

umwelt & verkehr

Karlsruhe

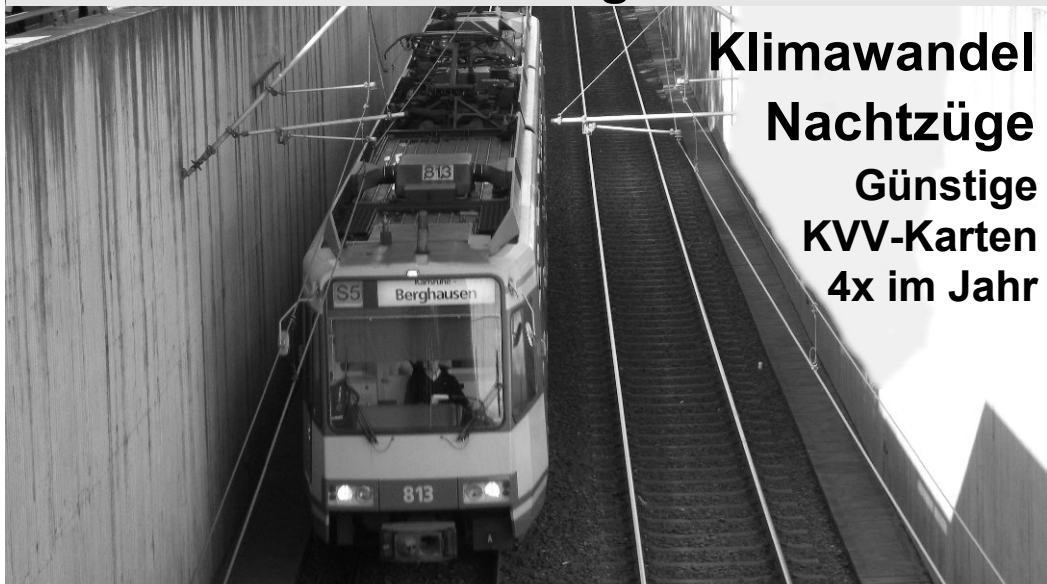
ISSN 1612-2283 7. Jg.

3/09

Dez. 2009 - Feb. 2010



Kombilösung – Pro & Contra



Klimawandel

Nachtzüge

Günstige

KVV-Karten

4x im Jahr

Inhalt:

Wie ist ihre Meinung zur U-Strab?.....	2	Kombilösung – ja bitte.....	10
Vorwort.....	3	Kombilösung – nein danke.....	12
Neues aus der BUZO.....	3	Gleichberechtigung für Autofahrer – Jetzt!.	13
Neubau der Absehleuse.....	4	Neues und Gutes.....	14
Atomkraft, ja bitte???	4	Wir suchen Verstärkung!.....	14
Zeichen des Klimawandels in Karlsruhe.....	5	KVV-Jahreskartenaktion für Mitglieder.....	15
Mit dem Orientexpress stirbt eine Legende..	7	Termine.....	16
Fahrplankonferenz-Bericht.....	8	Stadtbahntunnel ja/nein? Links.....	16

Wie ist ihre Meinung zur U-Strab?

Senden Sie uns bitte einen kurzen Kommentar am besten per E-Mail an buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de



Bahnen & Marktplatz Foto[M]: U. Haack/Ja

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 (Sparda)
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

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, Mari Däschner 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: 2000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: Mari Däschner, Uwe Haack, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Luis Scheuermann

Titelfoto: **Marktplatz Karlsruhe und U-Sträble Ostring** Fotos: Uwe Haack

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich 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 Leserinnen, liebe Leser,

die Diskussion um die Kombilösung flammte kurz vor Baubeginn durch Beantragung eines dritten Bürgerentscheids erneut auf. Die Meinungen gehen auch quer durch die Verbände, so dass BUZO, VCD und PRO BAHN sich bisher neutral verhalten haben, zumal die fachliche Debatte bereits mit dem letzten Bürgerentscheid ausdiskutiert wurde. Pro und Kontra werden in zwei Beiträgen gegenübergestellt.

Nach der Bundestagswahl im September ist

Neues aus der BUZO

Die diesjährige Veranstaltungsreihe der BUZO fand zum Teil rege Resonanz, wie z. B. die Veranstaltung „Verhindert das Finanzsystem Nachhaltigkeit?“ Eine gemeinsame Exkursion außerhalb der Veranstaltungsreihe führte BUZO und VCD zur im März 2009 verlängerten Straßenbahnlinie in Ulm.

In einem Arbeitskreis mit anderen Umweltschutzorganisationen versucht die BUZO ein gemeinsam entwickeltes Konzept für ein Karlsruher Ökozentrum umzusetzen. Hierfür wurden Gespräche mit Fraktionen und der Stadt Karlsruhe geführt. Ziel ist, ein geeignetes Gebäude zu finden, das von den beteilig-

mit einigen Änderungen in der Umweltpolitik zu rechnen. Das drohende Ende des Atomausstiegs ist sicher die offensichtlichste. Es bleibt zu hoffen, dass der Rotstift nicht schon wieder beim öffentlichen Verkehr angesetzt wird. Unabhängig davon ist bereits jetzt der europäische Nachtzugverkehr gefährdet: Der Orientexpress nach Budapest und der Nachtzug nach Mailand verkehren nur noch bis Mitte Dezember.

Trotzdem – es gibt auch Verbesserungen für die Umwelt: Die Albschleuse am Rhein wird für wandernde Fische umgebaut.

Viel Spaß bei der Lektüre
wünschen wieder einmal

Johannes Meister

Herzliche Grüße



Letzter Termin BUZO-Veranstaltungsreihe 2009: Rappenwörter Rheinauen. Foto: Mari Däschner

ten Organisationen langfristig finanziert werden kann.

Da die BUZO auch nach über dreißig Jahren flexibel agieren können muss, ist eine Satzungsänderung geplant, über die die Mitglieder mit separater Post informiert werden. Dieser und weitere Punkte werden in der jährlichen Mitgliederversammlung am 07.12.2009 behandelt, zu der wir die Mitglieder der BUZO und Interessierte herzlich einladen möchten.

Schließlich möchten wir uns noch bei all denen bedanken, die die BUZO in diesem Jahr (wieder) durch eine Spende unterstützt haben. Es gab mehrere größere Spenden insbesondere auch für die Weiterführung des umwelt&verkehr. So wurde beispielsweise anlässlich eines runden Geburtstags zu Spenden statt Geschenken aufgerufen. Genauso freuen wir uns über jedes neue Mitglied und jeden, der seine Ideen bei der BUZO einbringen möchte. Johannes Meister

haiserstraße 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

Café Pan

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice

*auf Wunsch vegan

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Neubau der Albschleuse: Bringt die Öffnung der Alb für wandernde Fische auch Hoffnung für Altrhein und kleinen Bodensee?



Die Fischtrappe am Thomaswehr ist die bekannteste Maßnahme, die Fischen das Wandern in der Alb ermöglichen soll. Foto: Johannes Meister

Mit viel Engagement wurden von Seiten der Stadt Karlsruhe bereits in der Vergangenheit Renaturierungsmaßnahmen entlang der Alb durchgeführt. Der Fluss soll wieder attraktiver Lebensraum für Pflanzen und Tiere und gleichzeitig Erholungsraum für die Karlsruher werden. Ehrenamtliche Gewässerführer erläutern Kindern, Jugendlichen und Erwach-

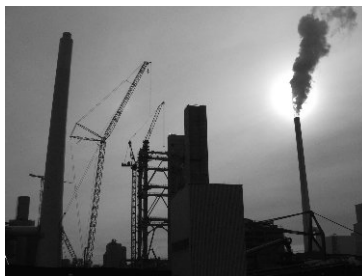
senen die Zusammenhänge, die diesen speziellen Lebensraum inmitten der Stadtlandschaft bestimmen.

Damit die Alb auch für Wanderfische, wie z. B. Lachse und Meeresneunaugen wieder durchlässig wird, wurden mehrere Maßnahmen, wie z. B. der Bau der Fischtrappe zwischen Thomaskirche und Albsiedlung oder eine Umgestaltung der Albmündung am Rhein umgesetzt. Trotzdem fanden bisher viele Fische nicht den Weg zurück in die Alb. Ursache ist eine zu hohe Strömung in der heutigen Albschleuse kurz vor der Mündung in den Rhein bei Neureut, die nun verbreitert werden soll.

Die Maßnahme wird mit Mitteln des EU-Life-Programms „Lebendige Rheinaue“ finanziert und soll auch die Gewässergüte des Albkanals, des Kleinen Bodensees und der benachbarten Altrheinaue verbessern: So soll die neue Schleuse im Vergleich zu heute die dreifache Menge Wasser in den Rhein leiten können. Dies entlastet Albkanal und Kleinen Bodensee, dessen Wasserqualität zukünftig weniger durch den Schadstoffeintrag der Alb beeinträchtigt wird. An statistisch 70 Tagen im Jahr bleibt die Albschleuse wegen Hochwassers des Rheins allerdings geschlossen. Wenn auch in diesen Fällen durch Niederschläge größere Wassermengen zu einer Verdünnung der mitgeführten Schadstoffe führen, sollte die Gewässergüte des Kleinen Bodensees weiterhin gemessen und gegebenenfalls weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität geprüft werden. Johannes Meister

Atomkraft, ja bitte???

Nach der Bundestagswahl hat es nicht eine Woche gedauert bis die Baden-Württembergische Landesregierung gefordert hat, die Laufzeit der Atomkraftwerke zu verlängern – zum Wohle der Umwelt wohl gemerkt! Weniger CO₂-Ausstoß ist das Ziel. Doch für die Entsorgung des anfallenden Atommülls fehlt



Zukunftsfähige Energiepolitik mit Kohlekraftwerken (hier altes und neues Kohlekraftwerk am Rhein) und Atommeiler?

Foto: Mari Däschner

ein tragfähiges Konzept. In Baden-Württemberg soll auf jeden Fall kein Endlager gesucht werden, betont die Landesregierung.

Welche Risiken die Hinterlassenschaften der Atomenergie verursachen, sieht man z. B. im niedersächsischen Asse. Die Auswirkungen der Umweltschäden im Umfeld des ehemaligen Salzbergwerks sind noch nicht absehbar. Die Folgekosten tragen die Energiekonzerne nur zu einem kleinen Teil. Genauso wie für die Verglasung der Restbestände langjähriger Atomforschung im Forschungszentrum im Hardtwald. Im Schlamm des Linkenheimer Altrheins hat sich Plutonium angereichert. Die Landesregierung sieht hier keine Gefährdung. Maßnahmen zur Entsorgung sind nicht vorgesehen.

Ohne Verlängerung der Laufzeit wäre der Neubau von Kohlekraftwerken notwendig, so Tanja Gönner, Umweltministerin des Landes

(CDU). In Karlsruhe wird derzeit ein Kohle-Großkraftwerk gebaut, dessen Sinn nach einer Laufzeitverlängerung der Atomkraftwerke endgültig in Frage gestellt würde.

Die Hälfte der Gewinne aus der Laufzeitverlängerung der AKW soll der Weiterentwicklung der erneuerbaren Energien zu Gute kommen, so die Forderung der Landesregierung. Doch weshalb können Energiekonzerne mit der Atomkraft überhaupt Gewinne einstreichen, während die „Entsorgung“ der Altlasten zu einem großen Teil von Steuermitteln getragen wird?

Es ist traurig, dass der schwarz-rote „Atom-Konsens“ mit Schwarz-Gelb ein jähes Ende gefunden hat. Die Atomenergie und ihre Hinterlassenschaften bleiben damit eine unendliche und skandalöse Geschichte.

Johannes Meister

Zeichen des Klimawandels in Karlsruhe

Wir stehen mitten im globalen Klimawandel. Belege dafür gibt es reichlich: Der global messbare Temperaturanstieg der letzten Jahre, die Erwärmung der Meere, der Anstieg des Meeresspiegels, die Zunahme von Westwinden in den mittleren Breiten, intensive Dürrezeiten in den Tropen und Subtropen, das Abschmelzen von Gletschern und Schneeflächen und die Häufung von Starkniederschlägen sind nur eine Auswahl von Erscheinungen, die zeigen, dass sich das Klima der Erde rasch verändert. Schon längst kennen wir die Ursachen dafür. Eine herausragende Rolle spielt die starke Zunahme des CO₂-Gehaltes der Atmosphäre von 280 ppm Mitte des 18. Jahrhunderts auf 380 ppm im Jahr 2005, wobei die Zuwachsrate der letzten zehn Jahre besonders groß war.



Das Mauerglaskraut mit seinem oft rötlich überlaufenen Stängel wächst auch in Karlsruhe an manchen Hauswänden.

Foto: Mari Däschner

Karlsruhe? Mit seiner Lage im wärmebegünstigten Oberrheingraben ist vor allem die prognostizierte Temperaturzunahme bis zum Ende des 21. Jahrhunderts relevant. Es wird davon ausgegangen, dass es dann zu einer Verdoppelung der heißen Tage (über 30°C) auf 32 Tage pro Jahr kommen wird. Unsere Region wird in Zukunft häufiger sowohl von sommerlichen Hitzeperioden als auch von Starkregenereignissen betroffen sein. Der Rekordsommer 2003 war nur ein Vorgeschmack darauf, wie künftige Sommer vermutlich sein werden. Ein Blick auf die Klimadaten der letzten Jahr-

zehnte lässt ebenfalls den Trend erkennen, dass es immer wärmer wird.

Aber auch eine genauere Betrachtung der belebten Natur liefert Hinweise auf den Klimawandel. Bereits heute gibt es eine Reihe wärmeliebender Tier- und Pflanzenarten in

Doch was bedeutet der Klimawandel nun für

unserer Region, die sich erst in den letzten Jahren oder Jahrzehnten auffallend ausgebreitet haben. Beispielsweise nimmt der Efeu (*Hedera helix*) als Zeiger für wintermildes Klima seit den 80er Jahren immer stärker zu. Andere wärmeliebende Arten, die sich bei uns zunehmend wohl fühlen sind das Bartgras (*Botriochloa ischaemum*) und das Mauerglaskraut (*Parietaria judaica*). Besonders die mit dem Klimawandel einhergehende Verlängerung der Vegetationsperiode wirkt sich dabei fördernd auf die Pflanzen aus, da sie dann beispielsweise ausreichend Zeit



Das Bartgras könnte in Zukunft durch den Klimawandel profitieren.

Foto: Mari Däschner

für die Fruchtreife haben. Dieser Aspekt ist für einige Neophyten (gebietsfremde Pflanzenarten, die nach 1492 durch den Menschen eingebracht wurden) wichtig, etwa für die aus dem Mittelmeerraum stammende Aleppo-Hirse (*Sorghum halepense*) oder die Beifuß-Ambrosie (*Ambrosia artemisiifolia*), die wegen ihres Pollens unter Allergikern sehr gefürchtet ist.

Problematisch können solche sich ausbreitenden Arten jedoch nicht nur durch ihre direkten negativen Folgen auf Menschen sein,

wie es bei der zuletzt genannten Art der Fall ist. Sehr viel unauffälliger sind die Verdrängungseffekte zwischen den verschiedenen Pflanzenarten. So kann es passieren, dass sich vorhandene Arten zum Teil nicht an die Klimaveränderungen anpassen können, den Konkurrenzkampf mit den an Wärme angepassten Arten verlieren und schließlich abwandern oder aussterben. Ein Verlust an Biodiversität wäre die Folge, wenn die Temperaturerhöhung zu stark ausfällt. Während eine moderate Temperatursteigerung von maximal 1°C vermutlich zu

einem Artenzuwachs in Mitteleuropa führen würde, rechnet man bei einer Zunahme von 1,8°C bereits mit einem Artenverlust von 30%!

Ebenso lassen sich im Tierreich zahlreiche Beispiele finden, die die Klimaveränderung belegen. Viele Zugvogelarten kommen inzwischen früher im Jahr aus ihren Winterquartieren zurück oder verbringen den Winter gleich bei uns. Manche Arten breiten sich immer weiter Richtung Norden aus, wie zum Beispiel der Bienenfresser (Merops

Laden 3

Naturkost und Naturwaren

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

**Jetzt direkt
am
Werderplatz!**

apiaster). Auch besonders wärmeliebende Spinnenarten, etwa die Wespenspinne (*Argiope bruennichi*) und gebietsfremde Insektenarten wie Schmetterlinge, Laufkäfer, Stechimmen und Libellen, wie die Feuerlibelle (*Crocothemis erythraea*) können immer häufiger in unserer Region beobachtet werden. So ist die Gottesanbeterin (*Mantis religiosa*) schon bis in den Karlsruher Raum vorgedrungen. Auch der aus dem Mittelmeerraum stammende Spinnenläufer (*Scutigera coleoptrata*), ein Vertreter der Hundertfüßer, wurde bereits vor Jahren in Karlsruhe entdeckt.

Welche Auswirkungen diese Einwanderer im einzelnen auf bestehende Lebensgemeinschaften haben werden, lässt sich nicht genau vorhersagen. Für uns sind fast alle genannten Arten zunächst keine direkte Bedrohung. Die Ausbreitung von wärmeliebenden Parasiten im Oberrheingebiet kann allerdings auch zu einer gesundheitlichen Gefahr für den Menschen werden. Zecken und Stechmücken



*Das Netz der hübsch gezeichneten Wespenspinne hat ein typisches zickzackförmiges Gespinstband, das sogenannte Stabiliment.
Foto: Luis Scheuermann*

übertragen beispielsweise immer häufiger gefährliche Krankheiten. Mit der Burgundischen Pforte verfügt der Oberrheingraben außerdem über einen geeigneten Invasionspfad für bisher gebietsfremde Organismen, etwa den als Krankheitsüberträger bekannten Tigermoskito (*Aedes albopictus*), der 2007 bei Rastatt entdeckt wurde.

Der Klimawandel findet also längst statt. Wir stehen nun in der Verantwortung, alles zu tun, um die negativen Folgen der Erderwärmung so gering wie möglich zu halten. Jeder einzelne von uns kann mit seinem Verhalten einen Beitrag zum Klimaschutz, zur CO₂-Einsparung leisten – ob beim Heizen der Wohnung, durch umweltfreundliche Mobilität, Wechsel zu einem Ökostromanbieter oder durch Unterstützung des Bioanbaus in der Landwirtschaft ... es gibt eine Fülle von praktischen und alltagstauglichen Beispielen zu Handeln. Wir müssen es nur sofort tun.

Mari Däschner

Mit dem Orientexpress stirbt eine Legende – Einschneidende Kürzungen im Nachtzugverkehr ab Karlsruhe

Mit der Bahn im „Nachtsprung“ nach Mailand, Wien und Budapest – das ist bald Geschichte. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 streicht die Deutsche Bahn die Nachtzüge „Orientexpress“ (Strasbourg / Frankfurt am Main – Karlsruhe – Wien – Budapest) und „Apus“ (Amsterdam – Karlsruhe – Milano). Will man mit der Bahn nach Norditalien, Österreich und Ungarn reisen, so muss man das zukünftig am Tage und verliert so einen Urlaubs- oder Arbeitstag. Denn im Liege- und Schlafwagen ließen sich bisher Hunderte von Kilometern im Schlaf überbrücken. Man reiste am Abend ab und erreichte sein Ziel am nächsten Morgen, zu-

meist gut ausgeschlafen.

Das Ende des Orientexpresses wurde schon zum Zeitpunkt der Einführung des TGV eingeleitet. Er fuhr seitdem nicht mehr wie früher von und nach Paris: Westlicher Endpunkt war Strasbourg. Für die fehlende nächtliche Verbindung nach Paris sind TGVs in Tagesrandlage kein ausreichender Ersatz, da man entweder deutlich später ankommt oder entsprechend früher abreisen muss. In diesem Fall muss man in Paris auch noch einen zusätzlichen Hotelaufenthalt einplanen.

Vorerst können ab Karlsruhe noch mehrere internationale Ziele erreicht werden: Darunter Amsterdam, Kopenhagen, Prag und Warschau und mit etwas Zeit sogar Moskau – und das umsteigefrei. Doch die Zukunft des Nachtreiseverkehrs ist ungewisser denn je.



vor. Der Gewinner ist der Flugverkehr und der Verlierer die Umwelt.

Johannes Meister

Sonderfahrten im Luxuszug im Charme der zwanziger Jahre können für viel Geld im Reisebüro gebucht werden. Mit einer regelmäßigen Nachtzugverbindung hat dies aber wenig zu tun. Während der Traum von Europa auf der Straße längst Realität ist, findet der Bahnreisende immer neue Hürden



Orientexpress i. Karlsruhe Foto: Johannes Meister

Fahrplankonferenz-Bericht

Folgende Änderungen sind mit dem Fahrplanwechsel ab 13.12.2009 zu erwarten:

Tarif

Das Baden-Württemberg-Ticket gilt auch über Konstanz hinaus bis Kreuzlingen (bereits seit August 2009).

Verbundtarife KVV-VRN: bezüglich Erweiterung des Überlappungsbereichs der beiden Verkehrsverbände auf der rechtsrheinischen Seite sind die letzten Berechnungen am laufen. 2010 ist dann eine Entscheidung auf politischer Ebene fällig. Wer die Gesamtstrecke von Karlsruhe nach Heidelberg fährt, wird voraussichtlich weiterhin zwei Fahrkarten (oder den DB-Haustarif) benötigen. Aber ungefähr ab Bruchsal nordwärts bzw. Wiesloch-Walldorf südwärts besteht die Aussicht, dass dann nur noch eine (statt bisher zwei) Verbundfahrkarten ausreicht. Warten wir's ab ...

Fahrplan Nahverkehr

Strecke 676 (Karlsruhe – Wörth – Landau – Neustadt): der bisher nur sonntägliche Ausflugsverkehr nach Bundenthal kommt auch samstags (über eine mögliche Ausdehnung auch auf bestimmte Tage unter der Woche ist noch nicht entschieden).

Strecke 677 (Wörth – Germersheim):

durch den Ausbau zur Stadtbahn wird die Strecke ab Dezember 2009 in den späten Abendstunden und ab Juli 2010 komplett für den Zugverkehr gesperrt.

Strecke 700 / 701 / 704 (Karlsruhe – Mannheim / Heidelberg und Bruchsal – Germersheim) sowie 770 Pforzheim – Bietigheim:

die Ferienfahrpläne werden abgeschafft (das heißt, die vom Ausfall in den Schulferien betroffenen Züge fahren wieder ganzjährig montags bis freitags).

Strecke 701 bzw. 710.3 (Rastatt / Karlsruhe – Bruchsal – Odenheim / Menzingen):

anlässlich der Verschiebung der IC-Züge erhalten die Stadtbahnen nach Menzingen geänderte Fahrlagen. An allen Wochentagen bis ca. 18 Uhr (später am Abend bleibt es beim heutigen Fahrplan) verschiebt sich die Abfahrt in Karlsruhe von der Minute 33 auf 54. Statt bisher in Karlsruhe zu beginnen, fahren diese Züge dann durchgehend von Rastatt (bzw. jede zweite Stunde als Eilzug von Freudenstadt).

Dies bewirkt zum einen schnellere und umsteigefreie Verbindungen von Durlach über Karlsruhe Hbf hinaus nach Süden und eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrmöglichkeiten zwischen Karlsruhe und Bruchsal.



Zum anderen gibt es dadurch bessere Anschlüsse in Bruchsal von Karlsruhe (Stadtbahn) nach Heidelberg (mit den erst dort beginnenden Zügen der S-Bahn RheinNeckar) zumeist am gleichen Bahnsteig, in Ubstadt von Odenheim nach Menzingen, in Bruchsal von Karlsruhe zum Regionalexpress nach Mühlacker, und Beschleunigung einzelner S-Bahn-Züge von Karlsruhe nach Heidelberg. (Das Ganze gilt entsprechend in Gegenrichtung. Soweit die Stadtbahnen heute im 20-Minuten-Takt fahren, tun sie dies auch weiterhin.)

Strecke 701 (Karlsruhe – Heidelberg), weitere einzelne Änderungen:

Der S-Bahn-Eilzug Heidelberg 5.38 nach Karlsruhe entfällt. Samstags wird der Halbstundentakt zwischen Bruchsal und Heidelberg bis 18 Uhr verlängert. Sonntags hält die S-Bahn Karlsruhe ab 07.26 (dann zwei Minuten vor der sonst üblichen Abfahrtsminute!) auch in Weingarten und Untergrombach.

Strecke 710.1 (Karlsruhe – Hochstetten): erhält abends im Berufsverkehr einen zusätzlichen Zug von Neureut bis Hochstetten und einen weiteren bis Neureut.

Strecke 710.41 (Karlsruhe – Freudenstadt) Sonntags im Sommer gibt es einen (aus Mannheim kommenden) lokbespannten **Zug, der für die Mitnahme von Fahrrädern optimiert ist** (Abfahrt Karlsruhe kurz nach 9 und Freudenstadt kurz nach 17 Uhr) an Stelle der bisher um diese Zeit fahrenden Stadtbahn-Eilzüge. Der Zug Karlsruhe ab 7.46 montags bis freitags fährt bis Freudenstadt statt bisher nur bis Forbach. Der zusätzlich in den Stundentakt eingeschobene Pendelzug gegen 22 Uhr zwischen Freudenstadt und Biersbronn entfällt.

Strecke 720 (Karlsruhe – Offenburg – Konstanz): Zwischen Karlsruhe und Offenburg fahren die Regionalexpress-Züge montags bis freitags von 14 bis 18 Uhr halbstündlich (statt bisher stündlich). Auch morgens bzw. am Wochenende fahren zu Zeiten starker Nachfrage einige zusätzliche Züge: Montags bis freitags Offenburg 07.35, 13.35 und Karlsruhe 12.39 / samstags Offenburg 09.35, 14.35 16.35 und Karlsruhe 10.39,

15.39, 17.39 / sonntags Offenburg 16.35, 18.35 und Karlsruhe 17.39, 19.39.

Freitagnachmittags fährt ein zusätzlicher IRE über Offenburg hinaus bis Konstanz (Karlsruhe ab 17.10 – da war bisher der Intercity Hamburg – Konstanz, der künftig 20 Minuten früher fährt).

Strecke 770 (Karlsruhe – Pforzheim):

Der nachmittags bestehende 20-Minuten-Takt wird auf 30 Minuten gestreckt. Dafür fahren einige zusätzliche Stadtbahn-Eilzüge zwischen Karlsruhe und Pforzheim (vor allem als Zubringer bzw. Abbringer vom TGV nach Paris).

Fahrplan Fernverkehr

Nachtzüge: Der Orient-Express zwischen Strasbourg und Wien entfällt ebenso wie der Nachtzug "Apus" zwischen Amsterdam und Mailand. Nachdem schon letztes Jahr der Pariser Nachtzug auf eine andere Streckenführung abgewandert ist, bleiben Karlsruhe kaum noch Nachtverbindungen übrig.

Die IC-Linie Hamburg – Frankfurt – Karlsruhe verschiebt sich um ca. 20 Minuten (südwärts früher, nordwärts später) und erhält einen Systemhalt in Wiesloch-Walldorf (wo bislang nur einzelne IC-Züge halten). Das eine Zugpaar nach Konstanz hat in Karlsruhe nur kurzen Aufenthalt und fährt somit ebenfalls südwärts ca. 20 Minuten früher und nordwärts später.

ICE 604 (Basel ab 6.04) fährt auch sonntags, dafür entfällt zwei Stunden später sonntags ICE 602 (wo es kurz davor den ICE 78 gibt).

ICE 678 (Basel ab samstags 05.45 über Karlsruhe nach Stuttgart – in dieser Form erst letztes Jahr eingeführt) entfällt.

IC 2262 (Stuttgart 13.11 nach Karlsruhe) fährt nur noch freitags (eine weitere vierstündige Bedienungslücke auf der Strecke über Bruchsal!).

Mit dem Wegfall des Orient-Express entfällt auch die (seit Frühjahr 2009 ohne Reservierung benutzbare) Verbindung von Karlsruhe gegen 22 Uhr nach Stuttgart und Ulm (ebenso in Gegenrichtung Karlsruhe an gegen 7.30 Uhr).

Martin Theodor Ludwig

Kombilösung – ja bitte

Karlsruhe besitzt einen Hauptbahnhof, der liegt dezentral, acht Straßenbahnminuten vom Marktplatz entfernt. Dort fahren Regionalzüge und der Fernverkehr. Am Bahnhofsvorplatz halten Stadtbahnen, Trams und Busse. Wir haben noch einen „Hauptbahnhof“, das ist der Marktplatz. Alle S- und Trambahnen (außer S31/S32, Tram 6) bedienen ihn. Das ist gut. Der Marktplatz ist das urbane Zentrum der Stadt, viele Menschen möchten dorthin. Der Marktplatz liegt etwas außermittig in der Fußgängerzone. Neun Linien in beiden Richtungen fahren in dichtem Takt (Mo. bis Sa.) tagsüber dort vorbei (Herrenstraße sechs Linien, Europaplatz acht Linien), mitten durch die Fußgängerströme. Das ist schlecht. Die vielen Bahnen, oft in Doppeltraktion, sorgen für Unmut, Ärger, Geschimpfe, Kopfschütteln und Spott.

Der gute Ruf des Karlsruher Erfolgsmodells ist beschädigt. Das Konzept, möglichst alle Bahnen durch die Fußgängerzone zu leiten, ist anfechtbar geworden, und die Problematik wird auch anderenorts wahrgenommen.

Viele möchten zwar gerne bequem mit dem ÖPNV in die Fußgängerzone gelangen, dort von den Bahnen aber nicht gestört werden. Das Zitat eines altgedienten VBK-Mitarbeiters „alle wollen mit der Bahn in die Fußgängerzone, aber wenn man aussteigt, sollen die Bahnen verschwinden; will man nach Hause, muss die Bahn wieder in der Haltestelle stehen“ findet weiterhin Zustimmung. Wie soll das gehen? Es geht, mit dem Tunnel. Die Bahnen fahren in die Tunnelhaltestelle ein, die Fahrgäste benutzen die Rolltreppe nach oben, und die Bahnen sind weg. Umgekehrt geht es wieder runter, die Bahnen sind da. Unterirdisch können so viele und so lange Bahnen verkehren wie in den Tunnel passen, niemand wird sich daran stören. Der Tunnel ist die Voraussetzung dafür, dass, wie bisher, viele Fahrgäste umsteigefrei in die Fußgängerzone gelangen und sich dort ungestört von durchfahrenden und abbiegenden Bahnen aufhalten können. Die Bahnen können die Innenstadt ohne Umwege erreichen. Das ist ein deutliches ver-

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

kehrspolitisches Bekenntnis zur Stärkung der Innenstadt mit optimaler ÖPNV-Anbindung. Die Kriegsstraße dient als sinnvolle Ergänzung mit zusätzlichen Linien.

Der Aufenthalt in der Fußgängerzone wird mit Tunnel für alle Besucher stressfreier, insbesondere für Eltern mit Kindern und mobilitätseingeschränkte Menschen. Er bietet den Fahrgästen die Möglichkeit, witterungsgeschützt ins ECE-Center oder in das Kaufhaus Karstadt, evtl. auch in die Post Galerie zu gelangen. Diesen Vorteil genießen bislang nur die Autofahrer. Selbstbehinderungen der Bahnen bei Abbiegevorgängen (Europaplatz, Kronenplatz, Durlacher Tor) entfallen, ebenso Einschränkungen durch den Autoverkehr (zusätzlich Mühlburger Tor), zumindest für die Tunnellinien.

Die Bahnen können im Tunnel die Fußgängerzone schneller unterqueren. Der Fahrplan ist weniger störanfällig bei Demonstrationen, Festen, Veranstaltungen. Die Pünktlichkeit wird verbessert und der Anschluss für die Stadtbahnen an die regionalen Bahnknoten (Bretten, Pforzheim, Rastatt, Wörth) siche-

rer. Bis zur Fertigstellung der Kombilösung in zehn Jahren kann davon ausgegangen werden, dass die Geschäfte werktags durchgehend bis 22:00 Uhr geöffnet haben. Somit ist eine Belebung der Fußgängerzone auch am Spätabend gegeben. Mit dem Tunnel entfällt der kreuzende und abbiegende Bahnverkehr im Bereich Kaiser- / Karlstraße in Ost-West- und Ost-Süd-Richtung und umgekehrt. Es macht dann Sinn, die Karlstraße zwischen Amalien- und Akademiestraße in die Fußgängerzone zu integrieren, um der für die Stadtentwicklung gewünschten Nord-Süd-Ausdehnung ein Stück näher zu kommen.

Der Lärm, besonders beim Überfahren der Weichen, entfällt mit dem Tunnel. Die Wohnqualität entlang der Kaiserstraße wird sich verbessern. Um den Weststadtbewohnern eine direkte Anbindung an die Innenstadt zu bieten (heute Linie 5), sollte das oberirdische Gleis auf der Ettlinger Straße ab der Baumeisterstraße / H.-Billing-Straße mit der zukünftigen Kriegsstraßen-Trasse verknüpft werden. So bleibt zumindest das Einkaufszentrum ECE als wichtiger Innenstadtzugang direkt erreichbar. Die Stadtbahn aus Ger-

mersheim erhält eine Schnellverbindung über den Bahnhofsvorplatz zum Marktplatz.

Mit Umbau und Erweiterung der Fußgängerzone und anderer Maßnahmen kann die zentrale Innenstadt eine Renaissance erfahren. Der Autoverkehr sollte dort weitestgehend ausgeschlossen werden. Die Innenstadt gehört den Radfahrern und den Fußgängern, mit Cityrouten und ÖPNV-Anschluss – oberirdisch und im Tunnel.

Damit der hohe finanzielle Aufwand den Tunnel rechtfertigt, müssen viele zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden. Einerseits kann dies über eine herausragend attraktive Fußgängerzone geschehen, andererseits durch Verkehrslenkungsmaßnahmen, die das Umsteigen vom Auto auf Bus und Bahn begünstigen.

Zukunftsinvestitionen kosten Geld, in ÖPNV-Projekten investiert, wirkt es nachhaltig. 173 Millionen Euro beträgt der nicht bezuschusste Eigenanteil für die Kombilösung (Stand heute), gerechnet über 10 Jahre. Das sollte für eine Großstadt mit expandierendem Vorzeige-ÖPNV eine lösbare Aufgabe sein.

Uwe Haack



www.basislager.de

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport



Karlsruhe, Waldstraße 58

Kombilösung – nein danke

Ca. 30.000 Unterschriften hat ein Bündnis für einen neuen **Bürgerentscheid** gegen den Stadtbahntunnel gesammelt, 22.725 davon wurden als gültig anerkannt. Derzeit streitet man sich noch über die Zulässigkeit eines dritten Bürgerentscheids nach '96 und '02.

Hauptanlass sind die Finanzen. Wurde 2002 noch ein Eigenanteil von nur 80 Mio. Euro (15 %) versprochen, Rest „geschenkt“ von Bund und Land, ergaben im Dezember 2008 Zuwendungsbescheid und neue Kostenschätzung gut das **Doppelte: 173 Mio. Euro** (ca. 30 % von 588 Mio. Euro, da man nicht alles fördert). Die Förderfähigkeit ist zudem sehr knapp und jede Bauzeitverlängerung birgt **Finanzrisiken** wegen Auslaufens des Fördergesetzes. Vor allem steht die beliebtere **Kriegsstraße unter Prüfungsvorbehalt** für 2014. Besteht sie ihn? Fällt sie Kostensteigerungen zum Opfer? Vielen fehlt das Vertrauen in Versprechungen der Politik. Die Reihenfolge war ein schwerer taktischer und psychologischer Fehler. Zudem soll der Eigenanteil innerhalb der KVVH nur **auf Kredit finanziert** werden, aber deren Haushalt gibt noch nicht mal Zins und Tilgung her: Fahr- und Energiepreise rauf? Angebot runter? Kein weiterer Netzausbau mehr? Oder muss doch der Stadthaushalt ran?

Das gute Abschneiden U-Strab- und S-21-kritischer Gruppen hier und in Stuttgart bei der Kommunalwahl gab einen weiteren Motivationsschub, die U-Strab doch noch zu stoppen. Dazu trat ein Bündnis aus Parteien (Grüne, Linke, Freie Wähler und ödp), Verbänden (Bürger für den Frieden, BI gegen den Tunnel, BUND) und Einzelkämpfern an. **Es wäre die letzte Abstimmung:** entweder es wird sofort gebaut oder das Projekt ist tot, weil das Fördergesetz ausläuft – nochmal aussitzen wie 1996 ginge nicht.

Neben den Finanzen spielen aber auch all die anderen „alten“, schon 2002 bekannten **Nachteile der Kombilösung** eine Rolle, für uns VCDler die wichtigeren Argumente, denn wenn eine Sache was taugt, darf man auch Geld investieren (so man es hat).

Die U-Strab bringt **Fahrgästen Nachteile:** Umwege zum Tunnel (4, S2), umständlicher Zugang zum ÖV, Umsteigen beschwerlich, par Stadtteile vom Marktplatz abgehängt, ... Verstärkt trifft es **Mobilitätseingeschränkte.** Formal alles barrierefrei, real neue Barrieren: Mit Orientierungsproblemen wird der Zugang komplexer, mit Gehbehinderung, Kinderwagen, ... ist man auf den einzigen Aufzug angewiesen. Und hat sich schon mal jemand vor Augen geführt, wie ein Blinder die nächsten 10 Jahre in der City (über)lebt? Wenig überzeugend ist auch das Konzept für Brände im Streckentunnel besonders für Rollis.

Auch der **Nutzen für die Verkehrsbetriebe** ist fraglich. Die **Flexibilität** des Netzes sinkt beträchtlich, die **Kapazität** wird nicht erhöht wie 1996, die Kriegsstraße ist wegen fehlender Verknüpfungen kaum sinnvoll nutzbar. Zusätzliche Linien müssen die Nachteile ausgleichen (bspw. Waldstadt-Hbf. über Karl-Wilhelm-Platz, sonst abgehängt) und führen zusammen mit den Betriebskosten des Tunnels zu Mehrkosten. Ob die durch weniger Umläufe und neue Fahrgäste wirklich reinkommen? Und die Tram wirbt nicht mehr durch Präsenz für sich selbst.

**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 Baden-Baden
Strasbourg
Obernalt Offenburg**



9,80 €

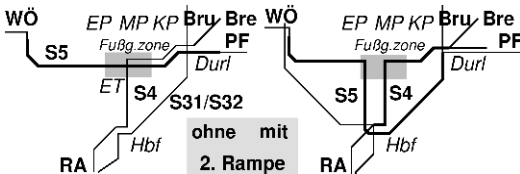
ISBN 3-9806111-1-6

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Auch die Stadt hat Nachteile: Neue störende **Rampen**, wegfallende **Belebung** der City außerhalb der Geschäftszeiten, der **Handel** wird sehr stark leiden in der Bauphase.

Hat die U-Strab auch Vorteile? Flanieren ganz ohne Bahnen (kann man aber schon zwischen ECE und Euro) und **Autofahrer** werden weniger gestört durch Bahnen an großen Knoten und danach beim Einkauf ...

Kurzum: **wer den ÖV nutzt, hat die Nachteile, wer nicht, die Vorteile.** Der ÖV-Topf bezahlt das ganze aber, somit sollte es also eigentlich umgekehrt sein ...



Alternativen wurden genug vorgeschlagen: **2. Rampe am Hbf** (Skizze), Tangentiallinien, andere Linienführungen und natürlich die

Kriegsstraße. Was wird aus der? Formal wirkt das Bürgerbegehren nur gegen die U-Strab, aber die Kriegsstraße ist so eng mit ihr verknüpft, dass sie „mit stirbt“. Man muss sie neu überdenken: Ist sie wohl- oder überdimensioniert? Die Unterführung Mendelssohnplatz beseitigt einen Engpass für Autos, warum aus dem ÖV-Topf zahlen? Wir haben das Glück, dass derzeit der Verkehrsentwicklungsplan neu aufgestellt wird (siehe u&v 2/09), dort wären die Fragen nach einer „besseren“ Kriegsstraße und nach Alternativen genau richtig aufgehoben.

Die Stimmung scheint wegen des Geldes gekippt zu sein. M.E. ist es nicht schade drum, denn die U-Strab nützt dem ÖV kaum. Sie folgt dem Muster „viel hilft viel“, was in eine Stadt unserer Größe aber nicht passt. Die Alternativen entwickeln das **Karlsruher Modell** systematisch weiter nach bewährtem Muster kleiner, aber sehr effektiver Maßnahmen. **Karlsruhes Bahnen gehören zur Stadt** und das **mittendrin statt unten!** Nur etwas weniger wäre gut. Heiko Jacobs

Gleichberechtigung für Autofahrer – Jetzt!

Autofahrer sind schon eine merkwürdige Spezies. Wird gebaut, schimpfen sie über die Baustellen. Wird nicht gebaut, schimpfen sie über schlechte Straßen. Am liebsten schimpfen sie aber über die Bahn. Nicht dass sie aus eigener Kenntnis da mitreden könnten. Aber damit es so bleibt, schimpfen sie schon mal vorsorglich. Damit geht es ihnen wie den Nichtwählern. Das sind auch die, die am lautesten über die Politik schimpfen. Stattdessen stehen Autofahrer lieber freiwillig im Stau, jeder Deutsche durchschnittlich 2,4 Tage im Jahr.

Neuerdings schimpfen Karlsruher Autofahrer bevorzugt über Benachteiligungen gegenüber Radfahrern. Etwa, dass sie in Fahrradstraßen hinter Rädern herfahren müssen. Gleichberechtigung von Radfahrern schön und gut, aber doch bitte nicht so eine überzogene Bevorteilung der Radler.

Machen wir also endlich Ernst mit der Gleichberechtigung für Autofahrer. Fordern wir:

- die Ausgaben für den Autostraßenbau auf die wenigen Euro zu reduzieren, die für den Radverkehr ausgegeben werden,
- die Einführung von Ampelanlagen, an denen die Autofahrer aussteigen und auf einen Knopf drücken müssen, damit sie Grün bekommen,
- Fahrbahnen, die die Autofahrer sich mit Fußgängern teilen müssen,
- sofern es eigene Fahrbahnen gibt, die jedenfalls so schlecht zu markieren, dass ständig Fußgänger ohne schlechtes Gewissen vor's Auto laufen,
- Baustellen so einzurichten, dass Autofahrer aussteigen und ihr Fahrzeug schieben müssen.

Und wenn diese Maßnahmen alle umgesetzt sind, dürfen wir gerne einmal hinterfragen, weshalb diejenigen, die nichts für ihre Gesundheit tun und stattdessen lieber die der anderen schädigen, gleichberechtigt sein sollen.

Reiner Neises

Neues und Gutes

Der Karlsruher Verkehrsverbund KVV gibt seit dem Sommer eine **Mobilitäts- und Sauberkeitsgarantie**. Inhaber von Monats- und Jahreskarten haben seitdem die Möglichkeit, bei Verspätungen und Fahrtausfällen auf ein Taxi umzusteigen, wenn sie davon ausgehen dürfen, dass sie ihr Fahrziel um mehr als 30 Minuten später als im Fahrplan ausgewiesen erreichen. Sie müssen ihren Anspruch innerhalb von zwei Wochen geltend machen. Allerdings gibt es eine Vielzahl von Ausnahmen. Keine Entschädigung gibt es bei Ursachen, auf die der KVV keinen Einfluss hat, wie Unwettern, Streiks, Falschparkern und Demonstrationen, aber auch bei zuvor angekündigten Straßen- und Streckensperrungen. Generell keine Entschädigung können Inhaber von Ausbildungskarten und „ScoolCard“ verlangen. Die Mobilitätsgarantie bieten übrigens alle Verkehrsverbände in Baden-Württemberg. Für Fahrten innerhalb des Stadtgebiets gibt der KVV darüber hinaus eine erweiterte Mobilitätsgarantie, die für sämtliche Fahrgäste schon bei Verspätungen von mehr als 20 Minuten greifen kann. Neu ist auch die Sauberkeitsgarantie des KVV. Verschmutzt sich ein Fahrgast seine Kleidung an einem Fahrzeug, ersetzt der KVV ihm die Reinigungskosten bis zu einem Betrag von 15 €. Auch hier bleiben aber nicht beeinflussbare Umstände außen vor. Im Klartext: Bei schlechtem Wetter zahlt der KVV nicht. Auch wenn die Zahl der Entschädigungen angesichts der vielen Ausnahmen gering sein dürfte, ist die Initiative zu begrüßen. Schon deren Existenz und eine dadurch sensibilisierte Öffentlichkeit sollten dafür sorgen, dass die Verkehrsbetriebe die Zahl der Anwendungsfälle begrenzt halten dürften. Weitere Infos und Formular unter www.kvv.de

Den neuen **Radstreifen auf der Herrenalber Straße** stadtauswärts Richtung Ettlingen hat eine Delegation von VCD und BUZO im August abgefahren und positiv aufgenommen. Entgegen mancherlei Äußerung erscheint er breit genug und ist durch eine breite durchgehende Linie von der verbleibenden Fahrbahn abgegrenzt. Die Fahrbahn

ist auch so breit, dass kein Autofahrer Veranlassung haben sollte, über die Markierung auf den Radstreifen zu fahren. Die umstrittene neue Radführung erfolgt zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuchs. 2010 muss der Gemeinderat erneut darüber entscheiden. Alt und wenig überzeugend ist allerdings der kombinierte Rad- und Fußweg, der den Radlern im Anschluss an den neuen Radstreifen ab der Battstraße angeboten wird. Eine Verlängerung des Radstreifens auf die Ettlinger Gemarkung wäre da sinnvoll, um den bisherigen Weg allein den Fußgängern überlassen zu können.

Die Pfalz tut schon wieder etwas, um den vermeintlichen Bedarf für eine weitere Autobrücke über den Rhein (zusätzlich) zu verringern. Beim **Umbau des Bahnhofs Kandel** sollen 90 neue Stellplätze für Pkws geschaffen werden. 90 weitere Berufspendler in Richtung Karlsruhe können also demnächst problemlos auf die Bahn umsteigen. Außerdem sollen 18 überdachte Stellplätze für Räder entstehen. Um einen behindertengerechten Einstieg in die Züge und den Einsatz von längeren Zügen zu ermöglichen, werden beim Umbau des Bahnhofs die Bahnsteige erhöht und verlängert. Der Beginn der Bauarbeiten ist allerdings noch offen.

Reiner Neises

Wir suchen Verstärkung!

Mit rund 63.000 Mitgliedern und Förderern setzt sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. seit Jahren erfolgreich für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität ein. Das bedeutet: weniger Lärm, weniger Treibhausgas, weniger Flächenverbrauch, mehr Platz für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kinder, mehr Bus und Bahn.

Wir im VCD Landesverband Baden-Württemberg wollen unsere Öffentlichkeitsarbeit und unsere Mitgliederwerbung weiter ausbauen. Dafür brauchen wir Sie!

Für Promotionaktionen auf Umwelt- und Verbrauchermessen sowie in ausgewählten Städten suchen wir deshalb ab sofort

engagierte PromoterInnen

Mehr: <http://vcd-bw.de/vcd/jobs/messteam/>

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

<input type="checkbox"/> Bestellung Jahreskarte <input type="checkbox"/> Antrag auf Mitgliedschaft		Vergleich:
Mitglied in:	<input type="checkbox"/> BUZO <input type="checkbox"/> PRO BAHN <input type="checkbox"/> VCD	Zonen: Preis: ¹⁾ KVV ¹⁾
Mitgliedsnummer		<input type="checkbox"/> 2 ²⁾ 424,44 € 471,60 €
Abholung ...	<input type="checkbox"/> Abholzeiten siehe Text	<input type="checkbox"/> 3 ²⁾ 562,68 € 625,20 €
... oder Versand:	<input type="checkbox"/> als Brief: 1,50 € ¹⁾ (unversichert)	<input type="checkbox"/> 4 ²⁾ 686,88 € 763,20 €
(zuzüglich nebenstehender Mehrkosten)	<input type="checkbox"/> als Paket: 7,50 € ¹⁾ (bis 500,- vers.)	<input type="checkbox"/> 5 ²⁾ 820,80 € 912,- €
	<input type="checkbox"/> Express: 8,60 € ¹⁾ (bis 500,- vers.)	<input type="checkbox"/> 6 ²⁾ 950,40 € 1056,- €
Startwabe: (oder „Netz“)		<input type="checkbox"/> Netz ²⁾ 1190,16 € 1322,40 €
Zielwabe:		Laufzeit der Jahreskarte ab: <input type="checkbox"/> 1.2. <input type="checkbox"/> 1.5. <input type="checkbox"/> 1.8. <input type="checkbox"/> 1.11.
Adresse:	Name	bestellen und bezahlen bis: 17.12. 15.3. 25.6. 24.9.
Telefon	Straße	abholen ab: 25.1. 26.4. 26.7. 25.10.
	Ort	
	E-Mail	

1) Preisänderungen vorbehalten

Stand der Preise: 1.1.2010

Sollten sich die KVV-Preise etc. ändern, müssen natürlich auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!

Aktuelle Preise im Internet unter umverka.de

Mitglieder können eine **übertragbare** KVV-Jahreskarte mit **10 % Rabatt** beziehen (Ersparnis für Sie zwischen 47,16 € und 132,24 €). Da lohnt es sich auch für Nichtmitglieder, in einen der Vereine einzutreten: BUZO 30,-€, PRO BAHN 42,-€, VCD 44,-€. 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

Bestellung und Geld ¹⁾ müssen für eine gültige Bestellung bis zum Stichtag bei uns sein! Achten Sie insbesondere auf das korrekte Konto:

VCD Karlsruhe
Sparda-Bank B-W
BLZ 600 90 800
Kontonummer 953 695
Verwendungszweck:
„KVV-Jahreskarte“

sowie den Namen angeben, unter dem Sie bestellt haben.

Die Karten können **gegen Vorlage des Personalausweises** abgeholt werden. Zum 1.5. im Umweltzentrum zu dessen Öffnungszeiten, ansonsten Ort/Zeit auf Nachfrage. Auf Wunsch ist eine **Zusendung auf eigenes Risiko** möglich: als Paket, Expressbrief (Haftung der Post bis 500,- €) oder Brief (unversichert).

2) Beachten Sie auch die nicht übertragbare KombiCard für das ganze KVV-Netz für 64,- €/Monat (Partner 48,- €/M.) u. a. Angebote.

Änderung/Einstellung d. Angebots vorbehalten. Ohne Gewähr. Kein Anspruch auf das Angebot.

Alle genannten Mitgliedsbeiträge sind für normale Mitgliedschaften. Beiträge für besondere Gruppen bitte bei den einzelnen Vereinen erfragen.

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

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:

5.1., 2.2., 2.3., 6.4., 4.5., 1.6., 6.7.

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

Mittwoch: ADFC-Infoladen:
mittwochs 17 - 20 Uhr, weitere Termine siehe Webseite oder Aushang

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

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

Bürgerbegehren 2009 Stadtbahntunnel ja/nein?

Links mit weiterführenden Informationen:

<http://ka.stadtwiki.net/Kombiloesung>
<http://www.diekombiloesung.de/>
<http://city2015.cousin.de/>
<http://www.stoppt-das-millionengrab.de/>
<http://www.ka-news.de/>

+ Schwerpunktthema Seite 10-13

TERMINE

Jahresmitgliederversammlung BUZO
Montag, 7. Dezember 2009 19:30 Uhr
Einladung diesmal separat per Brief

15. Dezember 2009
Besonderheiten der Pilzflora von Karlsruhe, Vortrag von Dr. Markus Scholler im Vortragssaal des Naturkundemuseums Karlsruhe, Beginn 18:30 Uhr, Eintritt frei.

15. bis 17. Dezember 2009
Lichterreise am Waldklassenzimmer
Ein adventlicher Spaziergang im von Kerzen erleuchteten Wald. Eine Weihnachtsgeschichte in vielen Bildern und ein Kinderpunsch am warmen Ofen. Für jedermann!
Jeweils von 17 – 19:30 Uhr.

5. bis 7. Februar 2010
fahrrad.markt.zukunft
Messe rund um Fahrrad, Fitness und Tourismus, **diesmal auf dem Gelände der Neuen Messe Karlsruhe,** Freitag 14-21 Uhr, Samstag und Sonntag 10-18 Uhr.

Ab 1. Dezember Umwelt-Adventskalender
auf www.karlsruhe.de/Umwelt

www.verbraucherfuersklima.de

Beratung zum Klimaschützen durch jeden!
Incl. VCD-Mobilitätsberatung in Ba-Wü