

umwelt & verkehr

Karlsruhe

Okt. 2003 1. Jahrgang Heft 3/2003



Radfahrer bei neuer Messe vergessen?!

DB: Pünktlichkeit um jeden Preis?

**Initiative Botanischer Garten:
Der Kampf geht weiter**

Liebe Leserinnen, Liebe Leser!

Manches hat sich seit unserer vergangenen Ausgabe zum Besseren gewendet: Dem Parken vor dem Schloss wurde Einhalt geboten und die Standseilbahnen im Südwesten bleiben dank lokalem Engagement alle erhalten.

Aber in anderen Dingen droht weiter Gefahr: "Erst die Rheinbrücke und dann die Tangente?" Der Titel eines Artikels der Badischen Neuesten Nachrichten vom 18.10.2003 beschreibt die Ziele von Vertretern der Stadt Karlsruhe: Realisierung der zweiten Straßenbrücke über den Rhein und der Nordtangente. Zur geplanten Stadtautobahn im Norden wird es daher vsl. in der nächsten Ausgabe des umwelt&verkehr wieder einen Beitrag geben. Diese Ausgabe enthält auch wieder einen Gastbeitrag: die Initiative Botanischer Garten berichtet über ihre weiteren Bemühungen, den denkmalgeschützten Park in vollem Umfang zu erhalten.

Wir freuen uns auch weiterhin über Beiträge anderer Verbände und Vereine. Gefragt sind Berichte und Kommentare zur Förderung einer ökologisch orientierten Umwelt- und Verkehrspolitik in Karlsruhe und in der Region Mittlerer Oberrhein.

umwelt&verkehr ist mittlerweile online: Unter www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de finden Sie übrigens nicht nur die aktuelle Zeitschrift und ältere Ausgaben. Alles Weitere hierzu steht im VCD-Teil dieser Ausgabe.

An dieser Stelle möchte sich das Redaktionsteam des umwelt&verkehr ganz herzlich bei Tanja Raupp bedanken. Sie hat die ersten drei Ausgaben unserer Mitgliederzeitschrift gemanagt. Leider verläßt sie Karlsruhe und damit auch die BUZO (siehe auch BUZO-Vorwort). Wir hoffen aber, eine würdige Nachfolgerin oder einen würdigen Nachfolger zu finden.

Trotz der ernsten Themen wünschen wir Ihnen auch für diese Ausgabe von umwelt&verkehr viel Freude bei der Lektüre.

BUZO, PRO BAHN und VCD!

J. Meister

Johannes Hertel

Heiko Jacobs

Titelbild: Parkhausfreuden, alle Samstage wieder

Impressum

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

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

Fahrgastverband PRO BAHN, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/38 06 48

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Tanja Raupp
e-mail: redaktion@umverka.de

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

Satz/Layout: Druckcooperative

Fotos: U. Haack, Chr. Köhler, H. Jacobs

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 2500, Gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

es ist Herbst, das Jahr geht zur Neige und es ist fast schon eine Tradition, dass wir im letzten Jahresquartal Personalfragen zu klären haben. Unsere Hauptverantwortliche für das Umweltzentrum, Tanja Raupp, ist Ende Oktober in eine andere Stadt gezogen, weit weg von Karlsruhe und hat somit ihre Tätigkeit bei uns beendet. Ich bedaure das sehr, genau wie der gesamte Vorstand, denn wir haben in sehr guter Arbeitsatmosphäre ein produktives Jahr miteinander verbracht. Wenige Worte aber viel machen lautete das Arbeitsmotto und „kein Problem“ – Tanjas häufigste Antwort, wenn es etwas zu erledigen gab. Das war ausgesprochen wohlthuend.

Bevor wir uns um die Nachfolge bemühen, muss die Finanzierung der Stelle für die Zukunft noch geklärt sein, bis Dato ist das nicht der Fall. Die Entscheidung fällt in der Gemeinderats-sitzung am 16. Dezember, erst dann können wir mit verbindlichen Aussagen rechnen. Für uns bedeutet dies, dass wir das Umweltzentrum für mindestens zwei Monate nicht besetzen können, oder gar, wenn alles schief läuft, die Stelle ganz entfällt, womit wir aber nicht ernsthaft rechnen.

Erfolgreich war unsere Aktion gegen das wilde Parken im nördlichen Schlossgartenbereich. Allerdings erst nach einer zweiten Anfrage beim Liegenschaftsamt erhielten wir die positive Nachricht, dass man mit uns einer Meinung sei und Abhilfe schaffen werde. Seither ist das große Eisentor am Eingang geschlossen und nur für einige Berechtigte gibt es eine Park-erlaubnis.

Die nicht so gute Nachricht haben wir aus dem Dezernat 3 (Planung Bauen und Wohnen, Liegenschaften Zoo und Forst) erhalten. Auf unseren Brief, wie es denn um den Spielplatz an der St. Stephans-Kirche bestellt sei, erhielten wir von Frau Bürgermeisterin Heinke Salisch die Antwort (26.09.2003), dass, angesichts der äußerst angespannten Haushaltslage [...] auf einen Wettbewerb zur Neugestaltung des Kirchplatzes St. Stephan bis auf weiteres verzichtet wird und auch die Baumaßnahme selbst noch nicht im Doppelhaushalt aufgenommen wird.“ In den BNN vom 18.10.2003 wurden unter dem Titel „Arbeiten zum ‚Haus der Kirche‘ vorgestellt“ mehrere Entwürfe von Jungarchitektinnen und -architekten präsentiert, die sich mit der Gestaltung

des besagten Platzes beschäftigten. Von einem Spielplatz war dort nicht die Rede, lediglich ein „Kirchenladen, der sich harmonisch mit einem kleinen Kinderbereich verbindet“ fand Erwähnung. Kommentar von Frau Salisch: „Das Haus der Kirche kommt jetzt erneut in den Planungsausschuss“. Ich bin einigermaßen ratlos.

Fall Sie mal eben kurz nach Japan jetten sollten, versäumen Sie nicht, sich am nächsten Kiosk die Zeitschrift „NIKKEIKE GEPPPO“ zu besorgen. Auf den Seiten 34-36 ist dort Erstaunliches über die BUZO zu entdecken. Wenn der Gedanke nicht so symphatisch ist und nun aber die Neugierde plagt – ein Exemplar zur Einsicht ist auch im Umweltzentrum vorhanden. Mehr darüber ist unter anderem auch auf der nächsten Mitgliederversammlung zu erfahren, zu der ich herzlich einladen möchte. Bitte beachten Sie dazu auch die offizielle Einladung auf der vorletzten Seite.

Bis dann,
Ihr

Uwe Haack



Vorstandssitzung praktischer Teil: Stuhlreparatur

Die Initiative Botanischer Garten kämpft weiter

Nachdem der Erste Preis des Architektenwettbewerbs um den Erweiterungsbau des BVerfG auf Verlangen der Architektenkammer Baden-Württemberg Ende Oktober des vergangenen Jahres aberkannt werden mußte (wir hatten im „Umweltschutz“ Ausgabe Juli 2002 ausführlich darüber berichtet), rückten, der Logik der Wettbewerbsregeln folgend, die beiden mit einem Dritten Preis bedachten Entwürfe in den Vordergrund. Gericht und Bund favorisieren den Entwurf Schrölkamp. Schrölkamp ist jedoch kein Kompromiss, und schon gar nicht ein erträglicher, sondern die nach dem „Riegel“ zweitschlechteste Lösung.

Die Mängel des Schrölkamp-Entwurfes, der weit in den Garten hineinragt, sind gravierend. Der Bau hätte eine verheerende Wirkung auf den Botanischen Garten und auf das Ensemble des Bundesverfassungsgerichts. Er zerstört die Harmonie des Botanischen Gartens und die von Heinrich Hübsch durch optische Tricks und raffinierte Perspektiven meisterhaft inszenierte Illusion eines zur Stadt hin sehr breiten und zum Schloß hin sehr tiefen Parkes. Schrölkamp mißachtet auch die Gestaltungsprinzipien Prof. Baumgartens:

- durch ein Sammelsurium heterogener Fassadenelemente, die in keiner Weise mit den bestehenden Pavillons harmonieren,
- durch ein dreigeschossiges Erscheinungsbild ausgerechnet an einer der empfindlichsten Stellen des Ensembles.
- Mit der Gartenseite des Pavillons 2 bildet der Entwurf Schrölkamp eine Wand zum Garten hin, die die lockere Verzahnung von Garten und Pavillons vernichtet und wichtige Perspektiven zerstört. Eine Pergola zur Kaschierung der öden Fassade erinnert an eine Schallschluckwand an den Autobahnen.
- Wertvoller Baumbestand müsste geopfert werden.

Die Initiative Botanischer Garten unterstützt hingegen eine von der Stadt selbst vorgeschlagene Variante, die

eine Aufstockung des Casino-Pavillons vorsieht und den Garten schont.

Zwar hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 22. 7. 2003 dem Drängen des Gerichts und des Ministeriums nachgegeben und Schrölkamp mit knapper Mehrheit kommunalpolitische Rückenbedeckung gewährt. Ziffer 2 des Gemeinderatsbeschlusses sieht jedoch ausdrücklich weitere Verhandlungen zur Realisierung einer Casino-Umbau-Variante vor. Die Initiative hatte auch in dieser Richtung schon vorgearbeitet. Es war ihr gelungen, einen ehemaligen Baumgarten-Mitarbeiter, heute Professor emeritus für Architektur, ausfindig zu machen. Seine Reaktion und die der Urheberrechtserben Prof. Baumgartens gaben zu der Hoffnung Anlass, dass doch noch eine von den Urheberrechtserben geforderte „qualitätsvollere“ Lösung als die Variante 1b der Stadt gefunden werden kann, die den Botanischen Garten nicht in der Weise beschädigt, wie dies bei Auerbacher und Schrölkamp der Fall ist.

Es ist jedoch nicht erkennbar, ob dieser vielversprechende Ansatz von der Stadt weiterverfolgt und welche Maßnahmen seitens der Stadt Karlsruhe selbst ergriffen worden sind, um dem ihr vom Gemeinderat am 22. 7. erteilten Auftrag gerecht zu werden. Die Anfrage der Initiative Botanischer Garten vom 3. 10. 2003 ist von der Stadt Karlsruhe bisher nicht beantwortet worden.

Hingegen war der Presse (BNN vom 21. 10. 2003) zu entnehmen, dass der Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe den Bauvorbescheid zugunsten des den Botanischen Garten schädigenden Schrölkamp-Baues erteilt hat. Aus dem Gericht verlautete im Zusammenhang mit dem Neubau des BVerfG auf dem Gelände des Botanischen Gartens, „die Bewältigung schlichter Baurechtsfragen“ stimme dessen Präsidenten „geradezu wohlgenut“ (BNN vom 11./12. 10. 2003).

Die Initiative Botanischer Garten hatte mittlerweile per Anzeige in den BNN vom 17. 7. 2003 ein allgemeines Bür-

gerbegehren eingeleitet, um eine Beeinträchtigung oder gar Zerstörung des denkmalgeschützten Botanischen Gartens durch den von Bund und BVerfG favorisierten Entwurf zu verhindern. Neben den ca. 50 000 Unterschriften unter ihren „Karlsruher Appell“ gegen Eingriffe in den Botanischen Garten hat sie - begleitet von der Häme des Repräsentanten des Gerichts, für den das Thema Erweiterungsbau im Botanischen Garten „einen gewissen Unterhaltungswert“ besitzt - in kürzester Zeit nochmals die für ein Bürgerbegehren/Bürgerentscheid erforderlichen 20 000 Unterschriften Karlsruher Bürgerinnen und Bürger gesammelt. Sie wird bei der Stadt Karlsruhe die Durchführung des Bürgerentscheides beantragen und appelliert nochmals an den Gemeinderat, die Durchführung des Bürgerentscheides zu unterstützen.

Die Initiative - die übrigens unter erschwerten Bedingungen kämpft, seitdem die Badischen Neuesten Nachrichten, die einzige Tageszeitung am Platze, offenbar auf einen Wink von höherer Stelle nicht mehr über den tapferen Kampf Davids gegen Goliath berichten - hat darüber hinaus den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg eingeschaltet und Wirtschaftsminister Döring als Vertreter der obersten Baurechtsbehörde aufgefordert, eine Rücknahme des von der Stadt Karlsruhe erteilten Bauvorbescheides zu veranlassen, notfalls anzuweisen. Beide Politiker wurden um ein Gespräch gebeten.

Da aus juristischen Gründen eine Klage der Initiative gegen den Bauvorbescheid nicht möglich ist, werden Mitglieder der Initiative Petitionen an den Landtag (Bauvorbescheid/Baugenehmigung und Grundstück) und an den Bundestag (Bauherrenstellung des Bundes) richten.

Für zig-tausende Bürger ist es unverständlich, weshalb der Botanische Garten als ein im Denkmaltbuch eingetragenes Kulturdenkmal ohne zwingenden Grund in starkem Masse beschädigt werden soll. Es geht nicht

Mit der Straßenbahn zur Neuen Messe?

nur um die in Anspruch genommene Fläche des Botanischen Gartens, sondern um die verheerende Wirkung des Schrölkamp-Baues auf den Botanischen Garten und das Ensemble des Bundesverfassungsgerichts. Bereits jetzt ist abzusehen, dass bei dem geringsten Vorkommnis die bereits zum Schloßplatz hin bestehende, der Öffentlichkeit unzugängliche Sicherheitszone des Gerichts in den Botanischen Garten ausgedehnt wird.

Die Initiative appelliert deshalb an alle Verantwortlichen, den erklärten Bürgerwillen zu respektieren und nicht den Schrölkamp-Entwurf mit aller Macht durchsetzen zu wollen, nur um die bei Start und Durchführung des Architektenwettbewerbs begangenen Fehler nicht zugeben zu müssen. Die Diskussion der vergangenen Monate hat bewiesen, dass es andere und bessere Lösungen gibt, die weder den Botanischen Garten noch das Baumgarten-Ensemble beschädigen. Wenn zu deren Realisierung ein ohnehin unter falschen Voraussetzungen begonnener und nicht korrekt durchgeführter Wettbewerb ausgesetzt werden muß, ist dies – und nicht ein ruiniertes Kulturdenkmal – der Preis für die begangenen Fehler.

Der Wunsch, begangene Fehler nicht eingestehen zu müssen, darf der besseren Lösung nicht im Wege stehen.

Initiative Botanischer Garten
Uta von Diemer

Nachdem nach langem Hickhack um die Finanzen nun die Neue Messe auch öffentlich eingeweiht ist, stellt sich für die künftigen Besucher auch ganz praktisch die Frage: Wie und mit welchem Verkehrsmittel komme ich dort am besten hin?

Während sich für diejenigen, die mit dem Fahrrad kommen, noch keinerlei vernünftige Lösung gefunden und möglicherweise auch noch gar nicht erst gesucht wurde (s.a. Artikel dazu im VCD-Teil), werden für den Autoverkehr bereits Tatsachen geschaffen. Erfreulicherweise konnte dabei aber immerhin die ursprünglich von der Gemeinde Rheinstetten geforderte Messestraße quer durch den südlichen Hardtwald bei Oberreut verhindert werden. Statt dessen wurde beschlossen, den überregionalen Verkehr von der Autobahnanschlussstelle Karlsruhe-Süd über den Forchheimer Stadtteil Silberstreifen zur Neuen Messe zu führen. Um die Bevölkerung im Silberstreifen nicht weiter zu belasten, wurde daher beschlossen die sowieso geplante Bahnunterführung im Silberstreifen zu verlängern, wobei die dadurch entstandenen Zusatzkosten von etwa 15 Mio. EUR von der Stadt Karlsruhe aufgebracht werden.

Weniger berauschend sieht dagegen die ÖPNV-Anbindung aus. Zwar gibt es in der Nähe der Messe die Stadtbahnhaltestelle „Leichtsandstraße“, die regelmäßig von der Stadtbahnlinie S2 bedient wird. Von den ursprünglichen Überlegungen die Straßenbahn über die B36 direkt auf das Messegelände zu führen und dort einen eigenen Messebahnhof einzurichten, hat sich der KVV jedoch inzwischen aus Kostengründen wieder verabschiedet. Nichtsdestotrotz kann bei einer Fahrzeit von 21 Minuten von der Haltestelle Marktplatz und einem anschließenden Fußweg von nochmals etwa 300 m wohl von einer immerhin noch einigermaßen akzeptablen Anbindung der Messe an die Karlsruher Innenstadt gesprochen werden.

Ganz anders sieht die Sache jedoch für diejenigen aus, die vom Hauptbahn-

hof zur Neuen Messe wollen. Hier wird mit der Straßenbahn der Weg nach Rheinstetten vorerst nur über den Umweg Kaiserstraße führen. Außerdem soll zu Spitzenzeiten ein Shuttle-Bus vom Hauptbahnhof zur Neuen Messe eingerichtet werden, der unterwegs nur an der Europahalle (Haltestelle Beiertheim-West) hält. Vor dem Hintergrund, dass die Neue Messe Karlsruhe aber einen überregionalen Anspruch hat, erscheint es wenig wahrscheinlich, dass insbesondere bei Großveranstaltungen durch diesen Bus-Shuttle wirklich die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können.

Eine wirklich gute Lösung wird hier deshalb nur die direkte Anbindung der Messe an den ICE-Strecke Karlsruhe-Rastatt bringen können. Diese ist zwar seit längerem angedacht und mit dem Bau eines 3. Gleises auf der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Durmersheim, das die AVG derzeit im Auftrag der Deutschen Bahn AG plant, werden hierfür derzeit erfreulicherweise auch die notwendigen Voraussetzungen geschaffen. Mit etwa 15 Mio. EUR für das knapp 2 km lange Stichgleis von der ICE-Strecke zur Messe und den neuen Messebahnhof (von denen wiederum bis zu 85% über GVFG-Mittel von Bund und Land gefördert werden können) liegen die Kosten hier auch deutlich unter denen für den Silberstreifen-Tunnel. Allerdings gibt es bedauerlicherweise bis heute noch keine Finanzierungszusage der Stadt Karlsruhe oder Messe-Gesellschaft. Bleibt nur zu hoffen, dass diese Zusage möglichst bald kommen wird. Denn für die Region Karlsruhe, die mit ihrem ÖPNV weltweit Vorreiter ist, wäre es schon peinlich, wenn sie hier nicht wenigstens mittelfristig eine gute Anbindung schaffen würde.

Johannes Stober

Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier eine fast unendliche Geschichte wird im Juni 2004 wahr!

„So einfach ist das nicht: da hat jemand einen Einfall (eine Idee mag man so etwas nicht nennen), dann macht man einen Strich in den Stadtplan, veranstaltet eine Ortsbegehung, schickt den Einfall an die Stadtverwaltung ... und erwartet, dass die Straßenbahn >möglichst bald< in die angegebene Richtung fahren wird.“ Damit wurde am 2. August 1983 die AG Verkehr der BUZO vom damals zuständigen Dezernenten für die Verkehrsbetriebe, Bürgermeister Kurt Gauly, abgefordert. Und weiter wird in diesem Schreiben Altbekanntes der BUZO mitgeteilt: „Wissen Sie immer noch nicht, dass die Schienenstrecken den Entwicklungsachsen vorbehalten bleiben müssen? Nehmen Sie nicht zur Kenntnis, dass die Deutsche Bundesbahn, die im ÖPNV jährlich rund 4 Mrd. DM Defizit einführt, sich aus der Flächenbedienung per Schiene Schritt für Schritt zurückziehen muss, um nicht zahlungsunfähig zu werden? ... Haben Sie Ihren eigenen Vorschlag mit der m.W. bei Ihrer Bürgeraktion noch bestehenden Arbeitsgemeinschaft Umweltschutz abgestimmt? Haben Sie übersehen, dass die als erste Teilstrecke zu errichtende Trasse durch die Ernst-Friedrich-Straße nur durch Beseitigung einer in der Mitte der Straße befindlichen Baumallee erfolgen könnte? ... Es gehört zu den Daueraufgaben der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, die einzelnen Linienführungen zu optimieren. Insofern sind sie für brauchbare Vorschläge immer dankbar. Ihr jüngster Vorschlag eignet sich aber für eine solche Linienverbesserung nicht.“

Der genannte Schriftwechsel aus dem Jahre 1983 zwischen der BUZO und dem Rathaus war nicht das erste Bemühen um eine Straßenbahn in die genannte Richtung. Schon in den fünfziger Jahren wurde laut über eine Straßenbahnverbindung nach Aue nachgedacht, allerdings wurde die Idee im Zuge der Motorisierung nicht mehr weiter verfolgt. Der AG Verkehr der BUZO kann deshalb maßgeblicher Anteil zugeschrieben werden, dass jetzt das Planfeststellungsverfahren läuft. AG-Verkehr-Mitglied Gerhard

Stolz wurde kurz nach dem genannten Schriftwechsel neues Mitglied im Karlsruher Gemeinderat. Als Stadtrat der Grünen Liste fragte er deshalb ganz offiziell am 19.10.1983 nach einer möglichen Straßenbahnführung nach Aue. Die Antwort fiel zwar freundlich aber bestimmt aus: „... sehen die Verkehrsbetriebe keine realistische Möglichkeit, die Straßenbahn nach Durlach-Aue zu führen.“ Gründe für die Ablehnung waren ein zu geringes Potential, zu hohe Kosten und die bereits erwähnten Bäume in der Ernst-Friedrich-Straße.

Stolz kam zur Erkenntnis, dass eine kleine Partei wenig anstoßen kann, wenn nicht die größeren Parteien von dem Vorhaben überzeugt sind. Also wurden Mehrheiten gesucht. Die SPD Durlach lehnte ab, „brauchen wir nicht!“. Die Argumente des damaligen Durlacher SPD-Vorsitzenden klangen ähnlich derer des Bürgermeisters und seiner Verwaltung.

Nachgegeben wurde trotzdem nicht: Mit der Gewissheit, dass sich zumindest die Durlacher CDU nicht gegen das Vorhaben stellen würde, wurden viele Gespräche geführt, bei denen sich herausstellte, dass eine Führung der Bahn nicht nur nach Aue, sondern weiter nach Wolfartsweier wesentlich wirtschaftlicher sein würde, so dass im Jahre 1986 ein offizieller Antrag für eine Straßenbahn nach Durlach-Aue und Wolfartsweier von der Grünen Liste und dem Durlacher CDU-Stadtrat Wolfram Jäger gestellt wurde. Immerhin war

Bürgermeister Gauly jetzt wenigstens bereit, den Antrag zu prüfen! Auch die Verkehrsbetriebe sagten eine Prüfung zu, signalisierten allerdings langwierige Prüfungen. Die SPD wollte jetzt nicht mehr abseits stehen und verhielt sich plötzlich nicht mehr ablehnend. Eine SPD-Stadtplanerin versuchte BUZO, Grüne und CDU zu überholen und stellte Alternativtrassen vor, die sich sofort als Unsinn herausstellten.

Nach über zehn Jahren hat man sich auf die einzig sinnvolle Trasse durch die Ernst-Friedrich-Straße, dem Lohn-Lissen-Grünzug und dem Säuterich verständigt. Damit wurde die bereits 1983 von der BUZO, den Grünen und der CDU vorgeschlagene Variante von der Verwaltung für gut befunden, so dass die Bahnen ab Juni 2004 nach Wolfartsweier und natürlich auch nach Aue rollen können.

Übrigens, die Platanen in der Ernst-Friedrich-Straße konnten teilweise erhalten bleiben, wenigstens Platz für Neupflanzungen wurde geschaffen, weil die Planer einen Vorschlag der BUZO von 1983 seitenverkehrt übernommen haben: „Wir schlagen deshalb eine nur noch zweispurige Straßenführung auf der östlichen Seite vor, so dass die westliche Ernst-Friedrich-Straße für die Straßenbahn zur Verfügung stehen könnte. ... Dabei könnte der Baumbestand erhalten bleiben.“



Straßenbahntrasse Aue/Wolfartsweier

Und was erwartet die Durlacher und ihre Umlandortschaften demnächst in Sachen ÖPNV konkret?

Durlach ist auf den ersten Blick hervorragend an den ÖPNV angeschlossen. Drei S-Bahn-Linien, zwei Straßenbahnlinien und neun Buslinien führen nach Durlach. Bei näherer Betrachtung stellt sich jedoch heraus, dass mit Ausnahme der beiden Straßenbahnlinien 1 und 2 und der Buslinie 21 alle Linien Durlach selbst nur am Rande bedienen, am Bahnhof und an der Endstation, und kaum eine innerstädtische Erschließung vornehmen, da sie lediglich Verbindungen zum Umland und zu den Ortsteilen herstellen. Hinzu kommen bei den Bussen kaum merkbare Fahrpläne mit einem stetigen Wechsel der Taktzeiten.

Dies brachte die Durlacher Grünen auf den Plan und sie entwarfen bereits 1998 ein ÖPNV Konzept für Durlach. Dabei stand im Mittelpunkt die möglichst direkte Anbindung der Innenstadt von allen umliegenden Ortschaften und Stadtteilen mit einem einheitlichen und dadurch merkbaren 20-Minuten-Takt möglichst von 5.00 bis 24.00 Uhr.

Ob der durchgehende 20-Minuten-Takt ab dem 12. Juni 2004, dem Tag der Eröffnung der Straßenbahn nach Wolfartsweier, umgesetzt wird, ist noch offen, mit Sicherheit werden alle anderen Vorschläge aus dem ÖPNV-Konzept der Durlacher Grünen übernommen:

Neben der Linie 2 verkehrt auf der Neubaustrecke von Wolfartsweier eine neue Linie 8 mit Endhaltestelle Durlach Turmberg. Es ist zu hoffen, dass die-

se Linie auch abends und am Wochenende verkehrt, bisher ist geplant abends und sonntags den Betrieb einzustellen.

Die Buslinie 24 (alt 43) Hohenwettersbach – Bergwald erschließt Aue-Ost über die Brühlstraße und bindet den Schlossplatz an.

Die Linie 21 (Grötzingen) wird verknüpft mit der Linie 23 (Stupferich).

Linie 26 (alt 46) Geigersberg bleibt, außer der Streckenänderung über den Schlossplatz, wie alle bisher genannten Linien. Probleme mit der Genehmigung haben die Verkehrsbetriebe wegen immer noch dort in der Haltestelle verkehrender Autos.

Die Linie 42 ab Bahnhof übernimmt die Anbindung des Killisfeldes und soll bis zum Durlacher Tor geführt werden.

Gerhard Stolz

Läßt Weinbrenner uns im Regen stehen?

Denkmalschutz und öffentlicher Verkehr

Eine Glosse von Wolfgang Melchert

An der wichtigsten Haltestelle (Marktplatz) einer namhaften Großstadt (Karlsruhe) steht ein Fahrgast am Bahnsteig Richtung Hauptbahnhof. Es regnet. Der Fahrgast wird naß. Er findet keine Unterstellmöglichkeit, ebenso wenig eine Abfahrten-Anzeigetafel, und der nur wenige Zentimeter hohe Bahnsteig ist der niedrigste weit und breit.

Sollte in einer Stadt mit ansonsten vorbildlichem öffentlichen Nahverkehr hier nicht eine Verbesserung möglich sein? Leider nein, denn der Denkmalschutz erlaubt es nicht. Der Marktplatz soll so erhalten bleiben, wie ihn der alte Weinbrenner einst gebaut hat. Weinbrenner ist also Schuld, er läßt uns im Regen stehen.

Was wäre denn, wenn es zu Weinbrenners Zeiten schon Straßenbahnen gegeben hätte?

Hätte er nicht vielleicht eine künstle-

risch ansprechende überdachte Haltestelle geschaffen? Die dann ihrerseits heute unter Denkmalschutz stände?

Andererseits, wenn es zu Weinbrenners Zeiten den Denkmalschutz schon gegeben hätte, hätte er den Marktplatz gar nicht erst bauen können. Denn dort stand vorher die Hofkapelle, wahrscheinlich denkmalgeschützt.

Und überhaupt hätte der alte Karl seine Stadt gar nicht bauen können, wenn der Hardtwald damals schon unter Schutz gestanden hätte.

Was sagen uns diese Überlegungen? Eine Stadt ist etwas lebendiges, hier leben Menschen. Jede Generation hat das Recht, in ihrer Stadt Veränderungen vorzunehmen. Selbstverständlich sollte man dabei behutsam vorgehen und nicht leichtfertig das historische Erbe zerstören, wie beispielsweise beim Abriß des „Dörfle“. Ein gläser-

nes Haltestellendach und ein höherer Bahnsteig auf dem Marktplatz sollten aber doch möglich sein.

Unter dem Denkmalschutz leidet auch die Mobilitätszentrale und KVV-Kundenzentrale am Marktplatz. Auf sie weist nur ein winziges Schild hin, dunkelgrau auf hellgrau vor beigem Hintergrund. Auffälligere Hinweise verbietet der Denkmalschutz.

Damit ist sie so gut getarnt, daß ein Fremder sie kaum entdeckt, selbst wenn er nur 50 Meter entfernt steht. Dafür sieht man großformatige Leuchtschilder an Sparkasse, Dresdner Bank und Modehaus Schöpf. Warum dürfen die, was der Mobilitätszentrale verweigert wird? Bitte etwas mehr Gerechtigkeit, der alte Weinbrenner würde bestimmt ein Auge zudrücken.

Zum neuen Fahrplan ab 14.12.2003

Bald ist es so weit: Fahrplanwechsel! Das bedeutet für die Bahnnutzer immer wieder Erwartungen auf Verbesserungen – die teilweise auch erfüllt werden, aber es gibt aus Fahrgastsicht immer wieder und viel zu oft Enttäuschungen.

Sieht man im neuen Fahrplan nach letzteren, so nützt es den Betroffenen wenig, wenn die Bahn sagt „Zur Verbesserung der Pünktlichkeit“ können ICE 270 und ICE 271 z.B. nicht mehr in Baden-Baden halten. Oder: Bei ICE 78 (Zürich – Hamburg) kann der Halt in Offenburg (bisher 8.19 Uhr) nicht mehr bedient werden. Für Karlsruhe entfallen 4 IC-Zugpaare auf der direkten Rheintallinie „im schwach frequentierten Abschnitt Karlsruhe - Mannheim - Mainz“ und beginnen bzw. enden dann in Frankfurt/M.

Wer also bisher gewohnt war 6.12 Uhr oder 8.12 Uhr oder 10.12 Uhr oder abends 20.12 Uhr ins Rheintal zu starten und dieses gemütlich zu genießen, der braucht jetzt bei gleicher Ankunft in Köln erst viel später Karlsruhe, nämlich um 7.01 Uhr oder 9.01 Uhr oder 11.01 Uhr zu verlassen – dafür erlebt er die moderne Bahn mit 300 km/h über die Neubaustrecke und zahlt dafür auch etwas mehr, 64,- EUR statt bisher 43,60 EUR! Übrigens fahren die IC um 6.12 Uhr / 8.12 Uhr / 10.12 Uhr schon seit dem 6. Oktober bis Ende November nicht mehr von Karlsruhe nach Köln, wegen Bauarbeiten, sagt der Anschlag der DB im Karlsruher Hauptbahnhof: Ob das zum Angewöhnen des neuen Weges dienen soll oder zum Abgewöhnen des gewohnten oder ob es nur Zufall ist? – Ein Schelm, der schlechtes dabei denkt!

So manche andere Hoffnung erfüllt der neue Fahrplan leider nicht. Eine davon wäre die Wiedereinführung der früheren InterRegio - Halte abends in Karlsruhe-Durlach gewesen. Seit im letzten Jahr diese IR in IC umgewandelt wurden, sind abends 3 Halte in Durlach entfallen. Konnte man früher von Nürnberg kommend in genau 3 Stunden Durlach, und damit den ganzen Karlsruher Osten, erreichen, so verliert man

jetzt eine halbe bis gar eine dreiviertel Stunde an Zeit durch Umstiege in Pforzheim auf die S5 bzw. auf den RE, da 22.32 Uhr ab dort nur der RE folgt.

Doch es gibt auch Gutes!

Neu ist (wieder) die direkte Reisemöglichkeit morgens zeitig mit dem ICE-Sprinter nach Berlin. Bei Abfahrt 4.41 Uhr wird Berlin-Zoo um 9.44 Uhr erreicht und in Frankfurt besteht Anschluss nach Hamburg Hbf., dort



an 9.26 Uhr. Somit sind Tagesfahrten nach Berlin mit Rückkehr um 0.13 Uhr möglich.

Morgens und abends wird auch Wiesloch-Walldorf zum IC-Halt. Abends um 20.39 Uhr von Hamburg und um 22.39 Uhr von Stralsund, morgens um 7.15 Uhr nach Stralsund. Warum das für Karlsruhe-Durlach nicht möglich sein soll, bleibt hier als Frage!

Im **Nahverkehr** gibt es gleich zwei positive Änderungen:

Im Norden von Karlsruhe fährt ab 14. Dezember die S-Bahn RheinNeckar. Zwei Linien verkehren zwischen Kaiserslautern – Neustadt – Ludwigshafen – Mannheim – Heidelberg – Eberstadt, teilweise bis Osterburken.

Zwei weitere Linien beginnen in Speyer (voraussichtlich ab 2006 in Gernersheim), führen über Ludwigshafen und Mannheim, biegen in Heidelberg nach Süden ab und enden in Bruchsal (als S4 bezeichnet) bzw. in Karlsruhe (als S3).

Die Bahnen von und nach Karlsruhe fahren eigentlich schon jetzt als RB. Sie werden künftig gleichzeitig ab Bruchsal ohne Halt in Untergrombach und Weingarten erst in Karlsruhe - Durlach und am Karlsruher Hbf. bzw. umgekehrt halten. Moderne, klimati-

sierte Fahrzeuge der Baureihe 425 mit leichtem Zustieg und besserer Beschleunigung werden dann als „rote“ S3 auf dieser Strecke fahren. Aber auch die „gelbe“ S-Bahn bleibt. Nur die Nummern ändern sich: War bisher schon die Linie nach Odenheim als S31 bekannt, so wird die Linie nach Menzingen künftig S32 heißen und die S3 ist dann eben die S-Bahn nach Heidelberg.

Im Süden von Karlsruhe macht der Ausbau der Murgtalbahn Fortschritte. Bis zum Freudenstadter Stadtbahnhof ist dann die Strecke elektrisch befahrbar. Das bedeutet, dass in Raumünz-ach nicht mehr umgestiegen werden muss; die Stadtbahnen also bis Freudenstadt-Stadt fahren können. Für die Anschlüsse in Freudenstadt-Hbf. nach Hausach und Eutingen/Horb verkehren Triebwagen der Baureihe 627.

Weiterhin werden auch 2004 die Diesel-RE der DB direkt zwischen Karlsruhe-Hbf. und Freudenstadt-Hbf. im 2-Stunden-Takt verkehren. Aber auch die Stadtbahn bietet schnelle Züge an, welche zwischen Forbach und Baiersbronn ohne Halt verkehren.

Bleibt die Hoffnung, dass auch die Fahrpreisgestaltung zwischen den Verkehrsverbünden gut geregelt wird. Bisher war die Umsteigestelle Raumünz-ach auch Tarifgrenze des KVV. Zum Schluss noch etwas Positives von der S4: Heilbronn und Karlsruhe werden zweimal täglich mit einem „Kraichgau - Sprinter“ in knapp 60 Minuten verbunden. Diese Züge fahren etwas außerhalb der Berufsverkehrszeiten ab Karlsruhe 8.13 Uhr und 18.13 Uhr und ab Heilbronn 8.45 Uhr und 16.45 Uhr. Gehalten wird nur in Durlach, Bretten und Eppingen. Da die Züge auch an Wochenenden verkehren, ergeben sich gute Möglichkeiten für Tages-, Einkaufs- und Ausflugsfahrten.

Wenn man die vorstehenden Zeilen überblickt, erkennt man die positiven Änderungen, die im Nahverkehr für den Karlsruher Bereich deutlich überwiegen, während man das im Fernverkehr nicht so empfindet. Aber der Name Karlsruhe ist ja schon länger mit einem beispielhaften Nahverkehr verbunden.

Siel.

Pünktlichkeit – um jeden/welchen Preis?

„Zur Verbesserung der Pünktlichkeit“ schreibt die DB in ihrer Vorschau-broschüre zum Fahrplanwechsel 2004, kann dieser oder jener Halt in Offen-burg und in Baden-Baden nicht mehr bedient werden.

Die ICE-Linie 50 Saarbrücken – Frank-furt – Dresden teilt man in Frankfurt „zur Pünktlichkeitsverbesserung“ und ge-steht damit ein, dass extrem lange Zugläufe wie der IC Passau – Frankfurt – Köln – Dortmund – Hannover – Leip-zig – Dresden, aber auch Nahver-kehrszüge wie Offenburg – Karlsruhe – Heidelberg – Kaiserslautern – Saar-brücken – Trier vielleicht wirtschaftlich, aber eben doch verspätungsanfällig und damit schlecht für das Image waren.

Den Knoten Mannheim will man ent-zerren. Dabei war man früher doch stolz, dass man in jeder Stunde zwis-chen zwei Zügen von Norden bzw. Sü-den am gleichen Bahnsteig umsteigen konnte. 3 bzw. 8 Minuten Halt der Züge reichten. Es klappte nicht nur in Mann-heim, sondern auch in Köln, Dortmund, Hannover und Würzburg. Korres-pondenzzüge nannte die DB diese An-schlüsse vor 20 Jahren.

Jetzt scheinen Anschlüsse der DB eher lästig zu sein. Muss ein Anschlusszug auf einen verspäteten warten, bekommt er eben auch Verspätung. Also: Kein Anschluss bedeutet weniger Verspä-tungen! Das Image ist gerettet, aber mancher Kunde verloren – welch ho-her Preis!

Etwas zum Anschauen können die Leser selbst am Karlsruher Haupt-bahnhof erleben: Auf Gleis 1 fährt die Regionalbahn (RB) zur Minute 35 in die Pfalz Richtung Landau und Neu-stadt/W. ab. Genau 2 Minuten vorher kommt zur Minute 33 die RB aus Mann-heim über Graben/Neudorf am Gleis 2, also am selben Bahnsteig an. Es wür-de wunderbar zum Umsteigen reichen; aber es ist kein Anschluss, denn auf Gleis 1 wird minutengenau abgefahren. Tante Minna aus Friedrichstal soll ru-hig eine Stunde eher kommen, dann kann sie ohne Hektik nach Rohrbach weiterfahren. Und Onkel Max aus Bad Schönborn muss das auch, wenn er nach Wissembourg will, denn auch

seine RB aus Heidelberg kommt Mi-nute 33 in Karlsruhe an.

Wenn Sie das erlebt haben, gehen Sie weiter nach Gleis 9. Dort steht jede zweite Stunde die aus Odenheim kom-mende S-Bahn nach Rastatt und war-tet 8 Minuten bis zur Weiterfahrt z.B. um 11.54 Uhr. Jetzt können Sie einen echten Winke-Winke-Anschluss erle-ben. 11.53 soll am Nachbargleis 10 der IRE aus Stuttgart ankommen. Und selbst wenn er pünktlich ankommt, sehen die Fahrgäste des IRE die S-Bahn nur noch von hinten, denn sie fährt pünktlich ab. Nach Malsch kommt Herr Dr. Müller aus Stuttgart ja auch eine S-Bahn später!

Umgekehrt geht das Spiel natürlich auch: Ankunft der RB aus der Pfalz zur Minute 22, Abfahrt nach Graben/Neudorf auch 22 und nach Heidelberg 23. Oder Ankunft aus Malsch 04, Ab-fahrt IRE nach Stuttgart 05.

Noch ein ganz gemeines Beispiel am Schluss: Wer von Pforzheim nach Heidelberg fahren will, dem bietet die DB sogar ICE-Verbindungen über Vaihingen / Enz an.

Aber auch für Nahverkehrsfahrer wird ein gutes Angebot bereitgehalten, z.B. IRE ab Pforzheim 13.30, bis Durlach ohne Halt. Dort an 13.46, und 5 Minu-ten später weiter die RB nach Heidel-berg. Wenn es nur immer klappen würde. Denn ist der IRE leicht verspä-tet ruft eine freundliche Stimme zur Beeilung auf „Ihr Zug steht abfahrbe-reit auf Gleis 1“. Aber die Signale wer-den in Karlsruhe gestellt. Kaum hat der IRE aus Pforzheim die letzten Weichen bei seiner Einfahrt nach Gleis 2 verlassen, zeigt das Signal am Gleis 1 für den Zug nach Heidelberg „grün“. Der Zug fährt pünktlich ab und darauf kommt es ja schließlich an.

Siel.

Kurzinformationen

Beim Versandservice des Verbraucher-zentrale Bundesverbandes (vzbv) in Olsberg liegen noch 4.800 Exemplare des Faltblattes „Ihre Rechte bei Bus und Bahn“ bereit.

Sie können dort per e-mail versandservice@vzbv.de oder per Te-lefon 02962/908647 angefordert werden.

Der neue Fahrplan der Bahn ab dem 14. 12. 2003 ist ab sofort unter <http://bahn.hafas.de> abrufbar.

Bahnreisen werden ab dem 15. 12. für viele Fahrgäste einfach und günstiger. Mit der neuen „City-Ticketfunktion“ können Eigentümer der BahnCard 25 und der BahnCard 50 in 44 deutschen Städten mit ihrer Fernverkehrs-fahrkarte am Zielort kostenlos mit Bus, Straßenbahn oder U-Bahn zur Zieladresse fahren.

(dpa)

Kopf frei,
Buch auf, ...

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

... loooooo!

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

Zerstörungslust und Diebstahl an Fahrrädern

Neulich hat mich meine Tochter auf ein Fahrrad aufmerksam gemacht, das halbwegs versteckt auf einer hohen Ligusterhecke lag. Das neuwertige Mountainbike hatte ein eingetretenes Hinterrad und das Vorderlicht war abgerissen. Meiner Meinung nach ließe sich der Schaden beheben. Das Fahrrad hatte eine Codenummer und ich brachte es zum Fundamt.

Um diesen Artikel zu vervollständigen, ging ich nach drei Wochen zum Fundamt, um eventuell zu erfahren, ob sich der Eigentümer gefreut hat, dass sein Fahrrad wieder aufgetaucht ist, oder ob er es bedauert, weil die Versicherung keine Zahlung mehr leisten würde.

Es erleben wahrscheinlich viele Fahrradfahrer, dass auf ihr Fahrrad ein Anschlag verübt oder dass es gestohlen wird. Das Abdrehen von Klingeldeckeln und das Durchstechen von Reifen ist zum Glück aus der Mode gekommen, aber es gibt viele andere Schwachpunkte am Fahrrad, an denen sich Bösewichte ausleben.

In der Öffentlichkeit abgestellte Fahrräder werden manchmal als Ersatzteillager missbraucht. Schnellverschlüsse für Fahrradsättel und an den Laufrädern sind praktisch für den Besitzer, aber vor allem auch für den Dieb beim Entwenden. Gegen das Entwenden von Ventilen kann man die Laufräder auch mit fest auf den Schlauch montierten Ventilen ausrüsten. Am Bahnhof Rohrbach werden regelmäßig die Fahrradventile entwendet. Wenn man das Fahrrad, vor allem über Nacht, stehen lässt, sollte man vorsorglich selbst die Ventile herausdrehen.

Ein beliebter „Scherz“ sind Glasscherben auf der Fahrbahn. Bei den vielen zerbrochenen Flaschen mitten auf den Fahrradwegen muss man auch beim wohlwollenden Überlegen zu der Überzeugung kommen, dass das nicht alles durch Zufall und Unkenntnis passiert, sondern dass bewusst Schaden bei anderen verursacht werden soll. Die heutigen Fahrradmäntel sind verhältnismäßig robust, aber es bleibt immer ein Restrisiko, über Glasscherben zu fahren. Große Scherben können den Reifen sogleich durchschneiden. Kleine Splitter werden beim Fahren immer

weiter durch den Mantel hindurch gedrückt und beschädigen nach einiger Zeit auch den Schlauch. Vor allem bei schlechten Sichtverhältnissen in der Nacht ist es nötig, dass keine Scherben auf der Fahrbahn sind. Ich nehme die Aufgabe meistens selbst in Angriff und beseitige das Glas. Nach meiner Meldung mit dem VCD Mängelbogen ist die Polizei nachts durch die Günther-Klotz-Anlage Streife gefahren, um den Scherbenanschlügen auf den Grund zu kommen. Wenn sie benachrichtigt werden, lassen das Tiefbauamt, oder entsprechend der Ortslage das Gartenbauamt, die Wege vom Unrat wie Glasscherben oder Dornengestrüpp oder zum Beispiel von hereinwachsenden Brombeerzweigen zügig räumen.

Eingedrückte Speichen an Vorder- oder Hinterrad sind kein Scherz sondern grober Unfug. Vom Eigentümer kann der Schaden nicht an Ort und Stelle behoben und das Fahrrad auch nicht mehr auf den eigenen Laufrädern weggefahren werden. Für ihn lohnt es wegen des großen Schadens und der ungünstigen Umstände oft nicht, sich weiter um sein Fahrrad zu kümmern, so dass die kaputten Fahrräder ihrem Schicksal überlassen werden und vor sich hin rosten. Man kann ein wenig die Verhältnisse beeinflussen und dem Zorn und Frust mancher Zeitgenossen damit entgegen wirken, indem der Nachahmung kein Vorschub geleistet wird; die offensichtlich herrenlosen und demolierten Fahrräder sollen aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit entfernt werden, um keine Nachahmer anzuregen. Verlassene Fahrräder bitte beim zuständigen Polizeirevier melden. Unabgeschlossene „Fahrradleichen“ mit einem Zeitwert von weniger als 10 Euro kann man auch selbst über den Sperrmüll entsorgen.

Gegen Diebe ist nichts sicher, was vielleicht auch nur für eine Heimfahrt in der späten Nacht benutzt wird; mir ist an einem wenig benutzten Bahnhof ein 50 Jahre altes verrostetes Damenrad vom geschätzten Wert 5 Euro abhanden gekommen. Am selben Bahnhof hat ein anderer Fahrradfahrer besser gehandelt, indem er zwei Fahrrad-



immer
 Service + Beratung
 Fachwerkstatt-Kundendienst
 Probefahren-Testräder
 und alles rund ums Rad
 einfach reinschauen
 Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net
RAD+TAT
 DER KARLSRUHER RADLADEN

schlösser benutzt hat. Nach dem Knacken des ersten Schlosses hat sich der Dieb am zweiten Schloss die Zähne ausgebissen und danach das Fahrrad stehen gelassen.

Man sollte daran denken, dass die Fahrräder auch bei der Mitnahme in der Bahn nicht sicher sind und man sollte sie im Auge behalten. Meine Überzeugung, dass ein altertümliches Klapprad im überfüllten Abteil am Ende des Zuges nicht abgeschlossen werden braucht, hat sich als falsch erwiesen; am Hauptbahnhof Karlsruhe war mein Fahrrad weg und ich habe vom Zugführer erfahren, dass am Bahnhof Knielingen jemand mit einem Fahrrad ausgestiegen ist.

Im Übrigen hat jeder Finder Anspruch auf Finderlohn, das ist 5 % des Zeitwertes. Falls sich ein halbes Jahr kein sonstiger Eigentümer findet, kann der Finder selbst zum Eigentümer werden. Bei Wiederauffinden codierter Fahrräder werden die Eigentümer durchweg ermittelt. Bei den Fahrrädern ohne Codierung ist die Ermittlung der Eigentümer schwierig, so dass meistens zur Zeit bei uncodierten Fahrrädern leider keine Eigentümer ermittelt werden. Aber von der Polizei wird weiterhin versucht, auch die Aufklärungsquote für gefundene uncodierte Fahrräder zu erhöhen.

Die unvollkommenen Verhältnisse sind kein Grund, nichts dagegen zu unternehmen. Um die Bemühungen der Polizei zu unterstützen, den Dieben das Handwerk zu legen, sollte jeder Diebstahl gemeldet werden. Seit Mai hat zum Beispiel die Polizei in Ettlingen bei 100 überprüften Fahrradfahrern drei Diebe ermittelt. Auch die Chance, das gestohlene Fahrrad wieder zu erlangen, besteht viel öfter als gedacht. Seit Mai konnten in Ettlingen leider nur etwa die Hälfte der gefundenen 80 Fahrräder den Eigentümern übergeben werden, weil die anderen gefundenen Fahrräder nicht als vermisst gemeldet worden sind.

Die Lösung des einführenden Beispiels hat mich überrascht, weil ich es mir ganz anders vorgestellt habe.

1. Die Versicherungszahlung ist nicht das vordringendste Problem, sondern der Familie stand eine Auseinandersetzung bevor, weil der Sohn das Fahrrad der Mutter benutzt, aber trotz Ermahnungen nicht genug darauf geachtet hat. Jetzt muss der Sohn für die Kosten gerade stehen.

2. Der Sohn hat das Fahrrad der Mutter eine Zeit lang an der Straßenbahnhalttestelle Erbprinz stehen lassen. Der Dieb hat das Fahrrad kaum 300 Meter weit weg bewegt, es demoliert und auf die Ligusterhecke geworfen.

Lassen Sie sich von den wenigen Rabauken nicht abschrecken, sondern genießen Sie so oft wie möglich weiterhin Ihr Fahrrad in der Hoffnung auf Sankt Florian, aber ohne ihm ganz zu vertrauen!

Benutzen Sie ein zuverlässiges Bügelschloss, mit dem sie das Fahrrad an einem festen Punkt anschließen, und lassen Sie Ihre Fahrräder codieren. Oder Sie können etwas sorgloser auch alte „Schinken“ benutzen; der Verdruss bei deren Verlust kann vielleicht durch die Freude an öfter einmal einem neuen alten Fahrrad aufgewogen werden.

Walter Suppanz

Adressen

Fundamt Karlsruhe:
0721/133-3270

Fundamt Ettlingen:
07243/101-264

Polizeirevier Ettlingen:
07243/32000

„Sauberkeits-Hotline“ Karlsruhe:
0721/133-7082

„Sauberkeits-Hotline“ Ettlingen:
07243/1010 (Stadtbauamt)

Fahrradcodierung

Eine Möglichkeit, Diebe etwas abzuschrecken und das eigene Fahrrad so zu kennzeichnen, dass es nach dem Auffinden dem Besitzer zurückgegeben werden kann, ist die Codierung. Dabei wird in den Rahmen eine Zeichen-Kombination gefräst, aus der sich der Besitzer ermitteln lässt.

Seit Beginn der Codierung im Jahr 1996 sind in Karlsruhe und Ettlingen bis 1999 über 40.000 Fahrräder codiert worden. Die Diebstahlzahlen sind im selben Zeitraum um nahezu 20 % zurückgegangen. Andererseits haben sich manche Diebe inzwischen auf die Codierung eingestellt und fräsen sie ab oder überkleben sie. Eine Codierung ist also ganz sicher kein Allheilmittel. Johannes Honné

Codierstationen

(ohne Anspruch auf Vollständigkeit)
Angaben in Klammern: Kosten für die Codierung bei dort / anderswo gekauften Rädern in Euro.
Bringen Sie bitte ihren Personalausweis zur Codierung mit.

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

Radecke, Karlsruhe, Friedenstr.2,
0721/81283 (0,- € / 15,- €)

Zweirad-Gruner, Karlsruhe,
Pennsylvaniastr. 2,
0721/9713175, dienstags
(15,- € / 15,- €)

Bike-Lager, Neurod,
Herrenalber Str.2,
07243/38832 (10,- € / 10,- €)

Zweirad Wiralli, Stutensee-
Blankenloch, Hauptstr. 3a,
07244/91429 (10,- € / 10,- €)

Zweirad Haupt, Graben-Neudorf,
Herderstr. 4, 07255/8344
(8,- € / 8,- €)

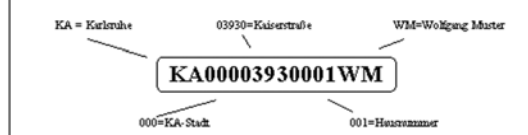
Globus-Warenhaus, Wiesental,
Gewerbegebiet Ost, 07254/986-0
(0,- € / 5,- €)

Fahrradfachhandel Wagner,
Walzbachtal, Wössinger Str. 110,
07203/922153 (0 - € / 8,- €)

Polizeipräsidium Karlsruhe,
Beiertheimer Alle 16, dienstags 15-
17h außer im Winter (5,- €)

Polizei Ettlingen,
07243/3200320, nur bei Veranstaltungen (5,- €, Kinder 3,- €)

Und so funktioniert das System: Ihre ganz individuelle Codenummer wird in den Rahmen Ihres Fahrrades gefräst und bringt den Langfinger bei einer Kontrolle in Erklärungsnot.



Fortschritte im barrierefreien Nahverkehr

Auf den neu gebauten Abschnitten zur Europasiedlung und in Brauer- und Ebertstraße oder in der Region nach Odenheim, hinter Eppingen und als neuestes im Murg- oder Enztal konnten die meisten Kunden den Komfort des niveaugleichen Einstiegs schon genießen. Andernorts wird halt eine Stufe genommen. Aus der Sicht eines Rollstuhlfahrers sind es aber nur kaum nutzbare lokale Insellösungen. Aber es gibt in diesen Monaten interessante Neuerungen:



Drei Systeme:

1. S-Bahn RheinNeckar

Komplett neu an den Start geht am 14.12. die blinden- und rollstuhlgerechte RheinNeckar-S-Bahn. Entlang deren Strecken (s.a. Skizze oder ProBahn-Artikel) werden derzeit alle alten und neuen Stationen auf das neuere Bahnsteig-Regelmaß von 76 cm Höhe umgebaut und mit Rampen oder Fahrstühlen und Blindenleitreifen ausgerüstet. Bis auf 4 kleine Stationen, wo sich die endgültige Lage noch ändert, soll das System zur Einführung fertig sein.

Als Fahrzeuge werden Elektrotriebwagen (ET) der neuen Serie 425.2 eingesetzt. Während der ET 425.0 (z.B. Karlsruhe-Stuttgart, rechts im Bild) noch eine Stufe hat, wird beim ET 425.2 mit 1,3 m breiten Türen stattdessen ein Klapptritt für einen niveaugleichen Einstieg sorgen. Er reduziert

auch den Spalt von 20 cm auf 13,7 cm. Da dies für viele Rollis noch viel zu breit ist, schmaler ging es angeblich wegen der Vorschriften und Technik nicht, und weil es in Kurven zu breiteren Spalten kommen kann, gibt es am Eingang jeweils hinter dem Fahrer ein manuell von ihm bedientes Blech als Überfahrhilfe. Die Züge haben außerdem optische und akustische automatische Ansagen.

2. Zweisystem-Stadtbahn

Für diese wurde mit Einführung der zweiten Fahrzeuggeneration der Kompromiss zwischen Straßenbahn- und Eisenbahn gewählt: 55 cm hohe Bahnsteige wurden bei neueren Außenästen (s.o.) und einzelnen neueren Stationen (Durmersheim-Nord, Wössingen-Ost, Wörth-Badepark) gebaut (während ältere Strecken 38 cm Nebenbahn-Höhe bekamen). Damit ergaben sich mittlerweile auch einige Fernstrecken, z.B. Heilbronn-Murgtal oder Bad Wildbad-Wörth (nur mit durchgehenden Zügen, da man in Pforzheim Hbf nicht niveaugleich umsteigen kann). In Karlsruhe ein- oder aussteigen kann man aber nicht.

Zumindestens für die S31 von Odenheim ändert sich das: u.a. in Untergrombach und Weingarten, wo einzelne RheinNeckar-S-Bahnen halten, werden 55 cm hohe Bahnsteige gebaut, die Minimalhöhe für den ET 425.2. Bruchsal und Karlsruhe-Durlach erhalten zweigeteilte Bahnsteige: In einer Hälfte passend für den ET 425.2 76 cm hoch (im Bild der schon fertige hellere Bahnsteig links), in der anderen Hälfte 55 cm hoch für die Stadtbahnen.

Durlach ist damit der erste Haltepunkt auf Karlsruher Gebiet mit rollstuhlgerechtem Zugang zu den Mittelflur-Zweissystemstadtbahnen, allerdings nur für die Linien S31/S32, nicht für die S4/S41 und S5! Da einzelne Bahnen von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten bis Forbach fahren, ist auch das Murgtal eingeschränkt per Rollstuhl und Bahn erreichbar, allerdings:

Auf den Zweisystemlinien sind aber Hoch- und Mittelflurbahnen gemischt



Bahnhof Durlach

unterwegs, leider manchmal auch reine Hochflur-Kurse, was wegen der komplizierteren Umläufe im Fahrplan bisher leider nicht veröffentlicht wird. Mit der Verlängerung nach Freudenstadt ist aber klar, dass Bahnen, die bis dort fahren, nur Mittelflurbahnen sind, weil nur diese die Steilstreckenzulassung haben. Mehr Mittelflur auf der S41 könnte aber mehr Hochflur auf anderen Linien bedeuten... (S31?)

3. Niederflur-Straßenbahn

Im städtischen Bereich entschied man sich für Niederflurbahnen, weil deren Bahnsteige besser in das Stadtbild zu integrieren sind und die Bahnen mit weniger Technik etc. niedriger gebaut werden können. Zu den oben erwähnten Abschnitten kommt derzeit die der Linie 1 zwischen Weinbrennerplatz und Badeniaplatz hinzu mit Ausnahme der Haltestelle Bannwaldallee. Im Rahmen des Baus der Bahn nach Aue und Wolfartsweier wurde gerade die Haltestelle Auer Straße auf 34 cm erhöht. Somit kann man seit kurzem erstmals mit Rollstuhl per Bahn von Oberreut bis an den Eingang Durlachs fahren.

Knotenpunkt Durlach

In kurzer Zeit bekommt der Bahnhof Durlach Bahnsteige für alle drei Systeme:

76 cm für die RheinNeckar-S-Bahn S3, 55 cm zumindestens man für die Linien S31 und S32 und rund 200 m entfernt davon 34 cm für die Linie 1 und ab Juni 2004 für die Linie 2 nach Aue. Damit ist von Karlsruhe aus zum einen die Region nördlich davon ganztags erreichbar (Bruchsal, Heidelberg, Odenheim etc.), zum anderen kann man in Durlach umsteigen und die Oberreuter Strecke samt Weinbrennerplatz und Europahalle erreichen.

Zukunft

Würde man sich entschließen, in Dur-lach auch die Bahnsteige der S4 und S5 umzubauen, könnte man von Karlsruhe aus auch Heilbronn, Bad Wildbad, das Murgtal und Würth erreichen. So hängt dieser Netzteil leider völlig unangebunden in der Luft...

Ebenfalls unerreichbar bleibt für die meisten Rollstuhlfahrer die Innenstadt, da man aus mehreren Gründen dort keine höheren Bahnsteige möchte. Am Marktplatz wegen dem Denkmalschutz, in der Fußgängerzone wegen angeblicher Stolpergefahren (in Strasbourg kein Problem) und weil es sich wegen der U-Strab angeblich eh nicht mehr lohnt, wie man kürzlich erst in der Zeitung lesen musste. Dabei wird diese frühestens 2012 fertig. Erhöhte Bahnsteige am Kronenplatz und insbesondere am Europaplatz wären aber wegen der Umsteigebeziehungen zwischen den Niederflurlinien dringend nötig! Ohne diese entfalten die existierenden und kommenden 34-cm-Abschnitte keinerlei Netzwerke.

Umsteigen zwischen den umgebauten Außenästen, werden aber möglich, wenn das nicht am Geld scheitert, was in der Zeitschrift weichenbengel 5/03 des TSNV vorgestellt wurde: Umbaupläne für die Haltestellen Untermühlstraße und Ebertstraße. Mit letzterer und der Haltestelle Auer Straße wären tatsächlich erstmals alle Niederfluräste miteinander kombinierbar, wenn auch mit abenteuerlichen Stadtrundfahrten! Bei Finanzierung könnte dies nächstes Jahr gebaut werden. Weitere Neubaustrecken (Nordstadt, Kriegsstraße-Ost, Knielingen-Nord) und Umbaumaßnahmen (Waldstadt, Tullastraße, Rintheim) werden in den folgenden Jahren das Netz erweitern, leider aber nur abseits der City...

Leider sind bis heute praktisch keine Infos über das barrierefreie Bahnfahren in und um Karlsruhe auf Papier oder im Netz zu finden. Ich hoffe, ich finde bis Jahresende Zeit, dies auf unserem neuen Server umverka.de genauer zu dokumentieren.

Heiko Jacobs



Auer Straße

Stadtbahneröffnung Bad Wildbad

Anlässlich der Eröffnung der innerstädtischen Verlängerung der Stadtbahn in Bad Wildbad (am 4. und 5.10.), beteiligte sich der VCD mit einem Infostand am Bahnhof Bad Wildbad.

Nachdem der Eröffnungszug mit der Prominenz aus der Region und Staatssekretär Mappus aus dem Verkehrsministerium am Steuer die Strecke befahren hatte, war sie für die Bevölkerung freigegeben. Und die kam, trotz des nicht so tollen Wetters, in Scharen.

Am VCD-Stand waren Information zu den Fahrplänen und den Tarifen auf der Enzbahn sehr begehrt. Matthias Lieb (VCD KV Pforzheim/Enz) hat auch sehr häufig die Funktionsweise der Fahrkartenautomaten erklären müssen. Außerdem wurde die Broschüre "Wandern mit der Enzbahn zwischen Bad Wildbad und Pforzheim" vorgestellt (Bezug über den VCD Karlsruhe im Umweltzentrum gegen 2,- Euro). Insgesamt kan man sagen, dass das Wochenende für den VCD erfolgreich war.

Philipp Horn

An diesem Wochenende war meine Mutter zu Besuch da. Die von Philipp erwähnten Scharen wollte ich ihr nicht antun, zumal wir auch anderes vor hatten, aber gleich am Montag nutzten wir die neue Verbindung und machten einen kleinen Ausflug dorthin. Dazu passte hervorragend, dass bis Jahresende die Sommerbergbahn gegen Vorlage eines VPE- oder KVV-Fahrscheins ab 3 Euro kostenlos benutzt werden darf!

Ich war natürlich nicht nur zum Kaffeetrinken dort, sondern wollte mir auch die fertige neue Strecke anschauen. Zwei Dinge fielen mir dabei auf. Zum einen die Gestaltung der Fußgängerzone. Während hier in Karlsruhe die Fußgängerzone im Gleisbereich mit nicht gerade umwerfenden dunkelgrau-

em Pflaster bestückt ist, erstreckt sich in Bad Wildbad das recht edel anzuschauende helle Pflaster auch über den Gleisbereich! Eine vielleicht etwas zu dezente Steinreihe, die wohl auch der Entwässerung dient, ist die Trennung. In Karlsruhe meint man dagegen, eine Aufwertung ginge nur ohne Straßenbahn, aber hier ist das Gegenbeispiel, dass auch mit Bahn optisch ansprechende Lösungen möglich sind.

Zum anderen findet man mitten in diesem Fußgängerbereich, wenn auch mit der Enz im Rücken, einen Hochbahnsteig! Und zwar nicht nur einen 34 cm hohen Bahnsteig, wie man ihn in Karls-



ruhe für die Niederflurbahnen bräuchte, sondern sogar den zu den höheren Mittelflur-Zweissystembahnen passenden 55 cm hohen Bahnsteig! In einem anderen Artikel wird zu lesen sein, was man in Karlsruhe alles für Ausreden findet, um rollstuhlgerechte Bahnsteige in der City ja erst mit der U-Strab zu bekommen. Das Karlsruher Modell ist weltweit Vorbild. Aber bei Optik und Benutzerfreundlichkeit wurde es von Bad Wildbad überholt.

Heiko Jacobs

Radfahrer bei der neuen Karlsruher Messe vergessen!

Schilder verkünden schon viele Kilometer vorher den Weg für Autofahrer dorthin. Für Straßenbahnnutzer wurde die Haltestelle Leichtsandstraße erweitert und zusätzliche Messe-Busse pendeln vom Hauptbahnhof. Um die Erreichbarkeit der Neuen Messe von Karlsruhe scheint es gut bestellt.

Doch halt, war da nicht noch was? Richtig: Wie kommt man mit dem Rad auf das Messegelände? Das Ergebnis wurde detailliert auf umverka.de dokumentiert.

Zwei Zufahrten für Autofahrer sind vom Radweg der B 36 aus nicht zu erreichen. Ein Ausweichen auf die Hauptfahrbahn der stark befahrenen Straße wäre nicht empfehlenswert. Eine weitere Zufahrt an einer geeigneten Stelle ist exklusiv für Busse und Taxis reserviert und zudem eine Einbahnstraße. Zwei sehr schlechte Feldwege führen

auf verschlungenen Pfaden zum Messegelände. Und dann wäre da noch die Fußgängerunterführung, Die ist aber nur über eine Treppe vom Radweg aus erreichbar. Zudem endet der Weg mitten auf dem Bahnsteig der Haltestelle. Würde man bei stark besuchten Messen versuchen, dort zu radeln,



würden sich die Fußgänger zu Recht über die "Rüpelradler" beschweren. Natürlich auch weit und breit keine Abstellmöglichkeiten für Räder.

Die Radfahrer wurden offensichtlich vergessen oder sogar wissentlich ignoriert! Der VCD hat daher am 14.10.2003 die Verantwortlichen gefragt, wer das zu verantworten hat-



te und wie man das bis zur Eröffnung der offerta am 31.10.2003 lösen will, da bei dieser Publikumsmesse auch mit radelnden Besuchern zu rechnen ist. BNN und ka-news berichteten kurz, aber das war es an Reaktionen seitens der Angesprochenen bis zum Redaktionsschluss am 26.10.2003. Auch eine Reihe von Fußgängern läuft statt durch die Unterführung quer über die B36 zur Messe. Wir hoffen es nicht, aber es ist fast zu befürchten, dass erst etwas unternommen wird, wenn etwas passiert.

Heiko Jacobs

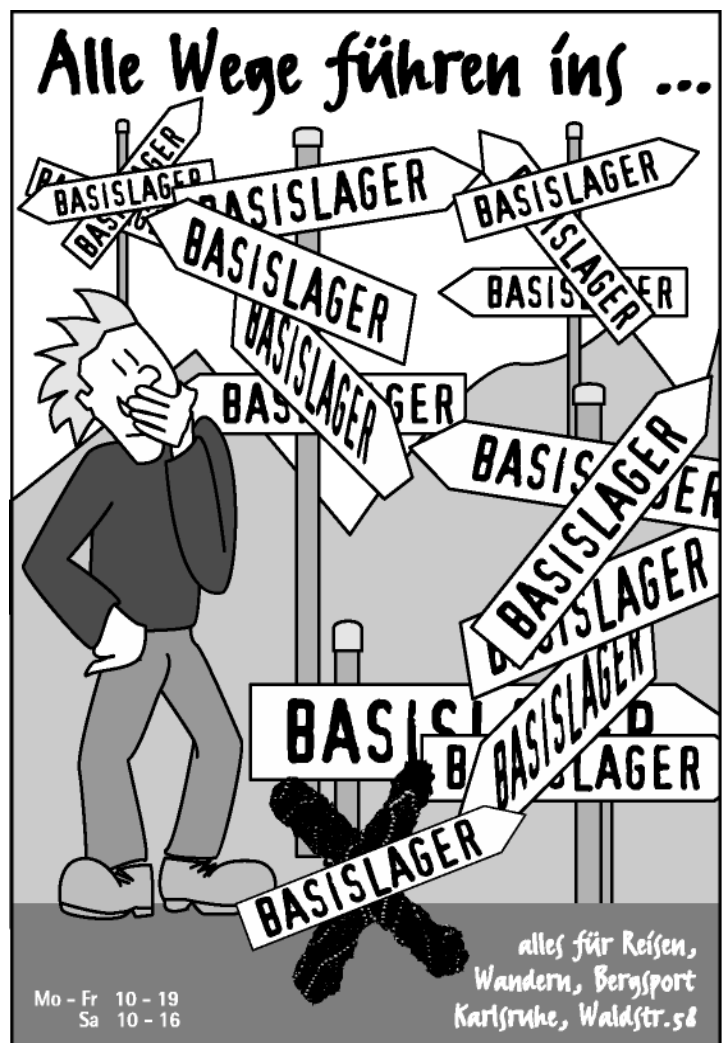


umwelt & verkehr ist nun auch online

Zu Zeiten des kreisverkehrs des VCD gehörte es für mich quasi fest dazu, dass parallel zum Druck an der Online-Ausgabe gebastelt wird. Nun ist es auch für unsere neue Zeitschrift umwelt & verkehr soweit: Sie ist online! Anstatt irgendwo „unterzuschlüpfen“ wurde es eine eigene Präsenz. Sie ist nun unter drei Namen zu finden:

umwelt-verkehr-karlsruhe.de
umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de
umverka.de

Also die geschriebenen bzw. die ausgesprochenen Worte des Titels und die Abkürzung aus den ersten Silben. Ohne „karlsruhe“ mit oder ohne Bindestrich bzw. „und“ waren einige Varianten schon vergeben. Andere waren zwar noch frei, aber dann hätte evtl. Verwechslungsgefahr bestanden, was im Markenrecht teuer enden könnte. Immerhin verdienen sich einige ihre Brötchen mit der Abmahnerei, wie ich gerade mit meiner Büro-Adresse geo-bild-ka.de erfahren musste wegen dem „-ka“, auf dem angeblich ein Patent liegen sollte. In dem Fall ermittelt aber mittlerweile der Staatsanwalt.



Inhalte der Seite sind aber nicht nur unsere Hefte, für die es noch ein gemeinsames Inhaltsverzeichnis geben soll. Wichtig war es mir auch, gleich etwas mehr anzubieten, denn die Hefte alleine würden Surfer nicht anlocken, das wäre allenfalls Futter für Suchmaschinen.

Es entstand auch gleich eine Info-Ecke, die natürlich erst noch wachsen muss. Sie ist bisher etwas verkehrslastig, denn in diesem Bereich liegen halt meine Schwerpunkte als VCDler. So ist die Linkseite zum Thema Verkehr schon ansehnlich gefüllt mit den Sachen, während es im Pendant zum Thema Umwelt noch hallt, so leer ist sie... Da brauche ich dringend Eure Mithilfe!

Einen weiteren Bereich bilden die Service-Angebote. Was bieten die beteiligten Umweltverbände und ggfs. auch andere online oder offline? Gelinkt sind da bisher einige ältere Dinge, die wir bisher gemacht haben. Ich hoffe, da entsteht auch noch mehr. Habe ich da noch was übersehen? Dann bitte melden!

Über aktuelle Aktionen soll hier auch berichtet werden. Zu unserem Vorschlag aus dem Heft 2 mit einer zusätzlichen Haltestelle auf der Vogesenbrücke gab es ja auch einen Brief an Stadt und andere als Grundstock. Dann stellte ich eher zufällig fest, dass beim Bau der Neuen Messe die Radfahrer offensichtlich vergessen wurden. Da man sowas am besten mit Bildern dokumentiert, bot es sich an, die zu der Zeit schon fast fertigen Seiten schnell online zu stellen, um die Bilder dort abzulegen, damit man in der Pressemitteilung für weitere Infos auf den Server verweisen kann. In der Tat haben sowohl BNN als auch ka-news die URL bekannt gegeben! Die ersten Besucher dürften so gekommen sein. Als weitere Säule soll auch die Diskussion möglich sein. Das Forum, dass ich nach Schließung des offiziellen City-2015-Forums auf meiner Seite eröffnete, habe ich erweitert und im neuen Design nun dorthin geschoben. Leider ist es noch etwas arg leer, aber das ändert sich vielleicht, wenn unse-

re Leser nun davon erfahren. Die Forum-Software habe ich noch um ein kleines Feature erweitert. Ähnlich wie bei ka-news soll man vom Heftbeitrag in das Forum klicken können um Leserbriefe schreiben zu können. Das ist bisher nur für die zwei Aktionen realisiert, wird aber mit Erscheinen des 3. Heftes auch für die beiden älteren Ausgaben eingerichtet. Jeder Autor hat übrigens eine eigene umverka.de-E-Mail-Adresse. Hat ein Autor gar keine E-Mail, landen Kommentare beim jeweiligen Verband. Mit Forum und E-Mail wird unsere Zeitschrift keine Einbahnstraße mehr sein!

Heiko Jacobs

Straßenbahnen Nordstadt

Das Regierungspräsidium hat die Planfeststellung der Straßenbahn in die Nordstadt am 23.10.03 genehmigt. Der Umbau an Leitungen und Straßen wird wohl 2004 beginnen, der Gleisbau 2005.



Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2003

Der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V.

Liebe Mitglieder,

wir laden Sie herzlich zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein.
Sie findet statt am **Donnerstag, 4. Dezember, um 19.30 Uhr**
im Umweltzentrum in der Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

- Eröffnung, Ergänzung der Tagesordnung
- Wahl des Versammlungsleiters
- Jahresbericht des Vorstandes
- Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums und die neue Mitgliederzeitschrift umwelt&verkehr
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Verschiedenes

Im Anschluss gibt es wie gewohnt Brezeln und Getränke.

Der Vorstand

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte senden an:

Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

TERMINE

Termine in Karlsruhe...

Mittwoch, 12., bis Freitag, 14. November 2003

Die Evangelische Akademie Baden beschäftigt sich im Rahmen einer Tagung mit dem Thema „**Kraut und Rüben im Tank. Nachwachsende Rohstoffe – Standbein oder Prothese der Landwirtschaft?**“ Tagungsort ist das Haus der Kirche, Dobler Straße 51 in Bad Herrenalb. Weitere Informationen unter 0721/9175352.

Samstag, 15. November 2003

Flussauen beherbergen eine arten- und individuenreiche Lebensgemeinschaften, in denen Säugetiere eine wichtige Rolle spielen. Das Seminar „**Leben mit dem Wasser – Säugetiere in den Flussauen**“ des Naturschutzzentrums Rappenwört stellte die Lebensweise dieser Tiere vor. Beginn ist um 10 Uhr, Veranstaltungsort ist das Naturschutzzentrum.

Dienstag, 18. November 2003

„**Windrad**“ – Windenergie für Frieden und Gerechtigkeit, Neues Gemeindehaus der Evangelischen Hoffnungsgemeinde Karlsruhe, Albring 7.

Donnerstag, 20. November 2003

Ein Symposium über die „**Renaturierung von Auengewässern als gemeinsame Aufgabe von Wasserwirtschaft, Naturschutz und Fischerei am Beispiel der nördlichen Oberrheinebene**“ bietet das Naturschutzzentrum Rappenwört an. Beginn ist um 9.30 Uhr in Eggenstein. Der genaue Veranstaltungsort stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Weitere Informationen unter 0721/950470.

Dienstag, 2. Dezember 2003

Dr. Dagmar Lange referiert über das Thema „**Heilpflanzen und Aromapflanzen – Ein Fall für den Arten- oder Biotopschutz?**“ Der Vortrag findet ab 18.30 Uhr im Vortragsaal des Naturkundemuseums statt.

Donnerstag, 16. Dezember 2003

Wie feiern eigentliche die Waldtiere Weihnachten und über welche Geschenke freuen sie sich? Um das herauszufinden, lädt das Naturschutzzentrum Rappenwört zu „**Waldweihnachten für Tiere**“ ein. Beginn dieser Familienveranstaltung ist 16 Uhr. Eine Anmeldung unter der Telefonnummer 0721/950470 ist notwendig.

Samstag, 31. Januar bis Sonntag, 2. Februar 2004

Radmesse in der Neuen Messe Karlsruhe

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:

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

Montag bzw. Dienstag: Aktiventreffen des VCD

Mo. 17.11., Di. 2.12., Mo. 15.12.
Mo. 19.1., Di. 3.2., Mo. 16.2., Di. 2.3.
Mo. 15.3., Di. 6.4., Mo. 19.4.
Di. 6.1. entfällt wg. Feiertag

Mittwoch:

ADFC-Aktiventreffen jeden zweiten und vierten Mittwoch im Monat ab 20 Uhr

Donnerstag:

Fahrgastverband PRO BAHN, jeden zweiten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr

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

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