

umwelt & verkehr

Karlsruhe

März 2003 1. Jahrgang Heft 1/2003

Rheinland-Pfalz Takt in Gefahr?

Autofreie Zone
nördliche Karlsstraße

Bundesgartenschau?!

KVV-Jahreskartenaktion

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

nach einer halbjährigen Vorbereitungsphase ist es geschafft. Die erste Ausgabe unserer gemeinsamen Zeitung "Umwelt & Verkehr" liegt vor Ihnen. Die drei Vereine BUZO, PRO BAHN und VCD möchten Ihnen drei Mal im Jahr interessante und informative Artikel aus den Bereichen Umweltschutz und Verkehrspolitik präsentieren. Schwerpunkte sind Themen aus der Region. Damit steht "Umwelt & Verkehr" in der Tradition der Vorgängerzeitungen "Umweltschutz" der BUZO und "Kreisfairkehr" des VCD. So erweitern sich gleichzeitig Leserkreis und Themenspektrum zum Vorteil von Lesern und Autoren. Gleichzeitig erhält auch der Fahrgastverband PRO BAHN ein lokales Forum.

Bereits seit einigen Jahren engagieren sich die drei Verbände für den Erhalt der Umwelt und für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Raum Karlsruhe. Die bislang erfolgreiche Zusammenarbeit wird mit der Herausgabe von "Umwelt & Verkehr"

weiter verbessert. Als Beispiel für die bisherige Kooperation sei hier nur die ermäßigte Umwelt-Jahreskarte des KVV erwähnt, die auch in dieser Ausgabe den Mitgliedern angeboten wird.

"Umwelt & Verkehr" gliedert sich in drei Abschnitte, die von den drei Ver-

bänden eigenständig gestaltet werden. Sie ist Mitgliederzeitung und gleichzeitig einem weiten Leserkreis zugänglich. Artikel von befreundeten Verbänden sind immer herzlich willkommen. Für Verbesserungsvorschläge zu Themenauswahl und Layout sind wir offen. Auch sonst freuen wir uns über Rückmeldungen.



Impressum

Mitteilungsblatt der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO), Pro Bahn und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD). Umwelt & Verkehr erscheint dreimal jährlich. der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Abonnementpreis für Nichtmitglieder 10 Euro jährlich (gegen Rechnung). Das Abonnement verlängert sich um ein Kalenderjahr, wenn es nicht bis zum 1.12. des Vorjahres gekündigt wird.

Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO)
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/380575

Fahrgastverband PRO BAHN, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Tanja Raupp

Satz/Layout: R. T. Frank

Titelfoto: Johannes Meister

Fotos: U. Haack, J. Hertel, H. Jacobs, B. Lisbach, J. Meister, R. T. Frank

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 2500

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

zumindest eine meiner beiden großen Ankündigungen, die im Vorwort des vergangenen „umweltschutz“ zu lesen waren, hat sich erfüllt. Es war die letzte Ausgabe. Sie halten nun termingerecht und engagiert gemacht die erste Ausgabe unserer neuen Gemeinschaftszeitung „Umwelt und Verkehr“ in den Händen. Länger als 30 Jahre, die erste Publikation erschien 1971, wurde im „umweltschutz“ über umweltrelevante Themen und über das Vereinsgeschehen berichtet. Format und Gestaltung sind im Laufe der Jahre dem Zeittrend angepasst worden. „Der Umweltschutz – Umweltschutz-Mitteilungen für die Region Karlsruhe/Mittlerer Oberrhein/Südpfalz“ lautete der Vollständige Titel bis 1984. Zwei Ausgaben im gleiche Jahr wurden nur noch „Der Umweltschutz“ betitelt. Seit 1985 kooperiert die Aktionsgemeinschaft Südpfalz e.V. (AGU) mit der BUZO. So änderte sich auch unser Zeitungsname wieder und hieß seitdem „Mitteilungsblatt der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet und der Aktionsgemeinschaft Umweltschutz Südpfalz e.V.“. 1991 hat sich die AGU aufgelöst. Nun

wurde der Name in „Mitteilungsblatt der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V.“ geändert, den er bis zur letzten Ausgabe Ende 2002 in verschiedenen graphischen Aufbereitungen behielt. Ursprünglich gab es sechs Hefte pro Jahr, später noch vier. Ab 1998 haben wir uns auf drei Ausgaben jährlich geeinigt. Dabei wollen wir auch mit der neuen Zeitung bleiben.

Die zweite groß angekündigte Veränderung, ein Wechsel an der Vorstandsspitze, wurde nicht vollzogen. Ekkard Gerlach wollte für das Amt des 1. Vorsitzenden kandidieren. Bedauerlicherweise konnten wir uns zu einigen Details über die praktische Arbeit im Umweltzentrum nicht einigen. Daraufhin zog Ekkard seine Kandidatur zurück, erklärte sich aber bereit, als Stellvertreter zu kandidieren. Johannes Meister wäre eine anderer geeigneter Nachfolger gewesen. Nach gründlicher Überprüfung seiner privaten und beruflichen Situation, konnte er meinen Wunsch, als 1. Vorsitzender an Ekkards Stelle zu kandidieren, nicht entsprechen. Dafür bot er an, falls ich weiter kandidieren würde, mich als aktiver Stellvertreter

nach Kräften zu entlasten. Nun haben wir so eine Art Doppelspitze und die Zusammenarbeit funktioniert in der Tat hervorragend.

Neu in den Vorstand wurden Reinhold Hildebrand und Johannes Stober gewählt. Reinhold wurde zum Schriftführer ernannt. Geblieben sind: Wolfgang Melchert als Kassenwart, Ekkard Gerlach kümmert sich um die Kommunikationseinrichtungen (Telefonabrechnung, PC-Probleme, Fax usw.), Rosemarie Köhnlein ist für das Raumklima im Umweltzentrum zuständig (Pflanzen, Raumgestaltung, Dekoration usw.). Als Vertreter der Ortsgruppe Wöschbach ist schon seit langem Laszlo Trunko im Vorstand dabei. Luise Meister hat nicht mehr kandidiert und ist somit ausgeschieden. Für ihre Langjährige Mitarbeit bedanke ich mich im Namen des Vorstandes.

Nun haben wir eine siebenköpfige Spitzenbesetzung im Vorstand und eine neue Zeitung. Na, wenn das nix ist.

Uwe Haack

Die BUZO-Vortragsreihe

In Zusammenarbeit mit der Streuobstinitiative im Stadt- und Landkreis Karlsruhe e.V., dem Gartenplan, der Botanischen Arbeitsgemeinschaft Südwestdeutschland e.V., dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Greenpeace und dem Naturschutzzentrum Karlsruhe veranstaltet die BUZO in diesem Jahr eine Vortrags- und Exkursionsreihe.

Dienstag, 18. März: Landschaftsprägender Streuobstbau
Referent: Hans-Martin Flinspach von der Streuobstinitiative
Zeit: 20 Uhr Ort: BUZO-Umweltzentrum

Mittwoch, 9. April: Globaler Klimawandel
Referent: Tobias Roth von Greenpeace
Zeit: 20 Uhr Ort: BUZO-Umweltzentrum

Samstag, 24. Mai: Radkartenlesekurs mit anschließender Radtour
Referent: Klaus Buggisch vom ADFC Zeit: 14.30 Uhr
Ort: BUZO-Umweltzentrum
Anmeldung bis 22. Mai unter 0721/562000 erforderlich

Dienstag, 24. Juni: Wildblumen in Rüppurrer Wiesen
Referent: Thomas Breunig von der Botanischen Arbeitsgemeinschaft Zeit: 17.15 Uhr Ort: Stadtbahnhaltestelle Ostendorfplatz in Rüppurr

Mittwoch, 25. Juli: Gentechnik in Lebensmitteln
Referentin: Isabella Kober von Greenpeace
Zeit: 20 Uhr
Ort: BUZO-Umweltzentrum

Freitag, 12. September: Erwecken Sie Ihren Garten zum Leben!
Referentin: Margarete Ratzel von Der Gartenplan
Zeit: 18 Uhr
Ort: BUZO-Umweltzentrum

Samstag, 20. September: Radtour. Kunst und Natur
Referent: Uwe Haack von der BUZO
Zeit: 14 Uhr
Ort: BUZO-Umweltzentrum

Dienstag, 7. Oktober: Wanderung durch die Rheinauen
Referent: Harald Dannenmayer vom Naturschutzzentrum
Zeit: 17 Uhr
Ort: Naturschutzzentrum

Die Teilnahme an allen Veranstaltungen ist kostenlos.
Ein ausführliches Programm liegt im Umweltzentrum aus.

Tanja Raupp

„Untere Hub“ - Grün oder Grau?

Die letzten Freiflächen zwischen Durlach und Hagsfeld sind bedroht

Im Januar hat sich der Karlsruher Gemeinderat mit den Stimmen von CDU und Karlsruher Liste mehrheitlich für ein Gewerbegebiet in der „Unteren Hub“ ausgesprochen. Dies widerspricht den bisherigen raumplanerischen Vorgaben im Regionalplan Mittlerer Oberrhein sowie im Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe.

So weist der erst kürzlich verabschiedete Regionalplan die rund 17 Hektar große Fläche als Grünzäsur aus, was eine Bebauung verbietet. Neben dem Erhalt der ökologischen Funktionen sollte damit gezielt das Zusammenwachsen von Durlach und Hagsfeld verhindert werden. Die Stadt will sich nun über diese fachlich sinnvolle Vorgabe hinweg setzen. Derzeit wird das Verfahren zur Änderung des Regionalplans eingeleitet. Auch ist das Gewerbegebiet bereits Bestandteil des laufenden Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplanes. Eines der wichtigsten Argumente gegen die Bebauung der „Hub“ ist der Klimaschutz. Die Freiflächen sind für das Karlsruher Stadtklima unersetzlich, da sie als Frischluftschneise, Kaltluftentstehungsgebiet und Abkühlungsreservoir für umliegende Siedlungsgebiete dienen. Fallwinde aus höheren Lagen wie der „Pfinztäler“ versorgen vor allem Rintheim und die Karlsruher Oststadt mit Frischluft. Ein im Auftrag der Stadt 1995 erstelltes Gutachten belegt, dass bei einer Bebauung der „Hub“ erhebliche Beeinträchtigungen der Luftqualität in verschiedenen Karlsruher Stadtteilen zu erwarten sind. Auch der Leiter des Karlsruher Gesundheitsamtes hat kürzlich von einer Realisierung des Baugebietes dringend abgeraten.

Neben ihrer stadtklimatologischen Bedeutung ist die „Untere Hub“ ein außerordentlich wichtiges Naherholungsgebiet für zahlreiche Bewohner von Durlach, Hagsfeld, der Untermühsiedlung, Rintheim und der Oststadt. Auch bietet sie vielen feuchtheitsliebenden Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Teile des dortigen Grabensystems sind als sogenannte § 24a-Biotop geschützt. Dem landwirtschaftlichen Betrieb der Hub, der auf ökologische Bewirtschaftung umstellen soll, dürften bei Realisierung eines Gewerbegebietes wertvolle in

Hofnähe gelegene Flächen verloren gehen. Nicht zuletzt verstößt die Ausweisung eines Gewerbegebietes in der „Unteren Hub“ gegen den Grundsatz, Flächenverbrauch zu minimieren. Dabei sind auch wirtschaftliche Aspekte zu bedenken. So stellt beispielsweise der Verlust von Retentionsflächen durch den ständig steigenden Versiegelungsgrad der Landschaften eine der Hauptursachen für die in den letzten Jahren vermehrt auftretenden Hochwasserereignisse dar.

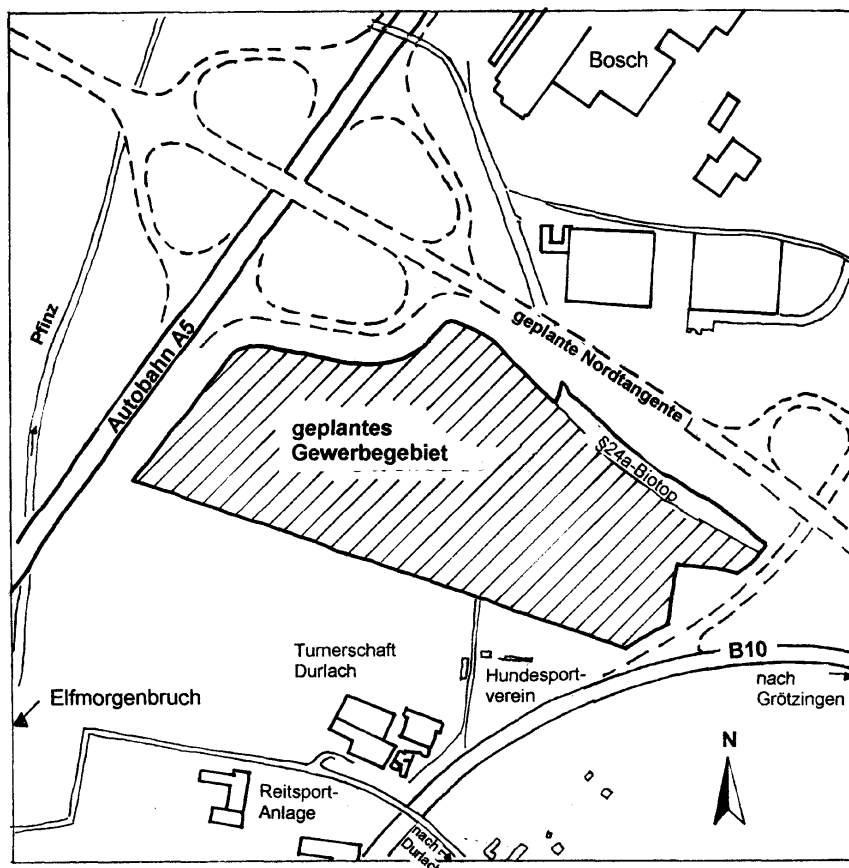
Die Mehrheit der Karlsruher Gemeinderäte/innen bleibt von diesen Argumenten gegen eine Bebauung offenbar unbeeindruckt. Gesundheitliche Beeinträchtigungen der Karlsruher Bevölkerung werden dabei bewusst in Kauf genommen. So wurde der Antrag des Grünen Stadtrats Klaus Stapf, die Entscheidung über eine Bebauung auszusetzen und zunächst detailliertere Untersuchungen zur stadtklimatischen Bedeutung der betreffenden Fläche zu beauftragen, mehrheitlich abgelehnt. Auch ein Brief der Umweltverbände BUND, NABU und Naturliebende an die Gemeinderatsfraktionen fand wenig Resonanz.

Viele besorgte BürgerInnen, LokalpolitikerInnen sowie die drei Umweltverbände haben sich im Februar zu einer Bürgerinitiative „Naturschutz Untere Hub“ zusammengeschlossen. Ihr Ziel ist, die zu erwartenden Beeinträchtigungen und Gefährdungen einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen und Widerstand gegen das Gewerbegebiet zu mobilisieren. Dazu sind Infostände, öffentliche Veranstaltungen und ähnliches geplant. Auch soll der Kontakt zu regionalen und kommunalen Entscheidungsträgern gesucht werden.

Bettina Lisbach

Ralf Köster
Säckingerstr.10
76227 Karlsruhe
0721/494989
sr-koester@t-online.de

Bettina Lisbach
Amthausstr. 33
76227 Karlsruhe
0721/9418457
bettina.lisbach@web.de



Die Hardtwaldfreunde – Kampf an vielen Fronten

Ende der 70-er Jahre (Stichwort: Bürgerentscheid Nordtangente) gründeten sich die Hardtwaldfreunde. Dies einerseits, weil klar wurde, dass die Oberrheinischen Waldfreunde eine Nordtangente akzeptieren würden, andererseits, um Geld für ein verwaltungsgerichtliches Verfahren zu sammeln. 2001 wurden die Hardtwaldfreunde auf Initiative des damaligen Vorsitzenden Joachim Krauß ein eingetragener Verein mit der Möglichkeit, Spendenquittungen auszustellen.

Wichtigster Vereinszweck ist die Erhaltung des Hardtwaldes und damit der Kampf gegen seine aktuell größte Bedrohung: die Nordtangente. Deren östlicher Teil von einem neuen Knoten bei Grötzingen mit der B 10 über ein neues Autobahnkreuz (Anschluss Nord) bis zur Elfmorgenbruchstraße ist inzwischen planungsrechtlich abgesegnet. Ergänzend dazu soll der Herdweg über eine neue westlich der Eisenbahn laufende Straße direkt mit dem neuen Knoten an die B 10 angeschlossen werden, wodurch das in Hagsfeld ansässige Gewerbe seinen schnellen Autobahnanschluss eigentlich schon hat.

Es könnte also morgen gebaut werden, wenn das liebe Geld nicht wäre. Immerhin geht es um brutto 30 Millionen Euro. Um das Projekt auf der Prioritätenliste nach vorn zu schieben, hat die Stadt Karlsruhe dem Bund angeboten, 40 % eines Teilbetrags von 12,5 Millionen Euro selbst zu übernehmen, wovon das in Hagsfeld ansässige Gewerbe wiederum die Hälfte (steuerlich absetzbar!) beisteuern soll. Würde so gebaut, hätten die armen Hagsfelder nicht weniger sondern mehr Verkehr. Die wollen wohl überwiegend die Nordtangente, nur wollen sie sie gleich bis zur Haid-und-Neu-Straße weitergebaut haben. Dieser Teil ist zwar auch planungsrechtlich abgesegnet, würde jedoch wegen der erforderlichen Tieflage in einer Wanne alleine 60 Millionen Euro kosten.

Die Hardtwaldfreunde haben ein anderes Konzept und unterscheiden sich dadurch in ihrer Strategie von den Umweltverbänden der 70-er Jahre. Die Parole lautet nun nicht mehr „Keinen Meter Straße neu“ sondern „Es gibt eine bessere, weil weniger umweltschädliche und noch dazu bil-



ligere Lösung“. Erfreulich ist, dass auch BUZO und VCD hinter diesem Konzept stehen. Es sieht so aus: Eine kurze Südumgehung Hagsfelds zwischen Haid-und-Neu-Straße und Ruschgraben, kombiniert mit der beschriebenen Verlängerung des Herdweges. Das kostet etwa 19 Millionen Euro, von denen Bund und Land über das Gemeindefinanzierungsgesetz 70 % tragen würden. Ob dieses Konzept angesichts der „großen Koalition“ von MdB Wimmer, MdL Fischer (beide SPD) und BM Groh (CDU) erfolgreich ist, steht in den Sternen, einen Versuch aber ist es allemal wert.

Entscheidend wird auch sein, wie die Diskussion um eine zweite Rheinbrücke ausgeht. Kürzlich hat der Leiter unseres AK Nordtangente, Dr. Dirk-Michael Harmsen, in einem Leserbrief nachgewiesen, mit welch manipulierten Pendlerzahlen die

Politiker deren Notwendigkeit begründen und das Schreckgespenst eines Verkehrschaos bei einer irgendwann mal fälligen Generalsanierung der Brücke an die Wand malen.

Aber nicht nur bei der Nordtangente sind die Hardtwaldfreunde gefordert. Sie verfolgen mit größter Sorge die Absicht der Forstbehörde, den Waldmaikäfer, der in 2003 wieder ein Flugjahr hat, auf eintausend Hektar (!) mit einem hochgiftigen Mittel chemisch zu bekämpfen. Sollten sie dies nicht verhindern können, wollen sie mindestens erreichen, dass die Fläche drastisch vermindert wird.

Und wenn der Forst alte Eichen fällen will, in denen der Eichenheldbock und eine Käferart mit dem lustigen Namen „Eremit“ (beide streng geschützt!) leben, dann greifen sie ein und verhindern das.

Kurzinformation

Die Merkur-Standseilbahn auf den Baden-Bader Hausberg hat ihre Jahresrevision hinter sich. Drei bis vier Wochen dauert der Routinecheck normalerweise. In diesem Jahr wurde er zum Anlaß genommen zusätzlich eine Baumfallsicherung einzubauen, die nach den verheerenden Stürmen der vergangenen Jahre für Bergbahnen zur Vorschrift wurde. Stürze nun ein Baum auf die Strecke, stoppen die Wagen automatisch, so der Betriebsleiter der BBL, Wolfgang Droll.

Johannes Hertel



Autofreie Karlstraße: Mehr Platz zum Bummeln und Einkaufen



Hätten wir keine Straßenbahn, wären unsere Fußgängerzonen genauso langweilig, wie die vieler anderer Städte auch. Dennoch lässt sich die Attraktivität der Innenstadt insbesondere durch die Erweiterung als Fußgängerbereichs noch deut-

lich verbessern. Für eine Süderweiterung bietet sich die Karlstraße im nördlichen Abschnitt zwischen Amalien- und Akademiestraße geradezu an. Die Karlstraße ist dort von drei großen Plätzen umgeben, dem Stephan-, Europa- und Ludwigsplatz. Als Durchgangsstraße trennt sie den Fußgängerbereich Kaiserstraße vom Europaplatz und den Stephan- vom Ludwigsplatz. Das ist nachteilig für den Fußgänger- und Straßenbahn- beziehungsweise Stadtbahnverkehr. Sie ist eine einspurige Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung mit Parkstreifen. Ab dem Kreuzungsbereich mit der Kaiserstraße verläuft sie zweispurig. Würde die Karlstraße ab Amalienstraße gesperrt, müssten für den Autoverkehr, wie heute bereits in der Gegenrichtung, andere Wege gefunden werden. Eventuell tritt auch eine Verkehrsreduzierung auf, was zu begrüßen wäre.

Eine Fußgängerzone mit Anschluss an die Kaiserstraße hat für die Cityqualität maßgebliche Vorteile.

1. Die Fußgängerzone erfährt eine Erweiterung nach Süden, zum Teil auch nach Norden.
2. Die drei großen Stadtplätze wachsen trotz unterschiedlichen Charakters zu einer großen Gesamtfläche zusammen.
3. Die Standortbedingungen für Gastronomie und Einzelhandel im westlichen Teil der Einkaufsmeile werden verbessert, was im Hinblick auf die Konkurrenz durch das zukünftige ECE von Bedeutung ist.
4. Die Fußgängerströme und die Straßenbahnen, beziehungsweise Stadtbahnen können die Karlstraße störungsfrei durchqueren beziehungsweise abbiegen.
5. Der Zugang zur südlichen Waldstraße, die sich bekanntlich als Einkaufsmeile für den gehobenen Bedarf präsentiert, wird wesentlich verbessert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Es gibt viele Argumente für eine autofreie nördliche Karlstraße und die Umwandlung zur Fußgängerzone. Darum, stoßen wir's an. UH

Das neue Parkleitsystem in Karlsruhe

Wohin des Wags in der Karlsruher Verkehrspolitik?

Nun hat auch Karlsruhe ein Parkleitsystem. Mit Technik für 1,1 Mio. Euro sollen lange, Abgase produzierende Autoschlangen vor den Parkhäusern und unnötiger Parksuchverkehr reduziert werden. Doch seinen Sinn erfüllt das System nur zu dem Zeitpunkt, wenn die Parkplätze in den Tief- und Hochgaragen knapp werden. Ansonsten besteht, wie meistens, eine Überkapazität an Stellflächen, während entlang den Straßen die letzten freien Ecken zugeparkt werden. Sind an Samstagen auch einzelne Tiefgaragen komplett belegt, so hilft das Parkleitsystem auch nicht weiter: Es bleiben die Schlangen vor dem Karstadt-Parkhaus, wenn gewartet wird, bis der nächste Parkplatz frei wird, um nach dem Einkauf den scheinbar langen Weg z.B. zum Friedrichsplatz zu umgehen.

Eine wirklich ärgerliche "Randerscheinung" des Parkleitsystems sind jedoch die Werbetafeln, die am Stadtrand für 5000 Parkplätze in der Innenstadt werben. Ein solches Schild steht sogar in unmittelbarer

Nähe des Park&Ride-Platzes am Fächerbad, wo der KVV 300 kostenlose Parkplätze und den Umstieg auf die Straßenbahn anbietet. Hier zeigt sich ganz offensichtlich, dass die Verkehrspolitik der Stadt inkonsequent ist. Zum einen wird lobenswerterweise mit dem Ausbau des Straßenbahn- und Stadtbahnnetzes der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ermöglicht. Zum anderen wird durch die Einführung des Parkleitsystems und die Reduzierung der Parkgebühren der Autoverkehr bis ins Zentrum der Stadt gelockt. Eine Verringerung der Belastung durch den Autoverkehr wird hierdurch sicherlich nicht gefördert.

Die Stadt argumentiert, den Interessen des Einzelhandels gerecht werden zu müssen. Die Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt wird jedoch eher durch eine Verringerung des Autoverkehrs erreicht. Plätze werden zurückgewonnen, wenn Parkflächen unter freiem Himmel zugunsten der bestehenden Parkhäuser aufgegeben werden. Doch leider hört man hiervon der-

zeit nur wenig, so z.B. über den Stand der Planungen, den Parkplatz vor der Stephanskirche umzugestalten und dort einen Spielplatz für Kinder in unmittelbarer Nähe zur "Einkaufszone" einzurichten. Trotz vieler Diskussionen um die Zukunft der Fußgängerzone scheint die derzeitige Trennung des Europaplatzes von der eigentlichen Fußgängerzone durch den Autoverkehr in der Karlstraße auch weiterhin bestehen zu bleiben (Siehe auch: Autofreie Karlstraße: Mehr Platz zum Bummeln und Einkaufen). Die fußgängerfreundliche Umgestaltung der Stadt - zu der auch der Verbleib von Straßenbahnen in der Fußgängerzone gehört - sollte zusammen mit den wachsenden Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs, von der Stadtbahn bis zum ICE, im Mittelpunkt einer Marketingkampagne stehen.

Stadtmarketing ja, aber bitte nicht mit Werbung für die Fahrt mit dem Auto bis in die City.

Johannes Meister

Bundesgartenschau 2015 – eine Chance für den Naturschutz

Noch ist es nicht lange her, da wurde die Bewerbung der Stadt Karlsruhe für die Bundesgartenschau (BuGa) 2015 von allen Fraktionen im Karlsruher Gemeinderat befürwortet. Doch seitdem sich Anfang dieses Jahres die CDU urplötzlich dagegen ausgesprochen hat, ist es mit der großen Einigkeit vorbei. Statt dessen ist das Thema zum kommunalpolitischen Streitthema Nummer 1 in Karlsruhe geworden und droht immer mehr im parteipolitischen Hickhack unterzugehen.

Dabei kann sich das Konzept, das das Gartenbauamt Karlsruhe unter dem Motto „Vom Schwarzwald bis zum Rhein“ entwickelt hat, sehen lassen. Hervorzuheben ist, dass neben der Entwicklung und Vernetzung innerstädtischer Grünanlagen wie dem Ostau-Park, die Stadt Karlsruhe weiter in Richtung Rhein wachsen soll. Dabei geht es aber nicht darum, Flächen in der Nähe des Rheins zu bebauen, wie es fatalerweise in vielen anderen Städten geschehen ist. Statt dessen soll das Gebiet am Rhein als Landschaftspark für die Karlsruher Bevölkerung gewonnen werden.

Erfreulicherweise geht es bei den Planungen nicht darum, die Besuchermassen quer Feld ein an den Rhein strömen zu lassen. Deutlich wird dies zum Beispiel an den vorgesehenen Wegeverbindungen zum Rhein. So ist neben dem grundsätzlich bereits bestehenden Weg von Daxlanden nach Rappenwört noch eine Wegeverbindung am Rheinhafen geplant, der von Mühlburg aus am Windmühlenberg vorbei zum Rhein führt. Die dritte Verbindung soll von Knielingen aus zwischen der Papierfabrik und den Raffinerien an den Rhein führen. Zusammen mit den für eine Erschließung des Rheins notwendigen Brücken über den Rheinhafen, den Yachthafen und Ölhafen, sorgt dies für ein Wegekonzept, das zum Beispiel das sensible Naturschutzgebiet Burgau bei Knielingen weitestgehend verschont.

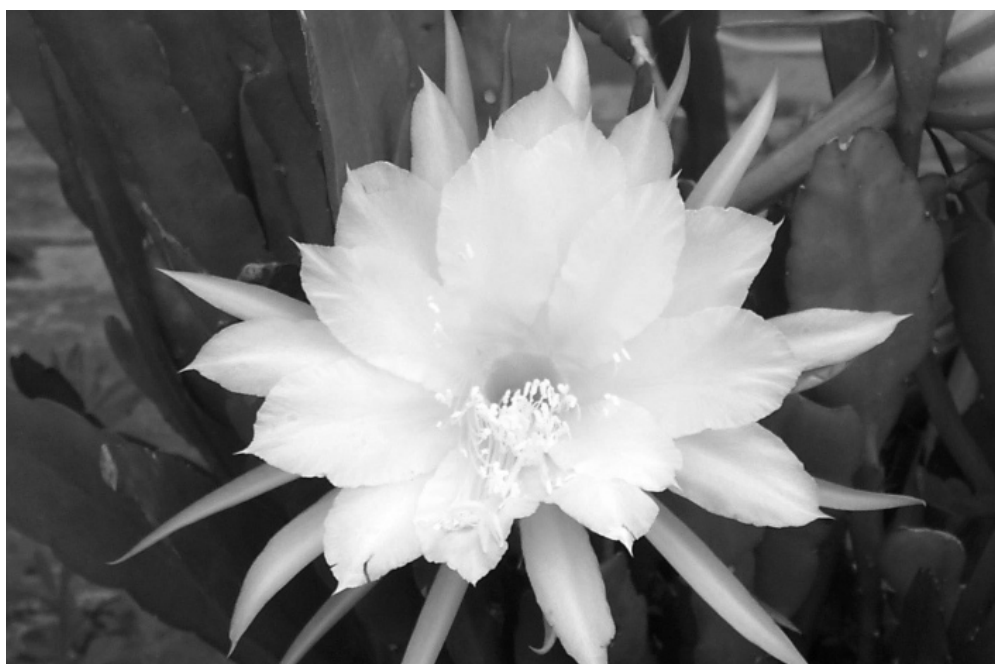
Am wichtigsten für den Schutz der Rheinauen ist aber sicherlich, dass die

BuGa-Planungen in das „integrierte Rheinprogramm“ eingebunden werden sollen, das nach den Hochwasserkatastrophen der letzten Jahre aufgelegt wurden, da sich inzwischen die Erkenntnis durchgesetzt hat, dass die Begradigung des Rheins und die vielen Staustufen am Oberrhein die Hauptursachen dafür sind. Ziel der aktuellen Maßnahmen ist daher, zumindest die, durch die zusätzlichen Staustufen verursachten Pegelspitzen, ausgleichen zu können. Dazu sind entlang des gesamten Rheins eine Reihe zusätzlicher Hochwasserrückhalteräume geplant, durch die auch die Rheinauen weitestgehend erhalten bzw. wiederhergestellt werden sollen.

Einer dieser Rückhalteräume, Bellenkopf/Rappenwört, liegt auch mitten im Gebiet des geplanten BuGa-Geländes. Unklar ist dabei allerdings noch, ob es sich um einen gesteuerten oder ungesteuerten Rückhalteraum handeln soll. Ungesteuert heißt dabei, dass durch eine Dammrückverlegung dem Rhein wieder natürliche Überflutungsflächen zur Verfügung stehen. Bei gesteuerten Poldern dagegen wird durch Einlassbauwerke die Überflutung dieser Flächen gesteuert, so dass bei Hochwasser die Pegelspitzen abgefangen werden können. Damit sich die Auen an das Wasser gewöhnen kön-

nen, sind allerdings auch hier in regelmäßigen Abständen Flutungen erforderlich. Daneben sind aber auch noch weitere Naturschutzmaßnahmen zumindest in der Diskussion, die zwar nicht direkt zum „Integrierten Rheinprogramm“ gehören, für die aber Fördermittel der EU in Aussicht stehen. Ein Beispiel ist, den unterhalb der Oberfläche toten Knielinger See in den Strom des Rheins zu integrieren, um ihn so vor dem endgültigen Umkippen zu retten.

Auch wenn hier sicherlich noch lange nicht alles abschließend diskutiert und entschieden ist, steht für mich doch jetzt schon fest: Die BuGa-Planungen weisen in die richtige Richtung und sollten auf jeden Fall weiterverfolgt werden – auch wenn manche Stadtbere wie unser Oberbürgermeister von ihnen inzwischen nichts mehr wissen wollen. Wichtige Teile, wie Entwicklung Karlsruhes an den Rhein, ließen sich zwar sicherlich auch ohne BuGa umsetzen, doch mit Bundesgartenschau hätte Karlsruhe gleichzeitig auch noch die Chance, sich 2015 bei seinem 300. Geburtstag als umweltbewusste und lebenswerte Stadt zu präsentieren. Dies gilt zum Beispiel für den hervorragenden Karlsruher Nahverkehr, der gerade im Hinblick auf die Bundesgartenschau nochmals gezielt verbessert werden könnte (siehe auch „Verkehrliche Aspekte der Bundesgartenschau“ im VCD-Teil).



Liebe Leserinnen und liebe Leser,

auch ich möchte mein kurzes Vorwort mit „es ist geschafft“ beginnen: Wir, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein von PRO BAHN freuen uns, dass uns ab jetzt eine Publikationsmöglichkeit zur Verfügung steht, mit der wir nicht nur unsere Mitglieder regelmäßig erreichen können, sondern auch versuchen werden, uns einem größeren Kreis bekannt zu machen.

Viele Leser dieser Zeitung werden uns kennen – und PRO BAHN wurde in den vergangenen Wochen im Zusammenhang mit dem neuen Fahrpreissystem

der DB ja auch des öfteren in der Presse zitiert – aber lassen Sie mich uns trotzdem kurz vorstellen: Wir sind ein Zusammenschluß von Fahrgästen, der sich nachhaltig für die Interessen und Rechte der Fahrgäste im Fernverkehr wie auch im öffentlichen Nahverkehr einsetzt. Wir versuchen auf allen Ebenen, bei politischen Entscheidungsträgern und Betreibern von Verkehrsunternehmen unsere Vorstellungen einzubringen, um den öffentlichen Personenverkehr zu stärken und zu optimieren. Das beginnt bei so praktischen Fragen wie der Verbesse-

rung von Anschlüssen und führte schon zur Mitarbeit bei Gutachten zur Entwicklung ganz neuer Verkehrskonzepte.

Das fürs erste über uns. – Zu unseren Beiträgen: der erste befasst sich mit dem Rheinland-Pfalz-Takt und dass er hoffentlich nicht ausgedünnt wird. Der zweite beschreibt die neu eingeführte elektronische Fahrgastinformation in Karlsruhe und der dritte ist ein Resümee des neuen Tarifsystems der Deutschen Bahn.

Viel Spaß bei der Lektüre!

Johannes Hertel

Rheinland-Pfalz-Takt in Gefahr



Neuer Haltepunkt Maximiliansau im Rüsten auf der Strecke Wörth-Lauterbourg, eröffnet im Dezember 2002

Der Jahreswechsel 2002/2003 brachte mit der Reaktivierung der Strecke Wörth - Lauterbourg im Elsaß zunächst positive Neuigkeiten, die jedoch anschließend von Enthüllungen der "Rheinpfalz" überschattet wurden. Die pfälzer Tageszeitung veröffentlichte ein Geheimpapier des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums. Dieses enthielt mehrere Planspiele, die von der Ausdünnung des deutschlandweit vorbildlichen Taktfahrplans bis zur Stilllegung zahlreicher Schienenstrecken ab 2004 reichten - und dies nicht etwa wegen mangelnder Nachfrage, sondern, so die „Rheinpfalz“, „um Haushaltslöcher zu stopfen“. Anlass der Rotstift-Aktion war das Ziel des Verkehrsministeriums, 25 Millionen Euro einzusparen. Diese Gelder sollten unter anderem für die Finanzierung der Schülerbeförderung eingesetzt werden,

für die bisher andere Finanztopfe bereitstanden.

Es wurde z.B. erwogen, die Strecke Landau - Annweiler - Pirmasens stillzulegen. Sie erschließt den Naturpark Pfälzerwald. Ebenso sollten auch keine Züge mehr grenzüberschreitend nach Wissembourg oder auf der erst vor wenigen Wochen reaktivierten Strecke nach Lauterbourg mehr rollen. Insgesamt waren bis zu neun Strecken gleichzeitig zur Stilllegung vorgesehen. Auch die neu eingerichtete RegionalExpresslinie Karlsruhe - Gernsheim - Ludwigshafen - Mainz stand zur Diskussion. Proteste ließen nicht lange auf sich warten. Insbesondere beschwerten sich Bürgermeister von Kommunen, die mit hohen Geldbeträgen den Bau neuer Haltepunkte bzw. die Modernisierung von Stationen gefördert haben. Glücklicherweise wurde durch zahlreiche

Proteste eine Reduzierung des Taktfahrplans vorerst verhindert. Bis Ende März soll ein Vertrag mit der Bahn geschlossen werden, der bei geringeren Kosten für das Land, die Weiterführung des Fahrplanangebots des Rheinland-Pfalz-Takts im bisherigen Umfang ermöglichen soll.

Die Möglichkeiten, die sich aus dem Wettbewerb der Eisenbahnunternehmen im Regionalverkehr ergeben, werden somit jedoch nicht für einen weiteren Ausbau des Verkehrs auf der Schiene eingesetzt. Auch mit der jetzt getroffenen Regelung steht dem Schienenverkehr in der Südpfalz zukünftig vgl. weniger Geld zur Verfügung, obwohl gleichzeitig die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel, wie gesetzlich vereinbart, weiter erhöht werden.

Langjährige, zielgerichtete und erfolgreiche Verkehrspolitik wurde mit einem Mal in Frage gestellt. Es bleibt zu fürchten, dass der Rheinland-Pfalz-Takt auf dem heutigen Standard eingefroren oder sogar scheibchenweise demontiert wird, auch wenn nicht der ursprünglich in Erwägung gezogene Kahlschlag kommt. Das Land Rheinland-Pfalz hat mit deutlichen Fahrgaststeigerungen nach Einführung des Rheinland-Pfalz-Takts 1994 bewiesen, dass auch außerhalb von Ballungsräumen die Schiene die Grundlage für den öffentlichen Verkehr in der Region bilden kann. Diesen Gewinn für Mensch und Umwelt sollte das Land nicht leichtfertig verspielen.

jo

Elektronische Fahrgastinformation auf dem Vormarsch

Wer hat sich nicht schon einmal über Verspätungen geärgert. Beim KVV kommen zu gegebenermaßen solche Verspätungen zwar wesentlich seltener vor als zum Beispiel bei der Deutschen Bahn. Besonders ärgerlich war jedoch, dass auch selbst bei größeren Verspätungen bislang die Fahrgäste an den Haltestellen nicht informiert werden konnten. Mit der Einführung des neuen rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL), das zu jeder Zeit den genauen Standort einer Straßenbahn feststellen und diese Information sekundenschnell an die elektronischen Informationstafeln an den Haltestellen weiterleiten kann, soll diese Zeit nun bald der Vergangenheit angehören.

Der KVV ist deshalb gerade dabei, Schritt für Schritt alle Haltestellen und Straßenbahnen mit der neuen Technik auszurüsten. Bereits

realisiert ist der Einbau des RBL in allen Niederflurwagen, so dass die genauen Abfahrtszeiten der Straßenbahnlinien 1, 2, 3, 4 und 6 inzwischen angezeigt werden können. Als nächstes werden in kurzer Zeit die Zweisystemwagen auf den Linien S4/S41 und S5 folgen, bevor als letztes die Gleichstrom-Stadtbahnwagen auf den Linien S1/S11 und S2 an der Reihe sein werden. Nicht mehr mit dem neuen System ausgerüstet werden jedoch die älteren Wagen. Auf der Linie 5 wird die neue Technik deshalb erst dann eingeführt werden können, wenn die Strecke nach Rintheim auch für Niederflurwagen ausgebaut worden ist.

Ebenso sollen nach und nach auch alle (Straßenbahn-)Haltestellen mit den elektronischen Informationstafeln ausgestattet werden. Höchste Priorität hat für die Verkehrs-

betriebe dabei derzeit die zentrale Ost-West-Achse von Durlach zum Entenfang, bevor als nächstes die Strecken nach Oberreut und in die Waldstadt folgen werden. Erfreulich ist aber auch, dass nicht nur die Straßenbahnen, sondern auch der Busverkehr von der neuen Technik profitieren soll. So sollen z.B. am Hauptbahnhof, dem Entenfang oder dem Zündhütte (das mit Inbetriebnahme der Straßenbahn nach Aue zu einem wichtigen Umsteigepunkt zu den Bussen in die Karlsruher „Bergdörfer“ werden wird) auch die Buslinien in das neue Informationssystem integriert werden. Vielleicht auch eine gute Möglichkeit, um den in Karlsruhe manchmal etwas stiefmütterlich behandelten Busverkehr wieder in den Blickpunkt zu rücken.

Johannes Hertel

Anmerkungen zum neuen Tarifsystem der Deutschen Bahn

Das neue Fahrpreissystem der Deutschen Bahn ist nun schon ein viertel Jahr in Kraft und trotzdem gehen die Wogen der Beurteilung noch immer ziemlich hoch. In der Presse sind einerseits viele kritische Berichte zu lesen und andererseits gibt es vollmundige Werbung der DB und von Schlagabtausch geprägte Diskussionen zwischen Befürwortern und Gegner des neuen Preissystems. Im folgenden möchte ich einmal versuchen, die Vor- und Nachteile des neuen Systems darzustellen: Ziel der Reform war der Versuch, den existierenden Tarifschub zu lichten, ein für jedermann verständliches und übersichtliches Preissystem zu schaffen, bei dem der Kunde durch Planung und Nutzung von Rabattmöglichkeiten erhebliche Einsparpotentiale erreichen sollte. Weiteres Ziel war, die Bahn in der direkten Konkurrenz zum Flugzeug zu stärken und dazu ein schon im Flugverkehr erprobtes und bewährtes System von Frühbucherrabatten zu benutzen, das nebenbei auch noch erlaubt, die Kapazitäten der einzelnen Züge optimal auszunutzen und so wirtschaftlicher zu arbeiten. Außerdem wollte man die Fahrt für Gruppen und Familien erheblich verbilligen und somit diesen Kundenkreis verstärkt ansprechen.

Bei der tatsächlichen Umsetzung hat sich das ganze dann aber doch nicht als so schön und einfach herausgestellt, wie es ge-

plant war. Der alte, undurchsichtige Tarifschub ist zwar weg, dafür ist ein mindestens ebenso undurchsichtiger Dschungel neu entstanden. Das führt dazu, dass es für ein und dieselbe Strecke viele unterschiedliche Preise geben kann, insbesondere wenn dabei umgestiegen werden muß! Je nach benutzter Zugart (ICE, IC, RB usw.) und der mit der jeweiligen Zugart zurückgelegten Strecke und der einsetzbaren Rabattmöglichkeiten weichen diese Preise manchmal erheblich voneinander ab. Dazu kommt noch das Problem, dass man sich auf einen bestimmten Zug festlegen muß, um überhaupt in den Genuß von Rabatten zu kommen, was Bahnfahren wesentlich unflexibler macht als bisher. Wenn dann auch noch ein Zug verpaßt wird, fallen Stornogebühren und Aufpreise an. Außerdem ist die Zahl der Plätze, die man mit dem „Plan- und Spar-Rabatt“ buchen kann begrenzt, sodaß man schnell doch wieder den normalen Fahrpreis zahlen muß. Kleingruppen und Familien fahren jetzt tatsächlich billiger als bisher! Und lange Strecken sind auch für Einzelreisende billiger geworden; vor allem bei Ausschöpfung aller Rabattmöglichkeiten. Die neue Bahncard ist zwar beim Kauf billiger als die alte, bietet aber auch nur noch halb soviel Ermäßigung. Mittlere und kürzere Strecken führen heute leider zu höheren Reisepreisen, da durch den Wegfall der In-

terregio-Züge und häufig deren Ersatz durch Intercity die Grundpreise stark erhöht wurden. Dieses trifft insbesondere auf Fernpendler zu.

In den letzten Monaten hat sich gezeigt, dass viele Fahrgäste verunsichert auf die neuen Tarife reagieren und auch viele Mitarbeiter in den Reisezentren an den Bahnhöfen mit der neuen Situation überfordert sind. Das führt zu langen Schlangen an den Schaltern, und langen Wartezeiten und zu entsprechendem Unmut der Kunden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass das neue Tarifsystem leider mehr Nachteile als Vorteile bietet. Die gut gemeinten Veränderungen führen eventuell zu einer besseren Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Flugverkehr und sprechen vielleicht auch bisher vernachlässigte Kundenkreise an, aber andererseits geht ein wichtiger Punkt im Vergleich zum Hauptkonkurrenten Auto leider ganz verloren: die Flexibilität! Selbst wer den vollen Fahrpreis zahlt, kann die Fahrkarte nicht einfach kaufen und dann flexibel nutzen, er kauft sie für einen bestimmten Zug! Das neue Fahrpreissystem erschließt zum Teil neue Kundenkreise, vergrault aber einen großen Teil der bisherigen Kundschaft. Und Änderungen hat die Bahn erst nach frühestens einem Jahr versprochen!

Jörg Maurer

Erweiterung der Stadtbahn im Bereich von Ettlingen

Im letzten Jahr war die AVG baulich vor allem im Murgtal aktiv. Nach der Inbetriebnahme eines Teils der Murgtalbahn zeichnet sich das vorläufige Ende der Arbeiten an dieser Strecke ab, wenn die Stadtbahnwagen von Karlsruhe bis nach Freudenstadt fahren werden. Falls alles nach Plan läuft, können die freiwerdenden Kapazitäten dafür verwendet werden, das Stadtbahnnetz in Ettlingen zu erweitern.

Am 21.5.1997 unterschrieben der Chef von AVG/KVV, die Oberbürgermeister von Karlsruhe, Ettlingen, Malsch und Muggensturm und Landrat Ditteney einen Vertrag und leiteten damit ein Projekt für 30 Millionen Mark in die Wege (BNN vom 22.5.1997). Inzwischen sind die Vorarbeiten so weit gediehen, dass die Anhörungsverfahren anstehen. Entsprechend einem Entwurf der Planungsamts der Stadt Ettlingen würde die »Stadtbahn Süd« genannte Strecke die DB-Geleise zwischen Bruchhausen und Ettlingen süd-

lich von Ettlingen verlassen und auf neuen Gleisen neben der Rastatter Straße bis zur Haltestelle Erbprinz fahren. Ab der Haltestelle Erbprinz können die vorhandenen Gleise nach Karlsruhe benutzt werden. Die erhöhte Taktfrequenz der Bahnen sowie neue zusätzlichen Haltestellen würden Bruchhausen, Ettlingenweiler und Ettlingen als auch den ganzen südlichen Landkreis besser an Karlsruhe anbinden. Erwähnt werden sollte hierbei dennoch, dass der BUND eine andere Variante zur Diskussion gestellt hat. Demnach soll die »Stadtbahn Süd« die Gleise ausnutzen, die schon zwischen Bruchhausen und Bahnhof Ettlingen-West und vom Bahnhof Ettlingen-West bis Haltestelle Erbprinz existieren.

Das Planfeststellungsverfahren für die »Stadtbahn Süd« wird voraussichtlich 2003 beginnen. Nach Abschluss dieses Verfahrens, in dem verschiedene Belange abgewogen werden, können die Bauar-

beiten begonnen werden.

Die Stadt Ettlingen ist daran interessiert, auch den Stadtteil Neuwiesenreben und das neu bebaute Kasernengelände an die Stadtbahn anzubinden. Entwurfsvorstellungen gehen dahin, diese »Stadtbahn Nord« ab der Haltestelle Erbprinz über die Schillerstraße und die Karlsruher Straße zu führen und am Seehof vor der Brücke über die A5 an die vorhandenen Gleise anzuschließen. Für diesen Streckenabschnitt sind drei bis vier neue Haltestellen vorgesehen. Das standardisierte Bewertungsverfahren sowie das Planfeststellungsverfahren stehen noch aus, so dass als zeitlicher Rahmen der Realisierung dieses Streckenteils etwa 10 Jahre veranschlagt werden. Nachdem die Stadt Ettlingen sich für die Landesgartenschau im Jahre 2012 bewerben will, würde sich eine zeitgleiche Inbetriebnahme der »Stadtbahn Nord« anbieten.

Walter Suppanz, VCD

Das Netz wächst weiter

Nicht nur in Ettlingen tut sich was: weitere konkrete Projekte stehen zur Realisierung an, wie man in einem Gespräch der Verbände mit dem Pressesprecher des KVV, Horst Stammler erfuhr:

Bis nach Wolfartsweiler fährt die Bahn 2004, in der Nordstadt läuft das Planfeststellungsverfahren und in der Kriegsstraße-Ost und für die Verlängerung nach Knielingen-Nord wird dieses wohl schon bald eingeleitet. Alles zusammen könnte incl. Verlängerung Rintheim durchaus bis 2005 fertig sein.

Außerhalb der Stadt werden die Verlän-

gerungen in Wörth und Wildbad noch dieses Jahr eröffnet, die Verlängerung bis Freudenstadt nächstes Jahr. Für die Strecke nach Friedrichstal und Spöck steht in Kürze der Baubeginn an, geplantes Ende 2005.

Viel bewegt sich laut Zeitungsberichten derzeit auch in der Pfalz, allerdings ist außer Bruchsal-Germersheim noch nichts konkret; der Rest wird aber nun in einer standardisierten Bewertung untersucht. Zäher läuft die Verlängerung der S2 nach Durmersheim und der "Bahnhof" der S2 für die neue Messe scheint aus Finanz-

gründen ganz gestorben zu sein. Die Überlegungen gehen derzeit eher in Richtung einer Anbindung von der S4 her.

Kurz vor dem avisierten Baubeginn der U-Strab wird es demnach zu einer gewissen Arrondierung des Netzes in Stadt und Land kommen und 2005 wird als glorreicher Schlusspunkt des oberirdischen Karlsruher Modells in die Annalen eingehen.

Heiko Jacobs, VCD

Kostenlose Fahrradmitnahme in Teilen Baden-Württembergs

Eng mit diesem Verbund-Flickenteppich hängt auch das nächste Thema zusammen: Seit Frühjahr letzten Jahres bietet das Land den Verbänden, anfangs noch probeweise, an, einen gewissen finanziellen Ausgleich für eine kostenlose Mitnahme des Fahrrades zu gewähren. Eine aktuelle Karte im PDF-Format kann man sich beim ADFC Baden-Württemberg unter der URL <http://www.bahndundbike.de/> runterladen.

Der KVV und einige Nachbarverbände machen dabei schon seit dem letzten Frühjahr mit: Von Karlsruhe aus gesehen kann man das Rad kostenlos auf den in

der Karte grünen Strecken bis ca. Herbolzheim (kurz vor Freiburg), Donaueschingen, Rottweil, Plochingen, Schorn-dorf, Nördlingen, Crailsheim über Back-nang, Osterburken und im VRN auch über die Landesgrenzen hinaus mitnehmen. Danach ist erstmal Schluss. Freiburg, große Teile der Alb und der Bodenseeraum fehlen.

Prinzipiell gilt die kostenlose Mitnahme erst zwischen Montag und Freitag ab 9 Uhr, am Wochenende unbegrenzt. Jedenfalls auf den meisten Strecken. Es soll laut Hinweis auf der Karte auch welche ohne diese zeitliche Eingrenzung

geben. Vor 9 Uhr gibt es auch oft Sperrzeiten in Trams und Bussen, in denen die Mitnahme auch kostenpflichtig nicht möglich ist. Andersrum sind auf den roten Strecken einzelne Züge doch frei bzw. in Freiburg ab 19:30. Genaues Nachlesen ist also angesagt.

Der ADFC-Landesverband ist allerdings optimistisch und hofft, dass die Verhandlungen mit den restlichen Verbänden bis zum Frühjahr eine landesweit flächen-deckende kostenlose Radmitnahme bringen. Wir hoffen mit.

Heiko Jacobs, VCD

Flickenteppich Verkehrsverbünde

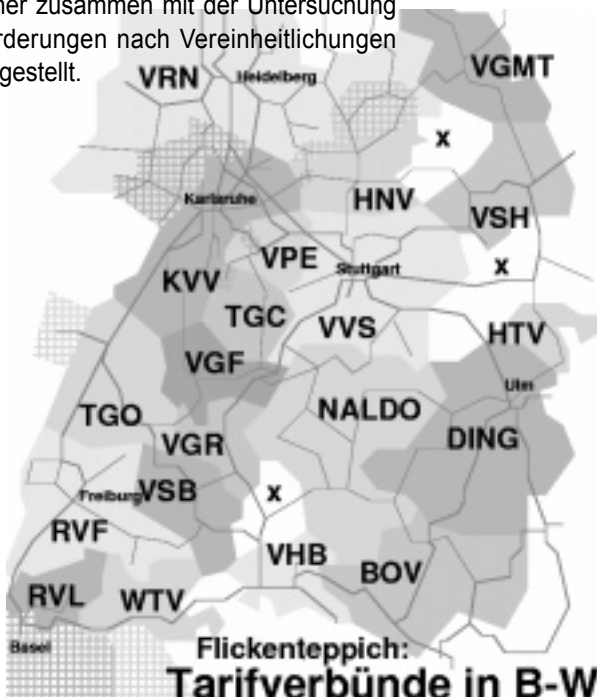
Der VCD-Landesverband hat die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg unter die Lupe genommen. Eigentlich sollen Verbünde das Leben erleichtern, weil man mit einem Fahrschein mehrere Verkehrsmittel nutzen kann. Aber vereinfachen unsere Verbünde das Leben wirklich? Schaut man sich die Karte im DB-Kursbuch an, die die Verbünde bundesweit darstellt, so fällt auf, dass in den meisten Regionen die Verbünde deutlich größer sind, während hier viele nur einen Landkreis groß sind. Sehr schnell stößt man so an die Grenzen der Verbünde und wird mit anderen Tarifen und Bestimmungen konfrontiert. Wer von Karlsruhe-Oberreut nach Stuttgart-Möhringen will, braucht doch wieder: 3 Fahrscheine für die Straßenbahn hier, den Zug zwischendrin und die U-Bahn dort. Selbst wenn man drei Verbundfahrscheine (KVV, VPE, VVS) hätte (denn wo bekäme man sie? entwerfen?), passen womöglich die Tarifbestimmungen nicht zusammen, weil hier die Tageskarte 24 Stunden gilt, dort nur bis Betriebsschluss oder weil die Altersgrenzen für Kinder unterschiedlich sind. Oder man bekommt Probleme, weil die Fahrscheine aus dem einen Automaten schon entwertet purzeln, aus dem anderen noch nicht. Es ist ein heilloses Durcheinander, dass schnell teuer enden kann, weil man einen ungültigen Fahrschein erwisch hat. Der Landesverband hat daher zusammen mit der Untersuchung Forderungen nach Vereinheitlichungen aufgestellt.

Fusion oder Zusammenarbeit von KVV und VPE?

In dieses Thema passen gut die Forderungen von einigen Politikern zu Fusionen des Pforzheimer VPE, einem der kleinen Verbünde, mit KVV oder VVS. Im VPE wehren sich aber einige dagegen. Durchaus verständlich, wenn man die Kosten der Verbünde für die Gemeinden und Kreise vergleicht, denn die liegen im VPE deutlich niedriger als in den größeren Nachbarn. Außerdem stünde man vor der Wahl: Stuttgart oder Karlsruhe?

Immerhin denkt man nun verstärkt über eine Angleichung der Tarife nach. Bis Ende des Jahres sollen KVV und VPE Modelle dazu ausarbeiten, so stand es unter »Aktuelles« auf der Homepage des KVV zu lesen, Überschrift »Einheitlicher Tarif für den Nordschwarzwald angestrebt«. Löblich, aber... War der »Nordschwarzwald« nicht eigentlich mal größer? Die »Regiokarte spezial«, mit der der KVV die Gültigkeit seiner Netztageskarte zusammen mit Nachbarverbünden schon auf viele Strecken jenseits des KVV erweitert hat, ist nun schon ein gemeinsames Angebot von KVV und VPE.

Heiko Jacobs, VCD



Kopf frei,
Buch auf, ...

**BUCH
HAND
LUNG**
am
**KRONEN
PLATZ GmbH**

... loooooo!

24 Stunden: www.kronenplatz.de
Fritz Erler-Strasse 1-3 • 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/377775 • Fax: 0721/377575

Alle Wege führen ins ...



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport
Karlsruhe, Waldstr. 58

Mo - Fr 10 - 19
Sa 10 - 16

Wieviele Rheinbrücken brauchen wir?



Lückenschluss am Rhein

Vor kurzem gingen Meldungen durch die Presse, dass es am Oberrhein zu wenig Brücken gäbe. Verglichen wurde dabei mit dem Stadtgebiet Düsseldorf, das alleine so viele Brücken habe wie es zwischen Karlsruhe und Basel gäbe. Stimmt diese Behauptung? Haben wir »Nachholbedarf«? Mitnichten, wenn man sich die Verteilung der Rheinbrücken in der Tabelle anschaut.

Wo steht mehr als eine Rheinbrücke und warum? Man kann, wenn mehr als eine Rheinbrücke auf kurzer Distanz zu finden ist, folgende zwei Fälle unterscheiden:

1. Beiderseits des Rheins liegt ein städti-

einer Stadt oder auch zweier Städte besteht naturgemäß mehr Querungsbedarf. Unter diesen Brücken sind zudem auch oft Brücken, die direkt in den innerstädtischen Bereich führen und somit nicht für hohe Verkehrsdichten geeignet sind. Letzteres ist auch der Grund, warum südlich der Strasburger Europabrücke eine neue Brücke entstand.

2. Eine der beiden Brücken steht nur einer eingeschränkten Zahl von Verkehrsteilnehmern zur Verfügung. Typischerweise ist eine davon eine reine Autobahnbrücke, weswegen eine nahe gelegene ältere Brücke weiterhin für landwirtschaftliche

Fahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger etc. benötigt wird. Dies erhöht auch bei den Fällen unter 1. oft die Zahl der Brücken. Dies trifft zu in Neuenburg, Speyer und Bendorf.

Übrig bleibt noch ein exotischer Fall: Die Rheinbrücke Wintersdorf, eine ehemalige Eisenbahnbrücke, in direkter Nachbarschaft zur Staustufe Iffezheim, sozusagen ein historisch begründeter Fall, der sicher nicht mit einer besonders hohen Verkehrsmenge dort begründet werden kann.

Und an allen anderen Orten findet sich jeweils nur eine einzige Brücke! Bei Karlsruhe befindet sich der städtische Verdichtungsraum nun mal ausschließlich rechtsrhei-

nisch und die Rheinbrücke steht allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung, weil es eben keine reine Autobahnbrücke ist. Aus reiner Erbsenzählerei »X hat mehr als Y« lässt sich demnach kein Bedarf auf eine zweite Karlsruher Rheinbrücke herleiten. Ein Argument für eine zweite Rheinbrücke könnte allenfalls eine zu hohe Verkehrsmenge sein. Auf der Südtangente fahren auf je zwei Fahrspuren nach der Analyse von 1995 zwischen Entenfang und Kühler Krug rund 85.000 Fahrzeuge pro Tag, zwischen Kühler Krug und Brauerstraße 82.500. Dieselbe Quelle nennt für die Rheinbrücke selbst 72.500 Fahrzeuge, also deutlich weniger, allerdings auf mehr Fahrspuren, nämlich je drei! Auch dieses Argument versagt also.

Auch die Begehrlichkeit südlich von Karlsruhe nach weiteren Rheinbrücken ist nicht nachvollziehbar, denn die Statistik mit den durchschnittlichen Entfernungen zwischen zwei Querungsstellen zeigt, dass die Distanz ziemlich konstant über die ganze Rheinlänge um die 20 Kilometer liegt, am Mittelrhein sogar deutlich höher. Am anderen großen deutschen Strom mit vergleichbarer Breite, an der Elbe, liegen die Distanzen noch höher bei 30-40 Kilometer. Nur an schmaleren Strömen wie Main und Neckar liegen die Brücken dichter zusammen, eben weil es dort weniger aufwendig ist, Brücken zu bauen.

Heiko Jacobs, VCD

Rheinbrücken		
anzahl rücken auf x km	Entfernung zur vorherigen Brücke (Luftlinie ca.)	Ort, Grund für mehr Brücken an einem Ort
5 (3 km)	-	Basel, Stadt beiderseits des Rheins, 1 Autobahnbrücke (e.N.)
1	3 km	Weil (D) / Huningue (F), noch Großraum Basel
2	20 km	Autobahnbrücke Neuenburg (e.N. = eingeschränkte Nutzung) und ...
1	5 km	... Bundesstraße 378 Neuenburg
1	23 km	Bundesstraße 31 Breisach
1	15 km	Staustufe Markolsheim
1	26 km	Staustufe bei Gerstheim
2	14 km	Sudumfahrung Strasbourg (neu), Schnellstraße und ...
1	9 km	... Europabrücke Strasbourg, Ortsstraßen durch Strasbourg!
1	15 km	Staustufe Gamsheim
2	22 km	Staustufe Iffezheim und ...
1	1 km	... Wintersdorfer (Eisenbahn- und Straßen-)Brücke, historisch
1	25 km	Bundesstraße 10 Karlsruhe
Abschn.	175 km	Basel-Karlsruhe: Abstand feste Straßenübergänge: ca. 22 km
1	22 km	Bundesstraße 35 Germersheim
2	11 km	Bundesstraße 39 Speyer und ...
1	3 km	... Autobahn 61 Speyer (eingeschränkte Nutzung = e.N.)
3	15 km	Großraum Mannheim/Ludwigshafen beiderseits des Rheins 2x und ...
1	7 km	... Autobahn 6, noch Großraum MA/LU (eingeschränkte Nutzung)
1	9 km	Bundesstraße 47 Worms
3 (10 km)	38 km!	Mainz/Wiesbaden: beiderseits, davon 2 Autobahnbrücken (e.N.)
Abschn.	105 km	Karlsruhe-Mainz: Abstand feste Straßenübergänge: ca. 21 km
3 (10 km)	60 km!	Koblenz, Stadt beiderseits des Rheins und Bendorf (A48, e.N.)
1	9 km	Bundesstraße 256
3 (6 km)	40 km!	Großraum Bonn, beiderseits des Rheins, davon 2 Autobahn (e.N.)
6 (15 km)	17 km	Metropole Köln beiderseits des Rheins, davon 2 Autobahn (e.N.)
Abschn.	142 km	Mainz-Köln: Abstand feste Straßenübergänge: ca. 35 km
6 (12 km)	21 km	Großraum Düsseldorf/Neuss beiderseits, 2 Autobahn (e.N.)
1	8 km	Bundesstraße 288
4 (8 km)	8 km	Großraum Duisburg beiderseits des Rheins, 2 Autobahn (e.N.)
1	19 km	Bundesstraße 58 Wesel
1	20 km	Bundesstraße 67 Kalkar-Rees
1	13 km	Bundesstraße 220 Emmerich-Kleve
div.	24 km	Brücken über Rheinarme bei Arnheim (NL)
Abschn.	76 km	Duisburg-Arnheim: Abstand feste Straßenübergänge: ca. 19 km

immer

Service+Beratung

Fachwerkstatt-Kundendienst
Probefahren-Testräder
und alles rund ums Rad

einfach reinschauen

Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Verkehrliche Aspekte der Bundesgartenschau

Kurz nach Druck dieser Zeitung wird der Karlsruher Gemeinderat über die Bewerbung zur Bundesgartenschau 2015 (Buga) entscheiden. Was eine Buga aus verkehrlicher Sicht bringen würde, ließ sich aus den Planungen des Gartenbauamtes herauslesen, die einer breiteren Öffentlichkeit erstmals beim Forum der Badischen Neuesten Nachrichten (BNN) am 12.2.2003 zugänglich waren.

Die Buga steht unter dem Motto »Vom Schwarzwald zum Rhein« und verteilt sich zwischen Turmberg und Rhein auf eine viel größere Fläche als die alte Gartenschau oder auch die Planungen für 2001. Die Buga ist dadurch nicht nur quasi ein gesamtstädtischer Grünentwicklungsplan, sondern hätte auch verkehrlich ganz andere Auswirkungen.

Folgerichtig wird z.B. die schon länger diskutierte Verlängerung der Turmbergbahn bis zur Endhaltestelle der Straßenbahn integriert. Für viele Leute wird sich so die Zugänglichkeit des Naherholungszieles Turmberg wesentlich verbessern, da der Weg von der Tram zur Bergbahn für viele zu beschwerlich ist.

Wer heute mit dem Rad von Durlach (und Aue etc.) in die City will, hat die Durlacher Allee oder die Ottostraße zur Wahl, beide wenig attraktiv zum Radeln. Im Rahmen der Buga würde zwischen Turmberg und Ostaupark eine Grünverbindung geschaffen, die nebenbei auch als eine dritte attraktive Radroute genutzt werden könnte, vor allem auf dem Kernstück zwischen dem Gelände des ehemaligen Durlacher Güterbahnhofs und dem Ostaupark entlang der Bahn.

Leider wurde der Ostteil der Buga schon als potentielle Sparmaßnahme genannt...

Eine weitere Grünverbindung südlich des Hauptbahnhofs würde einen Lückenschluss zwischen Ostaupark und Albgrün herstellen.

Geplant ist auch eine Grün- und Wegeverbindung von Knielingen zur »Rheinbastion«, ein wenig bekanntes aufzuwertendes Areal, zwischen Raffinerie und Papierfabrik hindurch für Radler und Fußgänger heute schlecht erreich-



Lückenschluss am Turmberg

bar. Weiter würde eine grüne Wegeverbindung durch den Nordteil des Rheinhafens geschaffen, der den Windmühlenberg als neuen Aussichtspunkt integriert.

Quer dazu läge die geplante durchgehende Rheinpromenade. Heute wird sie durch Jacht- und Ölhafen komplett unterbrochen und der Rheinhafen mit seinen steilen Rmpen des Hafensperrtors ist für viele auch ein unüberwindliches Hindernis. Drei Brücken sollen hier Abhilfe schaffen. Damit hätte man auch eine durchgehende Fuß- und Radverbindung direkt am Rhein entlang.

Jede Buga hat ihr Bähnle. Bei der Buga 2015 ist aber kein Schmalspurbähnle a la Schlossgarten geplant, sondern die Schwerpunkte der Buga (Ostaupark, Festplatz mit den Hallenausstellungen, Günter-Klotz-Anlage, die zum Weinbrennerplatz erweitert wird, Rheinpromenade etc.) werden mit einer normalen Bahn verbunden, die auf Gleisen der VBK und DB auf (in 2015) vorhandenen Strecken fährt: von Maxau über die »Pfalzbahn« (DB) zum Albtalbahnhof, weiter über Ettlinger Straße (wo sie allerdings mit den U-Strab-Planungen kollidiert), Baumeisterstraße bis Schloss Gottesau, man nutzt also die Zweisystemtechnik.

Statt Buga-»Gondolettas« deuteten Symbole in den Plänen auf einen

Schiffsverkehr hin, der den Hafen und beide Rheinseiten miteinander verbinden würde.

Von letzterem abgesehen stecken in der Buga-Planung (neben der Erweiterung des Grüns) auch viele verkehrlich sinnvolle Projekte, die auch ohne Buga begrüßenswert sind, aber ohne Buga womöglich gar nicht oder nur sehr viel später kämen. Entstehen würden allerdings auch neue Parkplätze...

Heiko Jacobs, VCD



mehr
Auswahl+Angebote
Trekking-Reiseräder-Falträder
Mountainbikes-Tandem-Rennräder
Kinderanhänger-Citybikes
bei Ihrem Spezialisten
Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net
RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

VCD-Klosterstadt-Express 2003

Der vom VCD-Kreisverband Pforzheim/Enzkreis initiierte Klosterstadt-Express fährt auch dieses Jahr immer sonn- und feiertags vom 27. April bis 19. Oktober den Bahnhof des Weltkulturerbes Kloster Maulbronn an.

Vom Stadtbahnhof Maulbronn sind es dann nur noch wenige Minuten Fußweg zu einer der besterhaltenen Klosteranlage nördlich der Alpen. Neben dem Besuch des Klosters ist Maulbronn auch Ausgangspunkt vielfältiger Wandertouren, z.B. entlang des Eppinger-Linien-Weges nach Eppingen (Stadtbahn S 4/S 41) oder Mühlacker (S 5/ S 9).

Der neue Fahrplan des Klosterstadt-Express 2003 berücksichtigt die Stadtbahn

S 6 nach Bad Wildbad. Erstmals seit 1998 kann Maulbronn von Karlsruhe Marktplatz aus wieder mit nur einmaligem Umsteigen erreicht werden - im 2-Stunden-Takt mit Umstieg in Pforzheim, zusätzliche Verbindungen gibt es über Mühlacker.

Veranstaltungstipps in Maulbronn und Umgebung:

27. April RUN UP Auftaktveranstaltung zur bundesweiten Laufsaison und AOK-Pfundskur

1. Mai: verschiedene Hocketsen

28. Mai - 22 Juni: Hölderlin-Ausstellung

29. Juni Klosterfest der Maulbronner Vereine

31. August Fest am Stadtbahnhof
12./13. Juli Mühlacker: Bahnhofsfest 150 Jahre Bahnhof Mühlacker

Der VCD-Klosterstadt-Express fährt zwischen Tübingen und Maulbronn und ermöglicht damit auch kombinierte Radtouren, z. B. im Nagoldtal. Aus Richtung Bruchsal - Bretten nimmt man die Stadtbahn S 9 bis Maulbronn-West und steigt dort in den VCD-Klosterstadt-Express Richtung Calw - Nagold ein. Der Zug hat Platz für ca. 20 Räder. Für Gruppen werden nachmittags im Zug zwischen Pforzheim und Maulbronn oder im Maulbronner Klosterweinberg auch Weinproben durchgeführt (Tel Weingut Häge 07043 8915).

Tariftipp: Die Regiokarte speziell gilt im gesamten KVV sowie VPE und somit auch im VCD-Klosterstadt-Express zwischen Pforzheim, Mühlacker und Maulbronn (bis 31.05.13 EUR für 2 Erw.; ab 1.6. EUR 16.50 für 5 Personen)

Hinfahrt:								Gleis:
Anfahrt mit der Stadtbahn S 5:								
Wörth Badepark		08:44:00	-	10:44:00	12:44:00	14:44:00	-	
KA-Marktplatz		09:21:00	09:51:00	11:21:00	13:21:00	15:21:00	15:51:00	
KA-Durlach		09:32:00	10:02:00	11:32:00	13:32:00	15:32:00	16:02:00	
Pforzheim Hbf	an	10:09:00		12:09:00	14:09:00	16:09:00		
Mühlacker	an	-	10:55:00	-	-	-	16:55:00	
Umsteigen in den Klosterstadt-Express in Pforzheim oder Mühlacker:								
Pforzheim Hbf	ab	10:20:00	-	12:20:00	14:20:00	16:20:00	-	1
Mühlacker	ab		11:02:00				17:02:00	3
Maulbronn-West		10:36:00	11:07:00	12:36:00	14:36:00	16:36:00	17:07:00	
Maulbronn-Stadt	an	10:39:00	11:10:00	12:39:00	14:39:00	16:39:00	17:10:00	
Rückfahrt:								
Klosterstadt-Express:								
Maulbronn-Stadt	ab	10:43:00	11:17:00	13:17:00	15:17:00	16:43:00	17:17:00	
Maulbronn-West		10:47:00	11:20:00	13:20:00	15:20:00	16:47:00	17:20:00	
Mühlacker	an	10:54:00				16:54:00		
Pforzheim Hbf	an	-	11:36:00	13:36:00	15:36:00	-	17:36:00	
Umsteigen in die Stadtbahn S 5 in Pforzheim oder Mühlacker:								
Mühlacker	ab	11:02:00	-	-	-	17:02:00	-	
Pforzheim Hbf	ab		11:46:00	13:46:00	15:46:00		17:46:00	
KA-Durlach		11:48:00	12:18:00	14:18:00	16:18:00	17:48:00	18:18:00	
KA-Marktplatz		11:59:00	12:29:00	14:29:00	16:29:00	17:59:00	18:29:00	

Jahreshauptversammlung 2003

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD!

Am Mittwoch, den 7. Mai 2003 findet ab 20:00 Uhr unsere diesjährige Jahreshauptversammlung in der Gaststätte »Zum kleinen Ketterer« in der Adlerstraße 34 (am Lidellplatz) statt. Dazu laden wir sehr herzlich ein.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Versammlungsleiter
2. Rechenschaftsbericht
3. Kassenbericht 2002
4. Entlastung des Vorstands
5. Wahl der Delegierten Bundes- und Landesdelegiertenkonferenz
6. Haushaltsplan 2003
7. Anträge
8. Verschiedenes, Programm 2003

Anstelle des sonst üblichen Vortrags wollen wir unter Punkt 8. darüber zu diskutieren, wie sich die verkehrspolitische Arbeit des VCD in Karlsruhe und im Umland weiter entwickeln soll. Welche Themen? Wie umsetzen? Nachwuchs? Anträge zu 7. können schriftlich bis zum 9. April beim Vorstand eingereicht werden. Sie werden veröffentlicht auf www.vcd.org/karlsruhe

KVV-Jahreskartenaktion für BUZO-, PRO BAHN- und VCD-Mitglieder

Am Mittwoch, 30. April 2003 endet für viele Mitglieder die KVV-Jahreskarte. Wir freuen uns, dass wir Ihnen wie im Vorjahr ein sehr attraktives Angebot unterbreiten können:

BUZO, PRO BAHN und VCD-Mitglieder können zum 1. Mai wieder eine übertragbare KVV-Jahreskarte mit 10 Prozent Rabatt beziehen!

Das bedeutet eine Ersparnis für Sie zwischen 34 und 98,50 Euro, abhängig von der Zahl der Zonen. Da lohnt sich eine Jahreskarte vielleicht auch dann, wenn Sie sie beruflich nicht benötigen.

Welche Jahreskarte kommt für mich in Betracht?

Fahren Sie innerhalb von Karlsruhe, brauchen Sie eine Jahreskarte „Karlsruhe“. Diese gilt für zwei Zonen (Stadtgebiet Karlsruhe). Wohnen Sie beispielsweise in Weingarten, kaufen Sie eine Karte „Weingarten-Karlsruhe“ (drei Zonen). Möchten Sie im gesamten Gebiet von Karlsruhe fahren, brauchen Sie eine „Netzkarte“.

Was kostet die Karte?

Jahreskarte*, Vereins-Jahreskarte		
2 Zonen	340 Euro	306 Euro
3 Zonen	450 Euro	405 Euro
4 Zonen	550 Euro	495 Euro
5 Zonen	665 Euro	598,50 Euro
6 Zonen	770 Euro	693 Euro
Netz	985 Euro	886,50 Euro

*Preisänderung durch KVV möglich, entsprechend ändert sich der Preis der Vereins-Jahreskarte.

Die Jahreskarte gilt für zwölf aufeinanderfolgende Monate im eingetragenen Geltungsbereich. Die Karte ist übertragbar. Nach 19 Uhr bis Betriebsende können mit einer Karte zwei erwachsene und zwei Kinder bis 15 Jahren oder alle Kinder einer Familie gemeinsam fahren. Die Jahreskarte gilt innerhalb des Verbund-

gebietes für alle Stadtbahnen, Trams und Busse sowie Nahverkehrszüge der Deutschen Bahn AG (Änderungen durch die Deutsche Bahn AG vorbehalten).

Wie kommt man an die Jahreskarte?

Schreiben oder mailen Sie uns ihre Bestellung. Postanschrift: Umweltzentrum Karlsruhe, Jahreskartenaktion, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe. Per Mail erreichen Sie uns unter karlsruhe@vcd.org oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de. Parallel dazu überweisen Sie den entsprechenden Betrag (siehe Tabelle) auf das Konto des VCD Karlsruhe bei der Sparda-Bank Baden-Württemberg: BLZ 600 90 800 Kontonummer 953 695 Verwendungszweck: KVV-Jahreskarte Beides muss bis Dienstag, 1. April, bei uns sein!

Ab Dienstag, 22. April, können Sie die Karten dann im Umweltzentrum (Kronenstraße 9) gegen Vorlage des Personalausweises abholen. Eine Zusendung ist auf Wunsch und eigenes Risiko möglich. Die Zusatzkosten (Versand als Brief auf eigenes Risiko zusätzlich 0,77 Euro oder Versand als Expressbrief, bis 511,50 Euro versichert, zusätzliche Kosten 6,65 Euro) müssen Sie übernehmen und mit ihrem Überweisungsbeitrag zusätzlich überweisen.

Was ist mit der alten Jahreskarte?

Falls Sie jetzt schon eine Jahreskarte haben, die nach dem 1. Mai 2003 ausläuft, so können Sie diese, unter Vorlage

der neuen Karte, in einer KVV-Geschäftsstelle zurückgeben. Wir können weiterhin ausschließlich einmal jährlich dieses Angebot machen, so dass niemand „zwischendurch“ einsteigen kann. Der Gültigkeitsbeginn der Karte zum 1. Mai hat den Vorteil, dass BUZO, PRO BAHN und VCD-Mitglieder immer kurz vor einer Preiserhöhung (Ende Mai) ihre Fahrkarte bekommen und noch ein Jahr zum „alten“ Preis fahren.

Welche Informationen muss die Bestellung enthalten?

Name und Vorname, Adresse
Telefonnummer für Rückfragen
Start- und Zielzone (der „Netz“)
Zonenzahl Bei VCD-Mitgliedern ist die Angabe der Mitgliedsnummer notwendig
Die Angabe, ob Sie die Karte abholen oder sie Ihnen zugesandt werden soll.
Falls wir Ihnen die Karte schicken sollen, geben Sie bitte noch an, welche Versandart Sie wünsche: Versand als Brief auf eigenes Risiko (0,77 Euro zusätzlich) Versand als Expressbrief (bis 511,50 Euro versichert; 6,55 Euro zusätzlich)
Bitte geben Sie auch das Überweisungsdatum an, falls Sie den Rechnungsbetrag vor der Bestellung überwiesen haben.

Wir freuen uns auf Ihre Bestellung und hoffen, dass möglichst viele MitgliederInnen das Angebot nutzen!



Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte senden an:

Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet,
Kronenstr. 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

TERMINE



Termine in Karlsruhe

29. März 2003

Schiffahrt von Straßburg nach Speyer. Umweltaktive von beiden Seiten des Rheins können sich kennenlernen. Weitere Informationen und Anmeldung beim BUND unter der Telefonnummer 0721/358582.

5. Juni 2003

Tag der Umwelt
Zahlreiche Aktionen und Informationsstände im Ostaupark
Weitere Infos unter 0721/380575

15. Juni 2003

Mobil ohne Auto
Zahlreiche Aktionen und Informationsstände rund um den Werderplatz
Weitere Infos unter 0721/380575

18. Mai 2003

Gemütliche Radtour zum Naturfreundehaus Kleinsteinbach
Tourlänge rund 40 Kilometer, Treffpunkt 9.30 Mobilitätszentrale
Weitere Infos unter 0721/856436 (M. Müller VCD)

25. März 2003

Nordtangente – Entlastung oder Verkehrskollaps?
Forum der Grünen Gemeinderatsfraktion im Akropolis-Ziegler, Baumseisterstraße 18
Beginn: 20 Uhr

27. April 2003

Frühwanderung im Hardtwald
Beginn: 6 Uhr Treffpunkt: Ahaweg (Forsthaus/Majolika)
Weitere Infos unter 0721/551036 (U. Hoffmann, NABU)

...und anderswo

18. Mai 2003

Frühlingserlebnis in den Rastatter Rheinauen
Beginn: 7 Uhr
Treff: Studentenhaus, Adenauerring 7
Weitere Infos unter 0721/36060 (NABU)

26. April 2003

Drais-Tour am Tag der erneuerbaren Energien zu regenerativen Energieerzeugungsanlagen mit ADFC-Pannenservice. Beginn: 10 Uhr Treff: Marktplatz

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:

BUZO AG Verkehr, in der Regel jeden Montag, 20 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Dienstag:

Aktiventreffs des VCD in der Regel jeweils am 1. Dienstag und 3. Montag im Monat:
1.4., 14.4. (statt Ostern 21.4.!), 6.5., 19.5., 3.6., 16.6., 1.7., 14.7., 5.8., 18.8., 2.9., 15.9.

Donnerstag:

Pro Bahn, jeden zweiten Donnerstag im Monat, 19.30 Uhr

BUZO, PRO BAHN und VCD finden Sie im Umweltzentrum Kronenstraße 9 76133 Karlsruhe

Telefon:	0721-380575 (BUZO, PRO BAHN)	0721-380648 (VCD)	
Internet:	www.umweltzentrum-karlsruhe.de	www.vcd.org/karlsruhe	
Mail:	buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de	karlsruhe@vcd.org	
Bürozeiten:	Mo-Fr 10-13 Uhr		