

Solidarische Landwirtschaft Turmbergbahn

Nachtzüge

Neue Wege über den Rhein Radfahren in Rheinstetten

Gießbachniederung

45 Jahre BUZO



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs und Druckerpatronen entsorgen
- Messgeräte ausleihen
(Schallpegel, Energie, Elektrosmog)
- Fahrradkarten kaufen
- unsere kleine Umweltbibliothek nutzen
- Zeitschriften lesen, z. B. Öko-Test
- alte Mobiltelefone abgeben
- Infobroschüren mitnehmen,
z. B. über Ökostromanbieter
- bei Projekten mitmachen
- eine Klimakiste ausleihen
- in Umweltfragen beraten werden
- Aufkleber, Buttons und Fahnen
gegen Atomkraft kaufen
- Aufkleber gegen Werbung und
Falschparker erwerben
- (Förder-)Mitglied in einem Verein werden

Inhalt:

Vorwort.....	3
Neues aus dem Umweltzentrum.....	3
Solidarische Landwirtschaft in der Region.....	4
Endlich Schutz für die Gießbachniederung.....	6
Tour de Natur: Groningen – Kiel 23.7. - 6.8.	7
Die Gärtner auf dem Kronenplatz.....	7
Neue Wege über Rhein und Lauter.....	8
Weißbuch / Livre blanc von Trans-PAMINA.....	8
Wann kommt Verlängerung Turmbergbahn?... ..	9
... oder gleich ganz anders?.....	10
„Schutz“ streifen?.....	11
Der beharrliche Visionär.....	11
Mehr Platz zum Leben.....	12
Nationalparkticket.....	12
Gute Nacht Nachtzug!.....	13
Radfahren in Rheinstetten.....	14
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, U. Haack, H. Jacobs,
J. Meister, div. „SoLaWis“

Titelbild: Die Gießbachniederung ist nach jahrelangem Engagement der Verbände nun geschützt (S. 6) und ist am besten mit dem Rad zu bereisen (S. 14), im Hintergrund der Turmberg (S. 9) und ein IC, aber bald kein Nachtzug mehr (S. 13); Foto: Heiko Jacobs



Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs,
Johannes Meister, E-Mail: redaktion@umverka.de Web: www.umverka.de
bzw. jeweils: verein@umverka.de verein.umverka.de Herausgeber:
Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO);
Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein;
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, alle Heraus-
geber: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75, Spenden:

Verein:	☎ 0721/	Spenden: IBAN	(BIC)
BUZO	38 05 75	DE74 6605 0101 0009 2423 55	KARSDE66
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen
Vereine verantwortlich außer bei
Gastbeiträgen. umwelt&verkehr
erscheint 3x im Jahr, Bezugspreis
im Beitrag enthalten. Abo f. Nicht-
mitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 -
2283, Auflage: 2000, hochweißes
Bilderdruckpapier, 100% Altpapier.
Druck: Druckcooperative, Steinstr.
23, 76133 Karlsruhe. Layout Papier
& online: Heiko Jacobs.

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder ist ein Tertial vergangen, Zeit für einen neuen u&v, der ja 3x im Jahr erscheint, nun im 14. Jahr! Wie fast jedes Mal zunächst der große Schrecken, dass ja noch gar kein Artikel vorliegt, gefolgt kurze Zeit später von der Erkenntnis, dass dieses oder jenes Thema leider doch erst in der nächsten Ausgabe Platz finden wird. Wir hoffen, uns ist auch diesmal ein buntes und interessantes Bouquet an Themen gelungen!

Von einem langjährigen Aktiven mussten die Verbände leider Abschied nehmen. **Dieter Kruk** starb im April. Die Spuren, die er in Karlsruhe hinterließ, beleuchtet der Nachruf.

Im BUZO-Teil wird über einen neuen Trend berichtet, die **solidarische Landwirtschaft**, was diese bedeutet und wo man sie in unserer Region schon finden kann. Neues gibt es auch von den **Fächergärtnern**: Der Kronenplatz grünt! Einen Erfolg für die Umweltverbände gibt es auch zu vermelden: Die **Gießbachniederung** ist endlich unter Schutz gestellt, jahrelanges Nachhaken der Verbände hat sich gelohnt!

Ein Erfolg ist hoffentlich auch **Trans-PAMINA** vergönnt, dem alle drei Vereine angehören zwecks Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs: Das **Weißbuch** ist nun fer-

tig! Es wird schon fleißig an Entscheidungsträger verteilt. Auf einen Erfolg hoffen auch die von Pro Bahn angeführten Anhänger einer **Verlängerung der Turmbergbahn**, die in wenigen Jahren generalsaniert werden muss, DIE Gelegenheit, den alten Traum zu verwirklichen! Eine Freihaltetrasse gibt es ja schon längst.

Der VCD war mal wieder vor Ort unterwegs und hat sich den **Radverkehr in Rheinstetten** angeschaut. Auch dort könnte sich was verbessern mit neuen Leuten und neuen Ideen, die Mängelliste ist derzeit noch ziemlich lang ... Dunkel sieht es dagegen beim Thema **Nachtzüge** aus. NOCH ist Karlsruhe ein wichtiger Knotenpunkt im Nachtzugnetz, aber nicht mehr lange, wenn es nur nach der DB ginge, aber vielleicht springt die ÖBB teils in die Bresche? Einige kleine Beiträge zu diversen Themen runden den VCD-Teil ab.

In diesem Sinne wünscht die Redaktion eine angenehme Lektüre.

Sie wollen im u&v werben? Im VCD-Teil ist eine Annonce weggelassen. DIE Gelegenheit. Ihre Werbung unterzubringen! Auch so können Sie unsere Arbeit unterstützen für einen überschaubaren Betrag, fragen Sie nach der Preisliste!

Neues aus dem Umweltzentrum

Die BUZO ist 45 Jahre alt geworden! Mit einer kleinen Feier im Anschluss an die diesjährigen BUZO Mitgliederversammlung haben wir dies entsprechend gefeiert. Hans Seiler hat an wichtige Stationen der BUZO erinnert und an die Personen, die den Weg der BUZO besonders geprägt haben.

Bei den Vorstandswahlen ist Rosemarie Köhnlein ausgeschieden. Vielen Dank für ihre langjährige Mitarbeit! Wir freuen uns, dass dafür Ute Rieger den Vorstand ergänzt. Sie hatte früher die Bürgerinitiative Beiertheimer Feld geleitet und in den letzten Jahren mehrfach Podiumsdiskussionen vor Wahlen moderiert.

Besonders traurig stimmt uns der Tod von Dieter Kruk. Ein Nachruf findet sich auf Seite

11 in dieser Ausgabe.

Dass Wachstumspläne der Stadt Karlsruhe hinsichtlich Wohnungsbau, Gewerbe und Bildung auch bei angespannter Haushaltslage nicht zu lasten der Umwelt umgesetzt werden, wird sicher eine Aufgabe der BUZO in den nächsten Jahren sein. Die Grenzen des Wachstums sind in Karlsruhe zumeist erreicht oder überschritten. Innenentwicklung ist angesagt. Die BUZO versucht mit einem konstruktiv-kritischen Blick die Entwicklungen zu begleiten. Wer Lust hat, hier oder bei anderen Themen aktiv zu werden, ist wie immer herzlich eingeladen. Auch nach 45 Jahren gehen uns die Themen nicht aus. Die BUZO ist immer noch gefragt.

Johannes Meister

Solidarische Landwirtschaft in der Region

Der Hofladen ist out – es lebe die Solidarische Landwirtschaft! Nein – dies ist kein kommunistischer Aufruf und ist in dieser Form auch nicht allgemein gültig. Aber es gibt eine neue Entwicklung, bei der gemeinschaftliches Gärtnern, wie es z. B. in Karlsruhe die Fächergärtner ermöglichen, auf einer anderen Ebene läuft: Ziel ist nicht das freie und fast anarchistische Gärtnern im öffentlichen Raum, bei dem jeder sich bedienen darf, selbst wenn er nicht mitgegärtnert hat. Die solidarische Landwirtschaft soll den Mitgliedern eine Versorgung mit Gemüse und teilweise auch mit Milchprodukten entweder durch Mitarbeit oder durch finanzielle Beteiligung an einem Bauernhof ermöglichen. Die Projekte sind recht vielfältig und spiegeln die Ideen und Vorstellungen der Mitmachenden wider. Allen gemeinsam ist der Wunsch nach ökologischer Landwirtschaft mit kurzen Wegen zwischen Erzeuger und Verbraucher. Solidarität ist prägendes Prinzip, sowohl zwischen den Mitgliedern, als auch meist mit einem landwirtschaftlichen Unternehmen. Dessen Existenz kann durch eine SoLaWi-Gruppe sichergestellt werden, da der Absatz gesichert ist und Kosten für Zwischen- und Einzelhandel entfallen. So kann auch ein kleiner Betrieb wirtschaftlich überleben und ist nicht ständig gezwungen zu expandieren. Die uns bekannten nächstgelegenen SoLaWi-Gruppen in der Region werden hier kurz vorgestellt. Die BUZO möchte gerne auch in Zukunft über neue Initiativen in der Region berichten und freut sich über eine Mitteilung ans Umweltzentrum.

SoLaWi Rhein-Neckar

Grundlage der SoLaWi-Initiative ist der Markushof in Maisbach, einem kleinen Ort im Kraichgau südlich von Heidelberg. Es ist ein Bio-Hof mit 50-60 Tieren (Kälber, Rinder, Milch-Kühe) und 50 ha landwirtschaftliche Fläche. Bauer Markus Schmutz ist Besitzer des Hofes und betreibt ihn mit zwei Mitarbeitern. Die SoLa-

Wi-Initiative ist 2011 aus einer attac-Gruppe hervorgegangen. Sie besteht aus etwa 180 Mitgliedern, die mit ihrem Beitrag von derzeit etwa 110 € im Monat den Markushof finanzieren, und die sich die Ernte zur eigenen Verwendung teilen. Ohne die Mitwirkung der Mitglieder würde das Projekt nicht funktionieren, sie ist aber nicht zwingend. Jeder der es kann, bringt sich entsprechend seiner Möglichkeiten ein. Die Schwerpunkte lassen sich an den Arbeitsgruppen ablesen, die unterschiedlicher nicht sein könnten: AG Finanzen, AG Recht, AG Kommunikation, AG Feiern, AG Gemüse, AG Milch, AG Packen, AG Packraum. Einmal wöchentlich werden die geernteten oder, außerhalb der Erntezeit, die eingelagerten oder verarbeiteten Produkte zu Depots gebracht, wo sie von den Mitgliedern abgeholt werden. Besondere Herausforderung des Projektes ist, die Ideen der Initiative mit dem Selbstverständnis des Bauern in Einklang zu bringen. Das ist nicht immer einfach, aber bisher erfolgreich. Derzeit wird ein zweiter Hof für das Projekt gesucht. Weitere Infos unter www.solawi-rhein-neckar.org

SoLaWi Gutes Gemüse in Weingarten

Die Weingartener Initiative Gutes Gemüse gibt es seit 2014. Der Hof von Bauer Mike Hill in Weingarten bildet den Mittelpunkt. Auch in Weingarten gibt es Arbeitsgruppen: AG Rechtsform, AG Bewässerung, AG Kommunikation, AG Gemüseausgabe und AG Anbauplanung. Ein Planungskreis ist für die Koordination und Außenwirkung zuständig. Das geerntete Gemüse können die Mitglieder in Weingarten auf dem Hof abholen, bei einzelnen Aktionen kann auch auf dem Feld selbst geerntet werden. Die Menge eines Ernteanteils orientiert sich am durchschnittlichen Verbrauch eines Erwachsenen. Der Preis wird in sogenannten Bieterunden festgelegt. Dabei kann jeder anonym für Ernteanteile bieten. In bis zu drei Runden muss in der Sum-



„Gutes Gemüse“ wächst in Weingarten;
Foto: SoLaWi Gutes Gemüse

me das Geld zusammen kommen, das in der bevorstehenden Saison für den Betrieb des Hofes benötigt wird. Die Initiative ist für eine Größe von etwa 120 Mitglieder konzipiert. Weitere Infos stehen auf der Internetseite der Gruppe unter www.gutesgemuese.de



„KARotten“-Ernte;

Foto: SoLaWi KARotte e.V.

SoLaWi KARotte in Karlsruhe

Diese SoLaWi-Initiative aus Karlsruhe unterscheidet sich deutlich von den ersten beiden vorgestellten Projekten. KARotte basiert nicht auf einem bestehenden Bauernhof, sondern versteht sich als Gemeinschaftsgärtnerei. Etwa 70 Mitglieder teilen sich nicht nur die Ernte sondern auch die anfallenden Kosten und die Arbeit auf dem Acker bzw. in den Gewächshäusern in Durlach am Geigersberg. Neben der Eigenversorgung stehen auch die Weitergabe von Wissen zum Anbau und die Gemeinschaft im Vordergrund. Auch hier gibt es verschiedene Arbeitsgruppen und der Gemüseanbau wird primär von 2 Gärtnerinnen koordiniert. Die Kontaktadresse der Gruppe steht unter www.solawi-karotte.de

LebensFELDER in Karlsruhe

Ganz neu ist die Initiative LebensFELDER in Karlsruhe, die mit der Gärtnerei Denzel in Dettenheim-Rußheim kooperiert. Ziel ist, den Betrieb zu einem vollständigen solidarischen Landwirtschaftsbetrieb auszubauen. Wer mag, kann auf dem Feld mitarbeiten, eine Verpflichtung besteht aber nicht. Jeder beteiligt sich mit einem monatlichen Pauschalbetrag, den er oder sie selbst für angemessen hält. Die Gärtnerei ist Dienstag, Donnerstag und Samstag vormittags auf dem Gutenbergplatz mit einem Stand vertreten, der auch als Anlauf- und Verteilstelle dient.

Die Solidarität bezieht sich im Karlsruher Projekt KARotte vorrangig auf das gemeinschaftliche Gärtnern, während in den anderen Projekten auch die Unterstützung kleiner landwirtschaftlicher Betriebe wichtiger Bestandteil des jeweiligen Projekts ist. Dies darf nicht als Wertung missverstanden werden. Es zeigt nur, wie unterschiedlich man an das Thema solidarische Landwirtschaft herangehen kann. Jedes Projekt für sich verdient, unterstützt zu werden. Die BUZO möchte gerne Exkursionen zu den genannten Projekten anbieten. Wer Interesse hat, meldet sich an unter buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de Termine werden bei genügend Interesse vereinbart.



Solidarische Landwirtschaft

sich die Ernte teilen

Eine ziemlich umfassende Übersicht aktueller Projekte in Deutschland zeigt die Internetseite des Vereins Solidarische Landwirtschaft e. V.: www.solidarische-landwirtschaft.org

Der Verein informiert über die Ziele solidarischer Landwirtschaft und stellt allen, die ein SoLaWi-Projekt aufbauen möchten, die wichtigsten Informationen bereit. Er pflegt ein Netzwerk für die Aktiven und bietet Seminare zur Fortbildung und zum Erfahrungsaustausch an. Für alle, die mehr erfahren oder eigene Projekte anstoßen möchten, ist dies der richtige Ausgangspunkt.

Johannes Meister



„LebensFELDER“ auf dem Karlsruher Wochenmarkt;
Foto: SoLaWi LebensFELDER

Endlich Schutz für die Gießbachniederung

Ein wichtiges Anliegen der BUZO ist erreicht: Die Gießbachniederung zwischen Grötzingen, Hagsfeld und Weingarten wurde zum Landschaftsschutzgebiet (LSG) erklärt.

Wichtig ist das aus dreierlei Gründen: Zunächst ist es ein großer zusammenhängender Naturraum, der direkt an das Naturschutzgebiet Weingartener Moor angrenzt und für viele Tierarten einen gemeinsamen Lebensraum ermöglicht.

Für die Bürger der angrenzenden Stadtteile ist die Gießbachniederung ein wichtiger Erholungsraum. Vor allem ist er noch nicht so bewertet, wie im Fall der Hub durch den Bau des Zubringers von der B10 zur Autobahn oder der Flächen im Karlsruher Südwesten durch den Bau der Neuen Messe und des EDEKA-Fleischwerks.

Dies führt auch zum dritten Punkt: Das LSG ist ein klares Zeichen, dass das Industriegebiet Hagsfeld hier seine nördliche Grenze erreicht hat. Eine Ausweitung ist auch weiterhin zu fürchten, darf aber nicht akzeptiert wer-



Die Gießbachniederung heute.



Blick von „Im Brühl“ in Richtung Industriegebiet Hagsfeld/Grötzingen;
Fotos: Johannes Meister



Werben für Schutz 12.11.2011; Fotos: Mari Däschner



Info-Radtour im OB-Wahlkampf am 20.10.2012

den, wenn Natur- und Landschaftsschutz ernst genommen werden soll.

Darauf zu achten, kann eine wichtige Aufgabe des Beirats zum LSG sein. Er wird aber auch sicher eingebunden werden, wenn z. B. das angekündigte pädagogische Konzept erstellt wird.

Dieses war OB Men-
trup ein besonderes
Anliegen, wie er auch
bei der Feier zur Wid-
mung des LSG im Rat-
haus Grötzingen er-
klärte. Hier schließt



Pressetermin Herbst 2010
sich der Kreis der Konkretisierung, der vor
Jahren während der OB-Wahl mit einer Rad-
tour von den Grünen und der BUZO durch
die Gießbachniederung begonnen hat. Die
ersten Forderungen einer Ausweisung als LSG
insbesondere durch die BUZO liegen hingen-
gen noch viel weiter zurück.

Johannes Meister

Tour de Natur 2016: von Groningen nach Kiel 23.7.-6.8.

Wie in jedem Sommer seit 25 Jahren fährt die Tour de Natur quer durch Deutschland, diesmal wird es zum ersten Mal eine echte Nordtour. Wir starten am 23. Juli im niederländischen Groningen. Zwei Wochen geht es per Rad durch Ostfriesland, an Weser und Elbe entlang und durch Schleswig-Holstein nach Kiel, wo die Tour am 6. August enden wird. Die Route führt über Oldenburg, Bremerhaven und Cuxhaven.

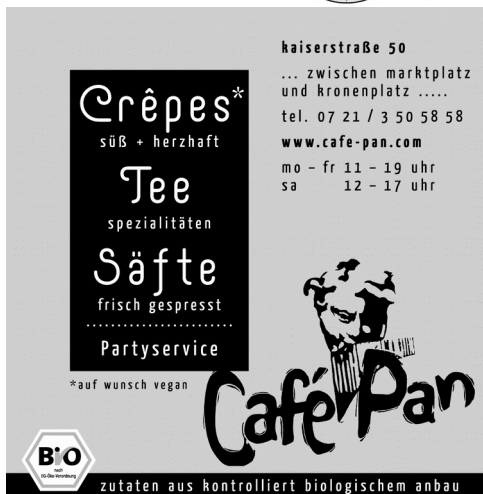
Nach der intensiven und langen Tour 2015 – mit über 700 Strecken-Kilometern – wollen wir für 2016 wieder entschleunigen. Damit wir mehr Zeit für die Umweltthemen haben, für die Aktionsvorbereitungen und für den Austausch untereinander.

2016 geht es unter anderem um das Thema Radverkehr, deshalb auch der Start in den Niederlanden. Gerade die Stadt Groningen fördert mit guten Verkehrskonzepten umweltfreundliche Mobilität. Fahrradfreundlich geht auch in Deutschland, das zeigt Kiel, wo es ebenfalls viele positive Ansätze gibt.

Die Tour de Natur ist 1991 aus dem Widerstand gegen die „Thüringer-Wald-Autobahn“ hervorgegangen. An der Seite von lokalen Initiativen und Umweltaktivisten nimmt sie Themen aus der Verkehrs-, Energie- und Friedenspolitik auf. Organisiert wird die zweiwöchige Demoradtour vollständig ehrenamtlich,

Neues von den Fächergärtnern: Die Gärtner auf dem Kronenplatz

Seit Mitte April diesen Jahres hat es gärtnerisch nun auch den Kronenplatz erwischt. Eine Hand voll Menschen hat es sich zur Aufgabe gemacht, auf dem sonst so kargen und durch eine Baustelle dominierten Platz inmitten der Karlsruher Innenstadt für ein bisschen Grün zu sorgen. Die „Kronengärtner“ haben angefragt und von der Stadt eines der brachliegenden Beete vor der Badischen Beamtenebank bekommen, um das sie sich nun schon 2 Monate in regelmäßigen Abständen kümmern. Sie verfolgen damit nicht nur das Ziel einer langfristigen Verschönerung des Platzes, sondern auch einer Rückführung der



kaiserstraße 50
... zwischen marktplatz und kronenplatz
tel. 07 21 / 3 50 58 58
www.cafe-pan.com
mo - fr 11 - 19 uhr
sa 12 - 17 uhr

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice

*auf Wunsch vegan

BIO
in der Weinbau

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Café Pan

basisdemokratisch und mit einem gewissen Maß an kreativem Chaos. Menschen aus ganz Deutschland und aus der jeweiligen Region bringen viele Ideen zusammen und erfinden die Tour jedes Jahr wieder neu. Deshalb macht es immer wieder Spaß - dabei zu sein und mitzumischen.

Natürlich kann man auch nur einzelne Etappen mitfahren. Weitere Infos findet man auf www.tourdenatur.net, dort gibt es auch Fotos der letzten Touren. Ich selbst bin seit 2004 jedes Jahr mitgefahren und habe immer bedauert, nicht schon früher dabei gewesen zu sein, also Vorsicht: Suchtgefahr!

Curt Schmidt

Menschen zur Natur und nehmen dadurch aktiv Teil an der Gestaltung von Bürgerflächen im innerstädtischen Bereich.

Wenn Sie die Gärtner auf dem Kronenplatz unterstützen wollen oder Informationen brauchen:

E-Mail: essbare-stadt-karlsruhe@posteo.de

Facebook: Stadtgärtner Karlsruhe

Telefon: 0721 380575

Feste Termine: Plenum 1. und 3. Montag im Monat 19.00 Uhr am Beet oder im UZ. Gießen jeden Mo. 19.00 Uhr, Mi. 13.15 Uhr und variabel am Wochenende.
Nadine Neblung

Neue Wege über Rhein und Lauter

Das gleichnamige Weißbuch / Livre blanc von Trans-PAMINA ist endlich erschienen

Was lange währt, ist endlich gut, so ein altes Sprichwort, das ganz gut auf das kürzlich erschienene zweisprachige Weißbuch der grenzüberschreitenden Initiative Trans-PAMINA zutrifft. In diesem Buch stellt die Initiative die großen Lücken im öffentlichen Verkehr zwischen dem nördlichen Elsass, dem Raum Mittelbaden und der Südpfalz dar. Der Name Trans-PAMINA bezieht sich auf den Namen des Eurodistrikts PAMINA (PA für Palatinat, Pfalz, MI für mittleren Oberrhein und NA für Nordalsace, Nordelsass).

Nun hat die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den letzten Jahren erfreulicherweise stark zugenommen und zwischen der deutschen und der französischen Seite, also zwischen dem mittelbadischen Raum, der Südpfalz und dem Nordelsass, gibt es kaum noch sichtbare Grenzen. Deutlich wird dies am Beispiel des Eurodistrikts PAMINA.

Heute können die Menschen beiderseits des Rheins ihre Berufsausbildung und ihren Arbeitsplatz in beiden Ländern frei wählen. Sie können sowohl in Frankreich als auch in Deutschland einkaufen und gegenseitig die Kultur- und Sporteinrichtungen besuchen, und sie können die kulinarische Vielfalt in beiden Ländern genießen und gleichzeitig die Sprache des Nachbarn erlernen.

Allerdings, es gibt immer noch ein großes Problem. Wer das Gebiet PAMINA bereisen möchte, stößt, sofern er auf ein Auto verzichtet, auf Hindernisse, mit denen man im 21. Jahrhundert nicht mehr gerechnet hätte. Zwischen Deutschland und Frankreich gibt es so gut wie keinen öffentlichen Verkehr. Im Bereich zwischen Strasbourg und Karlsruhe wird auf keinem einzigen Übergang auf Brücken oder Fähren öffentlicher Verkehr angeboten. Auch die Bahnlinien zwischen der Südpfalz und dem Nordelsass sind in den Grenzbahnhöfen Lauterbourg und Wissembourg nicht miteinander verknüpft. Anschlüsse sind rein zufällig. Dies macht deutlich, dass im öffentlichen Verkehrsbereich ein enormer Nachholbedarf besteht.

Aus diesem Grunde haben sich die unten genannten Bürgerinitiativen aus beiden Ländern zusammengetan und die gemeinsame deutsch-französische Initiative Trans-PAMINA gegründet. Ihr Ziel ist, den öffentlichen Verkehr im PAMINA-Raum auf den üblichen Standard zu bringen. Dazu entwarfen die Mitglieder ein Linienetz, das nach einer Realisierung endlich die alten Grenzen im Verkehrsbereich beseitigen würde.

- Baustein 1: Die Buslinie 218 der Stadt Baden-Baden, die heute Baden-Baden mit Wintersdorf verbindet, wird über die Stautufe Iffezheim nach Roeschwoog verlängert. Übergangsweise bis zur Realisierung von Baustein 2 bis nach Haguenau.
- Baustein 2: Die Bahnlinie Rastatt – Roeschwoog – Haguenau wird wieder in Betrieb genommen.
- Baustein 3: Die Bahnlinie Strasbourg – Roeschwoog – Lauterbourg – Wörth wird durchgehend befahren.
- Baustein 4: Die Bahnlinie Strasbourg – Haguenau – Wissembourg – Landau – Neustadt/Weinstr. wird durchgehend befahren.
- Baustein 5: Es wird ein grenzüberschreitender Tarif eingeführt.

Alle Linien, Baustein 1 – 4, verkehren im Stundentakt, Korrespondenzhaltestelle für Baustein 1 – 3 ist Roeschwoog!

Die Resonanz auf dieses Buch war in den Medien durchweg positiv und auch der Eurodistrikt zeigte sich sehr aufgeschlossen, besonders deren derzeitiger Vorsitzender Fritz

Neue Wege über Rhein und Lauter

Weißbuch

Grenzüberschreitender öffentlicher Personennahverkehr
im EURODISTRIKT PAMINA



De nouvelles passerelles entre Rhin et Lauter

Livre blanc

Transports publics transfrontaliers
dans l'EURODISTRICT PAMINA



Brechtel, der auch mit einem Grußwort im Weißbuch vertreten ist.

Jetzt heißt es alles daran zu setzen, dass diese Bausteine auch in absehbarer Zeit realisiert werden. Unterstützung ist gefragt, d. h. Verteilung an mögliche politische und gesellschaftliche Entscheider, Unterstützer und Multiplikatoren.

Wer sich für das Weißbuch interessiert, im Umweltzentrum ist es kostenlos zu erhalten. Außerdem kann man es runterladen unter www.trans-pamina.eu

Schon vor zwanzig Jahren wurden von Mitgliedern der BUZO die Gleise auf der Wintersdorfer Brücke symbolisch freigelegt.

TRANS-PAMINA gehören folgende Organisa-

tionen und Personen an:

- Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération de Strasbourg (ASTUS)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD)
- Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT)
- Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO)
- Fahrgastverband PRO BAHN
- Südpfalz Mobil
- Landesvereinigung Baden in Europa
- Personen aus Politik und Wirtschaft

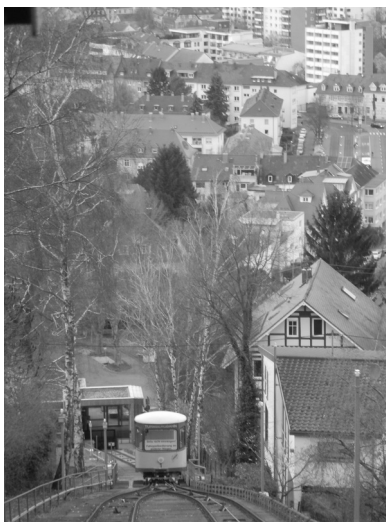
Gerhard Stolz

Wann kommt die Verlängerung der Turmbergbahn?

Die zum Anziehungspunkt gewordene Turmbergterrasse mit Weitblick über die Rheinebene gibt Anlass, wieder einmal auf die unzureichende Erreichbarkeit des Turmbergs mit der Bergbahn hinzuweisen.

Seit Eröffnung der Durlacher Straßenbahn 1913 flammt immer wieder die Forderung nach einer Verlängerung der Turmbergbahn (TBB) zur Straßenbahnhalttestelle auf. Immerhin waren die Durlacher Stadtplaner damals so weitsichtig eine Vorhaltetrasse zwischen Straßenbahn-Endstation und der „Talstation“ anzulegen.

Weniger weitsichtig waren Ortschaftsräte und Anwohner als Ende der 1980er Jahre unser „Nahverkehrspapst“ Ludwig ernsthaft die lang gewünschte Verlängerung realisieren wollte. Mit heute kaum vorstellbaren Argumenten wurde gegen ein so nutzbringendes Projekt Stimmung gemacht wie: Die Anwohner müssten Lärm und Er-



Turmbergbahn mit Abt'scher Weiche, Wagen, Talstation. Dahinter zu erahnen die Bergbahnstraße mit Freihaltetrasse zur Verlängerung; Fotos: Heiko Jacobs

schütterungen in Kauf nehmen, Parkplätze (für die Anwohner) fielen weg, und letztendlich bräuchten die Anwohner die Bahn nicht.

Wohl aber die 100.000 Besucher bräuchten eine Verlängerung, die jährlich mit der TBB fast bequem den Turmberg erreichen. Aber eben nur fast, wenn nicht der 10 % steile Anstieg zur mitten am Berg befindlichen „Talstation“ wäre.

Auch ein vorgeschlagener Busverkehr bringt nichts. Einmal fahren mit dem 2012 eingerichteten Verbindungsbus jährlich nur rund 600 Leute, zum Anderen kostet ein Busfahrer nicht weniger als ein Bergbahnführer und der Bus wäre nicht nur laut, sondern müsste jährlich bei etwa 50.000 km Laufleistung rund 70 Tonnen CO₂ in die Waldluft pusten. Die TBB könnte in Zukunft mit Solarstrom nicht nur absolut emissionsfrei betrieben werden, sondern wird mit Sicherheit einige Fahrgäste mehr anlocken als eben ein Bus.

Die TBB ist keine überflüssige Spaßbahn, sondern sie ist ein Teil der allgemeinen Daseinsfürsorge, erleichtert sie doch vielen Bewohnern des Umlandes und der Stadt umweltfreundlich in das Naherholungsgebiet zu kommen. Auch für die Anwohner um die „Talstation“ herum, die dann Mittelstation würde, gäbe es die Möglichkeit zur Nutzung, entweder bergauf zu einem erholsamen Spaziergang oder bergab zum Einkauf in Durlach.

Der aufmerksame Besucher kann sehr leicht feststellen, dass die umliegenden Straßen der „Talstation“ nicht von Bergbahnfahrgästen zugeparkt sind, sondern von den Anwohnern selbst, denn gut 90 % der Fahrgäste reisen mit der Straßenbahn an. Es ist auch absolut unlogisch, dass ausgerechnet die verlängerte Bergbahn die Autofahrer anlocken soll, die fahren gleich zum Turmberg hinauf.

Manch kritischen Bürger bewegt die Frage, wie die Bahn über die Turmbergstraße kommt. Nun, seit rund 140 (!) Jahren – Karlsruhe rüstete zu jener Zeit gerade seine Pferdebahn auf – gibt es bekanntlich die weltberühmten „Cable Cars“ in San Francisco, die von Seilen gezogen bergauf – bergab, mit und ohne „Knick“ sich auf den Straßen der Stadt bewegen. Da kann die Turmbergstraße wohl kein Querungshindernis sein.

Im Oktober 2007 nahm der Durlacher Ortschaftsrat nochmals einen Anlauf. Doch der damalige VBK Geschäftsführer Casazza winkte ab. Eine Verlängerung hielt er nur im Zusammenhang mit einem kompletten Neubau für möglich. Kosten: 5-7 Mio. Euro. Als Inte-



Die Freihaltetrasse in der Bergbahnstraße „von unten“

rimslösung schlug er einen Schrägaufzug vor. Diese Lösung wurde von allen Ortschaftsratsfraktionen akzeptiert. Aber es ist bei der damaligen Willensbekundung geblieben. Doch jetzt steht bis Ende 2019 eine Totalsanierung der Turmbergbahn an. In einer Anfrage der Freien Wähler wurde diesen mitgeteilt, die VBK habe eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Eine der Varianten sieht den Bau einer Luftseilbahn, eine andere die Verlängerung der Turmbergbahn vor.

Es bleibt zu hoffen, dass diesmal nach über 100 Jahren des Zagens und Zauderns die Verlängerung zur Straßenbahndation Wirklichkeit wird. 100.000 Fahrgäste und hoffentlich viel mehr werden es danken, vor allem auch Ältere und Gehbehinderte.

An 200 m Zugseil und 200 m Gleis kann es wohl wirklich nicht scheitern.

Ullrich Müller

... oder gleich ganz anders?

Sie gilt als älteste noch betriebene Standseilbahn Deutschlands, aber original ist an ihr nichts mehr im Gegensatz zu Wiesbadens geringfügig jüngeren Nerobergbahn. Warum nicht noch einen Neuanfang, den gleich richtig? Neben den oben erwähnten Varianten halte ich auch eine Zahnradbahn für diskussionswürdig. Die Schweizer Pilatusbahn ist ein Beispiel für noch größere Steigungen als hier. Andere Zahnradbahnen verlassen den Zahnstangenabschnitt und fahren auf normalem Gleis weiter, in Durlach bspw. bis Schlossplatz oder Bahnhof, „oben“ bis Schützenhaus? Und zur Wartung ins normale Depot. Tariflich

(Bsp.: Stuttgarter „Zacke“) und verkehrlich ins normale ÖV-Netz integriert. Die neue verlängerte (!) Innsbrucker Hungerburgbahn zeigt, wie man Neigungswechsel fahrzeugseitig lösen kann. Anderes Beispiel für einen Ansatz: Oberweißbacher Bergbahn in Thüringen. Eins der beiden Fahrzeuge der Standseilbahn ist eine Bühne, mit der früher Güterwagen von der Hauptbahn auf den oberen ebenen Abschnitt überführt wurden, heute wird sie mit offenem oder geschlossenem Personenwagen bestückt. Auch so könnte ein Triebwagen ins normale Netz weiterfahren und die Verlängerung gelöst werden. Heiko Jacobs

„Schutz“streifen?

Von Schutzstreifen halte ich meist nicht viel: zu schmal und zu dicht an Parkern und Überholern. Nur von einem guten wusste ich, der seinem Namen gerecht wird: In einer Soester Einbahnstraße markierte man ihn mit genug Abstand zu Parkern und landete so mitten auf der ca. 4 m breiten Fahrbahn! Signal an die Autos: Legales Überholen hier nicht möglich! 2003 diskutiert, 2008 nach einem schweren Unfall eingerichtet, 2013 mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet und ...

... im März 2016 von der Bezirksregierung verboten! Rechtsfahrgebot, in Tempo-30-Zo-

ne unzulässig, ... Inzwischen hat man sich darauf geeinigt, die Spur vorerst als Verkehrsversuch zu belassen, evtl. wird es irgendwann offiziell möglich, solche Spuren einzurichten. Auch Bad Säckingen hat eine solche Spur im Herbst 2015 markiert und wurde aus Freiburg prompt zurückgepiffen. Auch in Karlsruhe gibt es viele Stellen mit zum Überholen eigentlich zu schmaler Fahrbahn, wo es sinnvoll wäre, Radfahrer mit Abstand zu Parkern zu leiten und Autofahrern die Unmöglichkeit des legalen Überholens zu signalisieren, ob mit einer solchen Spur oder mit Piktogrammen, siehe Rheinstetten-Artikel. Heiko Jacobs

Der beharrliche Visionär

Wir trauern um unser BUZO- und Pro-Bahn-Mitglied Dieter Kruk. Er starb im April mit 72 Jahren. Dieter war über viele Jahre einer der engagiertesten Mitstreiter bei der Umsetzung unserer gemeinsamen ökologischen und verkehrspolitischen Ziele.

Wichtige und erfolgreiche Stationen:

- Mitinitiator des Bürgerbegehrens gegen den Bau der Nordtangente und bei der Gründung der Aktion Bürgerentscheid Nordtangente zur Sammlung von 35.000 Unterschriften.
- Mitgestalter eines Konzeptes für die bessere Anbindung der Karlsruher Innenstadt an den Schienenverkehr, das Pate stand für das heute weltberühmte Karlsruher Modell.
- Auch einige Haltestellen des VBK wurden auf seine Anregungen hin realisiert.
- Er hat die Grüne Liste Karlsruhe als Vorgängergroupierung der Grünen ins Leben gerufen.
- Mitwirkung beim Aufbau des PRO-BAHN-Landesverbandes. (z. B. 1. Treffen des AK Güterverkehr in Heidelberg am 24.9.1998)

Ich lernte Dieter bei der „Aktion Bürgerentscheid Nordtangente“ kennen und konnte ihn mehrfach an seiner für mich damals faszinierenden Arbeitsstelle im Rechenzentrum der Universität Karlsruhe besuchen. Seine Einladung zu einem ÖPNV-Ausflug nach Heidelberg anlässlich seines 50. Geburtstag 1993 kleidete Dieter in für ihn typische Worte:

„Das Reisebüro KRUK lädt ein zur großen



Dieter Kruk, * 26. Juni 1943, † 15. April 2016

Landrundfahrt (...) unter dem Motto: Stationen eines halben Lebens (...) Auf reservierten Plätzen (...) lassen wir uns durch das sanft gewellte Hügelland des Kraichgaues tragen (...)“ Auf der mit Schreibmaschine geschriebenen Einladung gefiel mir besonders die handschriftliche Ergänzung: „Ich würde mich freuen, wenn ich alle mal wieder um mich herum hätte.“ Leider ist das nicht mehr möglich.

Dieter, wir danken Dir für alles von ganzem Herzen!
Hans Seiler

Mehr Platz zum Leben

Öffentliche Räume, also Plätze, Straßen, Wege, Parks, erfüllen unterschiedliche Funktionen. Sie sind Verkehrsraum, sozialer Raum und müssen ästhetischen Ansprüchen genügen. Insgesamt bestimmen sie die Wohlfühlqualität, z. B. in einem Wohnquartier.

Überwiegend allerdings prägen dort in hoher Dichte parkende Autos ihren Charakter mit entsprechender Einschränkung sozialer Nutzungsmöglichkeiten. Ein Paradebeispiel hierfür ist der Gustav-Heller-Platz in der Weststadt am Rande der Günter-Klotz-Anlage. Hier wurde ein Platz, an dem sich auch ein Alten- und Pflegeheim befindet, zu einem Parkplatz entwidmet. Völlig unhaltbar ist wegen der Parksituation (Gehwegparken) der Zustand in der Eisenlohr- und Weltzienstraße, so dass die Günter-Klotz-Anlage fußläufig über den Gustav-Heller-Platz nur unter erschwerten Bedingungen erreichbar ist.

Uwe Haack

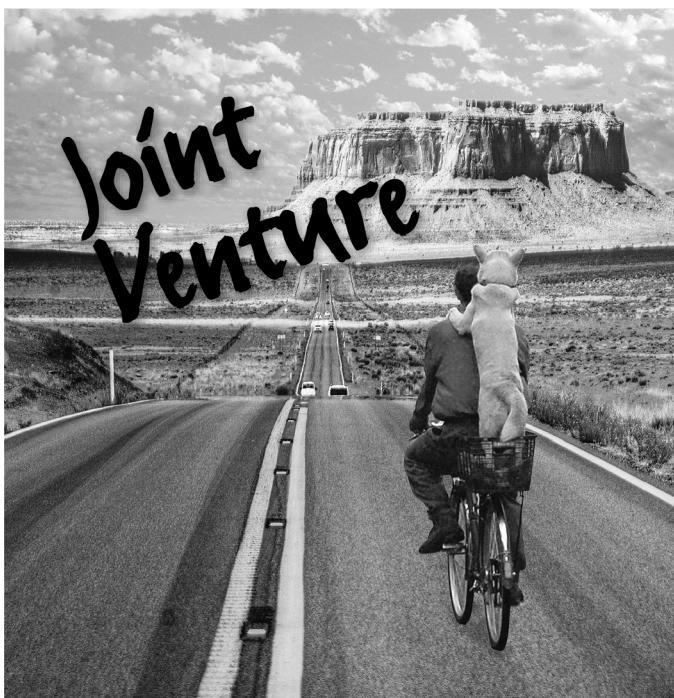


„Gustav-Heller-(Park)-Platz“

Foto: Uwe Haack

Nationalparkticket

KVV, TGO und VGF haben eine Tageskarte zu 2,40/4,60/9,20 € (Einzel/Familie/Gruppe) für Fahrten innerhalb des Gebiets des Nationalparks entwickelt, das über 3 Verbünde verteilt ist. Grob gesagt gilt es „oben auf dem Berg“ zwischen Schwanenwasen und Kniebis, Details siehe kvv.de. Für An- und Abreise gilt es leider nicht. Angebotsverbesserungen gab es auch keine, die kommen wohl erst 2018. Ja



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231
76133 Karlsruhe
Tel. 07 21 - 920 906-0
Mo.-Sa. 10-19 Uhr
www.basislager.de

Gute Nacht Nachtzug!

Manche verbinden mit dem Nachtzug Sehnsüchte nach außergewöhnlichen Reisen, Erinnerungen an Jugendzeiten, nutzen ihn als praktische Möglichkeit, im Schlaf ihr Ziel zu erreichen, oder denken an schlaflose Nächte in vollen überhitzten Liegewagen-Abteilen. Doch wie dem auch sei, eine Ära des Eisenbahnverkehrs geht in Deutschland nun wohl endgültig zu Ende. Die Deutsche Bahn wird zum Jahresende ihren Nachtzugverkehr einstellen. Zu groß seien die Verluste, zu groß die Konkurrenz von Fernbus und Billigflieger. Doch der Nachtzugverkehr kann auch heute noch sinnvoll betrieben werden, davon ist die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) überzeugt. Anders als die DB Autozug investiert sie in neue Schlaf- und Liegewagen.

Als Ersatz für die Nachtzüge kündigt die Deutsche Bahn die Erhöhung der Anzahl von Nacht-ICE-Zügen an. Dass dies keine Alternative sein kann, weiß der Autor aus eigener Erfahrung: Im Großraumabteil kehrt keine Ruhe ein, bei kaltem hellem Neonlicht ist an Einschlafen nicht zu denken und wenn es dann doch endlich gelingt, wird man nach 2 Uhr Nachts wegen Personalwechsel zur Fahrkartenkontrolle geweckt. Hier hat sich die Deutsche Bahn endgültig vom Servicegedanken verabschiedet.

Eine Recherche im Internet zeigt schnell, dass weder Flugverkehr noch Fernbus eine wirkliche Alternative zum Nachtzug bieten. Auch im Hinblick auf die Stärkung der Bahn als ökologische Alternative zum Straßen- und Luftverkehr sollte der Bund als Eigentümer eine Zukunft des Nachtreiseverkehrs auf der Schiene ermöglichen. Der VCD setzt sich aktiv für den Ausbau des Nachtzugverkehrs ein (vcd.org/themen/bahn/nachtzuege/). Weitere Initiativen, die sich für den Nachtzug engagieren, sind im Blog nachtzug-retten.de zusammengestellt. Ca. 30.000 Unterschriften der Petition „Rettet die Nacht- und Autozüge“ wurden über WeAct gesammelt (weact.campact.de/petitions/rettet-die-nacht-und-autozuge-1) und Ende Mai Bundesverkehrsminister Dobrindt übergeben. Das Bündnis „Bahn für Alle“, dem auch VCD und Pro Bahn angehören, hat sogar ein eigenes Konzept



**Nachtzug nach Berlin und Prag
im Karlsruher Hauptbahnhof;
Fotos: Johannes Meister**

„LunaLiner“ entwickelt (bahn-fuer-alle.de).

Derzeit sieht es leider nicht danach aus, dass die Deutsche Bahn ihre Pläne noch ändert. Für Karlsruhe verbliebe noch der Nachtzug der Russischen Staatsbahn Paris – Karlsruhe – Berlin – Warschau – Moskau, der derzeit dreimal in der Woche fährt. Im Gegensatz zu früher ist er jedoch nicht mehr im Auskunftssystem der Deutschen Bahn zu finden. Einziger Hoffnungsschimmer: Es gibt Überlegungen der ÖBB, einige deutsche Nachtzuglinien zu übernehmen. Auch wenn das ein Trost wäre, würden selbst in diesem Fall die Nachtzüge von Karlsruhe nach Amsterdam und Prag bereits in wenigen Monaten Geschichte sein.

Johannes Meister

Radfahren in Rheinstetten

Petrus meinte es nicht gut mit uns, als wir Anfang Juni auf Einladung des Rheinstettener Arbeitskreises Verkehr die Radverkehrsinfrastruktur in Forchheim begutachten wollten. Pünktlich zu Beginn der Tour gewitterte und hagelte es. Eine einzelne Anwohnerin trotzte dem himmlischen Kommentar zur Radweggestaltung vor Ort, verabschiedete sich aber auch recht bald ins Trockene. Der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Rheinstetten, Martin Reuter, kam angesichts des nahenden Unwetters gleich mit dem Dienstwagen. Die VCDler von außerhalb waren hingegen längst unterwegs, bevor sich der plötzliche Gewitterguss ankündigte.

Dass in Rheinstetten Handlungsbedarf besteht, hat auch die Stadt erkannt. 2013 gab es bereits Workshops mit einem externen Beauftragten, die letztlich aber zu keinen konkreten Verbesserungen durch die Kommune führten. Die Hoffnungen ruhen nun auf dem neuen Baubürgermeister, Herrn Heuser. Immerhin hat die Stadt im Mai die Erstellung eines Kon-

zepts durch ein Ingenieurbüro aus Darmstadt in Auftrag gegeben, wenn auch nach einem Kuhhandel im Gemeinderat nur in abgespeckter Version und weniger als der Hälfte des Umfangs des ursprünglichen Angebots.

Jetzt bleibt zu hoffen, dass die 15.000 €, die die Stadt bewilligt hat, doch noch wertbare Ergebnisse zu erzielen.



Zur Orientierung: Geradeaus die Messehallen, Karlsruhe liegt eigentlich links und Forchheim hinter dem Fotografen ...! Statt nach links abzubiegen soll man rechts 1 km Umweg fahren; Alle Fotos: Heiko Jacobs

Eine besondere Herausforderung stellt dabei die zentrale und vielbefahrene Hauptachse mit Karlsruher Straße und Mörscher Straße dar. An ihr laufen die Stadtbahngleise der S2 entlang, die auf der östlichen Seite die Anlage von Radwegen unmöglich machen. Radfahrer wurden daher viele Jahre auf der westlichen Straßenseite auf einen benutzungspflichtigen, aber völlig ungeeigneten Zweirichtungsradweg gezwungen. Zweirichtungsradwege weisen eine um ein Vielfaches höheres Unfallrisiko auf. Einer gerichtlichen Untersagung dieser gefährlichsten aller Lösungen kam die Stadt Rheinstetten 2010 zuvor und hob die Benutzungspflicht teilweise auf. Leider war Rheinstetten inkonsequent. An der Mörscher Straße, die nicht Gegenstand der Klage war, besteht sie fort, obwohl der Radweg genauso ungeeignet ist.

Auch dort, wo die Benutzungspflicht aufgehoben wurde, bleibt die Gefährdungslage weiterhin bestehen. Auf dem jetzt zum Gehweg umgewidmeten Radweg ist das Radfahren nach wie vor in beide Richtungen freigegeben. Geisterfahrer sind deshalb hier alltäglich. Radfahrer, die sich legal auf der Straße bewegen, haben es dadurch nicht leicht. Sie

die Lösung

		S	P	O	R	T	L	I	C	H			
							I					G	
R	E	I	S	E	N		C	L				A	
						A	N	H	A	E	N	G	
		V			B	T	I					G	
G	O		E				C	K				K	
A	L	G					H	L				I	
B	E	L	E	U	C	H	T	E	T		A		N
E	G	T								S		D	
L	E					L				S		G	
		F	A	L	T	B	A	R		S	I	C	H
		E	E				G			S			R
		D		B				E			C		E
		E	L	E	K	T		R	I	S	C	H	
		R		N									C
		T											H
										K	O	M	F
													T



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

treffen auf häufig viel zu schnelle und besserwisserische Autofahrer, die in Unkenntnis der StVO meinen, Radfahrer hätten aufgrund der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr auf der Fahrbahn nichts



Rechts: Einmündung Kraichgastr. nach Umbau ohne Furt, die auf den Radler hinweisen zu suchen. Dieses würde. Links mit Furt, wie es sein sollte, an der Oberfeldstr., leider mit Benutzungspflicht.

Phänomen begegnet einem selbst in Karlsruhe nach zehnjährigem Engagement der Stadt in Sachen Radverkehr und trotz wachsender Akzeptanz noch immer wieder: Autofahrer, die selbst vor einem strafrechtlich relevanten Verhalten nicht zurückschrecken, um sich legal verhaltende Radfahrer auf einen längst aufgehobenen oder allenfalls zur freiwilligen Nutzung freigegebenen Rad- oder Gehweg zu zwingen, oder der Meinung sind, sie müssten dann keinen Sicherheitsabstand einhalten. Abhilfe könnte hier ein Fahrradsymbol auf der Fahrbahn schaffen, wie man es von einigen Karlsruher Straßen kennt. Es signalisiert klar: Radfahren ist auf der Fahrbahn erlaubt und erwünscht. Die Stadt Rheinstetten würde dies voraussichtlich befürworten. Schade nur, dass ausgerechnet die örtliche Polizei, denen

die Sicherheit der Radfahrer ja am Herzen liegen sollte, sich dagegen sträubt. Ihre Argumentation, das Symbol auf der Straße sei nicht in der StVO vorgesehen und dürfe daher nicht angebracht werden, ist nicht haltbar.

Besonders gefährlich sind Zweirichtungsradwege häufig an den Einmündungen. Es verwundert daher nicht, dass der Rheinstettener Arbeitskreis Verkehr von Unfällen berichtete, die nach dem Umbau der Einmündungen der Schwarzwaldstraße und der Kastenwörthstraße in die Karlsruher Straße geschahen. Die Vorfahrtsregelung ist dort auch unklar und unübersichtlich gestaltet.

Hinter dem Standard, den die Stadt Karlsruhe mittlerweile erreicht hat, bleibt auch ihr Tochterunternehmen an der Neuen Messe Karlsruhe in Forchheim zurück. Der großzügig überdachte Eingangsbereich der Messe würde jede Menge Platz für überdachte Fahrradstellplätze bieten. Die gibt es allerdings ausschließlich im nicht überdachten Bereich. Nimmt man die Ausschilderung ernst, sind die nördlichen Stellplätze sogar nur legal zu erreichen, wenn man mit dem Fahrrad einmal komplett um das Messegelände herumfährt. Erreicht man die Messe über den Weg, der von Forchheim und der Stadtbahnhaltestelle dorthin führt, wird einem das Abbiegen in Richtung der nördlichen Fahrradstellplätze nämlich explizit untersagt. Zugleich wird Radlern damit der kürzeste Radweg nach Karlsruhe verwehrt, obwohl die direkte Zuwegung ohne weiteres möglich wäre. Stattdessen sollen die Radfahrer einmal mit der Kirche ums Dorf fahren. Schilda lässt grüßen.



Grüne (Cityroute) und weiße Radsymbole bei der Karlsruher Kunsthalle zeigen allen, wo man Rad fahren soll.



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post
INFOPOST

Öffnungszeiten:

Di. 9-12 BUZO **14-17** NABU
Mi. 9-13 BUZO/NABU **17-20** ADFC
Do. 9-13 BUZO/NABU **14-19** B/A

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
 Infos über Ort unter 0721 / 38 05 75,
 Treff oft im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
 5.7. 2.8., 6.9., 4.10., **8.11.!**, 6.12., 3.1., ...

VCD-Stammtisch:

zusammen mit der BUZO-AG Verkehr, s. o.

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17–20 Uhr,
 donnerstags 16–19 Uhr, weitere Termine
 siehe adfc-bw.de/karlsruhe oder Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag im Monat,
 19.30 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,– €, PRO BAHN 46,– €, VCD 60,– €

23.-24. Juli 2016

Das FEST,

alljährliches Open-Air-Festival, wieder mit Infostand von BUZO u. VCD, Günther-Klotz-Anl.

30. Juli 2016

Reparaturcafé

Reparieren statt Wegwerfen!
reparaturcafe-karlsruhe.de Kinder- u. Jugendhaus Oststadt, Rintheimer Str. 47, 12-18 Uhr.

16. September 2016

Park(ing) Day

17.-18. September 2016

Energiewendetage Baden-Württemberg

energiewendetage.baden-wuerttemberg.de

18. September 2016

Markt der Möglichkeiten,

wieder mit Infostand von BUZO u. VCD. Durlacher Marktplatz und Saumarkt, 13-18 Uhr.

15. Oktober 2016

Deutsch-Türkischer Umwelttag,

mit Infostand vom VCD. Schwerpunktthema Klimaschutz und Klimawandel. Friedrichsplatz Karlsruhe, 14-18 Uhr.

29. Juli, 26. Aug., 30. Sept., 28. Okt., ...

Critical Mass – Radtour, Kronenplatz, 18 Uhr,
 s. a. [facebook.com/CriticalMassKarlsruhe](https://www.facebook.com/CriticalMassKarlsruhe)



Störche, Reiher u. Rehe in Gießbachniederung; F.: Ja

kais-pizza.de

HeimService
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



www.kais-pizza.de Tel: 0721 - 37 37 34