

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 9. Jg.

2/11

Juli – Oktober 2011

Radverkehr

Rheinbrücke

Atomkraft – Schluss

Grün-Rote Zukunft



Günstige KVV-Karten 4x im Jahr

Inhalt:

Vorwort.....	3
Wichtiges aus der BUZO.....	3
25 Jahre Tschernobyl.....	4
Die Atomlobby lebt.....	5
BUZO-Jahresmitgliederversammlung.....	7
BUZO-Veranstaltungsreihe 2011.....	7
Künftig keine Staus über die Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und der Südpfalz?.....	8
Fahrt nach Saarbrücken am 9.4.2011.....	9
Neuer Vorstand bei Pro Bahn.....	9
Planfeststellungsverfahren dritte Rheinbrücke läuft.....	10
Und die Radfahrer?.....	11
Die neue Landes-Verkehrs-Politik.....	12
Schöne neue Fahrradwelt!.....	13
Offener Brief zur E-Mobilität.....	13
Bericht Mitgliederversammlung des VCD...	14
Neue Ebene Querung über Kriegsstraße...	15
Termine.....	16



Fotos:

Mari Däschner,
Uwe Haack, Heiko
Jacobs, Thomas
Sauer, Hans Seiler

Titelfoto:
Alternative zur
2. Autobrücke:
Bahnbrücke
mehr nutzen!

Foto: Uwe Haack

*Demo, s. S. 4;
Foto: Hans Seiler*

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

KVV-Jahreskarte für Mitglieder

Waben:	Preis:	Startwabe:
☐ 2	444,96 €	
☐ 3	588,60 €	Zielwabe:
☐ 4	718,20 €	
☐ 5	858,60 €	Name:
☐ 6	993,60 €	
☐ Netz	1242,- €	Straße:
☐ Abholen	0,- €	
☐ Brief	1,50 €	Ort:
☐ Paket	7,50 €	
☐ Express	10,- €	Tel.:
Summe:		Mail:
☐ BUZO ☐ PRO BAHN ☐ VCD		
☐ 1.2.	☐ 1.5.	☐ 1.8.
☐ 1.11.	gültig ab	
16.12.	14.3.	24.6.
23.9.	bezahlen	
24.1.	26.4.	25.7.
24.10.	abholen	
VCD Karlsruhe, BLZ 600 90 800, SPARDA-Bank, Kontonummer 953 695 Verwendung: „Jahreskarte“ + Name!		
<i>Änderung/Einstellung d. Angebots vorbehalten. Ohne Gewähr. Kein Anspruch auf das Angebot.</i>		

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

Impressum

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

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

Liebe Leserinnen, liebe Leser, liebe Mitglieder,

an den Regierungswechsel in Stuttgart sind hohe Erwartungen geknüpft. Auch von uns. Werden die im grün-roten Koalitionsvertrag festgelegten Ziele zügig umgesetzt?

Wir haben Ministerpräsident Kretschmann ein Gratulationsschreiben geschickt, ihm dabei Mut und eine glückliche Hand gewünscht. Viele Aufgaben drängen. Neben dem Ausstieg aus der Kernenergie ist der Verkehr ein umweltpolitisches Problemfeld. Zum Straßenbau sagt die Koalitionsvereinbarung: Fast keine neue Straßen, Erhalt geht vor Neubau, s.a. S. 12. Das hören wir gerne, da dies ja auch für die geplante dritte Rheinbrücke und die Nordtangente gelten muss. Wir gehen davon aus, dass die Landesregierung Einfluss auf den Bund nimmt und diese Projekte verhindern wird. Der Beitrag „Rheinbrücke 2+1 – Planfeststellungsverfahren zur dritten Rheinbrücke läuft“ im VCD-Teil beleuchtet kritisch den Start und die Umstände des Planfeststellungsverfahrens.

Wichtiges aus der BUZO

Leute, wie die Zeit vergeht! Schon **40 Jahre** ist es her, da wurde die BUZO im April 1971 gegründet ... Wir wollen dieses Jubiläum zum Anlass nehmen, an die vergangenen vier Jahrzehnte zurückzudenken und uns an die vielen Erfolge in Sachen Umweltschutz erinnern. Eine erste Gelegenheit dazu wird es bei einer kleinen Rückschau in der kommenden **Mitglieder-versammlung am 18.7.2011 (Achtung: Termin wurde geändert!)** geben, zu der wir ganz herzlich einladen! Wir freuen uns auf eine rege Teilnahme und auf manche Anregung, wie wir in diesem Jahr noch den BUZO-Geburtstag feiern können – beteiligen Sie sich, denn die Geschichte des Vereins lebt von den Ideen seiner Mitglieder.

Dass wir nicht nur vor uns hin werkeln, belegt auch das Foto von unserem Infostand auf dem Marktplatz. Um noch mehr Menschen durch ei-

Die großen Stromanbieter haben eine starke Position. Sie beherrschen den Markt und erzeugen politischen Druck (siehe dazu „Die Atomlobby lebt“). Aber auch die Bürger haben Macht, Macht bei Wahlen, durch Wechsel des Stromanbieters und Protestaktionen auf den Straßen. Die wiederbelebte Anti-Atombewegung erzeugt erfolgreich Gegen-Druck. Der Ausstieg aus der Atomenergie ist bei den Parteien angekommen, in den Köpfen hat er bereits begonnen.

Das Nutzerpotenzial für den ÖPNV in der Südpfalz und nach Karlsruhe ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Die Stadtbahnverbindung nach Germersheim hat seit ihrer Einführung im Dezember 2010 noch nicht die erhofften Fahrgastzuwächse gebracht. Welche Infrastrukturmaßnahmen und Angebotsverbesserung sind erforderlich, um mehr Fahrgäste für Busse und Bahnen zu gewinnen? PRO BAHN hat sich mit diesem Thema beschäftigt. Bitte beachten Sie auch die nicht erwähnten Beiträge.

Viel Spaß beim Lesen,

J. Müller
Johann Müller

nem Stromanbieterwechsel für den privaten Ausstieg aus der Atomenergie zu gewinnen, haben wir über mehrere Stunden Faltblätter mit Informationen über Ökostromanbieter verteilt, mit guter Resonanz.

Mari Däschner, Uwe Haack



BUZO-Infostand;

Foto: VCD-Mitglied

25 Jahre Tschernobyl

Am Ostermontag haben unter dem Motto „25 Jahre Tschernobyl – Fukushima ist überall“ über 3.000 Menschen in Philippsburg (bundesweit ca. 120.000) gegen die Nutzung der Kernkraft demonstriert. Die „BNN“ schrieben hinterher, es habe eine Art Volksfeststimmung geherrscht.

Nach einer Kundgebung am Marktplatz (mit Reden u. a. von Regina Wolf vom IPPNW) ging es schweigend zum AKW.

Dort wurde das AKW symbolisch mit mitgebrachten bemalten Bettlaken eingemottet.

Außerdem gab es noch einen Redebeitrag von Harry Block (BUND).

Die Polizei hat sich sehr im Hintergrund gehalten bzw. uns die Straßen freigehalten (BNN: „Überall gab es nur freundliche Menschen“).



AKW auf dem Abstellgleis; Foto: Hans Seiler

Die BUZO hatte eine Mitfahrgelegenheit mit der Bahn organisiert. Diese Angebot haben 35 Menschen in Anspruch genommen.

Infos und Bilder auch im Netz:
www.atomausstieg-selber-machen.de,
www.tschernobyl25.de, ausgestrahlt.de

Philipp Horn



Fahnenmeer auf dem Philippsburger Marktplatz; Foto: Mari Däschner



Strahlung für Jahrtausende; Foto: Hans Seiler



AKW wird eingemottet; Foto: Hans Seiler



Zaungäste; Foto: Hans Seiler



Familienausflug zur Demo; Foto: Thomas Sauer

Die Atomlobby lebt

Es kam, wie es kommen musste. Von Anfang an war klar, dass der Atomkompromiss von der Politik wieder gekippt würde. Genau wie absehbar war, dass es einer erneuten Katastrophe à la Tschernobyl bedurfte, um den Ausstieg aus der Atomkraft ernsthaft zu betreiben. Dass der Ausstieg aus dem Ausstieg so kurzlebig war, war allerdings nicht vorhersehbar. So wurde dann auch mit dem japanischen Tsunami im März wenig überraschend eine unglaubliche schwarz-gelbe Landesregierung hinweggeschwemmt, die sich ohnehin schon in Stuttgart (21) eine Grube gebaut hatte.

Nur, wie sieht es mit dem Ausstieg jetzt wirklich aus? Während die Parteien sich zunächst (vor allem noch vor den Wahlen Ende März) mit Vorschlägen zur Stilllegung der Atomkraftwerke überboten, rüstet die Atomlobby längst wieder auf. Da werden die Gefahren eines Netzzusammenbruchs be-



Die Sonne scheint für alle! Foto: Thomas Sauer

schworen, Ängste geschürt, dass wir plötzlich alle im Dunkeln sitzen, eine deutliche Verteuerung der Strompreise herbeigeredet und immer wieder damit argumentiert, dass Deutschland nun den Atomstrom aus dem Ausland beziehen müsse.

In der Tat waren wir – es wurde von der Atomlobby immer gern verschwiegen – bis Mitte März Stromexportland. Und zwar obwohl schon die letzten Jahren gelegentlich bis zu 7 der 17 deutschen Reaktoren still standen. Stromnetze brachen dennoch nicht zusammen. Mittlerweile wissen wir, dass sie auch bei der gleichzeitigen Abschaltung von

13 Reaktoren halten (8x Moratorium + 5x Revision). Mit Inkrafttreten des Moratoriums können die vier Besatzungsmächte EnBW, E.ON, RWE und Vattenfall nun weniger Strom exportieren. Zudem importiert Deutschland seit Mitte März im Saldo mehr Strom, als wir exportieren. Falsch ist allerdings die beliebte Behauptung, wir wären jetzt auf den Import vom Atomstrom aus dem Ausland angewiesen. Es wird Strom importiert, obwohl die bestehenden Kapazitäten für die Stromerzeugung in Deutschland überhaupt nicht ausgenutzt werden. Auch exportieren wir gleichzeitig Strom in die Schweiz und damit in ein Land, das einen höheren Anteil an Atomstrom hat als Deutschland.

Teil der Atomlobbykampagne war auch die ganzseitige Annonce, die EnBW am Vortag der Hauptversammlung im April in den Badischen Neuesten Nachrichten geschaltet hat. Angesichts des minimalen Aussagegehalts dieser Anzeigenseite dürfte sie sich wohl weniger an – wie es hieß – „die Mitbürgerinnen und Mitbürger“ gerichtet haben, sondern mindestens genauso sehr an die Redakteure der BNN, damit sie möglichst schnell zu der Hofberichterstattung für den ortsansässigen Konzern zurückkehren, die die BNN vor Fukushima ausgezeichnet hatte. Wer bis März von den vielfältigen Pannen des Atomkraftwerks Philippsburg wissen wollte, suchte sie in den BNN vergebens. Er musste dafür schon die RHEINPFALZ lesen. Fragt sich

also nur, wann die Atomlobby wieder Oberwasser gewinnt.

Zu denken sollte uns ein Vergleich mit einer anderen Umweltkatastrophe geben. Exakt ein Jahr nach der Havarie der Ölplattform im Golf von Mexiko im April 2010, der zu einem Ölteppich von der Größe Bayerns führte, hatte die US-Regierung bereits wieder 11 Genehmigungen für Ölbohrungen im Golf von Mexiko erteilt. Selbst wenn wir in Deutschland den Atomausstieg bis 2020 oder 2022 schaffen sollten, in einigen unserer europäischen Nachbarländer wird es einer erneuten Katastrophe oder eines Terroranschlags bedürfen, um ernsthaft umzudenken. Und sie wird kommen. Wetten?

Dennoch: Verzagen gilt nicht. Jede/R kann zum Abschalten beitragen. Durch Wechsel zu Ökostrom und durch Nachfrage als Kunde, woher die Läden ihren Strom bekommen. Entgegen aller Lippenbekenntnisse bezogen bis Fukushima gerade einmal 6 % der Privathaushalte Ökostrom. Das lässt sich problemlos ändern. Der Wechsel ist innerhalb von 10 Minuten in Auftrag gegeben. Alle notwendigen Informationen dazu gibt es unter www.atomausstieg-selber-machen.de oder kostenfrei unter Tel. 0800-7626852. Und: Auch wer Ökostrom bezieht, sollte sparsam damit umgehen, damit die gesetzlich vorgegebene vorrangige Einspeisepflicht für Ökostrom möglichst viele konventionelle Kraftwerke in die Knie zwingen kann. Reiner Neises

Laden 3

Naturkost und Naturwaren

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

**Jetzt direkt
am
Werderplatz!**

Einladung zur BUZO-Jahresmitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

hiermit laden wir Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt:

Montag, 18.7.2011 um 19:00 Uhr,

wie gewohnt im
Umweltzentrum Kronenstraße 9.

Anlässlich des 40-jährigen Bestehens der BUZO gibt es zunächst einen kleinen

Rückblick auf die Vereinsgeschichte.

Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand

Tagesordnung:

- Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
- Jahresbericht des Vorstands, Perspektiven
- Bericht über Arbeit des Umweltzentrums
- Kassenbericht 2010
- Bericht der Kassenprüfer
- Aussprache
- Entlastung des Vorstands
- Verschiedenes

BUZO-Veranstaltungsreihe 2011

Auch dieses Jahr bietet die BUZO in Zusammenarbeit mit Karlsruher Umweltgruppen und -institutionen wieder interessante Veranstaltungen an. Alle – auch Nichtmitglieder – sind herzlich willkommen! Durch die teilweise erhobenen Teilnahmegebühren unterstützen Sie die Arbeit der jeweiligen Verbände (bei BUZO die des Umweltzentrums).

In den Zeitraum dieser Ausgabe fällt unser Ausflug nach Maulbronn:

Mit dem Klosterstadtexpress zum Kloster Maulbronn

Wir wollen mit der Stadtbahn über Bretten nach Maulbronn-West fahren und dort in den „Klosterstadt-Express“ umsteigen. In Maulbronn werden wir das Kloster besichtigen, das im Jahr 1993 zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt wurde.

Anschließend bietet sich eine Wanderung von Maulbronn nach Bretten an. Die Strecke ist ca.14 km lang, wir können aber unterwegs abkürzen und mit der Stadtbahn weiterfahren. Bitte feste Schuhe und Rucksackverpflegung mitbringen!

Termin: Sonntag, 21. August, 9.15 Uhr

Treffpunkt: Haltestelle Kronenplatz (Fahrtrichtung Durlacher Tor)

Teilnahmegebühr: anteilige Fahrtkosten (Regio Plus ca. 4 €) plus Eintritt Kloster (6 €/ermäßigt 3 €)

Leitung: Johannes Meister, BUZO/VCD

Anmeldung: bitte bis **Do. 18.8.** mit Name u. Tel.-Nr. im Umweltzentrum, 0721 / 38 05 75 oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Weitere Infos: www.klosterstadt-express.de



Crêpes*
 süß + herzhaft
Tee
 spezialitäten
Säfte
 frisch gepresst

 Partyservice
 *auf Wunsch vegan

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


 B'Ö
 zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Künftig keine Staus über die Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und der Südpfalz?

Seit Jahrzehnten gibt es im Berufsverkehr Staus auf der Rheinbrücke. Eine wesentliche Ursache ist die Überlastung des Karlsruher Straßennetzes. So drängt auf die Südtangente nicht nur der Verkehr aus der Pfalz, sondern auch der Verkehr von der B 36. Das Rezept der Straßenbauer: Man baut eine zweite Straßenbrücke und presst vor Knielingen 45 % mehr Verkehr in das Karlsruher Straßennetz (Südtangente und Rheinstraße).

Im Januar diesen Jahres hat die Bürgerinitiative Bienwald ihr „besseres Verkehrskonzept“ veröffentlicht, nachzulesen im Internet: www.bi-bienwald.de Die Idee: weniger Verkehr auf der Straße durch bessere Angebote auf den vorhandenen Schienen in der Südpfalz. Für uns bedeutet das: weniger Verkehr für das Karlsruher Straßennetz und damit keine Staus. Dazu einige Zahlen:

Seit vielen Jahren stagniert der Straßenverkehr über die Karlsruher Brücke bei 70.000 Kfz/24h (DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr). Weitere Informationen im Internet: www.lbm.rlp.de „Verkehrsanalyse“. Wäre das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs in der Südpfalz so gut wie im baden-württembergischen Teil des KVV oder im Rhein-Neckar-Raum, so würden 8.000 bis 10.000 PKWs/24h weniger über die Brücke fahren. Im Einklang mit den Forderungen der Wirtschaft (u. a. Deutscher Industrie- und Handelskammertag 2010) und der Politik (u. a. Koalitionsverträge der neuen Landesregierungen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz) wird die Fracht von 2000 LKWs/24h auf die Bahn verlagert. Dann fahren nur noch 58.000 bis 60.000 Kfz/24h bei Karlsruhe über den Rhein, ein Verkehrsaufkommen, das in Karlsruhe verkraftet werden kann.

Mehr Schienenpersonenverkehr über die Karlsruher Rheinbrücke (Regionalbahn und Regionalexpress Landau-Karlsruhe bleiben, ebenso die Stadtbahn nach Wörth):

1. Interregio-Express Karlsruhe – Landau – Zweibrücken – Saarbrücken verkürzt die Reisezeit von Karlsruhe nach Saar-



2. Rheinbrücke mit Regionalexpress; F: Uwe Haack

- brücken um mindestens 1 h und, mit optimierten Buszubringern, von Pirmasens nach Karlsruhe um ebenfalls 1 h.
2. Stadtbahn Germersheim – Wörth – KA im ½-Stundentakt, wie ursprünglich geplant.
3. Verlängerung der S-Bahn RheinNeckar von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe nach dem Vorbild der S 3 Heidelberg – Karlsruhe
4. Regional-Express Mainz – Karlsruhe über Wörth mit Halt in den Zentren Bellheim, Rülzheim und Jockgrim.
5. ½-Stundentakt Bad Bergzabern – Karlsruhe, umsteigefrei.

Wegen der vielen Personenzüge können über die Karlsruher Brücke keine Ferngüterzüge fahren. Die folgenden, einst bedeutenden Güterstrecken sind reaktivierbar:

1. Ludwigshafen / Bingen – Wörth – Strasbourg – Gotthard – Italien. Hier fahren schon heute einzelne Güterzüge.
2. Saarland – Zweibrücken – Landau – Germersheim – Bruchsal – Süddeutschland – Donauländer. Ein Wiederaufbau auf vorhandenem Bahngelände ist möglich.

Die Südpfälzer Schieneninfrastruktur war einmal so gut, dass der Wiederaufbau des zweiten Gleises, Elektrifizierung und Modernisierung kurzfristig zu realisieren sind.

Herbert Jäger

Fahrt nach Saarbrücken am 9.4.2011

An einem wunderschönen Samstagmorgen im April begaben sich zehn Unternehmungslustige unter der Leitung von Uwe Haack auf eine Fahrt nach Saarbrücken. Veranstalter waren neben dem VCD auch Pro Bahn und BUZO. Um 9.07 Uhr fuhren wir in die Pfalz. Aufgrund von technischen Problemen an einer Tür und an einem Bahnübergang verpassten wir den Anschlusszug in Landau nach Pirmasens. Kurz entschlossen fuhren wir über Neustadt/Weinstraße mit einmaligem Umstieg weiter nach Kaiserslautern Hbf. Bis zum RE nach Saarbrücken blieb uns noch eine halbe Stunde Zeit, so dass wir bei schönstem Sonnenschein eine Tasse Kaffee auf dem Bahnhofsvorplatz genossen. Mit wenigen Minuten Verspätung erreichten wir Saarbrücken, so dass uns dort gerade die Saarbahn nach Walpertshofen/Etzenhofen vor der Nase wegfuhr. Bis zur nächsten Fahrtmöglichkeit blieb uns noch Zeit durch die Fußgängerzone zu flanieren und einen Blick auf die Saar zu werfen. Um 12.30 Uhr fuhren wir über Riegelsberg zum derzeitigen Endpunkt nach Walpertshofen/Etzenhofen. Dort liegen schon die Gleise und die Oberleitung für die geplante Verlängerung nach Heusweiler Markt, die noch in diesem Jahr eröffnet werden soll und das Stadtbahnnetz vergrößern wird (auf 2,8 Kilometern vier neue Haltepunkte). Wie wir erfuhren, fanden die ersten Testfahrten nach Heusweiler Markt am Vortag statt. Da die Topographie größere Höhenunterschiede aufweist, hat auch die Stadtbahn manche Steigung zu überwinden, wie zum Beispiel in Riegelsberg. Nahezu alle Haltestellen liegen im Stei-

gungsbereich, so dass eine erhöhte Aufmerksamkeit von Fahrer und Fahrgästen bezüglich Bahnsteighöhen erforderlich ist. Nach 30-minütigem Aufenthalt fuhren wir zurück nach Saarbrücken, wo wir uns in der Fußgängerzone in einer Brasserie erst einmal stärkten. Anschließend stand eine Stadtbesichtigung, die uns an die Saar, zum Schloss, zum Rathaus und zur Basilika St. Johann führte, auf unserem Programm. Saarbrücken ist eine moderne Stadt mit wenig alter Bausubstanz. Den Abschluss bildete eine Tasse Kaffee inmitten der Fußgängerzone. Zurück ging es um 17.07 Uhr mit zweimaligem Umstieg über Pirmasens Nord und Landau (Queichtalbahn) nach Karlsruhe, wo wir pünktlich um 19.54 Uhr ankamen. Ein schöner Tag ging so schnell vorüber. Danken möchten wir Uwe Haack für die tolle Reiseleitung und freuen uns schon auf einen weiteren Ausflug.

Holger Heidt



Glückliche Stadtbahnfahrer am damaligen Endhalt in Walpertshofen/Etzenhofen; Foto: Gerhard Stolz

Neuer Vorstand bei Pro Bahn

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein des Fahrgastverbandes Pro Bahn hat am 14. April 2011 turnusgemäß einen neuen Vorstand gewählt. Da der bisherige 1. Vorsitzende Norbert Stütze aus persönlichen Gründen nicht mehr antrat, wurden folgende Personen neu in den gleichberechtigten Vorstand gewählt:

Martin Ludwig, Gerhard Stolz und Jörg Mau-

rer, die bisherigen Stellvertreter. Diese werden jetzt gemeinsam die Geschicke des Vereins steuern. Hinzu kommt Johannes Hertel als Kassierer und als Beisitzer die Herren Holger Heidt und Herbert Jäger, letzterer gleichzeitig als Vertreter der Südpfalz.

Von den Mitgliedern wurde der Vorstand beauftragt, sich u.a. intensiv um folgende Probleme zu kümmern:

- Weiterbau an der Rheintalbahn, inklusive dem Bau des Rastatter Tunnels,
- Verbesserung der Überlappungstarife zwischen KVV und VRN,
- Verbesserung der Verkehrsanbindungen ins nördliche Elsass einschließlich eines gemeinsamen Tarifangebotes,

- Verbesserung des Verkehrsangebotes nach Straßburg,
- Optimierungen und Verdichtungen der Linien S 51 und S 52 nach Germersheim,
- Beseitigung der Langsamfahrstelle im Bereich des Bahnübergangs Kleinsteinbach.

Gerhard Stolz

Planfeststellungsverfahren dritte Rheinbrücke läuft

Als das letzte Heft der umwelt&verkehr erschien, waren die Fristen noch nicht bekannt, jetzt sind sie vorbei. Anfang Juni endete die Einwendungsfrist im Planfeststellungsverfahren für eine weitere Autobridge zwischen Wörth und Karlsruhe – offiziell in den Planungen als „Zweite Rheinbrücke“ bezeichnet, um eine Diskussion über eine mögliche Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf die Bahn gleich erst nicht aufkommen zu lassen. Und das mit Erfolg.

Stuttgart 21 lässt grüßen. Davon, dass nach dem Bürgerprotest um das Bahnhofprojekt nun eine andere Planungs- und Beteiligungskultur herrschen soll, ist nichts zu spüren. Im Gegenteil:

- Der Termin für die Auslage der Unterlagen wurde vom Regierungspräsidium Karlsruhe so gewählt, dass das Projekt aus dem Wahlkampf herausgehalten werden konnte und gleichzeitig in Stuttgart keine handlungsfähige Regierung bestand. Die Auslegungs- und Einwendungsfristen waren auf das absolute gesetzliche Minimum beschränkt und sind für ein Projekt, für das ein dreistelliger Millionenbetrag an Steuermitteln verbaut werden soll, indiskutabel. Bemühungen, eine frühzeitige Information und Beteiligung zu erreichen, blockte das Regierungspräsidium konsequent ab. Ein Raumordnungsverfahren wie in der Pfalz wurde erst gar nicht durchgeführt. Transparenz und Bürgerbeteiligung sind bei dem Neubauprojekt unerwünscht. Im Juni wurden unmittelbar im Anschluss an die Einwendungsfrist zur Rheinbrücke weitere umstrittene Großprojekte ausgelegt, um den bekanntlich mit beschränkten Ressourcen handelnden Umweltverbänden fundierte Einwendungen zu erschweren. Wohl wissend, dass sämtliche Einwendungen, die bis



Noch freie Landschaft ab Brücke; Foto: Uwe Haack

zum Ende der Einwendungsfrist nicht erhoben sind, für das spätere Verfahren inklusive eines Gerichtsverfahrens ausgeschlossen sind. Ein faires Verfahren sieht anders aus.

- Das Bestehende wird – auch das kennen wir aus Stuttgart – schlecht geredet. Die Sanierungsbedürftigkeit der bestehenden Straßenbrücke wird übertrieben. Die Möglichkeit einer Sanierung ohne Vollsperrung wurde nicht ernsthaft geprüft. Die (alten) Ministerien und Planungsbehörden arbeiten mit ersichtlich falschen Zahlen. Die tatsächliche Verkehrsentwicklung hat sich längst von diesen Phantasiezahlen abgekoppelt. Die Verkehrsbelastung auf der bestehenden Rheinbrücke wächst nicht, wie prognostiziert, sondern war 2010 im dritten Jahr in Folge rückläufig und ist mittlerweile weit von den 80.000 Fahrzeugen pro Tag entfernt, die das Regierungspräsidium immer wieder in den Medien verbreiten lässt.

- Ein Stresstest fehlt. Wird die Neubaumaßnahme wie geplant realisiert, werden die Staus zwischen Wörth und Karlsruhe nicht geringer, sondern mehr werden. Der Verkehr, der jetzt über die bestehende Brücke fließt, soll sich zwar nach der beabsichtigten Planung – ungleichmäßig – auf zwei Brücken verteilen. Er wird aber nach wie vor bei der Zusammenführung auf der Südtangente am

Ölkreuz aufeinandertreffen. Aufgrund der in diesem Bereich bestehenden Verengung auf zwei Fahrspuren kommt es dort bereits jetzt im morgendlichen Berufsverkehr zu Staus. Durch die geplante Neubaumaßnahme würde der Verkehrsfluss zusätzlich dadurch gehindert, dass am Ölkreuz für den von der dritten Rheinbrücke kommenden Verkehr ein Einfädelungsvorgang auf die B 10/Südtangente erforderlich wird. Das wird die Staugefahr und Zahl und Länge der Staus erhöhen, selbst, wenn die Verkehrsmenge gleich bleibt. Da durch den Bau der dritten Rheinbrücke aber mit zusätzlichem Verkehr zu rechnen ist, wird sich auch deshalb die Staugefahr erhöhen.

- Negative Auswirkungen werden auch sonst ausgeblendet. Die zwei Spuren der B 10 bei Knielingen schaffen keinen Zuwachs. Durch Knielingens Straßen wird daher mehr Verkehr schleichen. Und kommt es zu der vom Regierungspräsidium angestrebten Sanierung unter Vollsperrung nach dem Bau der dritten Rheinbrücke, werden die Konsequenzen des Umwegs für die lokale Wirtschaft – auch für die Pfalz – und den Verkehrsablauf äußerst negativ sein.

- Statt bei einer Ersatzbrücke fast ohne Flächenverbrauch auszukommen, sollen 31 ha für die Brücke und ihre gigantischen Anschlussstraßen „verbraucht“ werden. Auf Pfälzer Seite werden Naturschutzgebiete europäischen Rangs entwertet, auf Karlsruher Seite Erholungslandschaften durchschnitten.

Und die Radfahrer?

Ein Artikel beleuchtet die Straßenbrücke, ein anderer Alternativen auf der Schiene. Und die Radfahrer? Ach ja, die gibt es ja auch noch ... WIR vergessen sie nicht, aber für die Brückenplaner spielen sie offensichtlich keine Rolle, wenn man sich die Pläne so anschaut. Die neue Brücke hat jedenfalls keine Radwege. Aber uns bleibt ja noch die alte Brücke? Die Brücke ja, aber nicht die bisherige schnelle und gerade Zufahrt aus Knielingen heraus. Das künftig stark befahrene Ölkreuz kann man den Radfahrern ja nicht zumuten, also weg mit den Radwegen dort, auf

Rheinbrücke 2+1

www.rheinbruecke-karlsruhe.de

- Die Steuermittel von morgen werden für eine Verkehrspolitik von gestern verplant. Unser Straßennetz hat schon heute enormen Rückstand beim Erhalt des Bestehenden. Dennoch meint eine überholte Verkehrspolitik, an deren Spitze vor allem die Bundesregierung steht, immer noch zusätzliche Straßen auf Pump zu planen und zu bauen, die die schrumpfende Bevölkerung der kommenden Jahrzehnte und Generationen finanzieren und erhalten sollen.

Im April hat sich ein Bündnis von rund 30 Bürgervereinen, Umwelt- und Verkehrsverbänden und Bürgerinitiativen diesseits und jenseits des Rheins gebildet, um eine möglichst fundierte Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren abzugeben. BUZO, Pro Bahn und VCD haben sich ihm angeschlossen. Diese Einwendungen sollten auch der neuen Landesregierung genügend Argumente bieten, um den Neubau in Frage zu stellen.

Reiner Neises



Die Alternative: Eisenbahnbrücke; Foto: Uwe Haack

beiden Seiten sogar! Ersatz soll nur auf der Nordseite ein aufgemöbelter Feldweg bieten, der dann nach einer Unterführung im rechten Winkel abknickt (so etwas ist gerne Unfallquelle) und auf den alten Radweg mündet, der schon für den Einrichtungsverkehr zu schmal ist und nun beide Fahrtrichtungen aufnehmen soll. Da viele sicher nicht ein paar mal die Seite wechseln, wird die Zahl der Geisterfahrer wachsen. Aber ist ja nur auf dem Radweg, keine Chance so ins Radio zu kommen ...

Heiko Jacobs

Die neue Landes-Verkehrs-Politik

Derzeit läuft der Aufbau des „Ministerium für Verkehr und Infrastruktur“, das aus dem bisherigen Umwelt- und Verkehrsministerium herausgelöst wird. Dadurch dauert es noch etwas, bis die ersten großen Entscheidungen zu erwarten sind. Als deutliches Signal wurde mit Gisela Splett aus Karlsruhe eine Staatssekretärin ernannt, die sich um Lärmschutz, Flächenverbrauch und Landesplanung kümmern soll – genau die Bereiche, die bisher völlig unterbelichtet waren.

Im Koalitionsvertrag (siehe <http://gruene-bw.de/fileadmin/gruenebw/dateien/Koalitionsvertrag-web.pdf>) ist bereits eine deutliche Verschiebung in Richtung Umweltverbund festgeschrieben: Was die alte Landesregierung nur in Sonntagsreden versprochen hat, soll jetzt wirklich realisiert werden. Das wichtigste ist die Finanzierung: „Wir wollen das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich ausgestalten. Dabei werden wir 60 Prozent der Mittel für den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Schnittstellen) reservieren.“

Zum öffentlichen Verkehr heißt es: „Um die Schiene zu stärken, brauchen wir dringend neue Investitionen, vor allem dort, wo bereits heute Engpässe das Wachstum des Schienenverkehrs bremsen. Dies gilt insbesondere auch für die Rheintalstrecke. Ihr zügiger sowie menschen- und umweltgerechter Ausbau hat daher für uns hohe Priorität ... Auch der Korridor Frankfurt-Mannheim muss dringend ausgebaut werden. Dabei muss der wichtige Bahnknoten Mannheim von allen Zügen angefahren werden, einen Bypass lehnen wir ab.“ Weiter: „Wir werden das Angebot des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) in Quantität (Zahl der Züge und Platzangebot) sowie Qualität (umfassende Standards) spürbar verbessern.“

Zum Radverkehr ist zu lesen: „Den Radverkehr wollen wir im Rahmen einer nachhalti-

gen Verkehrspolitik aufwerten, nicht nur in der Freizeit und beim Tourismus, sondern auch als Verkehrsmittel im Alltag.“ Als erste Maßnahme wurden im Ministerium die drei großen Dienstwagen durch ein mittleres Fahrzeug für Fernfahrten, ein Elektroauto für kleinere Fahrten und zwei Pedelecs ersetzt. Die Formulierung „Es ist unser Ziel, in absehbarer Zeit den Anteil der nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) geförderten Investitionen für den Fußgänger- und Radverkehr zu steigern und die Bagatellgrenzen für solche Maßnahmen abzusenken.“ macht aber auch deutlich, dass es ein massives Geldproblem gibt, weil die bisherige Regierung einen völlig maroden Haushalt (mit einem jährlichen Defizit von 3 Mrd. EUR!) hinterlassen hat.

Beim Straßenbau prallten die Ansichten von Grünen (Stopp von Straßenneubauten) und SPD (stärkerer Ausbau als bisher) am heftigsten aufeinander. Der Koalitionsvertrag dazu: „Durch die bestehende Netzdichte von Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sind Straßenneubauten ... nur noch in begründeten Einzelfällen zu realisieren.“ Die neue Rheinbrücke bei Karlsruhe wird diesen Stresstest wohl nicht bestehen. Der Erhalt des bestehenden und teilweise sehr maroden Straßensystems ist dagegen beiden Koalitionspartnern ein wichtiges Anliegen.

Ein anderes Problem in Karlsruhe könnte auch bald gelöst sein: „Hemmnisse für eine Schaffung von reservierten Stellplätzen für CarSharing im öffentlichen Verkehrsraum“ sollen beseitigt werden. Dann könnten endlich Stadtmobil und andere CarSharing-Anbieter ihre Fahrzeuge im öffentlichen Raum abstellen. Neben dem Komfort für die Benutzer wären die Autos dann stärker optisch präsent und damit wäre ein noch stärkerer Zuwachs möglich. Auch die wegen Kleinheit und zu vielen Ausnahmen ziemlich unwirksame Karlsruher Umweltzone könnte deutlich verschärft werden.

Johannes Honné

Schöne neue Fahrradwelt!

Die Fahrwege, die in Deutschland mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind in den letzten Jahrzehnten stetig gestiegen. Mit Hilfe des elektrischen Antriebes für Fahrräder beschleunigt sich dieser Trend. Auf der Messe fahrrad.markt.zukunft hat sich sehr deutlich abgezeichnet, dass die Pedelecs und Co. bei weitem die muskelbetriebenen Fahrräder im Angebot und im Interesse der Messebesucher überflügeln. Auch ich habe die Möglichkeit genutzt, das neue Fahrgefühl auf der Versuchsstrecke auszuprobieren. Ich war angenehm überrascht über die einfache Bedienung und das Hochgefühl bei der Bergfahrt. Andererseits habe ich mich konzentrieren müssen und ich habe aufgepasst, auf der, von mir so gefühlten, Rennstrecke in keinen Unfall verwickelt zu werden. Prompt ist ein kleiner Auffahrunfall passiert.

Im Flyer Elektrofahrräder *) informiert die Verbraucherzentrale, dass die E-Bikes in der Stadt bis zu einer Entfernung von 9 km schneller als Autos sind. Die Batterien dürfen keinen Frost abbekommen. Und vieles mehr.

Der ausführliche Artikel in der fairkehr **) behandelt diese Themen und auch die nötigen Änderungen in der Infrastruktur, denn wegen der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit der Radler werden breite Wege nötig. Hoffentlich verschwinden in besiedelten Gebieten recht bald die unsäglichen Fahrradwege mit Benutzungspflicht; der Mischverkehr fließt ruhiger und rücksichtsvoller.

Vor einem Jahr wurde in Ettlingen der Ver-

sucht gemacht, die Höhenstadtteile Spessart, Schöllbronn, Schluttenbach für Fahrradfahrer an Ettlingen anzubinden: Dabei wurden die Fahrräder im Omnibus auf den Berg hinauf transportiert. Der Elektroantrieb für Fahrräder löst dieses Problem verhältnismäßig einfach. Meiner Meinung nach sollte die Alte Steige nach Spessart für Fahrräder benutzbar gemacht werden.

*) verbraucherfuersklima@vzbv.de
www.verbraucherfuersklima.de oder BUZO

**) Ausgabe April/Mai 2011

Walter Suppanz

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



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

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



**Radikartenset
1 : 75 000**

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

BUGGISCH

ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Offener Brief zur E-Mobilität

Karlsruhe, 18.5.2011

Sehr geehrter Herr Minister Dr. Ramsauer, die von der Bundesregierung vorgestellten Maßnahmen zur Förderung der E-Mobile sind höchst bedenklich und so nicht hinnehmbar. Sonderrechte wie kostenloses Parken und die Benutzung der Busspuren für E-Mobile tragen nicht dazu bei, unsere überfüllten Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten. Im Gegenteil. Sie fördern die Autonut-

zung zu Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer. In Karlsruhe wird viel Geld in den ÖPNV und den Ausbau des Radwegenetzes investiert. Mit großem Erfolg. Sorgen Sie bitte dafür, dass die Förderung der E-Mobile diese positiven Entwicklungen nicht ausbremst..

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Haack

für BUZO, PRO BAHN und VCD

Bericht von der Mitgliederversammlung des VCD

Am 5.4.2011 fand die diesjährige Jahreshauptversammlung unseres Kreisverbandes statt.

Nachdem Wolfgang Melchert ausführlich und anschaulich über den öffentlichen Verkehr in Norwegen (Bergen) berichtet hatte, stellte Uwe Haack seinen Bericht des zurückliegenden Geschäftsjahres vor. Die wichtigsten Themen waren die höhere Kostenbeteiligung am Umweltzentrum, die unbefriedigende Mitgliederentwicklung und die zahlreichen Aktivitäten und Aktionen wie MOA-Tour, Infostände und Exkursionen.

Philipp Horn informierte anschließend über die Arbeit des Landesverbandes. Stichworte waren: Stuttgart 21 bzw. Kopfbahnhof 21 und die Koalitionsverhandlungen von Grün-Rot.

Unter Punkt 5 der Tagesordnung ging es dann um den Kassenbericht 2010. Philipp Horn berichtete, dass das Haushaltsjahr 2010 mit einem Minus abgeschlossen wurde. Hintergrund ist die Regelung zur Beitragsabführung des Landesverbandes. Die Kassensprüfer bestätigten unsere korrekte Kassen-

führung.

Der Vorstand wurde einstimmig entlastet.

Der Haushaltsplan 2011 wurde (mit einer Gegenstimme) angenommen. Philipp Horn wies darauf hin, dass der Landesverband auch in diesem Jahr die Beitragsabführung kürzen wird, aber alle vom KV geplanten Aktivitäten finanzierbar sind.

Dieses Jahr musste der Vorstand wieder neu gewählt werden. Als 1. Vorsitzender wurde Uwe Haack wiedergewählt. Ebenfalls wiedergewählt wurden Heiko Jacobs und Walter Suppanz als Stellvertreter, Wolfgang Melchert und Reiner Neises als Beisitzer. Auch Philipp Horn wurde als Kassierer bestätigt. Johannes Meister und Klaus Bugisch kandidierten nicht mehr als Beisitzer. Luise Meister und Manfred Schubnell werden in den nächsten zwei Jahren wieder die Kasse prüfen.

Mit Brezeln und Getränken klang der Abend aus.

Uwe Haack, Philipp Horn



www.basislager.de

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport



Karlsruhe, Waldstraße 58

Neue ebene Querung über die Kriegsstraße

Früher konnte man den damaligen „Boulevard“ Kriegsstraße überall ebenerdig queren. Erst der Ausbau zur Stadtautobahn in den 60ern/70ern durchtrennte u. a. Hirsch- und Leopoldstraße und so auch gewachsene Fußgängerströme zwischen Innenstadt und Südweststadt. Die Unterführung konnte nie dieselbe Akzeptanz erreichen.



Es wächst zusammen, was zusammen gehört! Die neue Querung für die Hirschstr.; F.: Heiko Jacobs

Der Bürgerverein Stadtmitte hatte eine ebenerdige Querung schon lange auf seiner Agenda. Im Rahmen der Sanierung „City-West“ 04/05 machte auch ich einen Vorschlag für gleich 2 Querungen für beide Straßen und brachte diesen auch bei der parallel laufenden Planung der neuen Radrouten ein. Anklang fand die Idee leider noch nicht.

Umso überraschter war ich, als Ende letzten Jahres zu lesen war, dass die Stadtplaner das Thema aufgegriffen hatten. Kurz unkte man zwar noch über ein Scheitern, da man die Umsetzung in einer Zeit plante, in der schon viele Baustellen die Autofahrer belasteten und daraufhin OB Fenrich selbst kurzerhand die Umsetzung (nur?) auf das Frühjahr verschob. Auch Autofahrer meldeten sich natürlich zu Wort und befürchten ein Verkehrschaos durch eine neue Ampel.

Ein Nachteil war der Aufschub aber nicht, ganz im Gegenteil! Aus den Plänen ging hervor, dass die Querung nur für Fußgänger entworfen war. Da Radfahrer schon die Unterführung schiebend nutzen, war es völlig naheliegend, dass auch Radler die ebenerdige Querung intensiv nutzen werden, ganz egal, wie sie gebaut ist und ob es legal wäre.

Sie wäre aber räumlich und rechtlich kaum für sicheren Radverkehr geeignet gewesen. Deswegen intervenierte u. a. ich mit zwei Änderungsvorschlägen. Tatsächlich nahm man Anregungen auf und plante um. Und tatsächlich rückten im Frühjahr Bagger an und bauten so, dass Rad- und Fußverkehr entflochten sind. Es ist nun keine kurze Fahrt gegen die Fahrtrichtung nötig und die Radfahrer sind vom Zebrastreifen abgesetzt, der ausschließlich Fußgängern Vorrechte gibt, Radlern – oft falsch gemacht! – aber nicht! Faustregel: „Zebra“ „wegdenken“ ergibt, ob Radler dort Vorrechte haben oder nicht. Bei Kreiseln haben sie meistens auch ohne „Zebra“ Vorrang vor Ausfahrenden und Vorfahrt vor Einfahrenden. An anderen Stellen, wo „Zebras“ beim Queren von Straßen helfen, haben Radler meistens keinerlei Rechte.)

Vielen Dank für die (umgeplante) Querung! Möge sie zeigen, wie man mit gezielten Maßnahmen für einen stadtgerechteren Verkehr sorgt.
Heiko Jacobs

die Lösung

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 13

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

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

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

5.7., 2.8., 6.9., 4.10., 8.11., 6.12.

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

TERMINE

18. Juli MV BUZO, s. S. 7

22. - 24. Juli D A S F E S T

Kultige Open-Air-Veranstaltung in der
Günter-Klotz-Anlage, am Samstag und
Sonntag wieder mit VCD- / BUZO-
Stand auf der Infomeile in Verlänge-
rung der Wilhelm-Baur-Straße.
www.dasfest.net

21. August Mit dem Klosterstadtexpress zum Kloster Maulbronn

BUZO-/VCD -Tour im Rahmen der
Veranstaltungsreihe. Treffpunkt Halte-
stelle Kronenplatz, 9:15 Uhr. s. S. 7

18. September Markt der Möglichkeiten Durlach

Informationsveranstaltung auf dem
Durlacher Marktplatz, wieder mit Info-
stand von VCD/BUZO, Uhrzeit 13 bis 18 Uhr

10. Oktober Pilzexkursion

Exkursion mit anschließender Pilzpfanne von
15:30 bis 18 Uhr für Erwachsene mit Claudia
Bruder. Treffpunkt Waldklassenzimmer, An-
meldung bis 4.10., Kosten 7 € / Teilnehmer.

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro
mittwochs 17 - 20 Uhr,
donnerstags 16 – 19 Uhr,
weitere Termine siehe Webseite o. Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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



Foto:
Mari Däschner

**BUZO, PRO BAHN und VCD im
Umweltzentrum
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe
Öffnungszeiten:
Di-Do 9-12 Uhr, Di+Do 14-17 Uhr**