

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 8. Jg.

3/10

Nov. 2010 - Feb. 2011

**Klimakiller
Flugzeug
Stuttgart 21
Baden-Baden**

Auf Seite 2

Günstige KVV-Karten

4x im Jahr

Call-a-Bike

Inhalt:

Vorwort.....	3
Satzungsänderung der BUZO.....	3
Flughafen Söllingen – öffentlich subven-	
tionierter Beitrag zum Klimakollaps.....	4
Im Fokus: Landschaftsschutz „Im Brühl“.....	5
Vogelstimmen, Greifvögel	
und Wintergäste erleben.....	6
100 Jahre Verkehrsbetriebe Baden-Baden..	7
Kurzbericht von der Fahrplankonferenz.....	8
Baden-Baden Bahnhof des Jahres 2010.....	9
PRO-BAHN für die Neubaustrecke Ulm!.....	9
Call-a-Bike geht weiter.....	10
Wellenreuther und die Rheinbrücke.....	11
Viele Räder – Erbprinzenstraße.....	12
S21: Nix geht mehr?.....	13
Bahnhof mit Köpfchen: Kopfbahnhof 21.....	14
Gotthardtunnel-Durchstich.....	15
Termine.....	16

Fotos: Uwe Haack, Johannes Hertel, Margarete Ratzel, Hans Seiler

Titelfoto:

Call-a-Bike in Karlsruhe geht weiter!

Foto: Uwe Haack



Verein:	BUZO	PRO BAHN	VCD
Konto:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01	370 100 50	600 908 00
Tel. 0721	/ 38 05 75	/ 38 05 75	/ 38 06 48
verein@umverka.de	http://verein.umverka.de		

KVV-Jahreskarte für Mitglieder

Waben:	Preis:	Startwabe:		
☐ 2	444,96 €			
☐ 3	588,60 €	Zielwabe:		
☐ 4	718,20 €			
☐ 5	858,60 €	Name:		
☐ 6	993,60 €			
☐ Netz	1242,- €	Straße:		
☐ Abholen	0,- €			
☐ Brief	1,50 €	Ort:		
☐ Paket	7,50 €			
☐ Express	8,60 €	Tel.:		
Summe:		Mail:		
☐ BUZO ☐ PRO BAHN ☐ VCD				
☐ 1.2.	☐ 1.5.	☐ 1.8.		
☐ 1.11.	gültig ab			
16.12.	14.3.	24.6.		
23.9.	bezahlen			
24.1.	26.4.	25.7.		
24.10.	abholen			
VCD Karlsruhe, BLZ 600 90 800, SPARDA-Bank, Kontonummer 953 695 Verwendung: „Jahreskarte“ + Name!				
<i>Änderung/Einstellung d. Angebots vorbehalten. Ohne Gewähr. Kein Anspruch auf das Angebot.</i>				

10% Rabatt auf die übertragbare KVV-Jahreskarte: Da lohnt es Mitglied zu werden!
BUZO 30,- €, PROBAHN 42,- €, VCD 44,- €
 Abholung gegen Ausweis oder Versand, Paket u. Express bis 500,- € versichert. Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare KombiCard für das KVV-Netz 66,50 €/Monat **Stand der Preise: 1.1.2011** Sollten sich KVV-Preise etc. ändern, müssen auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr. Der Bezugspreis ist im Beitrag enthalten. Abo für Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612-2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier 100% Altp.

Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO);
 Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein;
 Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, alle
 Herausgeber: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75
 Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes
 Meister, Mari Däschner E-Mail: redaktion@umverka.de
 www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de
 Layout: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: Papier & online
 Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Liebe Leserinnen, liebe Leser, liebe Mitglieder,

das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 treibt die Menschen auf die Straße, gegen ein Milliardenprojekt mit wenig Nutzen für den öffentlichen Verkehr. Der Umfang des Widerstands und die nahende Wahl führen dazu, dass die Gegner endlich ernst genommen werden. Die Neubaustrecke nach Ulm ist dagegen sinnvoll. Angesichts der massiven Kostensteigerungen steht aber auch sie inzwischen in der Kritik. Unbeirrt wachsen mittlerweile die Fluggastzahlen des Baden-Airport. Kaum jemand protestiert gegen die öffentliche Subvention des klimaschädlichen Flugverkehrs vor den Toren unserer Stadt. Bürgerbeteiligung darf nicht nur als Bremse gesehen wer-

den: Werden die Bürger von Anfang an einbezogen, Auswirkungen von Planungen frühzeitig öffentlich gemacht und vor allem auch Alternativen offen diskutiert, so bleibt ein Fiasko, wie bei Stuttgart 21, allen erspart. Ein Beispiel für mehr Bürgernähe ist die Schweiz. Die Politik sollte davon lernen.

Auch die Cityroute im Bereich der Erbprinzenstraße birgt einige Tücken, über die wir etwas zu berichten haben. Wem nach all diesen Verkehrsproblemen mehr nach Naturschönheiten und Gesang zumute ist, kann ja vielleicht ein Vogelstimmenseminar besuchen. Diese Kurse finden nämlich künftig im Umweltzentrum statt.

J. Meister

Viel Spaß beim Lesen,

Johannes Meister

Hartmut

Neufassung der BUZO-Satzung im 2. Anlauf – Kommen Sie zur Mitgliederversammlung!

Wir brauchen Ihre Stimme am 29.11.2010!

Unser Versuch, 2009 die Satzung zu ändern, ist leider an der sehr strengen Auslegung der bisherigen Satzung durch das Registergericht gescheitert: Die schriftlichen Zustimmungen der Mitglieder zur Satzungsänderung wurden nicht anerkannt. Ohne die Sat-

zungsänderung droht aber aus rein formalen Gründen der Verlust der Gemeinnützigkeit. Die Folge: Spenden könnten zukünftig nicht mehr steuerlich abgesetzt werden – für manchen wäre dies ein Austrittsgrund. Damit steht die Zukunft des Umweltzentrums auf dem Spiel.

Damit aber die Gemeinnützigkeit erhalten bleibt, nehmen wir in der kommenden Jahresmitgliederversammlung im November einen neuen Anlauf: **Mindestens 50 % aller Mitglieder müssen persönlich anwesend sein.** Andernfalls wird die Satzungsänderung nicht anerkannt. Da einige Mitglieder weit weg wohnen, krank oder gar pflegebedürftig sind und deshalb nicht kommen können, zählt jedes Mitglied. Die Einladung zur Mitgliederversammlung und der Text der neuen Satzung wird Ihnen separat zugeschickt.

Kommen Sie bitte (nicht nur) deshalb zur Mitgliederversammlung am Montag, den 29.11.2010, 19:00 Uhr in das Umweltzentrum, Kronenstraße 9 in Karlsruhe!

Johannes Meister

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

.....
Partyservice

*auf Wunsch vegan

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





zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Flughafen Söllingen – Ein öffentlich subventionierter Beitrag zum Klimakollaps

Der Baden-Airport expandiert. Stolz werden immer höhere „Passagierrekorde“ gemeldet. Doch was ist damit gewonnen? Zum einen ist nicht abzusehen, dass der Flughafen seine Kosten erwirtschaftet. Zum anderen nehmen die Folgen für Klima und Umwelt mit jedem Start und jeder Landung zu.

Offiziell weist der Baden-Airport zwar einen Gewinn aus, jedoch werden Investitionskosten von Land und Kommunen übernommen – bis 2000 waren das insgesamt 18 Mio. €. Im Jahr 2005 wurden 10 Mio. € in das Passagierterminal gesteckt, 2009 wurden weitere 60 Mio. € für die Start- und Landebahn ausgegeben, damit die Flieger auch bei Nebel landen können. Bis 2015 zahlt allein die Stadt Karlsruhe als Anteilseigner weiterhin jährlich 1,3 Mio. €.

Mal eben zum Shopping irgendwohin fliegen ist, heute kein Problem mehr. Doch muss das sein? Brauchen wir das? Schaden wir uns damit nicht selbst?

Offensichtlich ist die Zunahme der Landeanflüge über Kernbereiche der dicht besiedelten Fächerstadt – und das nicht nur am Tage. Auch wenn Karlsruhe zu weit entfernt ist, als dass für die Städter gesundheitliche Folgen zu befürchten wären, so nimmt die Belastung trotzdem zu.

Weit bedeutender sind die Klimafolgen des Flugverkehrs. Sie wirken sich erst für die folgenden Generationen aus. Schadstoffe werden in Höhen emittiert, in denen sie nicht durch Niederschläge ausgewaschen werden. Sie bleiben damit besonders lange „klimawirksam“. CO₂ als „Klimakiller“ ist dabei nur ein Schadstoff von vielen. Wenn wir Klimaschutz wirklich ernst nehmen würden, dann wäre eine Reduzierung der Fluggastzahlen eine Erfolgsmeldung.

Doch wofür braucht die Region diesen Flughafen? Mit dem öffentlichen Verkehr sind von Karlsruhe aus die Flughäfen in Stuttgart und Frankfurt gut zu erreichen. Für Baden-



Himmel über Karlsruhe – gezeichnet von Flugzeugen.

Foto: Uwe Haack

Baden und die umliegenden Gemeinden allein ist der Flughafen jedoch überdimensioniert. Eine Stadtbahnbindung, so begrüßenswert sie zur Anbindung der Gemeinden Iffezheim und Hügelsheim ist, würde die Ökobilanz des Flughafens nur wenig verbessern. Von einer „modernen Verkehrsinfrastruktur im Einklang mit Natur und Umwelt“, wie der Betreiber den Flughafen sieht, kann daher keine Rede sein.

Aus Sicht des Umweltschutzes muss es daher zwei Ziele geben:

1. Reduzierung des Gesamtflugverkehrs und
2. Konzentration auf die Großflughäfen Frankfurt und Stuttgart

Entsprechende Maßnahmen werden seit langem gefordert, stehen aber noch in weiter Ferne. Zum einen sind das die Besteuerung des Flugbenzins und zum anderen ein Verbot von Dumpingpreisen.

Allein damit würde der Baden-Airpark seine Rechtfertigung verlieren. Abgesehen von den dann „verlorenen Investitionen“ wäre eine solche Entwicklung jedoch kein Nachteil, sondern ein Vorteil für unsere Region. Baden-Württemberg sollte Vorreiter sein im Hinblick auf nachhaltige, ökologische Technologie und nicht in der Förderung künstlich geschaffener Verkehrsbedürfnisse.

Sinnvoller als Shoppingflüge nach Wien ist die Weiterführung des TGV über Stuttgart hinaus. Der Nachtzug Karlsruhe – Wien wurde Ende 2009 Opfer des Kurzstreckenflugverkehrs.

Die genannten Schritte zur Reduzierung des Flugverkehrs können nur auf Bundesebene erfolgen. Auf regionaler Ebene mahnt die BUZO hingegen folgende Maßnahmen an:

1. die Führung der Anflug- und Abflugrouten außerhalb dicht besiedelter Gebiete

2. die Einstellung der Subventionen für den Flughafen Söllingen.

Eine öffentliche Förderung klimaschädlicher Billigflüge darf nicht sein. Das Konzept des Söllinger Flughafens muss daher dringend auf den Prüfstand. Johannes Meister

Im Fokus: Landschaftsschutz „Im Brühl“

BUZO und NABU fordern: Unterschutzstellung der letzten Freiflächen im Nordosten

BUZO und NABU sehen keinen Spielraum für weitere Ausweitungen der Industriegebiete Hagsfeld und Grötzingen. In einer Aktion am 10.9.2010 wurde gefordert, dass die noch vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen zwischen Grötzingen, Hagsfeld, Durlach und Weingarten als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen werden.

Bereits im Januar 2009 hat der Karlsruher Gemeinderat die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes „Gießbachniederung / Im Brühl“ beschlossen. Die Umsetzung durch die Verwaltung lässt jedoch auf sich warten. Schlimmer noch: Von Seiten der Wirtschaftsförderung wurden mehrfach „Freiflächen entlang der A5“ als mögliche Gewerbegebiete ins Spiel gebracht.

BUZO und NABU erwarten, dass die getroffenen Beschlüsse zum Landschaftsschutz auch tatsächlich und ohne Einschränkungen

umgesetzt werden. Ansonsten droht eine scheinbarweise Zersiedelung und Versiegelung der Landschaft. Wie dadurch Lebens- und Erholungsräume entwertet und zerstört werden, ist am Bau der Nordtangente Ost und am Edeka-Fleischwerk gut zu sehen. Das darf sich im Nordosten nicht wiederholen. Johannes Meister



Schildaufstellung am 10.9.

Foto: Hans Seiler

Laden 3

Naturkost und Naturwaren

**Werderstraße 43
76137 Karlsruhe
0721/ 38 81 71**

**Jetzt direkt
am
Werderplatz!**

Vogelstimmen, Greifvögel und Wintergäste erleben

Vogelkurse am BUZO-Umweltzentrum

Wir freuen uns, dass die vogelkundlichen Kurse der Naturexpertin und früheren BUZO-Geschäftsführerin Margarete Ratzel ab Anfang 2011 an unserem Umweltzentrum in der Kronenstraße 9 angesiedelt sein werden. Alle Kurse beinhalten Seminartermine im Umweltzentrum und erlebnisreiche Exkursionen in der Natur in und um Karlsruhe.

Schon ab dem 15.1.2011 beobachten Naturfreunde bei den „**Vogelbeobachtungen im Winter**“ Vogelarten, die sich am besten bzw. sogar ausschließlich im Winter beobachten lassen. Dazu zählen z. B. ruffreudige Trupps von Schwanzmeisen und Wintergoldhähnchen, unter Wasser nach Nahrung tauchende Wasserramseln, elegante Silberreiher und Wintergäste wie die hübsche Schellente.



Wer in Zukunft Singvögel anhand ihrer Gesänge selbst erkennen möchte, kann dies im **Vogelstimmenkurs** erlernen. Start für **Einsteiger** ist der 19.3.2011. Praxisnah und anhand wertvoller Tipps wird vermittelt, wie man welche Art erkennt. Auf tollen Führungen im Gelände wird das Erkennen der Sänger live geübt. Im Vordergrund stehen häufige Arten wie Rotkehlchen, Hausrotschwanz, Mönchsgrasmücke und Zaunkönig.

Am 7.5.2011 startet dann ein Kurs für **Fortgeschrittene**, auf dessen Exkursionen auch seltenere Arten wie Baumpieper, Neuntöter und Gelbspötter verhört und beobachtet werden.



Buchfink

Alle Fotos: Margarete Ratzel

Greifvogel-Liebhhaber können während eines speziellen Kurses ab dem 26.2.2011 auf wunderschönen Exkursionen live die seltene Rohrweihe, den Wanderfalken, Schwarzmilane und andere beobachten.



Turmfalken

Eulenliebhhaber kommen ab dem 8.10.2011 auf ihre Kosten.

Im Sinne der Teilnehmer ist die Teilnehmerzahl in allen Kursen begrenzt und eine Anmeldung erforderlich.

Die genauen Termine, Kosten und weitere Informationen können Sie direkt bei der Kursleiterin Margarete Ratzel anfordern:

Margarete Ratzel
NATURgemeinsamERLEBEN
Heilbronner Str. 34a
76131 Karlsruhe
Tel: 0721 / 8305123

Alle Kurse und Termine finden Sie auch auf Ihrer Webseite:
<http://www.NATURgemeinsamERLEBEN.de>



Natur
gemeinsam
erleben

100 Jahre Verkehrsbetriebe in Baden-Baden

In diesem Jahr, genau am 17.7.2010, feierten die „Städtische Straßenbahn Baden-Baden“, die „Baden-Badener Verkehrsbetriebe“ und die „Baden-Baden-Linie“ – so hieß und heißt das Unternehmen über die Jahre – ihren hundertsten Geburtstag. Es wurde mit einem Tag der offenen Tür auf dem Betriebshof Lichtental mit einem umfangreichen Programm unter großer Anteilnahme der Bevölkerung begangen.

Auf dem Gelände des Hofes war der letzte noch existierende Straßenbahnwagen Baden-Badens ausgestellt, ein zweiachsiger Triebwagen, der nach Ulm verkauft wurde und dort als Personentriebwagen, Arbeitswagen und jetzt als Partywagen überlebt hat. Außerdem war ein Querschnitt durch die Baden-Badener Busflotte zu sehen und die neueste Kreation eines Daimler-Benz-Gelenkbusses.



Vor dem Betriebshof, auf der Straße und in der dortigen Wendeschleife spielte sich auch etwas Interessantes ab: Dort konnte man mit einem ehemaligen Baden-Badener O-Bus eine Fahrt nach Oberbeuern und zurück machen, s. Bild. Zu diesem Zweck war er mit einem Generatoranhänger, der für die nötige Elektrizität sorgte, versehen. Dank der finanziellen Hilfe der Stadtsparkasse Baden-Baden-Gaggenau konnte dieser O-Bus mit der Nummer 224 von seinem jetzigen Standort, dem East Anglia Transport Museum in Carlton Colville, England die Reise nach Baden-Baden antreten. Er war schon einmal in Baden-Baden, zum 90jährigen Jubiläum der Merkurbergbahn! Und dieser O-Bus ist nicht der einzige Baden-Badener, der überlebt hat; es gibt in dem englischen Museum noch einen zweiten, der, wie die Nr. 224, fahrtauglich ist, gut restauriert ist und im dortigen Gelände fahrend bestaunt werden kann.

Noch einige weitere Programmpunkte der reichlichen Auswahl: Besichtigung der Verkehrsleitstelle, selber Busfahren unter Anleitung der Fahrschule, Probeunterricht in der Fahrschule, Vortrag über Fahrausweisautomaten und eine Besichtigung der Werkstatt. Außerdem gab es eine Fotoausstellung „Die Verkehrsbetriebe gestern und heute“, Präsentationen von alten Filmen, Mitfahrt bei einer Buswäsche und natürlich reichlich zu essen und zu trinken. – Es war ein sehr aufwendiges und gelungenes Fest!

Kurz zur Geschichte des Personennahverkehrs in Baden-Baden:

Bis 1910 verkehrten innerhalb des Stadtgebiets von Baden-Baden private Pferdeomnibusse. Am 24.1.1910 war es dann soweit: Die elektrische Straßenbahn in Baden-Baden nimmt ihren Betrieb auf. Der Ausbau des Netzes bis zu seiner größten Ausdehnung dauerte bis 1929. Es gab bis zur Einstellung zwei Linien: Die Tallinie vom Bahnhof Baden-Baden-Oos bis nach Oberbeuern mit 8,6 km Länge und die Berglinie vom Merkurbergbahnhof bis zum Tiergarten mit 6,2 km Länge. Es wurde auf Verschleiß gefahren, und im Krieg gab es weder neue Gleise noch neue Weichen und für die Fahrzeuge keine Ersatzteile, so dass der Polizeidirektor schon 1947 den Betrieb einstellen lassen wollte.

1949 begann dann in Baden-Baden die O-Bus-Zeit. Die Straßenbahnwagen wurden verkauft nach Heilbronn, Koblenz, Münster und Ulm, und teilweise wurden sie verschrottet. Der in Baden-Baden anlässlich des Jubiläums ausgestellte Triebwagen ist tatsächlich der einzige überlebende Straßenbahnwagen aus dieser Stadt und noch dazu einer aus der ersten Lieferserie! – Im Juni 1949 wurde die erste O-Busstrecke dann eröffnet, und zwar auf der Tallinie auf dem Abschnitt Leopoldsplatz bis zum Bahnhof in Baden-Oos. Der Ausbau der Strecken, die die gleichen waren, wie bei der Straßenbahn, zog sich bis 1951 hin; der letzte Ausbauabschnitt war das Teilstück Frühlingsstraße bis zur Endstelle in Oberbeuern. Angefangen wurde mit 14 Wagen: 11 Neue, 2 Gebrauchte und

Alte Tram

Fotos: J. Hertel



1 Geliehener. Auf der Tallinie wurde mit Anhängern gefahren. Aber ab 1.7.1960 galt eine neue StVZO, die den Betrieb mit Anhängern gesetzlich verbot. Man kam auf die Idee, Gelenk-O-Busse einzusetzen, es gab aber keinen Hersteller, der so etwas baute. Selbst ist der Mann: Man trennte in der heimischen Werkstatt die Karosserie von den Fahrgestellen und schickte diese zur Firma Kässbohrer in Ulm, die dort eine entsprechende Karosserie drauf setzten, einen Nachläufer bauten und alles mit einem Drehschemel zwischen den beiden Teilen zu einem Gelenk-O-Bus zusammensetzten. So hatte man fast die gleiche Kapazität erreicht wie bei einem Solo-O-Bus mit Anhänger. Heute sind Anhänger übrigens wieder erlaubt! Im Juli 1971 wurde der O-Bus-Betrieb eingestellt. Er währte nur 22 Jahre! Schade, es war für eine Kurstadt das richtige, umweltfreundliche Verkehrsmittel! – Am 31. Juli hatte die Tallinie ihren O-Bus-Betrieb eingestellt, die Berglinie folgte etwas später, so dass jetzt alle Linien, die Innenstadt- und die Außenlinien mit Dieseln betrieben wurden.

Der Betrieb expandierte: 1996 wird dem Karlsruher Verkehrsverbund beigetreten, ab Juni 2001 wird der Baden-Airpark an das Netz der Baden-Baden-Linie angeschlossen, ab Fahrplanwechsel 2000 gibt es eine Schnellbuslinie nach Bühl Bahnhof und Ende 2006 wird die neue Cité (ein Wohn- und Gewerbegebiet im ehemaligen Franzosenviertel) mit der Linie 205 mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbunden – um nur die wichtigsten Neuerungen zu nennen. Heute werden mit den Baden-Baden-Linien täglich ca. 28.000 Fahrgäste befördert. Die das lange Oostal bedienende Hauptlinie 201 fährt von 6.00 Uhr bis 19.30 Uhr alle 10 Minuten und

danach bis 1.00 Uhr alle 20 Minuten um die Stadtbahnen und Regionalzüge zu bedienen; für eine Stadt dieser Größenordnung ein außergewöhnlicher Service. – Zuletzt noch einen kurzen Blick auf die Merkur-Bergbahn, eine Standseilbahn auf den Hausberg bei Baden-Baden: Eröffnung August 1913, Stilllegung 1967, Wiederinbetriebnahme der vollautomatisierten Bahn April 1979, Bahnlänge 1.192 Meter, Steigungen zwischen 23 % und 54 %. Damit ist sie eine der steilsten Standseilbahnen in Deutschland.

Soweit ein kurzer Abriss über den ÖPNV in Baden-Baden. Wer sich weiter informieren will: Die Stadtwerke haben zum 100jährigen Jubiläum der Verkehrsbetriebe ein Buch herausgegeben: „Bitte einsteigen – 100 Jahre Verkehrsbetriebe Baden-Baden“, ISBN 978-3937978-41-3, 24,80 €

Johannes Hertel

Fahrplan-Vorschau 2011

Folgende Änderungen sind ab Fahrplanwechsel am 12.12.2010 zu erwarten:

Strecke 675 Karlsruhe – Landau:

zusätzliche Züge am späteren Abend.

Strecke 701 Karlsruhe – Heidelberg:

samstags Taktverdichtungen

bzw. verbesserte Anschlüsse in Bruchsal.

Strecke 704 Bruchsal – Graben-Neudorf

und **S9 Bruchsal – Bretten:** zusätzliche

Züge an Schultagen kurz nach 14 Uhr.

S4: der Zug Flehingen / Gölshausen kurz nach 22 Uhr Richtung Karlsruhe fährt (nach Schichtende) 20 Minuten später.

Germersheim geht als **S51/S52** in Betrieb

Fernverkehr Karlsruhe – Stuttgart: Der IC samstags um 15 Uhr fährt über Bruchsal statt Pforzheim. Es entfällt der IC samstags um 16 Uhr, der ICE sonntags um 6 Uhr und der IC freitags um 22 Uhr. **Nach Basel** entfällt sonntags der ICE ab KA kurz vor 7 Uhr.

Tarif: die Erweiterung der KVV-VRN-Überlappung ist weiterhin noch nicht spruchreif. Einst hieß es, sie solle spätestens mit der S-Bahn Germersheim - Bruchsal kommen. Das wäre Ende 2011 – warten wir's ab ...

Details: probahn.umverka.de/artikel.htm

Martin Theodor Ludwig

Der Bahnhof Baden-Baden wurde Bahnhof des Jahres 2010

Die „Allianz pro Schiene“ verlieh am 28. September dem Bahnhof Baden-Baden die Auszeichnung „Bahnhof des Jahres 2010“ aus Kundensicht. Es werden pro Jahr zwei Auszeichnungen dieser Art vergeben, einmal für einen Großstadtbahnhof, und Baden-Baden erhielt die Prämierung für die Kategorie einer Stadt unter 100.000 Einwohner. Sie wurde laut Aussagen der Jury vergeben für den Bahnhofsumbau, der Tradition mit Moderne verbindet. Es wurde auf die historischen Orts- und Wegweisungsschilder angespielt, die vom ehemaligen alten Baden-Badener Bahnhof nach dessen Schließung in den Ooser Bahnhof übernommen worden sind. Weiter wurden die hellen Zugangstunnel zu den Bahnsteigen gelobt, die vielen Park-and-ride-Plätze, die überdachten Fahrrad- und Motorradstellplätze, und dass man trockenen Fu-

ßes vom Bahnhof zu den Bushaltestellen gelangen kann. Es gab auch eine kleine Bemänglung: Der Jury fehlte im Eingangsbereich eine Anzeige, die über die aktuellen Abfahrtszeiten auf den einzelnen Bahnsteigen informiert. Herr Reiß, der DB-Bahnhofsmanger für Baden-Baden, reagierte schnell: das habe man auch schon bemerkt und die Fahrgastinformationsanlage sei in der Planung. Anschließend wurde den Herren Reiß und Gerstner, dem OB von Baden-Baden, die Urkunde der Auszeichnung überreicht und in der Bahnhofshalle gegenüber dem Zugang zu den Fahrkartenschaltern eine „Siegertafel“ enthüllt. Baden-Baden ist übrigens der dritte baden-württembergische Bahnhof, der diese Auszeichnung erhält, nach Mannheim 2005 und Karlsruhe 2008.

Johannes Hertel

PRO-BAHN für die Neubaustrecke nach Ulm!

Stuttgart (pb) – PRO BAHN schaltet sich in die Diskussionen über die Neubaustrecken (NBS) in Baden-Württemberg ein. Zur Finanzierung aller Vorhaben fordert der unabhängige Fahrgastverband, eine PKW-Maut einzuführen. PRO BAHN wendet sich dagegen, einzelne Regionen im Land gegeneinander auszuspielen.

„Wir brauchen die NBS nach Ulm mit anschließender Elektrifizierung der Südbahn an den Bodensee“, sagte Stefan Buhl, der Landesvorsitzende von PRO BAHN. Denn damit würde der ganze Südosten des Landes aus dem Verkehrsschatten geholt. Unstreitig ist auch, dass der Ausbau der Rheintalbahn, der Gäubahn und der Strecke Mannheim-Frankfurt/Main für das ganze Land hilfreich wäre. „Wir wollen alle diese Projekte — ohne Kompromiss“. PRO BAHN profiliert sich somit als die Lobby des Schienenverkehrs. „In den Diskussionen der letzten Wochen ging der Konsens unter, dass doch eine überwiegende Mehrheit der Bürger einen massiven Ausbau der Schiene will“, so Buhl.

Zur Finanzierung schlägt PRO BAHN eine PKW-Maut vor. „Das wäre ein fairer Ausgleich zwischen den Verkehrssystemen“, betonte Buhl. „Wir wollen das Augenmerk dar-

auf richten, dass trotz aller Diskussion um S21 letztlich die Schiene massiv gefördert werden muss.“ Nicht nur die regelmäßigen Baukostensteigerungen bei Bahnprojekten in ganz Deutschland, sondern auch die systematische Unterfinanzierung des Schienenverkehrs durch den Bund erzwingen jetzt die Mautdiskussion. Die Folgen der Unterfinanzierung sind auch im Land erheblich: Streit zwischen den Regionen um Schienenprojekte, ICE-Pannen, zu wenig Ersatzzüge bei Zugpannen, Abzug der ICE von der Gäubahn, Ausbaustopp im Regionalverkehr wegen fehlenden Regionalisierungsmitteln.

Im Zuge der hitzigen Diskussionen um Stuttgart 21 entstand eine Diskussion über die Kosten diverser Schienenprojekte im Land. War es bisher immer Konsens auch bei den S21-Gegnern, dass die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm begrüßt wird, scheint auch diese letzte Kompromisslinie aufzubrechen. Gleichzeitig werden Diskussionen geschürt, ob einzelne Projekte im Land sich gegenseitig blockieren. Der Landesverband von PRO BAHN will diese Diskussion versachlichen. PRO BAHN positioniert sich als eindeutige Lobby für den Schienenverkehr.

PM PRO BAHN Ba-Wü, Sept. 2010

Call-a-Bike geht weiter

Eigentlich hatte eine Mehrheit aus CDU, SPD und FDP bereits als Sparmaßnahme die Abschaffung von Call-a-Bike zum Ende des Jahres beschlossen. Aber inzwischen ist das revidiert, Call-a-Bike bleibt und wird ausgebaut. Was ist da passiert?

Tatsächlich war der Zuschussbedarf bisher sehr hoch: Pro Jahr musste die Stadtverwaltung 150.000 € für das Leihradsystem bezahlen. Jede Fahrt wurde so 2007 mit 8 €, 2009 mit 5 € bezuschusst – die Zahl der NutzerInnen war gestiegen. Ab 2011 soll der Zuschuss nur noch 90.000 € jährlich betragen. Gerade für Auswärtige, die am Bahnhof ankommen, sind die Leihfahrräder eine gute Ergänzung zu Bahnen und Bussen. Dass trotzdem der Geldhahn abgedreht werden sollte, hat zu einem großen Echo in der Fachwelt geführt. Schließlich will Karlsruhe die Fahrradhauptstadt Süddeutschlands werden – oder doch nur in Sonntagsreden?

Dann warf der Verleiher ein zusätzliches Bonbon in die Waagschale: Bisher war die



Foto: Uwe Haack

Abmeldung ein großer Kritikpunkt, weil man per Handy den Standort des Fahrrads durchgeben musste. Wer dabei etwas falsch machte, bekam anschließend eine saftige Rechnung für eine sehr lange Ausleihzeit. Die Leihräder sollen deshalb nun mit GPS/GSM ausgerüstet werden. Dadurch ist die Rückgabe des Fahrrads durch einen simplen Knopfdruck möglich, weil das Fahrrad seine Position selbst an die Zentrale meldet. Außerdem sollen einige Terminals als Stationen aufgestellt werden, an denen man sich generell für Call-a-Bike anmelden und auch ein Fahrrad ausleihen kann, ohne auf ein Handy angewiesen zu sein. Beides wird als Pilotversuch je zur Hälfte vom Verkehrsministerium und von DB-Rent bezahlt, so dass die Stadt Karlsruhe nicht belastet wird. Dem haben dann alle Fraktionen zugestimmt, so dass es zunächst für zwei Jahre zu diesen Konditionen weitergeht. Johannes Honné



www.basislager.de

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport



Karlsruhe, Waldstraße 58

Plant die CDU eine Ersetzung der Südtangente durch die Nordtangente?

MdB Ingo Wellenreuther (CDU) will offenbar die bestehende Rheinbrücke mit Anbindung der B 10 auf die Südtangente aufgeben und dafür ganz auf eine neue Rheinbrücke zur Nordtangente setzen. Dies ergibt sich aus einer Aussage, mit der er Ende Juli den Vorschlag aus Reihen der SPD kommentierte, durch den Bau zweier Halbbrücken am selben Ort die bestehende Rheinbrücke ohne Vollsperrung zu sanieren: „Eine zweite Rheinbrücke und der Bau der Nordtangente sind zwingend erforderlich. Wenn der Bund diese Lösung als sinnvoll erachtet und dafür finanzielle Mittel bereitstellt, dann wäre es absurd, hier querschließen. Wir können doch nicht auf 80 Mio. € Bundesmittel verzichten und stattdessen eine kommunale Lösung fordern, für die es kein Geld gibt“, sagte er gegenüber ka-news.

Wenn die dringend nötige Sanierung der bestehenden Brücke aus kommunalen Mitteln zu finanzieren ist und die Stadt mit Sicherheit kein Geld dafür hat, muss die Brücke samt B 10 also zwangsläufig stillgelegt werden. Die Südtangente wird nur noch über die neue Brücke zu erreichen sein. Allerdings bietet es sich für den Fernverkehr dann an, gleich auf der Nordtangente zu bleiben.

In der Logik seiner Aussage macht die Zeichnung „2. Rheinbrücke“ endlich Sinn. Bekanntlich wird die Eisenbahnbrücke bei der Diskussion um eine weitere Brücke ja gerne und bewusst ausgeblendet. Wenn die bestehende Autobrücke stillgelegt wird, sind es in der Tat dann wieder zwei Rheinbrücken. In diesem Sinne ist dann wohl auch eine weitere Aussage Wellenreuthers im selben Medium zu verstehen: „Jede größere Stadt entlang des Rheins hat mindestens zwei Brücken.“ Das ist eindeutig. Auch Straßburg kommt schließlich nur auf mehr als eine Brücke, wenn man die Eisenbahn- oder die Fußgängerbrücke mitrechnet.

Wäre da nicht noch das dumme Problem, dass für die Weiterführung der Nordtangente noch einige Relikte des Hardtwalds im Weg stehen, die die Karlsruher ungern aufgeben wollen. Auch dafür hat Wellenreuther eine Lösung parat: Es soll mal wieder ein Tunnel

her, schlagen er und der von ihm entsprechend indoktrinierte und immens ortskundige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Andreas Scheuer (CSU) vor. Klasse Vorschlag. Dann könnte man doch auch gleich weiterbohren bis in die Pfalz. Oder noch einfacher: Wenn der Kriegsstraßentunnel kommt, den einfach verlängern bis zur anderen Rheinseite, oder?

Reiner Neises

Zur Sache: Die Planung für die Rheinbrücke wird derzeit massiv vorangetrieben. Nach Intervention diverser CDU-Politiker hat das Bundesverkehrsministerium im September seine Zustimmung zur Durchführung des Bauprojekts erteilt. Damit kann das Planfeststellungsverfahren durch das Regierungspräsidium Karlsruhe und die Rheinland-Pfälzer Behörden eingeleitet werden. Gingen die Politiker bis vor kurzem noch von einer Bau- summe von 80 Mio. € aus, veranschlagt das Ministerium jetzt schon 107 Mio. € für den Brückenbau und deren Anbindung an B 9 im Westen und Südtangente am Ölkreuz im Osten. Das Regierungspräsidium wurde aus Berlin angewiesen, so zu planen, dass eine spätere Anbindung an die B 36 (Neureuter Straße) erfolgen kann.

**Nicht alles auf EINE Karte setzen.
Sondern auf ein handliches SET.**



- 6 praktische Streifenkarten
- mit Mini-Stadtplänen Karlsruhe + Strasbourg
- Klimadiagramme
- Angabe von Wegequalität
- plastische Höhendarstellung durch Farbschichten

**Bruchsal
Karlsruhe
Saverne
Strasbourg
Oberrhein
Baden-Baden
Offenburg**



**Radkartenset
1 : 75 000**

Mittlerer Oberrheingraben
Vallée moyenne du Rhin supérieur
Mittlere Riff Valley of the Upper Rhine

BUGGISCH

ISBN 3-9806111-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Viele Räder – Erbprinzenstraße

Die Fahrradstraße am Naturkundemuseum ist zwar kurz, reicht aber für einige Sekunden Entspannung. Nur Radfahrer, keine Autos, mitten in der Stadt – das tut gut. Schnell wächst der Wunsch, so sollte es im Innenstadtbereich überall sein. Fußgänger, Fahrradfahrer und einige Trams auf der Kaiserstraße – keine Autos. Noch ist das Vision.

Und leider ist auch diese kleine Radfahrer-Idylle in Gefahr. Die Baken an den Einfahrten wurden vor einiger Zeit entfernt, der Sockel mit dem Fahrradstraßenschild verschoben, so weit, dass in Ost-West-Richtung eine breite Gasse entstanden ist, groß genug für die Durchfahrt von Reisebussen. Reisebus, wieso das? Der Grund hierfür: „Bei Stadtrundfahrten sollen Bustouristen auch das Naturkundemuseum und die Plätze an der Erbprinzenstraße bestaunen dürfen“, habe ich auf telefonische Nachfrage erfahren.

Das ist jetzt kein richtiger Aufreger, der Busverkehr hält sich in Grenzen. Ärgerlich ist vielmehr: Auch Pkw- und Lkw-Fahrer haben die Lücke für sich entdeckt. In der Fahrradstraße tauchen nun öfter Kraftfahrzeuge auf – sehr zum Missfallen der Nutzungsberechtigten.

Unerfreulich ist auch die Situation vor der Kirche St. Stephan. Die Fahrradstraße ist dort am Rand beidseitig gepflastert. Radfahrer fahren naturgemäß lieber auf Asphalt als über Pflastersteine, deshalb geht es in der Mitte mitunter eng zu, zumal ja auch Kraftfahrzeugverkehr zugelassen ist. Wenn dann „außer werktags“ auch noch Autos auf der nördlichen Seite parken dürfen, wird es für Radfahrer schon problematisch. Dieser Zustand ist unhaltbar und auch nicht nachvollziehbar, gibt es doch in unmittelbarer Nähe Parkhäuser und Tiefgaragen.

Uwe Haack



Cityroute am Sonntag.

Fotos: Uwe Haack



Außer der Mitte!



Nur werktags - warum?.

S21: Nix geht mehr?

Wenn „argumentiert“ wird, warum Stuttgart 21 unbedingt kommen muss, hört man oft „Nix-geht-mehr-Republik“ (Westerwelle), vom Untergang des Wirtschaftsstandortes, wenn man „der Straße“ nachgäbe, oder „Ein nachträglicher Volksentscheid stellt ein ernsthaftes Problem für die Verwirklichung von Infrastrukturprojekten dar“ (Voßkuhle, BVerfG). Und außerdem habe man genug Gelegenheit gehabt, als Bürger mitzureden. Stimmt das? Oder soll es nur die eher staatstreue Wählerschaft mobilisieren?

Wenden wir uns für „nix-geht-mehr“ einem Staat hart am Abgrund der Berge zu, dem es wohl so schlecht geht, dass viele Deutsche in offenbar mildtätiger Mission ihren letzten Steuerspargroschen dorthin transferieren: Betrachten wir also die Schweiz ...

Dort gibt es zu Großprojekten häufig Volksabstimmungen. Daher werden die Bürger oft sehr früh in deren Entwicklung eingebunden. Anlässlich der Kombilösung verwies man oft auf die 3x abgelehnte U-Bahn Zürich: 1960 69,8 % Nein, 1962 61,1 %, 1973 71,1 %. 1962 warb man dafür mit „Schach dem Verkehrs-Chaos“. Also ein Projekt einer autogerechten Stadt, keine Verbesserung des ÖV. Bei der letzten Abstimmung wurde über eine „Kombilösung“ U- und S-Bahn abgestimmt. Gegen die S-Bahn gab es aber kaum Widerspruch denn sie verbesserte den ÖV. Sie überwand die Hürde des Entscheids 1981 daher mit 69,8 % (Stadt) bzw. 73,6 % (Kanton) mit Bravour. Auch schweizweit bestanden Großprojekte des Bahnausbaus stets mit Bravour: Das komplexe Gesamtkonzept „Bahn 2000“ 1987 mit 57,0 % und die sehr teuren Alpentunnel (NEAT) 1992/98 mit 63,6 %/63,5 %. Projekte mit einem vernünftigen Ausbau der Schiene, bei denen man mit guten Argumenten die Bürger „mitnimmt“ und überzeugt, können gebaut werden: von Stillstand und „nix-geht-mehr“ keine Spur!

Wurde der Bürger bei S21 mitgenommen? Die Landesregierung sagt ja und verweist auf diverse Bürgerbeteiligungen, Planfeststellungen und parlamentarische Beschlüsse. Trotzdem dieser massive Widerstand, warum? Unter „Ausgetrickst und abgekan-



Bauzaun Nordflügel

Foto: Margarete Ratzel

zelt“ beleuchtet die „Zeit“ die jüngere Phase: 2004 – OB-Wahl in Stuttgart: Boris Palmer, Grüne, zieht für den 2. Wahlgang zurück, als OB Schuster einen Bürgerentscheid versprach, wenn S21 deutlich teurer würde.

2007 – die Kosten stiegen, aber OB Schuster „vergisst“ das Versprechen. Der Gemeinderat beschließt am 4. Oktober die Finanzierungszusage, OB Schuster unterschreibt diese noch am 5. Oktober und will später nichts von einer geplanten Unterschriftensammlung gewusst haben. Protokolle sagen anderes ... Die völlig voreilige Unterschrift (Bund, Land und Bahn ratifizieren erst 1,5 Jahre später!) war später ein Grund, warum wegen „rechtlich bindender Verträge“ das Bürgerbegehren mit mehr als 60.000 Unterschriften 2009 vom Gericht für ungültig erklärt wurde. Dieser „Bauerntrick“ ist ein Hauptgrund für die Rufe „Lügenpack“ bei den Demos.

Das Gericht bezog sich aber nicht nur darauf, sondern meinte auch, ein Bürgerbegehren hätte schon 1995 (!) stattfinden müssen. Diese Frühgeschichte schildert die „Süddeutsche“ (SZ) in „Der unheilbare Mangel“: Am 30.11.95 hatte der Gemeinderat der relevanten Rahmenvereinbarung zugestimmt. Der Öffentlichkeit wurde das Projekt S21 aber erst am 18.4.94 vorgestellt. Die SZ schrieb: *Wie es ein Reporter damals beschrieb, war den Herrschaften "eine diebische Freude über ihren geglückten Überraschungscoup anzumerken"*, und recherchierte, dass es zwischen 18.4.94 und 30.11.95 nur die Kommunalwahl am 12.6.94 gab für eine Einflussnahme des Bürgers. Ein 8 Wochen altes, bis dahin kaum kommuniziertes Projekt hätte Anlass sein müssen, die eigene Wahlentscheidung völlig auf Grün umzukrempeln?

Landtagswahlen gab es in der Zeit keine und auch keine Bürgerbeteiligung. Die kam erst 1997, von der kursiert ein Amateurvideo, aus dem klar hervor geht, dass an der Grundsatzentscheidung zu S21 nicht mehr gerüttelt werden dürfe. Kurzum alles völlig am Bürger vorbei. Aber auch an der Art, wie im Gemeinderat die Entscheidung getroffen wurde, lässt die SZ 1996 kein gutes Haar, ebenso wenig an Planfeststellungsverfahren allgemein, weil darin nur noch Details geklärt werden, aber keine prinzipiellen Fragen mehr.

S21 begann 1988 mit Prof. Heimerls autobahnnahe Trasse ohne Ulm nebst viergleisigem Tunnelbahnhof zusätzlich zum Kopfbahnhof, eine Kapazitätssteigerung nicht unähnlich der in Zürich. Anbindung von Ulm und Flughafen ab 1992 diskutiert. Dezember 1993 beschloss die DB zunächst, den Kopfbahnhof zu behalten, bis April 1994 revidiert.

Machbarkeitsstudien etc. folgen. Im Verlauf der 30 Jahre war S21 schon mehrfach tot.

Könnte es jetzt noch einen Volksentscheid geben? Der Gutachter der Landesregierung sagt wenig überraschend Nein. Dem widerspricht u. a. der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages, nach dem es durchaus einen einseitigen Ausstieg des Landes samt Entscheid geben kann, Stichwort Wegfall der Geschäftsgrundlage, bspw. wenn „der Bau den Frieden in der Region stören würde“. Im Vergleich zu vielen Großprojekten, wo zum offiziellen Baubeginn wesentliche Aufträge schon vergeben waren, ist das bei S21 nicht der Fall, und ein Ausstieg wäre NOCH einfach. Deswegen will man so schnell Fakten schaffen und wehrt sich gegen Baustopps!

PS: Gehört nicht zu jeder Schlichtung die „Urabstimmung“ über das „Streik“-Ende?

Heiko Jacobs

Der Bahnhof mit Köpfchen: Kopfbahnhof 21

Seit Monaten demonstrieren Zehntausende gegen die Pläne von Bahn, Bund, Land und Stadt Stuttgart, den bestehenden Kopfbahnhof abzureißen. Auch mein Vorstandskollege vom Landesverband des VCD, Klaus Arnoldi arbeitet seit 15 Jahren an Konzepten gegen Stuttgart 21.

Worum geht es bei Stuttgart 21?

Bei Stuttgart 21 soll der bestehende Kopfbahnhof abgerissen, um 90 Grad gedreht und als Durchgangsbahnhof unter die Erde gelegt werden.

Was sind die größten Mängel von S21?

Für maximal 2-5 min. Fahrzeitgewinn sollen (Stand Herbst 2010) ca. 4,1 Mrd. € ausgegeben werden. Die werden dann bei wichtigeren Bahnprojekten fehlen (z. B. Ausbau der Rheintalbahn oder der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt/Main).

Nur noch 8 statt bisher 16 Gleise

Keine Reserven bei Betriebsstörungen in den ca. 35 km Tunnelstrecken

Was ist die Alternative zu Stuttgart 21?

Die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs nach dem Vorbild Zürich Hbf.

Der Kopfbahnhof 21 wäre mit ca. 2 Mrd. € nur halb so teuer und könnte auch in Etappen realisiert werden, was bei Stuttgart 21 nicht der Fall wäre.

Vom Kopfbahnhof 21 würden alle Reisenden profitieren, da die Mehrzahl der Reisenden Stuttgart als Endbahnhof bzw. Umsteigebahnhof als Ziel hat.

Das „Ländle“ wird auch nicht vom Fernverkehr abgehängt, da ja schon heute der TGV von Paris über Karlsruhe nach Stuttgart/München fährt.

Die Befürworter von Stuttgart 21 behaupten immer, ein modernisierter Kopfbahnhof wäre nicht leistungsfähiger als Stuttgart 21. Nur gibt es keine vergleichende Studie zu beiden Alternativen! Es gibt nur Studien zu Stuttgart 21, die von Land und Bahn bezahlt wurden.

Für die Befürworter ist die Verbesserung des Schienenverkehrs zweitrangig. Es geht ihnen um ein riesiges Immobilienprojekt in der Stuttgart Innenstadt!

Weitere Infos unter:

www.kopfbahnhof-21.de

www.parkschuetzer.de

www.direktzustuttgart21.de

Oben bleiben!!!

Philipp Horn

Gotthardtunnel-Durchstich

Berlin, 15.10.10: Anlässlich des Durchstichs des Gotthard-Basistunnels in der Schweiz am heutigen Freitag fordert der ökologische Verkehrsclub VCD die Bundesregierung und die baden-württembergische Landesregierung auf, den Ausbau der Rheintalbahn nicht länger zu verzögern.

Michael Ziesak, VCD-Bundesvorsitzender: „Mit dem Bau des Gotthardbasistunnels ist die Schweiz ein weiteres Mal Vorreiterin in Sachen planvolles, durchdachtes und sinnvolles Bauen von Bahninfrastruktur. Für eine der wichtigsten europäischen Güterverkehrsachsen, die Strecke Rotterdam – Oberrhein – Schweiz – Italien, wird durch den Tunnel das größte Hindernis beseitigt.“ Ziel des Projektes sei es, das steigende Güterverkehrsaufkommen von der Straße auf die umweltfreundlichere Schiene zu verlagern.

„Die Bundesrepublik hat sich im Staatsvertrag mit der Schweiz verpflichtet, bis zur Fertigstellung des Tunnels auch die Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel, die als nördlicher Anschluss an den Gotthardtunnel notwendig ist, viergleisig auszubauen. Von den 182 km von Karlsruhe bis Basel sind nach 23 Jahren Bauzeit jedoch erst 45 km – rund 25 % – fertiggestellt. Angesichts des langsamen Baufortschritts und der mangelhaften Finanzierung wird die Strecke so voraussichtlich 20 Jahre später fertig werden als vereinbart. Das ist glatter Vertragsbruch.“

Die Schweiz erwarte zu Recht, dass der Güterverkehr nicht erst an ihrer Landesgrenze auf die Schiene verlagert werde, doch Bund und Land würden eher auf Stadtentwicklungsmaßnahmen in Stuttgart denn auf die Einhaltung von internationalen Verträgen und auf Verkehrsverlagerung setzen. Die Mittel für den Neu- und Ausbau der Schiene für die nächsten zehn Jahre seien schon nahezu komplett in Finanzierungsvereinbarungen für andere Schienenprojekte gebunden, für die Rheintalbahn sei eine Priorisierung seitens der Politik nicht erkennbar.

Matthias Lieb, Vorsitzender des VCD-Landesverbandes: „Die Prioritäten für den Schie-

die Lösung

		S	P	O	R	T ₉	L	I	C	H						
							I						G			
R	E	I	S	E	N ₅		C	L					A			
						A	N	H	A	E	N	G	E	N ₃		
		V				B	T	I					G			
G	O			E					C	K				K		
A	L		G						H	L				I		
B	E	L	E	U ₄	C	H	T	E	T	A ₆				N		
E	G		T							S				D		
L		E					L				S			G		
		F	A	L	T	B	A ₂	R		S	I	C	H	E	R	
		E					G				S			R		
		D ₈		B			E				C			E		
		E	L	E	K	T ₇	R	I	S	C	H			C		
		R		N										H		
		T								K	O	M	F	O	R	T



RAD+TAT

DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

nenausbau in Baden-Württemberg sind völlig falsch gesetzt. Während für den Ausbau der Rheintalbahn noch über 4 Mrd. € erforderlich sind, sollen rund 2,5 Mrd. € Bundesmittel für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ausgegeben werden. Dabei drohen gerade diese Projekte zum Nadelöhr für den Güterverkehr zu werden.“

Während für den Gotthardbasistunnel 150 km Tunnelröhren gebaut würden, um eine steile Gebirgsbahn durch eine Flachbahn zu ersetzen, seien rund um Stuttgart und Ulm 120 km Tunnelröhren geplant, die so steil seien wie die alte Gotthard-Strecke. Lieb: „Die Neubaustrecke nach Ulm wird dadurch für normale Güterzüge nicht befahrbar sein. Zusammen mit der alten Geislinger Steige hat man dann zwei güterzuguntaugliche Ost-West-Verbindungen in Baden-Württemberg – und die Rheintalbahn nicht ausgebaut. Das ist ein schwäbischer Schildbürgerstreich.“
 PM des VCD LV Ba-Wü

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 42,- €, VCD 44,- €

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 13

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag: BUZO-AG Verkehr
in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
(Infos unter 0721 / 38 05 75)

Dienstag um 19.30 Uhr:
Aktiventreffen des VCD in der Regel am 1. Dienstag im Monat:

4.1., 1.2., 1.3., 5.4., 3.5., 7.6., 5.7.

Stammtisch des VCD zusammen
mit der BUZO-AG Verkehr, s.o.

TERMINE

BUZO-Veranstaltungsreihe:

14. November

Naturkundlicher Waldspaziergang

BUZO-Veranstaltung für Naturfreunde und Pilz-Interessierte. Kosten 5,- €, Beginn 11 Uhr, ca. 2-3 Std., Treffpunkt kurzfristig festgelegt, Anmeldung bitte bis 11.11. unter Tel. 380575, buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

16. November

Der Alte Flugplatz und seine Bedeutung für das Stadtklima

Vortrag Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz. Pavillon Naturkundemuseum, 18.30 Uhr.

20. November

Weihnachtsbasteln für Familien

Waldklassenzimmer im Hartwald am Kanalweg, 11-17 Uhr

5. Dezember

Tag des Bodens

Informationstag des Regierungspräsidiums mit dem Schwerpunktthema Stadtböden. Pavillon des Naturkundemuseums im Nymphengarten, 11-16 Uhr

12. Februar 2011

Geld oder Gewissen?

Veranstaltungen zu alternativem Wirtschaften, Karl-Rahner-Haus, Hirschstr. 103, 11-16.30 Uhr, www.wir-sind-kirche.de/karlsruhe

Mittwoch: ADFC-Infoladen:

mittwochs 17 - 20 Uhr, weitere Termine siehe Webseite oder Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag im Monat, 19.30 Uhr (Infos unter 0721/380575)

BUZO-Veranstaltungsreihe:

12. Dezember

Äpfel, Nüsse, Mandelkern

Der Nikolausmarkt und die Kunsthalle Villa Streccius in Landau sind das Ziel einer Tour, die der VCD anbietet. In Landau ist ein etwa einstündiger Spaziergang vorgesehen. Treffpunkt 11.45 im Hbf. Karlsruhe. Die Rückkehr ist gegen 18 Uhr geplant. Kosten: Fahrt anteilige Regiokarte plus Eintritt Kunsthalle. Anmeldung nicht nötig. Infos: Tel. 380575 oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

**BUZO, PRO BAHN und VCD im
Umweltzentrum**

Kronenstraße 9

76133 Karlsruhe

Öffnungszeiten:

Di-Do 9-12 Uhr, Di+Do 14-17 Uhr