umwelt&verkehr Karlsruhe

ISSN 1612-2283 3. Jahrgang Heft 3/2005 **November 2005**

Neue Landschaftspflegeprojekte

Luftreinhalteplan

Nordtangente

Neuer Fahrplan 2006

Tram Nantes

Fahrradfreundliches Karlsruhe

Karlsruher Stadtwiki

Umweltzentrum Karlsruher BUZO e.V.

PRO BAHN e.V.
Baden-Württemberg

VCD Verkehrsclub Deutschland

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in unserer letzten Ausgabe des umwelt& verkehr haben wir auf der letzten Seite (und im Internet) einen kleinen Fragebogen abgedruckt und Sie gebeten, uns mitzuteilen, wie Ihnen die Zeitschrift gefällt. Wir haben dabei vor allem positive Resonanz erfahren. Während der Inhalt durchweg als „gut“ bis „sehr gut“ beurteilt wurde, gehen beim Layout die Meinungen auseinander. Vor allem aber wurden größere Bilder und Bildunterschriften gewünscht. Für weitere Anregungen sind wir immer offen. Der Fragebogen bleibt im Internet stehen.

Ein Kritikpunkt in einer Zuschrift eines VCD-Mitglieds betraf den BUZO-Beitrag zur Bundestagswahl. Die Forderung nach dem Ausbau regenerativer Energien, wie Wasserkraft und Windenergie, sei zusammen mit dem Festhalten am Atomausstieg ökologisch schädlich. Auch seien dann weiterhin Kohlekraftwerke oder der Import von Atomstrom aus dem Ausland erforderlich. Die Landschaft würde mit Atomenergie weniger in Anspruch genommen, als bei Wasserkraftwerken und Windkraftanlagen. Wir würden damit „politische Propaganda unreflektiert weiterreichen“.

Die BUZO sieht jedoch auch die erheblichen Risiken der Atomenergie gerade in Zeiten, in denen terroristische Anschläge auch bei uns nicht auszuschließen sind. Vor allem aber konnte bisher kein von der Bevölkerung akzeptierter Standort zur Endlagerung atomarer Abfälle gefunden werden.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass die Beiträge im umwelt&verkehr nicht unbedingt die Meinung aller an der Herausgabe der Zeitung beteiligten Verbände widerspiegeln.

Eine weitere Kritik haben wir von der Stadt Karlsruhe zum Artikel der BUZO zum Thema „Abwassereinleitung in das NSG „Altrhein Kleiner Bodensee“ erhalten. Das Thema ist weitaus komplexer, als die Redaktion dies bisher eingeschätzt hat. So existiert zu dieser Problematik ein Arbeitskreis mit Vertretern von Stadtverwaltung, Verbänden und Ingenieurbüro. Eine Studie ist seit mehreren Jahren in Arbeit. Im Internet finden sich hierzu unter der Adresse www.albmuendung.de weitere Informationen. Der Schlussbericht soll noch dieses Jahr veröffentlicht werden. Die BUZO nimmt die Kritik der Stadt als Anregung, weiter zu recherchieren und berichtet voraussichtlich in der nächsten Ausgabe ausführlich.

Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen wie immer

BUZO, PRO BAHN und VCD

Inhalt:

BUZO-Vorwort..... 3
Abschied von Frank Peter Bub..... 4
Nachruf Eva Kleinn..... 4
Schulklassenbesuch im Umweltzentrum..... 4
Neue Landschaftspflegeprojekte: Naturschutz und der Erhalt von aussterbenden Haustierrassen..... 5
Umweltfreundliche Wundergeräte?..... 6
Nordtangente: Ein Fall für den Bund der Steuerzahler?..... 7
Autofahrer steigen um – aber für wie lange?..... 7
Der Straßenbahnbetrieb in Nantes – ein Besuch..... 8
Ein-Blick in den Fahrplan 2005/2006..9
Nachfolger für Dr. Dieter Ludwig.....9
Kaltgepresst und spurtstark: Pflanzenöl treibt moderne Triebwagen an..... 10
Mit der Bahn durchs Elsaß – Tariftipps für Ausflügler.....10
Haltestelle Herrenstraße wird barrierefrei umgebaut..... 10
Regierungspräsidium Karlsruhe legt Luftreinhalteplan für Karlsruhe vor.....11
Karlsruher Stadtwiki auf Erfolgskurs: Nutzen und Mitmachen!..... 12
„Fahrradfreundliches Karlsruhe“ beschlossen..... 13
Weniger ist mehr: Aktion „7 Wochen weniger Auto“..... 14
Ein Deutschland-Ticket im Fern- und Nahverkehr?..... 14
König Autofahrer..... 15
TERMINE..... 16

Impressum

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

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

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

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

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

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

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: U. Haack, J. Hertel, H. Jacobs, J. Meister, P. Schenk, H. Seiler, C. Weber, HzL

Titelfoto: H. Jacobs: **neue Fahrradstraße über den Friedrichsplatz** - erster Abschnitt einer verbesserten Cityroute

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

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

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

Abonnement für Nichtmitglieder 10,– €/Jahr

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

schon eine Weile zurück liegt der Aktionstag Mobil ohne Auto (MOA), an dem wir mit einem Infostand zusammen mit dem VCD beteiligt waren. Unser Anliegen war es, Alternativen zum Autogebrauch anzubieten. Wir hatten ein Einkaufsfahrrad und einen Einkaufstrolly ausgestellt, um aufzuzeigen, dass auch ein Großeinkauf für die Dinge des täglichen Bedarfs ohne Auto machbar ist.

Ein Faltrad sollte veranschaulichen, dass bei Reisen im ICE nicht auf ein (eigenes) Fahrrad verzichtet werden muss.

Das Zentrum der MOA-Aktion lag auf der südlichen Kriegsstraßenseite zwischen Karlstor und Ettlinger Tor. In der Zeit zwischen 11 und 17 Uhr war die Kriegsstraße für den Autoverkehr gesperrt, um Inlineskatern einen Parcours bieten zu können. Die AOK mit ihrem „Radsonntag“ war einer der tragenden MOA-Veranstalter und so war die Ausrichtung der Veranstaltung dann auch auf Gesundheit und Spaß angelegt.

Am MOA-Aktionstag diente die Kriegsstraße als Parcours für Inliner, Radler etc. *Foto: Hans Seiler*

Der gemeinsame BUZO/VCD-Stand bei MOA mit v.l.n.r.: Petra Schenk, Uwe Haack, Margarete Ratzel, Johannes Stober und Philipp Horn. *Foto: Uwe Haack*

Erfreulicherweise gibt es nun den schon seit langer Zeit von uns geforderten Spielplatz an der Kirche St. Stephan. Seine eigentümliche Erscheinung verdankt er dem Umstand, dass die Spielgeräte vandalensicher ausgeführt wurden. Wir halten die Neugestaltung des Platzes für gelungen, insbesondere der Wassertisch kommt gut an. Und endlich sind dort die störenden Autos verschwunden.

Spielplatz mit Wassertisch auf dem Kirchplatz St. Stephan *Foto: Heiko Jacobs*

Das ECE ist eröffnet und die Innenstadt ist mit ihm eindeutig attraktiver geworden. Ergänzende Baumaßnahmen für den Fußgängerverkehr haben die Aufenthaltsqualität dort spürbar verbessert, die City ist in die Fläche gewachsen. Für die Erschließung von Süden hat die Haltestelle Ettlinger Tor / Staatstheater für die ÖPNV-Nutzer nun an Bedeutung gewonnen. Doch hier besteht Handlungsbedarf. Nach unseren Erhebungen benötigt die Querung der Verkehrsachsen Ettlinger Straße / Kriegsstraße von der Haltestelle bis zum ECE aufgrund von Ampelwartezeiten ca. 2,5 Minuten, und das ist einfach zu lang.

Einkauf per Rad: Fahrradständer am ECE *Foto: Uwe Haack*

Unsere diesjährige Mitgliederversammlung findet am Montag, den 28.11.2005 um 19.30 Uhr im Umweltzentrum statt. Wir möchten Sie dazu herzlich einladen. Die offizielle Einladung mit der Tagesordnung befindet sich auf der vorletzten Seite unserer Zeitung.

Bis dann,
Ihr Uwe Haack

Auch die provisorische Haltestelle direkt vor dem Einkaufszentrum Ettlinger Tor an den Eröffnungstagen wurde gut angenommen. Warum nicht immer dort? *Foto: Heiko Jacobs*

Mehr Platz für Fußgänger: Breiterer Gehweg in der Karl-Friedrich-Straße *Foto: Uwe Haack*

BUZO

Abschied von Frank Peter Bub

Er war schon durch sein Chemiestudium für Umweltprobleme sensibilisiert und gründete mit Gleichgesinnten den Arbeitskreis Umwelt an der Universität Karlsruhe. 1972 schloss er sich der entstehenden BUZO unter Hans-Helmuth Wüstenhagen an und brachte seine Erfahrungen aus der Redaktionsarbeit der Fachschaft in die Vereinszeitschrift „Umweltschutz“ ein. An deren Inhalt und Gestaltung war er bis 1984 maßgeblich beteiligt.

Er setzte sich auch aktiv für ihre Verbreitung ein, und so geschah es an manchen Abenden, dass ein kleiner Trupp von Aktiven mit ihm zusammen in die Karlsruher Stadtteile zog um dort die Briefkästen zu beschicken und so für den Verein neue Mitglieder zu werben.

Nach Hans-Helmuth Wüstenhagens Abschied übernahm er von 1976 bis 1978 den BUZO-Vorsitz, wobei er durch seine Zielstrebigkeit auch bei manchen Mitgliedern aneckte.

Durch sein breit gefächertes Wissen und seine sozialen und politischen Fähigkeiten konnte er Menschen begeistern und mitreißen; allerdings war ihm gelegentlich sein Perfektionismus im Wege, der ihn manchmal dazu brachte, etwas zu geradlinig auf Ziele zuzugehen. Andererseits konnte er doch so manches dann durch seinen Humor wieder ausgleichen.

Seine Liebe zur Natur bewog ihn auch zum Einsatz für den Schutz von Weingartner Moor, Auwäldern und Hardtwald.

Nachdem er erkannt hatte, wie gefährlich die Atomenergie ist, setzte er sich stark dafür ein, den Anteil dieser Energieart so klein wie möglich zu halten und Alternativen wie Sonnen- und Windenergie sowie Biogas und Erdwärme zu entwickeln. Es entstanden zu diesen Themen mehrere Arbeitskreise und Seminare im Rahmen des „Bürgerdialogs Kernenergie“.

Wer aber meint, Frank sei nur ein trocken-wissenschaftlicher Mensch gewesen, der hat ihn nicht richtig kennengelernt: Frank war auch beim Feiern gern dabei, oft brachte er seine Gitarre mit und sang. Bei manchen Seminaren bereitete er mit uns den gemütlichen Teil vor, wobei sein Humor zum Tragen kam.

Leider wurde mit seinem Wegzug nach Jockgrim die Verbindung zu ihm immer dünner, obwohl er schon in der BUZO versucht hatte, die Drähte zwischen AGU Südpfalz und BUZO zu stärken, beispielsweise durch die Zusammenarbeit beim Info. Es gab dann noch punktuelle Zusammenarbeit, um die Zugverbindungen zwischen Karlsruhe, der Pfalz und dem Elsass zu verbessern.

Aber auch in Jockgrim engagierte er sich weiter politisch, u. a. war er für die Freie Wählergruppe bis 2003 im Gemeinderat.

Dr. Frank Peter Bub starb nach langer Krankheit am 18. März im Alter von nur 57 Jahren. Wir werden ihn immer als guten Freund, eifrigen Vordenker und kompetenten Umweltschützer im Gedächtnis behalten.

Reinhold Hillenbrand, Hans Seiler

Nachruf Eva Kleinn

Eva Kleinn ist tot. Durch Zufall haben wir diese traurige Nachricht erfahren. Sie verstarb am 29. Mai mit nicht einmal 34 Jahren. Das macht betroffen.

In den Jahren 1992 bis 1997 war sie im Vorstand der BUZO. Durch ihre vielfältigen Umweltaktivitäten und ihr Studium war sie viel unterwegs, so dass eine lange intensive Zusammenarbeit nicht stattfinden konnte. Meine Erinnerungen sind verblaßt. Geblieben ist der Eindruck, dass sie eine Frau war, mit der man „Pferde stehlen“ konnte und die sich nahtlos in unsere fröhliche Vorstandstruppe eingefügt hat. Im Umweltschutz März 1993 ist sie auf der Titelseite zu sehen, auf Seite 2 auf einem Aktionsfoto.

In späteren Jahren war Eva als NABU-Mitarbeiterin Leiterin des Projektbüros Eurasien.

Uwe Haack

Schulklassenbesuch im Umweltzentrum

Im Rahmen der „Mobilen Inforallye durch Karlsruhe für Schulklassen“ hat das Umweltzentrum zwei Schülergruppen des Kant-Gymnasiums sowie eine der GHS Grünwinkel, jeweils Klassenstufen 5-6, eingeladen. Am 29. September informierten wir Kinder und Betreuer über unsere wichtigsten Tätigkeiten wie Umweltberatung, -information und Koordination. Außerdem wurde entsprechend des diesjährigen Mottos „Miteinander“ der Zusammenhang des Miteinanders im Natur- und Umweltschutz hergestellt.

Bei der diesjährigen Quizfrage des Umweltzentrums, bei welchen Institutionen Karlsruhes man Natur erleben kann, stellte sich heraus, dass lediglich relativ wenige Kinder bereits das Naturkundemuseum, das Naturschutzzentrum Rappenwört, die Waldpädagogik mit dem Waldklassenzimmer, den NABU oder BUND kennen. Diese Institutionen wurden kurz vorgestellt, den Kindern reichlich Infomaterial dazu mitgegeben und angeregt, die ein oder andere Stelle einmal mit Eltern, Lehrern, Freunden oder auch alleine zu

besuchen. Dabei wurde bei den Kindern viel Interesse geweckt. So zog etwa einer der Schüler spontan in Betracht, bei einer dieser Institutionen mit seinem Freundeskreis seinen demnächst stattfindenden Geburtstag zu feiern.

Margarete Ratzel *Foto: P. Schenk*

BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO

Neue Landschaftspflegeprojekte

Naturschutz und der Erhalt von aussterbenden Haustierrassen

In der Landschaftspflege und im Naturschutz werden in den letzten Jahren verstärkt wieder Tiere eingesetzt. Meist günstiger als technische oder manuelle Pflege und weitaus differenzierter in den Anwendungsmöglichkeiten, setzt sich die extensive Beweidung als Managementmaßnahme auch auf sensiblen Naturschutzflächen durch.

Wichtig ist dabei immer, die tatsächlichen Pflegeziele nicht aus den Augen zu verlieren. So können bestimmte Schmetterlinge durch Beweidung leiden, aber auch störungsempfindliche Pflanzen verschwinden, wenn Beweidungsdauer oder auch die Jahreszeit der Pflege nicht ideal angepasst sind.

Das Eselprojekt auf dem Alten Flugplatz (wir berichteten in u&v 2/04) war der Start für diese Art der Bewahrung besonderer Schutzgebiete Karlsruhes durch extensive Beweidung, aber auch der Start für den Einsatz von Tieren zur besseren Vermittlung von Natur- und Umweltschutz in der Bevölkerung.

Auf Basis der positiven Erfahrungen mit den Eseln sind jetzt zwei neue Beweidungsprojekte in Karlsruhe geplant bzw. bereits in der Aufbauphase.

Auf den Rüppurrer Wiesen stehen bereits 3 Exmoor-Ponys, eine aussterbende Haustierrasse und eine der seltensten Pferderassen, von der es nur noch ca. 600 reinrassige Tiere gibt. Exmoor-Ponys sind eine echte Wildpferdrasse, in die nie eine andere eingekreuzt wurde. Sie stammen aus dem Süden Englands und wurden wahrscheinlich schon von den Kelten als Nutztier eingesetzt.

Die Vorteile gegenüber anderen Pferden sind die Unempfindlichkeit gegen Bodennässe und Kälte. Ausserdem sind sie in der Lage auch die sehr harten Binsen und Seggen zu fressen, da sie im Gegensatz zu anderen Pferden viel breitere Mahlzähne besitzen.

Das Pflegeziel in den Rüppurrer Wiesen ist die Offenhaltung der Flächen, außerdem die Schaffung von Rohboden ohne Bewuchs als neuer Lebensraum für Heuschrecken und seltene Pionierarten. Ebenso sollen die Uferzonen der Flachwassertümpel von Vegetation freigehalten werden, um geschützten Amphibien wie Kammmolch, Wechsel- und Kreuzkröte ideale, unbewachsene und besonnte Laichgewässer zu schaffen.

Es soll eine kleine Herde aus 3-4 Stuten und einem Hengst aus den bekannten englischen Zuchtbuchherden eingesetzt werden. Im August sind schon die ersten 3 Stuten in Karlsruhe eingetroffen. Isla, eine 8-jährige Stute, sowie Claire und Winnie, beide 2 Jahre alt, leben bereits auf den ersten 5 Hektar der sensiblen Flächen. Weitere Tiere, darunter auch ein Hengst, sollen bis März dazukommen, da auch die Zucht ein Projektziel darstellt, um diese seltene Rasse auch in Deutschland zu erhalten. Derzeit gibt es 4 Zuchtgruppen in Deutschland, mit denen in Zukunft Tiere ausgetauscht werden, um eine Inzucht zu vermeiden.

In Rüppurr sind zunächst etwa 10 Hektar Projektfläche geplant, im weiteren Verlauf sollen noch 10 Hektar dazukommen.

Das zweite Beweidungsprojekt ist ab Frühjahr 2006 in Grötzingen geplant. Hier sollen die Hangflächen und ehemaligen Steillagen mit Weinanbau im FFH-Schutzgebiet Knittelberg von Brombeeren befreit werden, ideales Weidetier dafür sind Ziegen. Nachdem die Flächen wieder offener sind, werden Esel die weitere Pflege durchführen.

Die Hangflächen am Knittelberg sind ein Trockenlebensraum für seltene Orchideen und andere kalkgebundene, sowie wärmeliebenden Pflanzen und Tiere. Außerdem besteht dort eine der letzten größeren Populationen der Schlingnatter. Diese Art benötigt unbewachsene Trockenmauern und sonnenwarme Lesesteinhaufen. Diese sind aufgrund der vernachlässigten Pflege meist überwuchert und können bisher nur mit sehr aufwändiger, manueller Mäharbeit wieder bewohnbar gemacht werden.

Diese Artenschutzmaßnahmen sollen in Zukunft mit ca. 15 Ziegen und 3-4 Eseln durchgeführt werden, wobei auch am Knittelberg eine seltene Haustierrasse eingesetzt werden soll. Walliser Schwarzhalsziegen sind eine vernachlässigte Schweizer Rasse, die

Die seltenen Exmoor-Ponys auf den Rüppurrer Wiesen. Im Hintergrund die Rüppurrer Kirche. Foto: Carsten Weber

durch ihr langes Fell sehr gut vor dornigem Gebüsch geschützt ist, während kurzhaarige Ziegen in den Brombeeren oftmals Verletzungen davontragen. Außerdem verträgt die Schwarzhalsziege Kälte und Schnee und liebt es, im Winter verholzte Triebe abzunagen. Aus diesen Gründen eignet sie sich besonders für die extensive Landschaftspflege.

Wie das schon seit fast zwei Jahren laufende Eselprojekt am Alten Flugplatz sollen die laufenden Kosten der Projekte über Pflegeverträge und EU-Förderungen gedeckt werden, jedoch verschlingen die Anschaffungskosten für die Tiere sowie die Errichtung der Infrastruktur (Zäune, Unterstände, Tierarztkosten usw.) für solche Projekte bereits im Anfangsstadium viel Geld.

Aus diesem Grund hat der NABU, Naturschutzbund Gruppe Karlsruhe, eine Projektpatenschaft übernommen und stellt mit seiner Hilfe dieses Projekt auf eine stabile Anfangsbasis.

Auch Sie können die Beweidung und damit den Erhalt von Naturschutzflächen in Karlsruhe unterstützen, indem Sie Ihre Spende mit dem Vermerk:
Beweidung an den Naturschutzbund, Gruppe Karlsruhe, Konto 33 106 408 bei der Volksbank Karlsruhe, BLZ 661 900 00 überweisen.

Sollten Sie Interesse an weiteren Informationen zu den Projekten haben, wenden Sie sich bitte an den NABU, Telefon 0721-36060,
E-Mail geschaeftsstelle@nabu-ka.de
oder direkt an den verantwortlichen Projektleiter und Tierhalter: Carsten Weber, Telefon 0177-6026559,
E-Mail artenschutz@nabu-ka.de

Carsten Weber

BUZO

Umweltfreundliche Wundergeräte?

Jetzt im Herbst ist wieder die Zeit der Verbrauchermessen, wie in Karlsruhe der Offerta. Dort findet man neben vielerlei mehr oder weniger Nützlichem immer wieder auch geheimnisvolle Gegenstände, die auf umweltfreundliche Weise ganz ohne Energieeinsatz geradezu Wunderdinge bewirken sollen. Der naturwissenschaftlich gebildete Kunde ist erstaunt: Sollte da jemand tatsächlich bahnbrechende Entdeckungen gemacht haben, die die Wissenschaft bisher übersehen hat? Oder besteht das Wunder vielleicht eher darin, dass sich auf geheimnisvolle Weise der Geldbeutel des Kunden leert und der des Verkäufers füllt?

Schauen wir uns zwei typische Beispiele genauer an. Aus rechtlichen Gründen sind die folgenden Zitate gegenüber den Originalen abgeändert. Der Autor erklärt außerdem ausdrücklich, dass er keinesfalls bestreitet, dass die besprochenen Gegenstände wirklich wirken könnten. Er hat allerdings gewisse Zweifel an den angegebenen Wirkungsmechanismen.

Magnetische Massagestifte gegen rheumatische Beschwerden

Magnetische Kräfte sind für viele Menschen noch immer geheimnisvoll und rheumatische Schmerzbeschwerden hat fast jeder. Was liegt also näher, als beides zusammen zu bringen:

„Lassen Sie die natürliche Kraft der Magnete wirken! Die Massagestifte erzeugen starke fokussierte Magnetfelder. Setzen Sie die Massagestifte mit leichtem Druck auf die Haut auf, dort, wo Sie das Gefühl haben, dass es Ihnen gut tut: Am Nacken, Schulter, Rücken, oder an Gelenken wie den Ellenbogen oder den Knien.“

Und wie wirken die Massagestifte dann? Wir lesen:

„Wer sich Magnete auf die Haut legt, verspürt an diesen Stellen schon bald eine deutliche Erwärmung. Ursache dafür ist der sogenannte Hall-Effekt, der aufgrund der magnetischen Wechselpolfelder Wärme freisetzt.“

Den Hall-Effekt gibt es wirklich. Er besagt, dass Ladungsträger, die sich durch ein Magnetfeld bewegen, zur Seite abgelenkt werden, so dass quer zur Bewegungsrichtung eine elektrische Spannung entsteht. Nur gibt es bei einem ruhig auf der Haut liegenden Magnet keine bewegten Ladungsträger und damit auch keinen Hall-Effekt. Für eine Erwärmung müsste ja auch auf irgendeine Weise Energie hinzugeführt werden, was ein auf der Haut liegender Magnet aber nicht tut. Wenn man durch Magnetkräfte wirklich eine Erwärmung hervorrufen will, braucht man elektrisch erzeugte, induktiv wirkende starke Wechselfelder. Entsprechende Geräte sind aber für Privatkunden viel zu groß und zu teuer und deshalb nur in Arztpraxen zu finden.

Wirken die Massagestifte aber vielleicht trotzdem, nur auf andere Weise?

Wer sich die Stifte auf die Haut setzt und sich auf die erwartete Wirkung konzentriert, wird wahrscheinlich tatsächlich eine Erwärmung verspüren. Eine Berührung der Haut führt nämlich zu einer gesteigerten Durchblutung an dieser Stelle, auch ganz ohne Magnetkräfte, insbesondere dann, wenn man sich auch in Gedanken auf diese Stelle konzentriert. Wer in autogenem Training geübt ist, dem reicht sogar bereits die Vorstellung einer Berührung. Wer diese Vorstellungskraft nicht aufbringen kann, sondern dazu ein Hilfsmittel braucht, mag sich immerhin die Massagestifte für 350 Euro kaufen.

Energie-Ringe zum Benzinsparen beim Auto

Die in letzter Zeit gestiegenen Benzinkosten machen den folgenden Gegenstand hoch interessant für alle Autofahrer. Natürlich könnte man Benzin auch sparen, indem man mit der Straßenbahn oder mit dem Fahrrad fährt. Aber es geht angeblich auch einfacher:

„Der Energie-Ring wird auf den Zapfhahn geschoben und dann durch den Ring hindurch getankt. Danach werden Sie ein ruhigeres Fahrverhalten und eine stärkere Leistung Ihres Autos feststellen. Außerdem reduziert sich der Kraftstoffverbrauch um 15 %, ein wichtiger Beitrag zur Umweltentlastung.“

Und wie kommt diese verblüffende Wirkung zustande? Wir lesen:

„Durch eine Lasertechnik werden dem Energie-Ring ultrafeine Frequenzmuster als Quantenschwingungen aufmoduliert. Der Energie-Ring besteht aus einem hochwertigen Quarzmaterial, welches als Informationsspeicher dient und in der Lage ist, diese Schwingungen unbegrenzt zu speichern und wieder abzugeben. Die Schwingungen werden umgewandelt an die Umgebung abgegeben und bewirken eine positive Veränderung des Kraftstoffs.“

Quanten nennt man die kleinsten in der Physik vorkommenden Energieeinheiten. Charakteristisch für Quanten ist, dass man ihr Verhalten grundsätzlich nicht exakt, sondern nur durch statistische Mathematik beschreiben kann. Wegen dieser Eigenschaft der Quanten wäre es geradezu sensationell, wenn man wirklich, wie behauptet, in einem Quarzmaterial geordnete „Quantenschwingungs-Muster“ erzeugen könnte. Erst recht, wenn diese dann auch noch unbegrenzt gespeichert und wieder abgegeben werden sollen, wo doch in der Physik ansonsten alles begrenzt und endlich ist.

Und selbst wenn dies alles so wäre, wie kommen die Quantenschwingungen dann vom Energie-Ring ins Benzin? Sie müßten ja erst noch durch das Metall des Zapfhahns! Aber da die Quantenschwingungen es mit den Gesetzen der Physik ohnehin nicht so genau nehmen, überwinden sie dieses Hindernis sicherlich mit Leichtigkeit. Vielleicht finden die Quantenschwingungen dann auch noch den Weg über das Gaspedal zum Fahrer und verhelfen diesem zu mehr Lebensenergie und Gesundheit?

Wäre es aber möglich, dass die Energie-Ringe trotzdem wirken? Im Prospekt lesen wir nämlich folgenden aufschlussreichen Hinweis:

„Durch den behandelten Kraftstoff ergibt sich eine Leistungssteigerung des Motors, die zu einem sportlicheren Fahrverhalten verführt. Dadurch könnte ein Teil der Wirkung des Energie-Rings wieder aufgehoben werden. Aus diesem Grund sollte weiterhin ruhig und gleichmäßig gefahren werden.“

Aha! Man soll also darauf achten, ruhig und gleichmäßig zu fahren. Dann spart man allerdings Benzin und schont den Motor, auch ohne Energie-Ring. Wer

BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO BUZO

sich zu dieser schonenden Fahrweise allein aus Vernunftgründen nicht durchringen kann, mag sich als psychologische Hilfe den Energie-Ring für 130 Euro kaufen.

Zum Schluss noch ein wichtiger Sicherheitshinweis zum Schutze des Autors: Wenn Sie auf einer Messe auf einen Stand treffen, der einen der besprochenen Gegenstände oder andere verdächtige Wunderdinge anbietet, und sie mit den Anbietern ins Gespräch kommen, erwähnen Sie bitte niemals diesen Artikel! Die Anbieter haben nämlich wenig Humor, wenn es um ihren Geldverdienst geht.

Wolfgang Melchert

Nordtangente: Ein Fall für den Bund der Steuerzahler?

Es wird immer so viel davon geredet, dass die Haushalte zu Lasten der nachfolgenden Generationen eine gefährliche Schieflage haben. Das vierte Mal in Folge verstößt die Bundesrepublik gegen den Euro-Stabilitätspakt. Aber für den Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) scheint Sparen nicht zu gelten!

Man reibt sich schon die Augen, wenn man morgens in den BNN liest: „Bund gibt 20 Millionen Euro für ein völlig unsinniges Straßenstück, die **vierspurige** Anbindung der B 10 an den gerade im Bau befindlichen Autobahnanschluss Karlsruhe Nord, aus."

OB und CDU jubeln, (klammheimliche) Freude auch bei der SPD (Bundestagskandidat Jung bei der Frageaktion der Hardtwaldfreunde zur Nordtangente: „Richtung Osten gilt, dass die B 10 von Pfinztal/Grötzingen her an die A 5 angeschlossen werden muss...") – aber worüber eigentlich? Für diesen Anschluss spricht rein gar nichts:

- Zwei Kilometer weiter südlich gibt es bereits einen Anschluss der B 10 an die Autobahn.
- Der Ausbau soll vierspurig erfolgen; spätestens beim Grötzinger Tunnel landet der Zubringer auf einer zweispurigen Straße.
- Der Anschluss entlastet nicht etwa Hagsfeld, sondern zieht noch mehr Verkehr dorthin.
- Die Verlegung des Herdwegs, die auch die Umweltverbände gefordert haben, wird fast überflüssig. Wäre es nicht besser gewesen, diese zu bauen? Noch dazu ist dafür nur ein kleiner Teil der 20 Millionen € nötig!

Vor allem aber:

- Die 20 Millionen werden dann fehlen, wenn es darum geht, das einzig sinnvolle – aber wegen der notwendigen Untertunnelung sehr teure – Straßenstück zu bauen, nämlich die Verbindung von der neuen Anschlussstelle bis zur Haid-und-Neu-Straße! Da wird es von jeder Bundesregierung heißen: „Ihr habt doch schon über 20 Mio erhalten." Und aus Berliner Perspektive ist ja auch mit dem durchgängigen Anschluss der B 10 an die A 5 das Wesentliche erreicht.

Im Ergebnis wird die Entlastung von Hagsfeld jetzt noch länger auf sich warten lassen als bisher schon befürchtet, wenn nicht sogar ganz auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben. Es ist zu überlegen, ob die Karlsruher Umweltverbände das Bundesverkehrsministerium auffordern, die Kosten-Nutzen-Rechnung für dieses Teilstück offen zu legen. Zumindest ist dieser Verkehrsstreich ein Fall für den Bund der Steuerzahler bzw. den Bundesrechnungshof.

Gastbeitrag von
Rainer Karcher, 1. Vorsitzender
Hardtwaldfreunde Karlsruhe e.V.

Autofahrer steigen um – aber für wie lange?

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) meldete vor Kurzem, dass im ersten Halbjahr 2005 die Fahrgastzahlen um 1,5 Prozent und die Einnahmen um vier Prozent gestiegen seien, was der Verband auf die gestiegenen Spritpreise zurückführt. Erwartet wird ein noch größerer Anstieg im zweiten Halbjahr.

Auch die Deutsche Bahn AG meldet sowohl im Nah- wie auch im Fernverkehr eine Erhöhung der Fahrgastzahlen, führt dies aber nicht auf die höheren Treibstoffpreise zurück.

Allerdings stehen bereits wieder Anzeichen für eine Trendwende am Horizont: Die Kürzung der öffentlichen Zuschüsse fällt mit der Erhöhung der Energiepreise zusammen, die ja auch Busse und Bahnen trifft. Gerade die DB AG erhöht in kurzer Zeit (seit April 2004) zum dritten Mal die Preise und erreicht damit für diese Zeit das Vierfache der Inflationsrate. Gleichzeitig gibt die DB AG zu, dass sie genügend Spielraum hat, um die alten Fahrpreise beibehalten zu können: Die Gewinne im Nahverkehr stiegen, und der Fernverkehr steuere auf Schwarze Zahlen zu. Allerdings warnt der Verband „Bürgerbahn statt Börsenbahn" davor, diese Zahlen seien auch durch unsolide Investitionen herbeigeführt, beispielsweise durch Fahren auf Verschleiß.

Auch für regelmäßige Fahrgäste ist die DB AG immer wieder für Überraschungen gut, sei es durch die missglückte Fahrpreisreform („PEP") mit ihrem Tarifwirrwarr, die Abschaffung und spätere Wiedereinführung der BahnCard 50 oder die unübersichtlichen Regelungen der verschiedenen BahnCard-Varianten. Auch bei den immer wieder auftauchenden „Schnäppchenpreisen", die oft nicht durchdacht scheinen und die BahnCard konterkarieren, liegt manches im Argen.

Gibt es wirklich nicht die Möglichkeit, eine einzige BahnCard mit leicht verständlichen Konditionen zu schaffen, die dann auch in sämtlichen Verkehrsverbünden gilt und so beispielsweise verhindert, dass mit ihr fahrende Fahrgäste fälschlich beschuldigt werden können, sie wollten schwarz fahren?

Gerade mit „PEP" war doch eine Vereinfachung der Fahrpreisstrukturen angekündigt worden - und diese lässt auch nach Jahren noch immer auf sich warten.

Reinhold Hillenbrand

Der Straßenbahnbetrieb in Nantes – ein Besuch

Unsere diesjährige Urlaubsreise führte durch Nantes, und da ließ ich es mir nicht nehmen, mir den dortigen Straßenbahnbetrieb, der immerhin der erste der neuen französischen Straßenbahnbetriebe ist, einmal etwas genauer anzusehen.

TFS Straßenbahnwagen in der Endhaltestelle Nantes-Neustrie alle Fotos: Johannes Hertel

Zur Geschichte: Nantes ist die Hauptstadt des Departements Loire-Atlantique, hat 250.000 Einwohner und gilt als die sechstgrößte Stadt Frankreichs. Sie gilt aber auch als die Stadt des öffentlichen Personennahverkehrs, soll doch in ihr der erste städtische Pferdeomnibus der Welt 1826 seinen Linienbetrieb aufgenommen haben. 1880 folgte dann die erste Straßenbahnlinie in der Stadt. Dabei handelte es sich um Straßenbahnfahrzeuge mit Druckluftantrieb nach dem System Mekarski. Fahrzeuge dieser Art gab es auch in anderen Städten, aber in Nantes erreichte diese Antriebsart ihre größte Verbreitung mit einem Netz von immerhin 40 km Länge, auf welchem zuletzt 12 Mio. Fahrgäste/Jahr befördert wurden. Erst sehr spät, 1913, verkehrte die erste elektrische Straßenbahnlinie und das Netz erreichte vor dem zweiten Weltkrieg eine Ausdehnung von 20 Linien. Während des zweiten Weltkriegs wurde Nantes als Stadt mit dem zweitgrößten Atlantikhafen Frankreichs stark zerstört, und nach und nach wurden nach Kriegsende die noch vorhandenen Straßenbahnstrecken stillgelegt, die letzte im Januar 1958.

Seit 1985 gibt es in Nantes wieder Straßenbahnverkehr. Ganz einfach gestaltete sich die Wiedereinführung aber nicht, denn innerhalb der Legislaturperiode der Befürworter wurde die erste Straßenbahnlinie leider nicht fertig und die Kommunalwahl gewannen die Straßenbahngegner, die alle Bauvorhaben stoppen ließen und am liebsten alle bisherigen Anlagen wieder abbauen lassen wollten. Nur weil das System schon relativ weit fortgeschritten war, wurde nach einiger Verzögerung dann doch weitergebaut und Mitte 1984 war der Gleisbau der Linie 1 fertig und Anfang 1985 wurde die damalige Gesamtstrecke der Linie 1 eröffnet.

Inzwischen gibt es 3 Straßenbahnlinien mit einer Streckenlänge von 40 km. Auf ihr wurden 2001 immerhin 42,5 Millionen Fahrgäste befördert, das sind die Hälfte aller Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs in Nantes!

Verkehrsmittelpunkt und größte Umsteigestelle ist der Place du Commerce. Hier kreuzen sich im rechten Winkel die Linie 1 und die zwei Linien 2 und 3, die hier ein kurzes Stück parallel fahren. Wie überall später in Frankreich wurde schon hier die Wiedereinführung der Straßenbahn zum Anlaß genommen, städtebauliche Optimierungen vorzunehmen: Straßenrückbau, Verkehrsberuhigungen und besondere Gestaltung der Haltestellen. Es sind kleine, schwarze Wartehäuschen mit einem spitz ausgebildeten Dach, in dem sich eine große Uhr befindet. Außerdem gibt es eine große hölzerne, dunkel gebeizte Sitzbank als Mittelpunkt, Fahrkartenautomat, Linienplan und Fahrplan. Die Bahnsteighöhe beträgt netzweit 20 cm. Einige Bahnsteige in den Außenbezirken sind aus Platzgründen Mittelbahnsteige. Im Straßenbahnnetz verteilt sind 8 Park + Ride-Anlagen, 6 sind mit Personal besetzt und nur beim Nachweis einer Fahrkarte zu benutzen. Der überwiegende Teil des eigenen Bahnkörpers ist als Rasengleis ausgebildet.

Straßenbahn-Niederflurwagen in Nantes

Zum Fahrpreis: Eine Einzelfahrt kostet 1,20 €, eine Tageskarte für 1 Person 3,30 € und eine Tageskarte bis zu 4 Personen 4,– €.

Der Fahrplan ist tagsüber sehr dicht.

Straßenbahnhaltestelle in Nantes

Die Fahrtenfolgen liegen zwischen 3 bis 7 Minuten. So gegen 20 Uhr wird dann ausgedünnt auf 1/4 Stunden-Verkehr und ab 22 Uhr bis 1 Uhr auf 1/2 Stunden-Verkehr. Abends herrscht ein Rendezvous-Verkehr am Commerce.

Erwähnenswert finde ich, dass am 1. Mai, dem Tag der Arbeit, der gesamte Nahverkehrsbetrieb ruht!

Es werden heute zwei verschiedene Fahrzeugtypen eingesetzt. Der ältere ist der sog. TFS-Wagen, d.h. „Tramway Français Standard“, ein französischer Standard-Straßenbahnwagen, der in den 70er Jahren entwickelt wurde und der auch an andere zukünftige Straßenbahnbetriebe geliefert werden sollte. Doch dazu kam es nicht, weil inzwischen Niederflurstraßenbahnfahrzeuge auf den Markt kamen. Es handelt sich bei dem TFS um einen sechsachsigen, hochflurigen Gelenkwagen, der aber nachträglich mit einem niederflurigen Mittelteil zu einem Achtachser erweitert wurde. Die neueren Fahrzeuge, Baujahr 2000 und 2001, sind sechsachsige Niederflurwagen, die aus fünf Einzelteilen bestehen mit einer durchgehenden Fußbodenhöhe von 35 cm.

Genug der Fakten. Der Betrieb macht auf mich einen sehr guten und zukunftsorientierten Eindruck: In den letzten 2 Jahren hat es zwei Streckenverlängerungen von ca. 4 km Länge gegeben, neue Strecken sind in Planung, der Service des Fahrpersonals und des „Bodenpersonals“ am Commerce ist sehr gut, was ich beobachtet und auch selbst erlebt habe, und die Stadt macht eine gute Werbung für die Straßenbahn: es gibt zahlreiche Postkarten mit den Sehenswürdigkeiten der Stadt und einer Straßenbahn abgebildet – vielleicht überlegenswert auch für andere – deutsche – Städte?

Johannes Hertel

PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN

PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN

Ein-Blick in den Fahrplan 2005/2006

Ab 11. Dezember 2005 gilt ein neuer Fahrplan. Abfahrtzeiten werden sich ändern, mancher Fernzug fährt zu einem neuen Ziel, neue Zugverbindungen wird es geben und andere Züge werden nicht mehr täglich fahren. Diese Vorschau kann nur ein kleiner Einblick sein!

Der von der DB gestaltete **FERNVERKEHR** enthält manche Überraschungen, aber der gute Wille der Fahrplangestalter ist auch erkennbar: Der ICE-Sprinter ab Köln (Mo.-Fr.: 7.29 h) nach Stuttgart (an 9.26 h) schafft die Strecke in weniger als 2 Stunden und hält sogar in Mannheim. Auch für die Rückfahrt ist gesorgt: Stuttgart ab 18.33 h, Köln an 20.29 h. Manche „Sachzwänge“ verursachen jedoch Kopfschütteln: Zur Ausnutzung der ICE-Garnituren wird eine Nachtverbindung Frankfurt – München angeboten. Ab Stuttgart kann man um 2.41 h fahren, sogar in Günzburg um 3.53 h aus- oder zusteigen und erreicht dann München um 5.02 h.

Andere ICE-Züge übernehmen bisherige IC-Leistungen, können aber wegen der Bahnsteighöhen z.B. in Bietigheim-Bissingen und Mühlacker nicht halten, dafür aber um 4.22 h in Wiesloch-Walldorf in Richtung Hamburg (an 11.42 h). Der ICE-Sprinter ab Karlsruhe nach Berlin fährt künftig nach Hamburg, die Verbindung nach Berlin bleibt aber durch Umsteigen in Frankfurt erhalten. Einen Vorteil gibt es für die Freunde unserer Partnerstadt Halle an der Saale: Montags bis freitags fährt der ICE 1501 Karlsruhe (ab 6.28 h) mit Halt in Bruchsal (um 6.42 h) direkt nach Halle und weiter nach Berlin.

Im **IC-VERKEHR** gibt es einige Kürzungen. Zwischen Karlsruhe und Strasbourg sind ICs betroffen, welche in Strasbourg enden oder beginnen, nicht jedoch die von und nach Paris. Den IC „Schwarzwald“ zwischen Karlsruhe und Konstanz wird es auf dieser Strecke in beiden Richtungen nicht mehr geben. Aus Richtung Frankfurt wird IC 2275 „Schwarzwald“ zwar täglich fahren, aber montags bis freitags 10.39 h in Wiesloch-Walldorf enden und ab dort als IC 2372 um 11.14 h wieder neu beginnen und über Kassel nach Stralsund fahren. Zur Bedienung des Schwarzwaldtourismus fährt der bisher freitags und samstags verkehrende IC „Loreley“ künftig in „marktgerechter“ Lage und zusätzlich auch sonntags. Von Offenburg gibt es künftig eine morgendliche IC-Direktverbindung ab 5.58 h nach Stuttgart (an 7.24 h). Der Zug hält in Baden-Baden, Rastatt, Karlsruhe Hbf., Karlsruhe-Durlach und Bruchsal. In Durlach werden sich aber nur diejenigen freuen, welche früher in Stuttgart ankommen wollen oder müssen. Der bisherige Halt in Durlach um 7.06 h ist gestrichen; dieser Zug fährt durch. Jetzt müssen alle um 6.44 h fahren! Zum Fernverkehr ein letztes: Von Karlsruhe nach Dresden kann man wieder durchgehend auf der alten Interregio-Route über Hof – Zwickau fahren, doch jetzt mit IC-Ticket.

Zum **NAHVERKEHR:** Hier überwiegt das Positive. Kürzungen konnten weitgehend vermieden werden, der Ferienfahrplan wurde entschärft und Verbesserungen durch mehr und modernere Fahrzeuge wurden in Aussicht gestellt.

So fährt eine neue Regionalbahn um 7.45 h ab Karlsruhe nach Biblis, welche früher erst in Graben-Neudorf begann. Gerade auf dieser Strecke sollen Kapazitätsengpässe bald der Vergangenheit angehören durch das Anhängen eines zweiten Triebwagens ET 425 bei stark benutzten Zügen. Gleiches gilt auf der Strecke Heidelberg – Karlsruhe, z.B. für die S-Bahn 6.06 h ab Heidelberg (Karlsruhe an 6.48 h). Die zwei eilzugmäßigen S-Bahnen 15.03 h und 17.03 h von Heidelberg nach Karlsruhe halten bis Bruchsal künftig überall und verkehren 4 min früher.

Eine neue Regionalbahn 22.06 h ab Karlsruhe Hbf. anstelle einer S 5 ab Bahnhofsvorplatz bietet Umsteigefahrgästen Anschluss nach Pforzheim, denn der bisherige IC um 22.07 h nach Stuttgart entfällt.

Auch im neuen Fahrplan wird es auf der Schwarzwaldbahn vom 15.4. bis 3.10. 2006 an Samstagen und Sonntagen einen Fahrradzug – den Schwarzwald-Radexpress – geben, dann sogar von Karlsruhe bis Singen und zurück (bisher nur bis Donaueschingen). Und manche werden sich freuen: Der Ausfall des IC-Zugpaares „Schwarzwald“ südlich von Karlsruhe wird durch ein fast zeitgleich verkehrendes IRE-Zugpaar Vorteile für den Fahrpreis bringen. Auf der Kraichgaubahn (S4) wird der Eilzughalt in Wössingen vom Bahnhof zum Haltepunkt Ost verlegt, da P+R-Plätze am Bahnhof entfallen werden.

Auf der Murgtalbahn (S41) fährt jetzt täglich der letzte Zug um 0.05 h ab Freudenstadt nach Karlsruhe.

Viele kleine Änderungen würden den Rahmen dieses Ein-Blicks in den neuen Fahrplan sprengen. Immer gibt es kleine Fahrplanänderungen zum Wechsel, meistens nur im Minutenbereich, wie z.B. die Eilzüge, die von Achern nach Heilbronn künftig eine Minute früher fahren. Um pünktlich zur Bahn zu kommen sollte also der **eigene** Blick in den neuen Fahrplan ab dem 11.12.2005 nicht vergessen werden.

Siegfried Elze

Dr. Walter Casazza wird Nachfolger von Dr. Dieter Ludwig

Pressemitteilung KVV, 23.9.2005

Dr. Walter Casazza soll die Nachfolge von Dr.-Ing e.h. Dieter Ludwig antreten. Für Dr. Casazza als Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (für den Bereich Verkehr) haben sich die Aufsichtsräte von VBK und KVVH mit großer Mehrheit ausgesprochen.

Dr. Casazza ist derzeit Betriebsleiter bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben. Nach dem Studium der Elektrotechnik an der Technischen Universität Graz promovierte er an der Leopold-Franzens-Universität in Innsbruck. Seit 1988 ist er bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und Stubaitalbahn GmbH beschäftigt.

Der Entscheidung für Dr. Casazza war ein umfassendes Personalauswahlverfahren vorangegangen. Der Findungskommission hatten sich insgesamt fünf Bewerber vorgestellt.

Einstimmig hatte sich das Gremium dann für Dr. Casazza ausgesprochen, berichtete der Erste Bürgermeister Siegfried König. Der bisherige Geschäftsführer von VBK und KVVH, Dr. Dieter Ludwig, war im Juli 2004 65 Jahre alt geworden. Bis zur Gewinnung eines qualifizierten Nachfolgers war im gegenseitigen Einvernehmen sein bestehender Dienstvertrag verlängert worden. Ein baldiger Wechsel von Dr. Casazza in die Fächerstadt wird angestrebt.

Kaltgepresst und spurtstark: Pflanzenöl treibt moderne Triebwagen an

Die Hohenzollerische Landesbahn AG, kurz HzL, eine Tochter der landeseigenen Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (SWEG), hat seit kurzem eine Besonderheit aufzuweisen: Einer von zwei neuen Triebwagen vom Typ Regio-Shuttle wird mit Rapsöl angetrieben. Diese Neuerung und den Ersatz alter Schienenbusse feierte die HzL mit einem großen Bahnhofsfest in Gammertingen am Sonntag, den 25.09.2005.

Der Triebwagen ist zukünftig auf der HzL-Stammstrecke zwischen Hechingen und Sigmaringen in der Schwäbischen Alb, aber auch auf DB-Strecken bis Tübingen anzutreffen. Damit der nachwachsende, aber etwas zähere Treibstoff keine Schäden am Motor verursacht, sind Umbauten am sonst mit Diesel betriebenen Serienfahrzeug nötig. In Zusammenarbeit mit der Universität Karlsruhe wird u.a. das Einspritzverfahren modifiziert. Das Innenministerium Baden-Württemberg fördert den Pilotversuch. Der ehemalige Umwelt- und Verkehrsminister des Landes Stefan Mappus ist überzeugt, dass sich diese Form des umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Antriebs „schneller durchsetzen werde, als manche denken“.

Damit aber nicht genug! Die SWEG betreibt auch im badischen Lahr zwei Linienbusse mit Rapsöl. Vorteile sind weniger Schadstoffe und geringere Kosten. So kostet der Liter Rapsöl derzeit mindestens 20 Cent weniger als ein Liter Diesel. Die Umwelt freut besonders, dass das CO_2, das ausgestoßen wird, vorher beim Anbau der Rapspflanzen aus der Luft gewonnen wurde. Durch die Verbrennung entsteht somit kein zusätzliches CO_2.

Mit Pflanzenöl noch umweltfreundlicher: Neuer Regio-Shuttle in Gammertingen Foto: HzL

Absoluter Vorreiter bei der Verwendung von Rapsöl als Treibstoff von Bahnfahrzeugen ist übrigens die Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft PEG mit Sitz im Nordwesten von Berlin. Sie lies bereits im Jahr 2000 die alten Schienenbusse der Bahn mit Pflanzenöl fahren und zog eine positive Bilanz. So wurden dann auch die modernen Regio-Shuttle auf Pflanzenöl umgestellt. Der Duft nach Pommes Frites an Stelle des Gestanks von Dieselabgasen am Bahnsteig steht hier für praktizierten Umweltschutz.

Johannes Meister

Mit der Bahn durchs Elsaß – Tariftipps für Ausflügler

Während noch vor wenigen Jahren die Strecken Wörth - Lauterbourg und Winden - Wissembourg vor sich hin rosteten, kann man heute im Stundentakt in den östlichsten Zipfel Frankreichs fahren. Nachdem sich insbesondere Wissembourg zum Magnet für Ausflugsfahrten entwickelt hat, wird nun auch das übrige Nordelsaß für Bahnfahrer interessant. In den zumeist modernen Triebfahrzeugen können Fahrräder kostenlos mitgenommen werden. Besonders attraktiv ist die Tageskarte der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF mit dem Namen „Pass Evasion“. Für 7,80 € kann am Wochenende eine Person einen Tag lang alle Züge des Regionalverkehrs im Nordelsaß benutzen. Eine Gruppe von bis zu fünf Personen (Kinder älter als 4 Jahre) zahlt 15,60 €. Den Fahrschein gibt es am Schalter des Bahnhofs Wissembourg oder, falls dafür die Zeit nicht reicht, beim Zugbegleiter.

Für Fahrgäste des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) mit Tageskarte 24+ für das Gesamtnetz gibt es seit dem 1. Juli 2005 mit dem „Ticketplus Alsace“ ein besonderes Angebot. Der oder die Einzelreisende erhält so eine Anschlusstageskarte für das Nordelsaß für 5 €, die Gruppe bis 5 Personen für 10 €. Man spart also bis zu 2,80 € oder 5,60 €. Das Ticketplus Alsace lohnt sich, wenn man über mehr als 5 Zonen im Gebiet des VRN fährt.

Leider gilt das Ticket nicht für Fahrgäste mit einer KVV-Tageskarte, „da sich die Région Alsace nicht an den Kosten beteiligt“, so KVV-Sprecher Horst Stammler. Trotzdem ist das Tagesticket der SNCF „Pass Evasion“ für sich allein schon attraktiv. Die BUZO regt an, dass man das Ticket zukünftig auch an den KVV-Automaten lösen kann, damit man sich nach dem Einstieg in die Stadtbahn oder in den Regionalzug keine Gedanken mehr um den Fahrschein machen braucht. Einem Ausflug ins Nordelsaß mit der Bahn steht dann nichts mehr im Wege.

Johannes Meister

Haltestelle Herrenstraße wird barrierefrei umgebaut

Vor einigen Jahren hieß es noch, dass innerhalb der Fußgängerzone an höhere Haltestellen und somit an einen rollstuhlgerechten Zugang zu Niederflurbahnen nicht zu denken sei. Das wurde neben dem Stadtbild mit Stolpergefahren begründet. Vertröstet wurde auf die U-Strab, bei der die Bahnsteige einen barrierefreien Zugang ermöglichen.

Trotzdem wurde das Thema insbesondere vom neuen Behindertenbeirat nicht aufgegeben und nun ist ein Erfolg zu vermelden: Die Haltestelle Herrenstraße, die vom Baugeschehen der U-Strab verschont bliebe, wird Anfang nächsten Jahres doch noch umgebaut, wenn auch nur ein kurzes Stück jeweils am Anfang des Bahnsteiges, so dass die beiden ersten Türen einer vorne stehenden Bahn – dort sind die Plätze für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen zu finden – stufenfrei erreicht werden können. Dadurch können Fahrgäste im Rollstuhl aus Oberreut und aus der Waldstadt nun endlich direkt die City erreichen, mit Umsteigen an der Auer Straße auch die Fahrgäste aus Wolfartsweier und Aue. Mit Eröffnung der Verlängerung nach Friedrichstal und Spöck werden auch dort häufiger Niederflurbahnen eingesetzt. Damit sind alle Strecken, die schon Abschnitte mit zu Niederflurbahnen passenden Bahnsteigen haben, untereinander und mit der City verbunden, mit Ausnahme der Brauerstraße. Auch die Nordstadt wird bald so erreichbar sein.

Auch in Mannheim werden übrigens in Kürze Haltestellen in der Fußgängerzone umgebaut. In Strasbourg gibt es dies schon lange...

Heiko Jacobs

Regierungspräsidium Karlsruhe legt Luftreinhalteplan für Karlsruhe vor

Spätestens zum 1.1.2005, als die EU-Gesetze auch in Deutschland in Kraft traten, hätten die Luftreinhaltepläne erstellt sein müssen. In Bayern hat man das geschafft, hier im Ländle nicht... Mit einem Dreivierteljahr Verspätung liegt er nun auch für Karlsruhe vor und bis zum 28.10.2005 konnten Bürger und Verbände Anregungen dazu einzureichen. Der VCD hat sich hierzu dem BUND angeschlossen, der schon bei der Stellungnahme zum Stuttgarter Luftreinhalteplan federführend war. Der Plan ist hoffentlich auch nach dem 28.10. unter der URL www.karlsruhe.de/Umwelt/luftreinhalte.pdf im Internet abrufbar.

Was steht drin?

Zunächst Allgemeines: Gesetzesgrundlage, Grenzwerte, Wirkungen der Schadstoffe, Quellen der Schadstoffe allgemein, sowie geographische, klimatische und statistische Daten Karlsruhes werden kurz angerissen.

Danach wird auf die Messungen der Luftschadstoffe an den 4 hiesigen Dauermessstationen des Landes eingegangen. An der Station in der Reinhold-Frank-Straße wurde der ab 2010 geltende Grenzwert für Stickstoffdioxid NO_2 deutlich überschritten. Dort liegt der Jahresmittelwert seit 1996 ziemlich konstant bei knapp über 60 µg/m³ und damit dauerhaft 50% über dem Grenzwert von 2010 von 40 µg/m³. An der Station Nordwest, abseits von Straßen, liegt er seit 2001 dagegen unter 30 µg/m³ und überschritt auch vorher nie den Grenzwert. Die Grenzwerte für Feinstaub wurden laut Einleitung in Karlsruhe nicht überschritten, weswegen darauf im Plan nicht detaillierter eingegangen wird, weder bei Messwerten, noch bei der nachfolgenden Analyse. Die Analyse unterscheidet nach Gesamthintergrundniveau und kleinräumiger Belastung und errechnet für den betroffenen Bereich Reinhold-Frank-Straße einen Anteil des Straßenverkehrs von 77% beim NO_2 in 2002 bzw. 70% in 2003. Eine darauf aufbauende Prognose stellt unbeziffert fest, dass der Grenzwert auch 2010 sehr wahrscheinlich überschritten wird. Es wird auch auf die Erfahrungen verwiesen, dass trotz allgemeinen Rückgangs der NO_2-Belastung die Werte an straßennahen Standorten stagnieren.

Was wird vorgeschlagen?

Es folgen 18 Maßnahmen, für die es aber keine Wirkungsabschätzung gibt, denn diese werden erst noch erarbeitet... Auch der BUND Stuttgart bemängelte beim dortigen Luftreinhalteplan, dass nicht nachvollziehbar sei, ob eine Maßnahme überhaupt geeignet ist, das Ziel des Plans zu erreichen. Konkret werden vorgeschlagen:

- beim städtischen Fuhrpark Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern und die Neubeschaffung von Fahrzeugen etc. mit besserer Schadstoffklasse,
- bei Straßen-Infrastrukturmaßnahmen der vierspurige Ausbau der Neureuter Straße B 36, der Bau des Straßentunnels der Kriegsstraße im Zuge der Kombilösung und die Einrichtung neuer P&R-Plätze,
- bei verkehrslenkenden Maßnahmen die Optimierung von grünen Wellen und der Einsatz von Pförtnerampeln (für die konkrete Orte vorgeschlagen werden),
- beim ÖPNV der weitere Ausbau des Stadt- und Straßenbahnnetzes (genannt werden u.a. Kriegsstraße, Knielingen-Nord, Kirchfeldsiedlung, Pulverhausstraße, Messe über DB) und die Umstellung der Busflotte,
- beim Fahrrad die Steigerung des Radanteils (hier wird Bezug genommen auf das laufende Projekt „Fahrradfreundliches Karlsruhe“),
- sowie der Mülltransport per Bahn nach Mannheim, die Nassreinigung der Reinhold-Frank-Straße und
- Fahrverbote: Ganzjähriges Durchfahrverbot für Lkw (Lieferverkehr frei) ab 2010 in der Reinhold-Frank-Straße und ganzjähriges flächenhaftes Fahrverbot ab 2010 für alle Kfz schlechter als Schadstoffklasse EURO 2 bzw. EURO 3 ab 2012, wobei bei letzteren noch die bundesweite rechtliche Basis fehlt.

Alles in allem ...

... größtenteils eine Aufzählung von Projekten, die ohnehin schon mehr oder weniger lange und unabhängig von der Luftreinhaltung auf der Wunschliste der Politiker stehen mit teils zweifelhaftem Nutzen für die Luft. Wirklich neu ist allenfalls die Forderung nach Pförtnerampeln, die im autofreundlichen Karlsruhe aber auf

Wird auch weiterhin mehr messen als die EU erlaubt: Messstation Reinhold-Frank-Straße
Foto: Heiko Jacobs

Widerstand stoßen könnten. Im Prinzip flickschustern diese aber nur die anderen verkehrsanlockenden Verkehrsbeschleunigungsmaßnahmen... Ein weiterer Ausbau des ÖPNV wäre löblich, nur fehlt hierfür derzeit die Finanzdecke seitens des Landes.

Bezüglich der Infrastrukturmaßnahmen für den Autoverkehr wird vorab argumentiert, dass bspw. der Neubau der Kriegsstraße-Ost, des Grötzinger B10-Tunnels und der B3-Umgehung Wolfartsweier Autoverkehr aus den Ortskernen herausgenommen wird. Dazu passen aber die zwei genannten Maßnahmen nicht, denn die beiden Straßen bleiben weiterhin in der Ortslage. Es wird dort also nach dem Ausbau eher noch mehr Verkehr reinfließen können. Vor allem fehlen Maßnahmen, die nach diesem Schema die Herausnahme von Autoverkehr aus Ortskernen dort fördern, wo 4-spurige Ortsdurchfahrten mit bereits vorhandenen 4-spurigen Umgehungsstraßen konkurrieren (Achse Herrenalber Straße und Ettlinger Straße contra Achse Autobahnzubringer L 605 und Brauerstraße sowie Kaiserallee und Pulverhausstraße contra Südtangente).

Der Stuttgarter Luftreinhalteplan erwähnt immerhin zwei Maßnahmen mehr, die nicht unbedingt vom Wunschzettel der Politiker kopiert sind: Verteuerung von Parkgebühren in der Innenstadt auf 5 € pro Stunde und Intensivierung der Straßenbegrünung im Stadtgebiet (Staubfilter).

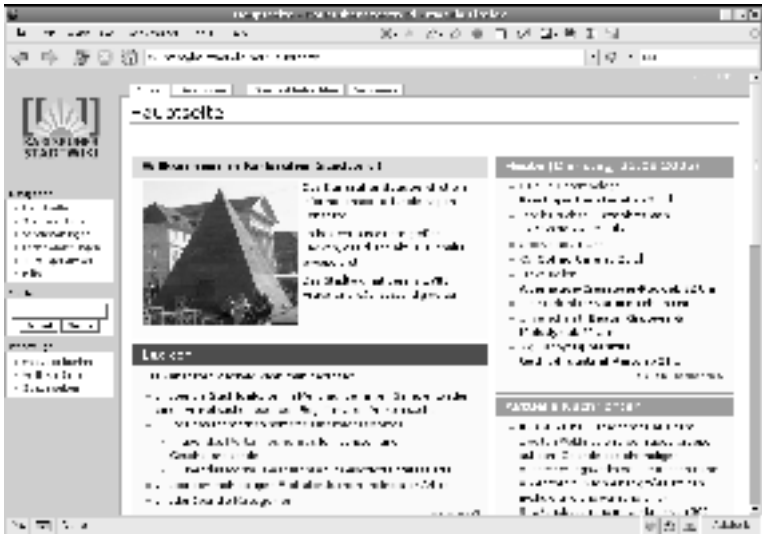
Eine Trendwende ist leider mit dem mageren Inhalt des Karlsruher Luftreinhalteplans mangels durchgreifender Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und -verlagerung auf den Umweltverbund bei weitem nicht in Sicht.

Heiko Jacobs

Karlsruher Stadtwiki auf Erfolgskurs: Nutzen und Mitmachen!

Schön, aber was sind Wikis überhaupt? Im Gegensatz zu klassischen Webseiten, die man als Internet-Nutzer nur anschauen kann, ermöglicht ein Wiki jedem Nutzer auf relativ einfache Art das Ändern bestehender Seiten und das Anlegen neuer Seiten im Wiki. Bekannt wurde diese Art von Webseiten vor allem durch die Wikipedia, eine Enzyklopädie, deren Wissen von den einzelnen Benutzern selbst und ehrenamtlich zusammengetragen wird und die mittlerweile den Vergleich mit anderen Lexika in vielen Bereichen nicht mehr zu scheuen braucht. Inzwischen gibt es Wikipedias in vielen Sprachen der Welt, sogar in etlichen Dialekten.

Darüber hinaus gibt es auch zu vielen Fachthemen spezielle Wikis zum Erfahrungsaustausch. Im Gegensatz zu einem Forum, in dem alte Fragen und ihre Antworten immer unauffindbarer nach hinten geschoben werden, können Erfahrungen in einem Wiki viel strukturierter gesammelt und anderen verfügbar gemacht werden. Das Web macht so einen weiteren wichtigen Schritt vom reinen Lese-Medium zu einem Lese-und-Schreib-Medium.



Ein Stadtwiki sammelt vor allem lokale und regionale Informationen und stellt diese viel detaillierter dar, als es das globale Lexikon Wikipedia könnte. Es ist sozusagen ein digitaler Umland- und Stadtführer. Ein Stadtwiki wendet sich dabei an verschiedene Zielgruppen. Aus der Diskussion im Karlsruher Stadtwiki heraus ergaben sich drei Hauptzielgruppen:

- Touristen und Geschäftsreisende, die Infos für einen kurzzeitigen Aufenthalt in Karlsruhe suchen;
- Neubürger, die sich in Karlsruhe neu orientieren müssen und Infos suchen, was sie wo finden;
- Alteingesessene, die Hintergrundinformationen zu Karlsruhe suchen, z.B. zu geschichtlichen Aspekten.

Entsprechend kann man nun auf der Startseite des Stadtwikis **ka.stadtwiki.net** nicht nur über das allgemeine Übersichtsportal und Suchfunktionen einsteigen, sondern auch über die auf diese Zielgruppen zugeschnittenen thematischen Portale Tourismus, Geschichte und Neubürger.

Das Karlsruher Stadtwiki wurde auf private Initiative von Hauke Löffler im Juli 2004 gestartet. Schnell fanden sich Mitstreiter, die das Karlsruher Stadtwiki zum mittlerweile größten und aktivsten Stadtwiki in Deutschland machten. Die Zahl der Artikel wächst schnell und ist mittlerweile auf etwa 3000 angewachsen. Unterstützt wird es vom nichtkommerziellen Karlsruher Internet-Provider INKA, der derzeit Speicherplatz und Web-Traffic kostenlos zur Verfügung stellt. Am 12.10. 2005 wurde zur langfristigen Absicherung des Projektes ein Förder- und Trägerverein gegründet. Mittlerweile greift die Idee des Stadtwikis auch auf benachbarte Städte über: So sind Stadtwikis in Pforzheim und im Rhein-Neckar-Raum in Vorbereitung.

Was macht das Stadtwiki für uns interessant? Aber zunächst: Wie entsteht ein Artikel? Irgendjemand fängt an mit einem Thema, das ihn besonders interessiert und bei dem er sich daher besser auskennt, z.B. mit seinem Lieblingsmuseum, seiner Lieblingskneipe, seinem Lieblingsausflugsziel. Nach einer Weile findet sich jemand anderes, der das Museum auch kennt und zu einem Detail noch mehr Informationen kennt und diese hinzufügt. Und so geht es immer weiter, der Artikel wächst als Gemeinschaftswerk vieler Menschen aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Wichtig ist dabei die Vernetzung der Artikel untereinander, damit die Infos auch gefunden werden.

Und hier können „wir Umweltbewusste“ ins Spiel kommen. Wie oft haben wir uns ja schon darüber geärgert, dass in irgendeiner Infoquelle nur die Anfahrt per Auto beschrieben ist? Hier nun können wir ganz einfach auch die Anfahrt per Bahn, Rad etc. aus unseren Erfahrungen heraus ergänzen und so vielleicht dazu animieren, dass ein anderer Leser die Bahn statt des Autos nutzt. Und zu einem evtl. schon beschriebenen Ausflugsziel können wir die Bedeutung des Ziels für den Naturschutz ergänzen.

Wichtig dabei ist aber die Grundregel von Wikis, dass alles von einem möglichst neutralen Standpunkt aus betrachtet werden sollte. Eine einseitige Berichterstattung über ein Thema ist, auch wenn's vielleicht manchmal schwer fällt, nicht erwünscht, ebensowenig wie reine (Eigen-)Werbung. Falls sowas doch vorkommt, regelt sich das aber relativ schnell, denn dadurch, dass jeder jederzeit die Texte ändern kann, kontrolliert sich das Projekt quasi selbst und schnell sind einseitige Standpunkte und platte Werbung umformuliert. Dadurch bleibt der Wert eines Wikis als Informationsmedium für viele erhalten.

Heiko Jacobs, im Stadtwiki: Mueck

„Fahrradfreundliches Karlsruhe“ beschlossen

Das Handlungskonzept „Fahrradfreundliches Karlsruhe“ hat wichtige Hürden überwunden: Am 13.9.2005 hat der Planungsausschuss und am 25.10.2005 – kurz vor Druck des u&v 3/05 – der Gemeinderat dieses Konzept mit Finanzrahmen beschlossen. Über die bisherigen Schritte wie die ADAC-Studie mit ihrem schlechten Ergebnis, dem danach verstärkt einsetzenden Planungsprozess mit Radlerforum, BYPAD-Verfahren und AG Radverkehr, alles auch mit Beteiligung von ADFC und VCD, haben wir ja schon mehrfach ausführlicher berichtet. An dieser Stelle nun Details zum Handlungskonzept.

Ein Hauptbestandteil ist das „Radverkehrsnetzkonzept“, das von der AG Radverkehr (Ämter, ADFC und VCD) seit letztem Winter entwickelt wurde. Es definiert die Haupt- und Nebenrouten zwischen den Karlsruher Stadtteilen als Zielkonzept, das heißt, dass noch nicht alle hier dargestellten Routen in der gewünschten Form vorhanden sein müssen. So ist zum Beispiel die Kriegsstraße als Hauptroute aufgenommen, da sie eine gerade und schnelle Ost-West-Verbindung wäre, wenn sie denn eines Tages entsprechend radgerecht umgebaut würde. „Radgerecht“ heißt dabei nicht mehr unbedingt „Radwege“ hinter parkenden Autos versteckt, was nicht mehr Stand moderner Verkehrsplanung ist, sondern im Falle der im Rahmen der Kombilösung neu geplanten Kriegsstraße zwischen Karlstor und Mendelssohnplatz fast zu 100% „Radspur“ auf der Fahrbahn und somit sicherer im Blickfeld der Autofahrer. Auch Extrastreifen zum Linksabbiegen gehören dort dazu.

Auch beschlossen wurde ein 20-Punkte-Programm, das im wesentlichen Ergebnis des BYPAD-Verfahrens ist, in dem recht detailliert untersucht wurde, welchen Stand die Karlsruher Radverkehrspolitik hat. Ziel ist es dabei, von einer reinen Radpolitik nach dem „Feuerwehrprinzip“ weg zukommen – bei der nur dort agiert wird, wo Mängel unübersehbar sind –, hin zum integrierten und vorausschauenden Verkehrskonzept, in dem Radverkehr als System betrachtet wird, das mehr ist als nur Radinfrastruktur. Vor allem Öffentlichkeitsarbeit zur Image-Verbesserung des Radverkehrs ist nötig. Oder Beratung zu „fahrradfreundliche Arbeitgeber“. Steigerung des Radverkehrsanteils und der -sicherheit sind neben der Gleichberechtigung wichtige Hauptziele.

Graphik: Stadtplanungsamt (Karte, Routen), H. Jacobs (Texte)

Bezüglich der Sicherheit wird gerade die Analyse des Unfallgeschehens neu strukturiert. Daraus wird sich ein Sofortmaßnahmenprogramm ergeben, für das im Nachtragshaushalt 100.000 € beantragt werden. Für eine wesentlich verbesserte Wegweisung werden für 2006 60.000 € beantragt. Für den Ausbau von je 2 Hauptrouten sollen ab 2007 pro Jahr 400.000 € bereit stehen. Die Prioritäten beim Ausbau der Routen werden nun als nächster Schritt von der AG Radverkehr erarbeitet, ebenso die notwendigen Maßnahmen auf Basis einer vorbereitenden Untersuchung von einzelnen Routen von 2003/2004. ADFC und VCD werden daran mitarbeiten und hier berichten.

Heiko Jacobs

Weniger ist mehr

Diese paradox klingende, aber in vielen Situationen zutreffende zeitlose Weisheit ist das Motto der

Aktion „7 Wochen weniger Auto“,

die vom Ökumenischen Ausschuss für Gerechtigkeit, Frieden, Bewahrung der Schöpfung des Katholischen Dekanatsrates Karlsruhe und der Evangelischen Bezirkssynode Karlsruhe und Durlach zusammen mit den Umweltverbänden, dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) sowie den beiden Dekanen der großen Karlsruher Kirchen auch für die **Fastenzeit 2006** wieder vorbereitet und durchgeführt wird. Die Aktion wird gegenwärtig von folgenden Umweltverbänden unterstützt: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) Regionalverband Mittlerer Oberrhein, Hardtwaldfreunde e.V., Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD).

Die von Aschermittwoch bis Ostermontag, also vom 1. März 2006 bis 17. April 2006, laufende Aktion möchte Sie zur Selbstreflektion über die Nutzung Ihres Autos und alternativer Verkehrsmittel einladen. Mit Hilfe eines Merkblatts, das Ihnen zur Verfügung gestellt wird, können Sie leicht Ihr Mobilitätsverhalten dokumentieren und danach mögliche Verhaltensänderungen in Betracht ziehen.

Die Aktion „7 Wochen weniger Auto“ wurde bereits in der Fastenzeit 2005 erfolgreich durchgeführt. Deshalb ist der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) wieder bereit, diese Aktion mit einem interessanten Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs zu unterstützen.

Genauere Informationen erfahren Sie ab Januar 2006 im Internet unter
www.umverka.de bzw.
www.7-Wochen-weniger-Auto.de
Konkrete Fragen zur Aktion können Ihnen Herr Kurt Nollert (Tel. 0721 / 89 19 13) und Dr. Dirk Harmsen (Tel. 0721 / 68 52 89) beantworten.

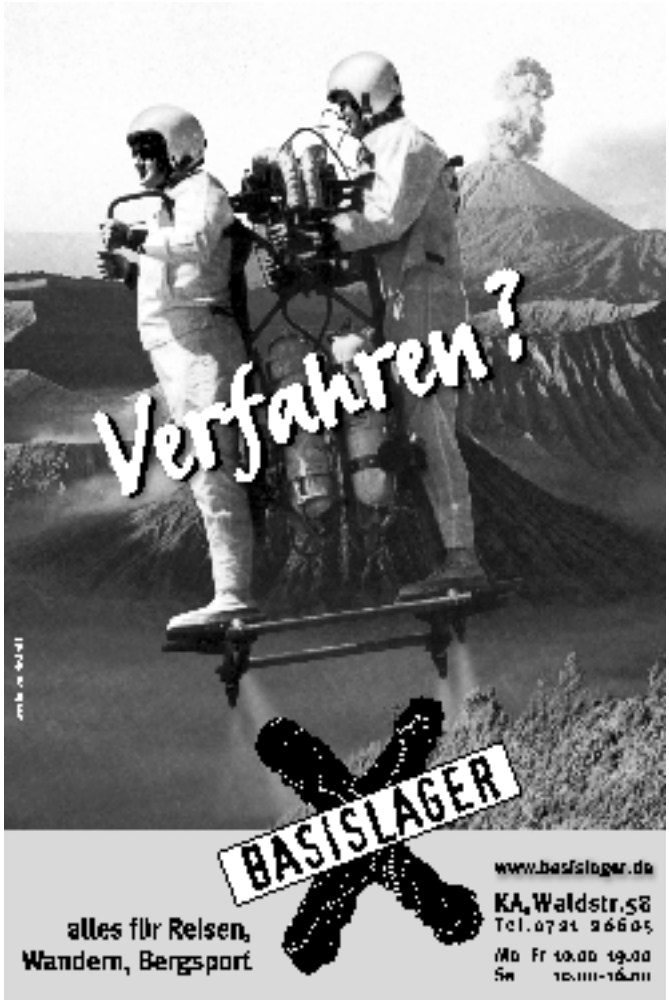
Ökumenischer Ausschuss
für Gerechtigkeit, Frieden,
Bewahrung der Schöpfung des
Kath. Dekanatsrates Karlsruhe und der
Ev. Bezirkssynode Karlsruhe u. Durlach

Ein Deutschland-Ticket im Fern- und Nahverkehr?

Auf der diesjährigen Landesdelegiertenkonferenz stellte Hermann Kraft (vom Kreisverband Villingen) seine Überlegungen für ein Deutschland-Ticket vor. In Zeiten steigender Benzinpreise bzw. Feinstaubdiskussion muss nach Wegen gesucht werden, die Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen und das Potential der öffentlichen Verkehrsmittel besser auszuschöpfen.

Die Grundidee des Konzepts: Ab einer bestimmten Entfernung bzw. Preisstufe sollte Inhabern der BahnCard möglichst das gesamte öffentliche Verkehrsnetz an einem Tag zum Pauschalpreis zur Verfügung stehen, so wie dem Autofahrer das gesamte Straßennetz mit einer Tankfüllung zur Verfügung steht.

Im Nahverkehr gibt es in dieser Hinsicht mit dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ und den Ländertickets bereits einen guten, ausbaufähigen Ansatz (siehe auch u&v 2/05 „das „Schönes-Wochenende-Ticket“ hat 10-jähriges Jubiläum“).



Mit einer Vielzahl von Sonderaktionen, Sparpreisen usw. versucht die Deutsche Bahn AG ihre Züge (insbesondere im Fernverkehr) besser auszulasten. Mit dem vorgeschlagenen Ticket wird dies auch erreicht und es kommen noch weitere Vorteile hinzu:

- geringer Beratungs-, Verkaufs- und Kontrollaufwand durch Pauschal-Tarif
- die Fahrkarte wird zur grenzenlosen Mobilitätskarte
- eine Vielzahl von Sonderangeboten wird entbehrlich
- positive Auswirkung auf den Deutschland-Tourismus

In einer 1. Phase könnte das Deutschland-Ticket vorerst auf Samstage beschränkt bleiben, um Mitnahme-Effekte durch den Geschäftsreisevekehr zu vermeiden. Weitere Optionen und Varianten sind möglich, aber bei allen Varianten sollte die Bindung an die BahnCard bzw. der Netzcharakter bestehen bleiben.

Philipp Horn

BUZO VCD BUZO VCD BUZO VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD VCD

König Autofahrer

Einseitige Bevorzugung der Autofahrer durch das Parkbonus-System

„Wo sind Sie als Kunde König?“ bewirbt die City-Initiative das neue Parkbonus-System, das eine Reihe von Geschäften unter Federführung der Stadt Karlsruhe seit Juli in der Innenstadt anbieten. Und ein Leser beschwerte sich in den BNN vom 18.09.2005 gar über dessen „knausrigen Einsatz“.

Was verbirgt sich dahinter? Bei einem Einkauf ab einer bestimmten Summe, deren Höhe jeder Anbieter selbst festlegen kann, verteilen die teilnehmenden Geschäfte eine Silbermünze – werbewirksam als „Karlsruher“ bezeichnet –, die sich nur in bestimmten Parkhäusern einlösen lässt. Die Münze hat im Parkhaus einen Gegenwert von 50 Cent, 40 Cent davon trägt das Geschäft.

Entgegen der geschickten, aber irreführenden Werbung durch die City-Initiative kann man die Münze im Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) nicht einlösen. Die VBK teilten auf Nachfrage mit, dass eine Ausdehnung des Bonus-Systems auf Busse und Bahnen auch nicht beabsichtigt sei. Gefördert werden also nur einseitig Autofahrer, die meinen, trotz des hervorragend ausgebauten ÖVs mit dem Auto in die Stadt fahren zu müssen. Selbst Biosupermärkte und Reformhäuser beteiligen sich peinlicherweise vereinzelt an diesem Unfug. Und die Zeche zahlt ... der Kunde! Denn der Parkbonus – allein dessen Einführung kostete die City-Initiative nach eigenen Angaben 100.000 € – wird über die Preise wieder auf die Kunden umgelegt. Und zwar auch auf die Kunden, die mit Bahn oder Rad in die Stadt kommen. Die Grünen haben zwar inzwischen im Gemeinderat eine Initiative gestartet, die Vergünstigung auch auf den ÖV auszuweiten. Aber selbst wenn die VBK sich auf dieses aufwändige Bonussystem einlassen sollten, viele der Kunden, die umweltfreundlich anreisen, würden davon jedenfalls nicht profitieren und nur draufzahlen, so insbesondere alle Radfahrer und Bahnreisenden, die sich nicht für einen Nahverkehrszug entscheiden. Überteuert einkaufen müssten auch alle, die einmalig nach Karlsruhe kommen und ihre Fahrkarte für die Rückfahrt schon vor der Anreise lösen.

Im September legte die Stadt gleich noch einmal nach und präsentierte eine weitere Subventionierung der Autofahrer. In Durlach und Mühlburg gibt es nun eine sogenannte „Brötchentaste“ an Parkscheinautomaten. Sie ermöglicht ein kostenloses Parken bis zu einer halben Stunde, zum Brötchenholen eben. Der Name scheint Programm. Denn dass eine Autofahrt vermeidbar ist, dürfte bei kaum einem Anlass so deutlich auf der Hand liegen wie beim Brötchenkauf. Dennoch ist der Stadt diese Vergünstigung für Autofahrer 15.000 € wert. Wird das Projekt nach einjähriger Probephase fortgesetzt, verzichtet sie noch einmal freiwillig jedes Jahr auf Parkgebühren von 5.000 €. Kommentar der City-Initiative dazu: „Da kommt Freude auf!“

Fazit: Die Frage der City-Initiative „Wo sind Sie als Kunde König?“ lässt sich leicht beantworten. Bei der City-Initiative jedenfalls nicht. Dort ist nicht der Kunde König, sondern der Autofahrer. Der Kunde ist der Dumme. König Kunde bin ich allenfalls in den Geschäften, die sich an dieser Initiative nicht beteiligen. Alle, die noch einen Funken Umweltbewusstsein haben, sollten sich daher dort, wo sie Kunde sind, dafür einsetzen, dass sie nicht über ihren Einkauf Autofahrer mitfinanzieren.

P.S.: Leider sind solche Vergünstigungen für Autofahrer, wie sie Stadt und City-Initiative entwickeln, kein Einzelfall. Eine Reihe von Geschäften haben außerhalb der City-Initiative ihren eigenen Parkbonus oder bieten etwa Ermäßigungen für ADAC-Mitglieder an. Umweltbewusste Kunden nehmen das offensichtlich selten wahr, da es sie auf den ersten Blick nicht zu betreffen scheint. Über die Preise zahlen sie aber überall mit.

Gastbeitrag von Reiner Neises

Einladung der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. zu Ihrer Jahresmitgliederversammlung 2005

Liebe Mitglieder,

wir laden Sie herzlich zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet am

Montag, den 28. November, um 19.30 Uhr

im Umweltzentrum in der Kronenstraße 9 statt.

Tagesordnung:

- Eröffnung, Ergänzung der Tagesordnung
- Wahl des Versammlungsleiters
- Jahresbericht des Vorstandes
- Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Verschiedenes

Im Anschluss gibt es wie gewohnt Brezeln und Getränke. Der Vorstand

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Ich möchte
Mitglied werden bei:

○ **BUZO** (30,– € / Jahr)

○ **PRO BAHN** (38,– € / Jahr)

○ **VCD** (38,– € / Jahr)

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

Meine Anschrift, E-Mail, ... :

.....

.....

.....

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

TERMINE

17. November 2005
Vortragsveranstaltung zur Energiewende in Baden-Württemberg um 19.30 h, Gaststätte „Zum Kleinen Ketterer“, Adlerstr. 34 in Karlsruhe. Referent: Ulrich Frohner, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), LV BW Weitere Infos unter: 0721/358582

19. November 2005
Weihnachtsbasteln im Waldklassenzimmer, 11 bis 17 h. Treffpunkt: Waldklassenzimmer im Hardtwald am Kanalweg zwischen Grabener und Linkenheimer Allee. Parkplätze befinden sich am Adenauerring. Infos: 0721/926-3951

27. November 2005
Fledermäusen auf der Spur – einstündige Führung durch die Sonderausstellung „Fledermäuse“ (zum normalen Museumseintritt) um 15 h. Treff: Kasse Naturkundemuseum am Friedrichsplatz, Infos unter: 0721/175-2111

29. November 2005
„Die Heidelberger Schlossfledermäuse“ – Vortrag mit Brigitte Heinz der Koordinationsstelle Fledermausschutz Nordbaden in Zusammenarbeit mit dem Naturwissenschaftlichen Verein Karlsruhe um 18.30 h, Eintritt frei; Treffpunkt: Vortragssaal, Infos: 0721/175-2111

01. Dezember 2005
Die Wasseramsel – Dokumentarfilm über Verhalten, Nestbau und Nahrungssuche um 19.30 h, NABU-Monatstreff FC Südstern, Stadtbahnhaltestelle „Dammerstock“

04. Dezember 2005
Offener Sonntag bei der Waldpädagogik Karlsruhe: Erkunden Sie das Waldklassenzimmer, das Biotopgelände und ergänzend die Mal- und Spielecke zwischen 13 und 17 h. Treffpunkt: Waldklassenzimmer im Hardtwald am Kanalweg zwischen Grabener und Linkenheimer Allee. Parkplätze am Adenauerring. Infos: 0721/926-3951

10. Dezember 2005
Die Stadtbahn Heilbronn - Öhringen geht in Betrieb. Das Ereignis wird mit Bahnhofsfesten entlang der Strecke gefeiert. Vorgesehen sind auch Stadtbahnsonderfahrten, Dampfzüge und Fahrten mit dem historischen Elektrotriebwagen ET25. Über Details informiert im Vorfeld die Homepage des KVV: www.kvv.de

Vorschau: 25.-26. März 2006
Publikums- und Fachmesse
fahrrad.markt.zukunft
10 bis 18 h **Gartenhalle** Karlsruhe

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

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

Montag/Dienstag:
Aktiventreffen des VCD
in der Regel jeweils am 1. Dienstag und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:
Di. 8.11.! statt 1.11. (Feiertag), Mo. 21.11. Di. 6.12., Mo. 19.12., Di. 3.1., Mo. 16.1., Di. 7.2., Mo. 20.2., Di. 7.3., Mo. 20.3., Di. 4.4., **Mo. 24.4.** statt 17.4. (Ostern)

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

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

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

Bürozeiten: Mo-Fr 10-13 Uhr, Di+Do 14-17 Uhr
ab Mitte Dezember:
Mo-Do 10-13 Uhr, Do 14-17 Uhr!

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