



Mit Bus und Bahn ins Elsass? Engagieren für die Umwelt Neues von den Fächergärtnern

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs entsorgen
- Messgeräte ausleihen
(Schallpegel, Energie, Elektrosmog)
- Fahrradkarten kaufen
- unsere kleine Umweltbibliothek nutzen
- Zeitschriften lesen, z. B. Öko-Test
- alte Mobiltelefone abgeben
- Infobroschüren mitnehmen,
z. B. über Ökostromanbieter
- Bei Projekten mitmachen
- eine Klimakiste ausleihen
- CARLO-Regionalgeld tauschen
- in Umweltfragen beraten werden
- Aufkleber, Buttons und Fahnen
gegen Atomkraft kaufen
- Aufkleber gegen Werbung und Falschparker
- Mitglied in einem Verein werden

Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack,
Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister
E-Mail: redaktion@umverka.de Web: www.umverka.de
bzw. jeweils: verein@umverka.de verein.umverka.de
Druck: Druckcooperative, Steinstr. 23, 76133 Karlsruhe
Layout Papier & online: Heiko Jacobs; Herausgeber:

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

Verein:	0721/	SEPA/IBAN = DEXX + BLZ + Kontonr.	(BIC)
BUZO	38 05 75	DE24 6605 0101 0009 2423 55	KARSDE66
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

KVV-Jahreskarte für Mitglieder

Waben:	Preis: ³⁾	Startwabe:
☐ 2	486, – €	Zielwabe:
☐ 3	645,84 €	
☐ 4 ¹⁾	788,40 €	Name:
☐ 5 ¹⁾	945, – €	
☐ 6 ¹⁾	1.096,20 €	Straße:
☐ Netz ¹⁾	1.377, – €	
☐ Abholen	0, – €	Ort:
☐ Brief	1,50 €	
☐ Paket ²⁾	7,50 €	Tel.:
☐ Express ²⁾	10,50 €	
Summe:		Mail:

☐ BUZO	☐ PRO BAHN	☐ VCD	Mitgl.nr.
☐ 1.2.	☐ 1.5.	☐ 1.8.	☐ 1.11.
15.12.	13.3.	25.6.	24.9.
24.1.	24.4.	24.7.	24.10.
gültig ab			
bezahlen			
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,– €, PRO BAHN 42,– €, VCD 50,– €
Abholung gegen Ausweis oder Versand, ²⁾Paket und Express bis 500,– € versichert. ¹⁾Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare KombiCard für's *gesamte* KVV-Netz 72,– €/Monat! ³⁾Stand (KVV-)Preise: **9.12.2012**. Sollten sich KVV-/Post-Preise etc. ändern, müssen auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!
Details & Online-Bestellung: umverka.de

Impressum

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

Inhalt:

Vorwort.....	3
Blitzlicht: Rheinbrücke(n).....	3
Neues aus BUZO und Umweltzentrum.....	4
Ihr Engagement in der BUZO:	
„Für die Region, die Umwelt und uns alle“.....	5
Fächergärtner – ein wachsendes Projekt.....	6
Traurige Verkehrspolitik: Schienennetz schrumpft – Fernstraßennetz wächst.....	7
Heute Draisine – morgen Stadtbahn?.....	9
Das tarifliche Kirchturmdenken.....	10
Ampelposse in Forchheim verhindert.....	11
Der VCD auf Facebook.....	12
Abenteurer	
grenzüberschreitender Nahverkehr.....	12
Grenzregion ohne öffentl. Nahverkehr?.....	13
Strecke Rastatt–Saverne.....	14
Neues Liniennetz – Barrierefreiheit?.....	15
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, U. Haack,
H. Jacobs, J. Schröder, G. Stolz

Titel: Ein „Walfisch“ wartet in Roeschwoog auf Fahrgäste, aber wie kommen wir aus Baden dort hin? Foto: Heiko Jacobs

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

Sie halten die neueste Ausgabe unserer umwelt&verkehr in den Händen. Auch in diesem Heft wollen wir Ihnen wieder ein breites Themenspektrum anbieten. Selbstverständlich sind wir auch bemüht, Sie über die Aktivitäten im Umweltzentrum auf dem Laufenden zu halten (siehe nachfolgende Berichte).

Angenehme Lektüre wünscht Ihnen das Redaktionsteam

John Mittel Heiko Jacobs U. Haack



Infostandfahrrad beim FEST, s.a. S. 4; Foto: U. Haack

Blitzlicht: Rheinbrücke(n)

BUZO-Mitglieder haben bei der letzten Mitgliederversammlung angeregt, zu inhaltlichen Themen, für die der Zeitrahmen der Mitgliederversammlung nicht reicht, einen separaten Termin für einen Gesprächskreis anzubieten. Diesem Wunsch wollen wir nachkommen und zu einem Blitzlicht: Rheinbrücke(n) am

Montag, dem 18.11.2013, um 19 Uhr ins Umweltzentrum einladen.

In Sachen Rheinbrücke(n) ging es in den letzten Monaten wieder hoch her. Im Sommer wurden die Erörterungstermine in den beiden Planfeststellungsverfahren für den Bau einer neuen Straßenbrücke über den Rhein durchgeführt, bei denen deutlich wurde, dass noch viel Arbeit und unbeantwortete Fragen vor den Planern liegen. Stadt Karlsruhe und Oberbürgermeister Frank Mentrup haben sich dort eindeutig gegen die von den Planern vorgeschlagene Trassenführung ausge-

sprochen. Sie befürworten mittlerweile das Konzept der Ersatzbrücke, das vom Aktionsbündnis „Pro Ersatzbrücke Maxau“ entwickelt wurde, dem auch BUZO und VCD angehören. Das Land Baden-Württemberg hat die Ersatzbrücke zuletzt als Alternative zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet, allerdings auch die ursprünglichen Planungen ohne den Ostabschnitt der Nordtangente. Welches Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, wird in Berlin entschieden. Der Ausgang der Bundestagswahlen im September lässt da nichts Gutes erwarten. Gleichzeitig läuft die Diskussion um die Öffnung des Karlsruher Pförtners, jener Verengung auf der B 10 vor Knielingen, die bewusst den Durchgangsverkehr von der Südtangente fernhalten sollte und jetzt als Ursache der im Vergleich zu anderen Großstädten allerdings sehr bescheidenen Stauproblematik zwischen Karlsruhe und Würth gilt. Reiner Neises

EU-weite Bürgerinitiative „30km/h – macht die Straßen lebenswert!“ unterstützen!

1 Million Unterschriften für EU-Volksbegehren bis 30.11.2013 nötig, dann startet EU-Gesetzesinitiative. Informationen, online unterschreiben, Unterschriftenlisten etc.: <http://de.30kmh.eu/>

Neues aus der BUZO und dem Umweltzentrum

Oh Schreck, die Tage fliegen dahin, die Zeit der langen Nächte macht unsere Behausungen nun wieder zum zentralen Wohlfühlort. Was war los, was haben wir gemacht seit Erscheinen der letzten Ausgabe im sommerlichen Juli? Die letzte Veranstaltung fand im Oktober im Umweltzentrum statt, ein informelles Treffen mit Herrn Castellano vom Landratsamt, zuständig dort für den Fahrradverkehr im Landkreis Karlsruhe. Eingeladen hatte der VCD Kreisverband Karlsruhe. Das war ein aufschlussreicher Abend über das zähe Bemühen, im Landkreis ein ordentliches Radwegenetz zustande zu bringen, keine einfache Aufgabe, wie wir erfahren mussten.

Kurz danach gab es einen Runden Tisch zum Thema Fächergärtner. Wie soll es weiter gehen, welche Aufgaben übernimmt die BUZO? Mit der Sperrung der östlichen Kaiserstraße für den Tram- und Stadtbahnverkehr wurden dort zur Aufwertung der Fußgängerzone so genannte Big Bags aufgestellt, große Taschen aus Plastikgewebe, gefüllt mit Blumenerde und Granulat, die von den Fächergärtnern bepflanzt und gepflegt wurden. Für drei dieser Big Bags hat die BUZO die Patenschaft übernommen – bepflanzen, gießen, sich kümmern. Wenn die Bahnen wieder fahren, müssen die Big Bags allerdings verschwunden sein.

hatte eingeladen, um sich über aktuelle Verkehrsthemen wie ÖPNV-Finanzierung und -Ausschreibung, grenzüberschreitender ÖPNV usw. ein Bild zu verschaffen.

Regelmäßige Vorstandssitzungen der BUZO, die monatlichen Aktiventreffs des VCD und die Mitgliedertreffen von Pro Bahn sorgen für eine stetig gute Auslastung des Umweltzentrums.



Interessant auch für Japan – Das Umweltzentrum

Herrn Matsuda, einem seit vielen Jahren an der Arbeit der BUZO interessierten japanischen Journalisten und seinem Gast konnten wir in einem etwa einstündigen Interview Auskunft über die Geschichte und die Ziele der BUZO sowie über die Funktion des Umweltzentrums geben.



Zu Gast aus Stuttgart – Gisela Splett;

Fotos: Uwe Haack

Auch Gisela Splett, Staatssekretärin im Stuttgarter Verkehrsministerium, war im Rahmen eines informellen Treffens im Umweltzentrum zu Gast. Pro Bahn, mit Beteiligung des VCD,

Im September haben die BUZO und der VCD auf Einladung von Bürgermeister Stapf wieder am jährlichen Treffen im Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz mit den Karlsruher Umweltgruppen teilgenommen, das dieses Mal von Oberbürgermeister Mentrup moderiert wurde. Wir haben uns mit Beiträgen zum Fächergärtnern und der Rheinbrückenproblematik in die Themenpalette eingebracht. Was gab es noch: BUZO und VCD haben sich mit guter Resonanz auf der Infomeile beim FEST präsentiert und einen Stand beim Markt der Möglichkeiten in Durlach Mitte September betreut. Es gab viel zu tun für die wenigen Aktiven. Über Unterstützung würden wir uns freuen.

Uwe Haack

Ihr Engagement in der BUZO: „Für die Region, die Umwelt und uns alle“

Neu und klassisch, das sind die Themen der BUZO. Wir stellen die Fragen der Zeit und bringen sie in die Diskussion. Gleichzeitig bleiben wir den Themen der ersten Tage treu. Und da wir uns ehrenamtlich engagieren, machen wir es so, dass das Ganze uns auch noch Spaß macht. Die Themenpalette reicht von der Anti-Atomkraft-Bewegung bis zum Stadtgärtnern:

Auch wenn die Atomenergie wenigstens in Deutschland längst zum Auslaufmodell mutiert ist, ist der Weg zum klimaneutralen Handeln noch sehr weit. Wie der Umstieg auf regenerative Energien erreicht werden kann, ist Thema von Infoveranstaltungen des Umweltzentrums. So werden Filme gezeigt und an Ständen über „echten“ Ökostrom informiert.

Aufgabe des Aktionsbündnisses Flächen Gewinnen ist nicht nur, den „Flächenverbrauch“ ins Bewusstsein zu rücken. Wir zeigen vor allem auch in konstruktiver Weise Alternativen zum Neubau auf der grünen Wiese. Die BUZO hat das Bündnis mitbegründet, um die Salamatik bei der Ausweisung von Gewerbegebieten zu entlarven. Die letzten stadtnahen Freiflächen sind für das Mikroklima entscheidend. Sie dürfen nicht als Verfügungsmasse für die Wirtschaftsförderung bereit gestellt werden. Das Thema ist wichtig und aktuell, jedoch fehlen gerade hier Aktive, die hierfür ein wenig Freizeit investieren können.

Der Arbeitskreis Verkehr ist sicher der stärkste Arbeitskreis der BUZO. Für Bus oder Bahn zwischen Rastatt, Baden-Baden und Hagenau, vernetzt mit Verbindungen nach Straßburg, Neustadt und Karlsruhe setzt sich die BUZO schon lange ein. Damit das kein ewiger Wunschtraum bleibt, hat die BUZO ein Bündnis mit anderen Verbänden aber auch



Flächenverbrauch durch Verkehr und Gewerbe. Grün??

Vertretern der Politik gegründet. Im Raum Karlsruhe bleibt in Sachen Bus und Bahn noch viel zu tun. So werden gemeinsam mit dem VCD Vorschläge für die Weiterentwicklung des ÖPNV erarbeitet. Exkursionen, natürlich mit Einkehr, lassen den Spaß nicht zu kurz kommen.

Ob die Nordtangente – ein Thema aus den ersten Tagen der BUZO – endgültig vom Tisch ist, wird erst die Zukunft zeigen. Leider genug ist in jedem Fall die anhaltende Planung einer weiteren Straßenbrücke über den Rhein.



Traditionelle und zukunftsfähige Energie nebeneinander – Fest Rheinhafen & Energieberg 2013; Fotos: Heiko Jacobs

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



zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Zur Verschälichung ruft die BUZO immer wieder die Ergebnisse des Faktenchecks in Erinnerung: Sie belegen, dass ein Brückenneubau die Probleme im Straßenverkehr nicht lösen wird. Dagegen wird von der Straßen- und Wirtschaftslobby immer wieder das Schreckgespenst eines angeblich bevorstehenden Verkehrskollapses an die Wand gemalt. Doch „wer Verkehr sät, ...“!

„Urban Gardening“ ist das neudeutsche Stichwort für Gärtnern in der Stadt: Anders als in Andernach greifen die Bürger in Karlsruhe als Fächergärtner selber zum Spaten außerhalb von Vor- und Kleingärten. Doch die Umsetzung ist schwerer als gedacht. Es ist nicht so sehr Gegenwind der Stadtverwaltung, der

einen ausbremsen würde, ganz im Gegenteil: Trotz Mitwirkung der Stadt ist es schwer, Standorte und Konzepte zusammenzubringen. Aber gerade das macht die Sache so spannend.

Die Aufgaben gehen uns also nicht aus, eher die aktiven Mitglieder. Wenn Sie die vorgestellten Themen interessieren oder Sie ganz neue Ideen in Sachen Umweltschutz haben, zögern Sie nicht und rufen Sie im Umweltzentrum an. Setzen Sie sich mit uns zusammen für unsere Region ein!

Johannes Meister

Kontakt: BUZO Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75, buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Fächergärtner – ein wachsendes Projekt

Aktuell sind es drei Orte, an denen engagierte Karlsruhe-rInnen unter dem Namen Fächergärtner in der Erde graben, pflanzen und bewässern: Beim Marstallgarten in der Oststadt, beim Budo-Club in der Weststadt und in den Big Bags auf der östlichen Kaiserstraße. Letztere werden als temporäre Begrünung während der Sperrung für die Straßenbahnen schon bald wieder verschwunden sein. Dagegen bieten die Flächen in der Ost- und Weststadt noch Raum für Erweiterung. Begeisterung und viel Lob von Passanten und AnwohnerIn-



Big Bags Kaiserstraße mit Werbung für das Projekt; Fotos: Mari Däschner

nen und eine gute Berichterstattung in den Medien zeigen, dass die gemeinschaftlich gepflegten Beete im öffentlichen Raum sehr gut ankommen. Doch die Probleme sollen nicht verschwiegen werden: Obwohl schon seit Mai 2013 an einem Vertrag gebastelt wird, auf dessen Unterzeichnung die Stadt besteht, konnte bis heute keine entsprechende Nutzungsvereinbarung getroffen werden. Die Gründe dafür liegen zum Einen in haftungsrechtlichen Risiken, die der BUZO drohen könnten. Außerdem wurden beim Marstall-

gelände Bodenkontaminationen mit PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) fest gestellt, die eine gärtnerische Nutzung der Flächen eigentlich nicht ratsam erscheinen lassen. Auch das Gelände beim Budo-Club steht unter Altlasten-Verdacht. Leider sind Belastungen von städtischen Böden mit Schadstoffen aller Art ein verbreitetes Problem, was bei vielen Urban Gardening-Projekten dadurch umgangen wird, dass in Kisten, Säcken oder anderen Pflanzgefäßen gegärtet wird. Es wirft aber auch Fragen über unseren Um-

gang mit dem Boden allgemein auf. Der Wert und die Schutzbedürftigkeit dieser so dünnen obersten Erdschicht, der wir unsere Lebensmittel verdanken, wird allzu oft vergessen oder missachtet und im wahrsten Sinne des Wortes mit Füßen getreten. Der sorglose Umgang mit Abfällen, Giften und Erdölprodukten in der Vergangenheit, eine jahrhundertelange intensive und kleinräumige Nutzung der städtischen Flächen und die Folgen der Bombardierung im Krieg haben dazu geführt, dass wir heute die Böden in der Stadt nicht

mehr bedenkenlos nutzen können. Wir sollten daraus lernen und es künftig besser machen. Für die Fächergärtner wird das Problem zu lösen sein, indem essbare Pflanzen vorsorglich nur noch in Gefäßen mit eigener Erde kultiviert werden und alle Aktiven über die möglichen Belastungen des Bodens und daraus resultierende Verhaltensempfehlungen informiert werden. Bei aller Problematik sollten die vielen positiven Seiten des Projektes jedoch nicht vergessen werden. Durch das gemeinsame Gärtnern im öffentlichen Raum können wir zu einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt beitragen.



„Fächergarten“ an Marstall im Oktober

gen, und diese Chance sollten wir nutzen und noch weiter ausbauen. Die Tatsache, dass das Karlsruher Projekt Fächergärtner als beispielhaft bei der Landesinitiative „Mittendrin ist Leben. Grün in Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg“ ausgewählt wurde und dadurch in einer Ausstellung auf Tour durch das Land geht, sollte uns motivieren, weiter zu machen und in der nächsten Saison noch mehr Stadtteile ergrünen und blühen zu lassen. Informationen zur Landesinitiative unter www.mittendrin-ist-leben.de Mari Däschner

Traurige Verkehrspolitik Schienennetz schrumpft – Fernstraßennetz wächst

Im vergangenen Jahrzehnt schrumpfte das deutsche Schienennetz um acht Prozent, während das Autobahnnetz gleichzeitig um neun Prozent zunahm.

Deutschland steht nicht allein für diese traurige Entwicklung. Auch die Mehrheit der anderen europäischen Staaten zeigt wenig Interesse an der Förderung der Schiene. Allerdings liegt Deutschland fast an der Spitze bei der Vernachlässigung des Schienennetzes und der Förderung des Straßenbaus. Nur in Polen und Lettland wurde das Eisenbahnsystem noch stärker abgebaut. Trotz steigender Nachfrage ist das Schienennetz die einzige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, die schrumpft: In den vergangenen 20 Jahren wurde das öffentliche Schienennetz in Deutschland um rund 6.600 Streckenkilometer verkleinert. Gleichzeitig wuchs das Autobahnnetz um über 1.700 Kilometer. Fernstraßen, Landesstraßen und kommunale Straßen gar nicht mitgerechnet.

Und seit 1950 schrumpfte in Deutschland das Netz von knapp 50.000 Kilometer Gleise auf heute rund 36.000 Kilometer.

Allen Politikeraussagen zum Trotz, die immer wieder die Priorität der Schiene ankündigten, Flächenverbrauch, Klimaschutz und Energieeffizienz in allen Reden beschworen, wurden die Prioritäten der Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren noch stärker in Richtung Straße verlagert. Nach kürzlich vorgelegten Zahlen der EU-Kommission investierte Deutschland im vergangenen Jahr 51 Euro pro Einwohner in die Infrastruktur der Bahn. Das war noch weniger als die Krisenländer Italien (79 Euro) und Frankreich (63 Euro). Ganz zu schweigen von den hohen Investitionen anderer Staaten in ihr Schienennetz: In der Schweiz sind es 349 Euro pro Einwohner, in Österreich 258 Euro. Schweden, die Niederlande und Großbritannien waren immerhin noch mit deutlich mehr als 100 Euro pro Einwohner mit dabei.

„Diese Zahlen zeigen: Ein deutscher Verkehrsminister nach dem anderen bekennt sich – schon aus ökologischen Gründen – zum öffentlichen Verkehr und setzt dann doch nur auf Asphalt. Umweltschutz hin, Umweltschutz her“, so ein Kommentar in der Badischen Zeitung.

Ramsauer setzt noch einen drauf und sieht die Notwendigkeit für weitere 800 km neue Autobahnen als vordringlichen Bedarf, während weitere 1.600 km „so schnell wie möglich“ sechs- bis achtspurig ausgebaut werden müssen. Natürlich vergisst er dabei nicht die Bundesstraßen, wie man bei seinem Rheinbrückenbesuch in Karlsruhe vor kurzem bestätigt bekam.



Auto statt Bahn: Wintersdorfer Brücke
Foto: Heiko Jacobs

Dabei bestünde leicht die Möglichkeit, mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, wenn die Politik nur wollte. Schaut man sich die Schweiz an, da legt jeder Bürger pro Jahr im Schnitt 2.250 Kilometer mit dem Zug zurück, jeder Deutsche dagegen weniger als 1.000.

Aber wer so wenig in sein Schienennetz investiert wie die Deutschen, der braucht sich nicht zu wundern, wenn sich der allergrößte Teil des Verkehrs auf der Straße abspielt!

Und dieser Irrsinn nimmt kein Ende:

Während die Straßenbaulobby eine Forderung nach der anderen erhebt, sitzen die Bahnunterstützer, auch PRO BAHN, VCD und andere, wie das Kaninchen vor der Schlange und wagen vor lauter Minderwertigkeitsgefühlen kaum noch finanzielle Forderungen zu erheben, so dass immer weniger Projekte für den öffentlichen Verkehr überhaupt angedacht werden. Hinzu kommen die Auswirkungen unsinniger Projekte wie Stuttgart 21, die zu einem Denkverbot für weitere dringend notwendige Schnellbahnprojekte führen.

Es ist zu befürchten, dass im nächsten Bundesverkehrswegeplan, der für 2015 vorgesehen ist, keine Schienenneubauprojekte mehr auftauchen werden, weil sich niemand traut Utopien zu nennen. Beispiel für Baden-Württemberg: Freiburg-Ulm, heutige Fahrzeit mit der Bahn über drei Stunden, mit dem Auto weniger als zweieinhalb Stunden. Noch extremer ist die Relation Freiburg-Bodensee. Während die Bahn bis Friedrichshafen ca. dreieinhalb Stunden benötigt, schafft es der Fernreisebus in 2:20 Stunden und das Auto

sogar in weniger als zwei Stunden. Aber niemand, siehe Begründung oben, fordert eine Eisenbahnneubaustrecke zwischen Freiburg und Ulm mit Anschluss Richtung Bodensee?

Anreiseempfehlungen zu Geschäften und öffentlichen Einrichtungen verweisen häufig nur auf die Parkmöglichkeiten und auf die für das Auto günstigen Reisebedingungen.

Die großen Reiseanbieter kennen offenbar nur noch das Flugzeug und das Auto. Der Leser möge einfach mal in gängige Reisekataloge schauen.

Die EU kümmert sich zwar um vieles, wie jüngst um einheitliche Handytarife, aber nicht um ein leistungsfähiges und benutzerfreundliches Eisenbahnsystem.

Über ein europäisches Schnellfahrnetz (TEN) wird kaum noch diskutiert.

Immer mehr Sicherheitsanforderungen bremsen den Schienenverkehr aus, weil neue Fahrzeuge nur noch zeitverzögert zugelassen werden und die Kosten ins Unermessliche steigen.

Jetzt tauchen auch noch Fernbusse auf, die sich auf dem gut ausgebauten Straßennetz die Rosinen herauspicken und im Gegensatz zur Eisenbahn keine Trassengebühren bezahlen müssen. Verbände, die den Umweltschutz auf ihre Fahnen schreiben wie VCD und Naturfreunde, werben sogar mit der „preisgünstigen und umweltfreundlichen Alternative“.

Fazit:

Alle, die noch Interesse am öffentlichen Verkehr haben, müssen den Kopf aus dem Sand nehmen und an die Öffentlichkeit gehen. Die einzige Möglichkeit, für Bahnen und Busse wieder mehr Geld zu generieren, ist es Forderungen zu erheben, auch die, welche zunächst utopisch klingen. Nur so kann der öffentliche Verkehr in Zukunft seinen Stellenwert in der Gesellschaft erhalten. Bescheidenheit ist der falsche Weg!

Gerhard Stolz

Heute Draisine – morgen Stadtbahn?

Am Freitag, dem 16.8.2013 haben einige Mitglieder von Pro Bahn die Südpfälzer Draisinenbahn erkundet. Um 9.24 h fuhren wir mit der RB vom Karlsruher Hbf nach Landau und mit dem Bus weiter zum Startpunkt der Draisinenbahn beim Gewerbegebiet und Einkaufszentrum Bornheim, wo wir pünktlich 10.50 h angekommen sind. Viele Menschen wollten bei schönstem Wetter mit Muskelkraft auf der stillgelegten Bahn fahren. Anreise in der Regel mit dem Pkw. Etwa 11.40 h übernahmen wir unsere Draisine und los ging es auf der 13 km langen Strecke bis zur Endstation im Westen von Lingenfeld. Wir mussten 11 Übergänge passieren. An den Straßenübergängen hatten wir Schranken und mussten mit Ampeln den Weg freimachen. Wir fuhren auf einer weitgehend geraden Bahn mit sehr geringem Gefälle. Nur an Haltestellen machte die Bahn mehrmals für uns unverständliche „Schlenker“. Zunächst ging es durch Wald weit ab von größeren Siedlungen auf großen Teilen verfaulten Holzschwellen. Erst bei Zeiskam fuhren wir auf stabilen Betonschwellen an bewohnten Gebieten vorbei. Auf einer Strecke von rund 2 km führte die Bahn dicht an Lustadt vorbei und schließlich durch Westheim. Statt Wald waren beiderseits der Bahn Felder. In den westlichen Wohngebieten von Lingenfeld endete unsere Fahrt und wir machten Mittagsrast. Lingenfeld muss bis spätestens 14 h erreicht sein. Danach geht es zurück nach Bornheim. Wir machten neben dem ehemaligen Bf. Hochstadt eine Kaffeepause.

Die Bahnhöfe waren auffallend groß und es war noch sehr deutlich zu erkennen, dass die Bahn einmal 2-gleisig war.

Für uns als Bahnbegeisterte stellten sich einige Fragen:

1. Warum wurde die Bahn gebaut, warum wurde sie zurückgebaut und stillgelegt?

Die Bahn war Teil der kürzesten großräumigen Schienenverbindung von West nach Ost: Frankreich – Saarland – Zweibrücken – Landau – Germersheim – Bruchsal – Nürnberg – Passau – Donauländer / Stuttgart – München. Sie war vor allem eine leistungsfähige Güterzugstrecke. Sie wurde auch von Schnellzügen, z. B. München–Metz, genutzt und konnte ab

1898 mit 100 km/h befahren werden. Am 24.3.1945 wurde die Germersheimer Brücke gesprengt. Danach wurde sie zur eingleisigen Nebenlinie Landau–Germersheim zurückgebaut, 1984 wurde der Personenverkehr eingestellt, und am 31.12.1999 wurde sie stillgelegt.

2. Wäre ein Wiederaufbau sinnvoll und notwendig?

Die Öffnung der europäischen Ostgrenzen erfordert weitere Transitstrecken für den Güterverkehr. Die Reaktivierung und Modernisierung der Bahn vom Saarland durch das Queichtal über die wiederaufgebaute Germersheimer Rheinbrücke nach Graben-Neudorf für den Güterverkehr ist relativ preiswert machbar und auch als Entlastung des Verkehrsraumes Karlsruhe vom Straßengüterfernverkehr wichtig. Dankenswerterweise wurde die Strecke vom Land Rheinland-Pfalz für den Bundesverkehrswegeplan 2015 als Teil des „Ausbaukonzeptes West-Ost-Korridor“ angemeldet. Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Saarbrücken – Zweibrücken – Landau – Germersheim werden angestrebt. In ähnlich lautenden Texten wurde die Strecke auch von der Bürgerinitiative Bienwald und 2 Bürgern angemeldet.

3. Wäre die Bahn auch für den Schienennahverkehr sinnvoll?

Germersheim und Landau sind bedeutende Mittelzentren mit Universitäten, aber, einmalig in Deutschland, ohne brauchbare ÖPNV-Verbindung. Außerdem werden 4 große Dörfer gut erschlossen. Nötig wäre also ein Schienennahverkehr Germersheim Mitte bis Landau. Aus betrieblichen Gründen wäre es zweckmäßig, die Stadtbahn von Karlsruhe nach Germersheim bis Landau zu verlängern.

Herbert Jäger



Pro Bahn auf Exkursion;

Foto: Gerhard Stolz

Das tarifliche Kirchturmdenken

Wer das Karlsruher Stadtgebiet bei Stupferich verlässt, der trifft nach etwa 2 km auf Remchingen, wo er dann verblüfft feststellen kann, dass hier die Fahrkarten des KVV nur noch eine eingeschränkte Gültigkeit besitzen. In der Bahn gelten sie nur noch für Fahrten in oder aus dem KVV-Kerngebiet, im Bus gelten sie überhaupt nicht – und dies, wie bereits erwähnt, keine 2 km von der Karlsruher Stadtgrenze entfernt. Das alles in einem Verkehrsverbund, zu dessen Kernland selbst ehemalige württembergische Gebiete gehören.

Während im Bahnbereich zumindest für die KVV-Kunden eine vorbildliche Übergangsregelung in das VPE-Gebiet gilt, bleiben die Busfahrgäste in der Regel auf der Strecke. Selbst bei Fahrten über nur eine Gemeindegrenze werden teilweise 2 Tickets benötigt, z. B. von den Brettener Stadtteilen nach Neulingen. Weiter führt die heutige Situation zu kaum vermittelbaren Zuständen. Kein ver-

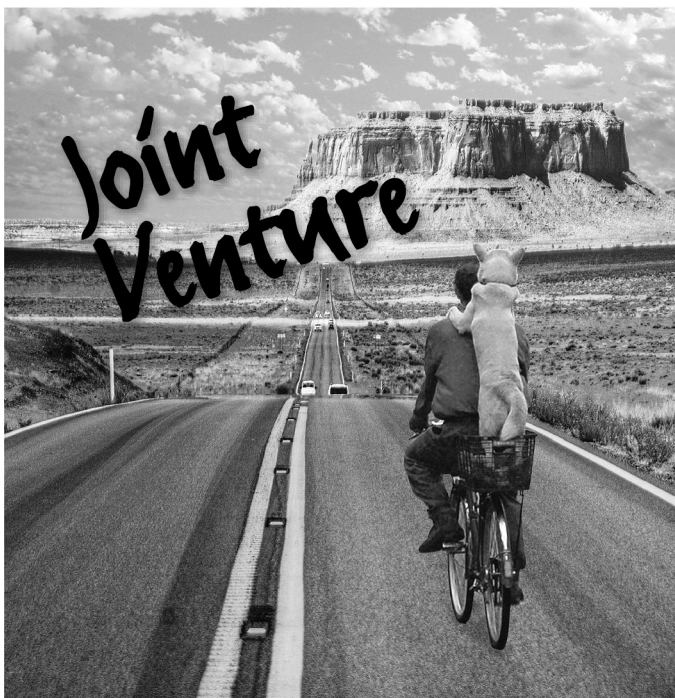
nünftiger Mensch versteht beispielsweise, warum man von Bretten nach Mühlacker mit der Bahn den KVV nutzen kann, auf der parallelen Buslinie aber nicht.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf. In einem ersten Schritt sollten auch für die Busse endlich bessere Übergangsregelungen geschaffen werden, und zwar in beide Richtungen. In einem weiteren Schritt sollte überlegt werden, wieso der Enzkreis überhaupt einen eigenen Verbund benötigt und so erfolgreich zum baden-württembergischen Verbund-Flickenteppich beiträgt.

Übrigens:

Auch südwestlich von Karlsruhe sieht es nicht besser aus: Nur 4 km jenseits der Karlsruher Stadtgrenze beginnt Frankreich, wo auch dringender Bedarf nach einer tariflichen Harmonisierung mit dem KVV besteht.

Erich Fey



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231
76133 Karlsruhe
Tel. 07 21 - 920 906-0
Mo.-Sa. 10-19 Uhr
www.basislager.de

ÖPNV-Ampelposse in Forchheim verhindert

Die Stadtbahnlinie S2 fährt durch Rheinstetten auf einer eigenen Bahntrasse durch die Stadtteile Forchheim und Mörsch. Bei Übergängen im Gleisbereich wird an Querstraßen zur Stadtbahnlinie der Straßenverkehr mit Ampelanlage und Andreaskreuz geregelt. Wenn eine Bahn heranfährt, muss der parallel zur S2 fahrende Verkehr an der dann roten Ampel anhalten, bis die Bahn die Querstraße passiert hat. Parallel zu Schiene und Straße verlaufen auch Rad- und Fußwege. Die Ampelanlagen wurden unsinnigerweise auf der Mitte des Radweges platziert. Eine ständige Gefahr für die Radfahrer (s. Bild 1 u. 2). Dieser Tage wurde so ein Metallmast in Forchheim

Hardtstraße / Karlsruher Straße in Schräglage versetzt (s. Bild 2), vermutlich unab-sichtlich durch ein Kraftfahrzeug ange-fahren. Der Arbeits-kreis Verkehr melde-te den Schaden der



Fotos: Joachim Schröder / Ja.

AVG, die zuständige- keitshalber die VBK um Bearbeitung des Vor-gangs bat. Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe teilten daraufhin mit, dass der Mast in die Mitte zwischen Fuß- und Radweg gestellt wird. Dieser neue Standort zwischen Fuß- und Radweg hätte die gleiche Gefahr für Radfahrer und eine noch größere Gefahr für Räder mit Anhänger, Dreiräder, Lastenräder, Rik-schas etc. bedeutet.

Mit einem weiteren Schreiben versuchte der Arbeitskreis diesen erneuten Streich zu ver-hindern und teilte mit, dass er nicht einver-

standen ist, den Mast mitten auf den Gehweg zu stellen. Die Trasse ist mit Schild 239 „Gehweg“ und dem Zusatzschild Nummer 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert. Somit können beziehungsweise dürfen die Radfahrer nun auf der ganzen Gehwegbreite fahren. Dies bedeutet, dass der Ampelmast auch wieder behindernd ist, beziehungsweise eine große Gefahr für Fußgänger und Radfahrer darstellt. Wir forderten deshalb, dass der Ampelmast an der Seite des Gehweges angebracht wird – mit Erfolg: Das Schreiben des Arbeitskreis Verkehr hat bewirkt, dass die zuständige Stelle den Mast am Außenrand aufbaute (Bild 3).

Sebastian Naswasser

die Lösung

		S	P	O	R	T		L	I	C	H			
								I					G	
R	E	I	S	E	N			C					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

Der VCD auf Facebook

Seit kurzen ist der VCD Kreisverband auch auf Facebook präsent. So können wir Sie noch schneller als bisher über aktuelle Themen informieren. Unsere bisherigen Informationsangebote wie die umwelt&verkehr sowie unsere Aktiven-Mailinglisten bleiben natürlich weiterhin im bisherigen Umfang erhalten.

Die Facebookseite finden Sie unter www.facebook.com/vcdka

Erich Fey



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

Abenteuer grenzüberschreitender Nahverkehr

BUZO, Pro Bahn und VCD haben kürzlich eine Initiative für ein neues Bündnis gestartet, das sich Verbesserungen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zum Ziel gesetzt hat. Der nachfolgende Erfahrungsbericht belegt ansatzweise, welche dicken Bretter dort zu bohren sind:

Eigentlich wollte ich ja mit dem Rad von Strasbourg nach Karlsruhe fahren – ein lang gehegtes Projekt. Die letzte Gelegenheit des Jahres wollte ich im Oktober dazu nutzen. Nach dem Mittagessen in Gamsheim entschied ich mich trotz des Nieselregens gegen den nah gelegenen Bahnhof und für die Weiterfahrt. Zwei Minuten später führte ein Ausweichmanöver auf den schlechten Radwegen in Gamsheim – offiziell sogar als Véloroute Rhin ausgezeichnet – zu einer Bruchlandung. Mit einem verbogenen Lenker war die Radfahrt unmöglich. Dumm nur, dass der Zug nach Lauterbourg um 14:43 Uhr gerade weg war. Der nächste fuhr erst wieder um 17:13 Uhr. Taktverkehr – Fehlanzeige. Dass zur Mittagszeit am Sonntag drei Züge Richtung Lauterbourg fahren, ist dabei fast schon Luxus. Montags bis freitags gibt es diese Verbindungen nicht.

Einkkehrmöglichkeiten gab es auch keine mehr. So machte ich mich mit geschundenem Knie und defektem Fahrrad auf den Fußweg entlang der Landstraße. Immerhin hatte ich so die Gelegenheit, mir die nachfolgenden Bahnhöfe in Herrlisheim und Drusenheim einmal näher anzuschauen. In Drusenheim ist zwar jede Milchkanne innerhalb des Ortes ausgeschildert. Einen Wegweiser zum Bahnhof sucht man jedoch vergeblich. Und das, obwohl an Arbeitstagen von dort mindestens stündlich Züge nach Strasbourg fahren.

Angeichts des schlechten Wetters hatte ich die Möglichkeit, auf die Bahn umzusteigen, schon eingeplant und daher zum Glück vorsorglich reichlich Kleingeld im Portemonnaie. Scheine nehmen die französischen Fahrkartenautomaten nicht. Ohnehin ist es für einen Ausländer nicht ganz einfach, eine Fahrkarte für die französischen Regionalzüge im Elsass zu bekommen, selbst wenn man aus dem na-

hen Grenzgebiet startet. Sowohl im Internet als auch an Automaten kann man lediglich Fahrkarten nach Strasbourg lösen. Und wer hat schon noch einen Fahrkartenschalter in der Nähe? Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist da schon einen Schritt weiter. An Samstagen, Sonntagen und (deutschen) Feiertagen können Tageskarten- und Zeitkarteninhaber das TICKETPLUS Alsace lösen, eine Anschlusskarte für Regionalzüge im Nordelsass zum Preis von 6 Euro bzw. 12 Euro für eine Gruppe bis zu fünf Personen.

Zur Freude des Reisenden enthält das Faltblatt für die Strecke Strasbourg–Lauterbourg auch die Anschlusszüge nach Wörth. Vorbildlich und auch in Deutschland zur Nachahmung empfohlen! Das Faltblatt verriet mir, dass an Sonntagen außerhalb des Taktverkehrs ein Anschluss um 18:02 Uhr besteht. Es drohten nur erfreuliche sieben Minuten Wartezeit. In Lauterbourg wurde der Zug auch mustergültig angezeigt und durch die stets freundliche Stimme der Fahrzeitenansage angekündigt. Dummerweise existiert er allerdings nur im französischen Fahrinformationssystem. Drei weitere Fahrgäste hatten ihn auch gebucht und standen nun mit mir am wenig idyllischen Bahnhof Lauterbourg herum. Daneben wartete der Zug aus Strasbourg bis zu seiner Rückfahrt um 18:32 Uhr. Die 37 Minuten, die er dort – mit laufendem Motor – verbrachte, hätten gereicht, um nach Wörth und zurück zu fahren.

Ohnehin hat es seine Tücken, wenn man in Lauterbourg eine Verbindung nach Karlsruhe erfragen will. Dort existiert einzig ein DB-Fahrkartenautomat, der nach der Eingabe des Fahrtziels ultimativ die Entscheidung zwischen dem DB-Tarif und dem Verbundtarif verlangt. Entscheidet man sich für den Verbundtarif, gibt es keine Fahrplanauskunft. Entscheidet man sich für den DB-Tarif, zeigt der Automat zwar die Verbindungen an; die Fahrkarten verkauft er dann allerdings auch nur zum teureren DB-Tarif. Alles wenig kundenfreundlich.

Wenig kundenfreundlich war auch der Schaffner der Deutschen Bahn, der die Fahrgäste

zum Abschluss des Tages zwischen Wörth und Karlsruhe begleitete und dort u. a. auf Jugendliche stieß, denen die höchst ärgerliche Umstellung der 24-Stunden-Karte auf eine Tageskarte – also je nach Fahrtantritt 7- bis 16-Stunden-Karte – durch den KVV entgegen war.

Zum Glück gibt es in einem Punkt konkrete Aussichten auf eine baldige Verbesserung: Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Wörth soll noch in diesem Jahr beginnen. Dem Reisenden bleibt es also künftig erspart, mit lädiertem Knie und defektem Fahrrad zwei Treppen zwischen Gleis 1 und Gleis 4 zu steigen. Und vielleicht schafft man da ja auch irgendwann eine Ansage am Gleis, idealerweise

se für ankommende Gäste aus dem nahen Ausland sogar in deren Heimatsprache.

Reiner Neises



Ohne Zug – Bahnhof Soufflenheim; Foto: Heiko Jacobs

Grenzregion ohne öffentlichen Nahverkehr?

Pressemitteilung: Rastatt, 2.10.2013

Deutsch-französisches Bündnis fordert attraktive Bahn- und Bus-Verbindungen zwischen dem Nordelsass und Mittelbaden

Ein öffentlicher Nahverkehr im Stundentakt, das muss doch auch grenzüberschreitend zwischen Mittelbaden und dem Nordelsass möglich sein. Davon ist ein deutsch-französi-

ches Bündnis aus Vertretern von Fahrgästen, Umweltverbänden und Politikern überzeugt. Anders als in Südbaden gibt es nördlich von Straßburg und südlich von Karlsruhe nicht einmal eine Buslinie über den Rhein. Das neu gegründete Regionalverkehrsforum im Pamina-Raum fordert eine attraktive Alternative zum Auto: Bus und Bahn sollen den Raum zwischen Straßburg, Karlsruhe, Hagenau, Baden-Baden und Rastatt vernetzen. Wie das geschehen kann, soll in einem Weißbuch gezeigt werden, welches das Forum bis nächstes Jahr erstellen will. Dort werden Ziele konkretisiert und Wege zur Umsetzung vorgestellt. Dabei hat das Bündnis auch die Förderung durch die Europäische Union im Blick.

Dem Regionalverkehrsforum im Pamina-Raum gehören bislang Vertreter folgender Organisationen an:

- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO)

**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
Obernai Offenburg**



ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Auch Gemeinde- und Kreisräte aus Rastatt und Baden-Baden sind Mitglieder des Bündnisses.

Strecke Rastatt–Saverne

Wir Verbände wollen den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr voran bringen, neben Bussen auch die Bahnstrecke Rastatt–Haguenau über die Wintersdorfer Brücke. Will man da mitreden und Ideen entwickeln, ist es von Vorteil, deren Zustand zu kennen. Deshalb machte ich im Sommer mit 4 Radtouren, teils die Bahn nutzend, wenn auch nur die deutsche, denn Haguenau war wegen Bauarbeiten nur per Bus zu erreichen. Daher blieben mir Reiners Erfahrungen erspart. Als ich 1x in Lauterbourg auf den deutschen Zug wartete – und es war nicht der letzte – musste ich aber einem Franzosen mit Französisch-Brocken, Händen und Füßen klar machen, dass nach Strasbourg an dem Tage nichts mehr kommt ... Die Qualitätsunterschiede im ÖV zwischen Baden und Elsass sind deutlich!

Ziel war dabei nicht nur die Strecke bis Haguenau, sondern weiter bis Obermodern und auch die abgebaute Strecke bis Steinbourg bei Saverne. Die Bilder dieser Tour kann man unter daten.mueck.de1.cc/verkehr/frankreich/ komplett sehen, erste Daten habe ich in die Wikipedia eingestellt, weitere folgen noch.

Abgesehen vom Abschnitt über die Rheinbrücke ist die Strecke bis Obermodern prinzipiell befahrbar. Für Regelverkehr müsste sie sicher aufgearbeitet werden. Der Erhalt der Strecke war lange durch deutsche und französische Militärnutzungen entlang der Strecke gewährleistet. Vieles davon wird aber nicht mehr genutzt, so dass nun mit schneller fortschreitendem Verfall zu rechnen ist.

Die weitere Trasse Richtung Saverne ist abgebaut: teils zugewachsen, teils zum Radweg umgebaut, in geringem Maße auch durch Haus- und Straßenbauten eingeschränkt. Angeschaut habe ich mir auch diesen Teil, weil sie von der in Bau befindlichen TGV-Strecke



Haguenauer Strecke kurz vor Roeschwoog; Foto: Jacobs

gekreuzt wird. In Saverne hatte man sich einen TGV-Bahnhof gewünscht. Mit einer Reaktivierung auch des abgebauten Teils hinge an diesem Bahnhof nicht nur das kleine Saverne mit gut 12.000 Einwohnern, sondern über einen Shuttle-Zug auch Haguenau mit gut 34.000 Einwohnern und auch Karlsruhe. Träumen muss auch mal erlaubt sein ... ;-)

Kernproblem ist die Wintersdorfer Brücke, gebaut als reine Bahnbrücke, nach dem Krieg fast nur als Straßenbrücke genutzt. Zudem ist sie eine wichtige Rheinquerung für Radfahrer, dafür aber nicht optimal: Rechts der Schienen radelnd zu schmal und zu enges Überholen, zwischen den Schienen nöhlende Autofahrer hinter einem ... Ein internationaler Vertrag hält einen optionalen Korridor nördlich Strasbourg für Schnellverkehr offen. Dazu passt der Anschluss der TGV-Strecke an den Bestand in Vendenheim: Man könnte geradeaus auf das Haguenauer Gleis und weiter. Vor diesem Hintergrund wurde die Verbindung zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Für TGVs wäre sicher ein Brückenneubau nötig. Für eine Regionalverbindung wäre auch die denkmalgeschützte alte Brücke nutzbar, zweigleisig im Mischverkehr mit Autos als Stadtbahn bzw. Diesel-Tram-Train nach BOSTrab oder – bei vierspurigem Ausbau des Iffezheimer Übergangs – mit für Autos stillgelegter Brücke halbe/ halbe für Bahn und Rad.

Heiko Jacobs

Neues Liniennetz – Barrierefreiheit?

Am 18.11.2013 wird für die Tram ein neues Liniennetz eingeführt, das die Sperrung der östlichen Kaiserstraße beendet und die Phase der Sperrung des Südabzweiges Marktplatz (bis zum Abzweig Rüppurrer Straße) beginnen lässt. Die bisherige Sperrung war für alle,

die in die östlichen Stadtteile wollten, sehr umständlich, zwei Stadtteile verloren in dieser Zeit die direkte Verbindung in die City. Proteste dagegen verliefen im Sande, denn das Netz wurde so kurz vorher veröffentlicht, dass Umplanungen nicht mehr möglich waren.

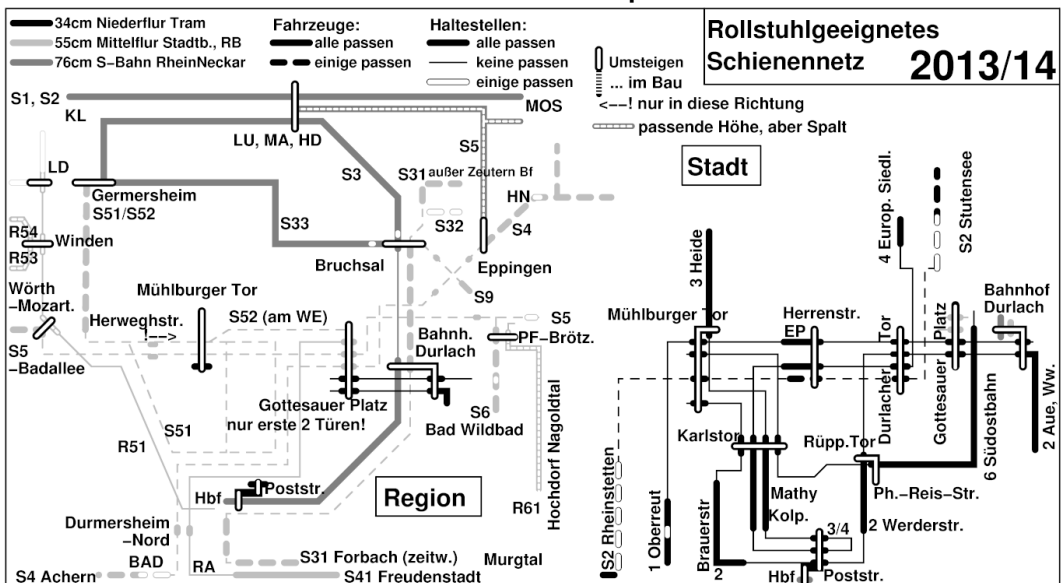
Das neue „Umleitungs“-Netz ab dem 18.11.2013 wird wohl – abgesehen von kurzen Bau-phasen – mindestens 2 Jahre gelten, eventu-ell noch länger. Deswegen lohnt sich ein ge-nauerer Blick auf dieses Netz, auch unter dem Aspekt, wie es sich auf die barrierefreien Ver-bindungen auswirkt. Das „Sommernetz“ wur-de ja auch dafür kritisiert, dass die nagelneue, eigentlich barrierefreie Südostbahn nur noch von wenigen Niederflurern bedient wurde.

Neu und ein **wesentlicher Fortschritt** für die Barrierefreiheit ist die für Niederflur umgebaute **Haltestelle Poststraße**. Durch ihre **Nähe zum Hauptbahnhof** ist nun auch dieser halb-wegs in das barrierefreie Netz eingebunden noch vor dem Umbau des Vorplatzes ca. 2016. Der Umweg über den Bahnhof Durlach ent-fällt nun für viele Rollstuhlfahrer. Als Netz geht verspätet auch der Halt „**Rüppurrer Tor**“, der – zwischen den alten Halten Bau-meisterstr. und Mendelssohnplatz gelegen – diese ersetzt. Letzterer bleibt für die 5 noch in Betrieb, die am Rüppurrer Tor wegen des Spalts am Bahnsteig nicht hält. Daher konnte auch die Rintheimer Strecke noch nicht umge-baut werden, obwohl sie im Sommer nicht bedient wurde: Man hätte nicht genug Nie-derflurer dafür. Bis die neuen Niederflurer ge-liefert und einsatzbereit sind und Rintheim angepasst ist, dauert es sicher noch ein Jahr. Ob die Neuen endlich auch auf der S1/S11

Barrierefreiheit bieten, ist noch nicht bekannt. Wieder wie vor der Kaiserstraßensperrung fah-ren die tw. mittelflurig fahrenden Linien S5/ S51/S52 und die (tw.) niederflurig fahrenden Linien S2, 1 und 4. Die 3 fährt ab Europaplatz zum Tivoli, wo sie wendet und zur 4 wird. Den Weg durch die Rüppurrer Str. übernehmen S4/S41 und 2. Da die 6 nicht von der Rüppur-rer Str. zur Südostbahn abbiegen kann, fährt sie nicht mehr über den Hbf. Die 5 fährt nun wie im Zielnetz der Kombilösung über den Kronenplatz. In der Ettlinger Str. fährt ein Bus.

In der **Region** wird zum allgemeinen Fahr-planwechsel am 15.12.2013 die **Stadtbahn-Nord in Heilbronn** eröffnet, wenn auch nur als Rumpfbetrieb, da die neuen Zweisystemer bis dahin noch keine Zulassung für den Eisen-bahnbetrieb bekommen werden. Bisher sind sie nur für den Straßenbahnbetrieb zugelas-sen, und so dürfen sie nur per Ausnahme bis zum Bahnhof Neckarsulm fahren, immerhin eine neue barrierefreie Strecke.

Offenbar schon fertig geplant und finanziert war der barrierefreie Umbau der Haltestelle **Untermühsiedlung**. Nachdem sich die Ver-waltung der Drogeriekette „dm“ in der Nähe ansiedelt, prüft man jedoch zunächst, ob das Änderungen erfordert. Fertig geplant, aber wohl noch in der Warteschlange für die Fi-nanzierung ist der Umbau der Haltestelle **Schlossplatz** in Durlach. Heiko Jacobs





TERMINE

BUZO, VCD und PRO BAHN

im Umweltzentrum:

**Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe**

Öffnungszeiten:

Di-Do 9-12 Uhr, Di+Do 14-17

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
Infos unter 0721 / 38 05 75 über Ort,
Treff oft im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Aktiventreffen

i. d. Regel am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
5.11., 3.12., 7.1., 4.2., 4.3., 1.4., 6.5., 3.6., 1.7., 5.8.

VCD-Stammtisch:

zusammen mit der BUZO-AG Verkehr, s. o.

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17-20 Uhr,
donnerstags 16-19 Uhr, weitere
Termine siehe adfc-bw.de/karlsruhe o. Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 42,- €, VCD 50,- €

16. November

**„Hans guck´ in die Luft“ – Bundesweite
Aktion zum Aufzeigen der Verbreitung
von Radioaktivität.** Kirchplatz Philippsburg:
Demo und Störfall mit Luftballons, 11:00 Uhr.
siehe auch www.ag-schacht-konrad.de

18. November 2013

**Blitzlicht Rheinbrücke(n) –
BUZO-Gesprächskreis mit Informationen zu
den viel diskutierten Karlsruher Rhein-
brücken.** Umweltzentrum, 19:00 Uhr

2. Dezember 2013

**Grenzüberschreitender Schienennahver-
kehr – Bericht aus 20 Jahren länderüber-
greifender Arbeit.** Fachvortrag des TSNV.
Referent Werner Schreiner. Panoramasaal
VBK 4.OG, Tullastr. 71, 19:30 Uhr

19. Februar 2014

ADFC-Mitgliederversammlung, 19:00 Uhr,
Umweltzentrum.

kais-pizza.de

Heim Service
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



täglich: **11-23**

Tel: 0721- **37 37 34**



Bahnhof Bouxwiller, Gleisseite – leider ohne Gleise – an
der ehem. Strecke Obermodern-Saverne; Foto: Jacobs