umwelt&verkehr Karlsruhe

ISSN 1612-2283 5. Jg. Heft 2/07 **Juli - Oktober 2007**

Neue Kraftwerke am Rhein

Nordtangente

Der TGV ist da

Radfahren in Karlsruhe



Günstige KVV-Karten 4x im Jahr

Umweltzentrum Karlsruhe BUZO e.V.

PRO BAHN e.V.
Baden-Württemberg

VCD
Verkehrsclub Deutschland

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das **Kohlekraftwerk am Rhein** soll gebaut werden: Die EnBW hat sich für den Bau entschieden, obwohl die EU die Kohleverbrennung als klimaschädlich und nicht zeitgemäß einstuft. Auch die Papierfabrik StoraEnso will mit Kohle Geld sparen. Dabei steht mit **Erdgas eine verträglichere Alternative** bereit, wenn man nicht durch Energiesparen und regenerative Energien auf neue Heizkraftwerke verzichten kann oder will.

Auch im Verkehr ist keine Wende in Sicht. Das überfällige **Tempolimit auf Autobahnen** ist wegen der Autolobby und der Angst, Wählerstimmen zu verlieren, weiterhin tabu. Während es mit dem **TGV** nun eine schnelle Verbindung nach Paris gibt, muss man im Regionalverkehr auf günstige Verbindungen nach Strasbourg noch warten. Auch sonst drückt das Land beim Schienenverkehr auf die Bremse. Dagegen wurde im Karlsruher Osten mit der Eröffnung des neuen **Autobahnanschlusses** der Bau der **Nordtangente** begonnen. Der Weiterbau stößt besonders im Karlsruher Westen auf Widerstand.

Der Hardtwald ist aber auch aus der Luft bedroht: Durch Spritzaktionen trifft man nicht nur die **Maikäfer**. Die Umweltverbände fürchten mehr Nachteile als Vorteile für Mensch und Natur.

Viel tut sich derzeit in Sachen Radverkehr in Karlsruhe. So wurde der Bau der **Fahrradroute nach Knielingen** in Angriff genommen. Aber wo viel Licht ist, ist leider auch Schatten.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen und Euch die Redaktion des umwelt& verkehr Karlsruhe.

BUZO, PRO BAHN und VCD

Inhalt:

BUZO-Vorwort.....3
Die Hub muss grün bleiben!
... auch mit Sportpark.....3
Gas- statt Kohle-Kraftwerke – Umweltbelastung für Karlsruhe minimieren!.... 4
Aktionstag gegen die Nordtangente 6
Nachruf Klara Röckel.....7
Tempolimit auch auf Autobahnen?.....7
Der TGV ist da.....8
Radfahren in Karlsruhe –
1.: Verkehrsversuch Rheinstraße.....10
2.: Stadtteilroute Knielingen – City 12
3.: Fahrradstation am Hauptbahnhof..13
4.: Miteinander und Öffentlichkeit.....13
5.: Verkehrsversuch Kaiserstraße..... 14
6.: Einkaufen mit dem Fahrrad..... 14
Mit dem „Enztäler Freizeitexpress“ nach Bad Wildbad..... 14
KVV-Jahreskartenaktion.....15
Kleiner Riss, große Wirkung – Inneres einer Brücke..... 15
Termine.....16

Benz zu Ehren...

... ein Altreifen ans Denkmal gelehnt? Dann doch lieber radeln: S. 10 ff. Nahmobilität aller Art gab es beim HPV-Schlossparktreff zu sehen, siehe auch: www.hpv.org/scene/karlsruhe

Wer's klassischer mag und noch sucht:

Herrenrad abzugeben:

kostenlos, Marke „Herkules“, 28“-Räder, 5-Gang-Kettenschaltung, ohne Rücktritt, hellgrau. Interessenten wenden sich an das Umweltzentrum, Tel. 0721 - 38 05 75



Text und Fotos: Heiko Jacobs



Impressum

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

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

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

Abonnement für Nichtmitglieder 10,– €/Jahr

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 - 38 05 75
Redaktion:	Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Margarete Ratzel E-Mail: redaktion@umverka.de
Internet:	www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de
Satz/Layout:	auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: gedruckt und online
Druck:	Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe
Auflage:	3000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier
ISSN:	1612 - 2283
Fotos:	Aktionsbündnis, R. Helfer, H. Jacobs, M. Lieb, J. Meister, W. Melchert
Titelfoto:	**Statt Kohle: Energie aus Wind, Sonne und Deponiegas von Ex-Mülldeponie**; Foto: Wolfgang Melchert

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

der Aufschwung ist da, die Wirtschaft brummt, alles wächst. Die Rendite, das Steuereinkommen, der Arbeitsmarkt, der Flugverkehr, das Straßennetz, der LKW-Verkehr, der Flächenverbrauch usw.

Nur auf den Feldern gibt es Probleme, da wächst es nicht so, wie es soll. Ein April ohne Regen mit Sommertemperatur in Verbindung mit anderen Wetterkapriolen legt den Verdacht nahe, dass die Auswirkung des Klimawandels allmählich bei uns ankommen.

Von der langen Trockenheit betroffen sind die Kartoffel-, Gemüse- und Getreideernten. Die Lebensmittelpreise könnten bis zu 20 % steigen, berichten die Medien. Für Haushalte mit wenig Geld geht das an die Existenz.

Wir wollen etwas gegen den Klimawandel unternehmen und setzen uns daher auch für ein Tempolimit auf unseren Autobahnen ein. Ich habe für die BUZO Briefe an den Verkehrsminister und den Umweltminister geschrieben und um Antwort gebeten, warum sie eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung ablehnen. Die Antworten, europafern und ganz im Sinne unserer PS-starken Autolobby, finden sie online (umverka.de) und zur Einsicht im Umweltzentrum.

Ihr Uwe Haack

Die Hub muss grün bleiben! ... auch mit Sportpark

Die **Bürgerinitiative „Naturschutz Untere Hub“** hat sich im März 2003 formiert. Wir sind eine Interessen-Gemeinschaft von Privatpersonen aus Durlach und der Untermühlsiedlung.

Ziel unserer Bürgerinitiative ist es, die Ausweisung des Gewanns „Auf der unteren Hub“ als Gewerbegebiet zu verhindern.

Zu diesem Thema haben wir 2003 in einer erfolgreichen Aktion über 5.500 Unterschriften gesammelt, vor den Gemeinderatswahlen 2004 eine interessante Podiumsdiskussion veranstaltet und die OB-Kandidaten 2006 in einem Bürgerforum zu ihrem Standpunkt zur „Unteren Hub“ befragt. Bei diesem Forum haben wir unser Konzept „Lernpark Untere Hub – Ökologisches Lehr- und Schulungszentrum“ vorgestellt.

Aktuell sind wir Teilnehmer am „Runden Tisch zur Zukunft der Unteren Hub“, der erstmals im März 2007 von der Ortsvorsteherin Durlach, Frau Ries, einberufen wurde. Grundlage ist ein Beschluss des Ortschaftsrates Durlach vom Januar 2007, in dem er sich „für den dauerhaften Erhalt der Unteren Hub als Naherholungs- und Freizeitgebiet“ ausspricht. Die betroffenen Vereine sollen nun bis Juni 2007 ihre Vorstellungen bekannt geben. Die Vorstellungen unserer B.I. sind der verantwortungsvolle Umgang mit den Flächen, die Suche nach Synergien bei den Vereinen hinsichtlich der Nutzung und die Aufforderung an die Stadtplaner, alles „nachhaltig und klimagünstig“ auf die Fläche zu planen.



Im Vordergrund die „Untere Hub“ von Süden aus gesehen. Gut erkennbar sind in der oberen Bildhälfte der neue Autobahnanschluss Karlsruhe-Nord und das Teilstück der Nordtangente quer über die Autobahn. *Foto: Roland Helfer*

„Auf der unteren Hub“ – Lage und Bedeutung

Das Gewann „Auf der unteren Hub“ liegt am Nordrand von Karlsruhe-Durlach. Es wird im Norden von der Nordtangente, im Osten von der B 10 und im Westen teilweise von der A 5 begrenzt. Die übrigen Grenzen stoßen an Vereine, Kleingartenanlagen, an die Pfinz und ans Landschaftsschutzgebiet „Elfmorgenbruch.“ Das Gesamtgebiet einschließlich der Vereinsanlagen ist ca. 50 ha groß. Es ist das letzte verbliebene Grüngebiet im Norden von Durlach.

Die sog. „Untere Hub“ ist im Regionalplan Mittlerer Oberrhein 2003 im nördlichen Teil als Grünzäsur, im südlichen Teil als Regionaler Grünzug ausgewiesen. Nach den Grundsätzen des Regionalplans dürfen Gebiete dieser Klassifizierung nicht bebaut werden.

Beeinflussung des Karlsruher Stadtklimas

Die Freiflächen der „Unteren Hub“ sind für unser Stadtklima unersetzlich. Insbesondere die lufthygienischen Funktionen (Kaltluft-Entstehungsgebiet und zugleich Abkühlungsreservoir) sind für die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung von sehr großer Bedeutung. Die „Untere Hub“ bildet eine wichtige Frischluftschneise in Ost-West-Richtung für den Fallwind aus dem Pfinztal, den sog. „Pfinztäler“.

Naherholung und Naturschutz

Die „Untere Hub“ ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für viele Bewohner von Durlach, der Untermühlsiedlung und von Hagsfeld. Mitglieder des Reitvereins Durlach und des Hundesportvereins nutzen das Gelände ebenso wie Spaziergänger, Jogger, Walker und Radfahrer.

Die „Hub“ bietet vielen Feuchtigkeit liebenden Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Hier ist vor allem das Grabensystem von Bedeutung, das teilweise durch § 24a Naturschutzgesetz geschützt ist.

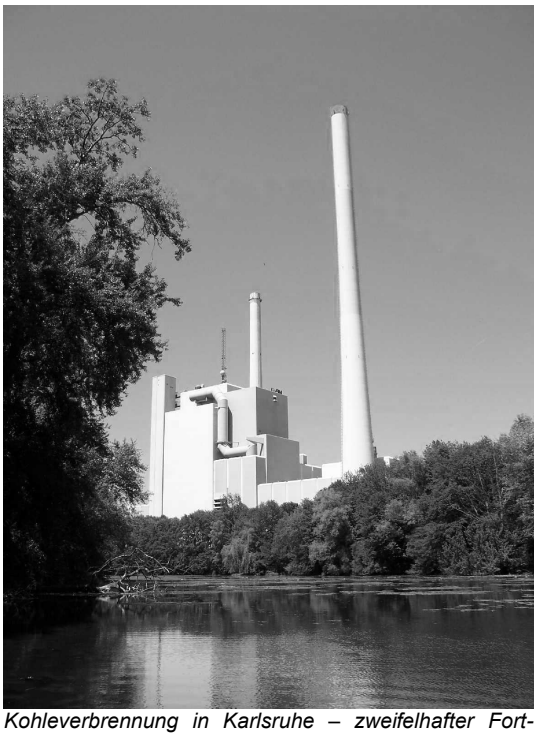
Gastbeitrag von Roland Kullmann,
BI „Naturschutz Untere Hub“
Am Pfinztor 19
76227 Karlsruhe-Durlach
Telefon 0721 492625

Sie unterstützen unsere Forderung nach einem Tempolimit auf Deutschen Autobahnen?
120 Stundenkilometer – mehr Verkehrssicherheit, weniger Umweltbelastung!

Das finden wir gut!

Gas- statt Kohle-Kraftwerke – Umweltbelastung für Karlsruhe minimieren!

Am Karlsruher Rheinhafen planen EnBW und die Papierfabrik StoraEnso den Neubau bzw. Umbau von Kraftwerksblöcken. Die Bürgerinitiative "Das bessere Müllkonzept – ohne Verbrennung" und die Bürgervereine von Knielingen und Daxlanden hatten am 26.4.2007 zu einer gut besuchten Info-Veranstaltung unter dem Motto „Im Westen viel Neues“ eingeladen. Vor allem die geplante Kohleverbrennung gibt Anlass zu heftiger Kritik im Hinblick auf Klimawandel und Luftbelastung.



Kohleverbrennung in Karlsruhe – zweifelhafter Fortschritt im Hinblick auf Klima und Umwelt.
Foto: Johannes Meister



Kohleverladung beim RDK am Rheinhafen. Die EnBW setzt weiter auf diesen wenig umweltfreundlichen Brennstoff. *Foto: Wolfgang Melchert*

Erweiterung des Kraftwerks der EnBW

Das Rheinhafen-Dampfkraftwerk (RDK) der EnBW am Rheinufer besteht bisher aus 7 Kraftwerksblöcken. Davon sind die ältesten Blöcke 1 bis 3 dauerhaft stillgelegt. Der Block 4S wurde in jüngerer Zeit modernisiert. Er wird mit Gas betrieben und erzeugt eine elektrische Leistung von 350 MW. Die ebenfalls mit Gas betriebenen Blöcke 5 und 6 dienen zurzeit nur als Reserve. Der Block 7 wird mit Kohle betrieben und erzeugt 550 MW. Beide aktiven Blöcke erzeugen auch Fernwärme, die allerdings nur im Winterhalbjahr sinnvoll genutzt werden kann. Die übrige Abwärme wird durch Kühlung an das Wasser des Rheins abgeführt. Diese Art der Kühlung kommt im Sommer bei niedrigem Wasserstand des Rheins bereits heute oft an seine Grenzen, denn das Flusswasser darf maximal um einen bestimmten Betrag aufgeheizt werden, ansonsten wird das „Ökosystem Rhein“ durch die damit verbundene Sauerstoffabnahme in Gefahr gebracht. Die Leistung des Kraftwerks muss dann entsprechend reduziert werden. Um die wirtschaftlichen Auswirkungen gering zu halten, hat EnBW in der Vergangenheit für das bestehende Kraftwerk in Karlsruhe bereits Sondergenehmigungen beantragen müssen und auch erhalten.

Die EnBW möchten jetzt Ersatz für stillzulegende Atomkraftwerke schaffen und planen deshalb in Karlsruhe folgende Erweiterungen: Der bisher passive Block 6 soll modernisiert werden und als Block 6S mit Gas betrieben eine Leistung von 400 MW erzeugen. Ganz neu gebaut werden soll ein mit Steinkohle betriebener Block 8 mit 800 MW Leistung. Damit erhöht sich die Gesamtleistung (ohne die in Reserve liegenden Blöcke) von 900 MW auf 2100 MW. Das führt unweigerlich zu einer erheblichen Zunahme des Schadstoffausstoßes. Insbesondere der neue Kohle-Block ist problematisch, denn bei der Verbrennung von Kohle fällt bei gleicher erzeugter Leistung ungefähr doppelt so viel klimaschädliches CO_2 an wie bei der Verbrennung von Gas. Auch bezüglich anderer Schadstoffe schneidet die Kohleverbrennung viel schlechter ab, beispielsweise fallen Feinstäube und Schwermetalle nur bei der Verbrennung von Kohle an, nicht aber bei der von Gas.

Angesichts dieser Nachteile der Kohleverbrennung für die Umwelt stellt sich natürlich die Frage, warum die EnBW einen neuen Kohleblock bauen will und nicht ausschließlich auf Gas setzt. Ein anwesender Mitarbeiter der EnBW begründete dies so: „Kohle ist billiger als Gas, ihre Vorräte sind für längere Zeit verfügbar und sie kann notfalls auch in Deutschland gefördert werden, und Gas ist zu schade zum Verbrennen“. Dass Kohle heute billiger ist, ist zwar richtig, aber der Kohlepreis auf dem Weltmarkt wird in Zukunft wegen des steigenden weltweiten Bedarfs steigen. Beispielsweise nimmt China alle zweieinhalb Tage ein neues Kohlekraftwerk in Betrieb. Und zu schade zum Verbrennen sind eigentlich alle fossilen Energieträger – also auch die Kohle. Von Vertretern der Bürgerinitiative wurde als weiterer Grund für den Einsatz von Kohle der Handel mit CO_2-Emissionsrechten genannt, denn Kraftwerksbetreiber bekommen für neue Kohlekraftwerke mehr CO_2-Emissionsrechte als für neue Gaskraftwerke. Wollten die Betreiber diese Emissionsrechte allerdings gewinnbringend verkaufen, müssten sie die Leistung des dazugehörenden Kraftwerks wieder deutlich reduzieren, denn ansonsten benötigen sie die Emissionsrechte ja für dessen Betrieb.

BUZO

Ein weiteres Problem der neuen Kraftwerksblöcke ist die Kühlung. Da die Kühlung allein durch das fließende Wasser des Rheins hierfür nicht mehr ausreichen wird, plant die EnBW den Bau eines Kühlturms. Ein solcher Turm stößt wegen seiner Größe bei den Bewohnern der angrenzenden Stadtteile auf wenig Begeisterung. Deshalb wird als Alternative auch ein kleinerer Kühlturm mit Zwangsbelüftung durch Ventilatoren geprüft. Eine solche aktive Kühlung hat aber den Nachteil, dass sie zusätzliche Energie verbraucht, verglichen mit der klassischen Variante, deren Wirkung allein auf dem Kamineffekt des hohen Turmes beruht.

Umbau des Kraftwerks der Papierfabrik StoraEnso

Neben der EnBW hat auch der Papierproduzent StoraEnso die Genehmigung für den Bau einer Verbrennungsanlage beantragt. Für die Erzeugung von Strom und Prozesswärme betreibt sie heute bereits ein eigenes Kraftwerk mit 160 MW Leistung. Verbrannt werden ca. 10 % Rindenabfälle und ca. 90 % Gas. StoraEnso möchte dieses Kraftwerk jetzt auf eine andere Feuerung umbauen, wobei die Leistung mit 170 MW ungefähr gleich bleibt. Verbrannt werden sollen zukünftig pro Jahr 150 bis 200 t Rinden- und Holzabfälle sowie Papierschlämme aus der eigenen Produktion, 120 bis 360 t von auswärts bezogenen Holzabfällen, darunter auch bestimmte Mengen schadstoffhaltiger Holzabfälle, sowie 40 bis 200 t Kohle. Verbrannt werden also ganz andere und viel problematischere Stoffe als heute. Das neue Kraftwerk wird deshalb erheblich mehr CO_2, Feinstaub und Umweltgifte ausstoßen als das jetzige.

Man fragt sich auch hier wieder, warum Gas durch Kohle ersetzt werden soll. Problematisch ist zusätzlich, dass durch die Mischung mit Abfällen und das hierfür notwendige Verbrennungsverfahren mehr Schadstoffe erzeugt werden als bei der optimierten Verbrennung im Rheinhafendampfkraftwerk. Auch fragt man sich, warum es keine Zusammenarbeit mit dem wenige km entfernten Kraftwerk der EnBW gibt, das Strom und Wärme auch für StoraEnso viel effektiver erzeugen könnte.

Obwohl das neue Kraftwerk also ganz anders betrieben wird als das bisherige, gilt die Maßnahme nicht als Neubau, sondern nur als Umbau, und es genügt eine einfache "Änderungsgenehmigung", weshalb es wenig Einspruchsmöglichkeiten gibt.



Schornsteine des RDK. Es sollen weitere dazukommen, die noch mehr Abgase ausstoßen.
Foto: Wolfgang Melchert

Weitere Kraftwerke und Schadstoffquellen

Leider sind die Kraftwerke von EnBW und StoraEnso nicht die einzigen Schadstoffquellen am Karlsruher Rheinufer, sondern es gibt in unmittelbarer Nachbarschaft noch weitere Anlagen, deren Schadstoffe bereits heute die Karlsruher Luft belasten. So entstand auf der Pfälzer Seite auf dem ehemaligen Raffineriegelände die Papierfabrik Palm, die ein eigenes Kraftwerk mit 170 MW betreibt. Verbrannt werden dort zu ca. 1/3 Abfälle aus dem eigenen Betrieb und zu ca. 2/3 Erdgas. Eine weitere große Quelle von Schadstoffen ist natürlich auch die Karlsruher Raffinerie Miro. Aber während hier mit großem Aufwand der jährliche Ausstoß von Stäuben um 20 t reduziert wurde, gibt StoraEnso zukünftig jedes Jahr 30 t Staub pro Jahr mehr als heute an die Umwelt ab.

Was können wir tun?

Im Fall StoraEnso sind die Möglichkeiten sehr beschränkt, da keine Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt und damit keine Einspruchsmöglichkeit für den Bürger besteht. Hier kann man nur an die Betreiber appellieren, mit Gas statt Kohle zu heizen und auf die Verbrennung schadstoffhaltiger Abfälle ganz zu verzichten.

Im Fall des geplanten Kohleblocks der EnBW kann jeder Bürger im Beteiligungsverfahren **Einspruch einlegen**. Ein Formular erhalten Sie im Umweltzentrum und finden Sie auf der Internetseite der BUZO:
www.umweltzentrum-karlsruhe.de/html/EinwendungENBW.html

Ansprechen und anschreiben kann man:

- Abgeordnete und Fraktionen im Gemeinderat http://www.karlsruhe.de/rathaus/gemeinderat/abgeordnete.de
- Abgeordnete im Landtag http://www.karlsruhe.de/rathaus/gemeinderat/abgeordnete.de
- EnBW http://www.enbw.de
- Regierungspräsidium http://www.rp.baden-wuerttemberg.de
- Tageszeitung, Leserbriefe: http://www.bnn.de, www.ka-news.de

Ziel sollte sein, **Erdgas statt Kohle** als Brennstoff einzusetzen, **um die Karlsruher Luft vor zusätzlichem CO_2, Feinstaub und anderen Luftschadstoffen zu bewahren.** Die Entscheidungen der Wirtschaftsunternehmen EnBW und StoraEnso darf nicht einfach widerspruchslos hingenommen werden. Es geht um die Gesundheit und Zukunft von uns allen.

Wolfgang Melchert
Johannes Meister

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

Aktionstag gegen die Nordtangente in Neureut am 28.4.2007

Als ein Riesenerfolg konnte die Aktion am Samstag den 28. April auf der „Drachenwiese“ in Neureut bezeichnet werden. Über 1.000 interessierte Bürger waren bei den Aktionen zwischen 14 und 17 Uhr vor Ort und informierten sich über die Details der geplanten Trassenführung und die Einflüsse auf Natur, Mensch und Umwelt.

Das „Aktionsbündnis für ein lebenswertes Karlsruhe – ohne Nordtangente“ hatte gemeinsam mit dem Bürgerverein Heide zum Aktionstag eingeladen.

Das Aktionsbündnis aus den Karlsruher Naturschutzverbänden, den Hardtwaldfreunden, dem Arbeitskreis Nordtangente, Bürgerinitiativen aus Neureut, Knielingen und Hagsfeld sowie vielen Helfern aus den benachbarten Bürgervereinen, dem Schwarzwaldverein und dem Roten Kreuz unterstützte die Aktion tatkräftig. Auch die Pfälzer Bürgerinitiativen waren gekommen um zu dokumentieren, dass auch die Pfälzer keine Nordtangente mit zusätzlicher Rheinbrücke möchten.

Ein Teil der Trasse von etwa 1.500 Metern wurde von den Helfern mit Trassierband, Transparenten, Infotafeln und großen Ballonen markiert (Bild unten). In Zelten und an verschiedenen Ständen wurde ausführlich über die Details und den Verlauf informiert, siehe nachfolgendes Bild.



Die bei der Veranstaltung aufgestellte Tafel (Bilder rechts) ist analog zur großen Infotafel in der Waldstadt. Klaus Bluck, Sprecher des Aktionsbündnisses, sagte dazu: Es kann nicht sein, dass eine Autobahn quer durch eine Großstadt gebaut wird, damit Schweinehälften aus Ungarn schneller nach Belgien kommen.

Die Beschlüsse des Karlsruher Gemeinderates der 80er Jahre zu einer Hängebauchlösung der Nordtangente beinhalteten weder einen Autobahnanschluss, noch eine zweite Rheinbrücke. Diese kamen erst nach und nach dazu. Die Diskussion um eine zweite Rheinbrücke entstand erst in den letzten 10 Jahren und die Aufnahme in den Flächennutzungsplan erfolgte erst im Jahre 2001, nachdem die Netzplaner des Bundes die Autobahnen angehängt haben. Erst seit diesen Beschlüssen geht es um eine durchgängige Trasse. Die



Bereits zu Beginn der Veranstaltung waren viele Bürger gekommen um sich an den Infoständen zu informieren. Dabei gab es auch Infobroschüren und Unterschriftenlisten.



In der Nähe der Kreuzung Welschneureuter Straße/Klammweg/Rembrandtstraße wurde eine Informationstafel enthüllt. Dabei berichtete der Neureuter Ortsvorsteher Jürgen Stober, dass sich der Ortschaftsrat bereits vor zwei Jahren zum wiederholten Male einstimmig gegen die Trasse ausgesprochen hat. Leider wird dieser Beschluss im Gemeinderat nicht diskutiert und bis heute blockiert. *Alle Fotos: Aktionsbündnis*



Bei der Aktion wurde eine große Tafel mit der Aufschrift „Hier würde die geplante Nordtangente Neureut mit einem Verkehrsknoten durchschneiden“ enthüllt. Die Enthüllung führten neben Neureuts Ortsvorsteher Jürgen Stober, Dr. Ulrike Fien (stellv. Vorsitz. des BV Heide), Carsten Weber (Landesnaturschutzbeauftragter), Rainer Karcher (Vorsitz. der Hardtwaldfreunde) und Ortschaftsrat Klaus Bluck auch einige Mandatsträger wie MdB Karin Binder (Die Linke), MdL Dr. Gisela Splett (Grüne) und MdL Johannes Stober (SPD) durch.

BUZO

Nordtangente ist nicht nur quer durch Karlsruher Wohn- und Erholungsgebiete geplant. Im Endausbau verbindet die Trasse die Bundesautobahnen A5, A8 und A65 sowie die Bundesstraßen B9, B10 und B36. Sie hat damit nicht mehr nur regionale Bedeutung, sondern wird zu einem zentralen Verbindungsglied für die europäischen Fernstraßen und verbindet Ost- mit Westeuropa. Dies ist von den Gemeinderäten in den 80ern nie so gewollt worden.

Einige offizielle Vertreter behaupten, mit dem Bau der Nordtangente würden die Südtangente und die südlichen und nördlichen Stadtteile vom Verkehr entlastet. Das Gegenteil ist der Fall: Nach den offiziellen Zahlen werden alle betroffenen Stadtteile und innerstädtischen Verkehrsachsen mit zusätzlichem Fernverkehr belastet!

Schnellstraßen ziehen Verkehr an. Somit wird Karlsruhe zu einer Drehscheibe des überregionalen und europäischen Schwerlastverkehrs. Damit wird die gesamte Stadt mit Verkehr und die nahe liegenden Wohngebiete mit Lärm, Feinstaub und Abgasen belastet.

Mit dem Argument, die bestehende Rheinbrücke müsse in einigen Jahren wegen Sanierung voll gesperrt werden, wird Angst geschürt und die Forderung nach einer zusätzlichen Rheinbrücke begründet. Tatsächlich empfehlen Sachverständige, die Sanierung der bestehenden Rheinbrücke bereits heute zu beginnen, damit keine Vollsperrung notwendig wird. Forderungen des Gemeinderates in diese Richtung werden einfach ignoriert.

Die Behauptung, wegen steigender Verkehrszahlen sei eine zweite Rheinbrücke notwendig, ist falsch. Seit Jahren stagnieren die Verkehrszahlen, und die Landes- und Bundesverkehrsministerien bestätigen bereits den Rückgang. An der offiziellen Zählstelle, der B10-Rheinquerung, wurden im Jahre 2006 im Tagesdurchschnitt ca. 1.500 Fahrzeuge weniger registriert als im Jahre 2005.

Zu einem Zeitpunkt, an dem uns die Klimaveränderung große Sorgen bereitet, kann nicht auf neue Straßen und damit mehr Verkehr gesetzt werden! Wir müssen heute Entscheidungen für die Zukunft unserer Enkel treffen. Dies erfordert Vernunft und Weitsicht und den Mut, neue Wege zu gehen!

Gastbeitrag von Klaus Bluck
Aktionsbündnis für ein lebenswertes
Karlsruhe – ohne Nordtangente

Nachruf Klara Röckel



Sie war eine kleine Frau – eine von denen, die man leicht übersieht. Aber sie war eine Kämpferin, bis zuletzt.

Klara Röckel stammte aus einer Durlacher Arbeiterfamilie, daher kam ihr Gerechtigkeitssinn, der sie auch in späteren Jahren bewegte: Für andere Menschen und für die Umwelt.

Nach ihrem Abitur fand sie Arbeit in Firmen, bei denen sie ihr Interesse an Naturheilmitteln weiter ausbilden konnte, und später ging sie nach Amerika, wo sie ihre Sprachkenntnisse ergänzte.

Zurück in Deutschland nahm sie eine Stelle bei der BUFO (heute BfEL, Bundesforschungsanstalt für Ernährung und Lebensmittel) an, um ihre Ideen zur gesunden Ernährung weiter zu verfolgen.

Durch Kollegen wurde sie auf die BUZO aufmerksam und war eine der frühesten Mitstreiterinnen. Sie betreute die Kasse, die sie weit über ein Jahrzehnt zuverlässig und korrekt führte.

In dieser Zeit hatte sie drei Berufe: Vollzeitarbeit, alleinerziehende Mutter – damals wurde man dafür noch scheel angesehen – und Schatzmeisterin der BUZO.

Es ist verständlich, dass sie oft genervt war, wenn sie mit den Kassenproblemen konfrontiert wurde, aber trotz allem blieb sie immer freundlich. Sie fand außerdem die Zeit, sich an Aktionen der Bürgeraktion gegen die Erweiterung der OMW-Raffinerie, gegen den Ausbau der Kernenergie und die Nordtangente zu beteiligen, um nur ein paar wichtige Punkte zu nennen. Auch nach ihrer Zeit als „Finanzministerin“ war sie noch aktiv in der BUZO tätig, sei es als „Feuerwehr“ bei Öffnungszeiten, sei es, dass sie für die Sauberkeit im Karlsruher Umweltzentrum sorgte. Sie nutzte die Zeit, die ihr blieb – auch weil die inzwischen erwachsene Tochter eigene Wege ging – um ihren musischen Interessen zu folgen und soziale Kontakte zu pflegen.

Ihr erfülltes Leben endete nach langer Krankheit im Februar 2007 im Alter von 74 Jahren. Allen, die sie kannten, wird sie in bester Erinnerung bleiben.

Reinhold Hillenbrand

Tempolimit auch auf deutschen Autobahnen?

Zu diesem Thema schrieb die BUZO dem Umweltminister und dem Verkehrsminister einen Brief. Mit Verweis auf Verbesserungen bei Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und CO_2-Ausstoß durch ein Tempolimit von 120 km/h fragten wir, warum in Deutschland nicht eingeführt wird, was in allen umgebenden Ländern bereits erfolgreich ist. Als Antwort bekamen wir zu lesen, dass die Entwicklung verbrauchsarmer Motoren vorrangiger ist und auf Selbstverantwortung der Bürger und situationsangepasste Geschwindigkeitsregelungen gesetzt wird. Es wird auf die mangelnde Einsicht in generelle Tempolimits verwiesen und darauf, dass die hohe Geschwindigkeit nicht Hauptunfallursache sei. Alles alte Argumente, die uns weiterhin nicht schlüssig erklären, warum man nicht doch ein allgemeines Limit einführen kann und warum man nicht auch kleine Schritte zur CO_2-Entlastung umsetzen kann. Alle drei Briefe im vollen Wortlaut finden Sie auf umverka.de und zur Einsicht im Umweltzentrum. Uwe Haack

Der TGV ist da



Der erste Tag mit TGV Foto: Wolfgang Melchert

Zunächst etwas Geschichte

Im Jahre 1954 starteten die französischen Eisenbahnen ein Forschungsprogramm. Es sollten die Leistungsgrenze der elektrischen Lokomotiven untersucht werden sowie das Verhalten der Wagen bei hoher Geschwindigkeit und die Elastizität der Gleise, die Leistungsfähigkeit der Stromabnehmer und die Tauglichkeit der elektrischen Ausrüstungen bei großer Beanspruchung.

Die Versuche wurden mit einer Gleichstromlokomotive CC7121 und einem Dreiwagenzug auf einer geraden und ebenen Strecke südlich von Dijon gemacht. Man steigerte sich anfangs von ca. 180 km/h auf die für damalige Zeiten Weltrekordgeschwindigkeit von immerhin 243 km/h! Im Juni 54 wurden weitere Versuche unternommen mit einem neuartigen Stromabnehmer – einer der Schwachpunkte bei hohen Geschwindigkeiten – und es wurden 200 bis sogar 226 km/h erreicht. Selbst mit einem 430 t schweren Zehnwagenzug waren noch 160 km/h möglich.

1967 begann die Bahn ihren täglichen 200 km/h-Betrieb. Der erste planmäßige Zug war der „Capitole“ zwischen Paris-Austerlitz und Toulouse. Der Erfolg war groß. Man fuhr eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 141 km/h. Das gab es damals nirgends in Europa!

1969 legten die französischen Eisenbahnen dem Verkehrsministerium einen Plan für eine völlig neue Schnellbahn vor. Zu schnellen Zügen gehört auch eine eigene Trasse. Aber die Strecke Paris-Südost, wie sie hieß – es sollte die erste TGV-Strecke werden – sollte keine Bahn nach dem Muster des japanischen Shinkansen sein (getrennt vom übrigen Netz), sie sollte kompatibel mit den bestehenden Netzen sein.

Nach anfänglichen Versuchen mit durch Gasturbinen angetriebenen Triebwagenzügen – man umging damit u.a. die Probleme mit den Stromabnehmern – wurde am 11.7.1979 – auch befördert durch die damalige Ölkrise – der erste Elektro-TGV ausgeliefert. Die beiden Triebköpfe haben zusammen eine Leistung von 6.350 kW, 8 Wagen befinden sich zwischen den zwei Triebköpfen, der gesamte Zug ist 200,19 m lang und außer den vier Drehgestellen der Triebköpfe sind zusätzlich noch die äußeren Drehgestelle des ersten und letzten Wagens des Zuges angetrieben. Gebremst wird mit elektrischer Widerstandsbremse und Scheibenbremsen an den nicht angetriebenen Achsen. Der Bremsweg aus 260 km/h bis zum Stillstand beträgt 3,7 km!

Am 22.9.1981 war es soweit: Präsident Mitterand persönlich weihte die Strecke Paris-Südost ein. Der TGV startete mit einem großen Angebot von Paris nach Lyon und darüber hinaus nach St. Etienne, Besancon und Genf. Japan verlor erstmals das Blaue Band der schnellsten Züge. Die orangefarbenen TGVs fuhren 260 km/h Spitze.

Auf der 1990 fertiggestellten Atlantikstrecke Paris – Bordeaux wurden die neuen TGV A-Züge mit zehn statt mit acht Mittelwagen gefahren, weil es dort weniger Steigungen gibt und vor allen Dingen weil sie statt der bisherigen Gleichstrommotoren Drehstromantriebsmotoren mit wesentlich höherer Leistung erhielten.

Am 29.7.1987 wurde der französisch-britischen Gruppe „Eurotunnel“ eine Konzession für 55 Jahre übertragen, einen Tunnel zwischen Frankreich und England zu bauen und zu betreiben. Am 9.10.1987 genehmigte die französische Regierung den Bau des TGV-Nord und im September 1993 wurde die ganze Strecke für den Verkehr freigegeben. Die TGVs fahren hier 300 km/h, und die Fahrzeit von Paris nach Lille konnte damit um eine Stunde verkürzt werden!

Inzwischen wurden neue Fahrzeuggenerationen entwickelt: Der TGV Réseau, der dem TGV-Atlantik ähnlich ist, allerdings um zwei Mittelwagen kürzer und der über ein Führerstandssignalisierungssystem verfügt, das eine Zugfolge von nur 3 Minuten Abstand bei 300 km/h, erlaubt. Das System wird auch im Kanaltunnel benutzt. Und der TGV-Duplex, ein doppelstöckiger TGV mit drei Wagen 1. Klasse, vier Wagen 2. Klasse und einem Barwagen.

Mit der Fertigstellung des TGV-Nord gibt es ja nun eine Nord – Südverbindung längs durch Frankreich von Calais nach Marseille. Das veranlasste die Französische Eisenbahn zu zeigen, wie ausdauernd und zuverlässig die TGVs sind. Ihr Ziel war es, die Züge die 1.067 km zwischen den zwei Städten in unter vier Stunden zurücklegen zu lassen. Um 16.30 Uhr fuhr der Zug in Calais ab und nach 3 Stunden und 30 Minuten kam er in Marseille an. Es gab allerdings ein paar kleine „Hilfestellungen“: Die Motorleistungen wurden erhöht (pro Motor statt 1.100 kW auf 1.400 kW) und auf den meisten Streckenabschnitten die Höchstgeschwindigkeit um 30 km/h!

In 185 Minuten von Karlsruhe nach Paris

Die Fahrzeuge des TGV POS (Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland) sind eine teilweise Neuentwicklung: Die Kopfform entspricht dem Doppelstock-TGV und die Triebköpfe besitzen eine Dreisystemausrüstung; für eine Fahrspannung von 25 kV – da haben sie eine Leistung von 9.280 kW und fahren max. 320 km/h – für eine Spannung von 15 kV – 6.800 kW, Vmax. 300 km/h – und für 1.500 Volt Gleichstrom – 3.680 kW mit Vmax. 270 km/h. Es sind die ersten TGV-Triebköpfe mit Drehstrom-Asynchronmotoren. Der Zug besteht aus zwei Triebköpfen und acht Wagen und hat eine Länge von ca. 200 m.

Die Neubaustrecke, die im Juni offiziell in Betrieb genommen wurde, ist 300 km lang, die Bauzeit dauerte 5 Jahre und der Bau hat 4 Milliarden Euro gekostet. Sie hat drei Neubaubahnhöfe: Champagne-Ardenne TGV (bei Reims), Meuse TGV und Lorraine TGV. Dieser Bahnhof ist etwas problematisch, weil er fast genau zwischen Metz und Nancy liegt, also keine Stadt direkt angebunden ist! Der letzte Abschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke soll ab 2009 weitergebaut werden und man rechnet, die fehlenden 100 km zwischen Lothringen und Straßburg Ende 2014 in Betrieb nehmen zu können. Die französischen Eisenbahnen rechnen mit einem Fahrgastaufkommen von 11 Millionen Fahrgästen. Die Fahrzeit von Straßburg nach Paris beträgt 140 Minuten. Nach Fertigstellung des letzten Abschnitts, für den ein Tunnel durch die Vogesen

PRO BAHN

PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN PRO BAHN

gebaut werden muss, dauert die Fahrt nur noch knapp zwei Stunden.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der neuen TGV-Strecke Ost von Paris über Straßburg, Karlsruhe nach Stuttgart am 10.6., die später verlängert werden soll weiter über München, Wien bis Budapest (Magistrale Ost), wurde zum selben Zeitpunkt eine weitere Hochgeschwindigkeitsverbindung eröffnet von Frankfurt über Mannheim, Saarbrücken, Forbach nach Paris. Diese Strecke wird mit deutschen ICE-Fahrzeugen bedient!

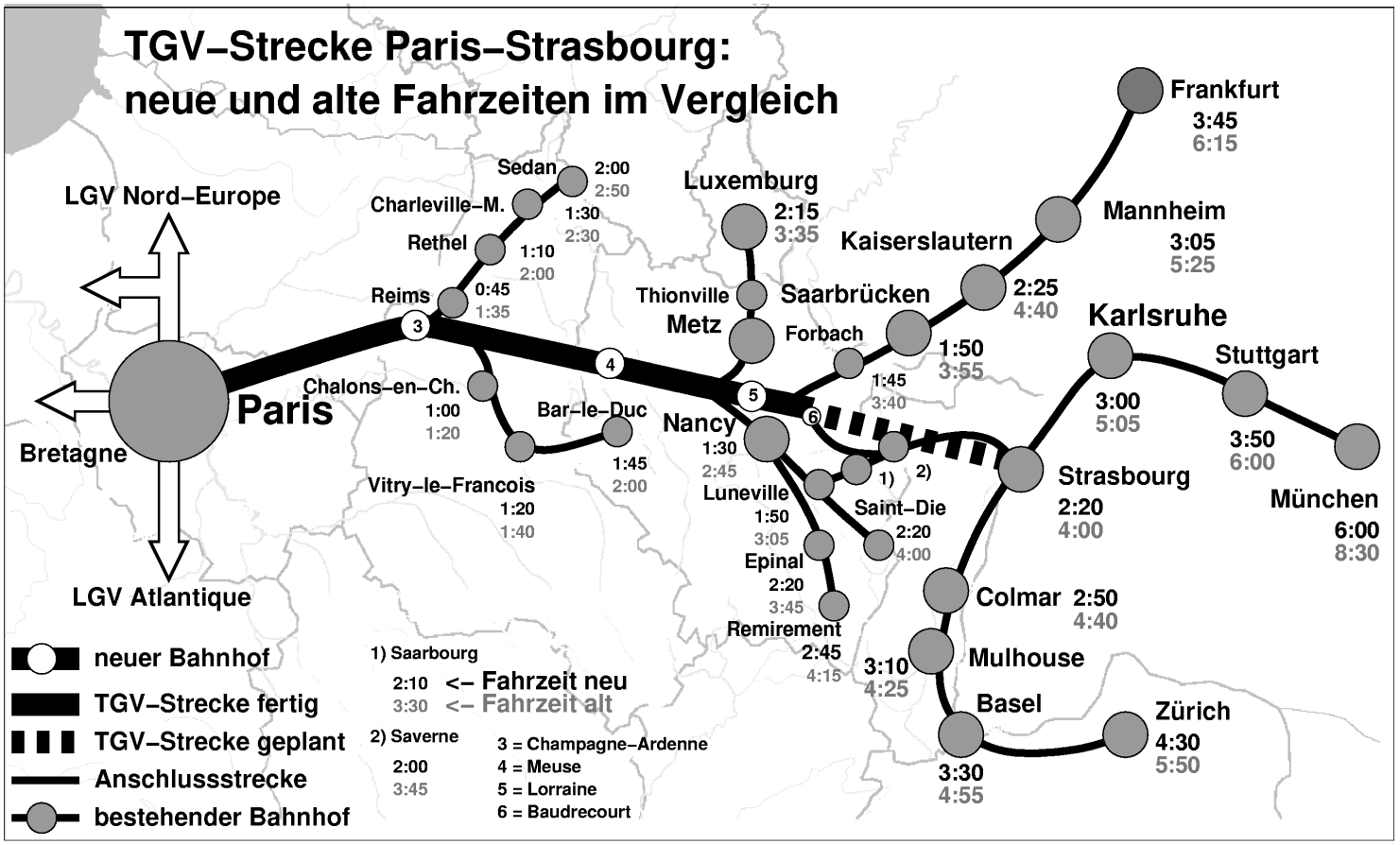
Karlsruhe wird zunächst dreimal, ab Dezember viermal täglich bedient: um 7.30 Uhr, 13.30 Uhr und 17.30 Uhr fährt der TGV nach Paris. Zurück nach Karlsruhe geht es ab Paris um 7.24 Uhr, 11.24 Uhr und um 17.24 Uhr. – In diesem Zusammenhang muss leider erwähnt werden, dass die vier EC-Zugpaare, die tagsüber eine direkte Verbindung von Karlsruhe über Baden-Baden nach Straßburg hergestellt haben, wegfallen! Das ist sehr schade. Um die Anbindung des nördlichen Teils unserer Region an Straßburg ist es m.E. ohnehin nicht sehr gut bestellt, liegen doch die Übergangszeiten der IREs und REs zur Ortenau-S-Bahn in Appenweier meistens bei 20 Minuten.

Vom 10. Juni bis zum 31. August wird ein Sonderfahrpreis angeboten: 29,– € die einfache Fahrt von Karlsruhe nach Paris im Internet und am Automaten, am Schalter 34,– €. Die französischen Eisenbahnen locken sogar mit 15,– € für eine einfache Fahrt die Kunden in die Züge, befristet bis zum 10. Juli! Die späteren Fahrpreise stehen noch nicht fest. Pünktlich zur Erweiterung des TGV-Netzes gen Osten gab es wieder eine TGV-Rekordfahrt: Am 3.4. wurde auf dem Neubauteil der Strecke von Paris nach Straßburg mit einem speziell präparierten TGV (die Durchmesser der Räder wurden vergrößert, es wurden extra Stromlinienverkleidungen unten und oben angebracht), und zusätzlich mit erhöhter Stromspannung (von 25.000 Volt auf 31.000 Volt) die Geschwindigkeit von 574,8 km/h gefahren. Dadurch wurde der Rekord des TGV-Atlantik im Mai 1990, der „nur“ 515,3 km/h betrug, um ca. 60 km/h überboten.

Bei so viel Erfolg und Fortschritt muss es doch auch mal einen Dämpfer geben. Und der kam: Die Französische Staatsbahn hatte zur Generalprobe des TGV-Est Européen zwischen Straßburg und Paris eingeladen. 215 Journalisten, Angehörige der SNCF und elsässische Regionalpolitiker steigen in Straßburg-Hbf. zur Premierenfahrt in den Schnellzug TGV-Est nach Paris ein. Pünktlich um 10.21 Uhr fährt der TGV ab, er soll um 12.29 Uhr in Paris Gare de l'EST ankommen. Kurz hinter Saverne gibt es ein opulentes Frühstück. Noch ist der Zug nicht auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke und nimmt etliche Kurven. Dann, kurz nach Ankündigung des Zugführers, dass der Zug bei Beaudrecourt auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke einbiegt, verliert er an Fahrt, bremst und hält schließlich. „Wir haben ein technisches Problem“, tönt es aus dem Lautsprecher. Langsam rollt der Zug in den Bahnhof „Lorraine TGV“ ein, an dem noch gebaut wird. Mitten in der lothringischen Provinz müssen die Fahrgäste fast eine Stunde auf dem Bahnsteig warten, bis sie in einen Ersatz-TGV umsteigen können. Das Personal tröstet die Reisenden mit Champagner, der eigentlich bei Erreichen der Reisegeschwindigkeit von 320 km/h ausgeschenkt werden sollte. „Das ist ein extrem seltener Vorfall“ sagte die Straßburger SNCF-Regionaldirektorin. Gegen 13 Uhr fährt der Ersatz-TGV ein. Zweieinviertel Stunden später wurde dann Paris erreicht. Statt zwei Stunden zwanzig Minuten waren es nun 4 Stunden und 23 Minuten Fahrzeit! – So etwas passiert eben auch einmal.

Literatur: Zahlreiche aktuelle Zeitungsausschnitte und Meyer-Eppler, „Die schnellsten Züge der Welt“

Johannes Hertel



Radeln in Karlsruhe – 1.: Verkehrsversuch Rheinstraße

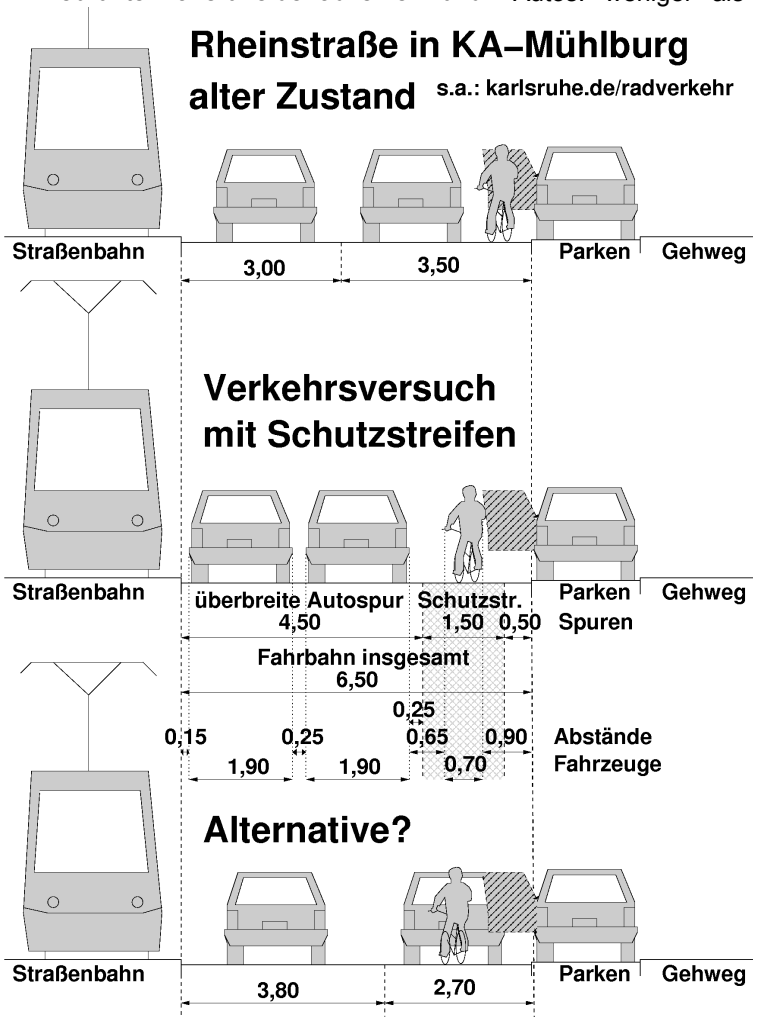
Die östliche Rheinstraße ist zusammen mit der Kaiserallee die kürzeste Verbindung zwischen der City und dem Nebenzentrum Mühlburg und wegen der Geschäfte dort auch Ziel vieler Radler. Während die Kaiserallee mit ihren Anliegerfahrbahnen eine für Radler subjektiv angenehme Ost-West-Infrastruktur bietet, mussten sie sich in der Rheinstraße die Fahrbahn mit den Autos teilen. Das führte offenbar dazu, dass der Radanteil dort niedriger ist als es der Bedeutung dieser Achse entspräche und dass es relativ viele Radler auf Gehwegen gibt. Daher gab es eine Gemeinderatsanfrage, ob mit relativ einfachen Mitteln (Markierungen) ein Angebot für Radler geschaffen werden kann. Dies ist Anlass des Verkehrsversuches, der Mitte 2006 vom Planungsausschuss beschlossen wurde. Der VCD hat sich damals kritisch zur beschlossenen Variante 3 geäußert. Erste Beobachtungen bestätigen die Zweifel.

Der obere und mittlere Teil der Grafik unten wurde von der offiziellen Grafik des Versuchs maßstabsgetreu abgezeichnet *und ergänzt*. Man findet sie im Web unter karlsruhe.de/radverkehr und dort unter „Verkehrsversuch Rheinstraße“. Im oberen Teil zeigt sie den Zustand, den man bisher als unbefriedigend empfand: Viele Radler fühlen sich in der Tat von den Autos an den Rand gedrängt und fahren daher im gefährlichen Schwenkbereich sich öffnender Autotüren (*Tür ergänzt*) und werden zudem oftmals ohne Fahrspurwechsel zu eng von den Autos überholt.

In der Mitte wird die derzeit markierte „eierlegende Wollmilchsau“ dargestellt: überbreite Fahrbahn für Autos, damit PKWs bei Bedarf weiter zweispurig fahren können, und Schutzstreifen für Radler. Darunter *ergänzt* die sich so ergebenden Abstände mit 1,9 m breiten Autos (Mittelklasse+Spiegel) und 0,7 m breiten Fahrrädern (Stadtrad), Rad und Auto „stören“ sich so nicht mehr. **Aber:** Radler kommen nur haarscharf an einer offenen Tür vorbei. Und wenn die Autos wie bisher zweispurig fahren, haben Radler schon „offiziell“ laut Graphik nur 0,65 m Abstand zu Autos: weniger als die Hälfte des von Gerichten geforderten Mindestabstands beim Überholen!













Aber ist dieser ohnehin zu geringe theoretische Abstand überhaupt praktisch da? Das untere der Bilder links (Seite 9) lässt befürchten, dass dem nicht so ist! Man sieht Autos auch dann nebeneinander fahren, wenn dort Radler sind. Und sie tun es mit fast keinem Abstand zur Linie oder berühren sie sogar, Kollisionsgefahr! Folge: Die Radler fahren immer noch am rechten Rand im Schwenkbereich der Türen. Mit ausreichendem Abstand zu Parkern fahren sie allenfalls, wenn keine Autos da sind, wie links oben. Man sieht auch, dass sich noch längst nicht alle Radler auf die Fahrbahn trauen...

Die Radler haben mit diesem „Schutzstreifen“ nur noch die **Wahl zwischen Pest oder Cholera: Abstand nach rechts ungenügend oder nach links?** Wenn nicht nur PKWs fahren sondern Kleintransporter oder wenn ein Rad mit (Kinder-)Anhänger unterwegs ist, sieht die Rechnung noch schlimmer aus ...

Durchschnittliche Radler haben durch diesen Streifen keinerlei Sicherheitsgewinn! Selbstbewusste Radler, die bisher nicht so weit rechts fuhren, wie der Schutzstreifen es nun nahe legt, haben sogar einen Verlust an Sicherheit!

Daher sei an dieser Stelle die **Rechtslage** bezüglich „**Benutzungspflicht“** solcher **Schutzstreifen** betrachtet: § 2 Abs. 4 StVO besagt, dass eine Benutzungspflicht von „Radwegen“ nur besteht, wenn dort ein blaues Schild mit weißem Rad steht: Dies ist hier nicht der Fall. Einige wollen eine „Benutzungspflicht“ aus dem allg. Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 herauslesen. Allerdings besagt die bisherige Rechtsprechung, dass diesem Gebot bei einem Abstand von 0,8 m vom Fahrbahnrand ohne bzw. – wie hier – von 1,0 m mit *parallel zur Fahrbahn* parkenden Autos Genüge getan wird. Einige Urteile geben Radlern sogar eine Mitschuld, wenn man mit zu geringem Abstand in eine offene Tür radelt. Wenn man diese Abstände einhält und so mit Anhänger oder Dreirad schon jenseits der Striche fährt, dürfte das nicht zu beanstanden sein. Mit Normalrad fährt man mit korrektem Abstand nach rechts bereits direkt am Rand des linken Strichs. Wenn dann regelmäßig Autos mit Nullabstand überholen, dürfte ein Verlassen des Schutzstreifens *zum Schutz des eigenen Lebens* auch nicht zu beanstanden sein. *Aber ohne Gewähr:* Urteile zur Nichtbenutzung von Schutzstreifen gibt es unseres Wissens nach noch nicht.

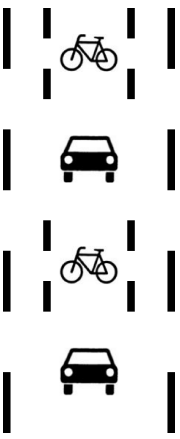
Die „VwV zur StVO zu Zeichen 340“ gibt übrigens Vorgaben, wann Schutzstreifen eingerichtet werden dürfen. Der VCD hat bereits im Planungsausschuss auf Zweifel hingewiesen, dass die Kriterien, die dort für den Fall mit Gegenverkehr definiert wurden, auf geteilte Fahrbahnen übertragen werden können.

Es gibt über diese allgemeine Kritik hinaus noch stadteinwärts spezielle Gefahrenstellen, zum einen am Entenfang, (Bilder unten links): Hier verengen sich die beiden Fahrspuren vor der Ampel ausgerechnet in einer leichten Rechtskurve zur überbreiten Fahrspur. Wenn Autos nebeneinander auf die Verengung zufahren und das linke Auto der Kurve folgt, wird der rechte Autofahrer *reflexartig* ebenfalls nach rechts ziehen ohne daran zu denken, dass rechts von ihm ja eben noch ein Schutzstreifen war... Dass noch nichts passiert ist, ist wohl dem Umstand zu verdanken, dass Radfahrer bisher nur selten zusammen mit einem Autofahrerpulk ankamen.

Zum anderen ist stadteinwärts bei den Schrägparkern kein breiter Schutzraum vorhanden wie stadtauswärts. Wie weit einzelne Autos herausragen, sieht man auf dem linken oberen Bild. Frage: Wie viele Autos „verstecken“ sich hinter dem Kombi mit den getönten Scheiben und würden im „Blindflug“ ausparken? Zwei laut Ausschnitt. Auf dem rechten Bild sieht man, wie weit ein Auto bereits auf dem Schutzstreifen steht, bevor der Fahrer überhaupt am Nebenparker vorbei *nahe* Radfahrer sehen kann, von schnellen, noch entfernteren Radlern ganz zu schweigen ...







Was wären Alternativen?

Notfalls lässt man es wie es war: Dann können zumindestens selbstbewusst nicht allzu weit rechts fahrende Radler sicher fahren. Den Radverkehrsanteil würde man ohne Aufklärung über sicheres Radfahren aber nicht erhöhen.

Oder Nägel mit Köpfen: Man verzichtet auf die Option des zweispurig fließenden Autoverkehrs und markiert eine ausreichend breite Radspur wie in der Durlacher Allee. Bezüglich der Verkehrsmenge ähneln sich beide Straßen, es wäre machbar, aber es ist mit Widerständen der Auto- und Handels-Lobby zu rechnen, die jetzt schon über angeblich vermehrte Staus klagt ...

Oder** man geht wieder wie vorher zum **Mischverkehr** über, **aber mit schmalerer rechter Spur: bspw. 2,8 m, so dass Radler nicht mehr ohne Fahrspurwechsel überholt werden können.

Unterstützt durch Fahrrad-Piktogramme in der ***Mitte*** dieser Spur kann man verdeutlichen, dass hier **bevorzugt Radler** fahren sollen, ***in der Mitte und eben nicht am Rand!*** Plus zusätzliche Auto-Symbole: Hier können bei Bedarf **auch Autos** vorsichtig fahren, z. B. zum Abbiegen, Einparken, Warten vor Ampeln etc., siehe Skizze unten.

Der Versuch wird übrigens durch die Fachhochschule wissenschaftlich begleitet mit Verkehrszählungen und Auswertung von Videoaufnahmen, jeweils vorher und nachher. Es ist also noch zu hoffen, dass bald erkannt wird, dass der jetzige Versuch einer es allen Recht machenden „eierlegenden Wollmilchsau“ der falsche Weg ist und dass man **im Rahmen eines Versuchs auch mal was Neues wagen** kann. Neu? Eigentlich wäre es nur ein ganz normales Miteinander im Verkehr ...

Heiko Jacobs

Radeln in Karlsruhe – 2.: Stadtteilroute Knielingen – City





Nach Überarbeitung bzw. Neueinrichtung der Cityrouten Süd und Nord ist die Route nach Knielingen die erste Stadtteilroute, die umgesetzt wird. Ein erster Teil zwischen Neureuter Straße und Hertzstraße ist bereits fertig (Bild oben links). Problem war hier nur die Kommunikation mit den Bürgern, denn der Zwischenzustand (Bild darunter) sorgte für Verwirrung (und auch Anfragen beim VCD), wo denn nur der heiß geliebte Radweg geblieben sei ... Dies zeigt, dass Kommunikation in Sachen Radverkehr seitens der Stadt noch verbesserbar ist. Weiter nach Osten wird der Radweg bald ebenfalls auf die Fahrbahn verlegt. Zur Zeit des Artikelschreibens wird aktuell die Kreuzung Moltkestraße/Hans-Thoma-Straße umgebaut.

Sorgenkind ist bei dieser Route aber die Nordseite, insbesondere zwischen Franz-Lust-Straße und Hertzstraße (Bildreihe in der Mitte). Die ungenügende Breite, *die nicht den Vorschriften entspricht (!),* zusammen mit einigen unübersichtlichen Ecken, insbesondere an der Klinikumsmauer, sind Gefahrenstellen: Man sieht nicht, was dahinter kommt, vielleicht Gegenverkehr oder Fußgänger auf dem Radweg?

Was tun?

Einige halten bereits den Trennstrich des ursprünglich gemeinsamen Geh- und Radweges, der die Trennung von Fußgängern und Radlern verbessern soll, für einen Fortschritt und für das einzig Machbare an dieser Stelle und wollen an der Benutzungspflicht festhalten. Immerhin gäbe es keine gefährlichen Einmündungen und Ausfahrten wird argumentiert (auch nicht ganz wahr: hinter einer Mauerecke lauert eine Ausfahrt). Andere fordern die Abschaffung der Benutzungspflicht, um auf der übersichtlicheren Fahrbahn radeln zu können. Dort liegen allerdings die Straßenbahnschienen, die mehrfach gequert werden müssen (potentielle Unfallgefahr) und außerdem würde der vom VCD geförderte ÖPNV dadurch vermutlich behindert.

In der Franz-Lust-Straße läuft der Geh- und Radweg teils hinter der Mauer (Bilderreihe ganz rechts). Dies würde – in der Moltkestraße angewandt – mehr Platz schaffen, weswegen ich eine Prüfung anregte. Wegen Nutzungskonflikten und Denkmalschutz wurden aber jede Änderung an der Mauer abgelehnt. Jeder Versuch, auf der straßenseitigen Mauerseite Platz zu schaffen, erfordert – ökologisch umstritten – Eingriffe in den Baumbestand und zudem – teuer – in die Lage der Gleise.

Ginge es um Autoverkehr oder öffentlichen Verkehr, wäre eine Veränderung an dieser Stelle vermutlich kein Problem. Für eine Verbesserung einer Ein- und Ausfädelspur der Südtangente wurde vor einigen Jahren am Entenfang eine Schule einige Meter verkürzt. Für einen besseren Kurvenradius für die Straßenbahn nach Wolfartsweier wurde ein Haus abgerissen. Ganz zu schweigen davon, was Projekte wie Nordtangente und Kombilösung bei hohem finanziellen Aufwand und fragwürdigem Nutzen bringen würden. Wenn es aber „nur“ um Radverkehr geht (oder noch schlimmer „nur“ um Fußgänger), dann werden finanziell immer noch nur Brosamen im Vergleich zu Auto und Bahn verteilt und es wird zu schnell vor Problemen kapituliert.







Moltkestraße beim Klinikum: zu eng für Anhänger und unübersichtlich. Was kommt entgegen? Fußgänger? Radler?

Als es im damaligen Arbeitskreis Radverkehr um die Festlegung ging, was Hauptroute wird und was Nebenroute, hieß es, bei einer Hauptroute hätte man auch mehr Möglichkeiten, was Finanzen und Umbauten betrifft. Darauf setzte ich trotz erheblicher Bedenken gerade wegen dieses Abschnittes meine Hoffnungen. Daraus wurde leider nichts. Angesichts des geringen Etats ist zu befürchten, dass ähnliches auch anderen kritischen Stellen des Netzes passieren wird.

Zur Zeit sieht es so aus, als würde sich an dieser Stelle nichts ändern. Man hofft nur, dass die Verbesserungen auf der anderen Seite die Zahl der Falschradler vermindert. Eine Hauptroute erhebt aber den Anspruch, den Radverkehr an dieser Stelle zu bündeln, den Verkehr also zu steigern. Dafür ist diese Stelle aber ungeeignet. Wenn es dabei bleibt, sollte man überprüfen, ob man eine andere Route von Ost nach West zur Hauptroute machen kann.

Heiko Jacobs



Radeln in Karlsruhe – 3.:



Was lange währt, wird endlich gut? Am 18. Juni 2007 war es endlich soweit: Die neue Fahrradstation am Hauptbahnhof wird vom OB Heinz Fenrich eingeweiht. Nicht wie ursprünglich geplant eine „große“ Lösung analog zu anderen Städten – das scheiterte nach langem Hin und Her an der Finanzierung –, sondern eine kleine Lösung in der ehemaligen nördlichen Tiefgaragenzufahrt, immerhin videoüberwacht. Damit geht ein alter Wunsch von Radfahrern, die gerne nach der Reise ihr Rad unversehrt bzw. überhaupt vorfinden wollen, in Erfüllung.

Die Räder werden auf der linken Seite der Station übereinander eingestellt. Mit einer ausziehbaren Schiene wird zwar das Einstellen erleichtert (siehe Bild), aber etwas Kraft und Übung ist schon erforderlich. Wer sein Rad deswegen unten abstellt, sollte aber darauf achten, dass die Schiene weiterhin ausfahrbar ist und dabei nicht hohe Sättel oder Körbe trifft! Rechts stehen moderne „einstöckige“ Radständer, wie man sie aus der Innenstadt kennt.

Das Einstellen kostet 1,– € pro 24 Stunden, Wochenkarte 2,50 €, Monatskarte 7,– €, Jahreskarte 65,– €. Ein Automat wird noch vor der Station aufgestellt, Karten sind aber bereits beim Kassenhaus der Tiefgarage erhältlich.

Die alte Abstellanlage vor der Station wird weiter kostenlos bestehen bleiben, wird aber voraussichtlich im August auch mit modernen Ständern mit mehr Abstand ausgerüstet.

Heiko Jacobs



Wie stellt man es oben ein? Schiene rausziehen und runterklappen, Vorderrad in die Schiene, Rad hochschieben, bis es von dem Teil am runterrollen gesichert wird, auf dem im Bild gerade das Vorderrad steht, Schiene mitsamt Rad wieder hoch. Demonstriert vom ADFC-Vorsitzenden Burkhard Eisold mit OB Heinz Fenrich im Hintergrund. Fotos: Heiko Jacobs

Radeln in Karlsruhe – 4.: Miteinander und Öffentlichkeit

Verbesserungen für den Radverkehr sind mehr als nur Radrouten-Infrastruktur und Radabstellplätze. Auch die Öffentlichkeitsarbeit gehört als wichtiges Element dazu! Unter dem Titel „Förderung von Toleranz im Straßenverkehr und Unfallvorbeugung im Radverkehr als Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit“ stand daher ein entsprechender Vortrag auf der Tagesordnung des Radlerforums im März, vorgetragen von Franz P. Linder, Inhaber eines Verkehrsplanungsbüros und einer Kommunikationsagentur in Köln.



Gegenseitige Toleranz und Rücksichtnahme ist die Basis einerseits für unfallfreie Fahrt und andererseits für die Lust am Radfahren. Die Karlsruher Politik, die in den letzten Jahren zu einer Bevorzugung des Autos tendierte, hat das Klima auf den Straßen bei Auto- und Radfahrern nicht gerade positiv beeinflusst. Auch ich selbst war da in letzter Zeit leider nicht immer vorbildlich ...

Wie gegensteuern? Viele kennen Flugblätter etc., die uns erzählen, was wir alles richtig machen sollen. Soundsoviel Reflektoren am Rad, diverse Verkehrsregeln etc., immer irgendwo der warnende Zeigefinger im Hintergrund ... Bringt nicht sonderlich viel, so Linders Resümee, weil es ungehört verhallt. Frei nach „Radfahren hat Regeln! Werbung auch!“ müssen die Botschaften aufweckend, neugierig machend, augenzwinkernd, aktivierend, Lust vermittelnd etc. verpackt sein. Als Beispiel nannte er die Kölner Plakataktion „Kölner tun's 472.168x täglich in aller Öffentlichkeit“ (Radfahren natürlich, so die Auflösung Tage später ...) Kein Erfolg könne es geben, wenn es nur eine „homöopathische“ Finanzierung gebe, wo er als Beispiel Nordrhein-Westfalen nannte: 1,3 Mrd. € für die Autos, 1,6 Mrd. € für den öffentlichen Verkehr, aber nur 0,05 Mrd. € für den Radverkehr (von der Moltkestraße hatten wir es ja schon weiter oben ...) Und man müsse den potentiellen Radler als multioptionalen Verkehrsteilnehmer ansprechen, der nicht radeln *muss,* sondern *will.* Er sprach auch das „Einflussschema umweltbewussten Verhaltens“ an: Nicht nur das Wissen um die Umwelt ist relevant (das hat in Grundzügen heute fast jeder), sondern das Gesamtsystem aus Einstellungen und Werten, Angeboten, wahrgenommenen Konsequenzen und Handlungsanreizen. Hier gibt es noch einige Schrauben, an denen man drehen kann, um mehr Leute sicher aufs Rad zu bekommen.

Außerdem sah er das Radfahren als Teil der „Nahmobilität“ in einem größeren Zusammenhang, nämlich der demographischen Entwicklung. Der Altersdurchschnitt steigt kontinuierlich und damit ändert sich die Mobilität. Zur Nahmobilität zählt er dabei nicht nur das Fahrrad, sondern auch Inliner etc. und Fußgänger in allen Formen: mit und ohne Rollator, Kinderwagen, ... Denn der erhöhte Platzbedarf von Senioren kommt allen zugute, darunter auch Familien, die ebenso wie Senioren an der Nahmobilität (und Nahversorgung) besonders interessiert sind. Fußgänger- und seniorenfreundliche Gestaltung unserer Umgebung ist zugleich die beste Familienförderung! Nahmobilität und somit Wohn- und Freizeitwert ist zudem ein Standortfaktor im Kampf um wirtschaftliche Vorteile.

Heiko Jacobs

Radeln in Karlsruhe – 5.: Verkehrsversuch Kaiserstraße

Während wir oben den Verkehrsversuch in der Rheinstraße kritisch sehen, bestehen bei einem anderen angekündigten Verkehrsversuch noch Hoffnungen, dass es zu Verbesserungen für den Radverkehr kommt: In der Kaiserstraße-Ost wird für zwei Jahre versuchsweise eine Fahrradstraße eingerichtet. Auf karlsruhe.de/radverkehr ist dazu zu lesen: „Beide Fahrbahnen sind zu schmal, um dort gesonderte Fahrradstreifen zu markieren." Was ein Glück angesichts der oben geschilderten neuen Verhältnisse in der Rheinstraße, möchte man da sagen ... Auf der Nordseite – hier fängt man an – gibt es heute einen „Gehweg, Radfahrer frei", was eigentlich Schrittgeschwindigkeit und volles Haftungsrisiko bei Konflikten bedeutet, was aber offenbar keinem Radler bewusst ist. Und es gibt die Fahrbahn mit Tempo 30, auf der man zwar legal Radfahren darf, aber öfters von den Autofahrern bedrängt und angehupt wird. Entsprechend trauen sich nur wenige auf die Fahrbahn. Ich wurde übrigens schon mal aus einem Polizeiauto heraus auf den angeblichen Radweg hingewiesen ... Die Fahrradstraße wird hoffentlich für ein besseres Verhältnis zwischen Autofahrern und Radlern sorgen und letzteren den gleichberechtigten Platz auf der Fahrbahn sichern. Immerhin ist dieser Teil der Kaiserstraße die wichtigste Verbindung für die Radler von den östlichen Stadtteilen in die City und Hauptzufahrt beider Cityrouten von Osten. Die Uni ist wichtiges Ziel vieler Radler. Neben der reinen Beschilderung soll anlässlich des Versuches die Einfahrsituation am Durlacher Tor und die Anbindung der Fahrbahn an das Gelände der Universität verbessert werden. Die südliche Fahrbahn stadtauswärts wird hoffentlich bald folgen. Ganz neu ist die Idee nicht. Direkt nach Bau der Kriegsstraße-Ost und Gleisbauarbeiten sollte die Nordfahrbahn eigentlich als reine Radstrecke autofrei werden, was aber damals vom Amt für Bürgerservice und Sicherheit wegen wegfallender Parkplätze durchkreuzt wurde. Hoffentlich klappt es nun im nicht mehr autofreien zweiten Anlauf.

Heiko Jacobs

– 6.: Einkaufen mit dem Fahrrad

Kurz vor u&v-Druck gemeldet: BUND startet bundesweites Projekt: Karlsruhe ist eine Modellstadt von sechs. Ziel ist es, die Bedingungen für Rad fahrende Kunden zu verbessern und mehr Menschen zum Einkaufen aufs Rad zu bringen. Neben Bestandsaufnahme (für die noch interessierte Schulen gesucht werden), Veranstaltungen und Infos sind auch kostenloser Verleih von Taschen und Anhängern geplant, um den Einkauf per Rad ausprobieren zu können. Mehr Infos: Tel. 0721 – 35 85 82 und www.bund.net/mittlerer-oberrhein

„Enztäler Freizeitexpress" nach Bad Wildbad

Schon im dritten Jahr in Folge verkehrt der historische Triebwagen ET 25 von Stuttgart Hbf nach Bad Wildbad, und zwar noch an folgenden Tagen: 8.7., 5.8., 3.10., 7.10. und am 14.10.2007. Den „Enztäler Freizeitexpress" erreicht man aus unserer Region am Besten mit dem IRE KA Hbf ab 8.05 Uhr (Durlach Bf. ab 8.09 Uhr) bis Pforzheim Hbf an 8.25 Uhr auf Gleis 3. Weiter geht es um 9.10 Uhr ebenfalls von Gleis 3 (leider längerer Aufenthalt!) oder mit der Stadtbahn S5 (KA-Marktplatz ab um 7.51 Uhr; Durlach Bf. um 8.02 Uhr) ebenfalls bis Pforzheim Hbf (an 8.39 Uhr auf Gleis 3; nur bedingt für Gruppen mit Rädern geeignet!). Bad Wildbad wird gegen 9.35 Uhr erreicht.

Zurück geht es um 17.20 Uhr oder immer zur Minute 35 ab Bad Wildbad-Kurpark. Es gelten alle KVV-Fahrkarten, aber auch das BW-Ticket bzw. das Schöne-Wochenende-Ticket.

Im „Enztäler Freizeitexpress" können problemlos Räder mitgenommen werden, da der Zug einen Gepäckwagen mitführt (beim Einladen ist das Personal gerne behilflich).

Von Bad Wildbad bieten sich verschiedene Möglichkeiten an: Z. B. kann man gemütlich an der Enz nach Pforzheim oder Mühlacker zurück radeln. Für Mountainbike-Fans bietet sich der „Bikerpark" auf dem Sommerberg an. Wer lieber wandert, kann z. B. das Hochmoor auf dem Kaltenbronn erkunden (Einkehrmöglichkeit z. B.: die Grünhütte). Aber auch für Menschen, die sich nur erholen wollen, hat Bad Wildbad etwas zu bieten (z. B. die Palais Thermen).

Weiter Infos unter:
enztaeler-freizeitexpress.de

Philipp Horn



Der ET 25 am Ende der für ihn befahrbaren Strecke in Bad Wildbad und im Bahnhof Bad Wildbad.
Fotos: Matthias Lieb





KVV-Jahreskartenaktion für BUZO-, PRO BAHN- und VCD-Mitglieder

Bestellung:	**Adresse auf Rückseite eintragen** bzw. Adressaufkleber korrigieren			zum Vergleich:
Mitglied in:	○ BUZO ○ PRO BAHN ○ VCD	**Zonen:**	**Preis:**	KVV-Jahreskarte:
Mitgliedsnummer (VCD)		○ **2**	**378,– €**	420,– €
Abholung ...	○ Abholzeiten siehe Text	○ **3**	**491,40 €**	546,– €
... oder Versand mit:	○ als Brief: 1,50 € (unversichert	○ **4**	**599,40 €**	666,– €
	○ als Paket: 7,50 € (bis 500,– € vers.)	○ **5**	**723,60 €**	804,– €
	○ Express: 8,10 € (bis 500,– € vers.)	○ **6**	**837,– €**	930,– €
Startwabe (oder „Netz“)		○ **Netz**	**1047,60 €**	1.164,– €
Zielwabe		**Laufzeit der Jahreskarte ab:** ○ **1.2.** ○ **1.5.** ○ **1.8.** ○ **1.11.**		

Mitglieder können eine **übertragbare** KVV-Jahreskarte mit **10 Prozent Rabatt** beziehen (Ersparnis für Sie zwischen 42,– und 118,– €). Da lohnt es sich für bisherige Nichtmitglieder, in einen der Vereine einzutreten, *siehe Aufnahmeformular Rückseite*. Füllen Sie die Online-Bestellung im Web unter www.umverka.de aus. Oder schicken Sie uns das obige Bestellformular an:

Umweltzentrum Karlsruhe
Jahreskartenaktion
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

VCD Karlsruhe
Sparda-Bank B-W
BLZ 600 90 800
Kontonummer 953 695
Verwendungszweck:
„KVV-Jahreskarte“
sowie den Namen angeben, unter dem Sie bei uns bestellt haben.
Bestellung *und* Geld müssen bis zum Stichtag bei uns sein! Ansonsten wird der Beginn der Gültigkeit automatisch um ein Quartal verschoben!

bezahlen bis	*)	*)	2.7.	1.10.
abholen ab	*)	*)	24.7.	23.10.

*) Termine werden noch festgelegt

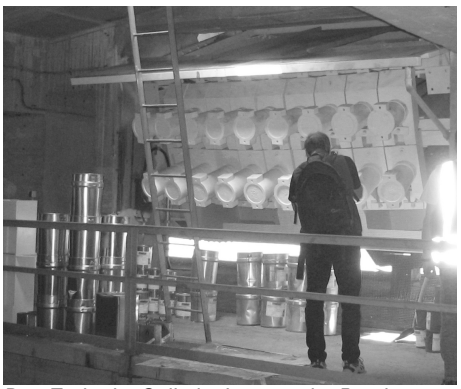
Die Karten können im Umweltzentrum (Kronenstraße 9) **gegen Vorlage des Personalausweises** abgeholt werden, Zeiten siehe Rückseite, sowie, *nur mit telefonischer **Anmeldung**,* montags 20.15 h. Auf Wunsch ist eine **Zusendung** auf **eigenes Risiko** möglich: als Brief (1,50 €), Paket (Haftung der Post bis 500,– €; 7,50 €) oder Expressbrief (Haftung auch bis 500,– €; 8,10 €).

Kleiner Riss, große Wirkung – Inneres einer Brücke

Um Fronleichnam sorgten dringende Reparaturen an der Rheinbrücke mit Einspurigkeit für lange Staus. Ein Stahlträger des sog. Fahrbahnübergangs (zum Ausgleich temperaturbedingter Längenunterschiede) war angerissen. Wäre er ganz gebrochen, hätte ein Auto- oder gar Motorradfahrer verunglücken können. Nur ein einsamer Schweißer war am Werke? (so die Beschwerden einiger Autofahrer) Nun, mehr Schweißnähte gab's eben nicht ... Gleichzeitig wurden unter der Brücke abgenutzte Dämpfer ausgetauscht.

Sorgen, dass größere Schäden an der Brücke unentdeckt bleiben, braucht man sich nicht zu machen: Seit 2 Jahren schon bekommt die Brücke einen neuen Innenanstrich und überhaupt sei die Brücke wartungsintensiv und so fast ständig jemand vor Ort. Ein ungewöhnliches Geräusch sorgte dabei auch für die zügige Entdeckung des Schadens.

Beim Pressetermin gab es bei der Führung ins Innere der Brücke natürlich die obligatorische Frage nach Sanierung und zweiter Brücke. Als schlimmster Fall wurde der Austausch der 54 Seile dargestellt, wodurch eine monatelange Sperrung erforderlich wäre. Ob dies so nötig ist, ist fraglich. Die Seile der Fleher Brücke der A 46 bei Düsseldorf bekommen derzeit nicht nur einen neuen Rostschutz, sondern 9 von 96 werden auch ausgetauscht, das alles unter laufenden Betrieb. Mindestens bei neuen Brücken steht der Austausch einzelner Seile im Anforderungskatalog.



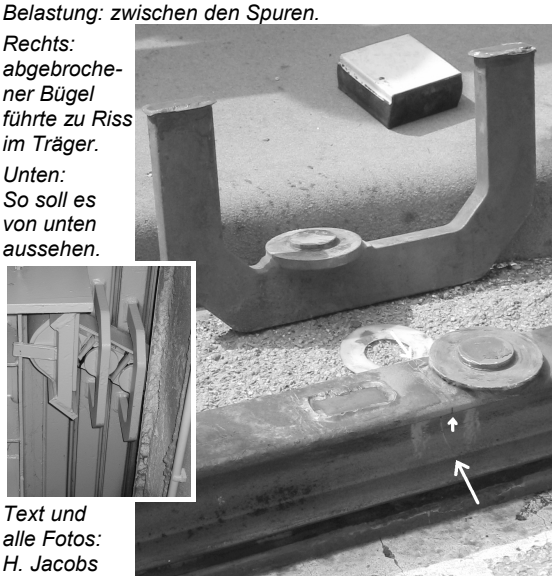
Das Ende der Seile im Inneren der Brücke.



Oben: Einbau des Ersatzteils am Punkt der geringsten Belastung: zwischen den Spuren.

Rechts: abgebrochener Bügel führte zu Riss im Träger.

Unten: So soll es von unten aussehen.



Text und alle Fotos: H. Jacobs

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Ich möchte
Mitglied werden bei:

○ **BUZO** (30,– € / Jahr)

○ **PRO BAHN** (38,– € / Jahr)

○ **VCD** (44,– € / Jahr) Meine **Anschrift, Telefon, E-Mail**, ... :

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

.....

.....

.....

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

TERMINE

22. Juli 2007
Im Kajak den Altrhein entdecken
Gemeinsam wird unter Leitung von Johannes Meister (BUZO) der Rappenwörter Altrhein erkundet. Boote werden gestellt, Wechselkleidung ist mitzubringen. Alle Teilnehmer müssen schwimmen können! Teilnahme auf eigene Verantwortung! Teilnahmegebühr: 15 €; **Anmeldung** mit Angabe Ihrer Namens und Ihrer Tel.-Nr. **zwingend erforderlich** bis zum 19.7.07 im Umweltzentrum unter Tel.: 0721/380575 oder buzo@umverka.de; Treffpunkt 14 Uhr Bootshaus KTV, Insel Rappenwört (Linie 6)

25. August 2007
Mit der „Kultur-Bahn" durchs Nagoldtal nach Tübingen
Bahnfahrt mit Philipp Horn (VCD) nach Tübingen, dort alternativ Stadtführung, Stocherkahnfahrt auf dem Neckar oder Stadtbummel durch die Altstadt. Teilnahmegebühr: 10 € (entfällt für VCD-Mitglieder) zuzügl. Fahrkarte (ca. 4 €); **Anmeldung** mit Angabe Ihrer Namens & Ihrer Tel.-Nr. **zwingend erforderlich** bis zum 23.8.07 im Umweltzentrum unter Tel.: 0721/380575 oder unter E-Mail: philipp.horn@vcd-bw.de; **Treffpunkt** KVV-Kundenzentr. Hbf Karlsruhe, 9 Uhr

16. September 2007
Bahnexkursion ins Wieslautertal und zum Biosphärenhaus Pfälzer Wald/Nordvogesen
„Schienenkreuzfahrt" unter Leitung von Johannes Meister (BUZO) zum Wieslautertal, dort sind möglich: Besuch Biosphärenhaus Pfälzer Wald/Nordvogesen mit Baumwipfelpfad, Wandern entlang des Wieslautertals oder Erkundung der Felsformationen im Umkreis von Dahn. Teilnahmegebühr: 5 € (für BUZO- und PRO BAHN-Mitglieder kostenlos) zuzüglich Fahrtkosten (ca. 8 €) und Eintritt Biosphärenhaus/Baumwipfelpfad (8 €); **Anmeldung** mit Angabe Ihrer Namens und Ihrer Tel.-Nr. **zwingend erforderlich** bis zum 13.9.07 im Umweltzentrum Tel.: 0721/380575 oder buzo@umverka.de; **Treffpunkt** 9:45 Uhr ServicePoint im Hauptbahnhof.

26. September 2007, 19 Uhr
Globaler Klimawandel – eine lokale Herausforderung, mit Prof. Dr. Christoph Kottmeier, Institut f. Meteorologie&Klimaforschung, Uni KA; Nicolai Schaaf, BUND; Werner Korn, VCD; im Stephansaal, Ständehausstr. 4

bis 7. Oktober 2007
„Leben mit dem Wald am Oberrhein – Waldreich" Sonderausstellung im Naturkundemuseum Karlsruhe, Erbprinzenstraße 13 in Karlsruhe, Öffnungszeiten: Di bis Fr 9.30-17.00; Sa, So und Feiertage: 10-18 Uhr; Montags geschlossen! Eintritt: Erwachsene: 2,50 €, Familienkarte: 5 €, Kinder unter 6 Jahren frei; Infos unter 0721/175-2111
Am 7. Oktober 2007 10 Uhr Führung

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:
BUZO-AG Verkehr
i.d.R. 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. 3.7., Mo. 16.7.,
Di. 7.8., Mo. 20.8.,
Di. 4.9., Mo. 17.9.,
Di. 2.10., Mo. 15.10.,
Di. 6.11., Mo. 19.11.,
Di. 4.12., Mo. 17.12.

Mittwoch:
ADFC
ADFC-Infoladen jeden ***4.*** Mittwoch, 18 bis 19.30 Uhr ⇐

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

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

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

Bürozeiten:
Mo-Do 10-13 Uhr, Do 14-17 Uhr