Bild auf Seite 13 (Mitte) zeigt.

Fazit: Zwar zeigt sich die KVG bemüht um Verbesserung der desolaten Situation, aber noch wird der Wunsch nach ungetrübter Aussicht aus den Bahnen nicht ernst genug genommen. Es bleibt zu hoffen, dass der neue Aufsichtsratsvorsitzende Bertram Hilgen hier neue Maßstäbe setzt und keinen Druck auf das Unternehmen ausübt. Denn durch solchen Druck wurde die Werbung an Niederflurbahnen Mitte der 90er Jahre erst eingeführt. (Fortsetzung über nächste Seite)

Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen in Hessen



Recht erfolgreich im bisherigen Wettbewerb: Regionalverkehr Kurhessen (RKH)

Das Land Hessen und sein für den Verkehrsbereich zuständiger Minister Alois Rhiel haben die Weichen für mehr Wettbewerb im ÖPNV des Landes gestellt. Rigoros wie in keinem anderen Bundesland müssen, so die Vorgabe des Ministers, ab sofort alle Nahverkehrsleistungen ausgeschrieben werden. Minister Rhiel verspricht sich und den Nutzern des ÖPNV bessere Qualität, modernere Fahrzeuge und geringere Kosten. Erste Erfahrungen konnten schon im nördlichen und östlichen Hessen gesammelt werden. Im Kreis Fulda verlor der bisher dort fahrende Regionalverkehr Kurhessen RKH die Ausschreibung. Der Auftrag ging an den günstiger anbietenden Regionalverkehr Kinzigtal, einer Tochter der Hanauer Straßenbahn. Diese Firma konnte auch den Stadtverkehr Bad Hersfeld für sich gewinnen.

Im Raum Kassel wurde die erste Ausschreibung im Korridor Schauenburg-Naumburg durchgeführt. Dort verlor die Kassel-Naumburger-Eisenbahn KNE ihr eigentliches Standbein, den Busverkehr. Seit Dezember 2004 fahren nun auf den Linien 51 und 52 die roten Busse der RKH.

Die bisher gemeinschaftlich von KVG und RKH betriebenen Linien 30 und 32 Richtung Niestetal und Staufenberg gingen komplett an die RKH, die seit September

2005 bereits nach neuem Fahrplan fährt.

Anfang April gehen zwei neue Korridore an den Start: Söhrewald (hier gewann die KVG) und Fuldabrück-Guxhagen (hier gewann die RKH). Dass Ausschreibungen nicht unbedingt nur Gutes bedeuten, zeigt das Beispiel des Regionalverkehrs Kinzigtal KVK. Dort hat die Mutter, die Hanauer Straßenbahn, offenbar zu geringe Kosten für den Verkehr um Fulda, in Bad Hersfeld und weiteren Städten kalkuliert, obwohl sie dort mit den billigeren Fahrern der Tochter arbeitet. Man rechnet aktuell mit einem Defizit von 30 Millionen Euro, das nun die Hanauer Bürger tragen müssen. (Wolfgang Schmidt)

Kommentar:

Sind Ausschreibungen sinnvoll? Ja und nein. Eigentlich ist es ein richtiger Ansatz, dem den Auftrag zu erteilen, der den besten und wirtschaftlichsten Nahverkehr fahren kann. Allerdings gibt es dabei zwei Voraussetzungen: Erstens muss hinter den Ausschreibungen tatsächlich das Interesse stehen, einen guten und attraktiven Nahverkehr zu organisieren und nicht bloß Kosten zu sparen. Zweitens darf der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Unternehmen nicht ein Wettbewerb um die billigsten Löhne der Busfahrer sein.

Leider spricht die Erfahrung der letzten Jahre nicht unbedingt dafür, dass diese Voraussetzungen gewährleistet werden. So wurde auf Druck der regionalen Politiker im Raum Homberg (Efze) ein minimales Rumpfnetz ausgeschrieben, das kaum mehr als Schülerverkehr enthält. Und da Kostendruck offenbar ein so wichtiges Kriterium ist, bleibt nur das Lohndumping. Denn woanders können die Unternehmen meist nur noch wenig sparen.

Öffentlicher Nahverkehr

(Fortsetzung von Seite 14)

Thema Scheibenwerbung: Es geht auch anders!

Das es auch anders geht, zeigen die Bilder dieser Seite. Wenn schon Werbung an Bussen und Bahnen, dann nicht auf Fensterscheiben. Das dies geht, ohne das die Werbung unauffällig ist oder kein Kunde so werben möchte, zeigen Beispiele für

Werbungen, die auf die Beklebung der Scheiben verzichten (oben und Mitte). Das sollte doch zukünftig die Grenze für Werbekunden darstellen, wenn es schon kein zurück zu den werbefreien Bahnen (Foto unten) der 90er Jahre geben soll. (Bericht und Fotos: Wolfgang Schmidt)





Regionalbahn im Morgennebel auf der Guntershäuser Eisenbahnbrücke. Derzeit fahren hier fast gar keine Regionalbahnen mehr

Mieses Angebot von Bahn und NVV zwischen Kassel und Melsungen

Mit dem Fahrplanwechsel hat es auf der Bahnstrecke zwischen Kassel und Melsungen einen Kahlschlag ungeahnten Ausmaßes gegeben. Von vorher drei RE-Zügen und zwei RB-Zügen nach Bebra alle zwei Stunden blieben nur noch zwei Züge, die bis Melsungen nur in Guxhagen und ab Melsungen überall halten. Damit fehlt südlich von Melsungen jegliche schnelle Regionalverbindung.

Eigentlich sollte dafür das Angebot zwischen Kassel und Melsungen durch die Regiotram ergänzt werden. Doch vom vorläufigen Stundentakt (Später 30-Minuten-Takt) ist nichts zu sehen. Da die Bahn trotz vorhandener Mittel die nötigen Investitionen in einen Gleiswechsel in Melsungen und in so genannte Gleisfreimeldeeinrichtungen nicht zeitgerecht umsetzte, konnte der Starttermin im Dezember 2005 nicht eingehalten werden.

Offenbar im Streit mit der DB hat der NVV dann keine anderen Züge bestellt, sondern bis auf wenige Verbindungen im Berufsverkehr stattdessen einen mehr als unattraktiven Busersatzverkehr organisiert.

Zu diesem Thema veröffentlichen wir nachfolgend auch eine Pressemitteilung des Fahrgastverbandes Pro Bahn. *(Bericht und Fotos: Wolfgang Schmidt)*

Pressemitteilung von ProBahn Hessen: Pro Bahn kritisiert Deutsche Bahn , NVV und tatenlose Bundespolitiker

Mit tiefer Besorgnis betrachtet der Fahrgastverband Pro Bahn die jüngsten Entwicklungen zur Regiotram und zum neuen Fahrplan in Nordhessen.

Obwohl die Zusage und die Gelder für den Bau neuer Gleisfreimeldeanlagen und der Wendeanlage Melsungen Süd vorhanden sind, hält

Öffentlicher Nahverkehr

sich die Deutsche Bahn nicht an ihre Versprechen und missbraucht offenbar Gelder, die für die Modernisierung des Schienennetzes vorgesehen sind, um Logistikanbieter oder Konkurrenten der Bahn zu kaufen.

Pro Bahn fordert schon lange, das Schienennetz zu regionalisieren, damit Gelder effizient für leistungsfähige Infrastruktur eingesetzt werden

Alle nordhessischen Bundespolitiker sind hier gefordert in Berlin auf den Tisch zu klopfen, damit das Projekt Regiotram nicht scheitert bevor es überhaupt richtig begonnen hat.

Wenn die Politik nicht massiv Druck macht ist auch der Bau der Wendeanlage in Melsungen Süd bis zum Sommer sehr fraglich, das zeigen andere verzögerte Bahnhofprojekte deutlich.

Für das Projekt Regiotram ist ein immenser Schaden entstanden. Die teuer bezahlten Trams stehen mindestens ein halbes Jahr ungenutzt in Kassel herum. Der Imageschaden bei der Bevölkerung durch vorenthaltene Leistungen (Busersatzverkehr) und teilweiser Verschlechterung des Angebots durch die Regiotram (Guxhagen) ist so schnell nicht wieder gutzumachen.

Die zum Fahrplanwechsel zusätzlich gefahrenen Züge zwischen Kassel

und Melsungen müssen teure Leerfahrten nach Beiseförth oder Heinebach machen um zu wenden, dadurch werden ca. 100 000 km im Jahr ohne Fahrgäste zurückgelegt. Die Trassengebühren liegen bei bis zu 8 Euro pro Kilometer.

Nicht nachvollziehbar ist nicht nur die völlig ungenügende Informationspolitik der Deutschen Bahn sondern auch die des NVV.

Jedes Jahr ist die rechtzeitige Information zum Fahrplanwechsel ein Speißbrutenlaufen für den Fahrgast.

Zum diesjährigen Fahrplanwechsel mit sehr gravierenden Änderungen hätte es schon Wochen vorher Fahrplaninfo's geben müssen.

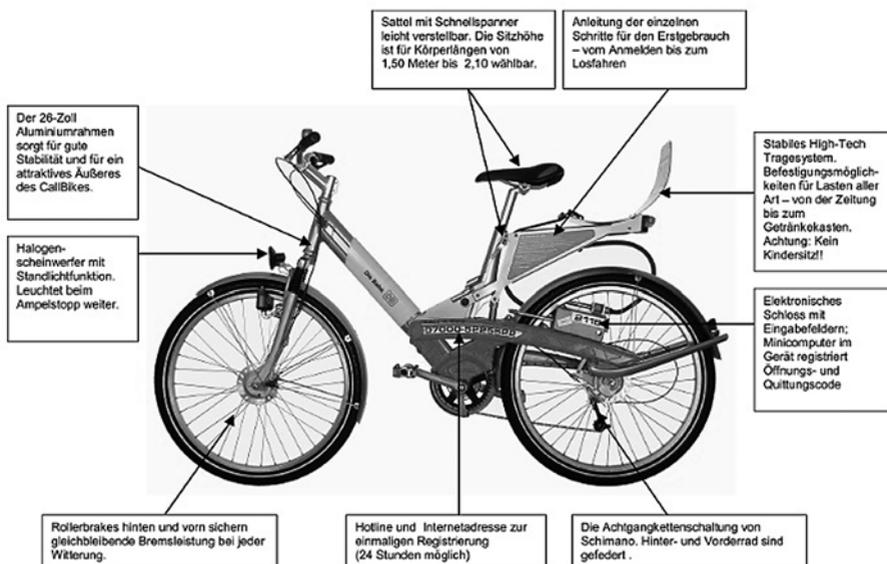
In Sachsen Anhalt und Thüringen werden sämtlich Fahrpläne schon mehrere Wochen vor Fahrplanwechsel im Internet veröffentlicht. Bürgernähe spielt dort offenbar eine große Rolle.

Zu kritisieren ist auch die weitere Ausdünnung der Spätverkehre durch den NVV bzw. die Umstellung auf Busersatzverkehr. So braucht der Bus zwischen Melsungen und Bebra etwa doppelt so lange wie ein Zug und ist nicht im DB –Fahrplan eingezeichnet, das ist völlig inakzeptabel im High-Tech Land Deutschland und wird zur Abwanderung von Fahrgästen führen

Kommentar:

Zwar soll nun die Regiotram im Mai 2006 an den Start gehen, doch ist es nicht akzeptabel, dass hier öffentliche Unternehmen (die DB gehört dem Bund, der NVV den Landkreisen) einen Streit auf dem Rücken der Fahrgäste austragen. Auch wenn die DB der eigentliche Schuldige des Schlamassels ist, hätte der NVV gut daran getan, das Kind nicht mit dem Bade

auszuschütten. Durch die Streichung fast des kompletten Zugangebotes für die Bahnhöfe Röhrenfurth, Körle und Guxhagen werden in wenigen Monaten mehr Fahrgäste verloren gehen als in Jahren zusätzlich gewonnen werden können. Kein schöner Zug unserer Nahverkehrsverantwortlichen. (Wolfgang Schmidt)



Mit Call-a-Bike durch Berlin ...oder Frankfurt, Köln München

Vielen Großstadtbesuchern sind sie schon aufgefallen, die rot-silbernen Fahrräder mit dem auffälligen runden Gepäckträger auf dem ein großes DB-Logo prangt. Diese Fahrräder sind Mietfahrräder, die durch eine ganz besondere Technik glänzen.

Innerhalb eines bestimmten Gebietes – in Berlin ist das innerhalb der Ringbahn – finden sich diese Fahrräder mehr oder minder zufällig an irgendwelchen Kreuzungen abgestellt. Findet man so ein Fahrrad sieht man anhand einer roten oder grünen Meldeleuchte, ob das Fahrrad frei oder besetzt ist. Ist es frei, so kann man es ausleihen.

Wie funktioniert das?

Dazu muss man allerdings erst einmal eine Kundennummer haben. Die bekommt man als Kreditkartenbesitzer sofort. Wer Lastschrift bevorzugt, sollte sich meiner Erfahrung nach zwei Wochen vorher schon

anmelden – das Verfahren dauert leider etwas länger. Die Anmeldung geschieht per Telefon oder per Internet.

Steht man also vor dem Fahrrad, das man buchen möchte, ruft man einfach die Rufnummer an, die auf dem Fahrrad steht. Manchmal meldet sich eine Computerstimme, manchmal aber auch eine menschliche. Nach Angabe der Kundennummer bekommt man einen Zahlencode. Diesen Zahlencode tippt man in das elektronische Schloss ein und schon springt das Schloss auf.

Nun kann man also ganz komfortabel – die Räder sind vollgefedert – durch die Stadt fahren. Kommt man z. B. an einem Geschäft vorbei, das man sich ansehen möchte, kann man das Schloss einfach sperren und später mit dem Code, der zuvor ja auch schon das Schloss geöffnet hatte, wieder öffnen.

Wer am Ziel angelangt ist, oder keine Lust mehr hat zum Radfahren, stellt das Fahr-

Radverkehr

rad einfach an einer Straßenkreuzung ab und schließt das Schloss. Wenn man dann auf dem Display antippt, dass man das Rad nun abgeben möchte, gibt das Display einen Zahlencode aus. Diesen muss man der Buchungszentrale mitteilen, dann ist das Fahrrad wieder freigeschaltet und kann von anderen NutzerInnen ausgeliehen werden. Diesen Anruf darf man nicht vergessen – erst mit diesem Anruf endet die Mietzeit und damit auch die Mietzahlung!



Wie finde ich ein Call-a-Bike?

Einfach per Zufall. Wo jemand ein Call-a-Bike stehengelassen hat, kann man es sich einfach nehmen. In bestimmten Stadtteilen (z. B. der Einkaufsmeile in Kreuzberg) ist es kein Problem, ein Fahrrad zu finden. Andernorts kann es sein, dass man sein Ziel schon zu Fuß erreicht hat, bevor man

ein Rad gefunden hat.

Wer schnell ein Call-a-Bike finden will, kann zu einer der Stationen fahren, an denen die Bahn dafür sorgt, dass fast immer Fahrräder da stehen. In Berlin wären dies der Bahnhof Zoo, der Nollendorfpfplatz oder der französische Platz am Brandenburger Tor.



Wohin kann man fahren?

Das schöne an Call-a-Bike ist, dass man spontan ohne Buchung einfach losfahren kann und das Rad abstellen kann, wo man will. Einwegfahrten sind somit keine Ausnahme sondern die Norm. Hinfahren kann man übrigens wohin man will, also auch aus dem Call-a-Bike-Gebiet heraus. Nur zurückbringen muss man es, wenn man keine Vertragsstrafe zahlen möchte.

Meine erste Fahrt war vom Bahnhof Zoo zur Messe. S-Bahn fahren mit einmal umsteigen am Westkreuz schien mir eher umständlich zu sein. Und bei Sonnenschein hatte ich einfach Lust zum Radfahren. Auf den Seitenstraßen Charlottenburgs lernte ich Berlin von einer ganz anderen Seite kennen. Ruhige Pflasterstraßen mit Jugendstilhäusern wechselten sich mit kurzen Abschnitten auf Hauptverkehrsstraßen ab. Das Fahrrad konnte ich an der S-Bahn-Station abstellen und nach meinen Erledigungen mit der S-Bahn weiterfahren.

Erstaunt war ich bei der Fahrt darüber, dass das Rad sehr gepflegt war und trotz seines hohen Gewichts sehr angenehm lief. Vollfederung und Rollenbremsen machen das Rad sehr komfortabel.

Eine andere Fahrt ging vom Bahnhof Zoo durch den Tiergarten und das Regierungsviertel zum Brandenburger Tor. Ab dort war die Stadt so verstopft, dass es sinn-



voll war, das Rad einfach stehen zu lassen und zu Fuß weiterzugehen. Im Tiergarten fand ich erstaunlich, wie viele RadlerInnen hier unterwegs waren. Klar, wer so schöne Fahrtstrecken hat, fährt auch alltags gerne Fahrrad.

Call-a-Bike lohnt sich aber auch zum Abkürzen. Mancherorts sind die Ziele, die man erreichen möchte, nicht gut mit der U-Bahn erschlossen, oder es ist ein gewisser Umweg nötig, weil es keine Querverbindung gibt. In diesen Fällen kann man das Call-a-Bike zur Abkürzung einsetzen und an der nächsten Haltestelle wieder abstellen.

Touristentipp: Es gibt in Berlin eine touristische Radroute entlang der ehemaligen Mauer. Ich werde an dieser Stelle berichten, sobald ich dort gefahren bin.

Was taugen die Fahrräder?

In Kürze: Auf mich als recht anspruchs-

vollen Radler machten die Räder einen guten Eindruck. Die Räder, die ich geliehen hatte, waren sauber und hatten gut wirkende Bremsen. Wenn Räder von so vielen NutzerInnen gefahren werden, kommt es natürlich vor, dass bei dem einen oder anderen Rad mal etwas klappert oder eine Schaltung nicht perfekt eingestellt ist. Wirklich problematische Defekte habe ich allerdings keine erlebt.

Und was kostet das?

Auf Anhieb erscheint Call-a-Bike sehr teuer: ohne Bahncard kostet eine Minute 7 cent, mit Bahncard nur 5 cent. Man muss aber bedenken, dass man das Rad normalerweise nur bezahlt, wenn man auch damit fährt. Danach stellt man es ja wieder ab und anderen NutzerInnen zur Verfügung. Hohe Rechnungen kommen so kaum zustande. Und wer doch eine längere Tour macht zahlt max. 15 Euro am Tag.

Übrigens: Wer eine Kundennummer hat, kann zwei Räder gleichzeitig leihen und somit noch jemanden mitnehmen.

Wo gibt es Call-a-Bike

Außer in Berlin nur in Frankfurt a. M., Köln und München.

Würdest Du wieder damit fahren?

Natürlich! Ein Berlin-Besuch ohne Fahrrad ist für mich nicht richtig vollständig. Ich konnte vom Fahrrad aus viel sehen, ohne einer Hektik zu verfallen. Zu sehen gibt es viel, was mir zu Fuß zu langwierig wäre, mit dem Rad aber gerade richtig ist. Bei den nächsten Besuchen steht der Mauerradweg auf meiner Wunschliste. Radfahren in Berlin fand ich trotz des augenscheinlichen Verkehrschaos sehr angenehm. Es gibt ruhige Nebenstraßen und auf den Hauptverkehrsstraßen schienen

Radverkehr

die Autofahrer mich sehr gut zu respektieren. Schade nur, dass bei meinem letzten Besuch (kurz vor Weihnachten) keine Call-a-Bikes verfügbar waren. Leider macht die Bahn eine Winterpause.

Kein Herz für Radler im Kasseler Osten

Nachdem das Straßenverkehrsamt von der KVG einen breiteren Gleiskörper in der Leipziger Straße gefordert hat, zeigt sich die einseitig auf den Autoverkehr ausgerichtete Sichtweise dieses städtischen Amtes. Denn im gleichen Zug, bei dem man meint, zwischen Straßenbahnen und Autos müssten in Zukunft nicht mehr die seit 35 Jahren bewährten 30 cm Abstand, sondern 50 cm gebaut werden, kommt der Radverkehr unter die Räder.

Nicht genug, dass die Radler ihren Streifen letztlich nicht dem Straßenverkehrsamt, sondern der KVG zu verdanken haben, denn nur durch deren beharrliche Diskussion ist es nicht zum Wegfall der Radstreifen gekommen, sondern es bleibt bei einer Verschmälerung.

Nun hat das Amt offenbar ohne Abstimmung mit dem Fahrradbeauftragten und der KVG bereits die Markierungen auf der Leipziger Straße entfernt und es dauert wohl Wochen oder Monate, bis eine neue Markierung aufgetragen wird. Wo bleibt eigentlich bei solchen Schnellschüssen die Sicherheit, die doch der Aufhänger der unnötigen Diskussion über die Fahrbahnbreiten Anfang Februar war. Man hat das Gefühl, dass Radverkehr nicht zu den Aufgaben des Straßenverkehrsamtes gehört. Wo bleibt eigentlich ein Machtwort des zuständigen Baudezernenten, bisher

Wo gibt's Call-a-Bike?

In den Städten Berlin, Frankfurt (Main), Köln und München

Bericht: Roald Oestreich, alle Fotos: Mit freundlicher Genehmigung der DB Rent, die die Call-a-Bikes betreibt.

ist er das schuldig geblieben.

Ärger und Wut macht sich bei den Aktiven des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs und des VCD in Kassel breit. Denn seit über 15 Jahren sind sie in die Planungen von Radwegen einbezogen und müssen in den letzten Jahren feststellen, dass nahezu nichts mehr für die 1992 vorgestellten Radrouten investiert wird. Die Verwirklichung von Radwegen dauert Jahre. Auf die Fertigstellung der vor über 10 Jahren begonnenen Route aus der Nordstadt (es fehlt der Abzweig durch die Liebigstraße zum Altmarkt) warten sie immer noch. Die Beseitigung eines der wenigen an Hauptverkehrsstraßen gelegenen Radstreifens scheint innerhalb weniger Tage zu funktionieren. *(Bericht: Roald Oestreich, Foto: Wolfgang Schmidt)*

Im Faltblatt „kassel konkret“ (02.2006) nimmt der Kasseler VCD Stellung zur Diskussion um die Leipziger Straße. Das Faltblatt kann kostenfrei bestellt werden: VCD KV Kassel, Steinweg 21, 34117 Kassel vcdkassel@web.de Bitte Adresse für den Versand angeben.





Wintertipp: Spikesreifen für das Fahrrad

Auch wenn wir diesen Tipp ein bisschen spät veröffentlichen: Auch fürs Fahrrad gibt es Winterreifen. Ich fahre seit nun 4 ½ Wintern Spikesreifen vom Typ Hakka-peliitta der finnischen Marke Nokian.

Wie muss man sich so einen Spikesreifen vorstellen?

In diesen Reifen sind keine langen Nägel, wie sie von Motorradfahrern beim Ice-Speedway gefahren werden, eingelassen. Vielmehr sind es kurze Metallstifte, die kaum aus den Stollen des Reifens heraus-schauen. So ist sichergestellt, dass der Reifen gleichzeitig mit den Gummistollen und den Spikes auf der Fahrbahn haftet. Ein guter Spikesreifen hat natürlich gro-be Stollen, die gut im Schnee greifen und klebrigen Schnee gut auswerfen. Somit ist man mit so einem Reifen für Matsch,

Schnee und Eis gut gerüstet.

Übrigens: Die Spikesreifen werden nicht nur von AlltagsradlerInnen gefahren, sondern auch von Postboten in Skandinavien. Wenn man dem Internet glauben darf, hat die Firma Nokian die Spikesreifen wohl vor allem für die Post entwickelt.

Wie fährt sich so ein Spikesreifen?

Nun – zunächst gewöhnungsbedürftig. Auf trockener Fahrbahn fallen der hohe Rollwiderstand und das recht laute metallische Surren auf. In Kurvenfahrten hat man ein bisschen den Eindruck, dass das Rad nach außen wegdriftet. Blockiert die Hinterbremse gibt es ein unangenehmes schabendes Geräusch. Sacht es fahren ist also angesagt.

Schön ist aber das angstfreie Fahren: Dün-ne Eisschichten, Reif auf der Fahrbahn, zugefrorene Pfützen – all das verliert seinen Schrecken. Das Rad bleibt auf solchen Oberflächen ohne Probleme voll manö-vrierfähig. Erst wenn ein Eisregen dickere Eisschichten hinterlassen hat, sollte man etwas vorsichtiger bremsen. Denn dann verringert sich die Bodenhaftung doch ein bisschen und das Vorderrad neigt zum Blockieren - aber keine Angst, das Rad lässt sich dennoch lenken. Das Fahren bei Eis macht wirklich Spaß!

Ähnlich gut ist das Verhalten meiner Reifen auf Schnee: Die Reifen greifen wesentlich sicherer als ein gut profilierter „Sommerreifen“.

Festgefahrener und vereister Schnee ist allerdings problematisch. Diese Masse ist nicht stabil genug, um Spikesreifen haften zu lassen. Außerdem haben viele (so auch meine Reifen) die Spikes nur auf der Lauf-fläche. Das hilft aber nicht, um aus tiefen

Radverkehr

Spurrinnen herauszukommen. Das ist aber nicht schlimm: Im Gegensatz zu dünnem Eis sieht man zentimeterdicke Eis- und Schneeschichten doch recht deutlich und kann sich gut darauf einstellen.

Das Einzige, wo immer Vorsicht angesagt ist, ist bei Kurvenfahrten. Die Spikes finden sich wie gesagt auf der Lauffläche. Schnelle Kurvenfahrt sorgt dafür, dass nur noch die Hälfte der Spikes greift.

Kopfsteinpflaster ist übrigens mit Spikes ganz schlecht zu befahren, am schlimmsten, wenn es nass ist.



Trotz der offensichtlichen Vorteile zweifeln viele daran, dass ein Fahrrad Winterreifen braucht. Das liegt sicherlich daran, dass Fahrräder nicht als vollwertiges Fortbewegungsmittel, sondern als Kinder- oder Billigfahrzeug bzw. nur als Sportgerät gesehen werden. Hier eine Auswahl der Einwände:

„Aber so ein Spikesreifen geht doch auf trockener Fahrbahn kaputt!“

Ich bezweifle, dass eine trockene Fahrbahn viel schlimmer für den Reifen ist, als dünnes Eis. Mich interessiert diese Frage persönlich gar nicht. Aber das Gefühl, keine Angst mehr vor Eis haben zu müssen, überzeugt mich! Meinen ersten Satz Reifen habe ich vier Winter, also ca. 2.500 km gefahren, bis ich ihn wegen zu vieler gebrochener Spikes ausgemustert habe.

„Aber da muss man doch zweimal im Jahr Reifen wechseln!“

Stimmt. Beim Auto haben wir uns alle dran gewöhnt. Beim Fahrrad ist es eine Besonderheit, viele halten mich für „verrückt“. Dabei ist es gerade auf zwei Rädern überlebenswichtig, gute Bodenhaftung zu haben. (Übrigens noch viel wichtiger, als seinen Kopf mit einem Helm zu schützen! Schließlich sollte man gar nicht erst auf seinen Kopf fallen!) Ich wechsele übrigens nur die Mäntel selbst. Das gibt mir die Gelegenheit zweimal im Jahr im Innern des Reifens und an den Achsen nach dem Rechten zu sehen und Wartungsarbeiten durchzuführen. Schließlich soll das Rad dann ja für einige Monate pannen- und wartungsfrei laufen.

Der Reifenwechsel gibt mir übrigens auch die Möglichkeit, im Sommer einen besonders leisen und (auf Asphalt) gut haftenden Slick zu fahren, der sich als „Ganzjahresreifen“ überhaupt nicht eignen würde.

„Spikes sind in Deutschland doch verboten“

Stimmt nicht. In verschiedenen Rechtsquellen (z. B. Dietmar Kettler: „Recht für Radfahrer“) wird darauf hingewiesen, dass es kein generelles Spikes-Verbot in Deutsch

land gibt. Verboten sind allerdings Reifen, die eine feste Fahrbahn beschädigen können. Bei Kraftfahrzeugen entscheidet ein Zulassungsverfahren darüber, welche Reifen in Deutschland benutzt werden dürfen, bei Fahrrädern nicht. Niemand wird allerdings ernsthaft behaupten können, das ein Fahrrad mit max. ca. 100 kg Gesamtgewicht und winzigen Spikes an den Reifen tatsächlich eine Fahrbahn nachhaltig beschädigen kann.

„In Kassel gibt es so selten Eis und Schnee.“

Das stimmt tatsächlich. Wer immer den Wetterbericht sieht und notfalls auf die Straßenbahn ausweicht, kommt auch ohne Winterreifen durch den Winter.

„Spikes sind für Weicheier! Und wer sein Fahrrad beherrscht fährt auch sicher auf Eis!“

Wieder Anschluss bei der DB: Wer ist zuständig? „Ich“

Bei Sanierung von Bahnhöfen oder Brücken haben viele Bürgermeister Probleme mit der Bahn. Wer ist zuständig? Welches Tochterunternehmen der DB darf verhandeln? In Kassel geht es um die Einrichtung eines Technikmuseums im Kulturbahnhof, um eine neue Bleibe für den Dampfzug Hessencourrier, wenn die Hessische Landesbahn das jetzige Gelände für andere Zwecke benötigt. Auch die lebensgefährliche Bahnschranke an der Wegmannstraße im Kasseler Norden wartet auf eine Lösung. Am 27. Januar war der Konzernbevollmächtigte der Bahn für Hessen, Dr. Klaus Vornhusen, bei der DB-Fahrzeuginstandhaltung GmbH Kassel zu Gast. Hier berichteten der Kasseler Bürgermeister Thomas-Erik Junge, der Pressesprecher des Landkreises Kassel, Harald Kühlborn, und auch Klaus Ossowski, Geschäftsführer

Nunja. Diesen Menschen ist nicht zu helfen. Meiner Erfahrung nach gibt es aber nicht wenige davon. Interessanterweise erzählen gerade diese Menschen häufig und gerne von Stürzen.

Fazit

Spikesreifen sind ungefähr doppelt so teuer wie normale Mäntel und ihr Fahrverhalten ist schon manchmal etwas nervig. Aber winterliches Fahren ohne Angst entschädigt für diese Unzulänglichkeiten. Und der schönste Wintersport ist doch das alltägliche Radfahren in Eis und Schnee! Auch wenn (oder weil?) man oft seltsam angesehen wird, wenn man noch zügig fährt, wenn die Autos kaum noch anfahren können. *(Bericht und Fotos: Roald Oestreich)*

des Zweckverbandes Raum Kassel, davon, dass es schwierig sei, Verantwortliche bei der DB zu ermitteln und zu erreichen. Auf die Frage, wer von der Bahn für Kassel zuständig sei, zückt Dr. Klaus Vornhusen seine Visitenkarte: „Ich“. Er sei häufig in Kassel, mindestens einmal im Monat. Allerdings wollte sich Dr. Vornhusen zu den Fragen Technikmuseum und Hessencourrier nicht sofort äußern. Dies würde aber mit Bürgermeister Junge bzw. mit der HLB abgeklärt.

Der VCD hofft, dass für Verhandlungspartner und Fahrgäste der Bahn mit Dr. Vornhusen, seit einem Dreivierteljahr Konzernbevollmächtigter, mehr Bewegung in die Bahnprobleme kommt. *(Hermann Hoffmann)*

Motoren, Sensoren, Bordcomputer: Elektronik und kein Ende

Wenn man derzeit ein neues Auto kaufen will, lernt man gezwungenermaßen den Elektronikwahn der Entwicklungsabteilungen kennen, der in den vergangenen Jahren zu Rückrufen, Pannen und millionenfachen Werkstattaufenthalten geführt hat. Was neuerdings in den Entwicklungsabteilungen erdacht wird, ist zwar wieder geprägt von einem umgekehrten Trend: Vereinfachung als Verkaufsargument. Bis diese Fahrzeuge jedoch auf dem Markt erscheinen, müssen wir uns noch mit den überfrachteten Fahrzeugen herumplagen.

Der letzte Schrei dieser Entwicklung ist der Einsatz von elektronischen Bussystemen, die - an den Bordcomputer angeschlossen - das gesamte Fahrzeug durchziehen. Das ist in der Theorie eine technische Pionierleistung, in der Praxis aber eine Katastrophe. Weil alles mit allem verbunden ist, können Fehler nicht mehr eindeutig zugeordnet werden und es entstehen die seltsamsten Nebeneffekte bei defekten Elementen auf dem Bussystem: Bei Fahrzeugen eines bekannten Herstellers ging die Innenbeleuchtung an, wenn die Handbremse gezogen wurde. Zudem muss alles am Bordcomputer angemeldet werden, das geht natürlich nur in der Fachwerkstatt des Herstellers und nur mit teuren Diagnosegeräten. Im Extremfall kann bei einigen Fahrzeugen noch nicht einmal mehr die Batterie gewechselt werden, ohne dass diese in einer Fachwerkstatt neu in das Bussystem integriert wird.

Ein Scheibenwischer, der einfach los geht, wenn ein Tropfen auf den Sensor kommt, ist bei wechselnden Fahrern auch ein Sicherheitsproblem.

Beispiele aus dem Stattauto-Fuhrpark:

Von allen Warnmeldungen des Airbagsystems war bisher keine einzige wirklich auf das Airbagsystem zurückzuführen. Schuld waren schlecht verarbeitete Stecker, die einen falschen elektrischen Widerstand an den Bordcomputer zurückmeldeten.

Keine Störungsmeldung des ABS-Systems war bisher auf ABS selbst zurückzuführen. Stattdessen waren Sensoren oder Messfühler defekt, lieferten falsche Werte oder fielen ganz aus. Gerne werden diese Sensoren so eingebaut, daß man z.B. eine gesamte Achswelle erneuern muss, wenn ein Sensor darin defekt ist, weil der Sensor fest mit der Achswelle verschweißt ist.

Legendär sind die Probleme mit der Wegfahrsperrung der Renault-Twingos. Schuld ist die Einsparung des Transponders, eines winzigen Elektronikbaustein, der die Wegfahrsperrung entriegelt, wenn der Schlüssel ins Zündschloß gesteckt wird.

Für uns führt das alles zu großen Schwierigkeiten beim Fahrzeugkauf. Unsere Fahrzeuge sollen ausfall- und störungssicher sein und müssen von vielen Nutzern schnell und möglichst intuitiv in ihrer Bedienung verstanden werden. Deshalb können nur bestimmte Fahrzeuge beschafft werden, da man sonst die Sorge haben müsste, dass es immer wieder zu Problemen mit der überfrachteten Technik oder wegen einer zu komplizierten Bedienung kommt.

Bleibt zu hoffen, daß wir eine gute Hand bei der Auswahl der zukünftigen Fahrzeuge haben und daß unsere Nutzer so intelligent wie bisher mit allen technischen Feinheiten zurechtkommen. (Friedemann Hahn)

Neue Autos

Ein neuer Renault Clio steht in der Goethestraße (Goethe 1). Zwei Kombis werden in den nächsten 2 Monaten kommen. Leider ist es derzeit nicht so einfach Car-sharing-taugliche Autos zu finden (siehe Elektronikbericht). So haben die Megane statt Autoschlüssel nun nur noch eine Karte mit Notschlüssel.

Aufnahmekonditionen und Stattauto als Zweitwagen

Der Aufnahmebeitrag beträgt nun 30 Euro und die Kaution 250 Euro. Stattauto als Ersatz für einen Zweitwagen z.B. in der Familie einzusetzen ist auch sinnvoll: Teure (lange) Fahrten werden mit dem eigenen Auto gemacht, billigere Fahrten mit Stattauto. Deshalb sollten dann alle Führerscheininhaber in einer Nutzergemeinschaft stattautofahrberechtigt sein.



Tag der Erde am 23.4. 06 in Kirchditmold

Wie jedes Jahr gibt es am Tag der Erde einen Info-Stand. Diesmal werden wir eine kleine Kampagne für Kirchditmold und Wilhelmshöhe durchführen, bei der dort im Vorfeld sämtliche Haushalte eine Information mit Stellplatzkarte erhalten.

Preisstruktur

Wir werden im Langstreckenbereich die Kilometerpreise senken und bei Fahrten über 500 km nur noch ohne Treibstoff abrechnen. Bei langen Buchungszeiten und relativ geringer Kilometerleistung sind unsere Preise immer sehr günstig. Bei kur-

zer Buchungszeit und vielen Kilometern (z.B. 1 Tag 600 km) kann aber u.U. eine Fahrt trotzdem teurer als bei Autovermietungen werden. Unsere Mitglieder wissen, dass man in solchen Fällen immer mit uns über den Preis reden kann. Bei manchen Leuten haben wir den Ruf, dass wir sehr billig sind, bei anderen, dass wir teuer sind. Das hängt jeweils davon, was für eine Fahrt gerade berechnet wird.



Stand der Dinge

Wir haben momentan ca 1300 Nutzer und 73 Autos an 40 Stellplätzen.

Vorteile von Stattauto

- 1 Stattauto ersetzt sechs andere Autos
- 1 Stattautomitglied verbraucht im Schnitt nur $\frac{1}{4}$ der Energie im Bereich Verkehr (ohne Flugverkehr)
- kein Kümmern mehr um das eigene Auto, das übernimmt komplett Stattauto,
- Sie sind in Notfällen niemals allein, der Notdienst funktioniert rund um die Uhr
- Geld sparen; wer wenig fährt spart erheblich gegenüber dem Autobesitz
- Dadurch das bei Stattauto nur variable Kosten anfallen, verhält man sich automatisch umweltbewußter

Kooperation mit Wohnungsgenossenschaft 1889 e.G.

Mitglieder der 1889 können zu besonderen Bedingungen Stattauto-Mitglied werden. Rückfragen unter Tel KS 7391163 Mo-Fr.11-17 Uhr www.stattauto.net (Walter Köhler)

STATAUTO, Steinweg 21, 34112 Kassel

VCD

Was macht eigentlich Vincenz Grünow

Vincenz Grünow war von 1991 bis 1998 Vorstandsmitglied beim VCD KV Kassel. In Kassel bekannt geworden ist er mit seinem Naturkost-Lieferdienst „Müsli-Express“, den er seit vielen Jahren betreibt. Für neun Jahre gehörte ihm auch der Naturkostladen „Kirpi“ nahe des Katzensprunges. Nun gibt er den Laden wieder auf und beschränkt sich auf sein ursprüngliches Aufgabengebiet: den Naturkost-Lieferdienst.

Wir bedauern, dass sich der angenehme ruhige Laden an der ansonsten hektischen Kreuzung nicht mehr ausreichend rentierte und werden ihn nun vermissen. Wir wünschen Vincenz für sein Geschäft weiterhin alles Gute! (Bericht und Fotos: Roald Oestreich)



Neuer Anfang:

zurück zu den Wurzeln!

Ab Frühjahr 2006 erfolgt bei
Naturkost Kirpi
die Umstellung
komplett auf Lieferdienst!

Eine über 20 Jahre lange Erfahrung im **Lebensmittel- Heimbringdienst** und eine ebensolange zufriedene Kundenanbindung gewähren eine korrekte, pünktliche und zuverlässige Belieferung von **authentischen Naturprodukten** direkt ins Haus.

Naturkost Kirpi
by - Genuss erleben -

Telefon/Fax: 0561 - 871701
Anrufbeantworter: 0561 - 876082



Ärgern hilft nicht ...

Leider ist die Welt des öffentlichen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie des Car-Sharing nicht immer in Ordnung. Oft gibt es Anlass genug, sich zu ärgern. Nur: Ärgern hilft leider nicht. Das einzige was wirklich hilft, ist sich politisch zu engagieren - zum Beispiel bei uns!

... Mitmachen schon!

Wer bei uns mitmacht, setzt sich aktiv für Verbesserungen im Bereich des Umwelt- und Menschgerechten Verkehrs in und um Kassel ein. Wir stehen regelmäßig im Kontakt mit dem NVV, der KVG und dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Kassel. Wir arbeiten mit anderen Verbänden und Organisationen (wie zum Beispiel der IGÖV, den Fahrgastverbänden oder dem ADFC) zusammen, um unsere Ziele durchzusetzen.

Wie kann ich mitmachen?

Mitmachen ist einfach und kostet nicht unbedingt viel Zeit.

Zum Einen benötigen wir natürlich Aktive. Wer mag, kann an unseren Aktiventreffen teilnehmen, uns am Infostand (zum Beispiel am Tag der Erde) unterstützen, einen Artikel für unsere nächste Zeitung schreiben oder oder oder. Zurzeit sind wir nur vier Aktive und können somit gar nicht alles leisten, was aktuell wäre.

Zum Anderen benötigen wir natürlich Informationen! Wo gibt es regelmäßige Ärgernisse im Bereich von Bus und Bahn, die wir mit den Verantwortlichen besprechen sollen? Wo wurde wieder einmal der Radverkehr bei einer Baumaßnahme nicht berücksichtigt? Wo können Verbesserungen für Fußgänger erreicht werden? Was seht Ihr, liebe Mitglieder, als wichtig und zukunftsweisend an? Über welche Themen würdet Ihr gerne in unserer nächsten Zeitschrift etwas lesen? Schreibt uns!

Kontakt:

VCD Kreisverband Kassel
Steinweg 21
34117 Kassel
vcdkassel@web.de
Tel.: 0561 / 10 83 10
Fax: 0561 / 10 83 11



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Treffen

Aktiventreffen finden jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr statt.

Der Arbeitskreis öffentlicher Nahverkehr trifft sich jeden letzten Mittwoch im Monat um 19 Uhr gemeinsam mit der Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr.

Wir freuen uns über alle, die bei uns vorbeischauen!

Straßenbahn hat Zukunft in Kassel - Neue Strecken braucht die Stadt

Mit dem Slogan der 90er Jahre - Straßenbahn hat Zukunft - will der Kasseler VCD für einen weiteren Ausbau der Straßenbahn auch im Kasseler Stadtgebiet werben. Seit der endgültigen Fertigstellung der Helleböhntasse vor wenigen Jahren hat sich die Planung für neue Tramstrecken weitgehend auf den Ausbau der Straßenbahn ins Umland konzentriert. Die Lossealbahn fährt nun bereits einige Wochen bis Hessisch Lichtenau, die Straßenbahnverlängerung nach Vellmar ist zwar noch nicht endgültig entschieden, aber zumindest bisher auf gutem Weg. Mit dem Bau der wenige hundert Meter langen Trasse in der Rudolf-Schwander-Straße wurde ein wichtiges innerstädtisches Stück Straßenbahn ergänzt und in absehbarer Zeit soll dann die Verknüpfung zwischen Regio-tram und Straßenbahn am Hauptbahnhof fertiggestellt werden.

Etwas aus dem Blick geraten sind mögliche Tramerweiterungen im Stadtgebiet. Allen voran der Anschluss des Neubaugebietes in Wolfsanger-Nord, das im nächsten Jahr

begonnen werden soll. Zwar gilt die Trasse, die an der Ihringshäuser Straße abzweigen soll und dann nördlich des Bossentals bis ins Neubaugebiet führen soll, im aktuellen Nahverkehrsplan als Priorität 1, jedoch wird bisher weder in Politik noch bei der KVG an diesem Projekt gearbeitet.

Außerdem kommt in diesem Jahr das Projekt der Schlossbahn in die entscheidende Phase. Denn im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur Erschließung des zukünftigen Museumsparkes muss auch die Frage einer kurzen Tramverlängerung in die Nähe des Schlosses Wilhelmshöhe weiterdiskutiert werden. Letztlich bleibt auch der Wiederaufbau der Herkulesbahn als moderne Straßenbahn auf der Agenda, auch wenn aufgrund der Streckenlänge hier ungleich mehr Geld in die Hand genommen werden muss. Schließlich wird der Plan einer verlegten B251 an Rothenditmold vorbei die Möglichkeit eröffnen, dass die Tram auch wieder nach Rothenditmold fahren kann. (Wolfgang Schmidt)

Impressum:

Gegenverkehr ist die Zeitschrift des Verkehrsclubs Deutschland, Kreisverband Kassel e.V., Steinweg 21, 343117 Kassel, vcdkassel@web.de

Redaktion: Dr. Florian Cebulla, Ingo Hirschhausen, Hermann Hoffmann, Roald Oestreich, Britt Schmidt, Wolfgang Schmidt

Ab sofort ist der VCD Kassel auch im Internet. Aktuelle Informationen, Termine und anderes gibt es unter:

<http://home.arcor.de/vcdkassel>

