



Sommer 2007: Start des Regiotramzeitalters in Kassel

Hurra! Das Multi-Ticket kommt wieder



NVV: 19% weniger
Zugverbindungen!



Fahrradtechnik:
Rund um die Kette





Öffentlicher Nahverkehr

Ab Sommer 2007 mit der Regiotram in die Stadt	4
Die HNA-Legende: Zu viele Regiotramfahrzeuge?	5
Wie fährt die Regiotram im Straßenbahnnetz?	7
Regiotram im Stadtnetz - eine kritische Betrachtung	7
Weniger ist mehr? - NVV kürzt Angebot im Schienenverkehr um 19 Prozent	9
Zur Behindertenfreundlichkeit der Regiotram	13
Gute Nachricht: Das Multiticket kommt wieder!	14
Das geht uns alle an - Bahnprivatisierung und Mängel im DB-Netz	15
Scheibenwerbung: Licht am Ende des Tunnels?	17
Mehr Platz in den alten Niederflurbahnen	24



Radverkehr

Radverkehr und Baustellen: Finanzzentrum Altmarkt	18
Reihe: „Fahrrad fit“ - heute: Die Fahrradkette	19
In der Praxis getestet: LED-Scheinwerfer	21
Neue Brücke für den Rad- und Fußverkehr an der Neuen Mühle	22



Stadtplanung

Multifunktionshalle ohne vernünftige ÖPNV-Anbindung geplant	22
Trams verursachen Staus - Oder wie die HNA die Wahrheit verdreht	25
Museumslandschaft Hessen-Kassel	27



VCD

Jahreshauptversammlung	3
Mit den VCDTourTipps erholen im Kellerwald und am Edersee	28
VCD Kassel jetzt auch im Internet	30
VCD jetzt im Umwelt-Haus	31

Jahreshauptversammlung

Hiermit laden wir Sie/Euch ein, an unserer Jahreshauptversammlung teilzunehmen.

Sektempfang:

Wir stoßen zusammen auf die neuen Geschäftsräume an

Diskussion:

Kassels Fahrradbeauftragter Gerhard Späth berichtet über den aktuellen Stand und die Perspektiven der Radverkehrsplanung in der Stadt

Jahreshauptversammlung:

1. Begrüßung
2. Wahl des Protokollführers bzw. der Protokollführerin
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht über die Arbeit im Jahr 2006
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstandes
9. Diskussion über die zukünftige Arbeit des VCD
10. Wahl der Wahlkommission
11. Vorstandswahl
12. Wahl der Kassenprüfer(-innen)
13. Anträge (falls vorliegend)
14. Verschiedenes

Wann und Wo:

Mittwoch, 2.5.2007, 19⁰⁰ Uhr

im Umwelt-Haus, Wilhelmsstraße 2

direkt an der Haltestelle „Wilhelmsstr./Stadtmuseum“ (Tram 7, Bus 12)
oder alle anderen Tramlinien Haltestelle Rathaus

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 e.V., Britt Schmidt (1. Vorsitzende)



Regiotramlinie RT5 an der südlichen Endstelle Melsungen im Frühsommer 2006

Sommer 07: Mit der Regiotram aus der Stadt in die Region - oder umgekehrt

Endlich ist's soweit. Nach einer langen Vorlaufzeit wird im Sommer 2007 das Regiotramzeitalter im Raum Kassel beginnen. Wir erinnern uns: 1992 brachte der VCD das Stadtbahnkonzept heraus, in dem der Kasseler Kreisverband darlegte, welchen Vorteil das Karlsruher Modell für Kassel habe. 1995 wurde der Nordhessische Verkehrsverbund NVV gegründet, der allerdings erst drei Jahre später auf das Stadtbahnthema einschwenkte und die Technik als Regiotramkonzept auf Nordhessen adaptierte. 2002 fuhren dann in einem Vorlaufbetrieb erste Stadtbahnfahrzeuge zwischen Kassel und Warburg. Später wurden dann die neuen Regiotramzüge für den NVV nach und nach auf mehreren Strecken ebenfalls in einen Vorlaufbetrieb gebracht. Derzeit fahren folgende Linien im Vorlaufbetrieb für das zukünftige Regiotramnetz: Kassel –

Hofgeismar (– Warburg), Kassel – Wolfhagen, Kassel – Melsungen. Außerdem wird täglich eine Fahrt von Hessisch-Lichtenau nach Kassel angeboten. Im Frühsommer wird es dann noch eine weitere Linie von Kassel nach Treysa geben.

Nach umfangreichem Hin und Her, einem manchmal endlos erscheinenden Streit der Kasseler Politiker um die Einführung der Regiotram aus dem Eisenbahn- ins Straßenbahnnetz und um die Weiterführung durch die Innenstadt sind nun aber die Provisorien bald zu Ende. Der Tunnel am Hauptbahnhof, durch den die Regiotrams ins Stadtnetz fahren werden, wird im Sommer des Jahres eröffnet werden, und es ist auch schon klar, wo vorerst die Regiotramlinien im Stadtnetz verkehren.

Bei Redaktionsschluss wurden folgende

Ziele der Regiotramlinien im Kasseler Straßenbahnnetz genannt: Zwei Linien fahren über Ständeplatz in die Südstadt und enden am Auestadion. Eine Linie wird vom Hauptbahnhof durch die Fußgängerzone im Ring zurück fahren. Eine Linie fährt in

die Leipziger Straße. Der VCD freut sich auf den Beginn des Regiotramzeitalters und wünscht den Betreibern einen erfolgreichen Start.

(Wolfgang Schmidt)

Die HNA-Legende: Zu viele Regiotramfahrzeuge?

Zeitungsenten sind allgegenwärtig, seit es diese Printmedien gibt. Eine besonders folgenschwere Zeitungsentente hat die Hessisch-Niedersächsische Allgemeine (HNA), die in Kassel erscheinende Tageszeitung, im Jahr 2006 in die Welt gesetzt. Im Rahmen der bereits im Februar gestarteten kritischen Berichterstattung zur Regiotram (Die Gegenverkehr berichtete in der letzten Ausgabe) wurde später nachgelegt. In einer von der HNA angeblich aufgedeckten Reihe von Pleiten und Pannen habe der NVV zu viele Fahrzeuge bestellt.

In der Tat konnte der unbedarfte Beobachter auf diese Idee kommen, da im ersten Halbjahr 2006 tatsächlich viele Regiotramfahrzeuge an verschiedenen Stellen, so auch im so genannten Goldenen Loch an der Ottostraße, abgestellt waren.

Hat der NVV also wirklich zu viele Fahrzeuge bestellt? Die Realität sah und sieht ein wenig anders aus als die Welt der HNA. Die abgestellten Fahrzeuge waren die Folge des komplizierten und zum Teil unvorhergesehenen, zum Teil unnötig verzögerten Abstimmungs- und Entscheidungsprozess, welcher der Verknüpfung am Hauptbahnhof vorausgegangen ist.

Man erinnert sich an zahlreiche Steine, die im Vorfeld des in Kürze eröffneten Regiotramnetzes in den Weg gelegt wurden. Da war schon Ende der neunziger Jahre ein so genanntes „Gegengutachten“, das ein



Nur eine kurze Episode: Nachmittagskurs der RT2 nach Hessisch Lichtenau

Mitarbeiter des Planungsamtes an seiner Dezernentin Wiebusch vorbei an den damaligen Oberbürgermeister Lewandowski lanciert hatte. Zeitgleich wurde vor und hinter den Kulissen des Stadtparlamentes heftig um die Linienführung der Regiotram in der Innenstadt gestritten. Es war die Zeit, als eine Diskussion über die Herausnahme der Tram aus der Fußgängerzone geführt wurde. Danach die erneute Diskussion über die Führung am Hauptbahnhof. Nach der bereits feststehenden Entscheidung, südlich um den Hauptbahnhof herumzufahren, wurde alles wieder von vorne diskutiert und dann schließlich die Tunnelvariante, wenige Jahre zuvor erst verworfen, wieder ins Spiel gebracht und dann letztlich gewählt. Nachdem alles aus stadtplanerischer Sicht geregelt schien, kamen Verzögerungen im Bereich des Hauptbahnhofs hinzu. Es ist bekanntlich alles andere als einfach, mit dem Partner DB zu verhandeln. Und der hatte nun mal

Öffentlicher Nahverkehr

im und am Hauptbahnhof das Sagen.

Kurzum, der Zeitpunkt, an dem das Regio-
tramnetz starten sollte, wurde immer und
immer weiter nach hinten geschoben.

Trotz dieser Unwägbarkeiten mussten
aber Fahrzeuge bestellt werden, denn im
Gegensatz zu einem PKW kann man eine
Straßenbahn nicht innerhalb von wenigen
Wochen oder Monaten von der Stange
kaufen, zumal es sich ja hier um tech-
nisch anspruchsvolle Zweisystemfahrzeuge
handelt. Mit den für den Wolfhager Ast
vorgesehenen Dieselhybridfahrzeugen be-
stellte man sogar einen völlig neuartigen
Wagentyp. Von Beginn der Ausschreibung
über die Bestellung bis hin zur Lieferung
waren zwei bis drei Jahre zu rechnen.
Somit mussten bereits, bevor die letzten
Streckenplanungen unter Dach und Fach
waren, die Wagen bestellt werden. Man
stelle sich nur vor, wie das Presseecho aus-
gesehen hätte, wenn man mit der Bestel-
lung immer weiter gewartet hätte.

Wie sieht nun die aktuelle Lage aus? Der-

zeit werden die Linien RT3 nach Hofgeis-
mar/Warburg, die RT4 nach Wolfhagen
und die RT5 nach Melsungen betrieben.
Im Berufsverkehr ist bereits jetzt ein be-
trächtlicher Teil der Fahrzeuge im Einsatz.
Im Laufe des Jahres wird der Bedarf noch
steigen. Denn wenn der Tunnel im Haupt-
bahnhof erst einmal in Betrieb geht, fahren
ja zusätzlich Regiotrams auch im Straßen-
bahnnetz. Prekär wird die Lage aber, wenn
die vierte Linie RT9 nach Treysa in Betrieb
gehen sollte. Dann muss vermutlich der
dreiteilige Regiotramzug am Morgen auf
der Strecke von Warburg nach Kassel wie-
der durch einen lokbespannten Zug ersetzt
werden. Es stehen dann nämlich bald zu
wenig Regiotrams zur Verfügung.

Wenn man diese Entwicklung verfolgt,
wird die Behauptung, es wären zuviele
Fahrzeuge bestellt worden, ad absurdum
geführt. Die HNA hätte das auch wissen
können. Aber offenbar haben die Journa-
listen nicht oder nur die Falschen gefragt.
(Bericht und Fotos: Wolfgang Schmidt)



Abgestellte Regiotrams im Frühjahr 2006
an der Ottostraße

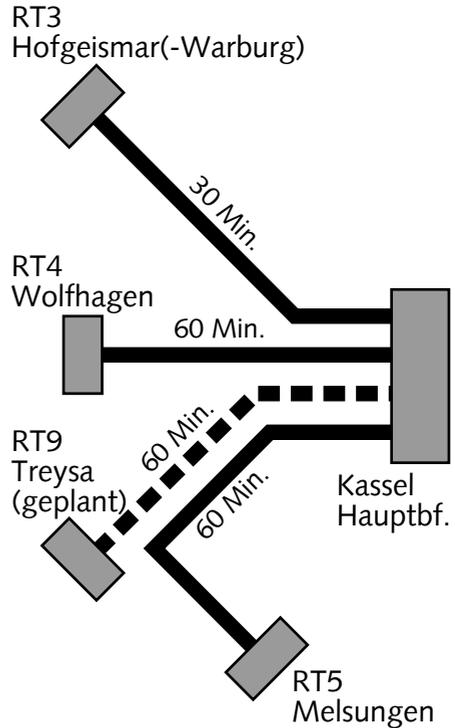


RT3 in Grebenstein: Wegen zu wenig Fahr-
zeugen muss ab Dezember eventuell ein
Berufsverkehrskurs als Lokzug gefahren
werden.

Wie fährt die Regiotram im Straßenbahnnetz?

Im Sommer 2007 wird der Tunnel am Hauptbahnhof in Betrieb genommen. und Regiotrams aus dem Eisenbahnnetz werden ins Straßenbahnnetz fahren. Noch ist nicht endgültig klar, wo die Linien fahren werden, aber die Planungen bekommen allmählich Konturen.

Nach vorläufigem Plan wird die Linie RT4 einen Ring vom Scheidemannplatz über Lutherplatz, Am Stern, Königsstraße und Stadtmuseum zurück zum Hauptbahnhof fahren. Die Linie RT5 soll über Stadtmuseum, Rathaus und Königsplatz zur Wendeschleife Leipziger Straße fahren. Für die Linie RT9 aus Treysa, die im Sommer in Betrieb gehen soll, ist der Endpunkt Auestadion vorgesehen. Da die Wendeanlage dort aber wohl erst Ende des Jahres fertiggestellt sein wird, enden die RT9-Kurse vorerst im Hauptbahnhof. Sollten am Auestadion zwei Wendegleise gebaut werden können, wird auch die Linie RT3 dorthin fahren. Alternativ soll sie - nach derzeitigem Planungsstand - über Lutherplatz zur Wendeschleife Leipziger Straße verkehren. (Wolfgang Schmidt)



Das derzeitige Regiotramnetz mit den geplanten Takten (ohne RT2), mit der geplanten Linie RT9

Regiotram im Stadtnetz - eine kritische Betrachtung

Leipziger Straße, Auestadion und der Innenstadring. Das sind voraussichtlich die Ziele der Regiotram im Stadtnetz. Die Verantwortlichen beim NVV und der KVG sind wahrlich nicht zu beneiden. Vernünftige Fahrplantrassen auf den DB-Strecken zu bekommen, scheint einem 6er im Lotto zu gleichen. So werden die Regiotramlinien in keinem halbwegs regelmäßigen Takt am Hauptbahnhof ankommen. Eine Führung im Straßenbahnnetz ist daher derzeit nur als Zusatzkurse vorgesehen, denn ohne einen echten 30- oder gar 15-Minuten-Takt

kann keine Regiotramlinie im Stadtnetz als vollwertige Straßenbahnlinie weiterfahren. Der Stadt kostet die Zusatzleistung allerdings nicht mehr. Denn da kein RT-Kurs eine Straßenbahn ersetzt, werden die Fahrten vollständig vom NVV finanziert.

Schade ist es trotzdem. Denn seine volle Stärke würde das Regiotramsystem erst ausspielen, wenn es im Stadtnetz auch einen oder zwei Straßenbahnäste ersetzen würde und somit auch dort Einsparungen erzielte. Doch dazu fehlen nicht



Regiotramlinie RT3 bei Mönchehof

nur regelmäßige Fahrplantrassen im DB-Bereich, sondern auch dichtere Takte. Einzig der annähernde 30-Minutentakt nach Hofgeismar ist attraktiv. Aus Wolfhagen-Ahnatal kommt nur alle 60 Minuten eine Tram. Der vom NVV ursprünglich geplante 15-Minuten-Takt, wichtig für die Anbindung der Stadtteile um die Harleshäuser Kurve an die City, ist damit nicht in Sicht. Und auch nach Melsungen ist der 60er Takt vorgesehen. So kommt man im Straßenbahnnetz nicht zu einem Tramtakt. Es bleibt zu wünschen, dass diese Mängel bald behoben sein werden.

Problematisch erscheint die ab Sommer geplante Linie RT9 nach Treysa. Die war ursprünglich erst einmal nicht geplant. Insider begründen diesen Schritt mit Druck aus der Politik. Denn der Aufsichtsrat besteht aus den fünf nordhessischen Landrä-

ten und dem Oberbürgermeister Kassels. Vernünftig ist die Planung kaum, denn mit dieser Linie werden die Regiotramfahrzeuge derart knapp, dass nicht nur einzelne Kurse wieder als Eisenbahnzüge fahren müssen (und dann im Hauptbahnhof enden müssen). Auch eine im Konzept vorgesehene Taktverdichtung der RT-Linien und eine wirtschaftlichere Führung im Straßenbahnnetz Kassels wird damit nahezu unmöglich.

Kenner halten die Zusatzbeschaffung von weiteren Fahrzeugen allerdings für schwierig. Unter einer Serie von 15 Fahrzeugen wäre dies wohl kaum bei der Industrie machbar. Und ob dafür die Politik zu erwärmen ist, darf ernsthaft bezweifelt werden.

(Wolfgang Schmidt)

Weniger ist mehr? - NVV kürzt Angebot im Schienenverkehr um 19 Prozent



Zweifellos – mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 gab es einige Verbesserungen in der Qualität des Schienenverkehrs in Nordhessen. Die Regiotram fährt nun auch nach Wolfhagen, das Angebot auf der Strecke Kassel-Korbach wurde mit schnellen RE-Zügen neu geordnet. Und mit „Cantus“ – einer gemeinsamen Tochtergesellschaft von Hamburger Hochbahn AG und Hessischer Landesbahn – betreibt ein neues Schienenverkehrsunternehmen das so genannte „Nordost-Hessen-Netz“. Auf den Strecken Kassel – Göttingen, Kassel – Fulda und Göttingen – Bad Hersfeld

fahren seit Fahrplanwechsel bequeme Triebwagen vom Typ „FLIRT“. Vor allem der Sitzkomfort und die geringeren Fahrgeräusche überzeugen gegenüber den zuvor von DB Regio eingesetzten (Trieb-)Wagen.

Trotz dieser Verbesserungen hat es aber eine massive Kürzung im Zugangebot in Nordhessen gegeben. Infolge der Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) hat der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) das Zugangebot um 19 % gekürzt (siehe Tabelle). Regionalisierungsmittel sind Zuschüsse, die der Bund im Zuge der Bahnreform und Regionalisierung des SPNV den Ländern zahlt. Seit der Bahnreform bestellen die Bundesländer die Eisenbahn-Nahverkehrsleistungen auf den Ländernetzen. Dies ist meist mit einer Ausschreibung von Strecken und Konzessionierung auf Zeit verbunden, wobei der günstigste Bieter den Zuschlag erhält. In Nordhessen übernimmt der NVV im Auftrag des Landes die Bestellung des SPNV, in Südhessen der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Im letzten Herbst hatte sich Bundesfinanzminister Peer Stein-



Regiotram RT4 im Kasseler Hauptbahnhof.

Öffentlicher Nahverkehr

brück (SPD) mit einer massiven Kürzung der Regionalisierungsmittel durchgesetzt, weshalb zum Fahrplanwechsel in vielen Bundesländern SPNV-Leistungen gekürzt oder eingestellt wurden.

NVV streicht mehr als nötig?

Skandalös ist, dass der NVV offenbar mehr Züge gestrichen hat, als nach der Regionalisierungsmittelkürzung notwendig gewesen wäre. Bei der direkten Weitergabe der Kürzung hätte das Angebot um 10 % reduziert werden müssen. Das ist für sich genommen schon eine große Angebotsverschlechterung zum Nachteil des Umweltverbundes. Der NVV ist über

len? Sind am Ende im RMV keine 10 % der SPNV-Leistungen gekürzt worden?

Von der Angebotsreduzierung sind vor allem die Verbindungen Wabern – Bad Wildungen (KBS 621), Kassel – Göttingen (KBS 611) im Abschnitt Eichenberg – Göttingen und Kassel – Warburg (KBS) im Abschnitt Hofgeismar – Warburg betroffen. Auf der Strecke nach Bad Wildungen fahren werktags nur noch vier durchgehende Zugpaare von und nach Kassel, davon keines in Tagesrandlage. Damit ist der Berufs- und Schülerverkehr wieder vollständig auf den (unnötig parallel verkehrenden) Bus verlagert, was sicher weitere



Wird zukünftig durch Regiotrams nach Treysa ersetzt: Regionalbahn nach Gießen.

diese Marke jedoch mit der fast doppelt so großen Kürzung (19 %) hinausgegangen (rechnet man noch die Abbestellung der EIB Eichenberg – Kassel-Wilhelmshöhe hinzu, dürfte sich die Prozentzahl noch weiter erhöhen). Dies wirft Fragen auf: Ist die Kürzung im Eisenbahnbereich größer ausgefallen, um damit Zuschussminderungen im Busverkehr durch die Landkreise aufzufangen? Werden somit Eisenbahnmittel für den Busverkehr zweckentfremdet? Oder mussten auf Betreiben des Landes Hessen die Kürzungen in Nordhessen (NVV) zugunsten Südhessens (RMV) stärker ausfal-

Fahrgastverluste an den Individualverkehr zur Folge haben wird. Der Sonntagsverkehr wurde auf dieser Strecke ganz abbestellt. Verwunderlich ist auch, warum der NVV die Wildunger Züge bis nach Kassel durchbindet. Die für diesen unnötigen Parallelverkehr (Wabern – Kassel) gezahlten Trassenpreise an die DB hätten vielleicht zur Finanzierung für zwei bis drei weitere Zugpaare Wabern – Wildungen gereicht.

„Landesgrenze–bitte(vorher)aussteigen“

Eine ähnlich katastrophale Angebotsreduzierung hat auf dem Abschnitt Hofgeismar

– Warburg stattgefunden. Hier fährt die Regiotram montags bis freitags nur noch mit vier Zugpaaren. Das bedeutet, dass der vor ein paar Jahren wiedereröffnete Bahnhof Liebenau wieder fast in den „Dornröschenschlaf“ fällt: montags bis freitags halten hier je Richtung nur noch vier Züge, samstags drei und sonntags Richtung Kassel ein und Richtung Warburg zwei Züge. Für diesen Streckenabschnitt lässt sich eine Entwicklung erkennen, die durch die Kürzungen auf den Strecken Kassel – Göttingen und Bebra – Eisenach bestätigt wird: Alle Strecken, die die Landesgrenze überschreiten, sind in besonderem Maße betroffen, weil Zugleistungen aus dem Land Hessen heraus drastisch verringert wurden. Dies ist eine der negativen Folgen der Regionalisierung des SPNV. So fallen wir in den Zustand der Kleinstaaterei zurück, weil verschiedene Länder nicht bereit sind, grenzüberschreitende Verkehre zu bezahlen bzw. zu bezuschussen. Dies geschieht massiv zu Lasten der Mobilität von Berufs- und Freizeitpendlern und einer sinnvollen Vernetzung und eines Ausbaus des Umweltverbundes. Wegen dieser neuen „Kleinstaaterei“ fährt auf der Strecke Kassel Hbf – Göttingen nur noch jeder zweite Zug bis Göttingen durch. Alle zwei Stunden heißt es jetzt in Eichenberg „Landesgrenze – bitte umsteigen“.

Kahlschlag im Spätverkehr

Neben ebenfalls noch ins Gewicht fallenden Angebotsverschlechterungen zwischen Göttingen und Bebra (faktischer Zweistundentakt) und Bebra – Eisenach (am Wochenende nur noch Zweistundentakt) ist eine weitere Verschlechterung des Spätverkehrs eingetreten. Das auch schon im letzten Fahrplanjahr reduzierte Abendangebot hat vor allem negative Folgen für

Anschlussreisende aus dem Fernverkehr in Kassel-Wilhelmshöhe und Eisenach sowie für „Nachtschwärmer“, die etwa am Wochenende im Oberzentrum Kassel einen Theater- oder Kinobesuch mit dem ÖPNV



Die letzte Regionalverbindung ab Frankfurt nach Kassel fährt nun bereits um 20.22 ab

vornehmen wollen. Solche umweltfreundlichen Freizeitverkehre sind von verschiedenen Orten in Nordhessen, die eigentlich gut an die Eisenbahn angebunden sind, nicht mehr möglich. Zum Beispiel von Felsberg oder Grifte aus (KBS 620). Auf der Strecke fährt zwar der RE Kassel – Frankfurt, dieser Zug hält aber nur in Warbern und Treysa. Für Fahrgäste von den kleineren Unterwegsbahnhöfen, die mit der RB/RT fahren müssen, besteht die letzte Fahrmöglichkeit ab Kassel neuerdings um 20.43 Uhr! Auf anderen Strecken sind die letzten Zugfahrten ab Kassel ebenfalls nicht dazu angetan, Theater-, Kino- und Diskobesuchern, vor allem Jugendlichen, denen hier zu ihrer eigenen Sicherheit eine Alternative zur PKW-Benutzung geboten werden könnte, einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Fazit

Die Kürzungen und das derzeitige Fahrtenangebot sind nicht förderlich, um neue

Öffentlicher Nahverkehr

Kunden zu gewinnen und mehr Menschen von der Nutzung des ÖPNV zu überzeugen – schon gar nicht Jugendliche, auf die es als zukünftige Nutzer ankommt. Bei

nal völlig unausgeglichen ist. So ist nicht nachzuvollziehen, warum Reisende nach Melsungen relativ besser gestellt sind (Spätverkehr) und häufiger fahren kön-



Kam bei den Kürzungen halbwegs ungeschoren davon: Die Kurhessenbahn nach Korbach

den allgemeinen Kürzungen und bei den Reduzierungen im Spätverkehr fällt besonders auf, dass das Zugangebot regio-

nen als Reisende, die Unterwegsbahnhöfe zwischen Kassel und Treysa ansteuern. Eine weitere gravierende Schwachstelle

Strecke	Anzahl Fahrten pro Woche bis Dez. 2006	Anzahl Fahrten pro Woche seit Dez. 2006	Kürzung
KBS 430 Kassel-Warburg 1)	506	360	29%
KBS 605 Bebra-Eisenach	233	212	9%
KBS 610 Kassel-Fulda 2)	606	599	1%
KBS 611 Kassel-Göttingen 3)	568	359	37%
KBS 612 Kassel-Korbach 4)	498	487	2%
KBS 613 Göttingen-Hersfeld	226	183	19%
KBS 620 Kassel-Treysa 5)	191	172	10%
KBS 621 Wabern-Wildungen 6)	152	46	70%
Gesamt	2980	2418	19%

1) Nur Regiotram, ohne RE, getrennte Zählung der Abschnitte Kassel-Hofgeismar und Hofgeismar – Liebenau – Warburg (auf letzterem Abschnitt Kürzung um 74 %)

2) Zählung der Fahrten RT Kassel – Melsungen und RE/Can Kassel – Hersfeld/Fulda

3) Nur Regiotram, ohne RE/EIB, getrennte Zählung der Abschnitte Kassel-Eichenberg und Eichenberg – Göttingen (auf letzterem Abschnitt Kürzung

um 68 %). Die EIB-Leistungen Eichenberg – Kassel Wilhelmshöhe wurden ebenfalls abbestellt.

4) Enthält die Züge Kassel-Arolsen/Wolfhagen und Kassel – Korbach (RT und RE)

5) Ohne RE Kassel-Frankfurt

6) Alle Züge Wabern – Wildungen; im neuen Fahrplan kein Sonntagsverkehr mehr.

ist die Frage der Vertaktung der Regio-tramverkehre in Richtung Hofgeismar und Melsungen. Wenn denn ein attraktiver S-Bahn-ähnlicher SPNV für mehr Kunden sorgen soll, muss dieser auch verlässlich und begreifbar sein. Er muss über einen reinen 30 Minuten-Takt mit immer gleichen Abfahrtszeiten verfügen. Und es müssen immer die gleichen Stationen bedient werden (nicht wie auf der RT 5, wo nur bestimmte Züge in Rengershausen halten). Alles andere ist Stückwerk und vor allem auch für das betriebswirtschaftlich notwendige Ziel, die RT-Züge in das Kasseler Straßenbahnnetz vertaktet einzugliedern, nicht förderlich. Was die Folgen der Kürzung der Regionalisierungsmittel betrifft, leben wir leider in einem Bundesland, das die wegfallenden Mittel nur sehr begrenzt durch Umschichtungen ausgleicht. Lediglich Berlin und Rheinland-Pfalz haben auf Abbestellungen

verzichtet und sich dafür entschieden, die wegfallenden Mittel durch erhöhte Mehrwertsteuereinnahmen aufzufangen. Hessen hat sich anders entschieden – gegen einen umweltfreundlichen ÖPNV, gegen die SPNV-Kunden, gegen ein attraktives Verkehrsnetz als Standortfaktor. Eine Frage bleibt bei allem noch offen: Warum hat der NVV die Angebotskürzungen um weitere 9 % überschritten?

(Dr. Florian Cebulla)

Letzte Meldung: Schon im April soll voraussichtlich der Verkehr auf der Strecke Warbern - Bad Wildungen wieder ausgeweitet werden. Vermutlich wird der alte 2-Stunden-Takt wieder eingeführt werden. Sonntags sollen die Züge (neu) jetzt Anschluss an den Regionalexpress (statt IC) haben. Damit steht dem Fahrradtransport ins Edertal nichts mehr im Weg (Roald Oestreich)

Zur Behindertenfreundlichkeit der Regiotram



Vor wenigen Wochen erschien in der HNA ein großer Artikel über die Enttäuschung einer Rollstuhlfahrerin über die mangelnde Behindertenfreundlichkeit der Regiotram. An den Bahnstationen muss ihr der Fahrer hinein- oder hinaushefen.

Um es gleich deutlich zu sagen: Wir sehen die Regiotram trotz der Unzulänglichkeit der Bahnsteighöhen als guten

Kompromiss in Bezug auf die Behindertenfreundlichkeit an, denn auf Fahrten in die Stadt entfällt ein Umsteigevorgang, der sicherlich in keinem Fall als behindertengerecht bezeichnet werden kann.

Aber wo liegen eigentlich die Probleme?

Man hat mit der Regiotram zwar viel miteinander verbunden, was früher einmal als unmöglich zu verbinden galt: Straßenbahn und Eisenbahn haben unterschiedliche Stromsysteme, unterschiedliche Schienen und Weichen und somit eigentlich auch unterschiedliche Räder und Spurkränze. Alles das ist heute kein großes Problem mehr. Was sich aber nicht so einfach überwinden lässt ist die Vielfalt der Bahnsteighöhen! Im Straßenbahnnetz der KVG hat sich eine Höhe von ca. 20 cm, die optimal auf Niederflurtrams und -busse angepasst

Öffentlicher Nahverkehr

ist, durchgesetzt. Im Eisenbahnverkehr gibt es unterschiedliche Höhen zwischen 30 und 76 cm. Der NVV setzt – wie wohl die meisten Nahverkehrsverantwortlichen heute – auf 55 cm Höhe. Diese Bahnsteige können von hochflurigen Eisenbahnfahrzeugen, mittelflurigen Nahverkehrstriebwagen und der niederflurigen Regiotram angefahren werden. Perfekt passt hier allerdings nur der mittelflurige Nahverkehrstriebwagen, wie man am Beispiel des Cantus deutlich sieht.

Natürlich gibt es auch Entwürfe, wie man auch dieses Problem lösen könnte: „Profilbahnsteige“, die an verschiedenen Stellen unterschiedliche Höhen aufweisen funktionieren nur bedingt, denn die Fahrzeuge müssen exakt an bestimmten Stellen halten und die Türabstände aller Fahrzeuge müssen auf das System abgestimmt sein. Wo viel Platz ist, gibt es manchmal auch verschiedene Bahnsteige mit unterschiedlichen Höhen, so z. B. im Bahnhof Wilhelmshöhe. Mit etwas Fantasie kann man sich auch höhenverstellbare Bahnsteige vorstellen – aber mal ehrlich: Was soll das alles kosten?

Wir leben in einer Dienstleistungsgesellschaft, und warum soll das Problem nicht

durch moderne Dienstleistung gelöst werden? Ist es für den „Rolli-Fahrer“ wirklich diskriminierend, wenn ein freundlich strahlender Fahrer auf ihn zukommt und sagt „Guten Tag. Wir freuen uns, Sie an Bord der Regiotram begrüßen zu können. Ich helfe Ihnen gerne in das Fahrzeug!“? Oder eben, wenn die Fahrerin einer körperlich behinderten Dame aus dem Wagen hilft und sie mit den Worten „Danke, dass Sie mit der Regiotram gefahren sind. Wir freuen uns, wenn Sie wieder mit uns fahren!“?

Die tägliche Praxis zeigt aber auch, dass nordhessische Fahrgäste gar nicht stur sind. Gegenseitige Hilfe beim Ein- und Aussteigen kann man am Beispiel der Kinderwagen fast bei jeder Fahrt beobachten. Da ist es doch fast schade, wenn das Ein- und Aussteigen von einer gesellschaftlichen Kultur zum anonymen un-kommunikativen Vorgang verkommt.

Wir wünschen uns im öffentlichen Verkehr genauso wie im Straßenverkehr ein freundliches Miteinander der Menschen, die unterwegs sind! Wir glauben, dass Technik nicht alle Probleme lösen kann, Menschen, die sich gegenseitig helfen und hilfsbereites Personal, schon.

(Roald Oestreich)

Gute Nachricht: Das Multiticket kommt wieder!

Der Protest von VCD und zahlreichen Fahrgästen war erfolgreich. Zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember wird es wieder im gesamten NVV das Multiticket geben. Der beliebte 24-Stunden-Fahrschein, der für bis zu 2 Erwachsene und 3 Kinder gilt und -samstags gelöst - zur Wochenendkarte wird, war im Dezember 2006 weigehend abgeschafft worden. Nur im Kassel-Plus-Bereich wird das Ticket aktuell weiter verkauft, da sich

die KVG gegen die NVV-Pläne zur Abschaffung gewehrt hatte. Als Ersatz gibt es derzeit eine Tageskarte sowie eine Gruppentageskarte für 5 Personen. Beide Fahrscheine gelten jeweils nur an einem Kalendertag. Besonders kritisiert worden waren die sich hieraus ergebenden Nachteile für Familien, denn die müssen bei diesem Tarif genausoviel zahlen wie fünf Erwachsene.

(Roald Oestreich)

Das geht uns alle an - Bahnprivatisierung und Mängel im DB-Netz



Nun soll sie doch kommen: die Börsenbahn – und damit vielleicht auch der Anfang vom Ende eines guten und flächendeckenden Eisenbahnverkehrs in Deutschland? Letzteres ist zu befürchten, wenn sich das Modell durchsetzen sollte, welches von Bundesverkehrsminister Tiefensee (SPD) und Bahnchef Mehdorn gegen den Widerstand verschiedener Bundestagsfraktionen und Abgeordneten favorisiert wird. Die Kernfrage dabei ist, wie bei einem Börsengang und dem damit verbundenen Verkauf von Bundesanteilen mit der Basis des Eisenbahnverkehrs, dem Netz, verfahren werden soll. Der noch nicht endgültig ausgehandelte Kompromiss sieht vor, dass das Netz rechtlich in Bundesbesitz bleibt, betrieblich und rechnerisch aber wie Eigenbesitz der Deutschen Bahn AG (DB AG) behandelt werden würde. Mit diesem faulen Kompromiss hat sich letztlich Mehdorn durchgesetzt. So umgesetzt, gäbe der Bund de facto die Verfügungsgewalt über das Eisenbahnnetz auf und legte dies in die Hände der DB AG. Abgesehen von dieser juristisch höchst zweifelhaften Lösung sind negative Folgen für den Schienenverkehr in Deutschland zu befürchten, weil zwei

Punkte missachtet werden:

1. Wettbewerb:

Der Kompromiss verhindert den (von der EU geforderten) Wettbewerb im Schienenverkehr, weil die DB AG wie bisher auch schon ihre Zwitterposition als Netzbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen monopolistisch ausnutzen und Mitwettbewerber, z.B. durch schlechte Fahrplantrassen, benachteiligen kann. Gäbe es wirklich eine Trennung von Netz und Betrieb im Sinne einer staatlichen Netzverwaltung (das Netz als unabhängiges Unternehmen), könnte durch Wettbewerb viel mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden. Es würde dann auch im Sinne der Nachfrage und einer allgemeinwohlorientierten Verkehrsplanung in die Netzinfrastruktur investiert und nicht nach den Bedürfnissen und Befindlichkeiten eines börsennotierten, von Finanzinvestoren abhängigen Privatunternehmens.

2. Netzstruktur und öffentlicher Auftrag:

Mit dem Kompromiss gäbe der Bund seine Verfügungsgewalt über das Netz und damit eine wesentliche Infrastruktur unseres Landes auf. Er träte damit völlig aus



der Verantwortung für einen im Sinne der Bürger betriebenen Schienenverkehr, was eigentlich sein öffentlicher Auftrag ist. Der Bund und die Länder hätten dann keinen Einfluss mehr darauf, ob und welche Strecken in welchem Zustand betrieben werden. Der DB AG wäre es dann möglich, wie in der Vergangenheit schon verschiedentlich versucht (Thüringen), für das Unternehmen uninteressante Strecken durch Nicht-Investieren und Herunterwirtschaften stillzulegen und einen Betrieb durch andere Gesellschaften zu verhindern.

Meldungen der letzten Monate zeigen, dass diese Prognosen nicht völlig von der Hand zu weisen sind. Im DB Netz häufen sich derzeit massive Mängel, manche



Gleisabschnitte und Weichen sind teilweise nicht befahrbar, die Zahl der Langsamfahrstellen hat erheblich zugenommen. In den letzten Jahren wurde zu viel auf Verschleiß gefahren und zu wenig in die Qualität des Netzes investiert, vermutlich, um damit das Unternehmensergebnis schön zu rechnen – für den geplanten Börsengang. Diese Vernachlässigung des Netzes sollte uns zu denken geben. Ebenso die Tatsache, dass DB Netz in den letzten Jahren die Kapazität des Netzes durch den Abbau von Weichen und Überholstrecken massiv reduziert hat, was mit zu den zahlreichen Verspätungen beiträgt. Schließlich zeigen sich auf verschiedenen



Streckenkorridoren große Kapazitätsengpässe, etwa im Großraum Hamburg. Hier müsste dringend mit Streckenausbauten und Gleiserweiterungen auf den gestiegenen Transportmarkt (und die Nachfrage von Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Trassen) reagiert werden.

Aus diesen Gründen wäre eine breite Debatte über den Börsengang der Bahn und eine Bürgerbeteiligung bei der Frage der Zukunft der Eisenbahn wünschenswert.

(Dr. Florian Cebulla)

Scheibenwerbung: Licht am Ende des Tunnels?



Von den 13 großen Scheiben der linken Seite sind 11 im Sichtbereich der sitzenden Fahrgäste maßgeblich verklebt. 20% der Scheiben als maximal zugelassene Werbefläche werden hier zur Farce. Tipp: Wenn schon Kleber, dann von oben. Aber am besten: freie Sicht für zahlende Fahrgäste. Denn die Fahrscheine kosten ja gutes Geld.

Es ist ein ärgerlicher Dauerbrenner. Werbefirmen dürfen Bus- und Bahnscheiben verkleben und Fahrgäste müssen durch Lochfolien nach draußen schauen. Der VCD hat dieses Thema regelmäßig thematisiert und nun erste Erfolge erzielt: Die großflächigen Traffic-Boards, die ganze Scheiben komplett überkleben, werden nach KVG-Angaben nicht mehr angeboten. Es sollen nur noch Figuren und Texte in die Scheiben ragen. Maximal 20% der Scheiben sollen noch beklebt werden. Aber trotz der hehren Ziele der KVG fährt seit Dezember eine Solarbahn durch die Region. Und die hat nahezu alle Scheiben im Sichtbereich der sitzenden Fahrgäste zugeklebt!

Die KVG dazu: „Wie von uns erklärt, wird bei den jetzt vereinbarten neuen Werben auf geachtet, dass die Scheibenwerbung auf ein Minimum zurück gefahren wird. Dies lässt sich entsprechend der Kundenwünsche nicht immer gleich gut verwirklichen. Der Grundsatz „Scheibenbeklebung im Bereich der Sitzplätze minimieren“ gilt und gilt auch für die Zukunft. Die angesprochenen zwei Fahrzeuge 601 + 070 sind in Anlehnung daran gestaltet.

Wir haben hier keinen neuen Grundsatz, sind aber als Wirtschaftsunternehmen auch in einem Zwiespalt mit den Werbetreibenden. Durch unsere Vorgabe, möglichst nicht mehr als 20 % des Fensters zu bekleben, haben wir übrigens auch schon Werbekunden verloren. Trotzdem bleiben wir dabei. Auch werden Absprachen mit den Grafikern und der dsm nicht immer eingehalten.“

Einer der abgesprungenen Werbekunden könnte die Kasseler Bank sein. Die wollte, so die nicht offiziell dem VCD zugetragene Information, eine zweite Bahn mit weißen Fensterfolien bekleben. Da die KVG dies nicht akzeptierte, drohte die Bank angeblich mit der Kündigung der Verträge. Zwei Monate, nachdem der VCD dieses Gerücht erfuhr, wurde die Werbung der Bank an zwei Bahnen entfernt! Ein Jahr vorher schrieb die Kasseler Bank an zwei VCD-Vorstandsmitglieder: „Bezüglich der Werbeflächen...hat die KVG eindeutige Vorschriften erlassen, die von uns absolut eingehalten werden“. Liebe Kasseler Bank, das wäre ja wohl ein klassisches Foulspiel! (Wolfgang Schmidt)

Radverkehr und Baustellen: Finanzzentrum Altmarkt



Die Baustelle des zukünftigen Finanzzentrums. Rechts und links wurden beide Radwege gesperrt. Rechts unten im Bild die Absperrung am R8 zur Universität

Am Altmarkt wird gebaut! Das alte Polizeipräsidium und der Bunker wurden abgerissen und das neue Finanzzentrum wird bald entstehen. In diesem Rahmen wird auch die Altmarkt-Kreuzung umgestaltet werden.

Aufgrund der Forderungen des VCD, des ADFC und der Radlerinitiative wird die neue Kreuzung, wie uns Stadtbaurat Witte zugesichert hat, in allen Fahrtrichtungen fahrradfreundliche Verbindungen aufweisen. Es wird also unter anderem endlich möglich sein, vom Radweg des Steinweg in den Radweg der Weserstraße zu kommen, ohne sich mitten in den Kfz.-Verkehr einzufädeln. Wir freuen uns schon auf die Umgestaltung.

Leider wird uns das Warten lang werden. Aufgrund der Baustellensituation wird dem Radverkehr zunächst für zwei Jahre wieder mal ein Knüppel zwischen die Speichen geschoben. Wer von der Brüderstraße in

Richtung Weserstraße möchte, wird über die Wildemannsgasse und die Freiheit zur Kurt-Schumacher-Straße geleitet. Dort muss man über die Haltestelle Altmarkt die Kurt-Schumacher-Straße queren. Anschließend wird über den Töpfenmarkt und die Artilleriestraße zur Uni umgeleitet, zum Katzensprung geht's auf dem linken Gehweg der Weserstraße.

Die Haltestelle wird vor allem im Berufsverkehr zum Problem: Da sich Bahnen und



Busse hier in zwei Fahrtrichtungen aufstauen, ist ein Überqueren hier derzeit sehr schwierig und manchmal unmöglich.

Für diese Umleitung sagte uns Stadtbaurath Witte zu, dass er mit der KVG an einer Lösung arbeiten werde: Die Busse und Bahnen sollen so halten, dass das Überqueren jederzeit möglich sein wird.

Alternativ zu der aus Radlersicht nicht akzeptablen Umleitungsführung hatte u.a. der VCD vorgeschlagen, den Radverkehr in ganzer Länge zwischen Brüderkirche und Katzensprung auf der westlichen Seite der Brüderstraße-Weserstraße zu führen und über die Kurt-Schumacher-Straße un-

Reihe: „Fahrrad fit“ - heute: Die Fahrradkette



Wer viel Rad fährt, kennt das Problem sicher: Nach ein paar tausend Kilometern fängt die Kette an „überzuspringen“; das ist zunächst unangenehm, denn krachend ruckt das Pedal kurz vor, während man gerade versucht, zu beschleunigen. Später ist ein Fahren kaum noch möglich. Grund für dieses Phänomen ist die Längung der Kette. Durch ganz normale Abnutzung an ihren Gelenken wird die Kette im Betrieb immer länger. Irgendwann ist sie so lang geworden, dass sie auf den Kettenblättern und Ritzeln einfach nicht mehr richtig läuft.

mittelbar an der Altmarktkreuzung einen Überweg für Radler zu realisieren. Leider hat das Straßenverkehrsamt diese Vorschläge abgelehnt.

Bezeichnend ist übrigens, dass der Überweg nicht einmal für Radler freigegeben wurde. Nach wie vor fehlt in den Ampelmasken das Fahrradsymbol. Besonders ärgerlich ist die unbefriedigende Umleitungsstrecke, da sie nicht nur für den Radverkehr entlang der Weserstraße gilt, sondern auch die Radroute R8 entlang der Fulda gesperrt wurde.

(Roald Oestreich)

Wer jetzt einfach eine neue Kette kauft und montiert wird vielfach eine Überraschung erleben. Denn die neue Kette wird möglicherweise nicht besser „laufen“ als die alte. Ganz im Gegenteil: Mit der neuen Kette kann es sogar schlimmer werden. Grund dafür ist, dass die alte, gelängte Kette bereits die Zähne



Kettenschloss

der Ritzel und Kettenblätter angegriffen hat. Nun müssen – je nach Zustand – auch Kettenblätter und Ritzel gewechselt werden. Das wird teuer (siehe Kasten).

*Preisvergleich der Kosten bei
rechtzeitigem Kettenwechsel und
verspätetem Kettenwechsel:*

Kettenverschleisslehre: 17,49 Euro

Kette mit Kettenschloss: ca. 12,00 Euro

*Wenn die Kette nicht rechtzeitig ge-
wechselt wird und somit auch die Rit-
zel ausgetauscht werden müssen, muss
man mit folgenden Kosten rechnen:*

*Kettenblätter mit Montage: ab 54,00 Euro
(mitunter bis zu 126,00 Euro)*

Ritzelpaket mit Montage ab 34,00 Euro

Es gibt also zwei Möglichkeiten: Entweder so lange fahren, bis nichts mehr geht; das ist bei Nabenschaltungen so üblich, denn dort ist ja nur ein Ritzel und ein Kettenblatt „fällig“. Oder eben die Kette rechtzeitig wechseln, um die Lebensdauer der teuren Ritzel und Kettenblätter zu verlängern. Meiner persönlichen Erfahrung nach, kann man selbst im rauen Allwetterbetrieb viele Jahre ohne „Zahnersatz“ auskommen, wenn man nicht unnötig an Ketten spart.

Für das Alltagsrad hat sich bei mir folgendes Verfahren bewährt:

- Kette regelmäßig mit einer Kettenverschleißlehre nachmessen. Die Lehre wird einfach auf die Kette ge-

drückt. Wenn sie vollständig „einsinkt“, ist die Kette verschlissen.

- Die alte Kette wird mit einem Kettennietendrücker geöffnet.
- Die neue Kette muss zunächst gekürzt werden. Auch hier hilft der Kettennietendrücker. Die Länge kann man einfach an der alten Kette abmessen.
- Die neue Kette wird mit einem Kettenschloss, das es mittlerweile auch für Schaltungsketten gibt, verschlossen.

Bei Fahrradketten gibt es mittlerweile große Preis- und Qualitätsunterschiede. Teure Schaltungsketten, wie z. B. die in Kassel produzierte Rohloff-Kette, haben ein sehr angenehmes Schaltverhalten und einen besonders ruhigen Lauf; vor allem halten sie aber besonders großen Kräften stand, was nur im Radsport wichtig ist. Eine solche Kette ist mir für ein Allwetterrad zu schade – so etwas gönnt man sich für's Reiserad, Rennrad oder Mountainbike. Am Alltagsrad genügt mir eine preiswerte Kette. Meiner Erfahrung nach hält sie zwar nicht ganz so lang, ist aber deutlich preisgünstiger.

Der VCD KV Kassel wünscht frohes Radeln!

(Roald Oestreich)



*Hier ist die
Lehre fast in
die Kette ein-
gesunken.*

*Diese Kette
sollte bald
ausgetauscht
werden. F o -
tos: Roald Oe-
streich*

In der Praxis getestet: LED-Scheinwerfer

Seit wenigen Monaten sind im Straßenverkehr zugelassene und vom (Naben-)Dynamo versorgte LED-Scheinwerfer auf dem Markt. Ich habe den DLumotec oval plus von Busch und Müller getestet.



Zunächst die Äußerlichkeiten: Das Gehäuse ist wie man es vom Lumotec oval kennt. Es ist allerdings nicht mehr zu öffnen. Das Leuchtmittel kann also nicht getauscht werden. Dies sollte bei der großen Lebensdauer der Leuchtdiode auch gar nicht nötig sein. Getestet ist das natürlich nicht, denn so lange war mein Scheinwerfer noch nicht in Betrieb. Laut den Angaben auf der Packung ist der LED-Scheinwerfer auch nicht ganz so hell wie der Halogenscheinwerfer: statt 17 Lux bringt er „nur“ 16 Lux.

Schon beim Schieben des Rades sieht man den Unterschied: Schon bei Schrittgeschwindigkeit bringt der LED-Scheinwerfer volle Helligkeit – allerdings stark flackernd. Selbst bei niedriger Fahrgeschwindigkeit gibt es schon volles, bläulich-weißes Licht. Der Lichtkegel wirkt nicht so konzentriert

wie der des Halogenscheinwerfers, wirkt aber optisch auffälliger und heller, was vermutlich an der ganz anderen Lichtfarbe liegt. Das Standlicht ist nicht ganz so hell wie das Fahrlicht, aber noch so hell, dass man gut sichtbar ist und es z. B. auch noch gut als Licht für die Kellertreppe oder zum Schlüsselheraussuchen nutzen kann.

Mir als Alltagsfahrer, der sein Fahrrad gerne draußen parkt, ist das verschlossene Gehäuse sympathisch. In meinen alten Lumotec oval plus ist immer Regenwasser eingedrungen, was den Reflektor und möglicherweise auch die Elektronik zerstört hat (jedenfalls funktioniert das Standlicht nicht mehr). Ich hoffe, dass es



dieses Problem durch ein besser abgedichtetes Gehäuse nun nicht mehr gibt.

Fazit: Für den Alltagsbetrieb ist die LED-Version des Scheinwerfers meiner Ansicht nach nur zu empfehlen. Eine erwartete hohe Zuverlässigkeit, aber auch gutes Licht, vor allem bei langsamer Fahrt, ist für den Alltagsverkehr in der Stadt einfach ein Plus an Sicherheit und Zuverlässigkeit. Wer mit offenen Augen durch die Straßen geht oder fährt, sieht viele Alltagsradle-

Radverkehr

rInnen, die LED-Scheinwerfer mittlerweile auch tagsüber leuchten lassen. Sogar am Tag fällt das Licht noch deutlich auf.

Noch ein Tipp für NutzerInnen des Halogenscheinwerfers Lumotec oval plus: Bei diesem Scheinwerfertyp hat das Standlicht manchmal einen Wackelkontakt. Hier hilft, einfach den Scheinwerfer zu öffnen und die beiden Schraubklemmen, mit denen das Standlicht an die Elektronik angeschlossen ist, mit einem kleinen Kreuzschlitzschraubendreher leicht anzuziehen – fertig!

(Roald Oestreich)



Neue Brücke für den Rad- und Fußverkehr an der Neuen Mühle

An der Neuen Mühle wird demnächst gebaut: Eine neue Brücke soll Bergshausen mit der Neuen Mühle verbinden. Hieraus ergeben sich sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den Freizeitverkehr ganz neue Möglichkeiten. Mit dem Fahrrad muss man nun, will man von Bergshausen nach Kassel, nicht unbedingt den eher unangenehmen Weg entlang der Bundesstraße und an den Messehallen vorbei nutzen. Mit der Brücke bietet sich die Fahrt auf der linken Fuldaseite und über den Auedamm an. Hier ist es ruhiger, angenehmer zu fahren und der Weg ist auch durchgehend befestigt. Hiervon profitieren natürlich auch die ReiseradlerInnen, die auf dem R1 von

Melsungen nach Hann. Münden Kassel durchqueren.

Sicherlich werden nicht nur RadlerInnen, sondern auch SpaziergängerInnen und LäuferInnen die neue Möglichkeit nutzen, um eine schnelle Runde von der Stadt zur Neuen Mühle und zurück zu drehen. Gerade im Sommer bietet es sich natürlich auch an an der Neuen Mühle einzukehren.

Wir freuen uns auf die Eröffnung, die im Sommer stattfinden soll.

(Roald Oestreich)

Multifunktionshalle ohne vernünftige ÖPNV-Anbindung geplant

Die Stadt Kassel hat im Frühjahr den Bbauungsplan für die geplante Multifunktionshalle offen gelegt. Die neue Halle für Großveranstaltungen soll in der Nähe des Auestadions auf den so genannten

„Giesewiesen“ erbaut werden. Gegen das Projekt ist an sich nichts einzuwenden, wäre da nicht das Problem, dass eine leistungsfähige Anbindung durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

nicht vorgesehen ist. Eine Stadtbewohner und Stadtklima weniger belastende und umweltfreundliche Erschließung der Multifunktionshalle durch eine attraktive ÖPNV-Verbindung für An- und Abfuhr der Besucher ist nicht geplant worden. Das mit dem Bebauungsplan vorgelegte Verkehrskonzept der Stadt Kassel setzt fast ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV). Es ist vorgesehen, Parkplätze zu bauen und Kreuzungen umzubauen, um die Anfahrt zur Halle mit dem eigenen PKW attraktiv zu gestalten. Hingegen taucht ein eigener Anschluss der Halle durch die Straßenbahn/Regiotram im Bebauungsplan nicht auf. Deshalb hat der VCD Kassel am 10.03.2007 offiziell Einspruch gegen den Bebauungsplan erhoben.

Aus der VCD-Stellungnahme:

„Der Bebauungsplan basiert u.a. auf einem Verkehrsgutachten, in dem davon die Rede ist, dass im Bereich des ÖPNV keine nennenswerten Defizite feststellbar seien. Dazu stellen wir fest:

1. Die geplante Multifunktionshalle ist durch die Haltestellen Auestadion und Park Schönfeld nicht gut angeschlossen. Mit einem Weg von rund 750 Metern ist etwa die Haltestelle Auestadion sehr weit entfernt und über mehrspurige Straßen und Kreuzungen – hier fehlen auch ausreichende Fußgängerüberwege – nur schlecht zu erreichen. (...)

2. Die Wege zwischen Halle und Haltestelle und die Haltestellen selbst stellen bei Beginn und Ende von Großveranstaltungen ein Sicherheitsrisiko für die rund 2000, den ÖPNV benutzenden Besucher dar, da die Kapazitäten für diese große Personenanzahl bei weitem nicht ausreichen.

3. Die vorhandenen Haltestellen bieten keine Möglichkeit, am Ende einer Großveranstaltung wartende Straßenbahnfahrzeuge für die Besucher bereit zu stellen (...). Bei der erwarteten Zahl von rund 2000 ÖPNV-Nutzern wäre dies aber unabdingbar. Mit den vorhandenen Anlagen kann ein reibungsloser Transport dieser Personenzahl nicht bewältigt werden. Es ist deshalb unbedingt notwendig, eine bessere und direkte ÖPNV-Erschließung der Halle im Bebauungsplan zu berücksichtigen.

4. Konkrete Vorschläge zur Lösung der prognostizierten Fußgänger-MIV-Konflikte am Knotenpunkt „Am Sportzentrum/Damaschkestraße“ werden nicht unterbreitet. Hier besteht ebenfalls dringender Verbesserungsbedarf des Bebauungsplanes.

5. Das Verkehrsgutachten spricht von einer absoluten Straßenbahnpriorisierung an der Kreuzung Auestadion, die den MIV-Abfluss verhindere. Diese Feststellung ist nicht korrekt, da die Straßenbahn hier lediglich eine Anforderungsschaltung hat. Eine Priorisierung des MIV bei Veranstaltungen in der Multifunktionshalle wäre kontraproduktiv, da die große Zahl der ÖPNV-Nutzer nicht zügig transportiert werden würde und der Rückstau an Straßenbahnen und Fahrgästen größer werden würde. (...)

6. Bebauungsplan und Verkehrsgutachten gehen von der Fortexistenz der Straßenbahnwendeschleife am Auestadion aus. Dies ist problematisch, weil ein dauerhafter Betrieb dieser Wendeschleife fraglich ist, denn die große Nähe der Anlage zum Stadiongebäude entspricht nicht den DFB-Kriterien für Veranstaltungen. Auch der mögliche Wegfall dieser Infrastruktur

Stadtplanung

müsste im Bebauungsplan berücksichtigt werden und spricht für eine direkte Anbindung der Halle an die Straßenbahn.“

Es bleibt zu hoffen, dass der Bebauungsplan nachgebessert und eine geeignete Schienenanbindung der Multifunktionshalle untersucht wird.

(Dr. Florian Cebulla)

Öffentlicher Nahverkehr

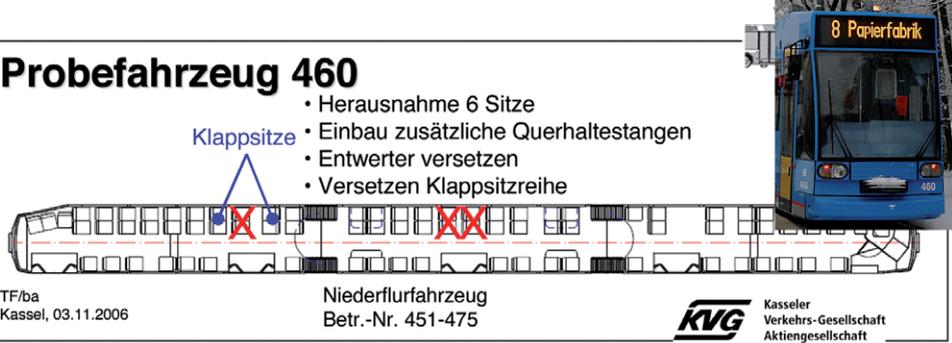
Gute Nachricht: Mehr Platz in den alten Niederflurbahnen

Probefahrzeug 460

- Herausnahme 6 Sitze
- Einbau zusätzliche Querhaltestangen
- Entwerter versetzen
- Versetzen Klappsitzreihe

TF/ba
Kassel, 03.11.2006

Niederflurfahrzeug
Betr.-Nr. 451-475



KVG
Kasseler
Verkehrs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft

So sehen die Niederflurwagen der alten Serie nach dem Umbau aus, der für Kinderwagen etc. wesentlich mehr Raum vorsieht. Die Zeichnung wurde uns von der KVG zur Verfügung gestellt und für das Layout leicht verändert.

Wer mit Kinderwagen oder Rollstuhl eine der 25 älteren Niederflurbahnen (Wagen 451 bis 475) benutzte, konnte feststellen, dass der vorhandene Mehrzweckraum äußerst knapp bemessen ist. An der zweiten Tür ist Platz für zwei Kinderwagen, hinter der dritten Tür befindet sich ein weiterer Kinderwagenplatz, der aber häufig von Fahrgästen blockiert ist, die z.T. nur sehr ungern die Klappsitze verlassen.

Besser ist die Raumsituation in den neuen Niederflurwagen. Dort können an den Türen 2, 3 und 4 jeweils zwei Kinderwagen abgestellt werden. Und da hinter allen großen Türen Abstellplätze sind, müssen die Kunden nicht erst nach der richtigen Tür suchen.

U. a. nach Anregungen des VCD hat die KVG nun ein erstes Fahrzeug der alten Serie so umgerüstet, dass sich an allen drei großen

Türen Mehrzweckflächen befinden. Für diese nicht ganz billige Maßnahme dankt der VCD-Vorstand dem Verkehrsunternehmen. Und die zahlreichen Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren, Fahrrädern oder Rollstühlen werden es ebenfalls danken.

Zum aktuellen Stand teilt die KVG mit: „Die Verbesserung der Raumsituation im Bereich der Türen ist am Wagen 460 probeweise umgesetzt. Wegen wichtiger anderer Arbeiten waren kurzfristig keine weiteren Umrüstungen möglich. Da auch in einer Kundenbefragung eine positive Resonanz erfahren wurde, ist beabsichtigt, alle 400er-Fahrzeuge umzurüsten. Ein Zeit- und Kostenplan wird derzeit erarbeitet.“

(Wolfgang Schmidt)

Trams verursachen Staus - Oder wie die HNA die Wahrheit verdreht

Im letzten Herbst veröffentlichte die HNA zunächst in der Serie „Staustelle Kassel“ einige Artikel, in der verschiedene Redakteurinnen und Redakteure angeblich stauverursachende Verkehrsengepässe in Kassel beschrieben haben. Nicht erst auf dem zweiten Blick wurde deutlich: Immer ist die Tram am Stau schuld. Und immer wurden „Argumente“ herangezogen, die leider völlig absurd und einer kritischen Berichterstattung nicht würdig sind.

Hier einige Kostproben aus der Welt der HNA:

Am 15. Oktober behauptete die HNA, dass die Tram auf bestimmten Strecken Vorfahrt habe; so z. B. an der Wilhelmshöher Allee (nahe Kunoldstraße) oder der Friedrich-Ebert-Straße (zwischen Querallee und Bebelplatz). Im Gegensatz zur DDR gab es in der Bundesrepublik noch nie eine Regel, dass Straßenbahnen grundsätzlich bevorrechtigt seien. Sowohl in der Wilhelmshöher Allee als auch in der Friedrich-Ebert-Straße fahren die Straßenbahnen gleichberechtigt im Straßenraum.

Die Tram muss eben warten, wenn PKWs langsam sind oder sich stauen, umgekehrt muss der Individualverkehr beim Halt der Straßenbahn 20 Sekunden (länger dauert's meistens nicht) warten. Dieses Warten benötigt laut HNA viel Geduld. Offenbar gehen die Uhren bei Autofahrern ganz anders.

Im selben Artikel wird ein weiterer Grund für Staus durch Straßenbahnen genannt: Dass für die Regiotram und die Tram breite Trassen gebaut werden! Nun sollte man meinen, dass die HNA, wenn sie nicht für Trams auf Straßen ist, doch zumindestens für getrennte Trassen sein müsste. Weit gefehlt. Also: Egal wo sie fährt: Die Tram ist immer schuld!

Interessanterweise behauptet die HNA, dass die Tram in der Leipziger Straße eine solche breite Trasse zur Verfügung hätte und dem Straßenverkehr bliebe nur wenig Verkehrsfläche übrig. Wer mal dort gewesen ist, der weiß es: Die Tram hat dort keine breite Trasse mehr sondern integriert sich in den Straßenverkehr. Gewinner sind



War auch schon Stein des Anstoßes: Die Haltestelle Querallee, weil Autofahrer hinter der Tramhaltestelle warten müssen.

Stadtplanung

die Fußgänger und Radfahrer. Für sie ist seit dem Umbau endlich auch ein bisschen Platz. Und das finden wir wichtig.

Ein anderes Beispiel: Am 17. Oktober berichtet die HNA über angebliches Gedränge im Nadelöhr: Die Durchfahrt zwischen der Tramhaltestelle Karthäuserstraße und dem Gehweg sei zu schmal, in diesem Nadelöhr entstehe ein Gedränge. Da dort problemlos ein PKW ein Fahrrad überholen kann, kann man kaum von einem Nadelöhr sprechen. Interessant, die HNA zitiert mehrere Interviewpartner, die die Stelle auch nicht problematisch fanden.

In der folgenden Serie überschlagen sich die unsinnigen Vorwürfe weiter: Die Tram habe immer Vorfahrt, die Tram brächte den Verkehr zum stehen (Was ist eigentlich eine Tram, wenn kein Verkehr?), mit dem Auto benötige man 20 Minuten über den Scheidemannplatz, der sei nur für die Regiotram umgebaut worden. Besonders interessant ist auch die Behauptung, der Hasselweg sei für die Tram zurückgebaut worden, denn neben dieser Maßnahme wurde auch die tramfreie Wahlershäuser Straße geschlossen und der Hasselweg somit als Durchgangsstraße witzlos. Man braucht ihn dafür auch nicht, denn die Bertha-von-Suttner-Straße hat den Verkehr längst aufgenommen, was der HNA offensichtlich entgangen ist.

Ich möchte Ihnen weitere Zitate aus der HNA ersparen. Der Tenor der Berichte ist längst deutlich geworden. Wenn Sie noch mehr lesen möchten, finden Sie es unter <http://www.vcd.org/kassel/zurlokalenpresse.html> genauere Kommentare.

Unser Fazit:

Die HNA berichtet nicht ansatzweise neutral über Misstände in der Verkehrsplanung

der Stadt Kassel zu berichten. Es wird offensichtlich gezielt gegen die Tram und die Regiotram geschrieben. Was die HNA damit bezwecken will, bleibt ihr Geheimnis. Schließlich befördert in Kassel der ÖPNV ungefähr genau so viele Personen wie die PKWs. Die HNA hat wohl nicht erkannt, dass sehr viele ihrer Kunden die Tram täglich nutzen und von einer solchen Meinungsmache sicher nicht angetan sind.

Qualitativ erscheinen uns die genannten Artikel der HNA schlecht recherchiert, die Zusammenhänge sind falsch dargestellt oder an den Haaren beigezogen. Für uns ist diese „journalistische“ Qualität einer Tageszeitung in keinem Fall angemessen. Vielleicht hätte die HNA-Redaktion ihre eigene Überschrift vom 19. Oktober lesen sollen: „Rücksicht ist erforderlich“. Dies ist das große Geheimnis des Miteinanders im Straßenverkehr und macht die gesamte Staustellen-Serie, die vom Neid der Autofahrer über die angebliche Bevorzugung der Tram geprägt ist, unnötig.

Was tun?

Wie soll man als Kunde der HNA darauf reagieren? Es macht kaum einen Sinn, wenn man in Kassel informiert sein möchte, die HNA zu kündigen. Als Monopolist für Informationen aus der Region hat die HNA es so betrachtet gut. Wir können Sie nur dazu aufrufen Leserbriefe zu schreiben oder im Online-Forum der HNA mitzudiskutieren. Die Serie „Staustelle Kassel“ war nach vielen kritischen Schreiben im Online-Forum und einem Gespräch zwischen dem VCD und der HNA so plötzlich zu Ende, wie man sich das nur wünschen konnte. Sicherlich haben die vielen kritischen Stimmen ihre Rolle dabei gespielt.

(Roald Oestreich)

Museumslandschaft Hessen-Kassel

Auf dem Weg zur Museumslandschaft wollten Magistrat und Stadtverwaltung Anfang Oktober das Verkehrsstufenkonzept für den Bergpark im Stadtparlament verabschieden. Dieses Konzept war bereits im Vorfeld in die Kritik geraten, denn im Rahmen des Konzeptes ging es vor allem um die Infrastruktur des Autoverkehrs. Der öffentliche Verkehr kam nur am Rande vor. Die Verlängerung der Linie 1 zum Schloss wird dort im Rahmen des Stufenkonzeptes nur als langfristige Option genannt.

Hintergrund ist, dass man beim Verkehrsstufenkonzept zwischen der heutigen Endstelle der Linie 1 und dem Schloss bzw. dem Bergpark Busverkehre plant. Dabei wird zwischen dem Shuttlebus, der nur zwischen Tramendstelle und Schloss verkehrt und dem Bergparkbus, der durch den Bergpark zur Löwenburg und sogar zum Herkules fahren soll, unterschieden. Für letztgenanntes Ziel müssten die heute als breiter Wanderweg existierenden Serpentinien vom Herkules zum Kaskadenrestaurant ausgebaut werden.

Letztlich wird die heutige Tramendstelle als Übergabepunkt zwischen Stadt und Bergpark gesehen. Das ursprünglich innerhalb der Tramwendeschleife Wilhelmshöhe geplante Parkhaus, das nie im Sinne des VCD gewesen ist, wird wohl nicht kommen. Damit aber bleiben bis auf weiteres auch die vorhandenen Parkplätze bis auf halber Höhe vom Schloss bestehen. Mit dem Auto kommt man also dichter an's Schloss heran.

Eine Thematisierung der Frage, wie durch einen attraktiven, noch besseren ÖPNV bereits bei der Anreise ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs erreicht

werden kann, ist im Stufenkonzept nicht vorhanden. Dabei gäbe es durchaus interessante Möglichkeiten, dem Autofahrer eine Alternative anzubieten. So würde eine zum Herkules verlängerte Tramlinie 3 eine einfache und bequeme Erreichbarkeit des Herkules ermöglichen. Überfüllte Busse, in die Umsteiger der viel größeren Tramzüge im Druseltal umsteigen, gehörten der Vergangenheit an. Und mit einer Verlän-



gerung der Linie 1 zum Schloss hin würde der heute recht lange und steile Weg von der Tramstation zum Schlossplateau deutlich verkürzt.

Nicht zuletzt die Defizite bei der Frage des ÖPNV führten dazu, dass der Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe das Konzept im Sommer vergangenen Jahres ablehnte. Allerdings wurde das Konzept ungeachtet der Kritik den Stadtverordneten im Oktober zur Entscheidung vorgelegt. Die allerdings verwarfen es und forderten ein neues, integriertes Verkehrskonzept. Es bleibt zu hoffen, dass nun bis zum Sommer dieses Jahres die Frage des ÖPNV-Anschlusses positiver beantwortet wird. (Wolfgang Schmidt)



„Es ist schön im Sauerland, Taunus und Odenwald - aber waren Sie schon mal im Kellerwald?“ Unter diesem Motto wirbt der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in diesem Jahr für seine „TourTipps Kellerwald-Edersee“, die herrliche Wanderungen mit der Anreise mit Bus und Bahn sowie Hinweise auf Herbergs- und Gaststättenbetriebe verbinden. Hierzu gibt der VCD einen Überblick über Ausgangsorte, Fahrzeiten und Ticketpreise.

Der VCD lädt Wanderer und Radler ein zu 10 Rad- und Wandertouren durch die Kulturlandschaft des Naturparks und die Wildnis des Nationalparks Kellerwald-Edersee.

Beide Schutzgebiete sind etwa 50 Kilometer von Kassel entfernt und haben mit dem Urwald- und dem Kellerwaldsteig zwei hervorragende Weitwanderwege mit spektakulären Blicken und mit einer vielfältigen Kultur- und Naturlandschaft.

Genusswanderer mit einem Faible für lange Wanderungen am Wochenende empfiehlt der VCD das urige Orketal, das westlich

des Edersees gelegen ist. Hier wandert der Besucher entlang oder oberhalb der engen Schleifen der Orke von Ederbrunghausen nach Fürstenberg und hinab nach Herzhausen am Edersee. Diese Tour ist von Korbach oder Frankenberg sehr gut zu erreichen.

Dem eher anspruchsvollen Wanderer empfiehlt der VCD die Bilsteinklippen, die über Bad Wildungen her zu erlaufen sind. Diese können dann mit einer Überquerung der Kanzel (tolle Seeblicke) östlich des Edersees zum Schloss Waldeck verbunden werden. Oder eine muntere Berg- und Tal-Wanderung von Waldeck mit vielen Weitblicken auf den Edersee an das an einem Ausläufer des Sees gelegene Nieder-Werbe. Fantastisch sind die kargen Knorreichenfelsen entlang der Strecke!

Wer es gemütlich und kurz mag, wird die Tour durch das Sonderbachtal mit Ausgangspunkt in Bad Wildungen mögen. Oder die Wanderung von Herzhausen entlang dem Edersee über Asel wieder zurück nach Herzhausen.

In den TourTipps Kellerwald-Edersee kommen aber auch die Radler nicht zu kurz. Über zwei Routen erfahren sie praktisch den gesamten Kellerwald mit Alternativen entlang der Eder und dem Edersee. Der Ausgangsort ist Borken mit seiner Seenlandschaft. Durch das wilde Urfftal geht es nach Bergfreiheit und zu Fuß hinauf auf den Wüstegarten, dem höchsten Berg der Region (675 Meter) und seinen Kellerwaldturm, von dem aus man bei klarem Wetter einen herrlichen Fernblick bis weit in das hessische Bergland hinein genießen kann. Von dort hinab geht es mit dem Radl weiter entlang der Urff über Hüddingen wieder nach Bad Wildungen. Fitte Radfahrer

verbinden diese Tour mit einer Durchfahrt des schönen Wesebachtals nach Frankenberg mit seinem zehntürmigen Rathaus.

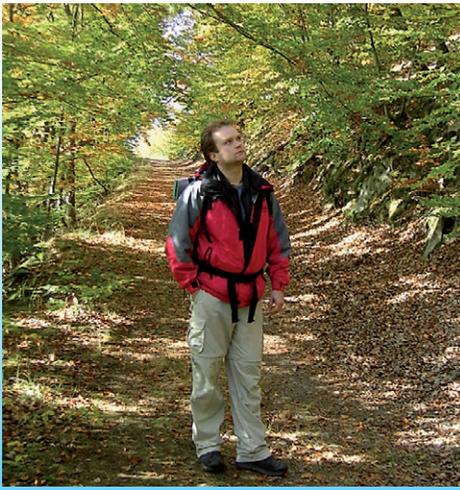
Abgerundet werden die Tourenvorschläge mit Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten sowie vielfältigen kulturellen Hinweisen entlang der Wanderwege. Hierzu gehören Highlights wie der Dülferhof, eine Biokäserei mit Jausenstation, die Schlösser in Bad Zwesten, Bad Wildungen oder Waldeck, die Burgen im Orketal oder die Fachwerk-Altorte von Bad Wildungen, Frankenberg oder Bad Zwesten oder die Edelsteinschleiferei in Bergfreiheit mit wundervoller Mineralienkunst.

Die TourTipps entstanden in Kooperation mit dem Naturpark Kellerwald-Edersee, dem TouristikService Waldecker Land, dem NVV und der Kurhessenbahn.

Die VCDTourTipps Kellerwald-Edersee sind erhältlich beim VCD Hessen im Umwelt-Haus für den Preis von 2 Euro. Bestellungen per Post:

Verkehrsclub Deutschland
Landesgeschäftsstelle
Umwelt-Haus
Wilhelmsstr. 2
34117 Kassel

(Guido Spohr)



Impressum:

Gegenverkehr ist das Magazin des Verkehrsclubs Deutschland, Kreisverband Kassel e.V., Wilhelmsstraße 2, 34117 Kassel, vcdkassel@web.de

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

Ab sofort ist der VCD Kassel auch im Internet.

Aktuelle Informationen, Termine und anderes gibt es unter:

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



Kreisverband Kassel

[Home/Aktuelles](#) · [Wir über uns](#) · [Termine](#) · [Veröffentlichungen](#) · [Presse/Korrespondenz](#) · [Links](#) · [Mail](#)



VCD Bundesverband

VCD
Landesverband
Hessen



Umwelt-Haus Kassel

neu im Internet:

www.vcd.org/kassel

Seit wenigen Wochen ist sie fertig:
unsere Homepage!

Wir bieten Ihnen:

Alle aktuellen Veröffentlichungen, einschließlich der letzten Ausgaben von *kassel konkret!* und der *Gegenverkehr*, unsere aktuellen Pressemitteilungen und Arbeitspapiere sowie natürlich unsere Termine und Treffpunkte.

Bald werden wir Ihnen auch Links zum Verkehr in Nordhessen und sonstwo präsentieren.

Wir freuen uns auf Ihren digitalen Besuch!

Der VCD ist jetzt im Umwelt-Haus



VCD-Landesverband und der Kreisverband Kassel haben ein neues Zuhause: Im Herbst 2006 sind beide Verbände in die Wilhelmsstraße 2 gezogen. Dort sind sie neben dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC), der Deutschen Gesellschaft für Solarenergie (DGS), Greenpeace, Robin Wood, dem Weltladen und den Frauen nach Tschernobyl gemeinsame Initiatoren des neuen Umwelt-Hauses Kassel.

Die Idee, ein Umwelthaus für Kasseler Umwelt- und Sozialverbände zu gründen, ist schon vor einigen Jahren entstanden. Sie ist hervorgegangen aus dem "Tag der Erde", der inzwischen bundesweit bekannt ist und als besonders erfolgreich gilt.

Im zentral gelegenen Ladenlokal in der Wilhelmsstraße - neben der Buchhandlung

Vietor - können Infos ausgetauscht werden, in einer Präsenzbibliothek in Büchern und Karten geschmökert oder fair gehandelte Produkte, wie z. B. Kaffee, Tee und leckere Schokoladen, erworben werden.

Der Versammlungs- und Veranstaltungsraum bietet Platz für bis zu 30 Personen. In den hinteren Räumen befinden



Einmal monatlich tagt der Hausrat des Umwelt-Hauses

den sich die Arbeitsplätze der beteiligten Verbände und eine kleine Teeküche.

Die Treffen des VCD Kassel finden nun im Umwelt-Haus statt. Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat um 19 Uhr laden wir zum Aktiventreff ein. Der Arbeitskreis Öffentlicher Nahverkehr tagt jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19:30 Uhr.

(Wolfgang Schmidt)

Auch tagsüber kann man im Umwelt-Haus vorbeischauen. In Kooperation der beteiligten Verbände werden folgende Öffnungszeiten angeboten:

Montag 14:00 - 18:00 Uhr
 Dienstag 11:00 - 18:00 Uhr
 Mittwoch 10:30 - 13:00 Uhr
 und 14:30 - 18:00 Uhr
 Donnerstag 14:00 - 18:00 Uhr
 Freitag 11:00 - 14:00 Uhr

Umwelt-Haus, Wilhelmsstraße 2



Oberbürgermeister Hilgen (links) und Radverkehrsbeauftragter Späth (Mitte) bei einer Radverkehrsbesprechung im Umwelthaus, zu der der ADFC im Februar geladen hatte.

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 menschengerechten 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 Zeitungsausgabe schreiben oder oder oder. Zurzeit sind wir nur vier Aktive und können somit gar nicht alles leisten, was aktuell zu erledigen 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
Umwelthaus
Wilhelmsstraße 2
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 19:30 Uhr gemeinsam mit der Interessengemeinschaft öffentlicher Nahverkehr.

Wir freuen uns über alle, die bei uns vorbeischauen!

Für den Tresendienst im Umwelthaus freuen wir uns noch über Freiwillige, die ein paar Stunden im Monat das Umwelthaus besetzen können und Besuchern weiterhelfen.