

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 14. Jg.

3/16 Nov. 2016 – Feb. 2017

45 Jahre BUZO

Grün in Karlsruhe

Mit Rad und Bahn rund um Karlsruhe



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Inhalt:

Vorwort.....	3
BUZO – Gemeinsam für lebenswerte Umwelt!...	3
„Grüne Stadt“: ein Projekt der Stadt Karlsruhe...	4
Fahrradtour zu den Fächergärten.....	5
Botanischer Garten des KIT bedroht!.....	6
Plastik auf Äckern – Irrwege d. Landwirtschaft...	7
Abkehr vom 10-min-Takt –	
Einstieg in Abwärtsspirale?.....	8
Änderungen in den Fahrplänen.....	8
Trans-PAMINA-Tour mit der Bahn zum	
Weihnachtsmarkt nach Straßburg am 10.12. ..	10
Umwidmung der Südtangente zur B 10.....	10
VCD vor Ort – Waghäusel wagt Rad.....	12
Rad-Aktionstag Forst.....	14
Rheinstettener Radverkehrskonzept.....	14
Besserer ÖPNV in der Südpfalz und	
bessere Verbindungen über den Rhein.....	15
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, E. Fey, H. Hopp,
H. Jacobs, J. Meister, W. Melchert,
M. Quinting, G. Vangermain

**Titelbild: Karlsruhe ist eine grüne Stadt (hier
Alter Friedhof leicht herbstlich), soll aber
noch grüner werden; Foto: Heiko Jacobs**



*Sonnenuntergang Radolfzell, umsteigefrei zurück nach
Karlsruhe mit Schwarzwaldbahn; Foto: Heiko Jacobs*

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

Verein:	☎ 0721/	Spenden: IBAN	(BIC)
BUZO 1994	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00	GENODEM1GLS
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD 1968	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen
Vereine verantwortlich außer bei
Gastbeiträgen. umwelt&verkehr
erscheint 3x im Jahr, Bezugspreis
im Beitrag enthalten. Abo f. Nicht-
mitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 -
2283, Auflage: 2.500, hochweißes
Bilderdruckpapier, 100% Altpapier.
Druck: Druckcooperative, Steinstr.
23, 76133 Karlsruhe. Layout Papier
& online: Heiko Jacobs.

Liebe Leserinnen und Leser,

Die ersten drei großen Artikel könnte man unter dem Titel „**Grün in Karlsruhe**“ zusammenfassen. Zuerst wird beschrieben, wie die Stadtverwaltung Karlsruhe unsere Stadt grüner werden lassen will, aber nicht im Alleingang, sondern zusammen mit den **Bürgern**. Die Idee des **Fächergärtnerns** passt da nun auch offiziell dazu, eine Radtour verband deren alte und neue Standorte. An vielen Ecken soll es grüner werden, aber an anderen Stellen ist bewährtes Grün gefährdet, so im **Botanischen Garten der Universität**, dem heutigen KIT, der für Neubauten im Umfeld der Uni verlegt werden soll. Schon am Karlsruher Stadtrand kann einem das Thema **Plastik auf Äckern** begegnen: Muss das sein?

Wem das Grün in der Stadt nicht reicht, muss **raus aus der Stadt**, bspw. mit der **Bahn**. Ein Bericht über **Fahrplanänderungen** zeigt auf, was man ab kurz vor Weihnachten beachten muss. Innerhalb der Stadt bedroht das Spardiktat den Nahverkehr, der bisher bewährte **10-min-Takt bröckelt!** Das für Karlsruhe neue Ticket-Angebot ins **Elsass** werden wir sogleich selbst austesten bei einer gemeinsamen **Fahrt zum Straßburger Weihnachtsmarkt**. Die neuesten Entwicklungen ebenfalls auf der anderen Rheinseite, aber in der **Pfalz**,



„Flötentöne“ im „wilden“ Stadtgrün; Foto: Heiko Jacobs

ließen sich Pro Bahn und interessierte Gäste direkt von der Quelle, dem Geschäftsführer des ZSPNV-Süd, Herrn Heilmann, berichten.

... oder man fährt mit dem **Rad** raus aus Karlsruhe „**auf's Land**“, da tut sich inzwischen auch immer mehr beim Radverkehr. Der VCD war unterwegs und hat die Entwicklungen beobachtet, sowohl in **Waghäusel** zusammen mit dem BUND, als auch in **Forst** und **Rheinstetten** bei den Vorstellungen der Gemeinden zu ihren Radverkehrskonzepten.

Aber auch das **Auto** ist Thema. Viele haben sich schon gefragt, warum die B10 eigentlich auf der Kriegsstraße durch die Stadt läuft statt auf der **Südtangente** drumrum. Wir wiederholen in diesem u&v diese Frage.

In diesem Sinne wünscht die Redaktion eine angenehme Lektüre.

Die BUZO – Gemeinsam für eine lebenswerte Umwelt!

45 Jahre jung und entsprechend viele Ziele. Die BUZO ist nicht nur Trägerverein des Umweltzentrums, sondern auch heute noch aktive Bürgeraktion mit eigenem Profil. Wir als „harter Kern“ wollen uns einmischen, wenn es darum geht, unsere Region zu gestalten. Schon vieles haben wir angeregt und tragen auch weiterhin unsere Ideen und unser Engagement bei. Fächergärtner und Trans-PAMINA seien hier nur als Beispiele genannt. Wichtig ist uns aber auch der Spaß an der Sache: Exkursionen, kurzfristigen Aktionen und Stellungnahmen zu aktuellen Themen machen weniger Arbeit als mancher denkt. Die BUZO ermöglicht Ihnen, Dir und uns, an der Kommunalpolitik in Karlsruhe teilzuhaben, ohne sich parteipolitisch zu binden und ohne sich den Festlegungen eines Landes- oder Bundesverbandes unterordnen zu müssen.

Derzeit bleibt aber auch manches Wichtiges ungetan, wo wir Ihre und Deine Hilfe brauchen: So würden wir uns z. B. über Unterstützung bei der professionellen Gestaltung von Flyern und Infoprospekten freuen. Auch suchen wir „Mitstreiter“, die auch Kindern und Jugendlichen die Besonderheiten unserer Umwelt auf interessante Weise nahebringen können. In jedem Fall gilt: Das Engagement in der BUZO soll konstruktiv sein und Freude bereiten. Wer mitmachen, eigene Ideen einbringen oder einfach mal reinschnuppern möchte, erreicht uns am einfachsten per Telefon 0721/38 05 75 oder Mail ins Umweltzentrum buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de. Wir freuen uns auf Sie und auf Dich!

Johannes Meister

„Grüne Stadt“: ein Projekt der Stadt Karlsruhe

Nachhaltige Stadtentwicklung braucht Leitlinien, Visionen und, wie es in Karlsruhe heißt, „Korridor-themen“. Das Dezernat von BM Klaus Stapf entwickelt, als sein Korridor-thema, das Konzept „Grüne Stadt“. Als offizielles Korridor-thema sehr zu begrüßen, gerne nehme ich als Vertreterin der BUZO an der Begleitgruppe teil. Ein wenig verwundern die Anführungszeichen, mehr erstaunt der Aufwand dafür angesichts der vielfältigen Sparmaßnahmen im Bereich des bürgerschaftlichen Engagements. Gleich drei externe Beratungsbüros, faktorgrün, suedlicht und

designconcepts, unterstützen das federführende Umweltamt bei der Ausarbeitung. Aber nicht gemeckert, der Ansatz, unter diesem Dach ein Gesamtkonzept für die Grüne Stadt Karlsruhe zusammenzustellen, und, ganz wichtig, dies mit engagierten BürgerInnen zu diskutieren, ist sehr gut und wirklich beachtenswert. Grüne Stadt ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen und wird im Grundsatz von allen VertreterInnen in der Begleitgruppe gewünscht, von IHK, Haus und Grund über soziale Initiativen, Sportvereinen bis zu den Umweltverbänden. Es geht viel um Themen wie: Was ist überhaupt konkret eine Grüne Stadt, wie kann man mit der Knappheit der Ressourcen und den damit verbundenen Konflikten umgehen, was können und wollen Menschen in der Stadt dazu beitragen? Ziel ist die Gestaltung der Grünen Stadt in den Quartieren durch die BewohnerInnen selbst und die Schaffung eines Konsenses für die grünen Projekte. Es geht ausdrücklich nicht um Bebauung, Verkehrsprojekte oder Industriepolitik – also die großen Themen städtischer Umweltpolitik, sondern darum, das gegebene Umfeld mit geeigneten lokalen Maß-



BUZO-Infostand mit dem Schwerpunktthema „Beete & Bienen“ beim Abendmarkt;
Foto: Mari Däschner

nahmen grüner zu gestalten, so heißen z. B. die von faktorgrün vorgeschlagenen Leitprojekte „Mein Grünes Quartier“, „Mein Grüner Freiraum“ und „Meine Grüne Straße“.

Als erstes Projekt hat die Initiative Slow Food zusammen mit dem Marktamt einen Abendmarkt mit regionalen Produkten und Begleitprogramm auf die Beine gestellt. Den Initiatoren ist es ein Bedürfnis, nach der Arbeit in aller Ruhe gute regionale Produkte kaufen zu können und dabei in angenehmer Atmosphäre an Vereinsständen ein Schwätzchen zu halten. Das Konzept ist aufge-

gegangen, die BUZO war zusammen mit den Fächergärtnern mit einem Stand dabei.

Fächergärtnern passt voll in das Konzept, da laufen schon länger erfolgreiche und bereichernde Projekte, sei es auf dem Kronenplatz oder bei den Marstallgärten. Mit der „Grünen Stadt“ wird das jetzt offizieller Korridor der Stadtentwicklung. Das ist für alle Engagierten, ob auf dem Balkon oder im Umweltverband, eine schöne Anerkennung des Engagements. Es liegt an uns allen, die Stadt hier beim Wort zu nehmen, die „Grüne Stadt“ mit zu gestalten und auch bei den großen Umweltthemen an den Korridor zu erinnern. Eine zweite Auto-Rheinbrücke z. B. mit dem hierdurch erzeugten zusätzlichen Verkehr in der Stadt wäre gänzlich gegen eine „Grüne Stadt“. Ein ganzheitliches Konzept vereint privates Handeln und große Politik.

Die Stadt Karlsruhe stellt das Projekt „Grüne Stadt“ vor unter
www.karlsruhe.de/b3/gruene_stadt.de
Da sind auch interessante Angebote zum Mitmachen zu finden.

Ute Rieger

Fahrradtour zu den Fächergärten

Das Wetter spielt schon mal mit am 22. Juni 2016: Am ersten richtig sommerlichen Tag im Jahr treffen sich Neugierige beim Bahnhof Grötzingen zur lange geplanten BUZO-Tour zu den Standorten der Fächergärtner. Mit den Fahrrädern besucht die achtköpfige Gruppe als erstes den Grezzoplatz in **Grötzingen**, wo Ute, die seit Gründung des „Grezzogartens“ 2015 aktiv gärtert, bereits wartet. Sie zeigt uns die schönen Hochbeete aus Holz, in denen Kartoffeln, Tomaten, Kräuter und anderes Essbares gedeihen. Ganz im Sinne der historischen Gemeindeflächen nutzt die Gruppe „Neue Allmende“ den öffentlich zugänglichen Platz als Gemeinschaftsgarten und setzt sich in Projekten und Arbeitsgruppen für Nachhaltigkeit in Grötzingen ein. Auch die Kooperation mit der SoLaWi-Gruppe „GutesGemüse“ aus Weingarten und die Mitnutzung eines Ackerstückes am Rand des Dorfes zeigen, dass die Gruppenmitglieder sich den Themen Regionalität, Ressourcenschonung und Erhaltung von Natur und Land(wirt)schaft verschrieben haben. Am Grezzoplatz ist dank der gärtnerischen Aktivitäten und dem Bau einer Natursteinmauer inzwischen ein idyllischer und angenehmer Ort entstanden.

An Wiesen und Wald vorbei geht es weiter mit den Fahrrädern Richtung Karlsruher **Oststadt**. Dort treffen die Teilnehmer der Tour unweit des ehemaligen Schlachthofgeländes auf einige Marstallgärtner, der bislang größten Gruppe der Fächergärtner. Auf den selbst gebauten Palettensitzmöbeln lassen wir uns zunächst zum Plaudern nieder und nehmen

gerne die angebotenen erfrischenden Getränke und leckeren Knabberereien an. Der seit 2013 begärrtete Marstallgarten kann sich wirklich sehen lassen: Mit viel Einsatz haben die Aktiven hier zahlreiche Hochbeete aus

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

Crêpes*
süß + herzhaft
Tee
spezialitäten
Säfte
frisch gepresst
Partyservice
*auf Wunsch vegan

BIO
in der Weinstraße
zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Holz und Weidenruten erschaffen, in denen jetzt eine unglaubliche Vielfalt an Gemüse, Kräutern und Wildpflanzen gedeiht. Überall summt es, Beerensträucher und kleine Bäumen bieten Früchte und zwischen den Beeten entfalten alle möglichen Wildblumen ihre Blütenpracht. Auf Randsteinen und Totholzstücken sonnen sich Eidechsen, und mit etwas Glück können Besucher im Marstallgarten Stieglitze und andere Vogelarten beobachten. Es ist ganz offensichtlich, dass die gärtnerischen Aktivitäten zur Erhöhung der Artenvielfalt und zur deutlichen Aufwertung des Standortes an der Gebäuderückseite der Hochschule für Musik geführt haben. So verwundert es auch nicht, dass Hobbyimkerin Katrin in der Nähe der Marstallbeete gerne Honigbienen ansiedeln möchte. Katrin nutzt die Gelegenheit unseres Besuches und stellt die Idee der gemeinschaftlichen Bienenhaltung an einem öffentlichen Ort wie diesem kurz vor. Es soll der Startschuss für eine wunderbare Zusammenarbeit im Projekt „Bee-te & Bienen“ werden. Aber dazu an anderer Stelle mehr ...



Fächergärtner am Schlachthof; Foto: Mari Däschner

Um zum nächsten Fächergärtner-Standort zu gelangen, muss die Gruppe nur wenige Minuten radeln: Der **Kronenplatz** ist erst seit April dieses Jahres ins Visier einer Gärtnergruppe geraten, die sich seitdem um ein großes mit Stein eingefasstes Hochbeet kümmert. Das Beet fristete bisher in der Südostecke des unteren Platzes und durch Bauzäune verborgen eher ein Schattendasein und war in der Vergangenheit stark verwildert und vermüllt. In kurzer Zeit hat die Gruppe um Nadine das hässliche Gestrüpp in ein Beet verwandelt, das inzwischen zu einer bunt blühenden Oase herangewachsen ist. Der ansonsten recht unattraktive Kronenplatz hat wenigstens an dieser Stelle eine deutliche Aufwertung erfahren. Die sich als „Stadtgärtner“ bezeichnende Gruppe hat noch viel vor, denn drei weitere Beete derselben Größe reißen sich an das erste Beet und warten auf Pflege und neue Pflanzen. Die ursprüngliche Idee, hauptsächlich Essbares wachsen zu lassen, konnte leider bisher nicht verwirklicht werden, da zahlreiche Stadtauben den Platz bevölkern und ausgerechnet die über den Beeten angebrachten Rankgerüste als bevorzugten Sitz- und Kotplatz auserkoren haben.

Die Fahrradgruppe rollt zum vorletzten Etappenziel nach Westen. Beim **Budoclub** gärt-

nern Fächergärtner auch schon seit dem Projektstart 2013 in wechselnder Besetzung. Im Vergleich zu den Marstallgärtnern waren die Budogärtner schon immer eine viel kleinere Gruppe, was manchmal zu Engpässen bei der Pflege der Pflanzen führt. Die Beete, die beiderseits eines gut frequentierten Gehweges liegen, liefern dennoch mit vielen genügsamen Ringelblumen und auch einigen Kulturpflanzen sowohl Futter für das Auge als auch essbare Erträge. Wolfgang und Kristof, die schon länger bei der Gruppe sind, freuen sich daher, dass ein Teilnehmer der Fahrradtour spontan die Budogärtner verstärken will.

Für die letzte Station der Exkursion fahren wir noch weiter westlich und besuchen eine Brachfläche in **Mühlburg**. In einer Vertiefung nahe der Sonnenstraße gelegen öffnet sich das ehemalige Gelände einer Gärtnerei und lässt uns von einer künftigen Nutzung als „Sonnengarten“ träumen. Auf der großen Fläche könnte eine neue Gruppe einen prächtigen Garten anlegen, wenn es denn Interessenten gäbe ...! Es gibt sicher noch weiteres Potenzial für Fächergärten in Karlsruhe. Wer sich hierbei im eigenen Stadtteil engagieren möchte oder geeignete Standorte kennt, kann sich gerne bei der BUZO melden.

Mari Däschner

Botanischer Garten des KIT in Karlsruhe bedroht!

Natürlich soll er nicht verschwinden, natürlich wird es Ersatz geben. Aber wie beim Kaffee ist der Ersatz meist nicht das Original. Das ist auch beim Botanischen Garten des KIT in der Straße „Am Fasanengarten“ zu befürchten. Anders als der bekanntere botanische Garten am Schloss dient der Garten des KIT der Forschung und Lehre. Er soll nun im Zuge eines Bauprojektes verlegt werden.



Der Botanische Garten des KIT

Ein Garten ist, wie ein jeder ernsthafter Gärtner weiß, etwas, das über Jahre und Jahrzehnte wachsen muss. Man sieht es den Landes- und Bundesgartenschauen an, wie steril und künstlich die in kurzer Zeit hochgezogenen Anlagen wirken. Es ist davon auszugehen, dass so manche alte Pflanze diesen Umzug nicht mehr mitmachen kann. Die BUZO befürchtet zudem, dass der Garten mit seiner Verlegung auch merklich verkleinert wird.

Im 19. Jahrhundert hatte der Vor-Vorgänger des KIT, die Polytechnische Schule, den Garten der Markgräflichen Hofküche für Studienzwecke übernommen. In den 1950er Jahren musste der Garten dann aber schon einmal der Verkehrsplanung des Durlacher Tors und dem Bauingenieurhochhaus weichen. Glücklicherweise und wahrscheinlich auch durch das Geschick der jeweils Zuständigen konnte der

neue Garten am heutigen Standort weiterentwickelt und erweitert werden. Die beabsichtigte Verlegung in die Kornblumenstraße hieß: „Alles auf Anfang“! Ein Botanischer Garten ist nicht ein Institut, dessen Räume und Inventar man einfach umziehen kann. Jede Verlegung bedeutet zunächst einen Rückschritt. Das passt leider nur zu gut in die Entwicklung der letzten Jahre, bei der z. B. die Zahl der Gärtnerstellen reduziert und nur wenig in die Gebäude investiert wurde.

Doch der Botanische Garten des KIT spannt einen Bogen aus der Zeit der Stadtgründung bis in unsere Tage: Ähnlich wie der Bau des Botanischen Gartens am Schloss entstand der Garten des KIT in einer Zeit, in der die Botanik als ein Schlüssel zu den modernen Wissenschaften angesehen wurde. Aber auch heute ist die Botanik wichtig für die Forschung an Arznei- und Kulturpflanzen, wie auch in der Forschung für Biodiversität und Übernahme von Konstruktionsprinzipien in der Technik (Bionik).

Der BUND befürchtet bei den bisher vorgestellten Architektenentwürfen zudem auch stadtklimatische Folgen für die Oststadt, die gerade in einer Großstadt in der Oberrheinebene unbedingt zu vermeiden sind. Auch wird der Wert der Folgenutzung an diesem Standort angezweifelt.



Ungewisse Zukunft: Botanischer Garten des KIT



Fotos: Gudrun Vangermain

Wer sich für den Erhalt des Botanischen Gartens des KIT am heutigen Standort einsetzen möchte, kann zu der Gruppe „Grüner Campus Karlsruhe“, die von Anwohnern des heutigen Standorts gegründet wurde, Kontakt aufnehmen. Infos zur Bürgerinitiative stehen unter: www.biotopolis.eu

Johannes Meister

Plastik auf Äckern – Irrwege der Landwirtschaft

Die Tüte im Supermarkt, sie soll verschwinden. Auf deutschen und vor allem auch auf Badischen und Pfälzer Äckern gibt es dagegen mehr Kunststoff denn je. Ursache ist der wirtschaftliche Druck auf die Landwirte. Sie suchen neue Wege, ihre Produkte früher und damit mit höheren Preisen auf den Markt zu bringen. Alle anderen Wege der Effizienzsteigerung dürften in der konventionellen Landwirtschaft mittlerweile ausgeschöpft sein. Das ist aber ein Wettlauf, der die konventionelle Landwirtschaft immer weiter von ihren Wurzeln wegführt.

Beispiele in der Region sind vor allem Spargel, Gemüse aber auch Mais. Der Umfang bedeckter Böden hat Einfluss auf Energie und Wasserhaushalt der landwirtschaftlichen Flächen. Das ist natürlich gewollt, damit mehr

Wasser und Wärme für die jungen Pflanzen zur Verfügung stehen, damit die Früchte der Arbeit einige Tage früher geerntet werden können. Wie nachteilig das für die Umwelt ist, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden. In jedem Fall werden aber jede Menge Kunststoffe benötigt. Die Folie auf Spargelfeldern kann zumindest über mehrere Jahre wiederverwendet werden, muss aber am Ende doch recycelt oder entsorgt werden. Die Verbreitung von mit Folie bedeckten Flächen ist mittlerweile so fortgeschritten, dass das Landschaftsbild stark verändert wird.

Im Maisanbau erschreckt zumindest in Einzelfällen, dass die Folie, die die junge Saat schützen soll, im Herbst nach der Ernte einfach untergepflügt wird. Diesen Eindruck bekam zumindest der Spaziergänger entlang

der Felder zwischen Durlach und Grötzingen hinter dem Turmberg. Vermutlich ist die Folie biologisch abbaubar. Doch verwundert es schon, dass man im Oktober noch im großen Umfang Folienreste aus dem Boden ziehen kann. Unabhängig von der tatsächlichen Umweltbelastung entfernt sich die konventionelle Landwirtschaft immer mehr von der ursprünglichen Art der Bodenbewirtschaftung. Warum werden da nicht ähnliche Maßstäbe angesetzt wie bei der Plastiktüte im Supermarkt?

Johannes Meister



„Moderner“ Spargelanbau;

Foto: Johannes Meister

Abkehr vom 10-min-Takt – Einstieg in Abwärtsspirale?

Ein Stiefmütterchen gibt es im bunten Strauß der Straßenbahnlinien in Karlsruhe: Es ist die Linie 5 – mit einem Buch und Stadtführungen geadelt, aber während Baumaßnahmen vielfach zerschnitten, zeitweise labyrinthisch durch die Innenstadt geführt, oft ersetzt durch Busverkehr und bis letztes Jahr Refugium der alten Holzklasse-Wagen. Aber irgendwann wird diesem geschundenem Pflänzchen das Wasser endgültig abgegraben: Der 10-Minuten-Takt als Standard im viel gerühmten Karlsruher Straßen- und Stadtbahnverkehr wird aufgegeben. Ab nächstem Jahr soll in den Sommermonaten tagsüber das Angebot auf der Linie zwischen Rintheim und dem

Rheinhafen halbiert werden. Wenn man dann nicht mehr einfach zur Haltestelle gehen kann, ohne den Fahrplan zu kennen, werden immer mehr Fahrgäste Alternativen suchen und irgendwann ihrerseits die Monatskarte einsparen. Das könnte dann Argument für weitere Sparmaßnahmen der VBK sein. Welcher Schritt folgt dann? Diese Abwärtsspirale ist gefährlich und genau das Gegenteil von der beständigen Weiterentwicklung, die den KVV noch vor nicht so langer Zeit ausgemacht hat. Es fehlen Visionen und ein konsequentes Festhalten an Mindeststandards.

Johannes Meister

Änderungen in den Fahrplänen

Im September 2016 wurde auf der Fahrplan-konferenz bei der IHK der Fahrplan für 2017 (ab 11.12.2016) vorgestellt. Die wichtigsten Änderungen im Raum Karlsruhe sind:

Laufender Fahrplan

Seit 18. September 2016 fahren zwischen **Bruchsal und Heidelberg** vier Zugpaare der Linie S4 zusätzlich an Sonntagen: Bruchsal an 13.44, 15.44, 17.44, 19.44 und ab 14.14, 16.14, 18.14, 20.14.

In **Karlsruhe** entfallen seit 12. September 2016 unter der Woche die Nightliner um 1.30, 2.30 und 3.30 (diese fahren nur noch samstags und sonntags bzw. – wenn man so will – freitags und samstags um 25.30, 26.30 und

27.30 Uhr). Es bleiben an allen Tagen die Nightliner um 4.30.

Ebenfalls entfällt die Linie 8 bis auf zwei Schülerfahrtenpaare.

Fahrkartenbeschaffung

Mit dem Fahrplanwechsel tritt für die **S-Bahn RheinNeckar** (u. a. Karlsruhe – Heidelberg) ein neuer Verkehrsvertrag in Kraft, in dem die Fahrkartenautomaten in den Zügen (vgl. u&v 1/11) nicht mehr vorgesehen sind. Anschlussfahrten über die Verbundgrenze zwischen KVV und VRN werden dadurch erschwert. Ein teilweiser Ersatz ist die „Weiterfahrt DB“, die an stationären DB-Fahrkartenautomaten erhältlich ist. In der Praxis sind die Automaten

in den Zügen schon seit rund einem Jahr verschwunden – jetzt wo auch die reguläre Zeit am Ablaufen ist, kann dahingestellt bleiben, ob dies auf einem Einvernehmen zwischen DB und Aufgabenträger oder aber auf einer Eigenmächtigkeit eines der Beteiligten beruht. Momentan noch nicht abschließend geklärt ist, ob es in den Zügen weiterhin Entwerter (für Viererkarten o. ä.) geben wird bzw. soll (aktuell fahren manche Züge ohne und manche mit Entwertern).

Fernverkehr

Freitags fährt ein neuer IC Karlsruhe ab 15.44 nach Stuttgart über Bruchsal. Sonst sind im Tagsüber-Fernverkehr keine wesentlichen Änderungen vorgesehen.

Im **Nachtverkehr** entfallen (bundesweit) alle bisherigen DB-Nachtzüge. Statt dessen fahren DB-Tageszüge zur Nachtzeit bzw. Nachtzüge der Österreichische Bundesbahnen (ÖBB): Nach **Hamburg** fährt ein ÖBB-Nachtzug Karlsruhe ab 23.02 über **Berlin** sowie ein DB-IC (ohne Schlaf-/Liegewagen) Karlsruhe ab 1.30 über **Dortmund**, entsprechend auch in Gegenrichtung. Ein weiterer Nacht-IC auf direkter Strecke (über Frankfurt – Hannover) an Wochenenden im Sommer wurde zwar angekündigt, ist aber noch nirgends mit konkreten Fahrzeiten zu sehen. Ersatzlos entfällt der Nachtzug Karlsruhe – Dresden – Prag.

Nahverkehr

Strecke 677.1: von Wörth über **Lauterbourg bis Strasbourg** gibt es von Mai bis Oktober 2017 an Wochenenden vier umsteigefreie Zugpaare. Zudem ist ein durchgehender Tarif von Karlsruhe ins Elsass (bzw. zumindest bereits im KVV erhältliche Fahrkarten für das Elsass) angekündigt.

Strecke 700 **Mannheim – Karlsruhe**: Neuer Zug RE4471 Mannheim ab 6.47 nach Karlsruhe. RE38821 (Mannheim 17.06) fährt ab Graben-Neudorf weiter bis Karlsruhe (die bisherige Weiterfahrt ab Graben-Neudorf nach Bruchsal wird durch eine Umsteigeverbindung ersetzt).

Strecke 701 **Karlsruhe – Heidelberg**: Zwischen Heidelberg und Bruchsal fährt die S3/S4 von 9 bis 23 Uhr an allen Tagen halbstündlich (bisher vor allem am Wochenende



IC zwischen Weingarten und Durlach; Foto: Heiko Jacobs

oft nur einmal stündlich). Einzelne Züge fahren auch neu über Bruchsal hinaus bis/ab Karlsruhe. (Die Verdichtung von stündlich auf halbstündlich gilt auch zwischen Heidelberg und Mosbach.) Zwischen 23 und 9 Uhr gibt es zum Teil größere Verschiebungen.

Im Laufe des Jahres finden sowohl nördlich als auch südlich von Bruchsal umfangreiche Bauarbeiten statt, wo von März bis September 2017 immer wieder mit Beeinträchtigungen (und in den Schulferien mit Vollsperrung mit Schienenersatzverkehr) zu rechnen ist.

Strecke 720: neue Züge Karlsruhe ab 21.16 nach **Konstanz** täglich außer samstags (bisher nur sonntags) und Konstanz ab 19.40 nach Karlsruhe (bisher nur freitags und sonntags). Von September bis November 2017 gibt es Fahrplanabweichungen wegen größerer Bauarbeiten südlich von Offenburg.

Strecke 770 **Karlsruhe – Stuttgart**: morgens an Wochenenden ein zusätzliches RE-Zugpaar (Karlsruhe ab 5.44 und Stuttgart ab 6.26 fahren täglich statt bisher nur wochentags). Abends fährt neu ein RE Stuttgart ab 21.20, ein RE Karlsruhe ab 21.19, ein IRE Karlsruhe ab 22.05 und eine Stadtbahn (bis Bietigheim-Bissingen) Karlsruhe ab 22.11, dafür entfallen ab Karlsruhe die bisherige Stadtbahn um 21.11 und der RE um 22.08.

Die **Stadtbahn-Liniennummern südlich von Karlsruhe** ändern sich: nach Achern heißt es künftig S7 bzw. S71, nach Freudenstadt S8 bzw. S81.

Die **Durchbindungen** von Menzingen zweistündlich ab Karlsruhe weiter als Eilzug nach Freudenstadt entfallen zum größten Teil, dafür gibt es stündlich (bisher nur zweistündlich) Durchbindungen von Menzingen mit Nicht-Eilzug-Stadtbahnen nach Rastatt (und die Eilzüge nach Freudenstadt beginnen in Karlsruhe).
Martin Theodor Ludwig

Trans-PAMINA-Tour mit der Bahn zum Weihnachtsmarkt nach Straßburg am 10.12.

Aus Anlass der Einführung des neuen KVV-Ergänzungsfahrscheins „TicketPlus Alsace“ bietet Trans-PAMINA am dritten Adventssamstag (10.12.2016) einen günstigen Bahnausflug zum Weihnachtsmarkt nach Straßburg an. Unsere Fahrt führt vom Karlsruher Hauptbahnhof nach Wörth. Dort nehmen wir den Zug nach Lauterburg. Nach kurzer Umsteigezeit geht es mit der französischen Staatsbahn auf der linksrheinischen Bahnstrecke nach Straßburg. Am Abend fahren wir gemeinsam auf der gleichen Route zurück. Zwischen 11:30 Uhr und 18:00 Uhr kann jeder nach Herzenslust den Weihnachtsmarkt oder andere Sehenswürdigkeiten Straßburgs auf eigene Faust entdecken.

Treffpunkt ist in Karlsruhe Hbf um 9:15 Uhr

am Schalter der DB-Information und am Abend um 18:15 Uhr im Bahnhof in Straßburg. Rückkunft in Karlsruhe ist gegen 20:30 Uhr.

Die Mitfahrt kostet für Hin- und Rückfahrt zusammen 10,- € pro Person, für Inhaber der Karte ab 65 sind es sogar nur 7,50 € je Person. Eine verbindliche Anmeldung ist bis 8.12.2016 unter Angabe einer Telefonnummer oder E-Mailadresse erforderlich. Dies geht telefonisch unter 0721/380575 oder per E-Mail an buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de Bitte geben Sie schon in der Anmeldung an, ob Sie eine Karte ab 65 besitzen, da die Tickets im Vorfeld besorgt werden.

Johannes Meister

Umwidmung der Südtangente zur B 10

Es ist schon reichlich abstrus. Die Karlsruher Stadtautobahn hat den Status einer Kreisstra-

ße, während die Bundesstraße mitten durch die Stadt und eng durch Wohngebiete und teilweise gleichzeitig über Straßenbahngleise geführt wird. Konsequenz dieser irrwitzigen Einstufung ist u. a., dass die Südtangente ab der Abfahrt Kühler Krug für den LKW-Verkehr Richtung Osten nicht mautpflichtig ist. Dabei ist sie vierspurig ausgebaut und würde damit die Kriterien für die Bemauftragung erfüllen, wenn sie denn eine Bundesstraße wäre. Die Stadt Karlsruhe wirbt damit geradezu für Durchgangsverkehr. Aber auch Anwohner der Kriegsstraße kommen so in den Genuss zusätzlichen Verkehrs. Denn manche Navigationsgeräte sind so eingestellt, dass sie die höher klassifizierte Straße regelmäßig der niedriger klassifizierten Straße bevorzugen. Dahinter steht offenbar der Gedanke, dass man auf einer Autobahn üblicherweise schneller voran kommt als auf einer Bundesstraße usw. Dass sie die Bundesstraße Kriegsstraße für schneller halten als die Kreisstraße Südtangente, ist dann naheliegend. Und das Navi ist für viele Autofahrer die höchste Autorität. Da kann es schon mal sein – wie ich aus eigener Erfahrung weiß –, dass selbst die Ortskenntnis des Mitfahrers nur noch ungern berücksichtigt wird. Die an den Straßen aufgestellten

die Lösung

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

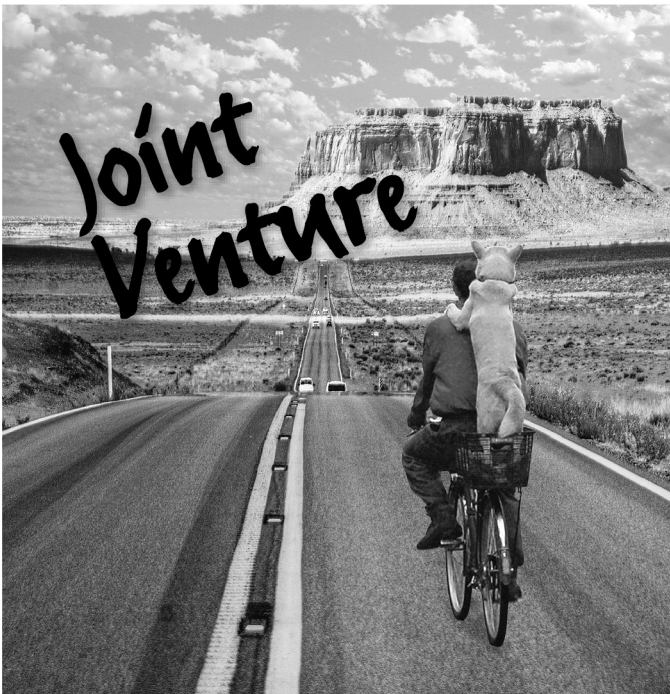
Schilder der Verkehrsleitung spielen für diesen Typ Autofahrer dann auch keine Rolle mehr. Gerade in Karlsruhe gab es ja schon einige Vorfälle, bei denen Autofahrer im blinden Vertrauen auf Navis den Straßenbahngleisen gefolgt sind und dann feststeckten.

2015 hatte der VCD bereits die Umwidmung der Südtangente zur Bundesstraße angemahnt. Damals wurden weitere Teile der B 10 und der B 36 in der Region mautpflichtig. Die Südtangente Ost konnte nicht berücksichtigt werden. Gleichzeitig hatten Verkehrsuntersuchungen gezeigt, dass die Einführung der Mautpflicht 2012 auf der B 10 ab Wörther Kreuz über die Rheinbrücke Maxau bis zur Abfahrt Kühler Krug sowie auf der B 9 von Wörth nach Ludwigshafen auf beiden Strecken zu einer deutlich messbaren Reduzierung des LKW-Aufkommens geführt hat.

Vorstößen zur Höherstufung der Südtangente wurde bislang entgegengehalten, langfristig solle die B 10 auf die Nordtangente verlegt werden. Nachdem die Nordtangente Ost im Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan nicht mehr enthalten ist, greift dieses

Scheinargument nicht mehr. Die Fraktionen von Grünen und Kult haben das erkannt und einen entsprechenden Antrag im September in den Karlsruher Gemeinderat eingebracht. Leider findet die Stadtverwaltung jetzt andere Vorwände, mit denen sie dem Antrag entgegengetreten ist. Die Stadt würde die Planungs- und Bauhöhe an der Südtangente verlieren, heißt es da. Und beim Übergang der Straßenbaulast sei der Erhaltungsrückstau auszugleichen, während die Unterhaltungslast in der Kriegsstraße unverändert bei der Stadt bleiben würde. Überzeugend ist diese Argumentation nicht. Der „Erhaltungsrückstau an der Südtangente“ sind Kosten, die so oder so auf die Stadt zukommen. Würde sie durchgehend zur B 10 umgewidmet, wäre die Stadt die Erhaltungskosten allerdings anschließend los. Und ob man einen – meist bauwütigen – Bundesverkehrsminister vom Planen abhalten kann, wenn er da irgendwann Ausbaumaßnahmen im Sinn hat, könnte man auch hinterfragen. Die Entscheidung über die Umwidmung fällt letztlich in Berlin. Und dann könnte es ggfs. mit der Umwidmung ganz schnell gehen.

Reiner Neises



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

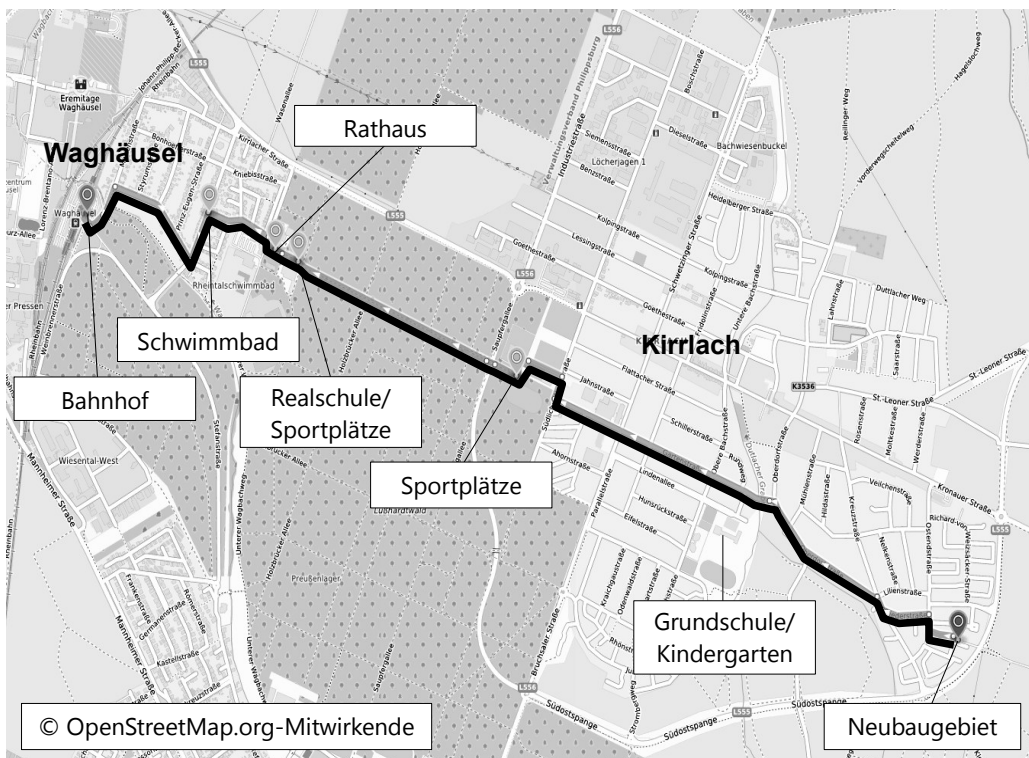
VCD vor Ort – Waghäusel wagt Rad

Nachdem im Sommer 2014 bereits der Waghäuseler Stadtteil Wiesental von VCD-Aktiven befahren wurde und in der Folge eine Aufhebung der Sperrung der Brücke zwischen Wiesental und Waghäusel für den Radverkehr erreicht werden konnte (u&v 2/15), fordern Waghäuseler Bürger weitere Verbesserungen in der Infrastruktur. Um auf Schwachstellen aufmerksam zu machen und Impulse zu geben, luden der BUND Bruhrain und der VCD Kreisverband Karlsruhe am 2.9.2016 zu einer erneuten öffentlichen Befahrung ein.

Dabei stand eine zentrale Ost-West-Route zwischen den Stadtteilen Kirrlach und Waghäusel im Fokus, die wichtige innerörtliche Ziele wie Schulen, Rathaus, Schwimmbad, Sportanlagen und den Bahnhof mit dem zweitgrößten Stadtteil Kirrlach verbinden könnte.

Den etwa 30 Teilnehmern, darunter Oberbürgermeister, Ordnungsamtsleiter, Vertreter al-

ler Gemeinderatsfraktionen und die lokale Presse, offenbarten sich die typischen Folgen einer langjährigen Benachteiligung des nicht-motorisierten Verkehrs: Im Zuge der Suburbanisierung wurden große Einfamilienhausgebiete entwickelt, die als reine Wohnbezirke in ihrer Abhängigkeit vom privaten Kraftfahrzeug für das private Kraftfahrzeug verkehrlich erschlossen wurden. Andere Verkehrsteilnehmer wurden als „Anhängsel“ betrachtet und nicht in die Planung einbezogen. Dies äußert sich heute in Gehwegbreiten von meist weniger als 1,50 Metern, Hochborden in sämtlichen Erschließungsstraßen sowie Gehwegparken durch Zweit- oder Dritt-Autos mit den entsprechenden Nachteilen für den Fuß- und Radverkehr. An den wenigen Stellen, an denen der Radverkehr berücksichtigt wurde, wird er unter entsprechender Benutzungspflicht oben auf den Borden mitgeführt, obwohl seit 1997 andere Möglichkeiten („Angebotsradwege“ ohne Benutzungspflicht) exis-



tieren und die Regel sein sollten. Diese Ausgangslage führt zu gefährlichen Konfliktsituation zwischen Rad- und Fußverkehr, insbesondere jedoch mit dem motorisierten Individualverkehr.

Nicht nur in der Bürgerschaft, sondern zunehmend auch in der Kommunalpolitik gibt es seit diesem Jahr erste Bestrebungen, die Situation für die radelnden Verkehrsteilnehmer zu verbessern: So ist Waghäusel mittlerweile der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V.) beigetreten und hat sich damit selbst das Ziel gesetzt, „Fahrradfreundliche Stadt“ zu werden. Bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen zum Erreichen dieses Ziels scheint es noch zu haken. Immerhin wurde an einigen Stellen bereits die Radwege-Benutzungspflicht aufgehoben, ein – wenn auch zögerlicher – Anfang ist gemacht.

Daher wurde die Befahrung dazu genutzt, Problemstellen zu erörtern und weitere Verbesserungen anzustoßen. Zur Ausgestaltung einer neuen Ost-West-Verbindung konnte der VCD den anwesenden Politikern bereits konkrete Vorschläge mit auf den Weg geben:

- Tempo 30 auf der gesamten Strecke,
- farbige Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn,
- Abmarkierung von Flächen für den ruhenden Verkehr,
- Sicherung gefährlicher Kreuzungen durch farbliche Abhebung, Mittelinseln (Gartenstr./Bruchsaler Str.) und bauliche Anpassung der Geometrie (z. B. Fliederstr./ Kreuzstr.),
- Ausbau des bestehenden Forstwegs zu einem asphaltierten Radweg,
- Schutzstreifen (z. B. Haslacher Str.).

Die Stadt Waghäusel hat angekündigt, dass sie noch in diesem Jahr ein Planungsbüro für die nächsten Schritte beauftragen möchte. Auch eine Beteiligung der Bürger am Planungsprozess wurde zugesagt. Der BUND Bruhrain und der VCD Kreisverband Karlsruhe werden die Planung der anvisierten Fahrradfreundlichkeit kritisch begleiten und sich dafür einsetzen, dass dem noch zögerlichen „Wagen“ nun umfassende Taten für den Rad-



OB Walter: Ziel ist „Fahrradfreundliche Stadt“



Kreuz-/Fliederstraße: Konfliktpotential bei Tempo 50



Gartenstraße/Bruchsaler Straße: Inseln würden helfen; Foto 1+3: Manuel Quinting; Foto 2: Holger Hopp

verkehr in Waghäusel folgen. Mit der Online-Aktion „Miese Radwege“ des BUND (<http://bruhrain.bund.net>) hat im Übrigen jeder die Möglichkeit, bei der Sammlung von Schwachstellen mitzuhelfen.

Holger Hopp & Manuel Quinting

Rad-Aktionstag Forst

In Forst bei Bruchsal wurde das beschlossene Radverkehrskonzept der allgemeinen Öffentlichkeit vorgestellt. Dies wurde zum Anlass genommen, einen Rad-Aktionstag auszurichten, an dem ein größeres Programm rund ums Fahrrad geboten wurde. Außer den Vorträgen zum Radkonzept konnte man sich Fahrräder codieren lassen, Fahrradhändler zeigten Fahrräder und boten Proberadeln an, es gab eine sportliche Vorführung, eine Radtour durch den Ort, Infostände, sowie Speis und Trank.

Drei Aktive vom VCD nutzten die Gelegenheit zu einer Fahrradtour mit unserem Lastenfahrrad und Infostand von Karlsruhe nach Forst und zurück. Vermutlich war es das erste Mal, dass mit diesem Lastenfahrrad so weit weg von Karlsruhe gefahren wurde (zweimal 25 km). Es gab keine technischen Probleme und das Wetter spielte auch mit.

In Forst konnten wir unser übliches Material präsentieren. Der Andrang war nicht so groß, aber für eine kleine Gemeinde wie Forst sicher angemessen. In jedem Fall fällt sicher auf, dass Forst schon einiges bezüglich Radverkehr unternommen hat und weiterhin auf einem guten Weg ist. Da können sich andere Kommunen des Landkreises sicher einmal eine Scheibe von abschneiden.

Holger Hopp



Unser Info-Stand in Forst; Fotos 1+2: Wolfgang Melchert



Mit dem Gustav-W.-Infostand auf dem Weg nach Forst



Kleine Tour durch Forst. Begleitung durch 6 Polizei-Räder der Fahrradstaffel Bruchsal. In Karlsruhe gelingt das bei der Critical Mass bisher nicht; Foto: Erich Fey

Rheinstettener Radverkehrskonzept

Im letzten u&v haben wir schon berichtet, dass Rheinstetten ein Radverkehrskonzept beauftragt. Mitte Oktober war die Vorstellung des ersten Entwurfs zur weiteren Diskussion im Arbeitskreis, wozu auch der VCD eingeladen war. Die Präsentation machte einen guten Eindruck. Das Büro, das auch in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mitarbeitet, verfolgt moderne Ansätze und versucht dabei, für alle Gruppen von Radfahrern Angebote zu machen. Bspw. bei der Karlsruher Straße, wo die Benutzungspflicht des mangelhaften Radwegs 2010 aufgehoben wurde. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn immer noch vom Autoverkehr be-

drängt, ist auf dem viel zu schmalen Gehweg, aber auch nicht sicher. Hier soll noch dieses Jahr eine Piktogrammspur auf der Fahrbahn verdeutlichen, dass Radfahren dort erlaubt und erwünscht ist. Der Gehweg soll vorerst für weniger selbstbewusste Radfahrer freigegeben bleiben, bis sich die Koexistenz auf der Fahrbahn eingestellt hat. Das vorgeschlagene, vielfältige Verkehrsbeziehungen im Ort und in die Nachbarorte berücksichtigende Routennetz steht nun zur Diskussion. Für die Bergstr. wird eine Radstraße vorgeschlagen, für zwei Knoten Umbauten, außerdem der Ausbau von Fahrradparken incl. B&R. Weitere Maßnahmen folgen noch. Heiko Jacobs

Besserer ÖPNV in der Südpfalz und bessere Verbindungen über den Rhein

Auf Einladung von PRO BAHN sprach beim jüngsten Treffen der Geschäftsführer des Zweckverbandes Schienennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd Michael Heilmann über Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Rheinland-Pfalz mit allen seinen Auswirkungen auch auf die Region Karlsruhe.

Der Rheinland-Pfalz-Takt 2015 ist ein gemeinsames Projekt der beiden für die Schiene zuständigen Zweckverbände SPNV-Nord und SPNV-Süd, des Landes Rheinland-Pfalz und des Saarlandes in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in NRW, Hessen, B-W und Luxemburg. Ziel des Projektes sei es, einen landesweiten Nahverkehr aus einem Guss zu installieren, der autofreie Mobilität für alle sichert und zwar in den Ballungsräumen genauso wie in ländlichen Regionen.

Er berichtete, dass als Ergebnis jahrelanger Planungen seit Dez. 2014 große Teile des öffentl. Verkehrs grundlegend überarbeitet wurden und somit an die geänderten Anforderungen der Gegenwart und der nächsten 10 bis 15 Jahre angepasst und attraktiver gestaltet wurden. Alleine das Angebot an Fahrten im Schienenverkehr wurde schrittweise um ca. 20 % gesteigert. Neue Verbindungen mit Regionalexpress-Zügen und Regionalbahnen sowie darauf abgestimmte Buslinien vernetzen inzwischen die Regionen des Landes besser als je zuvor. Und neue moderne Fahrzeuge bieten deutlich mehr Komfort und Service.

Für die Region Karlsruhe besonders interessant waren Heilmanns Feststellungen, dass große Anstrengungen unternommen wurden und noch werden, um den Schienenverkehr über den Rhein attraktiver zu machen. Ein nicht zu vernachlässigender Pluspunkt dürfte dann die damit einhergehende Entlastung des Nadelöhrs Straßenrheinquerung sein. Damit könnte der Druck auf die Forderung nach einer zusätzliche Straßenbrücke gemindert werden. Bekanntlich ist diese sehr umstritten und wird auch von PRO BAHN abgelehnt.

Eine wichtige Maßnahme war die Einführung der Flügelung einiger Regionalexpresszüge in Landau, um durchgehende Verbindungen sowohl Richtung Neustadt als auch Richtung Pirmasens von Karlsruhe aus anzubieten. Lei-

der ist das Zusammenkuppeln von Zügen ein sehr viel komplexerer Vorgang als das Teilen, sodass sich die Fahrzeiten um bis zu fünf Min. verlängern. Wir von PRO BAHN bedauern sehr, dass an keiner Stelle ausreichende Aktivitäten entwickelt werden, zeitraubende Vorgänge bei gleicher Sicherheit zu beschleunigen, sondern die billigende Inkaufnahme massiver Verzögerungen eher die Regel ist (z. B. auch am Bahnübergang in Kleinsteinbach).

Beim Thema Bundesverkehrswegeplan zeigten sich die Anwesenden enttäuscht, dass alle Schienenprojekte aus dem vordringlichen Bedarf entfernt wurden. So auch der zweigleisige Ausbau Wörth – Winden und deren Elektrifizierung. Trotzdem hofft Heilmann, dass über kommunale Finanzierungen (GVFG bzw. Entflechtungsgesetz) wenigstens abschnittsweise Winden – Kandel zweigleisig werden kann. Da dadurch das gegenseitige Abwarten der RE-Züge in Winden entfielen, würde sich die Fahrzeit von/zum Karlsruher Hbf verkürzen. Dies hätte neben der Attraktivitätssteigerung zur Folge, dass die Anschlüsse zum/vom Fernverkehr sicherer erreicht würden.

Das derzeitige Sorgenkind der Südpfalz, die AVG-Linien S51/S52 Germersheim – Wörth – KA, wird voraussichtlich erst in einigen Jahren entschärft, da derzeitige Verträge dies nicht zulassen. Die von PRO BAHN gewünschte Verlängerung der S-Bahn RheinNeckar von GER über Wörth nach KA fällt darunter. Trotzdem hat man kleine Verbesserungen erreicht: So wurde die Pünktlichkeit verbessert und das Problem ausfallender Züge wird es in absehbarer Zeit nicht mehr geben. Auch in Germersheim wurde die Anschlusssituation durch kürzere Umsteigewege wesentlich verbessert.

So wie in Baden-Württemberg gibt es auch in Rheinland-Pfalz die stündlich verkehrenden Regiobuslinien für die Regionen, die keine ausreichende Schienenanbindungen haben.

Heilmann konnte die freudige Botschaft überbringen, dass im kommenden Jahr zwischen Wörth und Straßburg vier durchgehende Zugpaare verkehren werden und der KVV ab Dezember an Wochenenden für Zeitkarteninhaber ein Elsass-Ticket anbieten wird.

Gerhard Stolz



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

Öffnungszeiten:

Di. 9-12 BUZO **14-17** NABU

Mi. 9-13 BUZO/NABU **17-20** ADFC

Do. 9-13 BUZO/NABU **14-19** B/A

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

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

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
8.11.!, 6.12., 3.1., 7.2., 7.3., 4.4., 2.5., 6.6., 4.7., ...

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

Termine

5. November 2016

Reparaturcafé, Reparieren statt Wegwerfen!
reparaturcafe-karlsruhe.de Kinder- u. Jugend-
haus Oststadt, Rintheimer Str. 47, 12–18 Uhr.

9. November 2016 Karlsruher Abendmarkt

Besonderer Markt mit biologischen und hand-
werklich erzeugten Produkten im Rahmen
„Grüne Stadt Karlsruhe“. Marktplatz 16–20 Uhr

7. Dezember 2016 19 Uhr

Naschpflanzen für Menschen und Bienen

Beeren, Früchte, Obst – Ideen für's ganze Gar-
tenjahr. Hermann Meschenmoser (LTZ Augus-
tenberg). Zukunftsraum, Rintheimer Str. 46.

10. Dezember 2016

Trans-PAMINA-Tour nach Straßburg,

von Karlsruhe Hbf mit der Bahn zum Weih-
nachtsmarkt in Straßburg, s. S. 10.

18. Januar 2017

Bienen – wesensgerechte Haltung: Was ist

das? Die Art der Haltung orientiert sich an
den natürlichen Bedürfnissen u. Instinkten des
Bienenvolks. Katrin Sonnleitner, Proj. Beete&
Bienen. Zukunftsraum, Rintheimer Str. 46, 19 h

15. Februar 2017

Bienen – wesensgerechte Haltung: Wie

geht das? Bienenhaltung in „Klotzbeuten“ und
deren Bau. Rainer Romer, Projekt Beete&Bie-
nen. Zukunftsraum, Rintheimer Str. 46, 19 Uhr.

25. Nov., 30. Dez., 27. Jan., 24. Feb., ...

Critical Mass – Radtour, Kronenplatz, 18 Uhr,
s. a. facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

kais-pizza.de

HeimService
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



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