umwelt&verkehr Karlsruhe

ISSN 1612-2283 4. Jg. Heft 2/06 Juli-Oktober 2006

Dicke Luft in Karlsruhe

Bald zügig in Straßburg

Straßenbahn nach

35 Jahre BUZO

20 JAHRE 1986-2006 VCD ökologisch mobil

Umweltzentrum BUZO e.V. Karlsruhe

PRO BAHN e.V. Baden-Württemberg

VCD Verkehrsclub Deutschland

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein klares Ja für eine umweltfreundliche Politik und für umweltfreundliches Handeln ist auch nach der OB-Wahl gefragt – und das parteiübergreifend für das Wohl von uns allen. Auch wenn man heute nur noch selten für die Umwelt auf die Straße geht, sind die Probleme brisant. Gerade beim gefährlichen Feinstaub sind die Belastungen durch Verkehr, Industrie und Kraftwerke zu hoch. Straßenbau, wie vom Regierungspräsidium mit dem Ausbau der B36 gefordert, ist da das falsche Mittel – die Eröffnung der Nordstadtbahn und die Straßenbahnverlängerung nach Spöck dagegen das Richtige! Wir alle können unseren Beitrag leisten. Der Einsatz für die Umwelt kann aber auch Freude machen. Anregungen geben u.a. unser Terminkalender und der Beitrag über Naturbeobachtungen im Sommer. Oder Sie lassen für Ausflüge das Auto stehen und nehmen dafür die Bahn, das Fahrrad oder kombinieren beides miteinander.

Eine interessante Lektüre und viel Spaß wünschen wieder einmal

BUZO, PRO BAHN und VCD

Inhalt:

Infostände und Jubiläen.....2
BUZO-Vorwort..... 3
Atommüll-Verglasungsanlage im Hardtwald..... 3
Dicke Luft in Karlsruhe?.....4
Naturbeobachtungen im Sommer & Herbst.....5
Mit der Bahn ins Dahner Felsenland.....7
Die (noch) lange Fahrt in die Europastadt Strasbourg..... 8
Börsengang des Schienennetzes nicht verantwortbar..... 8
Pro Bahn - Kurzinformationen..... 9
„Südpfalz-Draisinenbahn“- ein touristisches Highlight in der Südpfalz..... 9
Bahn in die Nordstadt ist da!..... 10
Die Änderungen im Straßenbahnnetz helfen auch den Rollstuhlfahrern..... 11
Karlsruher Masterplan 2015/Verkehr.. 12
Planfeststellung und Bebauungsplan Kombilösung..... 13
Stadtbahnanschluss von Spöck zu teuer erkauft?..... 14
Cityroute Nord eröffnet..... 15
Termine, Aufkleber gg. Nordtangente. 16

Infostände und Jubiläen

Immer mal wieder aktiv vor Ort: die drei Verbände BUZO, PRO BAHN und VCD. Unten links ein gemeinsamer Stand bei der Eröffnung der Nordstadtbahn am 27.5.06 (s. S. 10, *Foto: J. Meister*), unten Mitte ein BUZO-Stand zum Tag der Umwelt am 8.6.06 *(Foto: M. Ratzel),* rechts ein Foto der Demonstration gegen die Nordtangente am 17.5.06 von div. Verbänden und Bürgern *(Foto H. Jacobs, eingeklinkt der „Lkw“ eines VCDlers mit den neuen Aufklebern, s. Rückseite)*.

20 Jahre alt wird dieses Jahr der VCD-Bundesverband, s.a. www.vcd.org. Deutlich älter ist bereits die BUZO: sie wird dieses Jahr 35 Jahre alt! *Ja*

20 JAHRE 1986-2006 VCD ökologisch mobil

35 Jahre BUZO

Impressum

Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/380575

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Margarete Ratzel E-Mail: redaktion@umverka.de

Internet: www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de

Satz/Layout: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: gedruckt und online

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 3000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: T. Gabriel, U. Haack, D. Hofherr, H. Jacobs, Ch. Köhler, J. Meister, M. Ratzel

Titelfoto: **Eröffnung Straßenbahnstrecke nach Neureut-Heide** am 27.5.2006; Foto: Johannes Meister

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich, siehe Leiste in Heftmitte, außer bei Gastbeiträgen anderer Vereine.

umwelt&verkehr erscheint dreimal im Jahr. Der Bezugspreis ist im jeweiligen Mitgliedsbeitrag enthalten.

Abonnement für Nichtmitglieder 10,– €/Jahr

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

die dunklen Farbtöne weichen. Das Umweltzentrum bekommt ein neues Gesicht. Gelb, blau und grün sind die vorherrschenden Farben, symbolisch für drei Vereine, die im Umweltzentrum zu Hause sind. Schön gegliedert und farblich abgesetzt präsentieren sich die farbigen Auslagen der Regale mit einem immer umfangreicher werdenden Angebot an Informationsmaterial.

Gelb ist die BUZO. Der VCD zeigt sich in grün, die Informationen, Broschüren, Infos, Landkarten und anderes Material des ADFC sind bei der blauen Farbe zu finden. Auch die Beleuchtung wurde vereinheitlicht. Energiesparende Deckenstrahler erhellen bei Dunkelheit den Raum und sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Die Gestaltung der Schaufenster hat ein neues, ansprechendes Format. Neue Infotafeln transportieren unsere Botschaften nach außen – und zeigen Wirkung. Mehr als früher bleiben Menschen stehen und lesen, was wir zu sagen haben, wobei besonders das BUZO-Fenster mit im Turnus wechselnden Umweltthemen viel Beachtung findet.

Alle Verschönerungsmaßnahmen hat unser Kassenwart, Wolfgang Melchert, quasi im Alleingang ausgeführt, bei dem ich mich hier ganz herzlich bedanke.

Schauen Sie einmal bei uns herein! Bei dieser Gelegenheit können Sie sich auch in die ausliegenden **Unterschriftenlisten** eintragen. Dies sind derzeit:

- Unterschriftenliste zur Unterstützung der „Gentechnikfreien Region Mittlerer Oberrhein“
- „Keine Nordtangente quer durch Karlsruher Wohngebiete“
- Bürgerbegehren für eine umweltfreundliche Baugesetzgebung in Baden-Württemberg.

Das Umweltzentrum ist von Montag bis Freitag geöffnet (siehe Rückseite). Unsere Mitarbeiterinnen freuen sich über Ihren Besuch!

Wir begrüßen die Inbetriebnahme der Nordstadtbahn und der Verlängerung der Stadtbahnlinie über Blankenloch nach Friedrichstal-Spöck. Wir hoffen nun, dass möglichst viele Bürger in den erschlossenen Gegenden das Auto stehen lassen und von dem umweltfreundlichen Mobilitätsangebot regen Gebrauch machen.

Ihr Uwe Haack

Fotos: U. Haack

Atommüll-Verglasungsanlage im Hardtwald

In der nächsten Zeit will das Forschungszentrum Karlsruhe höchstradioaktive Abfallstoffe in einer speziellen Anlage mit Glas verschmelzen. Damit verbunden ist ein Anstieg der Verschmutzung mit radioaktiven Substanzen in unserer Region. Der Arbeitskreis gegen das AKW Philippsburg wird über diese Zusammenhänge in diesem Jahr verstärkt aufklären und fordert das Ende jeglicher weiterer Atomforschung im Hardtwald.

Der zu verarbeitende Atommüll dürfte hinsichtlich seiner Radioaktivität einmalig in Deutschland sein. Er stammt aus der Wiederaufarbeitungsanlage Karlsruhe, die im Hardtwald 20 Jahre lang in Betrieb war. Dabei fiel ein Konzentrat radioaktiver Reststoffe an, das seither auf dem Gelände des Forschungszentrums lagert. Nach dem Verglasungsprozess soll dieser Müll in CASTOR-Behältern nach Gorleben transportiert werden.

Bei der Verglasung wird es schon im planmäßigen Betrieb zu einer wesentlichen Erhöhung radioaktiver Emissionen kommen. Bei Störfällen in diesem Prozess ist im Extremfall auch eine katastrophale Verseuchung nicht auszuschließen.

Strahlenquellen als Erbe der Wiederaufarbeitungs-Technologie

In der sog. „Versuchs“-Wiederaufarbeitungsanlage Karlsruhe (WAK) innerhalb des Kernforschungszentrums wurde aus zahlreichen verbrauchten Brennelementen bundesdeutscher Atomkraftwerke das Uran und Plutonium herausgezogen. Es sollten dort Voruntersuchungen gemacht werden, welche dann in den Bau der damals geplanten „großen“ deutschen WAA Wackersdorf einfließen sollten – Die Karlsruher Anlage hatte immerhin 1/10 des geplanten Durchsatzes der „großen“. Das Vorhaben endete jedoch im Desaster: Die Erfahrungen waren wertlos, da die Anlage in Wackersdorf nie in Betrieb ging.

Geblieben sind uns aber der Müll und die Schadstoffe, die beim „Probe“betrieb freigesetzt wurden: Innerhalb kurzer Zeit wurde die Gegend zwischen Eggenstein und Philippsburg massiv und nachhaltig mit langlebigem Strahlenmüll durch die WAA belastet: Im Rheinniederungskanal (der als fast 20 km langer Abwasserentsorgungsweg benutzt wurde und bei Philippsburg erst in den Altrhein, dann in den Rhein mündet), lässt sich Plutonium nachweisen; und bei manchen Isotopen erreichten die Belastungswerte am Boden im Hardtwald das Zigfache dessen, was

an allen deutschen AKWs zusammen gemessen wurde.

Wohin mit den Überresten?

Diese Frage stellte sich ab 1990 nach dem Abschalten der WAK.

- Beim WAK-Gebäude entschloss man sich zu einem aufwändigen Abriss, der bereits bis jetzt ein Vielfaches der Baukosten erforderte.
- Brennelemente, die noch in den Lagerbecken auf ihre Weiterbehandlung „warteten“, hat man in andere WAAs abtransportiert.
- Am problematischsten waren und sind jedoch die **Reststoffe** aus dem Wiederaufarbeitungsprozess – ein Gemisch aus zahlreichen radioaktiven Isotopen, welche man bereits zu einer konzentrierten „Atomsuppe“ von ca. 70.000 Litern eindampfte, die eine Strahlung von rund 10 hoch 18 Bequerel abgibt.

Abenteuerliche Pläne

Zunächst wollte man diese „Atomsuppe“ in einer Anlage in Mol/Belgien verglasen lassen. Dies hätte bedeutet, dass die Flüssigkeit mehrfach umgepumpt und in CASTOR-Behältern über weite Strecken transportiert würde.

Bevor dieser Plan umgesetzt werden konnte, fuhr der erste CASTOR aus einem AKW nach Gorleben. Da die belgische Regierung angesichts der heftigen Proteste nun noch weniger begeistert von deutschen Atomtransporten war, entschloss sich das KfK zur Verglasung vor Ort.

Das Verfahren

Bei der Verglasung wird der flüssige Atommüll in einem speziellen Schmelzofen bei ca. 1250°C mit Glasteilchen vermischt und verschmolzen. Diese heiße Mischung fließt dann in Edelstahlbehälter („Kokillen“) und erstarrt dann jeweils zu einem gläsernen Block.

Innerhalb von eineinhalb Jahren sollen so rund um die Uhr 130 Behälter gefüllt werden. Diese werden in CASTOREN verpackt und außerhalb des Gebäudes gelagert, bis sie am Ende alle in einem großen Transport ins „Zwischen“lager Gorleben verbracht werden.

Allerdings entstehen bei diesem Prozess auch heiße Gase, die durch Filter geleitet werden sollen. Problem: Kein Filter wirkt 100prozentig.

Stand der Dinge

Inzwischen wurde das Verglasungs-Anlagengebäude fertig errichtet und das Kernforschungszentrum (KfK) schönfärberisch in „Forschungszentrum“ (FZK) umbenannt. Die geplanten Kosten für den Gesamt-Abriss der WAK sind in den letzten 10 Jahren von 1900 Millionen DM auf 1900 Millionen Euro gestiegen, Tendenz weiter steigend.

Das (Kern-)Forschungszentrum hat schon mehrfach den Start der Verglasung verschieben müssen und versucht, dies als Sicherheitsgewinn zu verkaufen. Während die Unzuverlässigkeit des Betreibers in finanzieller und zeitlicher Hinsicht offensichtlich ist, wirft der zwischenzeitliche Diebstahl von Plutonium durch einen WAK-Abrissarbeiter aber auch Fragen bezüglich des nötigen Sicherheits-Managements und -Bewusstseins auf.

Folgen

Ohne dass wir selbst über eine Wunderformel für die Lösung der Probleme verfügen, müssen wir auf Folgendes hinweisen:

- Eine Verglasung mit ihren zahlreichen Handhabungsschritten birgt in verstärktem Maße die Gefahr schwerer Störfälle. Es ist nicht auszudenken, was passiert, wenn die hochaktive Flüssigkeit in irgendeiner Form in die Umwelt geraten oder gar durch eine Explosion weiträumig verteilt würde.
- Schon beim Normalbetrieb der Anlage steigt die radioaktive Belastung unserer Region durch entstehende Gase und Isotope, die nicht vollständig mit Filtern abgefangen werden können.
- Nach dem Betrieb der Anlage wird diese selbst wieder Atommüll, da die Anlagen- und Gebäudeteile verstrahlt werden.
- Das Problem wird nicht gelöst, sondern lediglich örtlich verschoben – nach Gorleben!
- Die Abrissvorhaben und damit verbundenen Maßnahmen werden fast vollständig aus den Forschungsmitteln des Bundes, d.h., aus Steuergeldern finanziert. Dies hat inzwischen sogar der Bundesrechnungshof angemahnt.

Aus Schaden nichts gelernt…

Trotz der Probleme mit dem vorhandenen Atommüll wird auf dem Gelände des Forschungszentrums **weiterhin** fleißig Forschung mit Nuklearmaterial betrieben. Im europäischen Institut für Transurane wird mit Plutonium hantiert, und mit einem Tritiumlabor wird das Milliarden-Euro-Grab Kernfusionsforschung (vor allen Dingen kostenmäßig) „vorangetrieben“.

Wir fordern daher

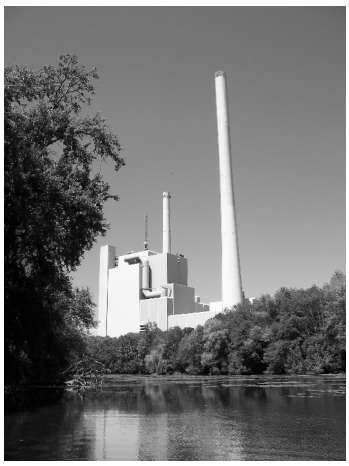
- vollständige Transparenz in Bezug auf den Stand des Verglasungsanlagenbetriebes, und zeitnahe Veröffentlichung von Messwerten und Störfallmeldungen
- das Ende jeglicher Atomforschung im Hardtwald

Gastbeitrag von Matthias Mauser,
Arbeitskreis gegen
das AKW Philippsburg,
c/o Matthias Mauser,
Ludwig-Wilhelm-Str. 19,
76131 Karlsruhe,
anti-atom@t-online.de

Dicke Luft in Karlsruhe?

Zwei Großprojekte im Karlsruher Westen versprechen dicke Luft! Der finnische Papierproduzent StoraEnso will in großem Maßstab Strom durch Verbrennung von Abfällen gewinnen und das bestehende Rheinhafenkraftwerk soll durch neue Kraftwerksblöcke erweitert werden. Damit würde die Schadstoffbelastung gegenüber heute nicht nur in den westlichen Stadtteile ansteigen. Die erreichten Verbesserungen der Luftqualität der letzten Jahrzehnte würden damit in Frage gestellt.

StoraEnso in Maxau *Fotos: J. Meister*



Bestehendes Rheinhafenkraftwerk der EnBW inmitten der Naherholungsflächen am Rhein, die in den nächsten Jahren aufgewertet werden sollen

Als Ersatz für das Atomkraftwerk in Obrigheim will die EnBW als Teil eines Bündels von Maßnahmen mindestens ein neues Kraftwerk zur Energiegewinnung aus fossilen Brennstoffen in Karlsruhe und bzw. oder in Heilbronn bauen. Ein neuer Kohlekraftwerksblock soll 800 MW elektrische Leistung liefern. In diesem Zusammenhang sollen Fernwärme an die Stadtwerke und Dampf an Industriebetriebe geliefert werden. Zusätzlich soll eine Gas- und Dampfturbinenanlage weitere 400 MW elektrische Leistung produzieren (Quelle: EnBW). Neben der Zunahme der Luftschadstoffe ist bei einer Erweiterung des Rheinhafenkraftwerks auch die geplante Errichtung eines Kühlturms kritisch zu sehen, da im Rahmen der Stadtentwicklung der Zugang zum Rhein für Erholung und Naturerfahrung verbessert werden soll.

Eine Verbrennungsanlage unter anderem für Abfälle aus der Papierindustrie mit einer Kapazität von über 400.000 Tonnen/Jahr soll die Energiegewinnung für den Papierproduzenten StoraEnso wirtschaftlicher machen. Für die Karlsruher Bürger kommen zu den Emissionen bei der Papierproduktion Luftschadstoffe für die werkseigene Stromgewinnung hinzu. Bereits heute wird über die Hälfte der für die Produktion benötigte Energie in einem eigenen Industriekraftwerk erzeugt. Die neue Anlage soll doppelt soviel Abfälle verbrennen, wie es für die stillgelegte Thermoselect-Anlage geplant war. Es sollen neben Holzresten und Rinde (15%) vor allem Gewerbe- und Hausmüll (55%) und Klärschlämme (30%) verbrannt werden (Quelle: BNN).

Die Zukunft der stillgelegten Thermoselect-Anlage ist übrigens weiter ungewiss. Im Rahmen des derzeitigen Gerichtsverfahrens zwischen Thermoselect und EnBW wird auch eine Wiederinbetriebnahme der Anlage nicht ausgeschlossen. Damit wären weitere Belastungen für die Umwelt zu erwarten.

Bereits heute sind gerade die westlichen Stadtteile durch das bestehende Rheinhafenkraftwerk, die Papierfabrik und die Raffinerie besonders beeinträchtigt. Einen deutlichen Hinweis darauf gibt auch der „Industrieschnee“, der an kalten Tagen im Winter immer wieder zu beobachten ist: Wasserdampf kristallisiert an den winzigen Schadstoffpartikeln der Industrie. Mit einem Anteil von 45% ist die Industrie Hauptverursacher der Feinstaubbelastung in Karlsruhe, dicht gefolgt vom Straßenverkehr (Quelle: UMEG, Emissionskataster 2002).

Alle genannten Projekte haben eine Zunahme der Schadstoffbelastung der Luft zur Folge. Durch die Verbrennung wird zudem vermehrt klimarelevantes Kohlendioxid freigesetzt. So wurden z.B. im Jahr 2005 bei der Produktion von etwa 650.000 Tonnen Papier in Maxau mehr als 300.000 Tonnen Kohlendioxid in die Atmosphäre abgegeben. Der Anteil aus nachwachsenden Rohstoffen lag dabei unter 25% (Quelle: StoraEnso). Die BUZO fordert daher an Stelle des Neubaus von Heizkraftwerken eine deutliche Reduzierung des Energieverbrauchs (insbesondere auch durch einen sparsameren Umgang mit Papier) und einen verstärkten Einsatz von regenerativen Energien. Sowohl die Luftqualität als auch der Treibhauseffekt betreffen uns alle ganz direkt.

Johannes Meister

Naturbeobachtungen im Sommer & Herbst

Der Sommer bietet die beste Gelegenheit, die Natur bei angenehmen Temperaturen auch bei Dämmerung und Nacht zu genießen:

An warmen Abenden lassen sich z.B. an Waldrändern und Gewässern im Dämmerlicht nach Insekten jagende Fledermäuse beobachten. Während Erwachsene die Tiere nur optisch, nicht aber akustisch wahrnehmen, können viele Kinder die Fledermäuse auch hören. Dies liegt daran, dass Kinder in der Lage sind, höhere Frequenzbereiche wahrzunehmen, als Erwachsene.

Die Wechselkröte benötigt vegetationsarme Flächen mit flachen, besonnten, temporären Gewässern. Heute lebt sie fast ausschließlich in Sekundärbiotopen wie Kiesgruben.

Je nachdem, wo man unterwegs ist, kann man mit etwas Glück gleichzeitig den Lichterzauber der Glühwürmchen erleben. „Fliegende“ Lichtpunkte stammen von den flugfähigen männlichen, verharrende Lichter in Bodennähe dagegen meist von den flügellosen weiblichen Käfern.

Während Erdkröten und Braunfrösche bereits im Frühjahr abgelaicht haben (s. u&v 1/06), feiern Grünfrösche, Laubfrosch, Kreuz- und Wechselkröten erst jetzt im Sommer Hochzeit. Wie bei den Vögeln verfügt auch hier jede Art über ihre arteigenen Rufe, anhand derer man sie leicht bestimmen kann. Während die Grünfrösche auch tagsüber rufen, legen die mitunter kilometerweit zu hörenden Kreuzkröten und Laubfrösche erst in der Dämmerung so richtig los.

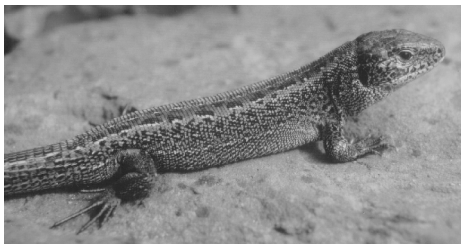
Alle Fotos: M.Ratzel

Die Holzbiene ist auf morsches Holz in Streuobstwiesen und Gärten angewiesen. Der übertriebene Ordnungssinn der Menschen macht ihr zu schaffen.

Schwalbenschwanz am Natternkopf

Lassen Sie sich ein solch beeindruckendes Konzert nicht entgehen! Dass weder die Alttiere noch ihr Laich oder Nachwuchs gestört bzw. gar entnommen werden dürfen, versteht sich für Naturfreunde von selbst!

Tagsüber lassen sich in den Sommermonaten besonders gut Vögel, Eidechsen, Libellen, Schmetterlinge und andere Insekten beobachten. In Gärten und Streuobstwiesen fällt die fast 2,5 cm große, beeindruckende Schwarze Holzbiene auf, die besonders gerne Staudenwicken-, Blauregen- und Muskatellersalbeiblüten besucht. Viele Menschen halten sie wegen ihres lauten, brummenden Fluggeräuschs fälschlicherweise für einen Käfer. Es handelt sich aber um die wunderschöne, wärmeliebende und größte Wildbienenart Deutschlands. Wegen ihrer Lebensan-



Zauneidechse beim Sonnenbad

sprüche muss die Art bereits in der „Vorwarnliste“ geführt werden. Kein Wunder, denn sie benötigt abgängige oder tote Holzstämme, in die sie ihre kreisrunden Nistgänge von 1 cm Durchmesser selbst mit ihren Mundwerkzeugen herausbeißt, um hierin die Kinderzimmer für den Nachwuchs anzulegen. Die kreisrunden Bohrlöcher, unter denen jede Menge Sägespäne liegen, sind ein sicherer Beweis für die Anwesenheit des edlen Tiers. Besonders gerne lebt sie in Streuobstwiesen und Gärten. Wer der Holzbiene helfen möchte, beseitigt hier keine absterbenden Bäume. Im Garten kann man diese übrigens wunderschön mit Ramblerrosen überwuchern lassen – ein wundervoller Anblick! Besitzt man einen Kamin, sollte man – sollten einige der gelagerten Brennhölzer von ihr besiedelt sein (kreisrunde Bohrlöcher/Sägemehl!) – diese Stücke beiseite legen und keinesfalls verfeuern.

Im Juli ist die Brutzeit für die meisten Vögel vorbei. Überall sind Jungtiere anzutreffen. Für die Alttiere beginnt meist die Mauser, eine für viele Arten nicht ungefährliche Zeit. Da Teile des Gefieders ausgewechselt werden, sind insbesondere etliche Entenarten für mehrere Wochen flugunfähig, andere Arten sind in ihrer Flugfähigkeit zumindest eingeschränkt. In dieser Zeit sind sie ganz besonders auf störungsfreie Deckung, etwa innerhalb von Schilfgebieten, angewiesen.

Weißstorchfamilie

Was die Lautäußerungen angeht, geht es in der Vogelwelt nun recht still zu. Nur noch wenige Arten, z.B. die Goldammer, lassen noch regelmäßig ihren Gesang erklingen. In den Städten fallen im Sommer die schrillen, lauten Rufe der mit sichelförmigem Erscheinungsbild rasant über die Dächer sausenden Mauersegler auf – unser „Biergartenvogel“ sozusagen. Er ist der am besten an die Luft angepasste Vogel, der zudem zu den Arten mit der kürzesten Aufenthaltsdauer im Brutgebiet gehört. Wenn er uns ab Mitte Juli bereits verläßt, unternehmen die flüggen Weißstörche gerade mal ihre ersten Flugversuche. Die Störche ziehen erst gegen Ende August ab, um den Winter im fernen Afrika zu verbringen. In den letzten Jahren ist allerdings ein Trend zu beobachten, dass immer mehr Zugvogelarten zumindest teilweise den Winter bei uns verbringen oder aber - so wie die sogenannten Strichvögel - nur bei extremen Witterungsbedingungen ausweichen.

Kostbarkeiten am Wegesrand: Die Sumpfstendelwurz (links) lebt auf Feuchtwiesen, die Hummelragwurz (rechts) auf Magerrasen.

Im Offenland sammeln sich im Spätsommer und Herbst größere Trupps oder Vogelschwärme (Stare, Schwalben, ...). Wunderbare Naturschauspiele sind zu beobachten, etwa riesige Schwärme von Staren, die abends gerne in Schilfröhrichte einfallen, um dort – sicher vor Fraßfeinden wie Füchsen o.ä. – zu nächtigen. Kurz- wie auch Langstreckenzieher machen sich von Ende Juli bis Anfang November auf den Weg ins Winterquartier. Insbesondere im September und Oktober ziehen riesige Mengen an Vögeln in südliche Richtungen. Nachts kann man oft ziehende Drosselschwärme hören, wobei sich die verschiedenen Arten an den unterschiedlichen Rufen unterscheiden lassen.

Gartenrotschwanz

Auch wenn viele Vögel wegziehen, wird es bei uns nicht langweilig: Ersatz bieten etliche Arten, die aus kälteren Gefilden zu uns ziehen, um bei uns das Winterhalbjahr zu verbringen:

So lassen sich schon ab Herbst an Gewässern neben den Durchzüglern bereits die sogenannten Wintergäste beobachten. Es handelt sich um Zuzügler aus dem hohen Norden, etwa aus Skandinavien, die bei uns überwintern. Mit etwas Glück lassen sich zwischen den Massen an Tafel- und Reiherenten auch Kostbarkeiten wie Schellenten und Gänsesäger beobachten.

Wintergast des Offenlandes ist die Saatkrähe, die etwa Mitte Oktober in riesigen Schwärmen aus Rußland bei

BUZO

uns als Stammgast eintrifft. Bis Anfang März suchen die Vögel insbesondere auf Wiesen und Äckern nach Nahrung. In den Wäldern, Ufergaleriewäldern und Parks lassen sich z.B. Erlenzeisige und Bergfinken beobachten.

Rosenkäfer

Um den Winter gut zu überstehen, verzehren die „Winterschläfer“ unter den Säugetieren - etwa Igel und Siebenschläfer - im Herbst soviel wie irgend möglich. Von der angefressenen Fettschicht zehren sie während des Winterschlafes, um im Frühjahr wieder schlank aufzuwachen. Wer dem Igel helfen möchte, legt am Besten Reisighaufen, Holzstapel und andere Verstecke an, lässt das Fallaub in seinem Garten liegen und verzichtet auf den Einsatz von Schneckenkorn.

„Winterruher“ wie z.B. das Eichhörnchen unterbrechen ihren Schlaf im Gegensatz zu den „Winterschläfern“ regelmäßig, um fressen zu gehen. Daher kann man sie im Herbst beim Sammeln und Verstecken von Nahrungsvorräten wie Eicheln, Nüssen und sonstigen Leckerbissen beobachten. Eichhörnchen verstecken ein Vielfaches von dem, was sie später wiederfinden und verzehren können. Da sie all die Früchte vergraben und somit zahlreiche Gehölze aussäen, gelten Sie – ebenso wie der Eichelhäher – als „Gärtner“. Den ganzen Winter über aktiv bleibende Säuger wie das Reh wechseln ihr Fell in einen dichteren, farblich getarnten Winterpelz. Das im Sommer rotbraune Reh wird zum Winterhalbjahr hin graubraun.

Im Herbst zeigt sich die Natur von ihrer farbenprächtigsten Seite: Viele Laubgehölze verfärben sich in herrlichen Rot-, Orange- und Gelbtönen. Warum aber kommt es überhaupt zu einem derartigen Naturschauspiel?

Da die Gehölze im Winter kein Wasser aufnehmen können, dürfen sie in dieser Zeit auch keine großen Wassermengen durch Transpiration verlieren (ein alter Laubbaum verdunstet an einem Sommertag etwa 600 Liter Wasser), sonst würden sie vertrocknen. Um den Winter schadlos überstehen zu können, produzieren die Bäume daher zum Schutz der Zellen nicht nur eine Art Frostschutzmittel, sondern sie müssen sich im Herbst auch von ihren Blättern trennen. Bevor der Baum jedoch sein Blatt freigibt, transportiert er alle wertvollen Blattinhaltsstoffe zwecks Einlagerung in Zweige, Äste und den Stamm. Wertvolle Zuckerverbindungen, das Blattgrün (Chlorophyll) und weitere Stoffe werden also recycelt. Nur weniger wertvolle Bestandteile wie rote Karotinoide oder gelbe Farbstoffe (Xanthophylle) verbleiben im Blatt. Die leuchtend roten und gelben Farben, die uns so erfreuen, werden also nicht erst im Herbst gebildet, sondern waren bereits den ganzen Sommer über vorhanden und lediglich vom grünen Chlorophyll „überdeckt“.

Margarete Ratzel

Als Feuchtwiesenpflanze ist die Knollige Kratzdistel (links) mittlerweile gefährdet.
Ohne Brennesseln und Raupen gäbe es keine Tagpfauenaugen!

Mit der Bahn ins Dahner Felsenland

In eine ungewisse Zukunft fährt der Triebwagen durch das schöne Wieslautertal von Hinterweidenthal über Dahn nach Bundenthal-Rumbach in der Pfalz. Durch das Engagement der Eisenbahnfreunde Dahn kann man (noch) jeden Sonn- und Feiertag umweltfreundlich in die Ausflugsregion des „Dahner Felsenlands“ fahren. Wie so oft macht jedoch die Straße der Bahn Konkurrenz. Wie wir schon in unserer Ausgabe 2/2003 berichtet haben, soll eine „innerörtliche Umgehungsstraße“ auf der heutigen Bahntrasse gebaut werden. Trotz vieler Fürsprecher ist für die Stadt Dahn die Stillegung der Strecke nach wie vor die Wunschlösung. BUZO, PRO BAHN und VCD plädieren jedoch dafür, dass die Bahnstrecke auch in Zukunft als Teil des Rheinland-Pfalz-Takts z. B. für Ausflüge in die Südpfalz genutzt werden kann. So bietet sich die Bahnfahrt gerade auch für Fahrradtouren an. Durch eine Fahrt mit der Wieslauterbahn unterstützen Sie ihren Erhalt.

Die Abfahrt ab Karlsruhe ist jeweils um 8:34 Uhr, 10:07 Uhr, 12:07 Uhr und 15:07 Uhr mit Umsteigen in Landau und Hinterweidenthal Ost. Rückfahrtmöglichkeiten bestehen ab Bundenthal-Rumbach um 11:00 Uhr, 13:00 Uhr, 15:00 Uhr und 17:40 Uhr bzw. ab Dahn um 11:19 Uhr, 13:19 Uhr, 15:19 Uhr und 17:58 Uhr wieder mit Umsteigen in Hinterweidenthal Ost und Landau. Bei der ersten Fahrt nach Bundenthal-Rumbach und bei der letzten Rückfahrt entfällt der Umstieg in Hinterweidenthal Ost. Den genauen Fahrplan finden Sie in den Kursbüchern des KVV (Linie R85) oder der Deutschen Bahn (KBS 675). Auf der ganzen Strecke gilt das KVV-Ticket RegioX, alternativ für Netzkarteninhaber eine KVV-Übergangskarte Ü1 für die Hinfahrt ab KVV-Verbundgrenze. Weitere Infos erhalten Sie bei den Eisenbahnfreunden Dahn im Internet unter www.wieslauterbahn.de

Startpunkt des Zuges in Hinterweidenthal-Ost
Foto: Thomas Gabriel

Johannes Meister

Die (noch) lange Fahrt in die Europastadt

Die Einstellung zweier EC-Zugpaare in der Relation Karlsruhe – Strasbourg beim vergangenen Fahrplanwechsel veranlasste mich, mir die Verbindungen Karlsruhe – Appenweier – Offenburg – Kehl – Strasbourg einmal etwas genauer anzusehen, soll doch Europa zusammenwachsen und Strasbourg als wichtige EU-Stadt liegt schließlich direkt vor unserer Haustür. Das Ergebnis: Es gibt 5 EC-Zugpaare mit denen man Strasbourg von Karlsruhe in einer Stunde erreichen kann. Aber dann wird es problematisch. Fast alle IRE- und RE-Verbindungen von Karlsruhe über Rastatt, Baden-Baden, Bühl und Achern nach Strasbourg mit Umsteigen in Appenweier haben dort eine Übergangszeit von ca. 50 Minuten, so dass die Reisezeit zwischen den zwei Großstädten, die etwa 75 km auseinander liegen, immerhin zwei Stunden dauert.

Zu begründen ist das mit anderen Anschlüssen nicht, da die Übergangszeiten von der Renchtalbahn (Bad Griesbach) auch im Schnitt 50 Minuten und die von der Kinzigtalbahn (Konstanz) ca. 40 Minuten betragen. Nur die Anschlüsse aus dem Süden sind besser, hier schwanken sie zwischen 5 und 20 Minuten.

Das bewog mich, einen Brief an die NVBW zu schreiben, der auch umgehend von Herrn Heiko Focken, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Verkehrsplanung, beantwortet wurde. Die relevanten Ausschnitte des Briefes möchte ich nachfolgend zitieren:

Auf der Strecke Offenburg - Straßburg stellt sich jedoch die Problematik, dass wir in unserer Angebotsgestaltung nicht frei agieren und den von uns angestrebten Integralen Taktfahrplan (ITF) nicht nach allen Kriterien einführen können. Grund ist neben den Restriktionen, die bei der Fahrplangestaltung auf dem dicht belegten Abschnitt Offenburg - Appenweier bestehen, die Angebotsphilosophie der Französischen Staatsbahn SNCF, welche nicht nach den Grundsätzen des Taktfahrplans aufgebaut ist. Die Züge fahren in Frankreich rein "bedarfsorientiert", also ohne einen Takt. Ohne eine Bewertung der unterschiedlichen Ansätze vornehmen zu wollen, hat dies zur Folge, dass der Fahrplan der Züge Offenburg - Straßburg mit den französischen Interessen im Raum Straßburg und der Situation im Straßburger Bahnhof in Einklang zu bringen ist. Ansonsten würde die SNCF unsere Züge nicht annehmen, diese müssten dann in Kehl enden. Weiterhin sind bei den grenzüberschreitenden Zügen auch fahrplanmäßige Bausperrpausen der SNCF-Strecke sowie die Zuführung innerfranzösischer Züge auf dem Abschnitt Neudorf Betriebsbahnhof (kurz hinter der Rheinbrücke Kehl) - Straßburg Gare zu berücksichtigen, welche ebenfalls die Strecke belegen.

Wir haben daher in den vergangenen Jahren versucht, mit den nur auf deutschem Gebiet verkehrenden Zügen Offenburg - Kehl eine weitgehende Vertaktung mit entsprechend kurzen Anschlüssen zu realisieren. Daraus entstand etwa in den Nachmittagsstunden der angenäherte 30-min-Takt auf dieser Verbindung. Für Fahrgäste von und nach Straßburg wurden diese Vorteile natürlich nicht unmittelbar wirksam - oder nur bei Umstieg in den Straßburger Stadtbus, der etwa alle 20 min vom Kehler Bahnhofsvorplatz ins Zentrum Straßburgs verkehrt.

Für das kommende Fahrplanjahr können wir Ihnen jedoch in Aussicht stellen, dass sich die Verbindungen Offenburg - Straßburg signifikant verbessern werden. Gemeinsam mit unserem Partner auf der französischen Seite, der Région Alsace, wird ab Dezember 2006 ein völlig neuer Fahrplan in Kraft treten. Statt bisher 14 werden dann 24 Züge zwischen Offenburg und Straßburg verkehren. Dies bedeutet, dass nahezu alle bislang in Kehl endenden Züge bis Straßburg weiter verlängert werden. Zudem wird eine weitgehende Vertaktung der Züge erfolgen. Zwar wird es dabei zu verschiedenen Tageszeiten zu kleineren Kompromissen kommen, denn während die französischen Partner vorrangig den ICE-Knoten Offenburg zur Minute 30 und gleichzeitig den neuen TGV zur Minute 15 bzw. 45 in Straßburg erreichen möchten, liegt unser Interesse primär in der Verknüpfung dieser Züge mit dem Nahverkehrsknoten in Offenburg bzw. Appenweier zur vollen Stunde. Dennoch dürfen wir Ihnen versichern, dass die Angebotsqualität auf dieser internationalen Strecke eine nachhaltige Verbesserung erfahren wird.

Abschließend wies Herr Focken noch auf die Buslinie 1062 von der Deutschen Touring hin, die zweimal am Tage von Strasbourg über Appenweier, Freudenstadt nach Tübingen und Reutlingen verkehrt. In diesem Bus werden nahezu alle Schienenfahrausweise anerkannt, einschließlich Baden-Württemberg-Ticket und SWT.

Auf den neuen Fahrplan im Dezember für diese Relation dürfen wir gespannt sein.

Johannes Hertel

Börsengang des Schienennetzes nicht verantwortbar

Fahrgastverband PRO BAHN fordert klare Trennung von unternehmerischen und staatlichen Aufgaben im Eisenbahnwesen

Der Fahrgastverband PRO BAHN hält einen Börsengang des deutschen Schienennetzes für staatspolitisch nicht verantwortbar. Das ist das Ergebnis einer umfassenden Analyse aller Aspekte des Börsenganges der Deutschen Bahn AG, die der Verbraucherverband in seiner Verbandszeitschrift „Der Fahrgast“ jetzt veröffentlicht hat.

Der verbraucherpolitische Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN Joachim Kemnitz stellt dazu fest:

„Der von der Führung der Deutschen Bahn AG angestrebte Börsengang mit Schienennetz führt aus verfassungsrechtlichen Gründen dazu, dass die Bundesrepublik Deutschland auf Dauer eine Mehrheit an einem internationalen Konzern behalten muss, der überwiegend im internationalen See- und Straßengüterverkehr tätig ist. Das soll dem Steuerzahler damit schmackhaft gemacht werden, dass der Staat Dividenden aus dem Logistikgeschäft erhält. Gleichzeitig muss der Staat aber

das Schienennetz, das zu diesem Konzern gehört, unterhalten. Der Konzern nutzt diese verfassungsrechtliche Verpflichtung als Staatsgarantie für das Logistikgeschäft von den Vereinigten Staaten bis China."

Der Fahrgastverband PRO BAHN tritt daher seit Jahren für eine klare Trennung von unternehmerischen und staatlichen Aufgaben im Schienenverkehr ein. „Die von der Bundesregierung eingesetzten Gutachter haben eindeutig festgestellt, dass Unternehmen in den Schienenverkehr nur dann neu investieren, wenn das Schienennetz neutral ist. So lange das Schienennetz einem Logistikkonzern gehört, hat dieser mit dem Monopol über die Schienen so umfangreiche und subtile Möglichkeiten der Diskriminierung von Wettbewerbern, dass eine Regulierungsbehörde das mit rechtlichen Mitteln nicht beherrschen kann. Wer in Schienenverkehr investieren will, braucht das Vertrauen auf ein neutrales und unabhängiges Schienennetz," erläutert Kemnitz. „Nur mit einem neutralen Netz kommen mehr Güter auf die Bahn als heute, und nur mehr Verkehr auf den Schienen schafft sichere Arbeitsplätze für Eisenbahner. Die Fahrgäste und die Wirtschaft sind auf ein intaktes und leistungsfähiges Schienennetz angewiesen, und dessen Qualität darf nicht davon abhängen, wie gut oder schlecht die Deutsche Bahn AG im internationalen Logistikgeschäft verdient."

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Analyse des Börsenganges im Internet unter http://www.der-fahrgast.de/ veröffentlicht und dem Bundestag zugeleitet.

PRO BAHN Bundesverband

PRO BAHN - Kurzinformationen

Die Geschäftsstelle von **PRO BAHN in München** ist **umgezogen**! Die neue Adresse lautet: Agnes Bernauer-Platz 8, 80687 München (Tramlinie 19).

10 Milliarden Fahrten im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen im Jahr 2005. (Statistisches Bundesamt, 3.5.06)

Das Kreuz mit dem Andreaskreuz - Konflikte am Bahnübergang

Nach den Ergebnissen der 30. Continental-Verkehrsuntersuchung fühlen sich Verkehrsteilnehmer nur an Bahnübergängen mit Schranke und Lichtsignal weitgehend sicher. Jeder Vierte ist jedoch auch nach dem Aufleuchten des roten Lichtsignals noch zur Querung der Schienen bereit, und jeder Sechste ist auch dann noch bereit durchzufahren, wenn sich die Schranken bereits senken.

Die **Neufassung der Beförderungsbedingungen** der DB AG (gültig ab 13.5.06) ist erhältlich:

http://www.bahn.de/p/view/hilfe/agb/agb-befoerderungsbedingungen.shtml

Seit Anfang April ist aus Deutschlands größtem privaten Nahverkehrsanbieter **Connex** die Marke **Veolia** Verkehr geworden.

Die Veolia-Verkehrsgruppe hat im vergangenen Jahr im Personenverkehr mit rund 3.600 Mitarbeitern einen Umsatz von 347 Mio. Euro (2004: 336 Mio. Euro) erwirtschaftet. Sie verfügt über 1.250 Busse, 190 Dieseltriebwagen, 15 Wagenzüge mit Diesel- und Elektroloks sowie 26 Straßenbahnen. Veolia betreibt u.a. die WEG bei Stuttgart.

„Südpfalz-Draisinenbahn"- ein touristisches Highlight in der Südpfalz

Die Idee einer Draisinenbahn auf der stillgelegten 21 km langen Bahnstrecke Landau-Germersheim entstand aufgrund eines Artikels von Alfons Heil (Lingenfeld) und Ulrich Mohr (Hochstadt) im August 2004. Dieter Hofherr aus Neustadt/Weinstraße, Eisenbahnfreund und Mitbegründer des Neustadter Kuckucksbähnel, sah in dieser Strecke seine Chance, neben der stark ausgebuchten Draisinenstrecke im Glantal, die zweite Strecke in Rheinland-Pfalz für Fahrrad-Draisinen zu erschließen. Die Strecke ist völlig eben, also leicht zu befahren, es gibt keine Kunstbauten, wie Tunnels oder Brücken, die evtl. hohen Sanierungsbedarf haben könnten und die Trasse läuft abwechslungsreich durch Wald, Felder und Orte.

Rechtliche Situation: Die „Deutsche Bahn AG - Netz" hat den Betrieb im Herbst 1998 eingestellt und die Strecke wurde formell stillgelegt. Das Land Rheinland-Pfalz hat jedoch die Trasse über einen so genannten „Trassen–Sicherungsvertrag" erhalten, um jederzeit wieder einen Bahnverkehr zu ermöglichen. Eigentümer der Strecke ist heute die „DB Services Immobilien GmbH", Frankfurt, diese hat die Strecke bis 2010 verpachtet. Befahren wird jedoch nur der Abschnitt Bornheim (km 20,1) bis Lingenfeld (km 7,4). Eisenbahnrechtlich bleibt die Strecke „stillgelegt" (also nicht „entwidmet") und wird als „Anschlußbahn besonderer Art" klassifiziert. Die notwendige „Nutzungserlaubnis" des Landes Rheinland-Pfalz wurde nach Erfüllung der Auflagen vom rheinland-pfälzischen „Landesbetrieb Straßen & Verkehr" (LSV) als private „Anschlußbahn bes. Art" erteilt.

Strecke und Betriebsablauf: Der Startpunkt liegt direkt nach dem Bahnübergang beim Hornbach Baumarkt (km 20,1). Hier wurde der Draisinenbahnhof eingerichtet. Die befahrene Streckenlänge von dort ab bis zum Ortseingang in Lingenfeld beträgt ca.13 km. Es wird morgens hin- und mittags (ab 14°° Uhr) zurückgefahren, so dass die Fahrzeuge abends immer wieder in Bornheim eintreffen. Am Endpunkt in Lingenfeld ist ein Bahnwaggon als Kiosk bzw. Aufenthaltsraum für die Fahrgäste bei schlechtem Wetter abgestellt.

Startpunkt in Bornheim *Fotos: D. Hofherr*

Sicherung der Bahnübergänge: Nach den Absprachen mit dem „Landesbetrieb Straßen & Verkehr (LSV)", den unteren Straßenverkehrsbehörden der Kreise SÜW und GER, sowie dem jetzt neu bestellten „Eisenbahn-Betriebsleiter nach BOA (Betriebsordnung für Anschlußbahnen) erfolgt die BÜ-Sicherung in 3 Stufen:

1. Überwege für Landwirte, Fußgänger, Radler: Andreaskreuze mit Zusatzschild „Draisinen kreuzen" an Straße, Schilder „Achtung Feldweg" am Gleis.

2. Bahnübergänge an schwach befahrenen Straßen: Wie 1) zusätzlich Rückfallschranken über das Gleis ca.3 m vor Übergang + Schild „Achtung Schranke“.

3. Bahnübergänge an klassifizierten Straßen in Dreihof, Hochstadt, Zeiskam, Lustadt und Westheim: Wie 2), zusätzlich werden die (teils noch vorhandenen) Blinklichtanlagen so wieder in Betrieb genommen, dass der Draisinenfahrer eine Taste am Gleis drückt und damit das rote Blinklicht für eine kurze Zeitspanne in Betrieb setzt, die Schranke über dem Gleis öffnet und die Draisine über den Bahnübergang schiebt. Somit wird der Straßenverkehr, wie dies auch bei der Draisinenstrecke im Glantal gehandhabt wird, zusätzlich auf den Draisinenverkehr aufmerksam gemacht. Rechts und links des Bahnübergangs werden „Sichtdreiecke“ freigeschnitten, damit für beide Seiten eine Übersicht frei ist.

Dies war, außer der Beschaffung der Draisinenfahrzeuge, der finanziell aufwendigste Teil der Südpfalz-Draisinenbahn. Für die Lichtsignalanlagen war Stromanschluss erforderlich. Vorhandene Blinklichtanlagen alter Bauart wurden reaktiviert und dort, wo diese bereits abgebaut waren, wurden „Gelb/Rot“-Ampeln nach neuer Norm installiert.

Einrichten von Raststationen: Um die Draisinen bei Pausen sicher abstellen und vom Gleis nehmen zu können, wurden an den ehemaligen Bahnhöfen (im Bereich Westheim näher am Ort) gleishöhengleiche Flächen mit Holzbelag in der Größe ca. 30 x 3 m angelegt. Die Draisinen können dort an Pfosten abgeschlossen werden.

Herrichtung der Strecke seit August 2005: Seit 1. August 2005 wurde begonnen, die Strecke von der Vegetation zu befreien. Hierzu wurde das Gleis per LKW, soweit möglich angefahren, bzw. mit einer Motordraisine mit offenem Anhänger befahren. Die Vegetation wurde teilweise verhäckselt und wieder auf dem Bahngelände eingebracht. Ausgeführt wurden diese Arbeiten teils durch freiwillige Helfer oder durch „kurzfristig Beschäftigte“ (400 Euro Jobs). Auch eine Reihe eisenbahnbegeisterter Helfer waren mit dabei. Ca. 6 km stark zugewachsenen Gleises wurden dabei wieder freigelegt.

DB-Netz Karlsruhe hatte zugesagt, die fehlenden Schienen am BÜ Hochstadt (K 40) wieder herzustellen. Dies erfolgte am 10. Januar 2006 durch die Gleisbaufirma Monti. Danach wurden noch die Schilder und Rückfallschranken angebracht.

Vereinsdraisine

Fahrzeuge: Es werden 20 moderne Draisinen der Firma PLAYTEAM eingesetzt, teils 4-/5-sitzig, teils 7-sitzig. Die veranschlagten Verleihpreise betragen:

4/5-sitzige Familiendraisine: werktags 32 €, Sa/So/Feiertags 38 €

7-sitzige Vereinsdraisine: werktags 60 €, Sa/So/Feiertags 69 €

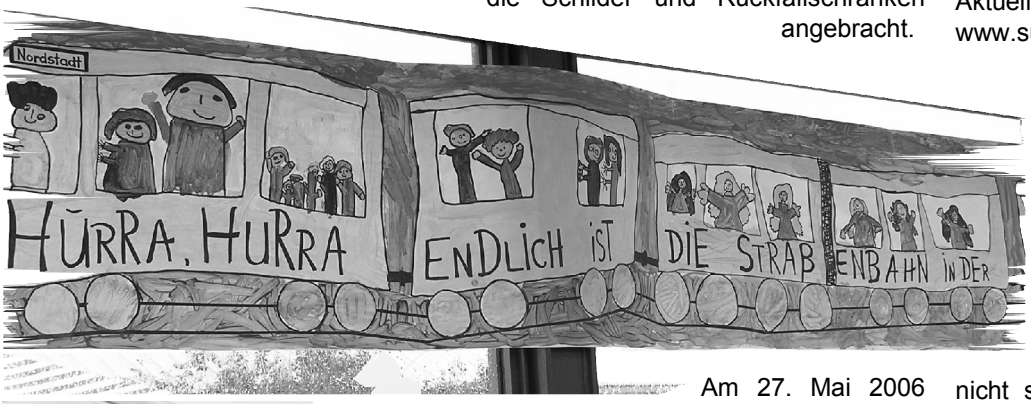
Die Buchung kann per Post/Fax/E-Mail oder online über Internet erfolgen.

Die Gesamtinvestition des Betreibers liegt bei 200.000 €. Offizielle Eröffnung war am Samstag, dem 29. April, Betriebsbeginn der 30. April 2006.

Im Monat Mai haben bereits über 2.500 Gäste die Bahn befahren, die Auslastung an Wochenenden liegt bei 100% (!), an Werktagen bei 60-80%.

Aktuelles auf der Homepage:
www.suedpfalzdraisine.de

Dieter Hofherr



NORDSTADT DA!

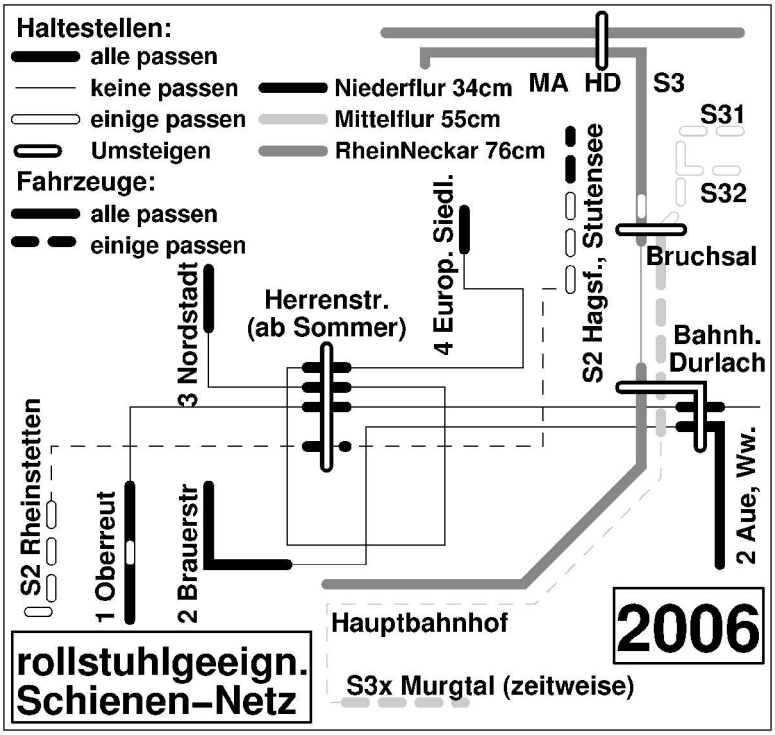
Am 27. Mai 2006 wurde die Straßenbahn in die Nordstadt eröffnet. Vorerst endet sie nahe der Eislaufhalle in Neureut-Heide. Eine Verlängerung bis in das Konversionsgelände Neureut-Kirchfeld ist optional vorgesehen, aber bei der derzeitigen Finanzlage im ÖV sicher nicht sobald umzusetzen... Verbunden damit war eine Umgestaltung des Liniennetzes: Die 3 fährt nun nach Heide, die 2 stattdessen in die Siemensallee und die 6 statt der 2 nach Daxlanden. 2 und 6 tauschen zudem bei Karl- und Brauerstraße die Routen. Welche Möglichkeiten sich hierdurch für auf den Rollstuhl angewiesene Fahrgäste ergeben, behandelt der nachfolgende Artikel. Bei der Eröffnung war neben dem KVV und dem TSNV mit Infoständen auch ein gemeinsamer Infostand von BUZO, PRO BAHN und VCD vertreten (s. S. 2).

Heiko Jacobs

Fotos: Christiane Köhler (oben), Johannes Meister (unten, links, Titelbild, S.2)

PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN VCD VCD VCD VCD VCD VCD

Die Änderungen im Straßenbahnnetz helfen auch den Rollstuhlfahrern



Im Heft 3/03 berichteten wir über Fortschritte im barrierefreien Nahverkehr Karlsruhes durch Eröffnung der S-Bahn RheinNeckar und der Eröffnung der Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier. Gleichzeitig beklagten wir die mangelhafte Vernetzung der bisherigen innerstädtischen barrierefreien Abschnitte und der nicht vorhandenen Erreichbarkeit der City. Nun können wir auch hier von Fortschritten berichten:

Eine Maßnahme mit Auswirkungen ist die **Eröffnung der Straßenbahn in die Nordstadt** mit neuen barrierefreien Haltestellen (s. a. Titelbild) und die damit zusammenhängende Umgestaltung des Liniennetzes. Ab Kunsthochschule nordwärts haben alle Bahnsteige die zu den dort verkehrenden Niederflurbahnen passende Bahnsteighöhe – sie sind also für Rollstuhlfahrer uneingeschränkt nutzbar. Dort eingestiegen können sie auch in die Waldstadt fahren, denn ab Jägerhaus bis zur Europäischen Schule haben auch dort die Bahnen passende Bahnsteige und die Linien 3 und 4 haben einen gemeinsamen Umlauf.

Richtig: Die 3 fährt nun in die Nordstadt und nicht mehr in die Siemensallee. Dort fährt künftig die Linie 2 hin, die unterwegs – neu – auch die barrierefreien Haltestellen in der Brauer- und Ebertstraße bedient. Damit ergibt sich ein zweites Netz aus den dortigen Haltestellen, den Haltestellen der Strecke nach Wolfartsweier ab Auer Straße und – durch Umsteigen dort – der Strecke nach Oberreut ab Weinbrennerplatz (mit der Ausnahme Bannwaldallee).

Beide Netze sind untereinander und mit der City noch nicht verbunden, aber auch das ändert sich im **Sommer**: Nach der Fußball-Weltmeisterschaft will man – laut weichenbengel 2/06 – beginnen, die **Haltestelle Herrenstraße** – direkt in der City gelegen – in 2x4 Wochen **umzubauen.** Allerdings nicht auf ganzer Länge: Ein Podest von 12 m Länge wird die Niederflur-Höhe von 34 cm haben – das passt zu den ersten beiden Türen einer Niederflurbahn und nur hinter diesen Türen ist genügend Platz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen vorhanden. An das Podest schließen 5,3 m lange Rampen an, die auf das bisherige Haltestellenniveau herabführen. Das so insges. 22,6 m lange Podest ist gegen eventuell unvorsichtig ins Stolpern geratende Passanten „gesichert“ durch Sitzbänke und Einrichtungen wie Vitrinen und Fahrkartenautomaten. Auf etwas mehr als dieser Länge wird die Haltestelle auch über Blindenleitstreifen verfügen. Wegen der Bäume in der Kaiserstraße liegen die vorderen Enden der Haltestellen nicht mehr an der Kreuzung zu den Querstraßen wie bisher, sondern sie werden rund 20-30 m zurück verlegt. Als Nebeneffekt können zum einen nur noch 2 statt bisher 3 Wagen dort halten, zum anderen wird die durch stehende Bahnen „blockierte“ Straßenlänge reduziert: Zwei in beide Richtungen haltende Einzelwagen halten künftig nahezu nebeneinander.

Mit Umbau dieser Haltestellen erreicht man von jedem der bisher schon barrierefreien Karlsruher Netzabschnitte (Nordstadt, Oberreut, Waldstadt-Nord, Wolfartsweier und Aue, Brauer- und Ebertstraße) die City und kann zu jedem anderen Netzabschnitt umsteigen – von der Brauer- und Ebertstraße her muss man aber zunächst zur Auer Straße beim Durlacher Bahnhof fahren, um dort via Linie 1 die Herrenstraße zu erreichen. Von der Auer Straße aus ist auch stündlich über die S-Bahn RheinNeckar der Hauptbahnhof erreichbar sowie deren ganzes Netz.

Darüber hinaus werden mit der Herrenstraße auch die barrierefreien Halte der Linie S2 erreichbar (einige, aber nicht alle in Rheinstetten und Stutensee), allerdings nur dann, wenn die Kurse mit Niederflurbahnen bedient werden. Werktags sind diese im Fahrplan gekennzeichnet. Über die Auer Straße und den Bahnhof Durlach erreicht man auch die Bahnen der Linien S31 nach Odenheim und S32 nach Menzingen, wo auch einige zu Mittelflurbahnen passende Bahnsteige existieren, allerdings verkehren dort teilweise auch nicht barrierefreie Hochflurbahnen! Weitere Reisemöglichkeiten in mit Hubliften ausgestatteten Zügen ergeben sich bei Voranmeldung in Richtung Osten. Details zum barrierefreien Nahverkehr findet man auch im Karlsruher Stadtwiki unter der Adresse „ http://ka.stadtwiki.net/BN “. Die barrierefreien Abschnitte der Linien S4, S41, S5 und S6 bleiben vom Karlsruher Stadtgebiet aus leider immer noch für Rollstuhlfahrer unerreichbar – siehe auch Artikel im u&v 3/03 – nur das Murgtal erreicht man mit etwas Glück (Mittelflurer im Einsatz, nur bei den seltenen Fahrten nach Freudenstadt gewährleistet) zeitweise mittels der Linie S31/S32 über den Bahnhof Durlach.

Für vermutlich wohl lange Zeit wird das die letzte Verbesserung für Rollstuhlfahrer in der City bleiben, denn per GVFG geförderte Maßnahmen müssen mindestens 10 Jahre Bestand haben und dies trifft nur für die Haltestelle Herrenstraße zu. Alle anderen sind durch den Bau der U-Strab betroffen oder nicht umbaubar. Übrigens steht damit auch der früheste Termin fest, wann die oberirdischen Gleise in der Kaiserstraße stillgelegt werden können: Herbst 2016, vorher müsste man das Geld für den Umbau der Herrenstraße zurückzahlen.

Text und Graphik: Heiko Jacobs

Karlsruher Masterplan 2015 / Verkehr

Im Herbst 2005 startete OB Fenrich das Projekt „Karlsruhe Masterplan 2005“, um unsere Stadt für ihren 300. Stadtgeburtstag fit zu machen. Nach einigen vorbereitenden Umfragen fand am 27. und 28. Januar 2006 die Zukunftskonferenz statt mit 400 Teilnehmern, 150 davon als Vertreter von Institutionen und Interessensgruppen (darunter auch der Autor als Vertreter der BUZO in der Gruppe Verkehr). Außerdem wurden 5000 zufällig ausgewählte Bürger – verteilt über alle Altersgruppen und Stadtteile – angeschrieben, von denen 250 zur Zukunftskonferenz kamen. Vorher schon hatte man aus Umfragen heraus 12 Handlungsfelder definiert. In jedem gab es ein Impulsreferat und Kleingruppenarbeit in 3 Gruppen je Handlungsfeld. Die Ergebnisse der Konferenz und der anderen Verfahrensteile sind online zu finden unter der Adresse:
www.karlsruhe.de/rathaus/masterplan_2015

Impulsreferat Verkehr/Mobilität

Professor Dr. Hartmut Topp von der Universität Kaiserslautern führte in das Thema ein, in dem er die Prognosen für die Verkehrsentwicklung (u.a. auf der Grundlage des Raumordnungsberichtes 2005, auf bbr.bund.de zu finden) mit ihren Auswirkungen für unseren Raum schilderte. In Deutschland insgesamt dominieren Stagnation und Schrumpfung. Wir Karlsruher liegen am Rand eines Raumes (mit Stuttgart, Heilbronn und Rhein-Neckar-Raum), für den bei Bevölkerung und Beschäftigung noch geringes Wachstum prognostiziert wird. In der Pfalz und südlich von Karlsruhe wird dagegen nur Stagnation erwartet.

Das bedeutet aber laut Prof. Topp „keineswegs ein ‚Weiter so' in Stadt- und Verkehrsplanung. Denn auch Karlsruhe bleibt nicht verschont von den finanziellen Folgen schrumpfender Bevölkerung in Deutschland und von der Alterung ihrer Bevölkerung.“ Bei der Planung von Siedlungs- und Verkehrsflächen muss vor allem auf die Qualität geachtet werden, „denn von Schrumpfung verschont werden nur die Städte, die auf ihrer geostrategischen Lage Vorteile haben und solche, denen es gelingt, über weiche Standortfaktoren wie städtebauliche Qualität, Ambiente und entsprechenden Wohnungsmarkt, ihre Bevölkerung zu halten und neue Bewohner anzuziehen.“ Hier ist Karlsruhe meiner Meinung nach eigentlich gut aufgestellt mit viel Grün und attraktiven Erholungszielen im Umland und hoffentlich verspielt es diesen Standortvorteil nicht mit Nordtangente etc. Projekte der Stadtreparatur wie der Umbau der Kriegsstraße bezeichnete Prof. Topp als „Schlüsselprojekt“ für die Karlsruher Stadtqualität. Bei der Siedlungsentwicklung beobachtet er derzeit zwei gegenläufige Tendenzen: Suburbanisierung, sprich Entwicklung des Speckgürtels rund um die Städte, und ein neuer Trend „Zurück in die Stadt“, insbesondere für Ältere. Für ersteres sei Karlsruhe mit seinem ÖV-Netz gut gerüstet. Zweiteres ist wichtig, weil hier vorhandene Infrastruktur genutzt wird.

Beim Verkehr ändern sich nach seiner Meinung die Verteilung des Verkehrs auf Raum und Zeit: sie wird gleichmäßiger: Die Bedeutung des Berufsverkehrs sinkt und er verteilt sich zeitlich besser (flexiblere Arbeitszeiten auf Wochentage und Tageszeiten verteilt), während die Bedeutung des Freizeitverkehrs steigt (hat mittlerweile den Berufsverkehr deutlich übertroffen). Ersterer ist besser auf den ja linienhaft aufgebauten ÖV zu bündeln, letzterer nicht: er ist daher „näher am Auto“. Der demographische Wandel ändert aber auch die Anforderungen an den Verkehr: mehr Barrierefreiheit für den ÖV ist nötig, „altengerechte“ Autos beim MIV. „Mobilität wird teurer“ stellt er fest: Steigende Nachfrage nach Öl, Umstellung auf andere Energieträger, Umlegung „externer“ Kosten des Verkehrs etc. Die Zukunft sieht er im Mobilitätstverbund: Fuß, Rad, ÖV, Taxis, Fahrgemeinschaften und Car-sharing, möglichst als „integrierte Mobilität aus einer Hand und ‚nahtlos unterwegs'. Diese Vernetzung ist die Voraussetzung für multimodales Verkehrsverhalten: Zu jedem Ziel, zu jedem Zweck, zu jeder Zeit das richtige Verkehrsmittel oder die richtige Kombination mehrerer Verkehrsmittel.“

Gruppenarbeit

Gerade letzteres war für die Arbeit der drei Kleingruppen offenbar eine Quelle der Inspiration, wie sich am Schluss zeigte. Zunächst aber wurden Bewertungen gesammelt unter den Rubriken „Mich freut ...“, „Mich macht nachdenklich ...“, „Mich ärgert so richtig ...“, „Es verändert sich“. Obwohl OB Fenrich in seiner Einführungsrede betonte, dass „Projekte, die bereits vom Gemeinderat beschlossen wurden, für den Masterplan ‚gesetzt' “ sind, sprich: nicht Diskussionsgegenstand sind, und dazu auch die Kombilösung gehörte, tauchte sie dabei trotzdem auf, auch quer durch andere Handlungsfelder und mit vielseitigen Pro- und Contra-Argumenten. Dieses Thema beschäftigt die Bürger auch weiterhin noch enorm. Von der City abgesehen bekam der ÖV aber durchgängig gute Bewertungen, der Radverkehr nicht so gute. Unterschiedlich wurden U-Strab und Nordtangente bzw. zweite Rheinbrücke bewertet.

Nach dem Impulsreferat wurden dann Leitsätze und Ziele definiert, dann Projektideen entwickelt und die Ergebnisse der drei Gruppen zusammengeführt. Das Referat hat offenbar inspirierend

gewirkt, denn die Ideen in allen drei Gruppen gingen fast ausschließlich in Richtung eines Ausbaus des Umweltverbundes, eines besseren Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel und eines einfacheren Wechsels der Verkehrsmittel, also bessere Vernetzung.

Dass sich in der sachlichen Diskussion aller drei Gruppen trotz in den gesammelten Bewertungen erkennbarer abweichender Tendenzen bei einigen Teilnehmern sich letztendlich Positionen als mehrheitsfähig erwiesen, die doch als recht VCD-nah zu bezeichnen sind, fand ich hochinteressant. Auch wenn die Positionen des VCD, der sich von jeher für das Miteinander aller Verkehrsarten einsetzt, in der breiten Öffentlichkeit und bei den Mehrheitsparteien gelegentlich anecken: Sie scheinen doch die zukunftsfähigsten Positionen zu sein, die allen Bürgern dienen. Mit Spannung warten wir daher ab, was bis 2015 davon wirklich umgesetzt wurde.

Heiko Jacobs

Planfeststellung und Bebauungsplan Kombilösung

Ende letzten Jahres ging die Kombilösung in die nächste Projektphase: Die Planfeststellung des Stadtbahntunnels und der Bebauungsplan für die Kriegsstraße wurden vom Gemeinderat beschlossen. Anfang des Jahres lagen die Unterlagen beider Verfahren öffentlich aus, danach konnten Einwendungen gemacht werden. Davon wurde mit 130 Einwendungen reger Gebrauch gemacht. Der dazugehörige Erörterungstermin fand vom 16. bis 18. Mai, kurz vor Redaktionsschluss, statt. Der Autor des Artikels war mit eigenen Einwendungen und kurzfristig auch als Verteter der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Selbsthilfe behinderter Menschen Baden-Württemberg – ein Träger öffentlicher Belange – anwesend. Anhörungsbehörde war die Stadt Karlsruhe (wenn auch nicht als „Gemeinde“, sondern als „untere Verwaltungsbehörde“, was bei einer kreisfreien Stadt aber das selbe ist.). Das ließ manchmal Zweifel an der Neutralität aufkommen...

Nach kurzer Vorstellung des Verfahrens – nach dieser wird von einem Baubeginn 2008 ausgegangen – kamen zunächst „subjektiv Betroffene“ zu Wort, das sind in der Regel nur direkte Anlieger des Projektes. Nur diese und Träger öffentlicher Belange sind vermutlich später klageberechtigt. Nichtanlieger, die ohne eine direkte Betroffenheit nur Einwendungen haben, die über die Interessen der Allgemeinheit nicht herausragen, haben vermutlich keine Klageberechtigung. Ihre Einwendungen werden aber dennoch vom Regierungspräsidium geprüft.

Vorgebracht wurden von Anliegern vor allem zu große Beeinträchtigungen durch die Baustellen. Vor allem beim Bau der Haltestellen Lammstraße und Kronenplatz ist vor den Geschäften zeitweise nur noch ein Durchgang von 1 m vorhanden. Ein wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb ist unter solchen Bedingungen kaum noch vorstellbar. Auch die Post Galerie wehrt sich gegen die Beanspruchung des ihr gehörenden Teils des Europaplatzes. Durch Bau des Gleisdreiecks und der Haltestelle Marktplatz doppelt betroffen ist das Modehaus Schöpf, deren Besitzerin in der Bürgerinitiative an vorderster Front der Gegner kämpft. Über lange Zeit läge es hinter der Baustelle. Ein besonderes Problem könnten hier die 200 Jahre alten Fundamente sein, ebenso wie die vom Denkmalschutz vorgeschriebenen Fenster, die nicht so staubdicht sind wie moderne Fenster. Zur Sprache kam in diesem Teil der Erörterung auch, dass die Strecke zwischen Marktplatz und Baumeisterstraße rund ein Jahr wegen der Bauarbeiten gesperrt wird! Einwendungen wegen wegfallender Nutzbarkeit der Straße (Auslagen, Cafés) wurden abgewehrt, da auf eine solche Nutzung kein Rechtsanspruch besteht.

Nach den Anlieger-Einwendungen kam man zu allgemeineren Einwendungen, zunächst zur Prüfung von Alternativen. Die auch vom VCD geforderte zweite Rampe am Hauptbahnhof wurde pauschal als technisch nicht machbar und nicht sinnvoll abgelehnt. Überhaupt haben nach Meinung der Anhörungsbehörde Stadt Alternativen kein Recht auf Prüfung, da keine Alternative die vom Gemeinderat beschlossene Zielvorgabe einer straßenbahnfreien Fußgängerzone erfüllen kann. Die Stadt sei da frei, was sie als Zielvorgabe beschließt, das Projekt habe sich dieser unterzuordnen. Dass einige Einwender vorbrachten, die Kombilösung schade dem öffentlichen Verkehr und somit entspräche die Zielvorgabe nicht den dem Verfahren zugrundeliegenden Gesetzen des ÖV, sei nicht relevant. Auch dass es sinnvoll sei, die Kriegsstraße zuerst zu bauen, damit sie in der Bauzeit als Umleitung verfügbar wäre, wurde verneint. Eventuell werden aber doch noch Szenarien geprüft. Der Gutachter verschloss sich möglichen Umleitungsszenarien nicht völlig.

Lebendiger wurde die Diskussion beim Thema Brandschutz. Hier

stand die Feststellung im Raum, dass eine Selbstrettung kaum möglich sei, wenn der Zug im Tunnel selbst brennend liegen bliebe. Das sei hinzunehmendes Restrisiko (diese Formulierung wurde von vielen kritisiert), zumal dieses Szenario durch Notbremsüberbrückung und Anweisung, auf jeden Fall in die Haltestelle einzufahren, nahezu ausgeschlossen sei.

Ein großes Thema einiger Einwender war die unzureichende Barrierefreiheit des Stadtbahntunnels. Auf den ersten Blick scheint diese gegeben zu sein, hat man doch zusätzlich zum 80 m langen und 34 cm hohen Bahnsteig für die Niederflurbahnen die Haltestellen doch extra um 20 m verlängert, um auch einen 15 m langen Abschnitt mit 55 cm Höhe passend für Mittelflur-Zweisystemwagen einzurichten.

Doch in der Praxis hat dies seine Tücken, denn eigentlich ist diese Anordnung „falsch rum“: Niederflurbahnen erhalten so auf 8 Türen Länge passende Bahnsteige, in der Regel haben Niederflurzüge aber nur an den ersten 2 Türen Rollstuhlfahrerplätze (das wird sich in einigen Jahrzehnten ändern, wenn auch die S1/S11 und S2 komplett niederflurig fährt, zur Zeit sind nur auf der Linie 1 vereinzelt Niederflur-Doppeltraktionen zu finden). Mittelflur-Doppeltraktionen hätten dagegen hinter 8 Türen rollstuhlgeeignete Plätze, bekommen aber nur auf der Länge der ersten 2 Türen einen passenden Bahnsteig. Das kann zu Problemen führen: Steigt ein Rollstuhlfahrer unterwegs irgendwo in den Zug ein, kommt er in der Innenstadt womöglich nicht raus, weil es an seiner Tür keinen passenden Bahnsteig gibt. Selbst wenn er „vorne“ einsteigt, kann es sein, dass er in der City „hinten“ ist, wenn unterwegs ein zweiter Wagen vorne hinzukommt (Verstärkungswagen oder Flügelkonzept wie derzeit in Ubstadt vereinzelt oder nachts ins Murgtal und nach Achern). Solange noch Mittelflur- und Hochflurbahnen im Zugverband verkehren (mindestens noch ein Jahrzehnt nach Tunneleröffnung) kann es auch sein, dass vorne ein Hochflurwagen fährt (spätestens auf dem Rückweg des Zuges...). Selbst im reinen Mittelflurbetrieb kann das vorkommen, denn die Wagen mit Toilette haben am einen Ende keinen ausreichend rollstuhlgeeigneten Platz.

Bei Kontakten zur LAG und zum Karlsruher Behindertenbeirat, führten diese Details zu Mängeln bei der Barrierefreiheit zu Überraschung...

Der Autor wird sich daher für Verbesserungen einsetzen, aber die wohl einzig sinnvolle Möglichkeit, die Barrierefreiheit für alle Bahnen komplett herzustellen – nämlich einen zusätzlichen Mittelbahnsteig einzurichten mit 55 cm Höhe – wurde gleich als zu aufwändig und unmöglich abgewiesen. Dabei hätte dies auch Vorteile: die Haltestellen könnten wieder kürzer gebaut werden, weswegen es nicht unbedingt zu deutlich größeren Kosten führen muss. Am Kronenplatz führt dies außerdem dazu, dass man nicht mehr mit nur 1 m Abstand zu den Geschäften bauen müsste. Außerdem beschleunigt sich bei den großen Zweisystembahnen durch beidseitiges Ein- und Aussteigen der Fahrgastwechsel.

Weitere Diskussionsgegenstände gab es bei den Einflüssen auf die Umwelt. Der Autoverkehr erfährt ja durch den Umbau der Kriegsstraße auch Verbesserungen, insbesondere durch den Tunnel unterm Mendelssohnplatz. Dadurch kann es zu Mehrverkehr kommen. Was hat das für Auswirkungen auf die Schadstoffe, die jetzt schon bei der Reinhold-Frank-Straße knapp unter oder gar über den Grenzwerten sind? Lärm? Dissenz gab es auch bezüglich der Veränderungen beim Grundwasserstand, denn ein so langes Bauwerk im Untergrund hat ja eine hydrologische Barrierewirkung. Und wie wirkt sich das auf das FFH-Gebiet aus, das im Schlosspark beginnt?

Man darf gespannt sein, wie nun die nächsthöhere Behörde – das Regierungspräsidium Karlsruhe als Genehmigungsbehörde – die Einwendungen bewertet und welche Auflagen und Änderungen womöglich kommen. Lehnt dieses die Einwendungen teilweise ab, kann zumindestens ein Teil der Einwender den Klageweg beschreiten.

Heiko Jacobs

Stadtbahnanschluss von Spöck zu teuer erkauft?

Am 25. Juni ist die Stadtbahnverlängerung nach Stutensee-Spöck in Betrieb gegangen. Damit konnte die Qualität des ÖV in den nördlichen Stadtteilen Friedrichstal und Spöck der Großen Kreisstadt Stutensee verbessert werden. Die Reisezeit Spöck-Hochhaus bis zum Durlacher Tor bleibt gegenüber der bisherigen Busverbindung zwar mit 29 Minuten unverändert, zum Marktplatz entfällt aber das Umsteigen.

Um den Betrieb der neuen Stadtbahn finanzieren zu können, wurde sinnhafterweise das Busangebot angepasst, was auch in der Presse vorab umfangreich angekündigt wurde. Der neue KVV-Fahrplan zeigt aber, dass es auch bei der S2 trotz – oder gerade wegen – der Linienverlängerung zu deutlichen Angebotskürzungen kam, worüber Politiker und Presse sich aber ausschwiegen. So endet nun abends und am Wochenende jede 3. Fahrt bereits an der Karlsruher Gemarkungsgrenze. Für die Bürger von Büchig und Blankenloch bringt die neue S2 am Abend eine Reduzierung der Zahl der Fahrten um fast 30 % mit sich, am Sonntag von 25 % und über den Samstag noch von 10 %. Mit dem neuen 20-/40-Minutentakt wird die Straßenbahn zum Oberzentrum von einer jederzeit verfügbaren Straßenbahnverbindung zu einer Regionalbahn mit Stolpertakt zurückgestuft. Damit hat sich die Stadt Stutensee ihre Stadtbahn nach Spöck sehr teuer erkauft.

Ja

Cityroute Nord eröffnet

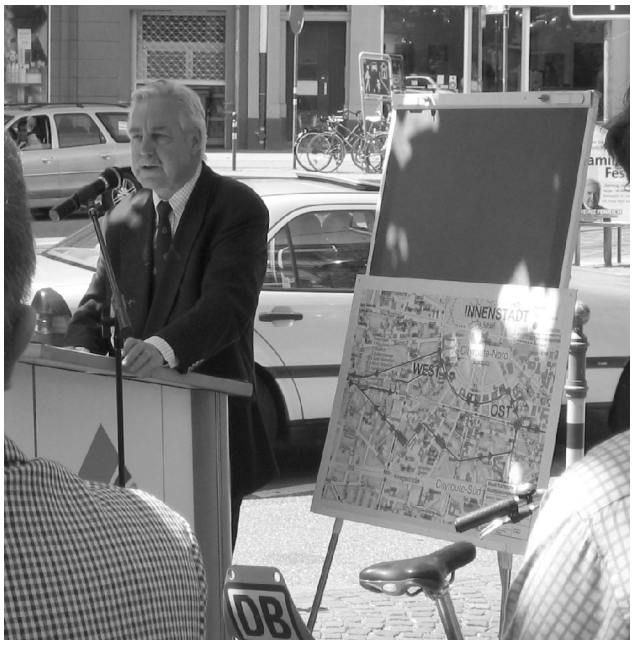
Am 8. Juni 2006 wurde die neue Cityroute Nord vom OB Heinz Fenrich offiziell eröffnet. Sie ist das erste sichtbare Ergebnis des Projektes „Fahrradfreundliches Karlsruhe“, dass von Gemeinderat und Radlerforum unter Leitung von BM Ulrich Eidenmüller in Zusammenarbeit mit ADFC und VCD beschlossen wurde, u&v berichtete mehrfach.

Die neue Route führt vom Berliner Platz über Waldhornstraße, Zirkel und Stephanien- bzw. Akademiestraße zum Mühlburger Tor. Im Wesentlichen wurden einige neue Rad- und Angebotsstreifen und vorgezogene Haltestreifen markiert. Diese sollen das Abbiegen erleichtern, z.B. von der Hans-Thoma-Straße in Akademie- und Stephanienstraße. Nach gleichem Muster folgen wohl noch Bismarck- und Moltkestraße. Der Zirkel wurde zwischen Herren- und Adlerstraße zur „Fahrradstraße“ erklärt. Eine solche hat zwar eher nur symbolischen Wert, in Höhe Marktplatz ersetzt sie aber den bisherigen verkehrsberuhigten Bereich (=Schrittgeschwindigkeit) und beschleunigt dort den Radverkehr.

Auch die Cityroute Süd wurde bzw. wird noch überarbeitet (beide Routen zusammen für 270.000 €). Statt über den Ludwigsplatz führt sie nun über Herren- und Amalienstraße. Die Kreuzungen mit Karl- und Waldstraße wurden bereits umgestaltet. Hier zeigt sich aber auch, dass ADFC und VCD die Umsetzung des zukünftigen Radroutennetz aufmerksam begleiten müssen, denn hier wurde womöglich zu viel des Guten mit vielen schmalen Streifen geplant, die trotz weggefallener Parkplätze doch recht eng für Rad- und Autofahrer sind. Teilweise führen die Angebotsstreifen auch zu dicht an parkenden Autos vorbei. Für ungeübte Radler sind die Maßnahmen sicher eine Verbesserung, die sie an das Fahren auf der Fahrbahn (statt auf dem Gehweg, wie oft zu sehen) gewöhnen. Geübte Alltagsradler fuhren im Mischverkehr vorher womöglich besser als heute.

Enthüllung der neuen Schilder

Zirkel ist nun teils Fahrradstraße



Eröffnungsrede und Plan der beiden Cityrouten, Fotos: H. Jacobs

Neue Rad- und Angebotsstreifen auch zum Abbiegen von der Hans-Thoma-Straße in Akademie- und Stephanienstraße hinein

Diese und andere Punkte wurden gleich im Rahmen der Eröffnung beim anschließenden Smalltalk mit Planern zur Sprache gebracht durch ADFC und immerhin drei anwesende VCD-Mitglieder: Walter Suppanz, Frank Binder und mich:

Heiko Jacobs

Fachgespräch zwischen OB Fenrich und VCD-Mitglied Walter Suppanz bzgl. der Leih-Fahrräder der DB-Firma Call-a-Bike

Veränderte Cityroute Süd im Bereich der Kreuzung von Karl-, Wald- und Amalienstraße

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Ich möchte
Mitglied werden bei:

○ **BUZO** (30,– € / Jahr)

○ **PRO BAHN** (38,– € / Jahr)

○ **VCD** (44,– € / Jahr)

Alle genannten Beiträge (bzw. empfohlenen Spenden bei BUZO) für normale Mitgliedschaften. Beiträge für besondere Gruppen bitte bei den einzelnen Vereinen erfragen.

Meine Anschrift, E-Mail, ... :

.....

.....

.....

Ausschneiden und frankiert im Fensterumschlag zusenden oder E-Mail schicken an eine der Adressen unten.

TERMINE

28. - 30. Juli 2006
„DAS FEST“, Günter-Klotz-Anlage, voraussichtlich Sa./So. auch mit Infoständen ADFC/VCD

26. August 2006
5-Länder-Tour durch die **Nordvogesen**
BUZO, PRO BAHN und VCD laden gemeinsam zu dieser Tagestour mit dem Zug durch die Nordvogesen ein. Ein Zwischenaufenthalt im lothringischen Sarreguemines erlaubt Einblicke in die französische Kultur und Lebensart. Es fällt lediglich Kostenbeitrag für die Fahrt an (Vereine besorgen die Fahrkarten!) **Anmeldung** im Umweltzentrum erforderlich bis Donnerstag, 17.8.06, Tel.: 0721 – 380575

14. September 2006
Pflanzen der Rheinaue; Botanische Exkursion im Rahmen des LIFE-Natur-Tags „Lebendige Rheinauen bei Karlsruhe“, **Treffpunkt**: 17 Uhr, Parkplatz gegenüber Hundesportverein, Tiefgestade Eggenstein; Infos: 0721 – 950470

22. September 2006
Führung „Ökologie und Hochwasserschutz in den Rheinauen“ durch die Dauerausstellung im Naturschutzzentrum Rappenwört; Veranstaltung im Rahmen der BUZO-Veranstaltungsreihe; **Treffpunkt:** 18 Uhr Naturschutzzentrum Karlsruhe-Rappenwört, H.-Schneider-Allee 47, Infos: 0721 – 950470; Eintritt frei, Anmeldung nicht erforderlich

6. bis 11. November 2006
Die **Umweltakademie auf dem Spätlings-Bauernmarkt** im Kreishaus Ludwigsburg: **„Regionale Erzeugnisse –** ein Beitrag zur Landschaftsvielfalt und zum Klimaschutz“
Veranstaltung der Reihe: Nachhaltige Landwirtschaft und bewusste Mobilität. Erzeuger und Verarbeiter von Lebensmitteln stellen ihre Produkte vor. Die regionalen, traditionellen Vermarktungswege werden wieder belebt. Die Bevölkerung wird sensibilisiert, welche Auswirkungen die Kaufentscheidung der Verbraucher auf die Kulturlandschaft und die biologische Vielfalt haben kann und wie die Vermarktung von regionalen Produkten mit dem Erhalt von Kulturlandschaftselementen zusammenhängt.

Aufkleber gegen Nordtangente

U.a. im Umweltzentrum der BUZO und im BUND-Büro gibt es nun gratis und in zwei Größen (Auto/Rad) grüne Aufkleber gegen die Nordtangente.

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:
BUZO-AG Verkehr
i.d.R. jeden Montag, 20 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Montag/Dienstag:
Aktiventreffen des VCD
in der Regel jeweils am 1. Dienstag und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:
Di. 4.7., Mo. 17.7.,
Di. 1.8., Mo. 21.8.,
Di. 4.9., Mo. 18.9.,
Di. 10.10. statt 3.10. (Feiertag),
Mo. 23.10. statt 16.10.,
Di. 7.11., Mo. 20.11.,
Di. 5.12., Mo. 18.12.

Mittwoch:
ADFC-Aktiventreffen
in der Regel jeweils am 2. und 4. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr;
ADFC-Infoladen jeden Mittwoch, 18 bis 19.30 Uhr

Donnerstag:
Fahrgastverband PRO BAHN
jeden zweiten Donnerstag im Monat, 19.30 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Spenden:	**BUZO**	**PRO BAHN**	**VCD**
Kontonr.:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01 (Sparkasse)	370 100 50 (Postb. Köln)	600 908 00 (Spardab.)
Telefon:	0721 - 38 05 75	0721 - 38 05 75	0721 - 38 06 48
Internet:	buzo.umverka.de	probahn.umverka.de	vcd.umverka.de
E-Mail:	buzo@umverka.de	probahn@umverka.de	vcd@umverka.de

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

Bürozeiten: Mo-Fr 10-13 Uhr, Di+Do 14-17 Uhr