

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 17. Jg.

2/19 August – Nov. 2019

Bitte wenden:

Energie,

Verkehr,

Umwelt



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75

Inhalt:

Vorwort.....	3
Umweltangst und Umweltschutz.....	3
Ölbohrung in Weingarten – ein klares Nein der BUZO!.....	4
Forschung in Karlsruhe für eine neue Generation von Kernkraftwerken.....	4
Schnakenbekämpfung am Oberrhein – Notwendigkeit oder Umweltsünde?.....	6
Südmufahrung Hagsfeld – Ein fauler Kompromiss.....	7
Baden-Württemberg-Tarif – erste Erfahrungen und Beobachtungen.....	8
Licht und Schatten des neuen Zugangebots auf der Strecke Karlsruhe–Stuttgart.....	10
In Karlsruhe wurde „faires Parken“ eingeführt. Freier Autoverkehr auf die Hornisgrinde? Ein Drama in 4 Akten.....	12
Fahrradbefahrung und -konzept Waghäusel...14	
Ausflug nach Villingen-Schwenningen 28.9. ...15	

Fotos: Uwe Haack, Holger Hopp, Heiko Jacobs, Martin Theodor Ludwig, Wolfgang Oberacker

Titelbild: Bitte wenden! Mit 3 Themen in einem Bild: Energiewende – Wind (und Sonne) statt neuer Atomkraft (S. 4), Verkehrswende mit neuen Tarifen und „Wendezügen“ nach Stuttgart (S. 8 und 10) und viel Grün im Bild als Symbol für die nötige Wende bei unserer Umwelt insgesamt; Fotos: Heiko Jacobs



Impressum

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.250, auf Circlesilk 100 % Recyclingpapier 100 g/m², Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

Verein:	☎ 0721/	Spenden:	IBAN	Web:	umverka.de	E-Mail:	redaktion@...
BUZO <small>1971-2004</small>	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00		buzo.umverka.de		buzo@umverka.de	
PRO BAHN	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00		probahn.umverka.de		probahn@umverka.de	
VCD <small>1986-88 81*</small>	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95		vcd.umverka.de		vcd@umverka.de	

Liebe Leserinnen und Leser,

Wieder ist ein Heft geschafft, diesmal als Lektüre für den hoffentlich nicht wieder so heißen und trockenen Sommer wie letztes Jahr, auch wenn es zum Zeitpunkt des Drucks leider sehr nach einer Wiederholung aussieht, was uns daran erinnert, dass die **Wende** beim Klimawandel dringend nötig ist! Dazu gehört auch die **Verkehrswende**, die aber nicht nur eine reine Antriebswende sein darf: *Nur* den alten Diesel- oder Benzin- gegen einen neuen E-Motor tauschen hilft da nicht! **1.** Verkehrsvermeidung, **2.** Verkehrsverlagerung, **3.** umweltfreundlicherer Rest-MIV mit angepassten

kleineren Autos und möglichst verschiedene Antriebe statt Monopol wie bisher Mineralöl, das wäre besser. Dafür werben wir seit Jahren, auch im u&v, wie auch für die **Energie-wende** und die **Wende bei vielen anderen Umweltthemen**, denn nicht nur der Klimawandel untergräbt ja die zentralen Grundlagen menschlichen Lebens auf der einzigen Erde, die wir zum Leben haben. Auch in diesem Heft finden sich wieder für alles Tipps und Infos. Auf unserer Webseite findet man im Heftarchiv noch viel mehr, es passt ja nicht die ganze Welt in ein Heft ... Für das neue Heft wünschen wir eine angenehme Lektüre!

Umweltangst und Umweltschutz

Aus den 1980er Jahren kennt mancher noch die damals weit verbreiteten Aufkleber mit der vermeintlichen Weissagung der Cree-Indianer: „Erst wenn der letzte Baum gerodet, der letzte Fluss vergiftet, der letzte Fisch gefangen ist, werdet Ihr merken, dass man Geld nicht essen kann.“ Der Spruch scheint mittlerweile aktueller denn je: Das Insektensterben im Allgemeinen, das Bienensterben im Speziellen und – auch in der Folge – der Rückgang der Vogelarten seien hier nur als Beispiel genannt. Die Zusammenhänge sind komplex und beschränken sich durch Welthandel, Klimawandel und Vogelzug nicht auf Deutschland oder Europa. Die Einflussmöglichkeiten des Einzelnen scheinen jedoch begrenzt. Aber resignieren gilt nicht! Wenn wir unserer Verantwortung gerecht werden wollen, hilft nur, dort wo wir es können, sich und andere zu informieren und verantwortlich zu handeln. Dabei darf man weder die Macht der Konzerne zu hoch, noch die eigenen Möglichkeiten zu gering einschätzen. Mit positivem Beispiel vorangehen, ohne an der eigenen Widerspruchlichkeit zu scheitern. Das sind keine leeren Worte, denn die Angst vor der Umweltzerstörung allein hilft uns nicht weiter. Ohne zu missionieren, können wir im Gespräch andere zum Umdenken bewegen und mancher kann auch am Arbeitsplatz Weichen stellen. Nicht jeder kann eine neue Bewegung hervorbringen, aber viele können die Ideen aufgreifen und im Kleinen und manchmal auch im Großen umsetzen. Versuchen wir also, jeden Tag ein Stück weit besser zu wer-

den und dort, wo wir es können, Einfluss zu nehmen, ohne zu verzweifeln und das alles mit der Freude an der Natur, die wir haben und erhalten möchten.

Im Kleinen hilft schon mal konkretes Nachfragen, auch bei sich selbst, um ein Umdenken zu bewirken: Muss die Gurke in Plastik eingeschweißt sein? Warum fehlt die Anfahrtsbeschreibung mit dem öffentlichen Verkehr? Können Kleidungsstücke nicht auch einfach mal ausgelüftet werden? Warum wird immer noch Einweggeschirr angeboten? Ist die Baumwolle gentechnikfrei produziert? Müssen schon wieder neue Möbel angeschafft werden? Alte Möbel lassen sich aufarbeiten und sind hinterher Kult. Möbel, denen man schon ansieht, dass sie nicht repariert werden können, braucht man eigentlich erst gar nicht kaufen. Second Hand, Recycling und Dinge teilen hilft, Müll erst gar nicht entstehen zu lassen. Viele Dinge oder vielleicht sogar noch die meisten, die angeboten werden, erfüllen nicht die Mindeststandards nachhaltiger Wirtschaft. Ein bedingungsloses Grundeinkommen würde auch finanzschwachen Mitbürgern helfen, nachhaltig einzukaufen. Vielen mit nur wenig Einkommen bleibt nur der Gang zum Discounter. Nutzen wir das Prinzip von Angebot und Nachfrage, um mehr Nachhaltigkeit im Konsum zu erreichen. All dies sind nur wenige und fast beliebige Beispiele. Aktiver Umweltschutz braucht manchmal nur etwas Fantasie und Kreativität.

Ölbohrung in Weingarten – ein klares Nein der BUZO!



Ölbohrturm nahe dem Weingartener Baggersee; F.: Jo

Ölförderung am Weingartener Baggersee? Das darf doch nicht wahr sein, mag man sich sagen. Aber der Bohrturm der Heidelberger Firma Rhein Petroleum ist unübersehbar. Am 27.5.2019 haben Probebohrungen begonnen. Das Unternehmen macht sich Hoffnungen in 900 m Tiefe auf Erdöl zu stoßen. Eigentlich ist das genausowenig zeitgemäß, wie die Braunkohleförderung im Hambacher Forst. Fossile Quellen erschließen, wo wir doch von Kohle und Öl wegkommen wollen. Zum einen wird so die CO₂-Emission mit Sicherheit nicht verringert und zum anderen drohen irreparable Naturschäden bei Verschmutzungen von Umwelt und Grundwasser bei jedem einzelnen Störfall - und das schon bei den Probebohrungen. Die Ölförderung wurde dort schon früher als unwirtschaftlich eingeschätzt. Die



Risiken einer Verschmutzung erscheinen dagegen unverhältnismäßig hoch. Mit dem Bau des neuen Kohlekraftwerks in Karlsruhe am Rhein wurden schon einmal die Zeichen der Zeit missachtet. Wenn Klimaschutz kein leeres Wort bleiben soll, sollten die Fortführung dieses und die Planung ähnlicher Projekte von politischen Institutionen und zuständigen Behörden mangels Notwendigkeit abgelehnt werden. Die BUZO sieht keine Zukunft für Ölförderung im Rheingraben. *Johannes Meister*

Forschung in Karlsruhe für eine neue Generation von Kernkraftwerken

Am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und am Joint Research Center Karlsruhe (JRC) der Europäischen Union werden seit Jahren – weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit, aber gefördert mit Mitteln aus dem Bundesforschungsministerium und von EURATOM – Forschung und Entwicklung für neue Atomreaktoren vorangetrieben. Insbesondere am Joint Research Center Karlsruhe, dem ehemaligen EURATOM-Institut für Transurane

(ITU), werden unter dem Label „Sicherheitsforschung“ Untersuchungen zum Verhalten von unterschiedlichen Thorium Flüssigsalz-Brennstoffen für Kernkraftwerke der 4. Generation im Rahmen des von EURATOM geförderten Projekts SAMOFAR durchgeführt.

Die Entwicklungsarbeiten an **Thorium-Flüssigsalz-Atomreaktoren**¹ sind unter dem Gesichtspunkt der Weiterverbreitung von Atom-

waffen (Proliferation) **höchst gefährlich**. Die Konstruktion von Flüssigsalz-Atomreaktoren, in denen auf wenige Prozente angereichertes Uran-235 oder ein Gemisch aus Uran-235 und Plutonium-239 als Brennstoffquelle dient, erfordert und ermöglicht eine Online-Wiederaufarbeitung der beim Betrieb entstehenden Spaltprodukte. Wird dem Hochtemperatur-Flüssigsalz-Brennstoff (600 – 800 °C) Thorium-232 beigegeben, so wird durch Neutroneneinfang das Isotop Thorium-233 erzeugt, das mit einer Halbwertszeit von 22,3 Minuten in der Flüssigsalzlösung in Protactinium Pa-233 umgewandelt wird. Protactinium Pa-233 kann im Rahmen der Online-Wiederaufarbeitung der Spaltprodukte chemisch in hochkonzentrierter Form abgetrennt werden. Es zerfällt mit einer Halbwertszeit von knapp 27 Tagen in spaltfähiges Uran-233. Der Bau einfacher Atombomben, wie eine am Ende des 2. Weltkriegs in Hiroshima/Japan zum Einsatz kam, ist den zukünftigen Betreibern solcher Atomreaktoren möglich. Diese Gefahr wird in nahezu allen Medien totgeschwiegen.

Thorium-Flüssigsalz-Atomreaktoren mit Online-Wiederaufarbeitung der Spaltprodukte können vermutlich in so kleinen Ausmaßen konstruiert werden, dass sie mobil auf Schiffen, in Eisenbahn-Waggons und auf LKW-Schwertransportern zum Einsatz gebracht werden können. Daher das große Interesse von Militärs für diese Reaktorlinie. Es gibt Pläne, diese Kleinen Modulare Reaktoren (SMR) in (kleinen) Serien zu produzieren. Die Überwachung dieser dann weltweit verkauften Reaktoren durch die Internationale Atomenergie-Organisation (IAEO) erfordert erhöhten Aufwand für die Proliferationskontrolle.

Es darf nicht vergessen werden, dass die zivile Nutzung von Atomenergie in allen Nationen, die hierzu befähigt wurden, immer mit dem Hintergedanken verbunden war, Kenntnisse zur Herstellung von Atombomben zu sammeln. Das gilt im Rückblick für alle Staaten, die heute Kernwaffen besitzen, und auch für die Bundesrepublik Deutschland, die im vergangenen Jahrhundert dem frisch gegründeten Staat Israel nicht nur finanziell die Entwicklung von Atombomben ermöglicht hat.

Das „Karlsruher Bündnis gegen neue Genera-



*Neue Atomforschung provoziert weitere Proteste;
Foto: Wolfgang Oberacker*

tionen von Atomreaktoren“² setzt sich dafür ein, dass die Gefährlichkeit der in Karlsruhe durch Forschung und Entwicklung unterstützten Thorium-Flüssigsalz-Atomreaktoren bekannt wird. Denn das EU-Projekt SAMOFAR, das im Juli 2019 abgeschlossen wird, wird als EU-Projekt SAMOSAVER für 48 Monate vom September 2019 bis September 2022 unter Beteiligung des KIT und des JRC weitergeführt werden.

Dirk-M. Harmsen

¹Die Internationale Atomenergie-Organisation (IAEO) fördert die Entwicklung dieser Kernreaktoren, obwohl sie gleichzeitig von der UNO beauftragt ist, die Weiterverbreitung von Kernwaffen zu überwachen.

²anti-atom-ka.de/das-karlsruher-buendnis-gegen-neue-generationen-von-atomreaktoren-stellt-sich-vor/

PS: Wie [goodnews4.de](https://www.goodnews4.de) in Baden-Baden am 12.6.2019 berichtete, übertrafen auch 33 Jahre nach der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl zuletzt noch 56 % der in Forbach erlegten und untersuchten Wildschweine den Grenzwert von 600 Becquerel je Kilo, so dass das Fleisch aus dem Verkehr gezogen werden musste.

RN

Schnakenbekämpfung am Oberrhein – Notwendigkeit oder Umweltsünde?

Wen stören sie nicht, die Stechmücken oder „Schnooge“, wie man bei uns sagt? Es kommt nicht von ungefähr, dass man gerade hier im Oberrheingraben versucht, ihnen mit einem intensiven Bekämpfungsprogramm zu Leibe zu rücken. Die ausgedehnten Wasserflächen der Altrheinarme und Feuchtniederungen bieten in Kombination mit dem warmen Klima im Südwesten Deutschlands optimale Brutstätten für die im Wasser lebenden Larven. Als Waffe gegen die Plagegeister wird ein Bakterium eingesetzt: *Bacillus thuringiensis israelensis* (Bti). Das Bakterium produziert Proteine, die im Darm der Stechmückenlarven ihre tödliche Wirkung entfalten. Letztlich löst sich die Wand des Darms auf und dessen Inhalt strömt in den Körper, was spätestens nach Stunden den Tod der Larve zur Folge hat. Das Bekämpfungsprogramm wird mit einem Monitoring begleitet, das zeigt, dass ca. 90 % der Mückenlarven abgetötet werden, andere Insekten jedoch weitgehend verschont werden. Verantwortlich ist der Verein KABS. e.V. (Kommunale Aktionsgemeinschaft zur Bekämpfung der Schnakenplage) der 1976 gegründet wurde. Mitglieder sind Kommunen vom Kaiserstuhl bis Wiesbaden sowie das Regierungspräsidium Freiburg. Die Ausbringung des Biozids erfolgt mittlerweile in der Regel per Hubschrauber. Der Ausfall der Hubschrauber im Mai 2019 veranlasste sogar

einen Bundespolitiker aus Bruchsal medienwirksam die Ausrufung des Katastrophenfalls und den Einsatz von Bundeswehrhubschraubern zu fordern.

Auf den ersten Blick scheint das Engagement von KABS eine Erfolgsgeschichte zu sein. Aber gerade in Zeiten, in denen Biodiversität und Insektensterben zentrale Themen im Bereich Umweltschutz sind, ist es an der Zeit, die großflächige Schnakenbekämpfung kritisch zu hinterfragen. Unbestreitbar sind die Stechmücke und deren Larve nämlich auch Bestandteile der Nahrungskette. Eine drastische Reduzierung der gerade für die Altrheinauen typischen Stechmücken bleibt nicht ohne Folgen für andere Tierarten dieses wertvollen Lebensraums, seien es Libellenlarven, Fische, Amphibien oder Singvögel. KABS hält dem entgegen und argumentiert, dass die Stechmücken nur einen geringen Teil der Insekten darstellen und von Vögeln allein schon mangels Größe ungenügend gefangen werden. Doch auch die für das Nahrungsangebot besonders wichtige und für uns Menschen unproblematische Zuckmücke kann durch das Bti ebenfalls geschädigt werden. KABS verweist jedoch darauf, dass durch korrekte Dosierung und Meidung der Brutgebiete der Zuckmücken diese Gefahr minimiert wird. Wissenschaftler des Instituts für Umweltwissenschaften iES der Universität Koblenz-Landau widersprechen dieser Aussage: In einer kürzlich abgeschlossenen Studie haben sie in einem Feldversuch einen Rückgang der Zuckmückenlarven um 50 % festgestellt. In der Folge würden Libellenlarven auf andere Nahrungsquellen, wie z. B. Amphibienlarven ausweichen, deren Bestände dadurch geschwächt würden. Auch die direkte Schädigung von Amphibienlarven mit Folgen für die Fortpflanzungsfähigkeit der ausgewachsenen Tiere konnte im Rahmen der Studie festgestellt werden.

Die Stechmückenbekämpfung sollte daher nicht die nahezu vollständige Vernichtung der Stechmückenpopulationen zum Ziel haben, sondern nur unerträgliche Zustände für



Rheinauen bei Karlsruhe: Malerisch anzuschauen, wertvolle Natur, aber auch Brutstätte der blutsaugenden Stechmücken ...; Foto: Heiko Jacobs

den Menschen verhindern. Vertiefte Studien sollten ein noch besseres Bild über die ökologischen Folgewirkungen geben. Die biologische Vielfalt der wertvollen Biotope am Oberrhein muss ganz oben auf der Agenda des Umweltschutzes stehen. Dabei ist die Unterscheidung zwischen Nützlichling und Schädling eigentlich längst Geschichte. Wir müssen lernen, auch mit unliebsamen Tieren zurechtzukommen und uns auf andere Weise vor ihnen zu schützen, als sie zu töten. Im unmittelbaren Umfeld von Wohngebieten sollten Re-

gentonnen abgedeckt werden und lange Zeit stehende Wasserflächen vermieden werden. Außerorts werden die Plagegeister durchaus eher schon als Teil der Natur toleriert. Dort sollte die Bekämpfung versuchsweise eingestellt oder zumindest reduziert werden, damit das natürliche Gleichgewicht der Arten wieder zur Wirkung kommen kann. **J. Meister**
 Infos im Internet:

www.uni-koblenz-landau.de/de/aktuell/archiv-2019/abschlussberichtbti
www.kabsev.de/

Fotos: Heiko Jacobs

Südumfahrung Hagsfeld – Ein fauler Kompromiss

Die Entlastung Hagsfelds vom Autoverkehr war einst ein Faustpfand derer, die die Nordtangente als einzige Lösung zur Vermeidung des Verkehrskollaps in Karlsruhe sahen. Nachdem jedoch die Nordtangente mittlerweile selbst aus dem Regionalplan gestrichen ist, bleibt die Umfahrung Hagsfelds trotzdem als kommunales Einzelprojekt auf der politischen Agenda. Ziel ist eine „Kleine Lösung“.

Aber auch mit weniger Fahrspuren ist zur Querung der Rheintalbahn ein aufwändiges Bauwerk nötig, sei es aufgeständert oder als Unterführung. Beides ist ein großer Eingriff in das Landschaftsbild. Die aufgeständerte Lösung bringt zudem Lärmemissionen für Hagsfeld und Rintheim. In jedem Fall verlieren beide Stadtteile ein wichtiges Naherholungsgebiet.

Bei einem Spaziergang vor Ort stellt sich nämlich schnell die Frage, ob man die neue Querspange überhaupt vertreten kann: An der von Gehölzen gesäumten „Alten Bach“, wie das schmale Gewässer heißt, das Hagsfeld durchquert (in Bild 2), leben in diesem Bereich Eisvögel. Hecken auf den benachbarten Wiesen sind Lebensräume von Nachtigallen und anderen Vogelarten, wie man als Laie im Frühjahr unschwer erhören kann.

Überhaupt ist dieser Bereich ein Erholungsraum, der von Vielen für die Fahrt mit dem Rad zur Arbeit oder zum Einkauf genutzt wird. Dass ein solcher, für Mensch und Natur wertvoller Raum auch leicht unwiederbringlich zerstört werden kann, sieht man weiter östlich an der Verlängerung der B 10 zum In-



Feldflur zwischen „Alte Bach“ und Elfmorgenbruchstr.



Von Rintheim nach Hagsfeld entlang der „Alten Bach“



Erholungsraum und Lebensräume für Tiere u. Pflanzen

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

Café Pan

*auf wunsch vegan

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

dustriegebiet Hagsfeld: Beton und Lärm entwertete die Feld- und Wiesenflur zwischen Grötzingen und der Elfmorgenbruchstraße beim Industriegebiet Hagsfeld. Auch hier wäre weniger mehr gewesen.

Durch die Realisierung der Südumfahrung in Hagsfeld wird der Straßenbau entlang der Nordtangentialtrasse wieder ein Scheibchen weiter ausgebaut: Die Anbindung der B 10 aus dem Pfinztal an die Autobahn A 5 und deren Verlängerung bis zur Elfmorgenbruchstraße geht dann zukünftig direkt in die Hagsfelder

Südumgehung über. Wenn auf der Westseite der Stadt eine weitere Straßenbrücke über den Rhein gebaut und diese dann eines Tages auch an die B 36 angeschlossen wird, sind wir von einer Nordtangente, die weiteren Verkehr anzieht, nicht mehr weit entfernt. Das Bauprojekt in dieser Form läuft einem unterschiedlichen Ziel der Stadt Karlsruhe zuwider: So wird neuer Autoverkehr erzeugt, anstatt den ÖPNV mit Bus und Bahn konsequent zu fördern – und dies gilt schon für die „Kleine Lösung“ in Hagsfeld.

Johannes Meister

Baden-Württemberg-Tarif – erste Erfahrungen und Beobachtungen

Seit dem letzten Fahrplanwechsel am 9. Dez. 2018 gilt für Bahnfahrten in Baden-Württemberg, soweit diese über einen Verkehrsverbund hinaus gehen, und einigen bestimmten angrenzenden Strecken der neue „bw-Tarif“, der den bisherigen DB-Preisstufe-C-Tarif abgelöst hat. Von offizieller Seite legt man Wert darauf, dass der bw-Tarif ein Tarif der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen ist – kein Tarif des Landes und auch kein reiner DB-Tarif. Ein gewisser Druck zur Einführung des bw-Tarifs habe sich aus zunehmender Verbreitung „neuer“ Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ergeben (hier im Raum Abellio und Go-Ahead), die nicht mehr automatisch zwingend den DB-C-Tarif anwenden (würden).

Der bw-Tarif besteht aus folgenden Komponenten:

0. Kaufmöglichkeiten

Der Verkauf ist im Prinzip unabhängig von Verkehrsunternehmen. In der Praxis erhältlich sind bw-Tarif-Fahrkarten an Fahrkartenselbstautomaten und Schaltern der DB und Abellio sowie im Internet – bis auf weiteres jedoch nicht an stationären oder mobilen Automaten von AVG und VBK. Dort fürchtet(e) man sich vor der Komplexität, Fahrkarten „von überall nach überall“ verkaufen zu müssen (bzw. nicht zu können). Aber einige spezielle Relationen (zum Beispiel die bisher durch den Ü-Tarif abgedeckten) hätte man durchaus gleich in den Automaten hinterlegen können.

1. Einzelfahrt in Baden- Württemberg über einen Verkehrsverbund hinaus

Der Preis basiert auf Entfernungskilometern, ist gegenüber dem bisherigen DB-Tarif ca. 25 % billiger (die Bahncard wird anerkannt) und enthält ohne Aufpreis auch die Zubringer- und Abbringer-Fahrt in den Verbundtarifzonen am Start- und Zielbahnhof.

2. Weiterfahrt (im Anschluss an vorhandene Zeitkarten) innerhalb eines Verkehrsverbunds

Damit gibt es jetzt offiziell eine Möglichkeit, Anschlussfahrkarten zur Weiterfahrt im Nachbarverbund zu bekommen – wo man bisher (bei strenger Auslegung der Bestimmungen) stets mit einem Bein im Gefängnis stand, wenn man sich vorab die Nachbarverbund-Fahrkarten auf konspirativen Wegen besorgte, bzw. darauf verwiesen wurde, doch an der Tarifgrenze auszusteigen und nach dortigem Kauf der Anschlussfahrkarte auf den nächsten Zug (in einer Stunde oder sowas) zu warten.

Speziell aufpassen muss man beim VRN (Verbund Rhein-Neckar). Dieser erstreckt sich über Baden-Württemberg hinaus, wo die bw-Weiterfahrt nicht anwendbar ist, wohl aber die DB-Weiterfahrt. Hier muss man an den DB-Automaten gleich am Anfang den richtigen Einstieg wählen. Sonst bekommt man durchaus auch für Strecken innerhalb des bw-Tarifgebiets (zum Beispiel Bad Schönborn-Heidelberg) den DB-Weiterfahrt-Tarif verkauft

zum höheren Preis, ohne Verbundgültigkeit am Zielbahnhof und ohne die Rückgabemöglichkeit bis zum Tag vorher.

Hingegen ein Abellio-Automat kennt den DB-Weiterfahrt-Tarif nicht und bringt bei Strecken wie Bad Schönborn – Frankenthal (innerhalb des VRN, aber über den bw-Tarif hinaus) nur eine unverständliche Fehlermeldung.

Diese „bwWEITERFAHRT“ ist offensichtlich nicht streng an einen Kilometer-tarif gebunden, sondern wird vom jeweiligen Verbund in eigener Entscheidung gestaltet und kann je nach dem teurer oder billiger sein als der reguläre Verbundtarif. Ein Beispiel ist Wannweil – Kirchentellinsfurt, die mutmaßlich kürzeste Strecke zwischen zwei Bahnhöfen in verschiedenen Verbundtarif-zonen, für 3,80 €. Für den gleichen Preis kommt man auch von Reutlingen-Sondelfingen (Sondelfingen! nicht Sindelfingen!) nach Tübingen-Derendingen: das sind 19 statt 2 Streckenkilometer, aber genau die gleichen Tarifzonen des Verbundes „naldo“.

3. Zeitkarten

Hier gibt es vorerst keine Änderung (d. h. Verbundzeitkarten bzw. der DB-Streckenzeitkartentarif gelten unverändert), sondern diese ist (erst) für die zweite Stufe in ca. zwei Jahren geplant.

4. Abschaffung bisheriger verbund-übergreifender Fahrkarten

Fahrkarten mit Gültigkeit in mehr als einem

bwtarif Gültig am 31.01.19

bwWEITERFAHRT EINFACH Kl.: 2
1 Erwachsener 1 BC 25

Verkauf erfolgt durch die DB Vertrieb GmbH

von **Rot-Malsch**
Malsch/St. Leon-Rot/Bad Schönborn VRN
175,185,195

nach **Wiesloch-Walldorf**
Wiesloch/Walldorf/Rauenberg VRN 155+165

über -

Gültig jeweils bis 3 Uhr des Folgetages

Gültig in Nahverkehrszügen/Regiobussen sowie in den angegebenen Start- und Zielgebieten in allen Verbundverkehrsmitteln

Umtausch/Erstattung vor 1. Geltungstag unentgeltlich

Nur gültig in Kombination mit Zeitkarte DB/ Nachbarverbund und BahnCard

607929902	(inkl. 7% MwSt)	EUR****1,55
69467053 -71	31.01.19 07:39	BARZAHLUNG
30		

Weiterfahrt nach bw-Tarif, günstiger als ...

DB Einfache Fahrt Gültig am 01.02.19
CIV 1080

FK zur Weiterfahrt 1 BC 25

1 Erwachsener Kl.: 2

von **Rot-Malsch**

nach **Wiesloch-Walldorf**

KEIN UMTAUSCH/KEINE ERSTATTUNG

GILT NUR IN VERBINDUNG MIT EINER ZEITKARTE FÜR DEN VOR- BZW. NACHLAUF

DAS IST GRÜN
100 % OKOSTROM IM DB FERNVERKEHR

607929902	MwSt D	EUR****2,00
69467197 -69	****2,00 7.00% = ****0,13	
32	01.02.19 09:38	BARZAHLUNG

... Weiterfahrt nach DB-Tarif: Aufpassen!

Verbund wurden je nach dem in den bw-Tarif überführt (Baden-Württemberg-Ticket in seinen verschiedenen Ausprägungen, Metropol-Tagesticket, RegioX-Ticket) oder aber (quasi über Nacht) einfach abgeschafft.

Speziell im Raum Karlsruhe entstand Verwirrung bzw. Missstimmung, weil damit der KVV-Tarif nicht mehr auf den Pforzheimer VPE-Schienenstrecken anerkannt wird (inzwischen gibt es eine Tageskarte „Regio-Spezial“, die im Gebiet von KVV und VPE gilt, zu ähnlichen Bedingungen wie zuvor die reine KVV-Tageskarte) und auch die Ü-Karten entfallen sind (auf Pfälzer Strecken gibt es sie noch, aber in Baden-Württemberg sind jetzt die entsprechenden bw-Tarif-Fahrkarten fällig – aber in den Bahnen nicht zu bekommen). Beim RegioX-Ticket wurde der Geltungsbereich eingeschränkt auf die Verbünde KVV, VPE, VGC und VGF – entfallen sind somit die Strecken nach Heilbronn, Öhringen, Achern und Bietigheim-Bissingen.

Interessanterweise scheinen andere Verbünde von diesem bw-Tarif-Zwang weniger beeindruckt als der KVV. Zum Beispiel im Nachbarverbund TGO gelten übergreifende Fahrkarten wie zum Beispiel

Europass+FDS oder badisch24 „einfach so“ weiter (wurden also weder abgeschafft noch in den bw-Tarif übergeführt).

Martin Theodor Ludwig

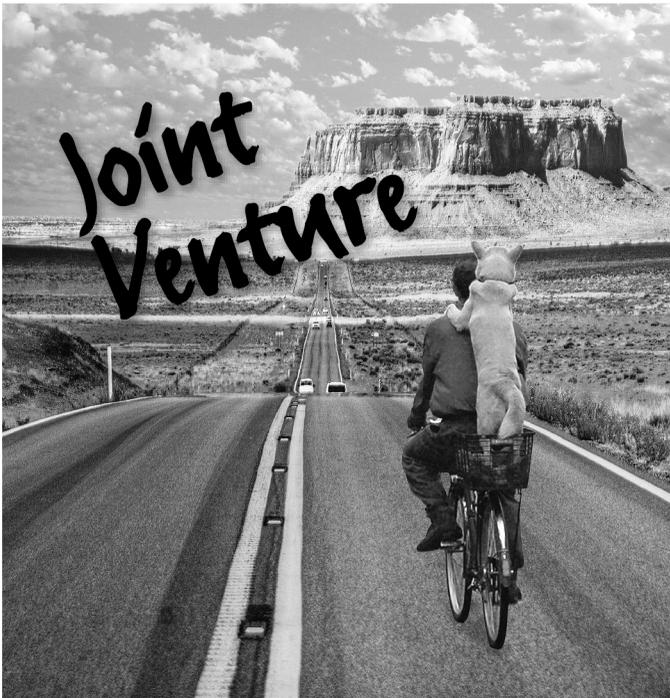
Licht und Schatten des neuen Zugangebots auf der Strecke Karlsruhe – Stuttgart

Eine nicht nur für Pendler besonders wichtige Bahnverbindung ist die zwischen Karlsruhe und Stuttgart. InterRegioExpress (IRE), RegionalExpress (RE) und S-Bahn haben zusammen das Zugangebot auf der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen – Bietigheim-Bissingen – Stuttgart ausgemacht. Für Karlsruhe relevant sind zudem die Anschlüsse von und nach Bad Wildbad. Seit Juni ersetzen Züge von ABELLIO und Go-Ahead die der DB, allerdings auch mit komplett neuem Fahrplankonzept. Die S-Bahnen der AVG enden bereits in Pforzheim und nicht wie bisher in Bietigheim-Bissingen.

Eine deutliche Verbesserung bietet die Verdichtung des IRE für alle, die werktags von Karlsruhe nach Stuttgart möchten. Hier gibt es nun mit 3 IRE und 1 IC in 2 Stunden einen Halbstundentakt. Nicht optimal ist das Angebot dieser Produktklasse aber an Wochenenden, wenn nach zwei Zügen im Halbstundenabstand der nächste erst eineinhalb Stunden

später folgt. Deutliche Verschlechterungen erleiden diejenigen Fahrgäste, die jenseits von Pforzheim nicht an IRE-Halten wohnen und regelmäßig über Pforzheim hinaus z. B. nach Karlsruhe umsteigen. Sie müssen nun im Pforzheim umsteigen. Direktverbindungen von und nach Bietigheim-Bissingen und Ludwigsburg sind Geschichte. Umsteigefreie Durchbindungen zwischen den S-Bahnen von Bad Wildbad mit denen aus dem Pfintal gehen einher mit Verschlechterungen des Anschlusses an den schnellen IRE nach Karlsruhe. Ob Vor- oder Nachteile am Ende überwiegen, muss sich nun erst einmal zeigen. Über Änderungen und Nachbesserungen sollte aber diskutiert werden, wenn auch durch die Vergabe von RE und IRE an unterschiedliche Unternehmen dazu weniger Spielräume bleiben, als bei einem Anbieter wie bisher. Auch wenn eine weitere Stufe von Angebotsverbesserungen angekündigt ist, wird sich die Grundstruktur dadurch jedoch wohl nicht ändern.

Wolfgang Melchert



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

In Karlsruhe wurde „fares Parken“ eingeführt

„Gewohnheitsrecht“ Gehwegparken abgeschafft

Jahrzehntelang wurde in Karlsruhe das Gehwegparken toleriert, solange 1,20 m frei blieben. Jetzt darf nur noch auf Gehwegen geparkt werden, wenn Parkmarkierungen das erlauben. Die lassen mindestens 1,60 m des Gehwegs frei.

Gehwegparken war in Karlsruhe toleriert, wenn 1,20 m des Gehwegs frei blieb. Die Politessen durften dann nicht einschreiten, so die Anordnung der Verwaltungsspitze. Mehrfach hatte das Landesverkehrsministerium den Oberbürgermeister darauf hingewiesen, dass diese Praxis den Ermessensspielraum überschreitet. Endlich wurde dann eine Regelung ausgearbeitet, die wenigstens eine deutliche Verbesserung für die Zu-Fuß-Gehenden und die zum Radfahren auf dem Gehweg verpflichteten Kinder gebracht hat: Autos dürfen nur noch auf dem Gehweg abgestellt werden, wenn dort Parkmarkierungen angebracht sind. Und diese Linien werden nur angebracht, wenn auf der Fahrbahn nicht genug Platz ist, der Gehweg mindestens 2,10 m breit ist und mindestens 1,60 m frei bleiben.

karlsruhe.de/b3/verkehr/automobil/gehwegparken.de

Das ist von der Regelbreite 2,50 m in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ weit entfernt, aber es geht wenigstens in die richtige Richtung. Es dauerte mehrere Jahre, bis für alle Stadtteile der Großstadt mit großem Aufwand festgelegt war, wo Parkmarkierungen aufgesprüht wurden und wo eben nicht. Erst danach wurde das „faire Parken“



Eisenlohrstr. vorher/nachher; F: Uwe Haack



zum Beginn dieses Jahres „scharfgeschaltet“, also bei Zuwiderhandlungen gebührenpflichtige Verwarnungen verhängt.

Als Ergebnis sind die Gehwege jetzt tatsächlich meistens frei. In manchen Straßen ist nur noch einseitiges Parken erlaubt. Es gab zwar einige Proteste von Leuten, die auf ihrem „Recht“ beharrten, vor der Haustüre parken zu dürfen, auch wenn es dieses Recht natürlich nicht gibt. In den Leserbriefen hielten sich positive und negative Meinungen die Waage. Die Verwaltung hat sich aber auch viel Mühe gemacht, möglichst viele Parkplätze zu erhalten. In Ausnahmefällen wurde dafür in das Straßenbegleitgrün eingegriffen, nur um die zu erwartenden Proteste der Autobesitzenden möglichst gering zu halten. Dafür gab es dann Proteste, weil das Grün wegfiel. Oder die Autos wurden ganz an die Hauswände dirigiert und zu Fuß muss man jetzt auf der Fahrbahn gehen, durch Schilder „Tempo 20“ mehr schlecht als recht geschützt.

Aus Klimaschutzgründen wird der Ressourcenverbrauch für Herstellung und Betrieb der Autos

bald nicht mehr im heutigen Umfang möglich sein, egal ob Verbrenner oder Elektromotor. Aber noch weigert sich der Bundes-Verkehrsminister, so sagen, was denn nötig ist, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen. Weil er weiß, dass dann deutlich größere Eingriffe in den Kfz-Bestand nötig sind.

Johannes Honné

Freier Autoverkehr auf die Hornisgrinde? Ein Drama in 4 Akten

Prolog:

In diesem Drama wirken mit:

- Die Hornisgrinde, 1161 m, höchster Berg des Nordschwarzwalds.
- Die Gemeinde Seebach und das Landratsamt Ortenau.
- Die Grindehütte und ihre Wirtsfamilie.
- Viele Autofahrer.

1. Akt: 1932–1997

1932 wird der Abschnitt der Schwarzwaldhochstraße von Unterstamm zum Mummelsee gebaut. Bei dieser Gelegenheit entsteht auch eine Stichstraße auf den Gipfel der Hornisgrinde, wo sich seinerzeit eine Jugendherberge befindet. Die Gipfelstraße wird jedoch schon wenige Jahre später (1938) wieder gesperrt, weil die Wehrmacht den Gipfelbereich belegt. Nach dem Krieg übernehmen französische Truppen die Hornisgrinde und der Gipfel bleibt weiterhin geschlossen. Als Wanderer muss man mit dem etwas tiefer liegenden Aussichtspunkt Katzenkopf vorlieb nehmen. Autofahrer erobern dafür in Massen den eigentlich idyllischen Mummelsee und machen daraus den „Rummelsee“.



Statt der Öffnungszeiten stand hier vorher „Zufahrt für Gäste und Besucher frei“; Fotos: Wolfgang Melchert

massenhaftem Autoverkehr hat man am Mummelsee als abschreckendes Beispiel direkt vor Augen. Auch auf anderen Bergen mit Gipfelstraßen werden diese geschlossen, beispielsweise am Belchen im Südschwarzwald, bei dem seit 2001 eine Seilbahn den Autoverkehr ersetzt. Auf die Hornisgrinde fährt – zumindest im Sommerhalbjahr – ein Linienbus, so dass auch körperlich Beeinträchtigte den Gipfel erreichen können.

3. Akt: Dezember 2018–März 2019

Eine Wirtsfamilie, die auch das Hotel Auerhahn in Hinterlangensbach betreibt, eröffnet im Dezember 2018 auf der Honisgrinde die „Grindehütte“. Die Hütte ist schön, das Personal ist freundlich, also alles bestens? Doch – hoppla – die Hütte wirbt im Internet mit freier Autozufahrt und kostenlosen Parkplätzen! Die Absperrschranke an der Gipfelstraße ist offen! Daneben lädt ein großes Schild „Grindehütte – Zufahrt für Gäste und Besucher frei“ zum Autofahren ein!

Sofort dagegen protestierende Naturschutzverbände bekommen vom Bürgermeister der Gemeinde Seebach die aufschlussreiche Antwort „Dieses Schild ist im Interesse des Betreibers. Und wir wollen, dass der Betrieb gut läuft.“. Das hört sich an, wie wenn die Wirtsleute den „Wunsch“ nach Straßenöffnung geäußert haben, um mehr Umsatz zu erzielen, und die Verwaltung das gerne erfüllt hat, weil



Die neue Grindehütte auf der Hornisgrinde.

2. Akt: 1997–2018

1997 verlässt das französische Militär die Hornisgrinde und Wanderer bekommen wieder freien Zutritt. Es kommt aber glücklicherweise niemand von der zuständigen Verwaltung (Gemeinde Seebach und Landratsamt Ortenau) auf die Idee, die Straße wieder zu öffnen. Denn das Thema Umweltschutz ist mittlerweile anerkannt und die Nachteile von

sie über Steuereinnahmen auch davon profitiert? Man hat für wahr schon harmlosere Dinge als Skandal bezeichnet.

Jetzt kommt es wie es kommen musste: An Schönwettertagen fluten Autofahrer in großer Zahl die Hornisgrinde, belegen die komplette Parkfläche auf dem Gipfel und auch großzügig die angrenzenden Flächen. Teilweise wird sogar noch einseitig auf der Zufahrtstraße selbst geparkt. Auf der Straße laufen Fußgänger wie die Hasen zwischen den fahrenden Autos herum, denn die Straße ist zugleich auch der Fußweg vom Mummelsee zur Hornisgrinde. Und auf der Straße gibt es zu diesem Zeitpunkt noch nicht mal ein Tempolimit. Hilflös verweist die Verwaltung auf eine geplante künftige Verkehrsregelung durch eine Computer-gesteuerte Schrankenanlage, die irgendwann im Sommer oder später errichtet werden könnte.



Hinweis an der Schranke für Mobilitätseingeschränkte

4. Akt: März 2019

Jetzt erkennt man auch bei den Verantwortlichen, dass es so nicht weiter gehen kann, und ergreift die schon lange überfälligen Maßnahmen: Die Einfahrt in die Gipfelstraße wird an Wochenenden und an „Schönwettertagen“ wieder durch eine Schranke geschlossen. Der Text auf dem Werbeschild wird abgeändert, jetzt steht dort nicht mehr die Einfahrt-Aufforderung, sondern die Öffnungszeiten der Hütte. Für Tage, an denen die Straße noch offen ist, gilt dort jetzt ein Tempolimit von 30 und ein Verbot für Motorräder. Außerdem wird der Busverkehr auf die Hornisgrinde ausgeweitet.

Auf einem Schild an der Absperrschranke und auf der Homepage der Grindehütte bekommt man Informationen darüber, wie mobilitäts-

eingeschränkte Personen noch mit dem Auto zur Grindehütte hochfahren können. Sie müssen zuerst zum 1,5 km entfernten Seibelseckle und sich an der dortigen Hütte gegen 50 € Kaution einen Transponder holen, mit dem sie die Schranke für eine Einfahrt öffnen können.

An einem Samstag im Mai war ich selbst auf der Hornisgrinde, ohne Auto, um zu erkunden, ob die neue Zugangsregelung funktioniert. Auf dem Gipfelparkplatz standen harmlose 7 Autos, die Wirtsleute hatten direkt an der Hütte noch eines stehen. Die Schranke war geschlossen. An der Rasthütte Seibelseckle erklärte mir die dortige Wirtin, dass sie insgesamt 10 Transponder für die Schrankenöffnung vorrätig hat, es können also maximal 10 Autos gleichzeitig auf die Hornisgrinde gelangen. Typischerweise gibt sie an Wochentagen 5 Transponder aus, aktuell waren auch gerade 5 unterwegs. Die Differenz zu den 7 von mir beobachteten Parkern waren wahrscheinlich Angestellte der Grindehütte oder Handwerker (im Außenbereich der Hütte wird noch gearbeitet). Die Seibelseckle-Wirtin versicherte mir, dass sie die Transponder nur an Personen ausgibt, die einen Behindertenausweis vorweisen, so dass ein Missbrauch ausgeschlossen ist.



Jetzt gibt es nur noch wenige Parker auf dem Gipfel, und ein Linienbus, den man bevorzugen sollte.

Epilog:

So wie es jetzt ist, könnte es eigentlich bleiben. Allerdings muss man befürchten, dass irgendwann doch die Computer-gesteuerte Schrankenanlage kommt und dann wieder nichtbehinderte Autofahrer in größerer Zahl auf die Hornisgrinde gelassen werden. Wir bleiben dran.

Wolfgang Melchert

Fahrradbefahrung und -konzept Waghäusel

Das Juni-Monatstreffen der VCD-Aktiven fand dieses Jahr in Waghäusel statt. Dort wird schon seit einiger Zeit ein Radkonzept entwickelt, wobei einige Maßnahmen bereits umgesetzt wurden. Die Befahrung war als kleine Runde gedacht. Leider kamen dann doch weniger als eingeladen, so dass es nur eine sehr kleine Runde wurde.

Im Rahmen des entstehenden Radkonzepts wurden drei Kategorien Pendlerrouen (Verbindungen zwischen den Stadtteilen und den Nachbarorten), Basisrouen (weitere wichtige Rouen) und Verdichtungsnetz festgelegt. Wir haben im wesentlichen die Pendlerrouen abfahren. Diese führen unter anderem auch über die Haupt-Ortsdurchfahrtsstraßen, die auch vom Kfz-Verkehr viel genutzt werden (trotz Umgehungsstraßen). Dort wurden im letzten Jahr Fahrrad-Piktogramme und sogenannte „Sharrows“ (Zusammensetzung aus „share the road“ und „Arrows“, auch „Piktogrammspur/-kette“) auf die Fahrbahn aufge-

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					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							H
		T								K	O	M
										F	O	R
										T		



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net



Ortsdurchfahrt Wiesental mit „kreativer“ Raumaufteilung und Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn, ...



... die nach Kreuzungen zu „Sharrows“ erweitert wurden, die auf die Fahrbahnbenutzung von Radfahrern hinweisen sollen; beide Fotos: Heiko Jacobs

bracht – für den VCD eine gute Maßnahme, um die lieben Autofahrer darauf aufmerksam zu machen, dass dort Radfahrer ganz regulär auf der Fahrbahn fahren. Die Stadt Waghäusel hatte zur Erläuterung auch eine sehr gute postkartengroße Infokarte herausgebracht, die aber offenbar leider nicht so große Verbreitung (z. B. in Geschäften) gefunden hat.

Auch sonst gibt es in Waghäusel eine Reihe von Verbesserungen seit der letzten VCD-Befahrung (u&v 3/16) wie die Erweiterung von Schutzstreifen und weiteren (allerdings zögerlichen) Aufhebungen von Benutzungspflichten. Andere Maßnahmen werden dagegen nur teilweise gut und teilweise unschön angegangen. So wurde an der Rad-/Fußwegeg-Einmündung in die Kirrlacher Str./Gymnasiumstr. zwar die Begegnungsgefahr durch Verbreiterung entschärft, die Sichtbarkeit von/in die Kirrlacher Str. aber nicht wirklich verbessert und stattdessen ein Stopp-Schild für Radfahrer aufgestellt (das nur sehr wenig Beachtung findet). In Kirrlach wurden mehre-

re Rad-Abstellmöglichkeiten (Anlehnbügel) eingerichtet. Leider aber nicht im mehr frequentierten Geschäftsbereich. Immerhin verbessert sich dadurch die Einsehbarkeit in die Kronauer Str. von einmündenden Straßen zum Nutzen aller (mit Auto oder Rad). Ob der neue im Bau befindliche Kreisel an der Kapelle in Wiesental (siehe Foto) radverkehrsfreundlich wird oder weniger, ist noch unklar.

Ansonsten bleibt natürlich noch viel zu tun in den nächsten Jahren. Die Anfänge sind teils vielversprechend, aber teils fehlt dann doch der entscheidende Kick zur wirklichen Verbesserung.

Bei der Befahrung gab es auch Gelegenheit, die neue grüne Stadträtin kennenzulernen.



Am neuen Kreisel endet noch die Runde der Gruppe; Foto: Holger Hopp

Denn erstmals seit vielen Jahren gibt es ein wenig Grün im neuen Gemeinderat (neben anderen nicht unerwarteten Neuzugängen).

Holger Hopp

Ausflug nach Villingen-Schwenningen 28.9.

Villingen-Schwenningen, die Stadt im südlichen Schwarzwald mit ihren badischen und württembergischen Stadtteilen, ist von Karlsruhe aus problemlos direkt und im Stundentakt mit der Schwarzwaldbahn in zwei Stunden zu erreichen. Doch wer kennt diese Doppelstadt? Wer weiß schon, dass sie 1994 vom „Focus“ zur Umwelthauptstadt Deutschlands gekürt wurde? Und dass dort der Neckar seinen Ursprung hat?

Wir wollen die Stadt am anderen Ende des Schwarzwalds Ende September erkunden. In Zusammenarbeit mit dem VCD Schwarzwald-Baar-Kreis wollen wir eine Fahrt dorthin anbieten. Für die knapp fünf Stunden vor Ort sind eine Führung durch die unversehrt gebliebene mittelalterliche Stadt Villingen mit Kurzbesuch im Franziskaner-Museum und Einkehr zum Mittagessen vorgesehen. Anschließend gibt es einen Bahntransfer nach Schwenningen mit einer kurzen Wanderung durch das Naturschutzgebiet „Schwenninger Moos“ (ca. 2 km) mit Neckarursprung.

Die Führung ist kostenlos. Spenden werden für die VCD-Kreisgruppe Schwarzwald-Baar verwendet. Anreise mit Baden-Württemberg-Ticket. Treffpunkt am 28.9. am Infopunkt im Karlsruher Hauptbahnhof um 9:45 h. Rückkehr in Karlsruhe gegen 19 Uhr. Mindestgruppenstärke: 5 Personen, max. 20 Personen, **Anmeldung bis zum 25.9. erforderlich** unter der E-Mail info@trans-pamina.eu oder telefonisch unter 0721/20 80 546.

Reiner Neises

Die umwelt&verkehr ist die Mitgliederzeitung dreier Vereine aus und für Karlsruhe und die Region. Sie wird dreimal jährlich ganz überwiegend ehrenamtlich und mit viel Herzblut gestaltet.

Bitte denken Sie daran, wenn nicht alles perfekt ist und bevor sie die Zeitschrift schnell ins Altpapier geben. Vielleicht fällt Ihnen ja noch jemand ein, an den Sie die Zeitung weiterreichen können.



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 9–13 BUZO **14–17** NABU

Mi. 9–13 BUZO/NABU *nachm. geschloss.*

Do. 9–13 BUZO/NABU *nachm. geschloss.*

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

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

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:
2.7., 6.8., 3.9., 1.10., 5.11., 3.12., 7.1., 4.2., 4.3., 7.4.

VCD-Stammtisch:

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

ADFC-Fahrradbüro

Termine s. Aushang o. adfc-bw.de/karlsruhe

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag im Monat,
19:30 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

26.7., 30.8., 27.9., 25.10., 29.11., 27.12., ...

Critical Mass – verkehrspolitische Radtour,
Kronenplatz, letzter Fr./Monat, 18 Uhr, s. a.

cm-ka.de facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 60,- €
(incl. 3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

20./21. Juli Das FEST Karlsruher Open-Air-
Festival, VCD-Infostand, Günther-Klotz-Anlage

20. Juli–3. August tourdenatur.net HH–HST

25. Juli, 18 – 21 Uhr, **Reparaturcafé,**
26. September, 18 – 21 Uhr, **Reparieren statt**

Wegwerfen und dadurch Ressourcen schonen.
Hilfe zur Selbsthilfe und Austausch in gemü-
tlicher Runde, Anmeldung erforderlich. Im leih.
lokal und Mitmachladen, Gerwigstraße 41,
reparaturcafe-karlsruhe.de

14. September Demo und Sternfahrt zur
IAA in Frankfurt Infos unter iaa-demo.de

15. September Markt der Möglichkeiten
mit BUZO-Infostand. Durlacher Marktplatz
und Saumarkt, 13-18 Uhr.

20. September Parking Day auch wieder in
Karlsruhe an div. Stellen, u. a. wieder Karlstr.
Aktuelle Infos: facebook.com/parkingday.ka/
und beim ADFC

20. September Weltweiter Klimastreik
Infos unter de.globalclimatestrike.net

26.–27. September Tage der Umwelt
Infostände und vielfältiges Veranstaltungs-
programm zu Mobilität, Erneuerbare Energi-
en, Klimawandel und Fairer Handel. Eingangs-
halle Hauptbahnhof Karlsruhe, 10-18 Uhr.
Weitere Infos unter ifeea-germany.de

**28. September Ausflug nach Villingen-
Schwenningen** Details siehe S. 15

26. Oktober, 12 – 18 Uhr, **Reparaturcafé,**
Infos s.o., diesmal aber im Kinder- und
Jugendhaus Oststadt, Rintheimer Str. 47

kais-pizza.de

Lieferservice
mit dem Rad



Brücken-
Restaurant



am Kronenplatz

www.kais-pizza.de

Tel: 0721-37 37 34