

umwelt & verkehr

Karlsruhe

3. Jahrgang Heft 2/2005 Juli 2005

**Abwassereinleitungen in
geschützte Auenwaldgebiete!**

10 Jahre „Schönes-Wochenende-Ticket“

ÖV-Finanzkrise und Kombilösung

Bundestagswahl & Umwelt

Feldzug gegen Hybrid-Pappeln



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im letzten umwelt&verkehr haben wir im Vorwort unsere Erwartungen an den neuen Verkehrsminister des Landes, Stefan Mappus, geäußert. Mittlerweile ist der Neue der Alte und Heribert Rech übernimmt als Innenminister die Aufgaben von Stefan Mappus, da es das ehemalige Ministerium für Umwelt und Verkehr in dieser Form nicht mehr gibt. Während das Umweltressort nun als eigenes Ministerium unter Leitung von Tanja Gönner firmiert, wird das Verkehrsressort dem Innenministerium zugeschlagen. Es bleibt zu hoffen, dass die Umwelt und insbesondere die Reaktorsicherheit hierdurch eine Stärkung

erfahren und die Verkehrspolitik bei der Arbeit des Innenministeriums nicht an letzter Stelle steht, wie in dessen Organigramm dargestellt. Auf Bundesebene stehen möglicherweise weitaus größere Änderungen an: Bleibt es beim Atomausstieg und bei der Förderung regenerativer Energien? Werden die Mittel für Bus und Bahn gekürzt oder werden endlich die Weichen für einen weiteren Ausbau der Schiene gestellt? Wir hoffen, dass nach den angekündigten Neuwahlen die Umwelt nicht auf der Strecke bleibt – Sie und wir können es mitentscheiden.

Um unsere Zeitschrift umwelt&verkehr weiter optimieren zu können, haben wir auf der Seite 15 (und im Internet) einen kleinen Fragebogen abgedruckt und bitten Sie um Mitteilung Ihrer Einschätzung, Anregungen und Wünsche.

Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen wie immer

BUZO, PRO BAHN und VCD

J. Haack

H. Rech

Johannes Hertel

Inhalt:

Vorwort BUZO.....	3
„Neues Geld bewegt die Welt“.....	4
Blockheizkraftwerke als Alternative beim Erneuern der Heizung.....	4
Abwassereinleitungen in das Naturschutzgebiet „Altrhein Kleiner Bodensee“ und angrenzende Waldflächen.....	5
Unsinniger Feldzug gegen Hybridpappeln und seine Folgen	6

Aktion „Korken für Kork“ – Sammeln Sie mit!.....	7
„Rechnergestütztes Betriebsleitsystem“ (RBL).....	8
10 Jahre „Schöne-Wochenende-Ticket“.....	8
Auch nach der Bundestagswahl: Konsequenz für die Umwelt!.....	9

Stand ÖV-Finanzkrise und Stand Kombilösung Karlsruhe.....	10
Typologie der Radfahrer.....	13
Radverkehr in Karlsruhe.....	14
Umfrage.....	15
Unterschriftenliste Gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein.....	15
TERMINE.....	16



Impressionen „Mobil ohne Auto 2005“

Zwei Spezialräder in Aktion: Eins als 4-Personen-Familien-Transportmittel und eins als Info-Stand von BUZO und VCD, an dem wir weitere Transportmöglichkeiten mit Fahrrädern demonstrierten. Am Stand von links nach rechts: Petra Schenk, Margarete Ratzel und Johannes Stober.

Foto: Heiko Jacobs

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

Fotos: U. Haack, J. Hertel, J. Honné, Diakonie Kork, J. Meister, U. Müllerschön, U. Ratzel, P. Schenk, C. Weber,

Titelfoto: H. Jacobs: Atomkraftwerk Philippsburg: „Bleibt es beim Atomausstieg?“ s.a. Artikel zur Wahl

Impressum

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

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

Abonnement für Nichtmitglieder 10,- € jährlich.

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

über Arbeitsmangel im zurückliegenden Halbjahr brauchten wir uns nicht zu beklagen. Mehrere wichtige Termine und Veranstaltungen haben unsere Zeit in Anspruch genommen. Besonders das Wohnprojekt Birkenhof, das in Daxlanden im Bereich eines Naturschutzgebietes angesiedelt werden soll (siehe u&v 1/05 und Bild unten), hat uns über längere Zeit beschäftigt. Die Pressemitteilung der Naturschutzverbände (BUZO federführend), unsere Leserbriefe in den BNN sowie unsere Wortmeldungen bei verschiedenen öffentlichen Veranstaltungsterminen führten dazu, dass die Bürger/innen endlich auch über die Nachteile des für das Wohnprojekt vorgesehenen Standortes informiert wurden. So haben wir unsere ablehnende Haltung auch auf der öffentlichen Veranstaltung des Bürgervereins Daxlanden mit OB Fenrich zu dem nicht vertretbaren, in der hochwassergefährdeten Federbachaue gelegenen Projektstandort eindeutig kund getan, sowie die Erweiterung des Naturschutzgebietes gefordert. Erfreulicherweise wird der Standort seitdem vermehrt in der breiten Öffentlichkeit diskutiert. Als weiteren Erfolg können wir verbuchen, dass aufgrund unseres Drängens nun eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt wird, die über ein Jahr andauern wird, um wichtige Artengruppen erheben zu können. Ursprünglich waren seitens der Stadt richtungsweisende Aussagen bereits für den Sommer angekündigt worden, was fachlich jedoch überhaupt nicht möglich ist.

Im April 1995 begannen in Karlsruhe die ersten Maßnahmen zur Umsetzung der



Das auf drei Seiten vom bestehenden Naturschutzgebiet (NSG) „Fritschlach“ umgebene Birkenhofgelände ist aufgrund seiner hochwassergefährdeten Lage in der Federbachaue nicht zur Bebauung geeignet. Das aufkommende Schilf zeigt deutlich den permanent sehr geringen Grundwasserflurabstand an. Die BUZO fordert die Arrondierung des NSG
Foto: Johannes Meister

Agenda 21. „Global denken, lokal handeln“ lautete das Motto damals und ist es heute noch. Karlsruhe war eine der ersten deutschen Großstädte, die sich der Thematik behördenmäßig annahm. Im Bürgersaal des Rathauses wurde das 10-jährige Jubiläum mit einem Festakt gewürdigt. Auch wir konnten als Mitgestalter des Agendaprozesses (z.B. Broschüre Grüner Marktplatz Karlsruhe) daran teilnehmen.

Ebenso im April gab es zum Thema Golfplatz Hohenwettersbach ein Treffen der organisierten Gegner (NABU, BUND, BUZO u.a.), mit einigen Vertretern des Hohenwettersbacher Ortschaftsrates im dortigen Rathaus. Wir konnten dort in einem sehr sachlich geführten Gespräch unsere Argumente gegen den Golfplatz darstellen. Grundlage unserer Kritik war eine ausführliche Stellungnahme der Umweltverbände (NABU federführend) und die in den BNN veröffentlichte Presseerklärung.



Die Gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein wurde am 26. April 2005 auf dem Hofgut Maxau gegründet.
Foto: Ute Müllerschön

Im gleichen Monat wurde in Karlsruhe die gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein ins Leben gerufen. Es handelt sich hierbei um ein Bündnis aus Umweltverbänden, Landwirten, Kirchen, Gewerkschaften, Bäckern, Einzelhändlern und weiteren Organisationen, Unternehmen und Einzelpersonen, z.B. auch aus der Gastronomie. Das Bündnis setzt sich dafür ein, dass die Landwirtschaft, die Weiterverarbeitung von Lebensmitteln, die Gastronomie, Handel und Konsum gentechnikfrei bleiben können. Die pressewirksame Erklärung fand auf dem Hofgut Maxau statt. Kurze Stellungnahmen der beteiligten Gruppen und Personen manifestierten den Ablauf der Veranstaltung, die von Achim Schwind (BUND-Regionalgeschäftsführer), Thomas Müllerschön (Landwirt, Karlsruhe-Maxau) und Helmut Petrik (Bio-



Waldpflanzaktion im Hardtwald: Der pensionierten Förster Knobloch mit Mitgliedern der Hardtwaldfreunde. Foto: Petra Schenk

Landwirt, Pfinztal) organisiert worden war. Die BUZO ist natürlich auch Mitglied und auch Sie können mit Ihrer Unterschrift das Projekt unterstützen und insbesondere Unterstützer gewinnen helfen – z.B. Landwirte, Lebensmittelhändler, Café- oder Restaurantbetreiber. Eine Unterschriftenliste befindet sich auf Seite 15, ausführliches Infomaterial hierzu liegt aus im BUND-Ökozentrum und BUZO-Umweltzentrum.

Die von der BUZO organisierte Veranstaltungsreihe kommt auch dieses Jahr gut an. Das Bild stammt von der Waldpflanzaktion unter Leitung der Hardtwaldfreunde e.V. mit Förster Kurz.

Zu Mobil ohne Auto am 19. Juni (MoA) gab es in diesem Jahr wieder ein großes Programm auch mit unserer Beteiligung. Mehr darüber wird im nächsten Heft zu lesen sein.

Petra Schenk hat unsere Infoständer und Regale durchsortiert, aktualisiert und übersichtlich, nach Sachgebieten beschriftet, gegliedert. Wir können gutes Infomaterial zu fast allen umweltrelevanten Sachgebieten anbieten. Bemerkenswert, weil sie einen interessanten Leitfaden für die Freizeitgestaltung bieten, finde ich die Reihe Naturführer Karlsruhe – zu Fuß und mit dem Fahrrad durch die Natur. Herausgeber ist das Umweltamt der Stadt, vorrätig auch bei uns.

Die Nachfrage nach unserer Zeitschrift umwelt & verkehr Karlsruhe ist erfreulicher Weise noch sehr viel höher als angenommen. Daher haben wir die Auflage ein weiteres mal auf nun 3.000 Exemplare erhöht. Besonders in den KVV-Kundenzentren am Hauptbahnhof und Europaplatz sowie in der Mobilitätszentrale am Marktplatz, wo wir die meisten Interessenten erreichen, legen wir jeweils mehrfach Hefte nach.

Bis dann, Ihr Uwe Haack

Ansprechpartner:
Diplom Physiker Reinhard Welker
Karlsbad-Langensteinbach
Tel. 07202 - 93 61 86
Fax: 07202 - 40 50 23

Wann stoppt die Stadt Karlsruhe Ihre Abwassereinleitungen in das Naturschutzgebiet „Altrhein Kleiner Bodensee“ und angrenzende Waldflächen?

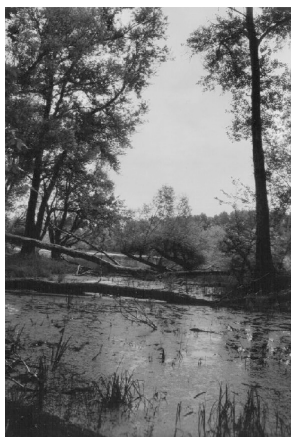
Wie lange will sie noch rücksichtslos über die Belange des Naturschutzes und der Nachbargemeinde Eggenstein-Leopoldshafen hinweggehen?

Bekanntlich hatte sich die Stadt Karlsruhe als Kulturhauptstadt beworben. Mag man zu dieser Angelegenheit positiv oder negativ stehen, sei dahingestellt. Eines steht jedenfalls fest: Zur mindesten Kultur gehört es, dass unsere Städte und Gemeinden ihre anfallenden Abwässer vorschriftsmäßig klären und nach Recht und Ordnung in Vorflutergewässer ableiten. Und gerade hier hat die Stadt Karlsruhe seit langen Jahrzehnten ihre Hausaufgaben nicht im Geringsten erfüllt. Bei immer wiederkehrenden Hochwassern kommt es vor, dass das städtische Klärwerk nicht alle anfallenden Wassermengen aufnehmen und klären kann. Deshalb wird ein Teil ungeklärt über den Hauptsammelkanal (im Volksmund von Neureut und Eggenstein seit den 20er Jahren Rio-Stinko genannt) am Klärwerk vorbei über die Alb und den Albkanal in den Gemeindefeld von Eggenstein-Leopoldshafen flächig eingeleitet. Ab ca. 6,40 Meter Rhein-Pegelstand Maxau kann von der Alb nichts mehr direkt in den Rhein eingeleitet werden.

Dies hat zur Folge, dass ein herrliches Auenwaldgelände mit einer Breite von ca. 100 Meter bis 1,5 km als Opferstrecke überflutet wird. Diese Fläche wird im Westen durch den Hochwasserdamm (HWD) XXVII und dem Rheinuferleimpfad auf ca. 5 km Länge, im Osten durch die HWD XXVIII und XXX auf ca. 7 km Länge begrenzt. In diesem Bereich befinden sich außer dem Albkanal und dem Pfinzentlastungskanal die Flächen des Naturschutzgebietes „Altrhein Kleiner Bodensee“, des Schmutzgermeeres und des Alten Hafens. Einst waren dies mit viel Schilf und Wassernüssen bewachsene Kleinode und Badestrände. Heute sind sie durch Abwassereinleitungen der Stadt Karlsruhe zu Schlammkloaken mit allen möglichen Gift- und Schadstoffen verkommen, weisen nur

noch Restbestände dieser Arten auf und siechen dahin.

Bei Pegelstand 6,40 m kann über die Mündung des Alten Hafens bei Leopoldshafen ebenfalls nichts mehr in den Rhein eingeleitet werden. Dies hat zur Folge, dass alle Abwässer der Alb und von den Städten Karlsruhe und Ettlingen (sogar rheinaufwärts) einen ca. 3 km langen, flächigen Rückstau bis zur Alb und auch in das Naturschutzgebiet „Altrhein Kleiner Bodensee“ verursachen. Erst bei Niedrigwasserführung des Rheinstromes kann das oft wochenlang eingestaute Hochwasser wieder langsam abfließen. Die Folge ist, dass mehr oder weniger klares Wasser abfließt und die meisten Gift- und Schadstoffe absinken und in der Überflutungsfläche (hauptsächlich im NSG) zurückbleiben. Bereits Jahrzehnte vor dem allgemeinen Waldsterben (1980) sind in diesen Überschwemmungsflächen immer wieder zahlreiche wertvolle Edellaubhölzer abgestorben.



Das Naturschutzgebiet „Altrhein Kleiner Bodensee“ ... Foto: Uwe Haack

Den geschilderten Umweltsünden muss endlich Einhalt geboten werden! Nun fragt sich aber wie. Ideen gab es schon mehr als genug. Viel Schriftverkehr von und nach überall gab es lange Jahrzehnte, bisher erfolglos. Immer handelte es sich um Verlegung des Klärwerkes an den Rhein oder um den Bau eines Hebewerkes in der Nähe des Rheinufers. Diese beiden Vorhaben sollten endlich zu den Akten gelegt und vergessen werden, weil sie aus Finanz- und Naturschutzgründen niemals zu realisieren sind.

Eine neue, sinnvolle und erprobte Möglichkeit zeichnet sich ab. Geradezu vorbildlich hat die geschädigte Nachbargemeinde Eggenstein-Leopoldshafen bereits vor vier Jahren eine Lösung geplant und mit großem Erfolg auch durchgeführt. Gemeinsam mit dem Forschungszentrum Karlsruhe wurde eine ca. 3 km lange, geschlossene Vorflutleitung vom Klärwerk in Leopoldshafen (sogar über Gemarkung Linkenheim) direkt in den Rhein



... wird ab einem Rhein-Pegelstand von 6,4 m erheblich durch Abwässer beeinträchtigt. Von seltenen Pflanzenarten wie der wertvollen Wassernuss, die hier ihr bundesweit größtes Vorkommen hatte, sind mittlerweile nur noch Restbestände vorhanden. Wann endlich handelt die Stadt Karlsruhe? Foto: Uwe Haack

verlegt. Seitdem werden die Anliegergemeinden entlang des 26 km langen Rheinniederungskanaals zwischen Linkenheim und Philippsburg mit keinem Liter Abwasser aus Eggenstein-Leopoldshafen belastet. Hier sollte sich die Stadt Karlsruhe ein Vorbild nehmen.

Seit letztem Jahr ist etwas Bewegung in die Sache gekommen. Vier Fraktionen des Gemeindeparlamentes Eggenstein-Leopoldshafen haben über die Gemarkungsgrenze hinweg mit ihresgleichen des Stadtparlamentes Karlsruhe Verbindung aufgenommen. Man kann damit rechnen, dass dieses Jahr eine Fortsetzung folgt, sicher auch mit einer Begehung im Schadensgebiet.

Mit diesen Zeilen ergeht ein dringender Appell an alle, die es betrifft: Ämter, Parteien, Verbände usw., sowie an alle Menschen, denen etwas daran liegt, dass wir unseren heimatlichen Auenwald von Eggenstein-Leopoldshafen, den wir von unseren Vorfahren in gutem Zustand übernommen haben, auch an unsere nachkommenden Generationen in einigermaßen lebensfähigen und lebenswertem Zustand übergeben und nicht weiter als Opferlandschaft verkommen lassen!

Bei all den vielen Bemühungen wie Begehungen, Beratungen, Untersuchungen, Berichten, Besprechungen, Versprechungen und Spesen ist bisher leider nichts Konkretes gewesen. Das Kleinod „Kleiner Bodensee“ muss nun endlich gerettet werden und darf auf keinen Fall weiter vor die Hunde gehen. Worte und Argumente wurden bisher genug gewechselt. Nun müssen wirklich echte Taten folgen!

Wilhelm Knobloch

Es stellte sich heraus, dass die Hybridpappel (*Populus x canadensis*) für Schmetterlinge glücklicherweise ein nahezu gleichwertiger Ersatz für die fast ausgestorbene Schwarzpappel ist.

Eggenstein-Leopoldshafen Stellungnahmen zur Maßnahme bei den Fachbehörden ein und leitete diese an ihn weiter. Die LfU betont in ihrer an die Gemeinde gerichteten Stellungnahme zu der Maßnahme: „Es ist zweifellos sinnvoll, bei der Abwägung unterschiedlicher Naturschutzbelange im Bereich des Eggensteiner Altrheins der langfristigen Erhaltung des Gewässers Vorrang gegenüber der Erhaltung von Gehölzen, insbesondere von nichtheimischen Arten, einzuräumen“ und begrüßt deshalb ausdrücklich die rasche Umsetzung der „Ufergehölzpflege“. Das Regierungspräsidium Karlsruhe bezeichnet die Maßnahme als „fachlich fundierte Grundlage“ für die Antragstellung für das LIFE-Projekt „Rheinauen“ und ergänzt, „eine Abänderung der Maßnahmen entgegen dem Antrag könnte außerdem die



Im Rahmen einer als „Pflegemaßnahme“ bezeichneten Fällaktion wurden am Eggensteiner Altrhein neben zahlreichen Hybridpappeln ...



... auch mindestens zwei stattliche Exemplare der seltenen Schwarzpappel gefällt (siehe unterschiedliche Rindenstruktur sowie die Wucherungen an der Schwarzpappel!). Grundsätzlich sollten alle noch vorhandenen Schwarzpappeln geschützt sowie - wo möglich und sinnvoll - junge gepflanzt werden. Hybridpappeln bei Fällaktionen alle auf einen Schlag zu entnehmen, ist verbreiteter Unsinn! Sie sollten lediglich erst dann langfristig nach und nach herausgenommen werden, wenn als Ersatz dafür anzupflanzende Schwarzpappeln zu stattlichen Exemplaren herangewachsen sind. Ansonsten wird zahlreichen Schmetterlingsarten, die auf alte Pappeln angewiesen sind, die Lebensgrundlage entzogen.

Pappelfotos: Carsten Weber

Förderung durch die EU gefährden.“

Die BUZO fordert die Naturschutzverwaltung, Naturschutzvereine, Gemeinden und Forstleute auf, alle noch vorhandenen Schwarzpappeln zu schützen und als angestammte Art wo möglich und sinnvoll durch Anpflanzungen zu fördern. Sicherlich können, wenn genügend neu gepflanzte Schwarzpappeln eines

Tages zu alten Exemplaren herangewachsen sind, Hybridpappel eliminiert werden. Bis dahin sind aber gerade alte Hybridpappeln für viele seltene Schmetterlingsarten wie die große Pappelglucke unverzichtbar und zumindest in einem gewissen Umfang zu erhalten. Im geschilderten Fall wäre es sinnvoll gewesen, die „bearbeiteten Bereiche“ vor der Fällaktion zumindest auf das Vorhandensein der seltenen

Schwarzpappeln sowie seltener Tierarten wie der Pappelglucke zu überprüfen. Beides ist unschwer möglich!

Margarete Ratzel

Aktion „Korken für Kork“ – Sammeln Sie mit!

Das Umweltzentrum sammelt Korken, die an das Epilepsiezentrum Kork (bei Kehl) weitergegeben werden. Dort werden Korken bereits seit 13 Jahren von Behinderten zu Dämmstoffgranulat und Leichtlehm-Baustoffen weiterverarbeitet. Täglich werden dort 5-7 qm Kork – dies entspricht einer Menge von 190.000 bis 260.000 Einzelkorken – aufgearbeitet. Durch Schrotung entsteht wertvolles Korkgranulat, das in Säcke verpackt und als RecyKORK® vom Epilepsiezentrum vertrieben wird.

Kork ist leicht, elastisch, dämpft Trittschall, isoliert, dichtet und ist schwer entflammbar. Außerdem hat er hervorragende Wärmedämm- und -speichereigenschaften, ist feuchtebeständig, verotungs- und fäulnisfest. Aufgrund dieser hervorragenden Eigenschaften wird Kork in vielen Bereichen zur Dämmung eingesetzt.

Kork ist ein wertvoller Rohstoff und viel zu wertvoll für die Mülltonne! Es handelt sich um die Rinde der Korkenziehe, die vorwiegend im westlichen Mittelmeer-

raum wächst. Erstmals können die Bäume im Alter von etwa 25 Jahren geschält werden. In einem Abstand von etwa 7-10 Jahren kann erneut Kork „geerntet“ werden. Wegen der hohen Nachfrage werden die Bäume mitunter aber schon vor Ablauf dieser Schonfrist geschält, was zu Pilzbefall und vorzeitigem Absterben der Bäume führen kann.

Im Jahr 2000 wurden 120 Millionen Korken = 3.000 m³ Korken gesammelt. Dies entspricht ca. 10 % des Bundesaufkommens von Korken. Die meisten Korken landen heute also noch auf dem Müllberg! Da in Kork laufend Kapazitäten frei sind und dringend Korken gesucht werden, macht es Sinn, diese Einrichtung zu unterstützen. So handeln wir nicht nur im Sinne des Umweltschutzes, sondern leisten auch einen Beitrag für diese soziale Einrichtung.

Wer die Aktion „Korken für Kork“ unterstützen möchte, kann im eigenen Haushalt Korken sammeln und diese regelmäßig zu den Öffnungszeiten im Umweltzentrum Karlsruhe oder an jeder Wertstoffstation abgeben. Wer sich darüber hinaus engagieren möchte, kann natürlich auch am eigenen Arbeitsplatz in Absprache mit dem Arbeitgeber eine dauerhafte Sammelaktion starten und Kollegen/innen zum



Mitarbeiter des Epilepsiezentrum Kork bei der Arbeit mit den Korken. Im Zentrum entstehen umweltfreundliche Recycling-Produkte aus Kork. Foto: Diakonie Kork

Sammeln motivieren. Sammelstellen sollten neben Betrieben möglichst auch in Schulen, Rathäusern, Kirchengemeinden, Weinhandlungen usw. eingerichtet werden. Sie leisten damit einen wertvollen Beitrag zur

- Reduzierung des Müllaufkommens
- Verminderung des Raubbaus an der Korkenziehe
- Verminderung weiterer Transportwege
- sinnvollen Beschäftigung behinderter Menschen

Direktinfos zur bundesweiten Sammelaktion „Korken für Kork“ sowie die mehrwegfähigen Sammel- und Transportsäcke erhalten Sie bei RecyKORK®, Hanauerland Werkstätten, WfB, Abtlg. RecyKORK®-Lehmbausystem, Landstraße 1, 77694 Kehl-Kork

Margarete Ratzel



Wie funktioniert das „Rechnergestützte Betriebsleitsystem“ (RBL)?

Der Vortragsraum der Verkehrsbetriebe platzte beinahe aus allen Nähten bei der sehr gut besuchten Veranstaltung, die PRO BAHN im Rahmen der Veranstaltungsreihe der BUZO am 14.4.2005 organisierte.

Die zahlreichen interessierten Besucher wurden von Ralf Messerschmidt von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) zuerst sehr ausführlich und verständlich über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) und die technischen Möglichkeiten und Grenzen informiert, bevor zum Abschluß der Veranstaltung noch ein Besuch in der Leitstelle auf dem Programm stand.

Für die Laien sind im Karlsruher Stadtbild vor allem die neuen elektronischen Anzeigetafeln an vielen Haltestellen in der Innenstadt auffällig. Dass dahinter aber ein aufwendiges technisches System steht, lernte man erst im Verlauf des Vortrags von Herrn Messerschmidt. Um überhaupt etwas anzeigen zu können, braucht die Anzeigetafel Informationen, die sie von der Leitstelle in der Tullastraße erhält. Diese wiederum ruft in regelmäßigen Intervallen (ca. alle 30 Sekunden) nacheinander die Positionen von allen Fahrzeugen der VBK und der AVG ab, die aktuell im Stadtgebiet von Karlsruhe im Einsatz sind. Danach vergleicht sie automatisch diese Positionsdaten mit dem hinterlegten Fahrplan.

So können Abweichungen sofort an die Anzeigetafeln weitergeleitet werden. Außerdem kann die Leitstelle sofort reagieren, um bei Verspätungen eventuelle Anschlüsse noch zu sichern oder gegebenenfalls auch Umleitungen zu organisieren.

In der Praxis zeigen sich dann aber doch verschiedene Tücken des Systems, die der Unkundige zum Teil nur

mit Kopfschütteln quittiert, wenn er die Hintergründe nicht kennt. Ein Problem ist z.B., dass nicht alle Fahrzeuge an das RBL angeschlossen sind. So sind nur die modernen Niederflurstraßenbahnen und die großen Stadtbahnen (Ein- und Zweisystemfahrzeuge) mit der entsprechenden Technik ausgestattet. Bei den älteren Straßenbahnen, die z.B. noch auf der Linie 5 fahren, lohnt sich der Aufwand des Einbaus nicht mehr, da sie nur noch kurze Zeit im Einsatz sein werden. Bei den Linienbussen ist das Bild noch sehr viel bunter. Erst im Laufe der Zeit sollen auch hier alle Fahrzeuge flächendeckend ausgerüstet werden. Und durch die verschiedenen

Busunternehmen, die im Auftrag der VBK mit eigenen Bussen Verkehrsleistungen in und um Karlsruhe übernehmen, entstehen auch Unsicherheiten, da noch nicht alle Fahrer entsprechend instruiert oder ausgebildet sind, um ihre Geräte an den Schnittstellen, an denen sie wieder in den RBL-Bereich hineinfahren, neu dort anzumelden.

Ein weiterer Unsicherheitsfaktor entsteht durch die Datenübertragung per Funk. So gibt es im Stadtgebiet einzelne Stellen wie z.B. die sehr enge Schillerstraße, in der kein Funksignal übertragen wird. Eine dort fahrende Straßenbahn ist dann in einem „Funkloch“ und kann vom RBL nicht geortet werden.

Wenn ein Fahrzeug der VBK oder der AVG nicht per Funk geortet werden kann – was bei „Funklöchern“ oder bei Fahrten außerhalb der Stadtgrenze der

Fall ist – dann erscheint auf der Haltestellenanzeige die Zeitangabe mit „ca“. Erst wenn es geortet wird, das heißt aus dem Funkloch heraus ist oder die Stadtgrenze überquert hat, dann erscheint auf der Anzeigetafel die genaue Angabe, z.B. „in 6 Minuten“.

Doch auch das stimmt manchmal nicht. So zum Beispiel, wenn bei einem Unfall, Stau oder bei einem technischen Problem ein Fahrzeug aufgehalten wird. Dann erscheint über einen längeren Zeitraum die Angabe, dass eine Bahn in 3 Minuten komme, was aber nur besagt, dass sie sich in einer Entfernung befindet, für die sie bei normalen Verhältnissen 3 Minuten benötigen würde.

Durch die zeitlichen Abstände von ca. 30 Sekunden, in denen die Fahrzeuge per Funk geortet werden, können auch Ungenauigkeiten entstehen, dass z.B. auf einer Anzeigetafel die Bahnen in einer falschen Reihenfolge angezeigt werden. Der Rechner „weiß“ dann noch nicht, dass an einer nahen Kreuzung ein Fahrzeug vor ein anderen eingeschert ist und so die Reihenfolge durcheinander gebracht hat.

Durch die sehr genauen Erklärungen bekam man ein gutes Verständnis für die vielfältigen Probleme, die hinter einem äußerlich so einfach wirkendem Gerät wie einer Anzeigetafel stecken und man verstand, dass das System wohl nie ganz 100%ig genau arbeiten kann, selbst wenn wirklich einmal alle Fahrzeuge mit der entsprechenden Technik ausgerüstet sind und wenn alle geplanten 150 Anzeigetafeln montiert sind: die „Überraschungen“ des öffentlichen Verkehrs sowohl auf der Schiene wie auch auf der Straße arbeiten immer dagegen an.

Jörg Maurer



Fotos: Uwe Haack



Das „Schöne-Wochenende-Ticket“ (SWT) hat 10jähriges Jubiläum

Am 1.2.1995, also ein gutes Jahr nach dem Start der Bahnreform, wurde es, auch zur großen Überraschung der Bahnfreunde, in die Bahnwelt gesetzt: Fünf Erwachsene oder Familien mit al-

len Kindern unter 18 Jahren konnten an Samstagen und Sonntagen die damaligen Nahverkehrsangebote von der DB Regio für 15,- DM nutzen! Ein unglaubliches Angebot, wenn man

wusste, was an Trassengebühren, Stationen- und Service-Entgelten usw. von den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen seit dem 1.1.1994 gezahlt werden musste.

Der Erfolg dieses Angebots ließ nicht lange auf sich warten. Die Nahverkehrszüge waren am Wochenende deutschlandweit voll bis überfüllt. Die schlimmsten Horrorgeschichten geisterten durch den Blätterwald und in sachlicherer Form durch die Fachpresse. Seit Jahren und vielleicht sogar seit Jahrzehnten fuhren erstmals wieder Erwachsene und Kinder mit „der Bahn“, die diesem Verkehrsmittel wegen des unausrottbaren Vorurteils „zu teuer“ schon vor langer Zeit den Rücken gekehrt hatten.

Dass DB Regio auf den unerwarteten Ansturm auch nach Monaten nicht mit längeren Zügen reagierte, war typisch. Höhere Einnahmen waren natürlich erwünscht, der Aufwand durfte sich aber nicht erhöhen. Die Zugbegleiter ihrerseits machten an Wochenenden überhaupt keine Anstalten mehr, durch die überfüllten Züge zu „turnen“, um Fahrscheine zu kontrollieren. Noch heute werde ich an Sonntagen im RE Würzburg – Stuttgart nur sehr selten kontrolliert. Ich frage mich wirklich langsam, wozu ich noch eine Fahrkarte kaufe? Die Antwort auf eine entsprechende Frage an den Zugbegleiter lautete sinngemäß: Wie soll ich noch Fahrkarten prüfen können, wenn fast jeder Reisende nur noch sagt, der da vorne irgendwo hat das SWT für uns.

Ein weiterer (subjektiver) Eindruck von mir war, dass viele Reisende nur die Strecken befuhren, die sie offenbar

noch „von früher“ her kannten. Eine möglichst gleichmäßige Nutzung aller Nahverkehrsangebote von DB Regio am Wochenende war offensichtlich nicht zu erreichen. Die jahrzehntelange negative Berichterstattung in den Medien über „die Bahn“, insbesondere über Streckenstilllegungen in allen Landesteilen, hatten sich wohl so stark in den Köpfen der meisten Menschen festgesetzt, dass sie ohne Kursbuch o.ä. gar nicht mehr wussten, wie viele so genannte Nebenstrecken tatsächlich noch bedient werden. Wenn ich z.B. im Winter zum Langlauf nach Freudenstadt fuhr, hatte ich den RE fast für mich alleine.

Aber zurück zur weiteren Entwicklung des SWT. Da der unerwartete Ansturm auf manchen Strecken nicht durch eine Angebotserhöhung bewältigt werden konnte oder sollte, drehte man über all die Jahre hinweg ganz einfach an der Preisschraube oder veränderte die Bestimmungen, um die Nachfrage zu dämpfen. Keine Idee war den „Marketingfachleuten“ zu dumm, um potentielle Reisende vom Bahnfahren abzuhalten. Am 1.4.1999 wurde z.B. der Gültigkeitszeitraum auf Samstag oder Sonntag reduziert und der letzte DM-Preis war inzwischen auf 40,- Mark geklettert.

Dass das SWT nach der „Erstnutzung“ munter weiterverkauft wurde, war der DB Regio natürlich ein Dorn im Auge,

verhindern konnte sie es nicht. Erst in den letzten Wochen tauchten Gerüchte auf, dass in Zukunft der Name des ersten Käufers auf den Fahrschein gedruckt werden soll. Bei einer eventuellen Fahrkartenkontrolle muß dann der Personalausweis gezeigt werden. Wir werden sehen ...

Wie sieht es um die Zukunft des mittlerweile stolze 30,- EUR (!) kostende Ticket aus?

Seit die inzwischen in allen Bundesländern angebotenen „Ländertickets“ auch auf das Wochenende ausgedehnt wurden, wird die Zahl der SWT-Nutzer wohl zurückgehen. Natürlich wird es immer preissensible Reisende geben (vor allem Jugendliche), die sich einen Spaß daraus machen, mit dem SWT z.B. von Karlsruhe nach Berlin zu fahren (oder bis an die Ostsee), und dafür lange Reisezeiten und mehrmaliges Umsteigen in Kauf nehmen.

Wie lange noch z.B. Umweltbewusstsein, modernere Züge oder Taktfahrpläne trotz evtl. weiter steigender Preise genügen werden, um Herrn X oder Frau Y am Wochenende in die Nahverkehrszüge zu locken, bleibt abzuwarten.

Als überzeugte Bahnfreunde geben wir jedoch die Hoffnung nicht auf, auch in zehn Jahren wieder auf die Geschichte interessanter Sonderangebote zurückblicken zu können ...

Norbert Stützle

Auch nach der vorgezogenen Bundestagswahl: Konsequenz für die Umwelt!

Dies ist unsere Forderung an die Regierung, die nach den angekündigten Neuwahlen die Politik des Bundes bestimmen wird, unabhängig von der Farbe der vertretenen Parteien. Mit seiner Umweltpolitik sollte sich der Bund kontinuierlich für die Verbesserung unserer Lebensgrundlagen und die Erhaltung der Umwelt einsetzen. Ein Wechsel der Randbedingungen verhindert dagegen dauerhafte Verbesserungen. Exemplarisch möchten wir daher einige aus unserem Blickwinkel wichtige Punkte beleuchten.

Der Atomausstieg ist vielleicht der offensichtlichste Punkt in diesem Zusammenhang. Während in der Koalitionsvereinbarung der jetzigen Regierung festgelegt wurde, dass der Ausstieg aus der Nutzung der Atomenergie „umfassend und unumkehrbar gesetzlich

geregelt wird“, wird von CDU-Chefin Angela Merkel der Ausstieg in Frage gestellt: So bekräftigte sie im Juni Äußerungen vom August vorletzten Jahres: "Eine CDU/CSU-Regierung würde es den Betreibern ermöglichen, Kernkraftwerke so lange zu betreiben, wie sie es wollen". Selbst wenn keine neuen Atomkraftwerke (AKW) gebaut würden, hätte dies eine Verlängerung der Laufzeiten der vorhandenen AKW um mindestens 8 Jahre zur Folge. Peter Hauk, von der CDU-Landtagsfraktion fordert sogar ein Wiederanfahren des erst im Mai 2005 stillgelegten KKW Obrigheim. Die ständigen Pannen in Philippsburg und Neckarwestheim, bei denen z.T. auch radioaktiv verseuchtes Wasser in den Rhein bzw. in den Neckar gelangten, sind dagegen aus unserer Sicht Grund genug, am Atomausstieg festzuhalten.

Durch das Energieeinspeisegesetz wurde erreicht, dass viele Windkraftanlagen und Solaranlagen gebaut wurden. Gerade hier ist eine konsequente Energiepolitik erforderlich, um den Anteil der regenerativen Energien weiter zu steigern. In diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, dass die Energiewende zu einem regelrechten Boom in den entsprechenden Industriezweigen führte, wodurch Arbeitsplätze geschaffen wurden. Werden die regenerativen Energien nicht weiter gefördert, könnten die daran gekoppelten Arbeitsplätze wieder ganz schnell verloren gehen.

Im Verkehrsbereich wird mit der Aufteilung der Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur die Wahl des Verkehrsmittels beeinflusst. So müssen ausreichend Finanzmittel für den Ausbau der Schienenstrecken bereit stehen, damit

wenigstens ein Teil des Anstiegs im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann. Beim Personenverkehr darf es bei der 2007 anstehenden Neuverhandlung der Regionalisierungsmittel keine Kürzungen für den Schienenverkehr geben. Stattdessen sollten zusätzliche finanzielle Spielräume für eine Erweiterung des Angebotes auf der Schiene geschaffen werden. Schließlich müsste auch der Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel z.B. für den Bus- und Schülerverkehr endlich ein Riegel vorge-schoben werden.

Für unser aller Gesundheit ist endlich ein klares Ja zum Dieselrußfilter erforderlich. Die Risiken, wie sie nicht nur für die Anwohner stark belasteter Straßen, wie z.B. der Kriegs- und der Reinhold-

Frank-Straße in Karlsruhe bestehen, sind unzumutbar. Die Technik existiert und sollte daher auch kurzfristig und zwingend vorgeschrieben werden.

Die Gentechnik sollte zum Schutz der Artenvielfalt und unserer Gesundheit insbesondere in der Landwirtschaft ein Tabu bleiben. Wirtschaftliche Interessen dürfen nicht allein das Handeln der Politik bestimmen.

Die Entwicklung von der konventionellen zur ökologischen Landwirtschaft muss weiterhin ein zentrales Ziel der Bundesregierung bleiben. So wurde bisher manches erreicht, vieles bleibt aber noch zu tun.

Das gleiche gilt für den Umwelt- und Naturschutz. Angesichts der immer weiter fortschreitenden Zersiedlung

unserer Landschaft, der stetig länger werdenden Roten Listen der bedrohten Tier- und Pflanzenarten sowie weiteren, fast unaufhaltsam scheinenden negativen Trends in diesem Bereich ist es nicht nur erforderlich, den Umwelt- und Naturschutz als lebenswichtiges Ziel im bisherigen Umfang beizubehalten, sondern weiter zu verbessern.

Wir bekräftigen daher für die Politik der nächsten Jahre die Forderung nach klaren Akzenten für die Umwelt. Nutzen wir daher die Gelegenheit, die Kandidaten und die späteren Vertreter im Bundestag für die Belange unserer Umwelt zu sensibilisieren. Nicht zuletzt sollte gerade der Schutz der Umwelt ein Faktor bei der Wahlentscheidung sein

Johannes Meister

Stand ÖV-Finanzkrise und Stand Kombilösung

Im letzten u&v erwähnten wir kurz das von den „Bürgern für Karlsruhe“ (BüKa) gestartete Bürgerbegehren gegen die U-Strab. In der Presse wurde in letzter Zeit öfters über Finanzprobleme bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs berichtet, (u&v 1/04). Die Initiativen gegen die U-Strab begründen ihr Anliegen vor allem mit der zugespitzten Finanzlage. Daher möchten wir über den Stand der ÖV-Finzen allgemein und über den Stand der Kombilösung berichten.

Angespannte Finanzlage im Bereich des öffentlichen Verkehrs

Zu Jahreswechsel 03/04 ging es abrupt bergab mit den Finanzen. Die Ministerpräsidenten Koch (Hessen, CDU) und Steinbrück (Nordrhein-Westfalen, SPD) preschten mit Vorschlägen zum Subventionsabbau vor. ÖV-Gelder seien Subventionen, die man abbauen sollte, während Straßenbau Investitionen seien... Gedreht wurde und wird über einige Jahre an mehreren Schrauben, u.a. bei den Ausgleichszahlungen der Schülerbeförderung, aber auch bei allgemeinen Zuschüssen für Ausbau und Betrieb. Kurz darauf zog das Land Baden-Württemberg nach und kürzte seinerseits die Zuschüsse. Inzwischen bezahlt es keinen einzigen eigenen Euro mehr für öffentlichen Verkehr, es reicht lediglich die Zuschüsse des Bundes weiter.

So langsam machen sich die Auswirkungen bemerkbar. Zunächst schien Karlsruhe Glück zu haben, denn die Projekte Aue-Wolfartsweiher, Nordstadt

und Friedrichstal-Spöck wurden rechtzeitig beantragt und begonnen, um noch den höheren Zuschuss von 85% zu bekommen statt nun 75%. Das große „Aber“ kam bei der Auszahlung der Zuschüsse: Flossen sie bisher relativ zeitnah, ist nun die Gesamtsumme für alle Projekte so stark gedeckelt, dass sie nur noch sehr verzögert in die Kassen der Bauträger tröpfeln. Deshalb müssen alle Investitionen von den Gemeinden zwischenfinanziert und hohe Zinssummen bezahlt werden, bis nach Jahren das zugesagte Geld des Landes eintrifft. Das betrifft auch bereits begonnene oder gar fertige Projekte (Aue). Die Stadtbahn nach Friedrichstal kam so in Finanznot.

Mittlerweile sind immer mehr Projekte betroffen. So wird vorerst die S11-Strecke nicht auf die neue Brücke bei Busenbach verlegt, da noch mehrere zugesagte Millionen Euro fehlen. Auch die für die Niederflurwagen nötige Gleismittenerweiterung der Strecke nach Rintheim samt Aufweitung der Wendeschleife wurde erneut verschoben, da der Zuschuss-Bewilligungsbescheid bisher ausblieb.

Die Kämpfe ums Geld werden härter und unfairer. So wurden vom Land die Ausgleichszahlungen der kostenlosen Radmitnahme wieder gestrichen. Hätten die Verbünde die Mitnahme wieder kostenpflichtig gemacht, würden aber nach einer neuen Regel die allgemeinen Verbund-Zuschüsse gekürzt...



Das Projekt Busenbach bleibt vorerst unvollendet, da für die Verlegung der Strecke noch das Geld fehlt. Foto: Johannes Honne

Ausgebremst sind auch Projekte wie die Bahn durch die Kriegsstraße-Ost und das dringend benötigte neue Depot in der Gerwigstraße. Für „Kleinigkeiten“ wie die von uns und später den Grünen vorgeschlagene sinnvolle Haltestelle auf der Vogesenbrücke (s.a. u&v 2/03) oder der nötige weitere barrierefreie Umbau der Haltestellen ist erst recht kein Geld da. Erste Angebotskürzungen mussten auch schon durchgeführt werden (s.a. u&v 3/04 zum neuen Fahrplan).

Und die U-Strab-Finzen?

Die Kombilösung ist von diesen Finanzsorgen vorerst unberührt, da sie mit über 51 Millionen Euro kein „Landesprojekt“ ist, sondern ein „Bundesprojekt“. Zwar wurden auch hier die Zuschüsse gekürzt, aber mit 80% statt bisher 85% moderater. Der vom OB Heinz Fenrich vor Jahreswechsel eingereichte Zuschussantrag ignoriert dies aber und spekuliert weiter auf 85%... Die Chancen auf Zuschüsse sind aber bisher besser, auch weil es hier für das Land

darum geht, zusätzliche Gelder zu den pauschalen Zuschussbeträgen für die „Landesprojekte“ zu bekommen und das aus noch recht gut gefüllten Töpfen. Aus dem selben Topf sollen auch Teile des umstrittenen Projektes „Stuttgart 21“ finanziert werden. Schon aus Gleichberechtigung fiele es dem Land dann schwer, den Badenern die Kombilösung zu verweigern.

Dann wäre nur noch der Anteil der Stadt zu finanzieren. Auch deren Finanzen sind desolat. Formal ist der Gemeinderat aber weitgehend gar nicht zuständig für die Finanzierung der Kombilösung, denn offiziell baut die KASIG (Karlsruher Schieneninfrastruktur-Gesellschaft), eine Tochter der Holding KVVH (Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen-GmbH), zu der auch VBK, Stadtwerke und Rheinhafen gehören. Die KVVH kann dann die Mittel wahlweise über höhere Strompreise, höhere Fahrpreise, Einsparungen beim Angebot oder andere Unannehmlichkeiten für Karlsruher finanzieren oder durch höhere Verluste, die dann aber doch die Stadt als Eigentümerin tragen müsste.

Stand der Kombilösung

Ungeachtet aller Finanzunwägbarkeiten laufen die Vorbereitungen zur Kombilösung weiter. Die Planungen sind quasi abgeschlossen. Sowohl der Bebauungsplan der Kriegsstraße, als auch das Planfeststellungsverfahren der U-Strab sollen in Kürze die nächsten Schritte gemeinsam beschreiten, u.a. die Offenlage für den Bürger. Man sollte also verstärkt die Presse verfolgen, z.B. die Ankündigungen in der Stadtzeitung. Baubeginn könnte 2007 sein. Im Internet findet man Details unter www.kasig.info

Gegenüber den Präsentationen im Rahmen des Bürgerentscheides haben sich ein paar Punkte geändert. Die Haltestellen der U-Strab werden 20 m länger, damit nicht nur für die Niederflurbahnen der barrierefreie Zugang gewährleistet ist, sondern auch für die 21 cm höheren Mittelflur-Stadtbahnen, wenn auch nur für deren erste zwei Türen. Die Option auf belebende Kioske in den unterirdischen Haltestellen entfällt

weitgehend aus Brandschutzgründen. Von den versprochenen lichten, großzügigen und belebten Haltestellen ist nicht mehr viel übrig. Es bleibt das aus anderen Städten bekannte Mittelmaß...

Mittlerweile wird klarer, wie groß der Umfang der Arbeiten für die U-Strab wird. Weil wegen der 3 Rampen einige Haltestellen verschoben werden müssen, erstreckt sich der vom Bau betroffene Bereich nun über eine Länge von 4,8 km: von westlich der Scheffelstraße bis östlich der Veilchenstraße und im Süden bis zur Nebeniusstraße.

Nur gut 1,5 km davon werden für den zweigleisigen Ost-West-Tunnel ohne jegliche oberirdische Eingriffe (vom späteren gleisfreien Umbau der Fußgängerzone abgesehen) mit der Tunnelbohrmaschine gebaut. Beim Südabzweig lohnt sich dieser Schildvortrieb aber nicht. Bis zum Ettlinger Tor baut man mit einem anderen bergmännischen Verfahren, das aber Betoninjektionen von oben benötigt, also nicht ganz baustellenfrei ist.

Auch die Kriegsstraße ist fertig geplant: Eine neue unterirdische Querung des Mendelssohnplatzes ist vor-

gesehen. Die Zahl der Rampen zwischen Mendelssohnplatz und Karlstor liegt bei nur noch 4: eine vom Karlstortief kommend nach der Lammstraße hoch zum Ettlinger Tor, eine vom Mendelssohnplatz-tief nach der Kreuzstraße hoch kommend zum Ettlinger Tor und die zwei Gegenstücke. Das ECE wird von Osten kommend und nach Westen ausfahrend unterirdisch angeschlossen.

Interessant ist die teils recht geringe Anzahl an Spuren: Von Osten kommend führt vor dem Mendelssohnplatz nur eine Spur in die Tiefe. Oberirdisch ist stellenweise auch nur noch eine Spur vorhanden. Zu Gute kommt dies neben der Straßenbahn auch den Radfahrern, die östlich des Karlstors durchgehend eine eigene Radinfrastruktur bekommen, zumeist in der moderneren Art der Radspur. Oft gibt es auch eigene Linksabbiegestreifen, was durch eine geplante Novelle der StVO möglich wird.

Im Zuge der Lammstraße kann die Kriegsstraße auch von Autos ebenerdig gequert werden, für Fußgänger ist dies auch an weiteren Kreuzungen möglich. Während die Unterführung Karlstor weitgehend erhalten bleibt, muss die Unterführung Ettlinger Tor komplett neu gebaut werden, hauptsächlich wegen der U-Strab.

Initiativen gegen die U-Strab

Die Widerstände gegen die U-Strab flammen erneut auf. Die Initiative ging aber nicht von der Bürgerinitiative „Stoppt den Stadtbahntunnel“ (BI) aus, sondern etwas überraschend von der Gruppe „Bürger für Karlsruhe“ (BüKa), die in einer gemeinsamen Liste mit der Ökologisch-Demokratischen Partei (ödp) nach der letzten Kommunalwahl einen Vertreter in den Gemeinderat entsenden konnte. In der BüKa sind auch Personen aktiv, die sich schon am Kampf gegen die U-Strab beteiligten. Die BüKa sammelt nun Unterschriften für ein neues Bürgerbegehren. Da die Initiative dafür vom Volk ausgeht und sich nicht auf einen Gemeinderatsbeschluss bezieht, kommt die vierwöchige Frist nicht zum Zuge: Die Zeit zum Sammeln ist also unbegrenzt.

Gefordert wird — neben dem



Verfahren?

BASISLAGER

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

www.basislager.de
KA, Waldstr.58
Tel. 07 21 - 2 66 05
Mo - Fr 10.00 - 19.00
Sa 10.00 - 16.00

Verzicht auf die Untertunnelung der Kaiserstraße und dem Verzicht auf einen Abbau der oberirdischen Gleise — eine Straßenbahn in der Kriegsstraße, aber nicht nur zwischen Karlstor und Mendelssohnplatz (wie bei der Kombilösung), sondern vom Schlachthof bis zum Weinbrennerplatz.

Durch den Vorstoß der BüKa stellte sich auch für andere Initiativen die Frage, wie sie sich zum aktuellen Stand der U-Strab positionieren. Der VCD besprach diese neue Entwicklung im Kreis der Aktiven und auf der Hauptversammlung. Selbst scharfe Kritiker der U-Strab blieben distanziert zum BüKa-Begehren. Neben sachlichen Gründen war bei uns, aber auch bei Externen, eine gewisse „Wahlmüdigkeit“ bei diesem Thema zu spüren. Aber auch der Respekt gegenüber der Entscheidung des Bürgers im 2002er Bürgerentscheid war bei vielen Grund für die Zurückhaltung. Ähnliches hörte man von anderen Initiativen.

Der BI „Stoppt den Stadtbahntunnel“, führende Kraft bei den bisherigen Bürgerentscheiden, bereitete, neben bedeutenden formalen Unstimmigkeiten im Bürgerbegehren, vor allem die genannte Fragestellung Probleme. An sich ist der Umfang in der Kriegsstraße wünschenswert, denn bei der Kombilösung wird ausgerechnet der für die Anwohner wichtigere Bereich westlich des Karlstors völlig ausgespart. Allerdings wird es im Westen enger. Und es erhöht die Kosten enorm, was schwierig vermittelbar ist angesichts des Hauptarguments gegen die U-Strab: die schwierige Finanzlage der öffentlichen Haushalte. Der Teil zwischen Mendelssohnplatz und Schlachthof ist dagegen ein bereits fertig geplantes Projekt und somit unnötige Beigabe zum Begehren.

Die BI suchte zunächst das Gespräch mit der BüKa und anderen Initiativen und Parteien, auch mit BUZO, Pro Bahn und VCD, um ein erfolgsversprechendes Bündnis auf breiterer Basis zu bilden. Das Echo war jedoch schwach. Die Gemeinderatsgruppen sind noch an das Ergebnis des Bürgerentscheides gebunden, die Initiativen hielten sich zurück beim Gedanken an einen neuen aufwendigen Wahlkampf und nachträgliche Änderungen an Fragestellung und Formalien hätten womöglich die bisherige Unterschriftensammlung entwertet.

Die BI „Stoppt den Stadtbahntunnel“ suchte dann andere Wege gegen die U-

Strab. Vielen Bürgern ist unbekannt, dass nicht nur Gemeinderatsgruppen, sondern auch jeder Bürger Anträge zum Haushalt einreichen kann. Dies hat die BI bereits 2004 gemacht. Nun strebt sie es mit Bürgerunterstützung erneut für die Phase der Aufstellung des Nachtragshaushaltes an: Der Gemeinderat möge dem Aufsichtsrat der KASIG empfehlen, bereit gestellte Gelder für den Bau der Kriegsstraße zu verwenden. Diese umwegige Formulierung ist nötig, da der Gemeinderat eigentlich keinen direkten Einfluss hat auf die Verwendung der Gelder innerhalb der formal selbständig agierenden KASIG. Da deren Aufsichtsrat jedoch fast ausschließlich mit Gemeinderatsmitgliedern besetzt ist, wäre es aber eigenartig, wenn diese eine zuvor auch von ihnen im Gemeinderat beschlossene Empfehlung nicht umsetzen würden... Voraussichtlich wird dieser Antrag noch durch weitere Aktionen der BI begleitet.

Behindern oder ergänzen sich BüKa und BI? Es ist zwar unglücklich, dass kein gemeinsames Vorgehen zustande kam, aber die beiden Initiativen stehen nicht unbedingt in Konkurrenz zueinander. Bestenfalls ergänzen sie sich sogar.

Ein Haushaltsantrag der BI kann bei Erfolg das Ziel mit relativ wenig Aufwand erreichen. Da nur beantragt wird, bei der Mittelverwendung die Kriegsstraße gegenüber der U-Strab zu bevorzugen, steht der Antrag nicht im direkten Konflikt zum mehrheitlichen Bürgervotum des 2. Bürgerentscheides. Aus vielen Gründen, technischen wie auch anderen, ist diese Reihenfolge besser. Auch deswegen steht in einigen Wahlprogrammen zur Kommunalwahl 2004, dass trotz Bürgerentscheid „dem Umbau der Kriegsstraße eine höchste Priorität eingeräumt wird“ (SPD) bzw. „der Umbau der Kriegsstraße im Vordergrund steht“ (KAL). Nimmt man diese beim Wort und die Ablehnung gegenüber der U-Strab in den Wahlprogrammen von BüKa, Grünen und PDS hinzu, müsste ein solcher Antrag eigentlich Erfolg haben.

Das Bürgerbegehren der BüKa erfordert im Falle eines Bürgerentscheides den höheren Aufwand, erreicht dann aber im Falle eines Erfolges das Ziel durchgreifender, weil die U-Strab dann nicht nur aufgeschoben, sondern aufgehoben wäre. Beide Initiativen zu-

sammen entfalten natürlich auch, wenn sie eine deutliche Anzahl von Unterschriften sammeln, einen symbolischen Wert in einer Phase, in der Behörden in Land und Bund über die Verteilung knapper Gelder entscheiden.

Im Prinzip kommt der Ansatz der BI der VCD-Position von 2002 sehr nahe, denn in unserem damaligen Konzept wollten wir auch den Umbau der Kriegsstraße zuerst. Nur falls dies zur Entlastung nicht ausreicht, wäre eine U-Strab für uns eine Option, aber ohne Abbau oberirdischer Gleise. Insofern beobachten wir beide Initiativen mit Interesse, vorerst jedoch ohne aktiver einzugreifen. Schade ist, dass keine der beiden Initiativen Maßnahmen aus der 1. Stufe unseres damaligen Konzeptes aufgreift, denn insbesondere mit einer zweiten Stadtbahn-Rampe beim Hauptbahnhof in Richtung Durlach funktionieren etliche Alternativkonzepte deutlich besser.

Heiko Jacobs

Kopf frei,
Buch auf, ...

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

... loooooo!

24 Stunden: www.kronenplatz.de
Fritz-Erler-Straße 1-3 • 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/37 77 75 • Fax: 0721/37 75 75

Gedanken eines ADFC-Aktiven über die Typologie des Radfahrers



immer

Service + Beratung

Fachwerkstatt · Kundendienst
 Probefahren · Testräder
 und alles rund ums Rad

einfach reinschauen

Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT
 DER KARLSRUHER RADLADEN

Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) versteht sich als die Interessenvertretung der Alltagsradler. Aber gibt es DEN Alltagsradler heute überhaupt noch? Oder haben sich die Radler nicht mittlerweile in ganz unterschiedliche Gruppen aufgespalten, die einander mit Unverständnis, wenn nicht gar mit Verachtung begegnen? Schauen wir uns doch einmal die seltsamen Gestalten genauer an, die sich statt auf 2 Beinen auf 2 Rädern fortbewegen.

1. Der traditionelle Radler

Der traditionelle Radler gehört zu einer aussterbenden Gattung. Er hat sein Fahrrad in seiner Jugendzeit, also in den 60iger oder 70iger Jahren gekauft und fährt seitdem täglich damit zur Arbeit. Das heißt, zur Arbeit eigentlich nicht mehr, weil er mittlerweile im Ruhestand ist. Das Fahrrad ist ausgestattet mit allem, was früher gut und modern war: Stahl-Rahmen, Stahl-Felgen, 3-Gang-Nabenschaltung, Ledersattel. Zu finden sind auch einige liebenswerte Details wie beispielsweise Bürstenringe zum Putzen der Radnaben.

Der traditionelle Radler betrachtet sein Rad als eine Anschaffung fürs Leben, was zur Folge hat, dass die technischen Weiterentwicklung der letzten 30 Jahre spurlos an ihm vorüberging. Das stört ihn aber gar nicht, denn was man früher nicht hatte, braucht man heute auch nicht, oder? Das Fahrrad ist in einem hervorragenden technischen Zustand, selbstverständlich funktionieren Schal-

tung, Bremsen und Beleuchtung. Na ja, die Bremse ist etwas schwächlich und die Beleuchtung funzelig, aber so war es ja schon seit jeher, warum also daran etwas ändern?

Der traditionelle Radler pflegt einen sehr pflichtbewussten Fahrstil und hält sich genauestens an die Verkehrsregeln. Er fährt nur auf der rechten Seite und gibt beim Abbiegen ein Zeichen mit dem ausgestreckten Arm, was außer ihm heute keiner mehr tut.

Seine Kleidung ist unauffällig, damit er, sobald er absteigt, nicht als Radler erkennbar ist. Er bevorzugt Kleidung aus Baumwolle, die zwar ungünstig ist, wenn man schwitzt, aber er radelt ja sowieso sehr gemächlich.

2. Der Mountainbiker

Der Mountainbiker ist das krasse Gegenteil des traditionellen Radlers. Das beginnt schon mit der Sprache: Er radelt nicht etwa auf einem Fahrrad, das er in einem Fahrradgeschäft gekauft hat, sondern er bikt auf einem Bike, das er in einem Bike-Shop gekauft hat. Das Bike ist weit über 1000 Euro wert und selbstverständlich mit den modernsten Komponenten ausgestattet: 27 Gänge, hydraulische Scheibenbremsen, Volfederung.

Seltsamerweise verzichtet der Mountainbiker aber auf alle Ausstattungsteile, die sein Bike für praktische Zwecke nutzbar machen würden: Ein Gepäckträger fehlt ebenso wie ein Spritzschutz, eine Beleuchtung oder ein Ständer. So muss er sein Gepäck wie einst die Esel auf dem Rücken tragen, was einen teuren Bike-Rucksack mit Rückenbelüftungssystem erfordert. Der im übrigen schwerer ist als der eingesparte Gepäckträger. Wegen des fehlenden Ständers muss er sein Bike immer auf dem Erdboden ablegen, wobei es schmutzig wird. Schmutzig wird auch der Mountainbiker selbst, wenn er durch Schlamm und Pfützen fährt. Das stört ihn aber mitnichten, denn die Schlammkruste auf Kleidung und Körper trägt er als Ehrenzeichen.

Den Verzicht auf die nützlichen Ausstattungsteile begründet der Mountainbiker mit dem eingesparten Gewicht. Er übersieht allerdings, dass das eingesparte Gewicht nur wenige Prozent des Gesamtgewichts von Fahrer und Fahrrads ausmachen, und der haupt-

sächliche Ballast ohnehin der Bauch des Fahrers ist. Der Fahrstil des Mountainbikers ist sportlich, denn er ist immer im Training, selbst wenn er nie im Leben ein wirkliches Rennen fährt. Da er sich als Sportler und nicht als Verkehrsteilnehmer fühlt, beachtet er die Verkehrsregeln nur flüchtig, es ist ja auch uncool, etwa beim Abbiegen den Arm rauszuhalten.

Durch seine Kleidung ist ein Mountainbiker schon kilometerweit als solcher zu erkennen: Er trägt immer eine kurze Radlerhose, selbst im Winter, dazu ein schreiend buntes Hemd, sorry: ein Bike-Shirt, beides unbedingt aus Polyester-Funktionsstoffen zur Optimierung der Hautatmung. Dazu trägt er immer einen Helm, selbst wenn er gar nicht im Gebirge, sondern im flachen Oberwald unterwegs ist.

3. Der Reiseradler

Das Fahrrad des Reiseradlers ist ähnlich teuer und technisch hochwertig wie das des Mountainbikers. Im Gegensatz zu diesem ist es aber reichhaltig mit Anbauten ausgestattet. So hat der Reiseradler nicht nur einen Gepäckträger hinten, sondern auch Lowrider-Gepäckträger an den Seiten des Vorderrades. Auf diese Weise kann er das für die Sahara-Durchquerung benötigte, reichliche Gepäck gleichmäßig auf das Fahrrad verteilen.

Zwar fährt der Reiseradler nur in den seltensten Fällen wirklich in die Sahara, sondern viel eher mit leichtem Gepäck



mehr

Auswahl + Angebote

Trekking-Reiseräder · Falträder
 Mountainbikes · Tandem-Rennräder
 Kinderanhänger · Citybikes

bei Ihrem Spezialisten

Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT
 DER KARLSRUHER RADLADEN

an den Rhein. Aber allein durch die Anwesenheit der Lowrider-Gepäckträger zeigt der Reiseradler, dass er in der großen weiten Welt zu Hause ist. Oder zumindest da gerne zu Hause wäre. Den gleichen demonstrativen Zweck erfüllen die reichlich angebauten Flaschenhalter, die man für eine Sahara-Durchquerung unbedingt braucht. Auch wenn man seinen Flüssigkeitsbedarf sonst eher bei einer Einkehr in der Gastwirtschaft deckt.

Sein Gepäck transportiert der Reiseradler auf keinen Fall wie der Mountainbiker mit einem Rucksack. Sondern er benutzt immer die roten Gepäcktaschen eines bekannten Herstellers, deren wichtigste Eigenschaft neben dem hohen Gewicht ist, dass sie 100% wasserdicht sind. Das ist wichtig, falls es in der Sahara mal kräftig regnet.

In Kleidung und Verhalten im Alltag ist der Reiseradler eher unauffällig. Als welterfahrener Radler hat er es gar nicht nötig, besonders auf sich aufmerksam zu machen, seine Visitenkarte ist sein Fahrrad, das den Ruf der großen weiten Welt ausstrahlt.

4. Der Schrottradler

Der Schrottradler fährt ein Gerät,

dessen rostiger Rahmen und zwei ernde Räder es zwar als Fahrrad ausweisen, dessen weitere Teile aber eher den Charakter eines rollenden Schrottlagers haben: Die Gangschaltung hat eine unbekannte Zahl von Gängen, unbekannt deshalb, weil nur noch ein Gang funktioniert. Von der ebenfalls unbekannten Zahl der Bremsen funktioniert ebenfalls höchstens eine, wenn überhaupt, was die Fahrt besonders spannend macht. Die defekte Klingel stört nicht, denn sie wird bestens ersetzt durch das laute Klappen und Scheppern von losen Schutzblechen sowie durch das nervtötende Quietschen der rostigen Kette. Der Scheinwerfer, sofern überhaupt vorhanden, hängt schlaff herunter und guckt in Richtung Reifen, was aber gar nicht stört, da er durch das abgerissene Kabel sowieso keinen Strom vom fehlenden Dynamo erhält.

Ein unschätzbarer Vorteil des Schrottrades, das kein anderer Fahrradtyp bieten kann, ist sein eingebauter Diebstahlschutz. Kein Dieb wird ein solches Rad mitnehmen, selbst wenn man als Zugabe noch einen 10-€-Schein auf den Gepäckträger klemmt. Das Schrottrad ist deshalb ideal geeignet als Bahnhofsrad, auf dessen

Fahrradstellplatz man es in großer Zahl findet.

Der Fahrstil des Schrottradlers ist passend zu seinem Fahrzeug durch einen großzügigen Umgang mit den Verkehrsregeln gekennzeichnet: Wo Platz ist, wird gefahren. Das Risiko eines Zusammenstoßes nimmt der Schrottradler gerne in Kauf, da an seinem Fahrrad gar nichts mehr kaputt gehen kann.

Leider reicht hier der Platz nicht mehr, noch weitere Typen zu besprechen. Beispielsweise die Rennradler, die so weit vornüber gebeugt radeln, dass sie während der Fahrt nur den Asphalt, nie aber den Himmel sehen können. Oder die Liegeradler, die umgekehrt nur den Himmel, nicht aber die Straße mit ihren Schlaglöchern sehen.

Fazit

Man mag die Aufspaltung der Radler in die verschiedenen Gruppen mit ihren seltsamen Eigenarten zwar befremdlich finden. Es bleibt aber festzuhalten, dass sie sich alle umweltfreundlich und gesund fortbewegen. Deshalb sind auch alle eingeladen, sich dem ADFC anzuschließen. Na ja, fast alle.

Wolfgang Melchert
ADFC Kreisverband Karlsruhe

Radverkehr in Karlsruhe

Seit der vernichtenden ADAC-Studie zum Karlsruher Radverkehr (u&v 2/04) bewegt sich etwas beim Radverkehr. Dabei halfen vielleicht auch neue Leute in den Ämtern, u.a. der nun zuständige, selbst aktiv radelnde Bürgermeister.

Wir berichteten schon im u&v 3/04 über das Gutachten der PGV (Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover), das die Stärken Karlsruhes im natürlichen Umfeld sah (relativ eben, warm und kompakte Struktur), die Schwächen bei Öffentlichkeitsarbeit und Infrastruktur.

Zwischenzeitig hat sich Karlsruhe auch noch an einem europaweit einheitlichen Bewertungs- und Qualitätsmanagementsverfahren in Anlehnung an BYPAD beteiligt. Dessen Schlussbericht wurde beim Radlerforum am 22.6.2005 diskutiert. Es hat sich dabei auf drei anspruchsvolle Oberziele für das Jahr 2012 geeinigt. Man orientiert sich dabei an den besten Städten in Deutschland:

- Die Steigerung des Radverkehrsanteils von derzeit 16% auf 21%

- Trotz mehr Radverkehr eine Senkung der Unfallzahlen um 15%, bei Schwerverletzten um 25%
- Die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer wird angestrebt

Bei den Maßnahmen konkretisierte man mit Zahlen die Umsetzung von zwei Stadtteilrouten pro Jahr.

Letzteres bezieht sich auf das neue Radverkehrsnetz, das Ämter und Verbände in der AG Radverkehr entworfen haben. Der Planungsausschuss wird kurz nach Erscheinen des Heftes darüber entscheiden. Über das Ergebnis und die Routen werden wir berichten. Rund 15 Haupttrouten sollen die City mit den äußeren Stadtteilen bzw. untereinander verbinden. Hinzu kommen etliche Nebenrouten und touristischer Verbindungen. Welche baulichen Maßnahmen auf den einzelnen Routen nötig sind, wird der nächste Arbeitsschritt werden.

Diskutiert wurde beim Radlerforum auch ein 20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs. Es soll

einen Leitfaden für die Radverkehrspolitik in Karlsruhe werden, mit dem die gesteckten Ziele erreicht werden sollen. Karlsruhe will sich als Rad-Großstadt Nr. 1 in Süddeutschland positionieren. Bei der Umsetzung soll das ganze Repertoire an möglichen Radinfrastrukturmaßnahmen genutzt werden, also nicht nur klassische Radwege. Es laufen ebenfalls Vorbereitungen für einen neuen Stadtplan für Radfahrer. Fest steht auch, dass die Radrouten in nicht allzu ferner Zeit neu beschildert werden und zwar mit vernünftigen Schildern, wie sie bereits auch schon sporadisch in Karlsruhe stehen (z.B. am Rhein).

Wollen wir mal hoffen, dass alles nicht nur gut klingt, sondern sich auch in der Praxis gut bewährt. Es tut sich hinter den Kulissen bereits viel, wenn auch für die meisten Radler in der Praxis noch nicht spürbar. ADFC und VCD sind am Prozess beteiligt, melden sich dabei kritisch und konstruktiv zu Wort und werden darüber berichten.

Heiko Jacobs

Umfrage

Mit Ihrer Hilfe können wir die gemeinsame Zeitschrift von BUZO, PRO BAHN und VCD für Sie optimieren. Wir freuen uns, wenn Sie diesen Fragebogen ausfüllen und uns so Ihre Einschätzungen, Anregungen und Wünsche mitteilen. Senden Sie uns Ihren ausgefüllten Bogen zu (ganze Rückseite passt in Fensterumschläge), evtl. auch um weitere Blätter ergänzt, oder werfen Sie ihn ein: Redaktion umwelt&verkehr Karlsruhe, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe
 Ich finde den u&v ausgelegt bei:

Ich bin Mitglied von:

☐ BUZO ☐ Pro Bahn ☐ VCD

Ich bin auch Mitglied bei:

☐ ADAC ☐ ADFC ☐ BUND ☐ NABU

☐ Greenpeace ☐ Hardtwaldfreunde

☐ andere:

umwelt&verkehr finde ich inhaltlich:

☐ sehr gut ☐ gut ☐ mittelmäßig
☐ weniger gut ☐ uninteressant

Besonders gerne lese ich Beiträge zum Thema:

☐ Verkehr allgemein
☐ Öffentlicher Nahverkehr
☐ Radverkehr
☐ Umweltschutz ☐ Naturschutz
☐ Politik allgemein ☐ Gesundheit

☐

☐

Zur Gestaltung

des Heftes:

.....

Uninteressant/weniger wichtig finde ich Beiträge zu:

☐

☐

Gerne würde ich (mehr) Beiträge lesen zum Thema:

☐

☐

Außerdem habe ich folgende Wünsche/Anregungen:

☐

☐

☐

☐

☐ Ich kenne www.umverka.de

Gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein Für gentechnikfreie Landwirtschaft und Lebensmittel

Wir wollen keine gentechnisch hergestellten Lebensmittel! Deshalb setzt sich das Bündnis für die Gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein dafür ein, dass auf den landwirtschaftlichen Flächen keine gentechnisch veränderten Pflanzen angebaut werden. Die Landwirtschaft, die Weiterverarbeitung von Lebensmitteln, der Handel, die Gastronomie und der Konsum sollen gentechnikfrei bleiben können.

Unser Bündnis richtet sich gegen die Versuche, die Gentechnik in der Lebensmittelproduktion durchzudrücken, obwohl die ungeklärten gesundheitlichen und ökologischen Risiken, ökonomische und soziale Gründe sowie ethische Motive dagegen sprechen. Je mehr Menschen sich dafür engagieren, dass Gentechnik ausgeschlossen wird, desto besser sind die Aussichten auf gesunde Lebensmittel auch in Zukunft.

Die Bürgerinnen und Bürger sind aufgerufen, die Gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein zu unterstützen. Bauern und Bäuerinnen, Bäcker/-innen, Metzger/-innen, Verantwortliche im Handel oder in der Gastronomie und Verbraucher/-innen, alle können dies mit ihrer Unterschrift erklären. Die Erklärung gilt zunächst bis zum 25.4.2006 und dann jeweils für ein weiteres Jahr, wenn sie nicht ausdrücklich gekündigt wird.

Ich unterstütze die Gentechnikfreie Region Mittlerer Oberrhein:

.....

Vorname, Name

Anschrift: Straße, PLZ, Wohnort

Telefon

E-Post

Beruf

Organisation/Unternehmen, falls sie/es dem Bündnis beiträgt

Ort, Datum

Unterschrift

Bei landwirtschaftlichen oder Gärtnerei-Betrieben (Angaben werden nur ohne Namen für die Bilanz verwendet)

Wirtschaftsweise: ☐ konventionell ☐ kontrolliert biologisch

Betriebstyp: ☐ Haupterwerb ☐ Nebenerwerb

Betriebsfläche: gesamt _____ ha Acker-/Grünland _____ ha

Tierhaltung: ☐ ja, diese: ☐ nein

Für mehr Unterschriften ggfs. kopieren. Unterschriften bitte senden an: BUND Regionalverband Mittlerer Oberrhein, Waldhornstraße 25, 76131 Karlsruhe, Fax 0721-358587 weitere Infos: 0721-358582, www.bund.net/mittlerer-oberrhein

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 in:

- ☐ BUZO (30,- € / Jahr)
- ☐ PRO BAHN (38,- € / Jahr)
- ☐ VCD (38,- € / Jahr)

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

Meine Anschrift, E-Mail, ... :

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

TERMINE

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

10. Juli 2005

Bäume und Sträucher – Bestimmung,
Verwendung, Mythologie und Heilan-
wendung; Kostenfreie Veranstaltung,
Treffpunkt 10.00 Uhr am Naturschutz-
zentrum, Karlsruhe-Rappenwört,
Hermann-Schneider-Allee 47

6. August 2005

Karlsruher Museumsnacht, neu: Miche-
lin- u. Verkehrsmuseum: kamuna.de

4. September 2005

Brettener Naturerlebnistag – Bunt-
es Programm mit Nisthilfenbau, Apfelsaft
pressen, Waldentdeckungsreisen und
Bewirtung. Ab 11 Uhr bei der Saat-
schule (Waldtierpark). 07252/921-602

11. September 2005

Offener Sonntag bei der Waldpädago-
gik Karlsruhe: Erkunden Sie das Wald-
klassenzimmer, das Biotopgelände und
ergänzend die Mal- und Spielecke zw-
ischen 13 und 17 Uhr. Treffpunkt: Wald-
klassenzimmer im Hardtwald am Kanal-
weg zwischen Grabener und Linken-
heimer Allee. Parkplätze befinden sich
am Adenauerring. 0721/926-3951

25. September 2005

Tag der offenen Tür von 11-18 Uhr auf
Rappenwört: Naturschutzzentrum KA-
Rappenwört, Hermann-Schneider-Allee
47; Tel.: 95047-0, sowie im Tierheim
Daxlanden mit tollem Programm; an die-

sem Tag kostenfreie Pendelfahrten mit
der Straßenbahn zwischen Tierheim
und Naturschutzzentrum

29. September 2005

BUZO-Veranstaltungsreihe: Wande-
rung durch die Rheinauen, Treffpunkt
17.30 Uhr Naturschutzzentrum KA-
Rappenwört, Hermann-Schneider-
Allee 47, 0721/95047-0, s.a. u&v 1/05

8. Oktober 2005

BUZO-Veranstaltungsreihe: Ausflug
nach Tübingen mit 1,5-stündiger Stadt-
führung. Danach sind eine Stocher-
kahnfahrt, ein Bummel durch die Alt-
stadt oder die Einkehr in Cafes
möglich. Treffpunkt: 9 Uhr KVV Kun-
denzentrum Hbf; Unkostenbeitrag ca.
9 € (ohne Stocherkahnfahrt); Anmel-
dung nötig bis spätestens 6.10.05 bei
Philipp Horn: PhilippHorn@web.de
0721/156-1151, s.a. u&v 1/05

9. Oktober 2005

Der Auenwald – Botanischer Streifzug
durch die urwüchsige, von Über-
schwemmung und Trockenfallen, Zer-
störung und Erneuerung geprägten
Weich- und Hartholzaue der Rhein-
insel Rappenwört. Kostenfreie Veran-
staltung unter der Leitung von Prof. Dr.
Philippi, Dauer 3 Stunden. Treffpunkt
10 Uhr, Naturschutzzentrum KA-
Rappenwört, Hermann-Schneider-
Allee 47

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. 5.7., Mo. 18.7., Di. 2.8., Mo. 15.8.,
Di. 7.9., Mo. 19.9., Di. 4.10., Mo. 17.10.,
Di. 8.11. statt 1.11. (Feiertag), Mo. 21.11.

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**

Im Juli zu: Sommerpause!

Spenden: **BUZO**

Kontonr.: 924 23 55

BLZ: 660 501 01 (Sparkasse)

Telefon: 0721 - 38 05 75

Internet: buzo.umverka.de

E-Mail: buzo@umverka.de

PRO BAHN

310 548 500

370 100 50 (Postb. Köln)

0721 - 38 05 75

probahn.umverka.de

probahn@umverka.de

VCD

953 695

600 908 00 (Spardab.)

0721 - 38 06 48

vcd.umverka.de

vcd@umverka.de