

Stuttgart 21:

Zum Ausstieg JA! ~~X~~

Altglas-Recycling

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr

Bitte nehmen Sie Rücksicht
auf Ihre Nachbarn und werfen
Sie das Altglas nur werktags
zwischen 7 und 19 Uhr ein.

Nur für Altglas

Inhalt:

Vorwort.....	3
Neues aus der BUZO.....	3
Altglas-Recycling – was passiert mit meinen eingeworfenen Flaschen?.....	5
Plutonium im Hardtwald hinter dicken Mauern?.....	7
Heißes Stück.....	8
Taler, Taler du musst wandern,	8
PRO BAHN an Kurt Beck.....	9
PRO BAHN und VCD zu Stuttgart 21.....	10
Warum FÜR Ausstieg aus Stuttgart 21?....	11
Bike-and-ride-Anlagen.....	15
Großer Schritt bei der Barrierefreiheit.....	17
VCD statt ADAC – Steigen Sie um!.....	18
Fahrrad winterfest machen.....	19
Termine.....	16

Fotos:

Berliner Compagnie e.V., Firma Binder & Co, Erich Fey, Uwe Haack, Heiko Jacobs, ka-news, Hans Seiler, Wolfgang Melchert
Titelfoto: Altglas in die richtige Tonne werfen lohnt sich! (Gilt auch für S21 ...)

Foto: Uwe Haack

VCD statt ADAC
s. S. 15
Foto: Hans Seiler
Betonauto
im Schlosspark



Zwei Seiten sind testweise mit einem anderen Font gedruckt. Suchen und beurteilen! ;-)

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	466,56 €			
☐ 3	615,60 €	Zielwabe:		
☐ 4	750,60 €			
☐ 5	896,40 €	Name:		
☐ 6	1036,80 €			
☐ Netz	1301,40 €	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
15.12.	13.3.	25.6.	24.9.	bezahlen
24.1.	24.4.	24.7.	24.10.	abholen ca.

VCD Karlsruhe, BLZ 600 90 800, SPARDA-Bank, Kontonummer 953 695
Verwendung: „Jahreskarte“ + Name!

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

10% Rabatt auf die übertragbare KVV-Jahreskarte: Da lohnt es Mitglied zu werden!
BUZO 30,– €, PROBAHN 42,– €, VCD 50,– €
Abholung gegen Ausweis oder Versand, Paket u. Express bis 500,– € versichert. Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare Kombi-Card für's ges. KVV-Netz 66,50? €/M. **Stand KVV-Preise: 11.12.2011.** Sollten sich KVV-Preise etc. ändern, müssen auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!

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

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, hochweißes Bilderdruckpapier 100% Altp.

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

trotz Atomausstieg geht bei uns die Atomforschung weiter, werden Grünflächen weiter versiegelt und neue Straßen gebaut. Doch wir berichten auch über Positives, wie den technischen Stand bei der Altglasentsorgung oder Beispiele für vorbildliche Fahrradabstellplätze an Bahnanlagen in der Region. Wir haben uns über die Probleme im Bahnhof Wörth Gedan-

ken gemacht und einen Brief an Ministerpräsidenten Beck gerichtet. Eine Antwort haben wir gerade erhalten, wir werden in der nächsten Ausgabe darüber berichten. Schließlich möchten wir noch daran erinnern, dass die Verwendung von Streusalz für Privatleute im öffentlichen Raum verboten ist. Der Winter ist kein Sommer, deshalb sind Gelassenheit und Anpassung an das Wetter nötig.

Viel Spaß beim Lesen,

J. Müller
Johannes Müller *Herbert Jacobs*

Neues aus der BUZO

Die BUZO ist 40 geworden und von Midlife-Crisis keine Spur! Wir haben Spaß am Engagement für die Umwelt, auch wenn wir mit den Jahren etwas ruhiger geworden sind. Aktionen, wie bei der IAA 1985, bei der eine Aktion gegen den Kult um das Automobil sogar in den Abendnachrichten gezeigt wurde, sind seltener geworden. Trotzdem melden wir uns regelmäßig zu Wort und greifen neue Themen auf, arbeiten in Ausschüssen und Arbeitskreisen mit und unterstützen andere Verbände und Organisationen in ihren Aktivitäten für die Umwelt. Und demnächst laden wir zu einem kulturellen Er-

eignis der besonderen Art ein: Die BUZO organisiert zusammen mit anderen Gruppen eine Theateraufführung der Berliner Compagnie – mehr dazu auf Seite 7 in dieser Ausgabe.



Stand von BUZO und VCD am Markt der Möglichkeiten Durlach; F: Jacobs

Wir feiern das runde BUZO-Jubiläum übrigens am 26.11.2011 ab 10:30 Uhr mit einem Ökofrühstück für Mitglieder und geladene Gäste im Umweltzentrum. Eine telefonische oder schriftliche Anmeldung ist erforderlich, damit wir disponieren können. Unterstützen Sie uns mit Ihrer Mitgliedschaft oder Spende – auch wenn wir vielleicht nicht noch weitere 40 Jahre in der heutigen Form bestehen sollten.

Laden 3

Naturkost und Naturwaren

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

**Jetzt direkt
am
Werderplatz!**

Altglas-Recycling – was passiert mit meinen eingeworfenen Flaschen?

Glas ist ein Rohstoff, der sich leicht wiedergewinnen lässt, indem Altglas wieder eingeschmolzen wird. In Deutschland und den Nachbarländern gibt es deshalb eingeführte Recycling-Systeme mit Altglas-Sammelbehältern in den Wohngebieten. Manchen Verbrauchern, die dort ihre Flaschen einwerfen, stellen sich dabei aber verschiedene Fragen:

Ist es wirklich wichtig, die Flaschen in das Fach mit der passenden Farbe einzuwerfen oder wird hinterher doch alles wieder zusammengeschüttet? Wo werfe ich blaue Flaschen ein, dafür gibt es doch gar kein Fach? Was ist mit Metall-Deckeln, dürfen die an der Flasche bleiben? Was geschieht mit dem sonstigen Müll, den manche Zeitgenossen in den Glascontainer schmeißen? Soll ich die Flaschen so vorsichtig einwerfen, dass sie nicht zerbrechen?



Altglascontainer;

Foto: Wolfgang Melchert

Diese Fragen möchte der Artikel beantworten und vorstellen, welche anspruchsvollen Techniken beim Recycling von Altglas zum Einsatz kommen. Der Autor ist am Karlsruher Forschungsinstitut Fraunhofer IOSB tätig und entwickelt dort optische Sortiersysteme für den Marktführer im Bereich von Altglas-Aufbereitungsanlagen.

Wenn der Inhalt eines Glascontainers per

Lkw abgeholt wird, mag es vielleicht so aussehen, als ob alles zusammengeschüttet wird, tatsächlich bleiben die drei Sorten Weiß, Grün und Braun aber getrennt. Man sollte also die Flaschen möglichst in das richtige Fach einwerfen. Blaue Flaschen könnte man eigentlich überall einwerfen, da in jedem Fall eine Nachsortierung erfolgt, empfohlen wird das Fach für grünes Glas.

Im Recyclingwerk angekommen, wird das Glas als erstes in einem "Walzenglasbrecher" auf eine Korngröße von 10 - 50 mm zerkleinert. Es nützt also gar nichts, wenn man Flaschen vorsichtig in den Container wirft, damit sie nicht zerbrechen. Als nächstes werden mit Magneten Verschlüsse und andere Teile aus Eisen aus dem Materialstrom gezogen. Zum Ablösen von Etiketten aus Papier und Folie wird das Material dann in einem „trockene Schwertwäsche“ genannten Verfahren durch große Paddel so geführt, so dass sich die Etiketten ablösen. Die abgelösten Etiketten und andere leichte Materialien werden dann durch ein Luftstrom-Verfahren („Windsichtung“) vom schwereren Glas getrennt.

Schließlich gelangt das Material in die entscheidende optische Sortierstufe. Hier erfolgt die Trennung nach Farben und das Ausschleusen der verbliebenen Fremdkörper. Das Material fliegt kontinuierlich an einer Zeilen-Kamera vorbei, das aufgenommene endlose Bild wird per Computer analysiert, und mit dem Ergebnis werden kurz hinter der Kamera angeordnete Pressluftdüsen so angesteuert, dass der Materialstrom in der gewünschten Weise zerlegt wird. Ein solches optisches Sortiersystem erfordert leistungsstarke Computer und Algorithmen, denn es muss einen typischen Durchsatz von 10 t/h auf 1 m Sortierbreite bewältigen, und die Pressluftdüsen müssen jeweils ca. 30 Millisekunden nach der Bildaufnahme angesteuert werden, um die auszuschießenden Objekte noch im Fluge zu treffen.

Bei der optischen Sortierung werden nicht nur die drei Farben unterschieden, nach denen das Altglas im Container gesammelt wird, sondern es können deutlich mehr verschiedene Glasfarben getrennt werden, also auch verschiedene Abstufungen von grün und braun sowie blau. Angesichts dieser automatischen Sortierung nach Farben mag sich der Verbraucher fragen, warum er das Altglas im Container überhaupt vorsortieren soll. Der Grund dafür ist, dass diese Vorsortierung die Anzahl der erforderlichen optischen Sortierstufen reduziert. Jede Sortierstufe kann nämlich immer nur maximal ca. 20 % des Materials durch Pressluft ausschießen, da sonst der Luftstrom unkontrollierbar wird. Deshalb sollten die Fehleinwürfe bei den drei Farben im Container möglichst unter 20 % bleiben.



Optische Sortieranlagen im Recyclingwerk

Foto: Firma Binder & Co

In der optischen Sortierstufe werden auch verschiedene Fremdkörper entfernt, die noch im Materialstrom vorhanden sein können. Hierzu gehören Fremdkörper des Typs „KSP“ (Keramik, Stein, Porzellan), die nicht schmelzen und deshalb bei der weiteren Verarbeitung großen Schaden anrichten können. Auch nicht magnetische „NE-Metalle“ (z. B. Aluminium) werden durch zusätzliche Sensoren erkannt und aussortiert.

Besonders anspruchsvoll ist das Erkennen und Aussortieren von Spezialgläsern wie hitzebeständigem Glas, das beispielsweise in Teekannen und Glaskochtöpfen vorkommt, und Bleiglas. Diese Gläser können in allen Farben vorkommen und unterscheiden sich optisch nicht von normalem Glas, weshalb der Verbraucher diese gerne irrtümlich auch in den Glascontainer einwirft. Hitzebeständiges Glas muss jedoch aussortiert werden, weil sein höherer Schmelzpunkt in der weiteren Verarbeitung großen Schaden anrichten kann. Bleiglas muss wegen gesetzlicher Vorgaben über den Schadstoff Blei abgetrennt werden. In der optischen Sortierstufe wird hitzebeständiges Glas dadurch erkannt, dass zusätzlich der Ultraviolett-Bereich ausgewertet wird, denn dort unterscheidet es sich von normalem Glas. Zur Erkennung von Bleiglas nutzt man Fluoreszenzeffekte, also

die Bestrahlung des Glases mit UV-Licht, woraufhin es im sichtbaren Bereich in einer bestimmten Farbe leuchtet, wenn Blei enthalten ist.

Besondere Anforderungen an ein optisches Sortiersystem für Altglas ergeben sich daraus, dass in Recyclingwerken keine saubere Laborumgebung existiert, sondern ziemlich raue Bedingungen herrschen: Es gibt Vibrationen, stark wechselnde Temperaturen, und das Glasmaterial ist erheblich verschmutzt, vor allem wenn es längere Zeit im Freien auf Halde gelegen hat. Außerdem ist vor Ort normalerweise kein Fachpersonal verfügbar, das das System manuell reinigen und nachjustieren könnte. Deshalb muss das Sortiersystem im Betrieb so robust sein, dass es sich selbst reinigt und sich selbst an geänderte Umgebungsbedingungen anpasst.

Das fertig sortierte farbreine Glas wird dann in einer Glashütte eingeschmolzen und zu neuen Produkten verarbeitet, also beispielsweise wieder zu Flaschen. Diese können nach Gebrauch wieder in den Container geworfen werden und eine neue Runde des Recycling-Kreislaufs beginnt. Ca. 95% des Glases können beim Recycling wiedergewonnen werden, nur ca. 5% gehen als Glasstaub oder auf andere Weise verloren. Übrigens wurde Glas vermutlich bereits im antiken Rom recycelt, denn vor der südtürkischen Küste entdeckten Forscher ein rund 1000 Jahre altes Schiff mit Altglas als Ladung.

Wolfgang Melchert

Plutonium im Hardtwald hinter dicken Mauern?

Viel Wirbel gibt es seit einem halben Jahr um ein Vorhaben der Atom-Forschung im Hardtwald – gerade einmal 10 km vom Karlsruher Schlossurm entfernt. Die Gebäude des Instituts für Transurane (ITU) der europäischen Einrichtung EURATOM sollen modernisiert und erweitert werden. Während das ITU aus Gründen der Sicherheit die Baumaßnahme als zwingend ansieht, lehnt die Gemeinde Linkenheim-Hochstetten das Vorhaben rundweg ab. Doch über das Baurecht entscheidet nicht die Gemeinde sondern der Landkreis. In einem Mediationsverfahren, das Michael Sailer vom Öko-Institut Darmstadt seit Mitte September leitet, sollen Gefahren und Notwendigkeiten für den Bürger transparent dargestellt werden. Auf diese Weise soll Akzeptanz für das Vorhaben geschaffen und ein Rechtsstreit vermieden werden.

Laut ITU-Chef Thomas Fanghänel soll mit dem Neubau der Zugang zu radioaktivem Material restriktiver gehandhabt werden können. 1,8 m dicke Mauern sollen dann sogar gegen Flugzeugabstürze schützen. Die Kritiker, allen voran der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) kritisieren die Forschung des ITU an neuen Atom-brennstoffen. Fanghänel sieht dagegen den Arbeitsschwerpunkt des ITU im Sicherheitsbereich, so z. B. in der Identifikation illegal



Kritische Begleitung des Mediationsverfahrens.

Foto: ErS/ka-news

gehandelten Spaltmaterials. Aber auch im medizinischen Bereich werde geforscht. So sollen mit neuen Verfahren Tumore gezielter angegangen und die Beeinträchtigungen für die Patienten deutlich reduziert werden.

Umstritten ist aber vor allem die Genehmigung der Lagerung radioaktiven Materials. Das ITU hat seit den 60er Jahren eine Genehmigung bis zu 180 kg Plutonium und 50 kg Uran-235 zu lagern. Die Menge soll nicht erhöht werden und wurde nach Aussage von Fanghänel bisher bei weitem nicht ausgeschöpft. Allerdings sind auch kleine Mengen dieser Stoffe als so gefährlich einzustufen, dass sich manch einer (darunter auch die BUZO) eine Reduzierung dieser Mengen wünscht.

Die Mediation könnte bei der Herausgabe dieser Ausgabe des umwelt&verkehr abgeschlossen sein. Wichtigstes Ergebnis ist aber aus Sicht der BUZO schon jetzt, dass solche Vorhaben nicht im Geheimen geplant, beschlossen und umgesetzt werden. Die Notwendigkeit der Atomforschung muss immer wieder neu auf den Prüfstand gestellt und auf ein Mindestmaß reduziert werden. Die Erforschung neuer Atom-brennstoffe für den Einsatz in Kernkraftwerken sieht die BUZO nach Fukushima auch auf europäischer Ebene als überflüssig an. Dieser Forschungsbereich von EURATOM sollte alsbald zum Auslaufmodell werden.

Johannes Meister

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

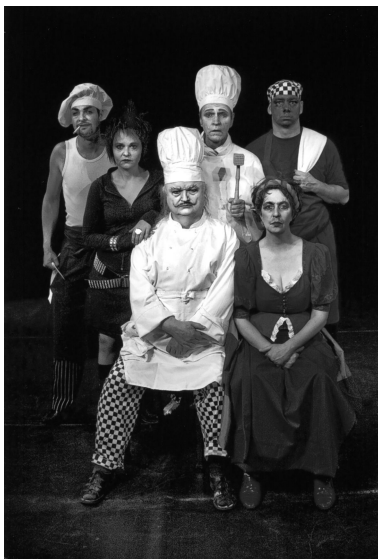
Café Pan

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Heißes Stück

Wir sind in einem kleinen Restaurant. Ganz in der Nähe soll demnächst ein Kohlekraftwerk gebaut werden. Im Gastraum sitzen Vertreter aus Politik und Wirtschaft und verhandeln über ihre schmutzigen Geschäfte. Doch in der Küche brodelt es. Auch ein „illegaler“ Spüler aus Afrika arbeitet hier, und langsam werden den Köchen die Zusammenhänge bewusst – es kommt zum Widerstand.

Das neue Theaterstück „So heiß gegessen wie gekocht“ der BERLINER COMPAGNIE thematisiert ein ernstes Problem: Der Klimawandel, verursacht von den Industrienationen, trifft ausgerechnet die Länder im Süden besonders hart, die schon seit Jahrhunderten durch Ausbeutung und Kolonialismus große Schäden erlitten haben. Afrika und der Rest der Welt stehen vor der Klimakatastrophe. Die EU hat eine besondere Verantwortung, wirksame Klimaschutzmaßnahmen zu ergreifen. Und doch werden in Deutschland zahlreiche Kohlekraftwerke neu gebaut, die zusätzliche Emissionen verursachen und die dringend nötige Umstellung auf erneuerbare Energien verzögern.



Fotos: Berliner Compagnie e.V.

Da bekanntlich auch Karlsruhe von einem Kraftwerksneubau betroffen ist, wird das Stück in unserer Stadt aufgeführt. Unterstützt von weiteren lokalen Umweltgruppen und Vereinen veranstaltet die BUZO die einzige Aufführung in Karlsruhe am **8. November**, 20:00 Uhr im Festsaal Studentenheim, Adenauerring 7. Mit sechs schrägen Figuren, schmissigen Songs und heißen Rhythmen verspricht es also trotz des ernstesten Hintergrunds mit diesem musikalischen Theaterstück ein unterhaltsamer Abend zu werden. Wir freuen uns über zahlreiche Zuschauer und Spenden, durch die die Veranstaltung finanziert wird.

Mari Däschner

Taler, Taler du musst wandern, ...

Die Karlsruher Technologieregion ist weit über unsere Landesgrenzen hinaus bekannt. Eine noch ältere Tradition hat die Demokratiebewegung, die auch immer wieder neue Denkanstöße benötigt. Damit ist nicht nur die Rechtsprechung gemeint, sondern neue Impulse von Bürgern für Bürger. Es wird heute viel über Schulden gesprochen und geschrieben. Von der Tatsache, dass den Schulden auch gigantische Vermögen gegenüberstehen, wird selten berichtet. Da

aber das jetzige Geldsystem von Zins und Zinseszins fast nie hinterfragt wird, ist der Versuch, sich „an den Haaren aus dem Sumpf zu ziehen“, nahezu aussichtslos. Dass es auch andere Denkmodelle und regionale Lösungsansätze gibt, wird in der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen.

Zwei solcher Lösungsansätze gibt es auch hier in Karlsruhe. Beiden gemeinsam ist der Wunsch, unsere Region – die Kommune – wirtschaftlich zu stärken. Zugegeben, beide

Initiativen wurden nicht in Karlsruhe erfunden. Über Regionalgeld ist im Zusammenhang mit dem „Chiemgauer“ in den Medien schon häufiger berichtet worden. Nicht zuletzt deshalb, weil der „Chiemgauer“ als erfolgreichstes Regionalgeld Deutschlands inzwischen mit mehreren Banken zusammen arbeitet.

Das **Karlsruher Regionalgeld CARLO** versteht sich als Denkanstoß, die Basis unseres kränkelnden Geldsystems zu hinterfragen, das auf exponentiell ansteigenden Zinszahlungen beruht. Eine wirklich nachhaltige Entwicklung ist unter Beibehaltung des gegenwärtigen Geldsystems kaum zu erreichen. Denn wirtschaftlich interessant sind lediglich Aktivitäten, die sich auch „rechnen“. Langfristig nachhaltige Projekte erscheinen hinsichtlich der Schuldzinsen häufig nicht wirtschaftlich (weil sie sich nicht „rechnen“) und werden deshalb in der Regel nicht ernsthaft weiter verfolgt. Im Gegensatz dazu unterstützen Regionalgelder wie CARLO regionale Wirtschaftskreisläufe und tragen u. a. dazu bei, energieintensive Transportvorgänge zu minimieren.

Die „ohne Zins Bewegung“, kurz „o/ZB“, ist

in Karlsruhe erst ein „Jährling“, aber kein „Lehrling“. Die ersten konkreten Ansätze stammen aus den 70er Jahren in Schweden. Inzwischen ist die JAK Bank eine nicht mehr wegzudenkende Größe in Schweden. Hier in Deutschland wurden die Grundelemente der JAK Bewegung zuerst von der o/ZB Stuttgart eingeführt. Vor einem Jahr gründete sich auch in Karlsruhe eine solche Solidargemeinschaft. Innerhalb dieser Gemeinschaft werden Projekte in der Region Karlsruhe mit zinslosen Geldern gefördert.

Doch was hat das alles mit dem Umweltzentrum zu tun?

Beide Initiativen bieten im BUZO-Umweltzentrum jeweils freitags von 15 bis 17 Uhr in persönlichen Gesprächen Informationen an, und es kann zu diesen Zeiten auch der CARLO erworben werden – denn ein solches Projekt lebt vom Mitmachen.

Die o/ZB fördert am liebsten Projekte in der Region, die alternative Energieerzeugung oder Energieeinsparungen ermöglichen.

Weitere Informationen finden Sie unter www.carlo-regional.de und ozb-ka.de
Vorträge zur o/ZB siehe „Termine“ auf der letzten Seite dieser Ausgabe. Peter Kleinert

Brief PRO BAHN an Kurt Beck, Ministerpräs. Rheinland-Pfalz

Schienerpersonennahverkehr in der Südpfalz

Vor einiger Zeit hat sich der Chef des KVV und der AVG auf einer Podiumsdiskussion negativ über die Entwicklungsmöglichkeiten des ÖPNV in der Südpfalz geäußert. Als Hauptursache hat er die mechanische Stellwerktechnik im Bahnhof Wörth genannt. Tatsächlich handeln die Fahrdienstleiter auf den beiden Wörther Stellwerken rasch und flexibel und kommen so relativ gut mit den komplizierten Fahrplänen und den in Karlsruhe entstehenden Verspätungen der Stadtbahnen zurecht. Dafür danken wir den engagierten Fahrdienstleitern.

Wir sahen uns jedoch veranlasst, deswegen einen Brief an Herrn Ministerpräsident Beck zu schreiben, den wir im folgenden abdrucken. Auch dem Landrat der Kreises Germersheim, Herrn Dr. Fritz Brechtel, und an unsere Landtags- und Bundestagsabgeordneten haben wir den Brief geschickt und positive Rückmeldungen erhalten.

Herbert Jäger

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

Anlass für diesen Brief ist die in der Presse diskutierte Meinung des Karlsruher Verkehrsverbundes, dass u.a. wegen des überalterten Stellwerkes in Wörth mittelfristig ein Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs in der Südpfalz nicht machbar sei und man darum auch nicht mehr Menschen zum Umsteigen auf die Schiene bewegen könnte. Da sind wir als Fahrgastverband anderer Auffassung. Erfreut können wir feststellen, dass in Rheinland-Pfalz, insbesondere unter Ihrer Regierungsverantwortung, ein überdurchschnittlich guter Schienenpersonennahverkehr verwirklicht wurde. Dafür danken wir Ihnen auch im Namen der vielen Fahrgäste.

Wir bitten Sie um wohlwollende Unterstützung unserer Anliegen:

Im Bahnhof Wörth müssen viele Züge das ganze Gleisfeld kreuzen, und es sind umständliche Rangiermanöver nötig. Wir schlagen vor: Die Züge aus Lauterburg bleiben auf der Südseite des Bahnhofs und die Stadtbahnen nach Gernersheim auf der Nordseite. Nötig wäre eine Verbindungsweiche für die Stadtbahnen von Wörth in Richtung Karlsruhe. Gleis 2 müsste in Richtung Wörth-Dorschberg freigeschaltet werden können. Stadtbahnen könnten dann besser geflügelt oder gekuppelt werden.

Zur Verbesserung des Angebotes halten wir für notwendig:

1. Das 2. Gleis Winden – Wörth müsste im kommenden Verkehrswegeplan in den dringenden Bedarf aufgenommen werden.
2. Aus Kostengründen, wegen des hohen Bedarfs an Fahrgastplätzen und zwecks Realisierung einer umsteigefreien Verbindung zwischen dem Kreis Gernersheim und dem Rhein-Neckar-Raum ist eine Verlängerung der Rhein-Neckar-S-Bahn

(S 3) von Gernersheim über Wörth nach Karlsruhe erforderlich.

3. Wir fordern die ursprünglich für den Rheinland-Pfalz-Takt geplante Führung des Regionalexpresszuges Mainz – Karlsruhe über Wörth mit Halt in den regionalen Zentren Bellheim, Rülzheim, Jockgrim.

Dank seiner hohen Wirtschaftskraft trägt der Landkreis Gernersheim wesentlich zur Finanzkraft des Landes Rheinland-Pfalz bei. Darum sollte der Kreis Gernersheim nach den sonst in verdichteten Industriegebieten in Rheinland-Pfalz üblichen Standards mit ÖPNV versorgt werden. So fährt auf der mit hohem Kostenaufwand elektrifizierten und mit neuen Haltepunkten versehenen 2-gleisigen Strecke Gernersheim – Wörth stündlich ein Straßenbahnwägelchen mit 100 Sitzplätzen, das von den Anliegergemeinden bezahlt werden muss.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge für einen besseren ÖPNV im Raum Wörth fördern würden.

VCD und PRO BAHN zu Stuttgart 21

Der VCD-Kreisverband und der PRO BAHN-Regionalverband stehen **für eine konsequente Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene**. Ohne eine deutliche Aufwertung der Schiene werden unsere Klimaschutzziele nicht erreichbar sein. Erforderlich ist langfristig mindestens eine Verdopplung, wenn nicht sogar Verdreifachung des Angebots im Öff. Nah- und Fernverkehr.

„Stuttgart 21“ soll nach derzeitiger Planung als reiner Tiefbahnhof mit lediglich acht Gleisen verwirklicht werden. Gegenüber heute wird die Zahl der Gleise damit halbiert. Eine Kapazitätssteigerung ist dabei von vornherein auf max. 30 % beschränkt – gemessen an dem, was der Kopfbahnhof heute schon leistet, nicht an dem, was er bei voller Auslastung leisten könnte. Selbst diese Steigerung von 30 % konnte im Stresstest lediglich mit einem Trick erreicht werden: Einige Gleise wurden jeweils in „kleine Kopfbahnhöfe“ umgewandelt, die jetzt zwei Züge gleichzeitig aufnehmen sollen. Spätere Kapazitätserweiterungen wären damit nicht mehr möglich.

Ein Bahnhof in der Hauptstadt Baden-Württembergs, der von vornherein auf eine solche Kapazitätsbeschränkung ohne Erweiterungsoption ausgelegt ist, kann den Erfordernissen nicht genügen, um das Land zukunftsfähig zu machen. Jede andere Lösung, die derzeit in Diskussion ist, bietet für die Verkehrsentwicklung mehr Möglichkeiten.

PRO BAHN und VCD empfehlen daher ihren Mitgliedern und der interessierten Öffentlichkeit, „Stuttgart 21“ in der jetzigen Form beim Volksentscheid abzulehnen, indem sie dem Ausstiegsgesetz zustimmen. Um den absehbaren fatalen Engpass in der Hauptstadt zu vermeiden, dürfen etwaige Kosten, die ggf. auf das Land zukommen könnten, dabei keine Rolle spielen.

VCD und Pro Bahn haben sich für den Kompromissvorschlag ausgesprochen, den Heiner Geißler und das Ingenieurbüro SMA präsentiert haben. Er sieht eine Kombination aus einem verkleinerten Kopfbahnhof und einem auf vier Gleise reduzierten unterirdischen Durchgangsbahnhof vor.

Warum FÜR den Ausstieg aus Stuttgart 21?

... weil Stuttgart 21 (S21) nichts taugt!

Nähme man viel Geld in die Hand, um etwas leistungsfähigeres zu haben als jetzt oder etwas, das bei anderen Vorteilen dem umweltgerechten Verkehr wenigstens nicht schadet, dann gäbe es nicht so eine breite Gegenbewegung gerade auch aus vielen schienenaffinen Kreisen. Das sollte zu Denken geben!

Stresstest bestanden, JA ABER ...

In Schlichtung und Stresstest kamen zahlreiche Mängel von S21 zum Vorschein wie bspw. Doppelbelegungen, s. a. S. 9. Diese mögen geeignet sein, um leistungsschwache Bahnhöfe wie Köln besser nutzen zu können, aber **so** plant man doch keinen **neuen** Bahnhof! Und beim Durcheinander aus unterschiedlichen Haltezeiten und Anschlüssen, nur aus der Not von Infrastrukturengpässen geboren, ist ein System nicht zu entdecken, geschweige denn ein moderner integraler Taktfahrplan. Für das viele Geld und als Ersatz für einen Premium-Bahnhof sollte man doch einen neuen Bahnhof bester Güte (verspätungsabbauend) erwarten können? Geboten wird nur zweite Wahl (wirtschaftl. optimal): Verspätungen bleiben ungefähr gleich, das aber auch nur wegen der Zulaufstrecken, nicht wegen des zu kleinen Bahnhofs.

30 % mehr als heute sei möglich bei S21, habe der Stresstest mit Mühe erbracht. 1969-1975, vor der S-Bahn, konnte der Kopfbahnhof aber schon 40 % mehr als heute leisten! Und noch im Mai 2007 warben S21-Infoschriften mit „*Der neue Bahnhof: doppelt so leistungsstark mit Option zum Ausbau*“. Von 100 %, das wäre ein Fortschritt, blieben max. 30 %, von zwei weiteren Gleisen im Tiefbahnhof als Option redet auch niemand mehr – ein Bankneubau steht im Weg.

Schon die Schlichtung offenbarte, dass der Bahnhof im Gefälle liegt – einmalig in der Größe – daher dürfen dort keine Züge enden oder umgestellt werden. Es gibt auch Zweifel an Brandschutz, Barrierefreiheit, Geologie, Schutz der Mineralwasserquellen, ...

Jetzt sind's bald 4,5 Mrd. € für den Engpass. Angeblich 66 % von Bund und Bahn „**geschenkt**“, in Wahrheit aber eher 6 %, siehe: infooffensive.de/2011/07/die-finanzierungsluge

Und der Flughafenbf. auf den Fildern?

Eine Katastrophe, die bei S21 auch von den Gegnern viel zu wenig genannt wird, ist die Planung der Flughafenbahnhöfe. Wegen unterschiedlicher Bahnsteighöhen von S-Bahn und sonstigen Zügen darf wegen der Barrierefreiheit auf der künftig gemischt genutzten Strecke (S-Bahn-Verkehr wird reduziert) jede dieser Zugarten nur an je einem Bahnsteig des bestehenden Bahnhofs halten (!), nur für Störungen gäbe es Ausnahmen. Das wurde für den Stresstest in einem Drittel der simulierten Fälle ignoriert! Aber auch der neu geplante Fernbahnhof steht in der Kritik wegen seiner großen Tiefenlage und langen Wege und den damit verbundenen Problemen u. a. Barrierefreiheit, Komfort, Brandschutz, Evakuierung. Genehmigungen liegen für beide Bahnhofsteile noch nicht vor. Es ist durchaus möglich, dass alles **komplett** umgeplant werden muss! Das soll das bestgeplante Projekt sein?!? PM der DB Netz AG vom 18.7.2008 (beim Kostenstand 3,078 Mrd €): „*Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist eines der am besten und umfangendsten geplanten Projekte der Deutschen Bahn AG. Daher ist davon auszugehen, dass der derzeit vorge-sehene Kostenrahmen eingehalten wird.*“

Nachteile für die Regionen

Dass S21 viel Geld bindet und damit der Ausbau in der Fläche leiden wird, liegt auf der Hand. Auch der Ausbau der viel wichtigeren Rheintalbahn wird darunter leiden. Soweit altbekannt. Weniger bekannt ist, dass auch der Nahverkehr u. a. aus dem Raum nach Stuttgart leiden wird. Dies ergibt eine Landtagsanfrage der Grünen (15/367, 28.7.). Jeder, der diese Strecke fährt, weiß, dass die Züge im Berufsverkehr jetzt schon voll sind. Der Stresstest sollte doch 30 % mehr nachweisen, gerade auch im Berufsverkehr? Leider sollen aber mit S21 aus Karlsruhe, Bruchsal und Pforzheim zwischen 7 und 9 Uhr weniger Züge in Stuttgart ankommen ... Insbesondere Fernzüge werden seltener. Dank Schienen zu den Flughäfen fliegen wir künftig zur Arbeit? Und fast alle Regionen im Land werden in irgendeiner Form leiden.

Mitmachen/informieren: ja-zum-ausstieg.de

Alternativen zu S21?

K21 natürlich, ein erweiterter **Kopfbahnhof**, propagiert nicht zuletzt vom VCD. Auch K20, der alte, nur renovierte Kopfbahnhof, könnte noch viele Jahre mithalten, er tut es ja heute als einer der pünktlichsten Bahnhöfe in D.

Daneben gibt es weitere Alternativen. Eine kommt vom Schlichter Heiner Geißler und dem renommierten Schweizer Büro SMA, das den Stresstest geprüft hat! Im Prinzip ist es S21 mit nur 4 Gleisen und nur 2 von 4 Anschlusstunneln *zusätzlich* zum leicht verkleinerten Kopfbf., eine „Kombilösung“ also. So ähnlich begann S21 ca. 1994! Die Idee ähnelt dem Zürcher Bahnhof. Die aktuellen Planungen müssten nur minimal verändert werden, Aufwand und Kosten wären geringer. Allerdings „erbt“ **SK2.2** vermutlich auch bauliche Haken (Gefälle, Eingriffe in Park, Mineralwassergefährdung, ...). Es gibt aber m. E. einen **großen Vorteil**: Durch diesen Vorschlag setzt SMA hinter das Ergebnis des Stresstestes ein großes „**Ja, aber**“ a la: *Stresstest nominell bestanden, aber WIR würden in der Schweiz sowas NIE bauen!*

Eine weitere „Kombilösung“ kommt von Vieregg+Rössler V+R (Gutachter gegen Transrapid) und Prof. Ostertag: **KL21**, ein zusätzlicher Tiefbahnhof, aber in gleicher Richtung wie der Kopfbahnhof, der unter der City durch (evtl. neuer Halt) zum Flughafen hoch führt. V+R alleine hat eine Erweiterung von K21 auf 29 Bahnsteigkanten („**K29**“?) vorgeschlagen: 50% Züge mehr als S21 möglich!

Auch wenn S21 unbeirrt gebaut würde: Es könnte eine Art „Kombilösung“ dabei rauskommen, weil ein Privatbahnverbund juristischen Widerstand gegen die Stilllegung des Kopfbahnhofs angekündigt hat.

Alle nun auftauchenden Alternativen zu S21 haben auch bei Nachteilen einen Vorteil: *Sie lenken den Fokus wieder auf den Nutzen für den Schienenverkehr und entlarven die Nachteile von S21!* ... aber auch einen Haken: **Über sie wird nicht abgestimmt!**

Der Volksentscheid

... geht nämlich über das „Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsge-

setz)“ und behandelt lediglich die Mitfinanzierung von S21 durch Baden-Württemberg. Anders geht es leider nicht: **Wer gegen S21 ist, muss „JA zum Ausstieg“ sagen.** Im Prinzip könnte die Bahn AG zwar auf eigene Kosten weiterbauen, das Recht dazu hätte sie, aber es wäre eher unwahrscheinlich.

Welche Chancen hat ein Volksentscheid? Bei „Rems-Murr gegen S21“ hat es jemand überschlagen: Das für die Gültigkeit nötige Quorum (ein Drittel der Stimmberechtigten) ist demnach zwar *sehr hoch*, aber bei hoher Mobilisierung zu schaffen. Wenn es nicht klappt, aber eine klare Mehrheit für den Ausstieg aus S21 stimmt, kommt es auf die Reaktion der Politik an. Den Widerstand würde ein solches Ergebnis sicherlich stärken und ob man dagegen dauerhaft ankäme ...?

Ausstiegskosten

Noch nie war Nichtstun so teuer! ... ginge es nach der DB AG und deren Drohkulisse für den Ausstieg. Ob alles fundiert ist, das wohl wird noch viele Juristen ernähren ... In der Tat wären sehr viele Planungskosten verloren, nur ein winziger Teil könnte für K21 umgeplant werden. Am Gleisvorfeld wurde gebaut, aber längere Bahnsteige sind kein Schaden. Ansonsten wurde noch kein einziger teurer Tunnel o. ä. gebaut! Mitgerechnet wird zum einen immer die Sanierung des verlotterten, auf Verschleiß gefahrenen Kopfbahnhofs (das hat viele Jahre Kosten gespart) und zum anderen die Rückabwicklung der Grundstückskäufe 2001: Für die DB ein Verlust, für die Stadt Stuttgart aber ein Gewinn in der Kasse (450 Mio.€+Zins=700 M.?)

Städtebau und Arbeitsplätze

Damit wären wir beim vermuteten Hauptanlass für S21: die freiwerdenden Flächen. Kein hinreichender Grund, einen schlechten Bahnhof zu bauen! Aber ist es überhaupt ein Vorteil, ausgerechnet den schon vollgepfropften Stuttgarter Talkessel noch weiter zuzubauen? Unter jedem Gebäude eine Tiefgarage bedeutet mehr Autoverkehr mit allen Folgen! Und alle Arbeitsplätze, die aus der Region nach Stuttgart ziehen, bedeuten eine Schwächung der Regionen mit entsprechendem Finanzbedarf zu deren Wiederbelebung etc.

Heiko Jacobs

Bike-and-ride-Anlagen

Vor allem im Landkreis besteht das Problem, dass zwar der Schienenverkehr meist in einem dichten Takt verkehrt, die Buszubringer in die Dörfer abseits der Bahnlinien aber oft nicht so häufig verkehren wie die Bahn und/oder die Anschlüsse lang und umständlich sind. Diese Zustände kosten den ÖV viele Kunden, da so die Reisezeiten oft unnötig in die Länge gezogen werden. Eine Verdichtung des Busverkehrs ist wegen der geringen Größe der Ortschaften oft nicht wirtschaftlich umsetzbar.

Zubringerverkehre über ALT- und AST-Systeme sind zwar flexibler, aber auch wegen der Voranmeldezeiten und eventuellen Zuschlägen bei den Kunden nicht unbedingt beliebt. Und auch für die Kommunen sind solche Systeme nicht umsonst.

Kommen die Kunden mit dem Kraftfahrzeug zum Bahnhof gibt es u. U. Probleme mit der Parkplatzsituation am Bahnhof, und natürlich ist auch die Umweltbilanz nicht gerade gut.

Eine weitere Möglichkeit, zumindest die nicht ganz so weit von den Bahnlinien entfernten



Fahrradkäfig an der Straßenbahnstation Winston Churchill in Strasbourg. Das Einzugsgebiet für Bike-and-ride ist wegen der guten ÖV-Anbindung in diesem Bereich eher klein. Fotos: Erich Fey

Orte anzubinden, bieten Bike-and-ride-Anlagen. Durch diese lässt sich das Einzugsgebiet einer Haltestelle auf 5 km und mehr ausdehnen. Mit Pedelects und auch höherwertigen Fahrrädern sollte sich die Entfernung eher noch steigern lassen.

Dies haben auch die hiesigen Verantwortlichen erkannt und haben an zahlreichen Stationen Bike-and-ride-Anlagen unterschiedlicher Qualität eingerichtet. Vor allem die alten Anlagen bieten meist noch nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad am Rahmen anzuschließen, was das Diebstahlrisiko enorm erhöht. Die neueren Anlagen bieten wenigstens in der Regel eine Überdachung und zweckmäßige Ständer. So sind die Räder gegen Umwelteinflüsse und Gelegenheitsdiebe geschützt.

Doch leider sind abgestellte Räder auch immer wieder Ziel von Vandalismus, der auf vielen Stationen im Landkreis ein nicht unerhebliches Problem darstellt. Dies führt dazu, dass viele Fahrer höherwertiger Fahrräder leider aus Angst um ihr Rad vermeiden, es am Bahnhof abzustellen. Teilweise wird auf sicherheitstechnisch bedenkliche „Bahnhofs-räder“ zurückgegriffen, unter denen auch der Fahrspaß leidet. Aus diesen Grunde haben viele Gemeinden neben den klassischen Bike-and-ride-Anlagen auch noch Fahrradboxen aufgestellt, welche die Fahrräder auch



Fahrradparker an der Haltestelle Oberderdingen-Flehen an der S4 mit einem Einzugsgebiet von ca. 10.000 Einwohnern mit teils luxuriöser Anbindung an die Nachbarorte (nach Oberderdingen ist der Radweg z. B. beleuchtet, hat selbstverständlich Winterdienst und ist abschnittsweise mit Blend-schutz gegen die nahe Landstraße abgeschirmt. Man beachte die teils fehlenden Scheiben, die dem nächtlichen Vandalismus geschuldet sind.

vor Vandalismus schützen. Diese nutzen den Pendlern, die eine Box ergattern könnten, nicht aber Leuten, die nur gelegentlich mit der Bahn fahren. Für diese sollten auch Lösungen gefunden werden, und die bieten sich z. B. in Form von Fahrradboxen an. Sie sind relativ günstig anzulegen und verbrauchen nicht viel mehr Platz als ein normaler Fahrradparker. Der Zugang kann entweder durch eine Chipkarte nur einer bestimmten Personengruppe erlaubt werden (ein Chip

wäre z. B. beim Rathaus oder beim KVV zu beziehen) und/oder gegen Bezahlung wie in der Fahrradgarage am Karlsruher HBF. Ein weiterer Vorteil der Fahrradkäfige gegenüber Fahrradboxen ist auch, dass das Publikum sieht, dass die Käfige auch genutzt werden und nicht nur leer vor sich hin stauben.

Bei unseren französischen Nachbarn gibt es inzwischen sogar Fahrradkäfige in Orten mit ca. 2.000 Einwohnern und auch in Strasbourg an vielen Straßenbahnhaltestellen. Und das, obwohl die Franzosen eigentlich in der Alltagsnutzung eher „Fahrradmuffel“ sind, wie zahlreiche Studien zu dem Thema belegen. In diesem Zusammenhang, und wenn man das meist nicht sehr dichte Bahnangebot in Frankreich mit in die Betrachtung einbezieht, ist die Nutzung eher erfreulich.

Darum sollte untersucht werden, an welchen Stationen man sinnvoll ein großes Bike-and-ride-Potenzial abschöpfen kann. Für Pedelecs, welche vor allem im Kraichgau und im Schwarzwald sinnvoll sein können, sollten zudem Lademöglichkeiten vorgesehen sein.

Erich Fey



Fahrradkäfig in Roeschwoog (2.000 Einwohner)



www.basislager.de

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport



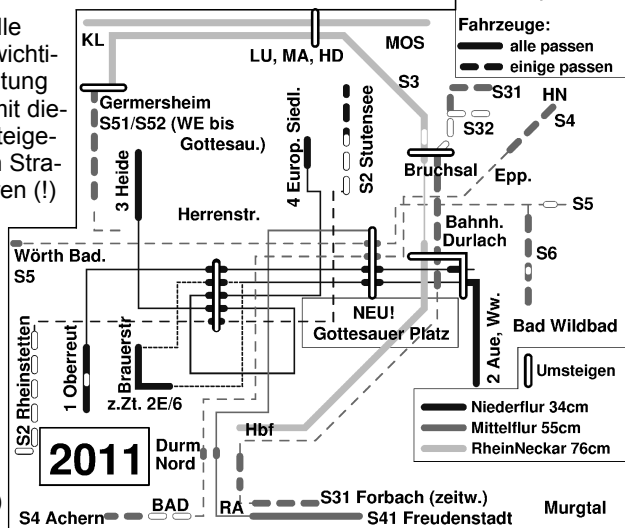
Karlsruhe, Waldstraße 58

Großer Schritt bei der Barrierefreiheit

Nach der Inbetriebnahme der Haltestelle Gottesauer Platz ist ein weiterer sehr wichtiger Schritt zur barrierefreien Ausgestaltung des Stadtbahnnetzes gemacht, denn mit dieser Haltestelle entstand die erste Umsteigehaltestelle zwischen den niederflurigen Straßenbahnen und den ersten beiden Türen (!) mittelfluriger Stadtbahnen der Linien S4 und S5. Damit sind nun neu folgende Fahrziele aus Karlsruhe barrierefrei erreichbar, sofern passendes Wagenmaterial eingesetzt wird:

- Fast alle Stationen im Murgtal
- Fast alle Stationen hinter Eppingen, teils mit Umstieg in Bretten oder Wössingen Ost
- Bei Durchbindung bzw. nach Umgestaltung des Pforzheimer Hbf (in Bau) fast alle Stationen im Enztal (Im Enztal **letzte** 2 Türen nutzen bei Durchbindung)
- Am Wochenende alle Stationen entlang der neuen Stadtbahnlinie nach Germersheim.
- Wörth Badepark und Badallee
- Des weiteren sind noch folgende einzelne Stationen ganztags barrierefrei zu erreichen: Wössingen Ost, Gölshausen Industrie, Ersingen West, Durmersheim Nord.
- Mit zeitlichen Einschränkungen können folgende Stationen barrierefrei erreicht werden: Bühl, Achern, Mühlacker Rößlesweg und Bietigheim Ellental

Bis zum Fahrplanwechsel werden zudem im Zuge des Baus der S-Bahn RheinNeckar auch noch alle Haltestellen der Bahnlinie Bruchsal – Germersheim barrierefrei ausgebaut, u. a. auch der Knotenbahnhof Graben-



Neudorf. In der Pfalz steht zudem der barrierefreie Umbau des Bahnhofes Landau vor der Fertigstellung.

Die nächsten Ausbauten in Sachen Barrierefreiheit werden die Haltestellen Mathystraße (nur in der Karlstraße) und Kolpingplatz betreffen. Durlacher Tor und „Euro“ sind prov. barrierefrei. In der Region steht der Umbau des Bahnhofes Eppingen bevor. Erich Fey



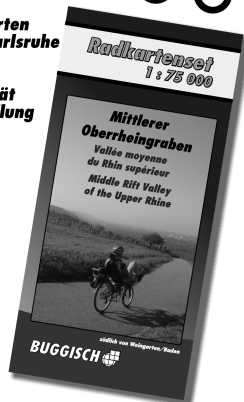
Für erste 2 Mittelflur-Türen Foto&Grafik: H. Jacobs

**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



ISBN 3-9806111-1-6

9,80 €

BUGGISCH

www.klaus-buggisch.de

VCD statt ADAC - Steigen Sie um!

Mehr als ein Autoclub

Der VCD will, dass alle umweltverträglich mobil sein können. Er vertritt die Interessen aller Fußgänger, Rad-, Bus- und Bahnfahrer und kümmert sich um eine möglichst umweltschonende Autonutzung. Der richtige Club für alle, die umweltbewusst unterwegs sein wollen.

Der VCD bietet seinen Mitgliedern:

- 2011 die Jubiläumsmitgliedschaft „25 Jahre VCD“ mit einem Mitgliedsbeitrag von 25,- € im ersten Jahr
- 6x jährlich die bundesweite Mitgliederzeitschrift „Fairkehr“
- 3x jährlich die lokale Mitgliederzeitschrift „umwelt&verkehr“

- günstige KVV-Jahreskarten, die zu vier Terminen im Jahr bestellt werden können
- Vergünstigung beim Fahrrad-Wintercheck beim Fördermitglied Rad+Tat
- Individuelle und kostenlose Beratung zu allen Mobilitätsfragen durch VCD-Verkehrsexperten
- einen Kfz-Schutzbrief ab 50,- € im Jahr
- die Möglichkeit, verkehrspolitisch schneller und besser informiert zu sein und mitreden zu können
- das gute Gefühl, im richtigen Verkehrsclub zu sein.

Schenken Sie uns Ihre Unterstützung noch im Jubiläumsjahr 2011:

www.vcd.org/mitgliedwerden.html

Fahrrad winterfest machen

Ganzjahresradler sollten schon frühzeitig planen, ihr Rad winterfest zu machen. Neben eines möglichen Checks beim Händler (Tipp: Rabatt für VCD Mitglieder erfragen, s. o.), bei dem alle Komponenten für die Betriebssicherheit überprüft werden, sollte man sich vor allem rechtzeitig Winterreifen anschaffen, um diese bei Bedarf schnell montieren zu können. Die Erfahrung zeigt, dass kurz vor dem ersten Wintereinbruch geeignete Winterreifen kaum noch zu bekommen sind.

Vor allem bei Glatteis bieten Spikereifen einen deutlich verbesserten Bodenkontakt, allerdings zum Preis eines erhöhten Rollwiderstandes. Ein Kompromiss sind Reifen, bei denen nur die Seite mit Spikes besetzt ist, und die dadurch noch eine relativ hohe Bodenhaftung erhalten bei nicht ganz so gravierendem Rollwiderstand. Achtung: Spikereifen sollten vor der ersten Fahrt bei Glatteis ca. 50 km bei ruhiger Fahrt eingefahren werden (keine scharfen Bremsungen), da sich sonst die Spikes nicht richtig im Reifen einarbeiten können und die Gefahr besteht, dass sich Spikes aus den Reifen lösen.

Während des Winters sollte man immer die Kette und die Ritzel im Auge behalten, da

diese bei Salzeinfluss eine erhöhte Rostgefahr aufweisen. Auch Schaltungen und Bremsen sollten häufiger überprüft werden.

Erich Fey

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
		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		C
		R		N										H
		T								K	O	M	F	O



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 50,- €

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:

2.11. in Bruchsal 18.30 Details 0721 
/ 38 05 75, 6.12., 3.1., 7.2., 6.3., 3.4.

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

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)

Freitag: CARLO-Ausgabe und Sprechzeit 
zu CARLO und o/ZB 15 bis 17 Uhr

TERMINE

27. Oktober 2011

Die ohne Zins Bewegung in Karlsruhe

Informationsabend zum Thema o/ZB – ohne
Zins-Bewegung. Umweltzentrum, 20:00 Uhr.

27. Oktober 2011

Atomausstieg oder Mogelpackung?

Informations- und Diskussionsveranstaltung.
Jubez-Cafe, 19:30 Uhr.

26. November 2011: 40 Jahre BUZO, s.S. 3

8. November 2011

„So heiß gegessen wie gekocht“

Theateraufführung der Berliner Compagnie
zum Thema Kohlekraft. Festsaal Studenten-
haus, 20:00 Uhr, s. a S. 7.

25. November 2011

Die ohne Zins Bewegung in Karlsruhe

Informationsabend, Details siehe oben + S. 7

3. – 5. Februar 2012

Horizont BIKE (ex fahrrad.markt.zukunft)

Neue Messe, Karlsruhe, im Rahmen der
Horizont-OUTDOOR: horizont-outdoor.com

S21: Zum Ausstieg

JA!  27.11.

ja-zum-ausstieg.de

40
Jahre
BUZO

&

25
Jahre
VCD

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