

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283

3. Jahrgang Heft 3/2005 November 2005

Neue Landschaftspflegeprojekte

Luftreinhalteplan

Nordtangente

Neuer Fahrplan 2006

Tram Nantes

Fahrradfreundliches Karlsruhe

Karlsruher Stadtwiki

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

in unserer letzten Ausgabe des umwelt&verkehr haben wir auf der letzten Seite (und im Internet) einen kleinen Fragebogen abgedruckt und Sie gebeten, uns mitzuteilen, wie Ihnen die Zeitschrift gefällt. Wir haben dabei vor allem positive Resonanz erfahren. Während der Inhalt durchweg als „gut“ bis „sehr gut“ beurteilt wurde, gehen beim Layout die Meinungen auseinander. Vor allem aber wurden größere Bilder und Bildunterschriften gewünscht. Für weitere Anregungen sind wir immer offen. Der Fragebogen bleibt im Internet stehen.

Ein Kritikpunkt in einer Zuschrift eines VCD-Mitglieds betraf den BUZO-Beitrag zur Bundestagswahl. Die Forderung nach dem Ausbau regenerativer Energien, wie Wasserkraft und Windenergie, sei zusammen mit dem Festhalten am Atomausstieg ökologisch schädlich. Auch seien dann weiterhin Kohlekraftwerke oder der Import von Atomstrom aus dem Ausland erforderlich. Die

Landschaft würde mit Atomenergie weniger in Anspruch genommen, als bei Wasserkraftwerken und Windkraftanlagen. Wir würden damit „politische Propaganda unreflektiert weiterreichen“.

Die BUZO sieht jedoch auch die erheblichen Risiken der Atomenergie gerade in Zeiten, in denen terroristische Anschläge auch bei uns nicht auszuschließen sind. Vor allem aber konnte bisher kein von der Bevölkerung akzeptierter Standort zur Endlagerung atomarer Abfälle gefunden werden.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass die Beiträge im umwelt&verkehr nicht unbedingt die Meinung aller an der Herausgabe der Zeitung beteiligten Verbände widerspiegeln.

Eine weitere Kritik haben wir von der Stadt Karlsruhe zum Artikel der BUZO zum Thema „Abwassereinleitung in

das NSG „Altrhein Kleiner Bodensee“ erhalten. Das Thema ist weitaus komplexer, als die Redaktion dies bisher eingeschätzt hat. So existiert zu dieser Problematik ein Arbeitskreis mit Vertretern von Stadtverwaltung, Verbänden und Ingenieurbüro. Eine Studie ist seit mehreren Jahren in Arbeit. Im Internet finden sich hierzu unter der Adresse www.albmuendung.de weitere Informationen. Der Schlussbericht soll noch dieses Jahr veröffentlicht werden. Die BUZO nimmt die Kritik der Stadt als Anregung, weiter zu recherchieren und berichtet voraussichtlich in der nächsten Ausgabe ausführlich.

Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen wie immer

BUZO, PRO BAHN und VCD

J. Meister

H. Jacobs

Johannes Hertel

Inhalt:

BUZO-Vorwort.....	3	Autofahrer steigen um –		Regierungspräsidium Karlsruhe legt	
Abschied von Frank Peter Bub.....	4	aber für wie lange?.....	7	Luftreinhalteplan für Karlsruhe vor.....	11
Nachruf Eva Kleinn.....	4	Der Straßenbahnbetrieb in Nantes –		Karlsruher Stadtwiki auf Erfolgskurs:	
Schulklassenbesuch		ein Besuch.....	8	Nutzen und Mitmachen!.....	12
im Umweltzentrum.....	4	Ein-Blick in den Fahrplan 2005/2006..	9	„Fahrradfreundliches Karlsruhe“	
Neue Landschaftspflegeprojekte:		Nachfolger für Dr. Dieter Ludwig.....	9	beschlossen.....	13
Naturschutz und der Erhalt von		Kaltgepresst und spurtstark: Pflanzen-		Weniger ist mehr: Aktion	
aussterbenden Haustierrassen.....	5	öl treibt moderne Triebwagen an.....	10	„7 Wochen weniger Auto“.....	14
Umweltfreundliche Wundergeräte?.....	6	Mit der Bahn durchs Elsaß –		Ein Deutschland-Ticket im	
Nordtangente: Ein Fall für den		Tariftipps für Ausflügler.....	10	Fern- und Nahverkehr?.....	14
Bund der Steuerzahler?.....	7	Haltestelle Herrenstraße wird		König Autofahrer.....	15
		barrierefrei umgebaut.....	10	TERMINE.....	16

Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/380575

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Margarete Ratzel E-Mail: redaktion@umverka.de

Internet: www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de

Satz/Layout: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: gedruckt und online

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 3000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: U. Haack, J. Hertel, H. Jacobs, J. Meister, P. Schenk, H. Seiler, C. Weber, HZL

Titelfoto: H. Jacobs: **neue Fahrradstraße über den Friedrichsplatz** - erster Abschnitt einer verbesserten Cityroute

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

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

schon eine Weile zurück liegt der Aktionstag Mobil ohne Auto (MOA), an dem wir mit einem Infostand zusammen mit dem VCD beteiligt waren. Unser Anliegen war es, Alternativen zum Autogebrauch anzubieten. Wir hatten ein Einkaufsfahrrad und einen Einkaufstrolley ausgestellt, um aufzuzeigen, dass auch ein Großeinkauf für die Dinge des täglichen Bedarfs ohne Auto machbar ist.

Ein Faltrad sollte veranschaulichen, dass bei Reisen im ICE nicht auf ein (eigenes) Fahrrad verzichtet werden muss.

Das Zentrum der MOA-Aktion lag auf der südlichen Kriegsstraßenseite zwischen Karlsruher Tor und Ettlinger Tor. In der Zeit zwischen 11 und 17 Uhr war die Kriegsstraße für den Autoverkehr gesperrt, um Inlineskatern einen Parcours bieten zu können. Die AOK mit ihrem „Radsonntag“ war einer der tragenden MOA-Veranstalter und so war die Ausrichtung der Veranstaltung dann auch auf Gesundheit und Spaß angelegt.



Am MOA-Aktionstag diente die Kriegsstraße als Parcours für Inliner, Radler etc. Foto: Hans Seiler



Der gemeinsame BUZO/VCD-Stand bei MOA mit v.l.n.r.: Petra Schenk, Uwe Haack, Margarete Ratzel, Johannes Stober und Philipp Horn. Foto: Uwe Haack

Erfreulicherweise gibt es nun den schon seit langer Zeit von uns geforderten Spielplatz an der Kirche St. Stephan. Seine eigentümliche Erscheinung verdankt er dem Umstand, dass die Spielgeräte vandalsicher ausgeführt wurden. Wir halten die Neugestaltung des Platzes für gelungen, insbesondere der Wassertisch kommt gut an. Und endlich sind dort die störenden Autos verschwunden.

Das ECE ist eröffnet und die Innenstadt ist mit ihm eindeutig attraktiver geworden. Ergänzende Baumaßnahmen für den Fußgängerverkehr haben die Aufenthaltsqualität dort spürbar verbessert, die City ist in die Fläche gewachsen. Für die Erschließung von Süden hat die Haltestelle Ettlinger Tor / Staatstheater für die ÖPNV-Nutzer nun an Bedeutung gewonnen. Doch hier besteht Handlungsbedarf.

Nach unseren Erhebungen benötigt die Querung der Verkehrsachsen Ettlinger Straße / Kriegsstraße von der Haltestelle bis zum ECE aufgrund von Ampelwartezeiten ca. 2,5 Minuten, und das ist einfach zu lang.

Unsere diesjährige Mitgliederversammlung findet am Montag, den 28.11.2005 um 19.30 Uhr im Umweltzentrum statt. Wir möchten Sie dazu herzlich einladen. Die offizielle Einladung mit der Tagesordnung befindet sich auf der vorletzten Seite unserer Zeitung.

Bis dann,
Ihr Uwe Haack



Spielplatz mit Wassertisch auf dem Kirchplatz St. Stephan Foto: Heiko Jacobs



Einkauf per Rad: Fahrradständer am ECE Foto: Uwe Haack



Auch die provisorische Haltestelle direkt vor dem Einkaufszentrum Ettlinger Tor an den Eröffnungstagen wurde gut angenommen. Warum nicht immer dort? Foto: Heiko Jacobs



Mehr Platz für Fußgänger: Breiterer Gehweg in der Karlsruher Straße Foto: Uwe Haack

Margarete Ratzel Foto: P. Schenk

Naturschutz und der Erhalt von aussterbenden Haustierrassen

Carsten Weber

Aha! Man soll also darauf achten, ruhig und gleichmäßig zu fahren. Dann spart man allerdings Benzin und schont den Motor, auch ohne Energie-Ring. Wer

sich zu dieser schonenden Fahrweise allein aus Vernunftgründen nicht durchringen kann, mag sich als psychologische Hilfe den Energie-Ring für 130 Euro kaufen.

Zum Schluss noch ein wichtiger Sicher-

heitshinweis zum Schutze des Autors: Wenn Sie auf einer Messe auf einen Stand treffen, der einen der besprochenen Gegenstände oder andere verdächtige Wunderdinge anbietet, und sie mit den Anbietern ins Gespräch

kommen, erwähnen Sie bitte niemals diesen Artikel! Die Anbieter haben nämlich wenig Humor, wenn es um ihren Geldverdienst geht.

Wolfgang Melchert

Nordtangente: Ein Fall für den Bund der Steuerzahler?

Es wird immer so viel davon geredet, dass die Haushalte zu Lasten der nachfolgenden Generationen eine gefährliche Schieflage haben. Das vierte Mal in Folge verstößt die Bundesrepublik gegen den Euro-Stabilitätspakt. Aber für den Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) scheint Sparen nicht zu gelten!

Man reibt sich schon die Augen, wenn man morgens in den BNN liest: „Bund gibt 20 Millionen Euro für ein völlig unsinniges Straßenstück, die **vierspürige** Anbindung der B 10 an den gerade im Bau befindlichen Autobahnanschluss Karlsruhe Nord, aus.“

OB und CDU jubeln, (klammheimliche) Freude auch bei der SPD (Bundestagskandidat Jung bei der Frageaktion der Hardtwaldfreunde zur Nordtangente: „Richtung Osten gilt, dass die B 10 von Pfinztal/Grötzingen her an die A 5 angeschlossen werden muss...“) – aber worüber eigentlich? Für diesen Anschluss spricht rein gar nichts:

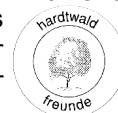
- Zwei Kilometer weiter südlich gibt es bereits einen Anschluss der B 10 an die Autobahn.
- Der Ausbau soll vierspürig erfolgen; spätestens beim Grötzingener Tunnel landet der Zubringer auf einer zweispürigen Straße.
- Der Anschluss entlastet nicht etwa Hagsfeld, sondern zieht noch mehr Verkehr dorthin.
- Die Verlegung des Herdwegs, die auch die Umweltverbände gefordert haben, wird fast überflüssig. Wäre es nicht besser gewesen, diese zu bauen? Noch dazu ist dafür nur ein kleiner Teil der 20 Millionen € nötig!

Vor allem aber:

- Die 20 Millionen werden dann fehlen, wenn es darum geht, das einzig sinnvolle – aber wegen der notwendigen Untertunnelung sehr teure – Straßenstück zu bauen,

nämlich die Verbindung von der neuen Anschlussstelle bis zur Haid-und-Neu-Straße! Da wird es von jeder Bundesregierung heißen: „Ihr habt doch schon über 20 Mio erhalten.“ Und aus Berliner Perspektive ist ja auch mit dem durchgängigen Anschluss der B 10 an die A 5 das Wesentliche erreicht.

Im Ergebnis wird die Entlastung von Hagsfeld jetzt noch länger auf sich warten lassen als bisher schon befürchtet, wenn nicht sogar ganz auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben. Es ist zu überlegen, ob die Karlsruher Umweltverbände das Bundesverkehrsministerium auffordern, die Kosten-Nutzen-Rechnung für dieses Teilstück offen zu legen. Zumindest ist dieser Verkehrsstreich ein Fall für den Bund der Steuerzahler bzw. den Bundesrechnungshof.



Gastbeitrag von
Rainer Karcher, 1. Vorsitzender
Hardtwaldfreunde Karlsruhe e.V.

Autofahrer steigen um – aber für wie lange?

Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) meldete vor Kurzem, dass im ersten Halbjahr 2005 die Fahrgastzahlen um 1,5 Prozent und die Einnahmen um vier Prozent gestiegen seien, was der Verband auf die gestiegenen Spritpreise zurückführt. Erwartet wird ein noch größerer Anstieg im zweiten Halbjahr.

Auch die Deutsche Bahn AG meldet sowohl im Nah- wie auch im Fernverkehr eine Erhöhung der Fahrgastzahlen, führt dies aber nicht auf die höheren Treibstoffpreise zurück.

Allerdings stehen bereits wieder Anzeichen für eine Trendwende am Horizont: Die Kürzung der öffentlichen Zuschüsse fällt mit der Erhöhung der Energiepreise zusammen, die ja auch Busse und Bahnen trifft. Gerade die DB AG erhöht

in kurzer Zeit (seit April 2004) zum dritten Mal die Preise und erreicht damit für diese Zeit das Vierfache der Inflationsrate. Gleichzeitig gibt die DB AG zu, dass sie genügend Spielraum hat, um die alten Fahrpreise beibehalten zu können: Die Gewinne im Nahverkehr stiegen, und der Fernverkehr steuere auf Schwarze Zahlen zu. Allerdings warnt der Verband „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ davor, diese Zahlen seien auch durch unsolide Investitionen herbeigeführt, beispielsweise durch Fahren auf Verschleiß.

Auch für regelmäßige Fahrgäste ist die DB AG immer wieder für Überraschungen gut, sei es durch die missglückte Fahrpreisreform („PEP“) mit ihrem Tarifwirrwarr, die Abschaffung und spätere Wiedereinführung der BahnCard 50 oder die unübersichtlichen

Regelungen der verschiedenen BahnCard-Varianten. Auch bei den immer wieder auftauchenden „Schnäppchenpreisen“, die oft nicht durchdacht scheinen und die BahnCard konterkarieren, liegt manches im Argen.

Gibt es wirklich nicht die Möglichkeit, eine einzige BahnCard mit leicht verständlichen Konditionen zu schaffen, die dann auch in sämtlichen Verkehrsverbünden gilt und so beispielsweise verhindert, dass mit ihr fahrende Fahrgäste fälschlich beschuldigt werden können, sie wollten schwarz fahren?

Gerade mit „PEP“ war doch eine Vereinfachung der Fahrpreisstrukturen angekündigt worden – und diese lässt auch nach Jahren noch immer auf sich warten.

Reinhold Hillenbrand

Der Straßenbahnbetrieb in Nantes – ein Besuch

Unsere diesjährige Urlaubsreise führte durch Nantes, und da ließ ich es mir nicht nehmen, mir den dortigen Straßenbahnbetrieb, der immerhin der erste der neuen französischen Straßenbahnbetriebe ist, einmal etwas genauer anzusehen.



TFS Straßenbahnwagen in der Endhaltestelle Nantes-Neustrie alle Fotos: Johannes Hertel

Zur Geschichte: Nantes ist die Hauptstadt des Departements Loire-Atlantique, hat 250.000 Einwohner und gilt als die sechstgrößte Stadt Frankreichs. Sie gilt aber auch als die Stadt des öffentlichen Personennahverkehrs, soll doch in ihr der erste städtische Pferdeomnibus der Welt 1826 seinen Linienbetrieb aufgenommen haben. 1880 folgte dann die erste Straßenbahnlinie in der Stadt. Dabei handelte es sich um Straßenbahnfahrzeuge mit Druckluftantrieb nach dem System Mekarski. Fahrzeuge dieser Art gab es auch in anderen Städten, aber in Nantes erreichte diese Antriebsart ihre größte Verbreitung mit einem Netz von immerhin 40 km Länge, auf welchem zuletzt 12 Mio. Fahrgäste/Jahr befördert wurden. Erst sehr spät, 1913, verkehrte die erste elektrische Straßenbahnlinie und das Netz erreichte vor dem zweiten Weltkrieg eine Ausdehnung von 20 Linien. Während des zweiten Weltkriegs wurde Nantes als Stadt mit dem zweitgrößten Atlantikhafen Frankreichs stark zerstört, und nach und nach wurden nach Kriegsende die noch vorhandenen Straßenbahnstrecken stillgelegt, die letzte im Januar 1958.

Seit 1985 gibt es in Nantes wieder Straßenbahnverkehr. Ganz einfach gestaltete sich die Wiedereinführung aber nicht, denn innerhalb der Legislaturperiode der Befürworter wurde die erste Straßenbahnlinie leider nicht fertig und die Kommunalwahl gewannen die Straßenbahngegner, die alle Bauvorhaben stoppen ließen und am liebsten alle bisherigen Anlagen wieder abbauen lassen wollten. Nur weil das System schon re-

lativ weit fortgeschritten war, wurde nach einiger Verzögerung dann doch weitergebaut und Mitte 1984 war der Gleisbau der Linie 1 fertig und Anfang 1985 wurde die damalige Gesamtstrecke der Linie 1 eröffnet.

Inzwischen gibt es 3 Straßenbahnlinien mit einer Streckenlänge von 40 km. Auf ihr wurden 2001 immerhin 42,5 Millionen Fahrgäste befördert, das sind die Hälfte aller Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs in Nantes!

Verkehrsmittelpunkt und größte Umsteigestelle ist der Place du Commerce. Hier kreuzen sich im rechten Winkel die Linie 1 und die zwei Linien 2 und 3, die hier ein kurzes Stück parallel fahren. Wie überall später in Frankreich wurde schon hier die Wiedereinführung der Straßenbahn zum Anlaß genommen, städtebauliche Optimierungen vorzunehmen: Straßentrückbau, Verkehrsberuhigungen und besondere Gestaltung der Haltestellen. Es sind kleine, schwarze Wartehäuschen mit einem spitz ausgebildeten Dach, in dem sich eine große Uhr befindet. Außerdem gibt es eine große hölzerne, dunkel gebeizte Sitzbank als Mittelpunkt, Fahrkartenautomat, Linienplan und Fahrplan. Die Bahnsteighöhe beträgt netzweit 20 cm. Einige Bahnsteige in den Außenbezirken sind aus Platzgründen Mittelbahnsteige. Im Straßenbahnnetz verteilt sind 8 Park + Ride-Anlagen, 6 sind mit Personal besetzt und nur beim Nachweis einer Fahrkarte zu benutzen. Der überwiegende Teil des eigenen Bahnkörpers ist als Rasengleis ausgebildet.



Straßenbahn-Niederflurwagen in Nantes

Zum Fahrpreis: Eine Einzelfahrt kostet 1,20 €, eine Tageskarte für 1 Person 3,30 € und eine Tageskarte bis zu 4 Personen 4,- €.

Der Fahrplan ist tagsüber sehr dicht.



Straßenbahnhaltestelle in Nantes

Die Fahrtenfolgen liegen zwischen 3 bis 7 Minuten. So gegen 20 Uhr wird dann ausgedünnt auf 1/4 Stunden-Verkehr und ab 22 Uhr bis 1 Uhr auf 1/2 Stunden-Verkehr. Abends herrscht ein Rendezvous-Verkehr am Commerce.

Erwähnenswert finde ich, dass am 1. Mai, dem Tag der Arbeit, der gesamte Nahverkehrsbetrieb ruht!

Es werden heute zwei verschiedene Fahrzeugtypen eingesetzt. Der ältere ist der sog. TFS-Wagen, d.h. „Tramway Français Standard“, ein französischer Standard-Straßenbahnwagen, der in den 70er Jahren entwickelt wurde und der auch an andere zukünftige Straßenbahnbetriebe geliefert werden sollte. Doch dazu kam es nicht, weil inzwischen Niederflurstraßenbahnfahrzeuge auf den Markt kamen. Es handelt sich bei dem TFS um einen sechssachsigen, hochflurigen Gelenkwagen, der aber nachträglich mit einem niederflurigen Mittelteil zu einem Achtachser erweitert wurde. Die neueren Fahrzeuge, Baujahr 2000 und 2001, sind sechssachsige Niederflurwagen, die aus fünf Einzelteilen bestehen mit einer durchgehenden Fußbodenhöhe von 35 cm.

Genug der Fakten. Der Betrieb macht auf mich einen sehr guten und zukunftsorientierten Eindruck: In den letzten 2 Jahren hat es zwei Streckenverlängerungen von ca. 4 km Länge gegeben, neue Strecken sind in Planung, der Service des Fahrpersonals und des „Bodenpersonals“ am Commerce ist sehr gut, was ich beobachtet und auch selbst erlebt habe, und die Stadt macht eine gute Werbung für die Straßenbahn: es gibt zahlreiche Postkarten mit den Sehenswürdigkeiten der Stadt und einer Straßenbahn abgebildet – vielleicht überlegenswert auch für andere – deutsche – Städte?

Johannes Hertel

Ein-Blick in den Fahrplan 2005/2006

Ab 11. Dezember 2005 gilt ein neuer Fahrplan. Abfahrtszeiten werden sich ändern, mancher Fernzug fährt zu einem neuen Ziel, neue Zugverbindungen wird es geben und andere Züge werden nicht mehr täglich fahren. Diese Vorschau kann nur ein kleiner Einblick sein!

Der von der DB gestaltete **FERNVERKEHR** enthält manche Überraschungen, aber der gute Wille der Fahrplangestalter ist auch erkennbar: Der ICE-Sprinter ab Köln (Mo.-Fr.: 7.29 h) nach Stuttgart (an 9.26 h) schafft die Strecke in weniger als 2 Stunden und hält sogar in Mannheim. Auch für die Rückfahrt ist gesorgt: Stuttgart ab 18.33 h, Köln an 20.29 h. Manche „Sachzwänge“ verursachen jedoch Kopfschütteln: Zur Ausnutzung der ICE-Garnituren wird eine Nachtverbindung Frankfurt – München angeboten. Ab Stuttgart kann man um 2.41 h fahren, sogar in Günzburg um 3.53 h aus- oder zusteigen und erreicht dann München um 5.02 h.

Andere ICE-Züge übernehmen bisherige IC-Leistungen, können aber wegen der Bahnsteighöhen z.B. in Bietigheim-Bissingen und Mühlacker nicht halten, dafür aber um 4.22 h in Wiesloch-Walldorf in Richtung Hamburg (an 11.42 h). Der ICE-Sprinter ab Karlsruhe nach Berlin fährt künftig nach Hamburg, die Verbindung nach Berlin bleibt aber durch Umsteigen in Frankfurt erhalten. Einen Vorteil gibt es für die Freunde unserer Partnerstadt Halle an der Saale: Montags bis freitags fährt der ICE 1501 Karlsruhe (ab 6.28 h) mit Halt in Bruchsal (um 6.42 h) direkt nach Halle und weiter nach Berlin.

Im **IC-VERKEHR** gibt es einige Kürzungen. Zwischen Karlsruhe und Strasbourg sind ICs betroffen, welche in Strasbourg enden oder beginnen, nicht

jedoch die von und nach Paris. Den IC „Schwarzwald“ zwischen Karlsruhe und Konstanz wird es auf dieser Strecke in beiden Richtungen nicht mehr geben. Aus Richtung Frankfurt wird IC 2275 „Schwarzwald“ zwar täglich fahren, aber montags bis freitags 10.39 h in Wiesloch-Walldorf enden und ab dort als IC 2372 um 11.14 h wieder neu beginnen und über Kassel nach Stralsund fahren. Zur Bedienung des Schwarzwaldtourismus fährt der bisher freitags und samstags verkehrende IC „Loreley“ künftig in „marktgerechter“ Lage und zusätzlich auch sonntags. Von Offenburg gibt es künftig eine morgendliche IC-Direktverbindung ab 5.58 h nach Stuttgart (an 7.24 h). Der Zug hält in Baden-Baden, Rastatt, Karlsruhe Hbf., Karlsruhe-Durlach und Bruchsal. In Durlach werden sich aber nur diejenigen freuen, welche früher in Stuttgart ankommen wollen oder müssen. Der bisherige Halt in Durlach um 7.06 h ist gestrichen; dieser Zug fährt durch. Jetzt müssen alle um 6.44 h fahren! Zum Fernverkehr ein letztes: Von Karlsruhe nach Dresden kann man wieder durchgehend auf der alten Interregio-Route über Hof – Zwickau fahren, doch jetzt mit IC-Ticket.

Zum **NAHVERKEHR**: Hier überwiegt das Positive. Kürzungen konnten weitgehend vermieden werden, der Ferienfahrplan wurde entschärft und Verbesserungen durch mehr und modernere Fahrzeuge wurden in Aussicht gestellt.

So fährt eine neue Regionalbahn um 7.45 h ab Karlsruhe nach Biblis, welche früher erst in Graben-Neudorf begann. Gerade auf dieser Strecke sollen Kapazitätsengpässe bald der Vergangenheit angehören durch das Anhängen eines zweiten Triebwagens ET 425 bei stark benutzten Zügen. Gleich-

ches gilt auf der Strecke Heidelberg – Karlsruhe, z.B. für die S-Bahn 6.06 h ab Heidelberg (Karlsruhe an 6.48 h). Die zwei eilzugmäßigen S-Bahnen 15.03 h und 17.03 h von Heidelberg nach Karlsruhe halten bis Bruchsal künftig überall und verkehren 4 min früher.

Eine neue Regionalbahn 22.06 h ab Karlsruhe Hbf. anstelle einer S 5 ab Bahnhofsvorplatz bietet Umsteigefahrgästen Anschluss nach Pforzheim, denn der bisherige IC um 22.07 h nach Stuttgart entfällt.

Auch im neuen Fahrplan wird es auf der Schwarzwaldbahn vom 15.4. bis 3.10. 2006 an Samstagen und Sonntagen einen Fahrradzug – den Schwarzwald-
Radexpress – geben, dann sogar von Karlsruhe bis Singen und zurück (bisher nur bis Donaueschingen). Und manche werden sich freuen: Der Ausfall des IC-Zugpaares „Schwarzwald“ südlich von Karlsruhe wird durch ein fast zeitgleich verkehrendes IRE-Zugpaar Vorteile für den Fahrpreis bringen. Auf der Kraichgaubahn (S4) wird der Eilzughalt in Wössingen vom Bahnhof zum Haltepunkt Ost verlegt, da P+R-Plätze am Bahnhof entfallen werden.

Auf der Murgtalbahn (S41) fährt jetzt täglich der letzte Zug um 0.05 h ab Freudenstadt nach Karlsruhe.

Viele kleine Änderungen würden den Rahmen dieses Ein-Blicks in den neuen Fahrplan sprengen. Immer gibt es kleine Fahrplanänderungen zum Wechsel, meistens nur im Minutenbereich, wie z.B. die Eilzüge, die von Achern nach Heilbronn künftig eine Minute früher fahren. Um pünktlich zur Bahn zu kommen sollte also der **eigene** Blick in den neuen Fahrplan ab dem 11.12.2005 nicht vergessen werden.

Siegfried Elze

Pressemitteilung KVV, 23.9.2005

Einstimmig hatte sich das Gremium dann für Dr. Casazza ausgesprochen, berichtete der Erste Bürgermeister Siegfried König. Der bisherige Geschäftsführer von VBK und KVVH, Dr. Dieter Ludwig, war im Juli 2004 65 Jahre alt geworden. Bis zur Gewinnung eines qualifizierten Nachfolgers war im gegenseitigen Einvernehmen sein bestehender Dienstvertrag verlängert worden. Ein baldiger Wechsel von Dr. Casazza in die Fächerstadt wird angestrebt.

Dr. Walter Casazza wird Nachfolger von Dr. Dieter Ludwig

Dr. Walter Casazza soll die Nachfolge von Dr.-Ing e.h. Dieter Ludwig antreten. Für Dr. Casazza als Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe und der Karlsruher Versorgungs-, Verkehrs- und Hafen GmbH (für den Bereich Verkehr) haben sich die Aufsichtsräte von VBK und KVVH mit großer Mehrheit ausgesprochen.

Dr. Casazza ist derzeit Betriebsleiter bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben. Nach dem Studium der Elektrotechnik

an der Technischen Universität Graz promovierte er an der Leopold-Franzens-Universität in Innsbruck. Seit 1988 ist er bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben und Stubaitalbahnen GmbH beschäftigt.

Der Entscheidung für Dr. Casazza war ein umfassendes Personalauswahlverfahren vorangegangen. Der Findungskommission hatten sich insgesamt fünf Bewerber vorgestellt.

Heiko Jacobs

Regierungspräsidium Karlsruhe legt Luftreinhalteplan für Karlsruhe vor

Spätestens zum 1.1.2005, als die EU-Gesetze auch in Deutschland in Kraft traten, hätten die Luftreinhaltepläne erstellt sein müssen. In Bayern hat man das geschafft, hier im Ländle nicht... Mit einem Dreivierteljahr Verspätung liegt er nun auch für Karlsruhe vor und bis zum 28.10.2005 konnten Bürger und Verbände Anregungen dazu einzureichen. Der VCD hat sich hierzu dem BUND angeschlossen, der schon bei der Stellungnahme zum Stuttgarter Luftreinhalteplan federführend war. Der Plan ist hoffentlich auch nach dem 28.10. unter der URL www.karlsruhe.de/Umwelt/luftreinhalte.pdf im Internet abrufbar.

Was steht drin?

Zunächst Allgemeines: Gesetzesgrundlage, Grenzwerte, Wirkungen der Schadstoffe allgemein, sowie geographische, klimatische und statistische Daten Karlsruhes werden kurz angerissen.

Danach wird auf die Messungen der Luftschadstoffe an den 4 hiesigen Dauermessstationen des Landes eingegangen. An der Station in der Reinhold-Frank-Straße wurde der ab 2010 geltende Grenzwert für Stickstoffdioxid NO₂ deutlich überschritten. Dort liegt der Jahresmittelwert seit 1996 ziemlich konstant bei knapp über 60 µg/m³ und damit dauerhaft 50% über dem Grenzwert von 2010 von 40 µg/m³. An der Station Northwest, abseits von Straßen, liegt er seit 2001 dagegen unter 30 µg/m³ und überschreitet auch vorher nie den Grenzwert. Die Grenzwerte für Feinstaub wurden laut Einleitung in Karlsruhe nicht überschritten, weswegen darauf im Plan nicht detaillierter eingegangen wird, weder bei Messwerten, noch bei der nachfolgenden Analyse. Die Analyse unterscheidet nach Gesamthintergrundniveau und kleinräumiger Belastung und errechnet für den betroffenen Bereich Reinhold-Frank-Straße einen Anteil des Straßenverkehrs von 77% beim NO₂ in 2002 bzw. 70% in 2003. Eine darauf aufbauende Prognose stellt unbeziffert fest, dass der Grenzwert auch 2010 sehr wahrscheinlich überschritten wird. Es wird auch auf die Erfahrungen verwiesen, dass trotz allgemeinen Rückgangs der NO₂-Belastung die Werte an straßennahen Standorten stagnieren.

Was wird vorgeschlagen?

Es folgen 18 Maßnahmen, für die es

aber keine Wirkungsabschätzung gibt, denn diese werden erst noch erarbeitet... Auch der BUND Stuttgart bemängelte beim dortigen Luftreinhalteplan, dass nicht nachvollziehbar sei, ob eine Maßnahme überhaupt geeignet ist, das Ziel des Plans zu erreichen. Konkret werden vorgeschlagen:

- beim städtischen Fuhrpark Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern und die Neubeschaffung von Fahrzeugen etc. mit besserer Schadstoffklasse,
- bei Straßen-Infrastrukturmaßnahmen der vierspurige Ausbau der Neureuter Straße B 36, der Bau des Straßentunnels der Kriegsstraße im Zuge der Kombilösung und die Einrichtung neuer P&R-Plätze,
- bei verkehrslenkenden Maßnahmen die Optimierung von grünen Wellen und der Einsatz von Pfortnerampeln (für die konkrete Orte vorgeschlagen werden),
- beim ÖPNV der weitere Ausbau des Stadt- und Straßenbahnnetzes (genannt werden u.a. Kriegsstraße, Knielingen-Nord, Kirchfeldsiedlung, Pulverhausstraße, Messe über DB) und die Umstellung der Busflotte,
- beim Fahrrad die Steigerung des Radanteils (hier wird Bezug genommen auf das laufende Projekt „Fahrradfreundliches Karlsruhe“),
- sowie der Mülltransport per Bahn nach Mannheim, die Nassreinigung der Reinhold-Frank-Straße und
- Fahrverbote: Ganzjähriges Durchfahrverbot für Lkw (Lieferverkehr frei) ab 2010 in der Reinhold-Frank-Straße und ganzjähriges flächenhaftes Fahrverbot ab 2010 für alle Kfz schlechter als Schadstoffklasse EURO 2 bzw. EURO 3 ab 2012, wobei bei letzteren noch die bundesweite rechtliche Basis fehlt.

Alles in allem ...

... größtenteils eine Aufzählung von Projekten, die ohnehin schon mehr oder weniger lange und unabhängig von der Luftreinhaltung auf der Wunschliste der Politiker stehen mit teils zweifelhaftem Nutzen für die Luft. Wirklich neu ist allenfalls die Forderung nach Pfortnerampeln, die im autofreundlichen Karlsruhe aber auf



Wird auch weiterhin mehr messen als die EU erlaubt: Messstation Reinhold-Frank-Straße

Foto: Heiko Jacobs

Widerstand stoßen könnten. Im Prinzip flickschustern diese aber nur die anderen verkehrsankerkenden Verkehrsbeschleunigungsmaßnahmen... Ein weiterer Ausbau des ÖPNV wäre löblich, nur fehlt hierfür derzeit die Finanzdecke seitens des Landes.

Bezüglich der Infrastrukturmaßnahmen für den Autoverkehr wird vorab argumentiert, dass bspw. der Neubau der Kriegsstraße-Ost, des Grötzingen B10-Tunnels und der B3-Umgehung Wolfartsweier Autoverkehr aus den Ortskernen herausgenommen wird. Dazu passen aber die zwei genannten Maßnahmen nicht, denn die beiden Straßen bleiben weiterhin in der Ortslage. Es wird dort also nach dem Ausbau eher noch mehr Verkehr reinfließen können. Vor allem fehlen Maßnahmen, die nach diesem Schema die Herausnahme von Autoverkehr aus Ortskernen dort fördern, wo 4-spurige Ortsdurchfahrten mit bereits vorhandenen 4-spurigen Umgehungsstraßen konkurrieren (Achse Herrenalber Straße und Ettlinger Straße contra Achse Autobahnzubringer L 605 und Brauerstraße sowie Kaiserallee und Pulverhausstraße contra Südtangente).

Der Stuttgarter Luftreinhalteplan erwähnt immerhin zwei Maßnahmen mehr, die nicht unbedingt vom Wunschzettel der Politiker kopiert sind: Verteuerung von Parkgebühren in der Innenstadt auf 5 € pro Stunde und Intensivierung der Straßenbegrünung im Stadtgebiet (Staubfilter).

Eine Trendwende ist leider mit dem mageren Inhalt des Karlsruher Luftreinhalteplans mangels durchgreifender Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und -verlagerung auf den Umweltverbund bei weitem nicht in Sicht.

Heiko Jacobs

Heiko Jacobs, im Stadtwiki: Mueck

„Fahrradfreundliches Karlsruhe“ beschlossen

Das Handlungskonzept „Fahrradfreundliches Karlsruhe“ hat wichtige Hürden überwunden: Am 13.9.2005 hat der Planungsausschuss und am 25.10.2005 – kurz vor Druck des u&v 3/05 – der Gemeinderat dieses Konzept mit Finanzrahmen beschlossen. Über die bisherigen Schritte wie die ADAC-Studie mit ihrem schlechten Ergebnis, dem danach verstärkt einsetzenden Planungsprozess mit Radlerforum, BYPAD-Verfahren und AG Radverkehr, alles auch mit Beteiligung von ADFC und VCD, haben wir ja schon mehrfach ausführlicher berichtet. An dieser Stelle nun Details zum Handlungs-

konzept. moderner Verkehrsplanung ist, sondern im Falle der im Rahmen der Kombilösung neu geplanten Kriegsstraße zwischen Karlstor und Mendelssohnplatz fast zu 100% „Radspur“ auf der Fahrbahn und somit sicherer im Blickfeld der Autofahrer. Auch Extrastreifen zum Linksabbiegen gehören dort dazu.

Auch beschlossen wurde ein 20-Punkte-Programm, das im wesentlichen Ergebnis des BYPAD-Verfahrens ist, in dem recht detailliert untersucht wurde, welchen Stand die Karlsruher Radverkehrspolitik hat. Ziel ist es dabei, von einer reinen Radpolitik nach dem „Feuerwehrprinzip“ weg zukommen – bei

mehr

Auswahl+Angebote

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

bei Ihrem Spezialisten

Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT

DER KARLSRUHER RADLADEN

und der -sicherheit sind neben der Gleichberechtigung wichtige Hauptziele.

Bezüglich der Sicherheit wird gerade die Analyse des Unfallgeschehens neu strukturiert. Daraus wird sich ein Sofortmaßnahmenprogramm ergeben, für das im Nach-

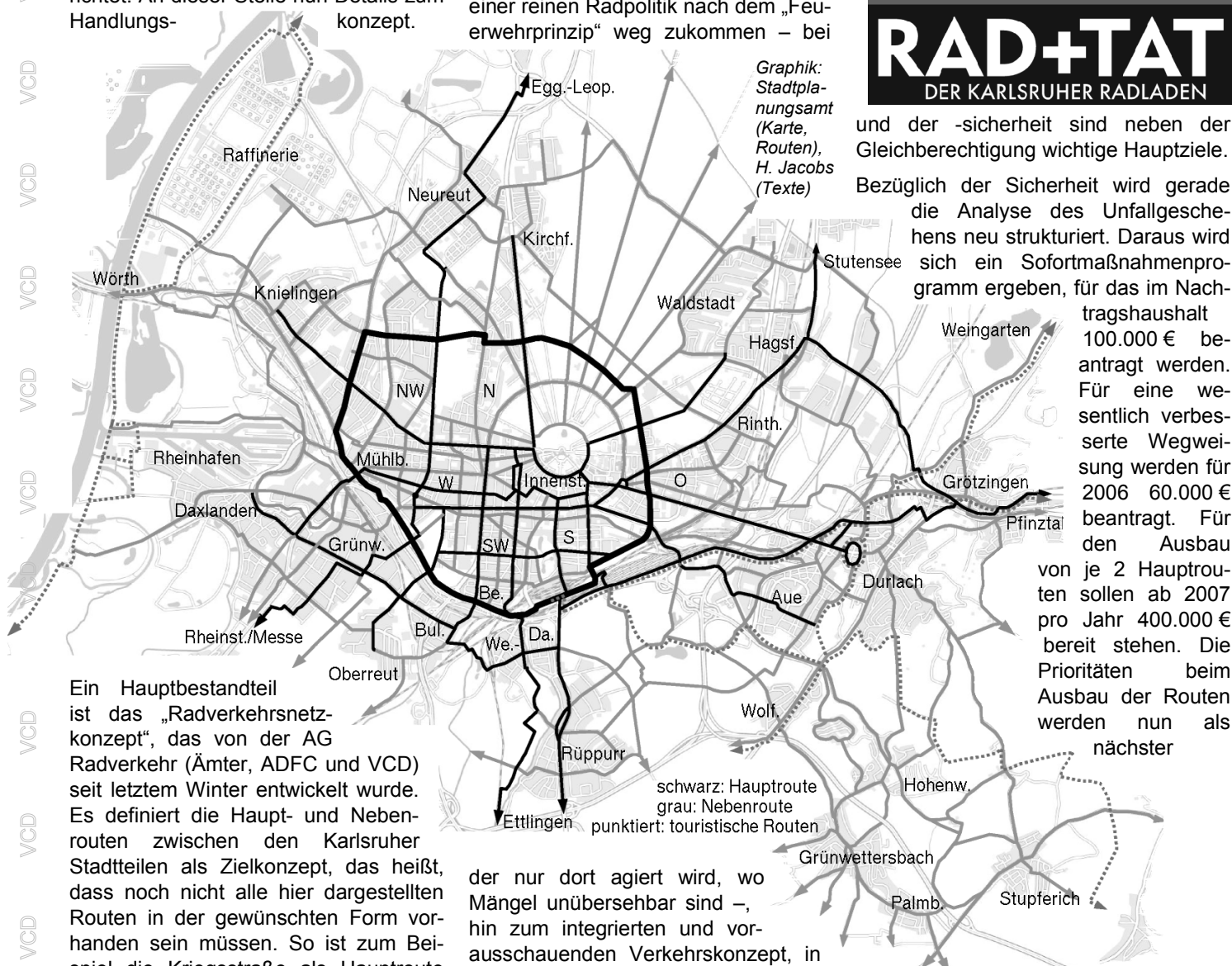
tragshaushalt 100.000 € beantragt werden. Für eine wesentlich verbesserte Wegweisung werden für 2006 60.000 € beantragt. Für den Ausbau von je 2 Haupttrouten sollen ab 2007 pro Jahr 400.000 € bereit stehen. Die Prioritäten beim Ausbau der Routen werden nun als nächster

Ein Hauptbestandteil ist das „Radverkehrsnetz-konzept“, das von der AG Radverkehr (Ämter, ADFC und VCD) seit letztem Winter entwickelt wurde. Es definiert die Haupt- und Nebenrouten zwischen den Karlsruher Stadtteilen als Zielkonzept, das heißt, dass noch nicht alle hier dargestellten Routen in der gewünschten Form vorhanden sein müssen. So ist zum Beispiel die Kriegsstraße als Hauptroute aufgenommen, da sie eine gerade und schnelle Ost-West-Verbindung wäre, wenn sie denn eines Tages entsprechend radgerecht umgebaut würde. „Radgerecht“ heißt dabei nicht mehr unbedingt „Radwege“ hinter parkenden Autos versteckt, was nicht mehr Stand

der nur dort agiert wird, wo Mängel unübersehbar sind –, hin zum integrierten und vorausschauenden Verkehrskonzept, in dem Radverkehr als System betrachtet wird, das mehr ist als nur Radinfrastruktur. Vor allem Öffentlichkeitsarbeit zur Image-Verbesserung des Radverkehrs ist nötig. Oder Beratung zu „fahrradfreundliche Arbeitgeber“. Steigerung des Radverkehrsanteils

Schritt von der AG Radverkehr erarbeitet, ebenso die notwendigen Maßnahmen auf Basis einer vorbereitenden Untersuchung von einzelnen Routen von 2003/2004. ADFC und VCD werden daran mitarbeiten und hier berichten.

Heiko Jacobs



Graphik:
Stadtplanungsamt
(Karte, Routen),
H. Jacobs
(Texte)

Weniger ist mehr

Diese paradox klingende, aber in vielen Situationen zutreffende zeitlose Weisheit ist das Motto der

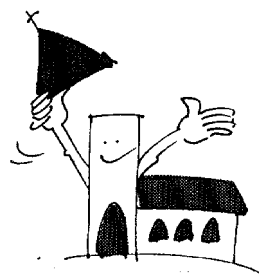
Aktion „7 Wochen weniger Auto“,

die vom Ökumenischen Ausschuss für Gerechtigkeit, Frieden, Bewahrung der Schöpfung des Katholischen Dekanatsrates Karlsruhe und der Evangelischen Bezirkssynode Karlsruhe und Durlach zusammen mit den Umweltverbänden, dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) sowie den beiden Dekanen der großen Karlsruher Kirchen auch für die **Fastenzeit 2006** wieder vorbereitet und durchgeführt wird. Die Aktion wird gegenwärtig von folgenden Umweltverbänden unterstützt: Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) Re-

gionalverband Mittlerer Oberrhein, Hardtwaldfreunde e.V., Naturschutzbund Deutschland (NABU) und Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD).

Die von Aschermittwoch bis Ostermontag, also vom 1. März 2006 bis 17. April 2006, laufende Aktion möchte Sie zur Selbstreflektion über die Nutzung Ihres Autos und alternativer Verkehrsmittel einladen. Mit Hilfe eines Merkblasses, das Ihnen zur Verfügung gestellt wird, können Sie leicht Ihr Mobilitätsverhalten dokumentieren und danach mögliche Verhaltensänderungen in Betracht ziehen.

Die Aktion „7 Wochen weniger Auto“ wurde bereits in der Fastenzeit



2005 erfolgreich durchgeführt. Deshalb ist der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) wieder bereit, diese Aktion mit einem interessanten Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs zu unterstützen.

Genauere Informationen erfahren Sie ab Januar 2006 im Internet unter www.umverka.de bzw. www.7-Wochen-weniger-Auto.de. Konkrete Fragen zur Aktion können Ihnen Herr Kurt Nollert (Tel. 0721 / 89 19 13) und Dr. Dirk Harmsen (Tel. 0721 / 68 52 89) beantworten.

Ökumenischer Ausschuss für Gerechtigkeit, Frieden, Bewahrung der Schöpfung des Kath. Dekanatsrates Karlsruhe und der Ev. Bezirkssynode Karlsruhe u. Durlach



Ein Deutschland-Ticket im Fern- und Nahverkehr?

Auf der diesjährigen Landesdelegiertenkonferenz stellte Hermann Kraft (vom Kreisverband Villingen) seine Überlegungen für ein Deutschland-Ticket vor. In Zeiten steigender Benzinpreise bzw. Feinstaubdiskussion muss nach Wegen gesucht werden, die Autofahrer zum Umsteigen zu bewegen und das Potential der öffentlichen Verkehrsmittel besser auszu-schöpfen.

Die Grundidee des Konzepts: Ab einer bestimmten Entfernung bzw. Preisstufe sollte Inhabern der BahnCard möglichst das gesamte öffentliche Verkehrsnetz an einem Tag zum Pauschalpreis zur Verfügung stehen, so wie dem Autofahrer das gesamte Straßennetz mit einer Tankfüllung zur Verfügung steht.

Im Nahverkehr gibt es in dieser Hinsicht mit dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ und den Ländertickets bereits einen guten, ausbaufähigen Ansatz (siehe auch u&v 2/05 „das „Schönes-Wochenende-Ticket“ hat 10-jähriges Jubiläum“).



Mit einer Vielzahl von Sonderaktionen, Sparpreisen usw. versucht die Deutsche Bahn AG ihre Züge (insbesondere im Fernverkehr) besser auszulasten. Mit dem vorgeschlagenen Ticket wird dies auch erreicht und es kommen noch weitere Vorteile hinzu:

- geringer Beratungs-, Verkaufs- und Kontrollaufwand durch Pauschal-Tarif
- die Fahrkarte wird zur grenzenlosen Mobilitätskarte
- eine Vielzahl von Sonderangeboten wird entbehrlich
- positive Auswirkung auf den Deutschland-Tourismus

In einer 1. Phase könnte das Deutschland-Ticket vorerst auf Samstage beschränkt bleiben, um Mitnahme-Effekte durch den Geschäftsreiseverkehr zu vermeiden. Weitere Optionen und Varianten sind möglich, aber bei allen Varianten sollte die Bindung an die BahnCard bzw. der Netzcharakter bestehen bleiben.

Philipp Horn

BASISLAGER

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

König Autofahrer

Einseitige Bevorzugung der Autofahrer durch das Parkbonus-System

„Wo sind Sie als Kunde König?“ bewirbt die City-Initiative das neue Parkbonus-System, das eine Reihe von Geschäften unter Federführung der Stadt Karlsruhe seit Juli in der Innenstadt anbieten. Und ein Leser beschwerte sich in den BNN vom 18.09.2005 gar über dessen „knausrigen Einsatz“.

Was verbirgt sich dahinter? Bei einem Einkauf ab einer bestimmten Summe, deren Höhe jeder Anbieter selbst festlegen kann, verteilen die teilnehmenden Geschäfte eine Silbermünze – werbewirksam als „Karlsruher“ bezeichnet –, die sich nur in bestimmten Parkhäusern einlösen lässt. Die Münze hat im Parkhaus einen Gegenwert von 50 Cent, 40 Cent davon trägt das Geschäft.

Entgegen der geschickten, aber irreführenden Werbung durch die City-Initiative kann man die Münze im Öffentlichen Nahverkehr (ÖV) nicht einlösen. Die VBK teilten auf Nachfrage mit, dass eine Ausdehnung des Bonus-Systems auf Busse und Bahnen auch nicht beabsichtigt sei. Gefördert werden also nur einseitig Autofahrer, die meinen, trotz des hervorragend ausgebauten ÖVs mit dem Auto in die Stadt fahren zu müssen. Selbst Biosupermärkte und Reformhäuser beteiligen sich peinlicherweise vereinzelt an diesem Unfug. Und die Zeche zahlt ... der Kunde! Denn der Parkbonus – allein dessen Einführung kostete die City-Initiative nach eigenen Angaben 100.000 € – wird über die Preise wieder auf die Kunden umgelegt. Und zwar auch auf die Kunden, die mit Bahn oder Rad in die Stadt kommen. Die Grünen haben zwar inzwischen im Gemeinderat eine Initiative gestartet, die Vergünstigung auch auf den ÖV auszuweiten. Aber selbst wenn die VBK sich auf dieses aufwändige Bonussystem einlassen sollten, viele der Kunden, die umweltfreundlich anreisen, würden davon jedenfalls nicht profitieren und nur draufzahlen, so insbesondere alle Radfahrer und Bahnreisenden, die sich nicht für einen Nahverkehrszug entscheiden. Überteuert einkaufen müssten auch alle, die einmalig nach Karlsruhe kommen und ihre Fahrkarte für die Rückfahrt schon vor der Anreise lösen.

Im September legte die Stadt gleich noch einmal nach und präsentierte eine weitere Subventionierung der Autofah-

Einladung der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. zu Ihrer Jahresmitgliederversammlung 2005

Liebe Mitglieder,

wir laden Sie herzlich zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet am **Montag, den 28. November, um 19.30 Uhr** im Umweltzentrum in der Kronenstraße 9 statt.

Tagesordnung:

- Eröffnung, Ergänzung der Tagesordnung
- Wahl des Versammlungsleiters
- Jahresbericht des Vorstandes
- Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Verschiedenes

Im Anschluss gibt es wie gewohnt Brezeln und Getränke.

Der Vorstand

rer. In Durlach und Mühlburg gibt es nun eine sogenannte „Brötchentaste“ an Parkscheinautomaten. Sie ermöglicht ein kostenloses Parken bis zu einer halben Stunde, zum Brötchenholen eben. Der Name scheint Programm. Denn dass eine Autofahrt vermeidbar ist, dürfte bei kaum einem Anlass so deutlich auf der Hand liegen wie beim Brötchenkauf. Dennoch ist der Stadt diese Vergünstigung für Autofahrer 15.000 € wert. Wird das Projekt nach einjähriger Probephase fortgesetzt, verzichtet sie noch einmal freiwillig jedes Jahr auf Parkgebühren von 5.000 €. Kommentar der City-Initiative dazu: „Da kommt Freude auf!“

Fazit: Die Frage der City-Initiative „Wo sind Sie als Kunde König?“ lässt sich leicht beantworten. Bei der City-Initiative jedenfalls nicht. Dort ist nicht der Kunde König, sondern der Autofahrer. Der Kunde ist der Dumme. König Kunde bin ich allenfalls in den Geschäften, die sich an dieser Initiative nicht beteiligen. Alle, die noch einen Funken Umweltbewusstsein haben, sollten sich daher dort, wo sie Kunde sind, dafür einsetzen, dass sie nicht über ihren Einkauf Autofahrer mitfinanzieren.

P.S.: Leider sind solche Vergünstigungen für Autofahrer, wie sie Stadt und City-Initiative entwickeln, kein Einzelfall. Eine Reihe von Geschäften haben außerhalb der City-Initiative ihren eigenen Parkbonus oder bieten etwa Ermäßigungen für ADAC-Mitglieder an. Umweltbewusste Kunden nehmen das offensichtlich selten wahr, da es sie auf den ersten Blick nicht zu be-

treffen scheint. Über die Preise zahlen sie aber überall mit.

Gastbeitrag von Reiner Neises

Kopf frei, Buch auf, ...

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

... loooooo!

24 Stunden: www.kronenplatz.de

Fritz-Erler-Straße 1-3 • 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/37 77 75 • Fax: 0721/37 75 75

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** (38,- € / Jahr)

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

Meine Anschrift, E-Mail, ... :

.....

.....

.....

TERMINE

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

17. November 2005

Vortragsveranstaltung zur Energiewen-
de in Baden-Württemberg um 19.30 h,
Gaststätte „Zum Kleinen Ketterer“, Ad-
lerstr. 34 in Karlsruhe. Referent: Ulrich
Frohner, Bund für Umwelt und Natur-
schutz Deutschland (BUND), LV BW
Weitere Infos unter: 0721/358582

19. November 2005

Weihnachtsbasteln im Waldklassen-
zimmer, 11 bis 17 h. Treffpunkt: Wald-
klassenzimmer im Hardtwald am Kanal-
weg zwischen Grabener und Linkenhei-
mer Allee. Parkplätze befinden sich am
Adenauerring. Infos: 0721/926-3951

27. November 2005

Fledermäusen auf der Spur – einstün-
dige Führung durch die Sonderausstel-
lung „Fledermäuse“ (zum normalen
Museumseintritt) um 15 h. Treff: Kasse
Naturkundemuseum am Friedrichsplatz,
Infos unter: 0721/175-2111

29. November 2005

„Die Heidelberger Schlossfledermäuse“
– Vortrag mit Brigitte Heinz der Koor-
dinationsstelle Fledermausschutz Nord-
baden in Zusammenarbeit mit dem Na-
turwissenschaftlichen Verein Karlsruhe
um 18.30 h, Eintritt frei; Treffpunkt: Vor-
tragssaal, Infos: 0721/175-2111

01. Dezember 2005

Die Wasseramsel – Dokumentarfilm
über Verhalten, Nestbau und Nah-
rungssuche um 19.30 h, NABU-Mo-
natstreff FC Südstern, Stadtbahnhalte-
stelle „Dammerstock“

04. Dezember 2005

Offener Sonntag bei der Waldpädago-
gik Karlsruhe: Erkunden Sie das Wald-
klassenzimmer, das Biotopgelände
und ergänzend die Mal- und Spielecke
zwischen 13 und 17 h. Treffpunkt:
Waldklassenzimmer im Hardtwald am
Kanalweg zwischen Grabener und Lin-
kenheimer Allee. Parkplätze am Ade-
nauerring. Infos: 0721/926-3951

10. Dezember 2005

Die Stadtbahn Heilbronn - Öhringen
geht in Betrieb. Das Ereignis wird mit
Bahnhofsfesten entlang der Strecke
gefeiert. Vorgesehen sind auch Stadt-
bahnsonderfahrten, Dampfzüge und
Fahrten mit dem historischen Elektro-
triebwagen ET25. Über Details in-
formiert im Vorfeld die Homepage des
KVV: www.kvv.de

Vorschau: 25.-26. März 2006

Publikums- und Fachmesse
fahrrad.markt.zukunft
10 bis 18 h **Gartenhalle** Karlsruhe

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:

BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag, 20 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Montag/Dienstag:

Aktiventreffen des VCD

in der Regel jeweils am 1. Dienstag
und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:
Di. 8.11.! statt 1.11. (Feiertag), Mo. 21.11.,
Di. 6.12., Mo. 19.12., Di. 3.1., Mo. 16.1.,
Di. 7.2., Mo. 20.2., Di. 7.3., Mo. 20.3.,
Di. 4.4., **Mo. 24.4.** statt 17.4. (Ostern)

Mittwoch:

ADFC-Aktiventreffen

in der Regel jeweils am 2. und
4. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr;
ADFC-Infoladen jeden Mittwoch,
18 bis 19.30 Uhr

Donnerstag:

Fahrgastverband PRO BAHN

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

BUZO, PRO BAHN und VCD
finden Sie im

**Umweltzentrum,
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Bürozeiten: Mo-Fr 10-13 Uhr,
Di+Do 14-17 Uhr

ab Mitte Dezember:
Mo-Do 10-13 Uhr, Do 14-17 Uhr!

Spenden: **BUZO**

Kontonr.: 924 23 55

BLZ: 660 501 01 (Sparkasse)

Telefon: 0721 - 38 05 75

Internet: buzo.umverka.de

E-Mail: buzo@umverka.de

PRO BAHN

310 548 500

370 100 50 (Postb. Köln)

0721 - 38 05 75

probahn.umverka.de

probahn@umverka.de

VCD

953 695

600 908 00 (Spardab.)

0721 - 38 06 48

vcd.umverka.de

vcd@umverka.de