umwelt&verkehr Karlsruhe

ISSN 1612-2283 7. Jg. 2/09 Juli - November 2009

Radfahren
Geothermie Landau
Verkehrsentwicklungsplan
Nordtangente-West



Günstige KVV-Karten 4x im Jahr

BUZO UMWELTZENTRUM

PRO BAHN e.V.
Baden-Württemberg

VCD Verkehrsclub Deutschland

Inhalt:

Radtourismus in PAMINA..... 2
Vorwort..... 3
Neues aus der BUZO..... 3
GEO-X: Strom, der aus der Tiefe kommt..... 4
Fahrradstraßen in Karlsruhe..... 5
Neues und Gutes..... 6
Verhindert Finanzsystem Nachhaltigkeit?..... 7
Eisenbahn in Kambodscha – Eindrücke..... 8
PRO BAHN hat einen neuen Vorstand..... 9
Ortsumgehung Knielingen – Nordtangente durch die Hintertür?..... 10
Neuer Vorstand beim VCD..... 11
Neuer Service macht Lust aufs Rad..... 11
Broschüre „Fahrradmitnahme“ im UZ..... 11
VCD LV BAWÜ dieses Jahr 2x „on Tour“:.. 12
CarSharing im Steigflug..... 13
Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe..... 14
KVV-Jahreskartenaktion für Mitglieder..... 15
Termine..... 16

Radtourismus in PAMINA

In der Stadtinformation Ettlingen (Schloss, 07243 / 101-221) können sich interessierte Radwanderer Informationen über Touren ab Ettlingen besorgen, sowohl Tagestouren zwischen 18 und 120 km, als auch mehrtägige Touren in Pfälzer Wald und Vogesen.

Wenn man innerhalb von 2 Monaten eine kurze Beurteilung der Tour (etwa 3-5 Sätze über Tour, Beschreibung, Region, Natur, Gastronomie, Hotel,...) bei der Stadtinformation abgibt, gibt es einen Gutschein eines Ettlinger Restaurants. Weitere Informationen unter www.schwarzwald-radtouristik.de und Manfred Neubrand, Telefon 07243 / 90621, vor allem für die Buchung der Unterbringung (Rabatt).

Walter Suppanz

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:	geo-x GmbH, Uwe Haack, Christiane Köhler, Karola Magerl-Feigl, Hans Seiler, stadtmobil Karlsruhe
Titelfoto:	**Fahrradstraße in der Sophienstraße** Foto: 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 Leserinnen, liebe Leser,

die letzte Kommunalwahl brachte so manche Überraschung: In Karlsruhe landen die Grünen auf Platz 2, in Stuttgart sogar auf Platz 1. Wählergruppierungen haben kräftig zugelegt. Auch wenn die Initiativen BUZO, PRO BAHN und VCD parteiunabhängig sind, zeigt uns das Wahlergebnis, welchen Stellenwert Umwelt und Verkehr bei der Wahlentscheidung haben. Im Vorfeld der Wahl mussten sich Gemeinderatskandidat(inn)en bei einer Veranstaltung der Umweltverbände im Birkenhof in Daxlanden den Fragen der Ehrenamtlichen stellen. Die nächsten Jahre werden zeigen, ob man sie beim Wort nehmen kann, so z. B. beim Aus für die Nordtangente. In der Vergangenheit wurde der Umweltschutz bei der Abwägung mit der Wirtschaftsentwicklung meist hintangestellt: Kohlekraftwerk und Fleischwerk sind bekannte Beispiele. Schon hört man Stimmen zur Erweiterung des Industriegebiets Hagsfeld. Damit wären die Freiflächen zwischen Hagsfeld, Grötzingen und Weingarten in Gefahr.

Herr Dr. Casazza, Geschäftsführer von AVG, VBK und KVV stand uns für Fragen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Raum Karlsruhe zur Verfügung. Wir hoffen, dass beim Bau der umstrittenen U-Strab der ÖPNV auch in den übrigen Bereichen stetig weiterentwickelt wird: so z. B. durch den Umbau der Linie 5 zum Einsatz von Niederflurwagen. Über die Visionen zum Schienenverkehr in die und in der Pfalz wird im Juli Herr Heilmann vom Aufgabenträger in der Südpfalz berichten. Es bleibt also spannend. Wirken Sie mit!

Viel Spaß bei der Lektüre wünschen wie immer

Neues aus der BUZO

Personalwechsel im Umweltzentrum

Unsere langjährige Mitarbeiterin Margarete Ratzel möchte neue Wege gehen. Über fünf Jahre hat Sie das Umweltzentrum betreut, hatte immer ein offenes Ohr für die Fragen von Bürgerinnen und Bürgern, koordinierte Aktionen der Umweltverbände, trug maßgeblich zur Herausgabe der Verbraucherbroschüre „Grüner Marktplatz Karlsruhe“ bei und unterstützte uns Aktive, wo sie nur konnte. Mit ihrer ansteckenden Fröhlichkeit hat sie uns Aktive immer wieder motiviert und Struktur in unsere Arbeit gebracht.

Da hat es eine Nachfolgerin nicht leicht. Doch Mari Däschner, Geoökologin, bringt die nötige Lässigkeit mit, sich davon nicht beeindrucken zu lassen. Der umwelt&verkehr Nr. 2 in 2009 ist gedruckt und damit die Feuerprobe bestanden. Wir wünschen Margarete Ratzel für die Zukunft alles Gute und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Mari Däschner.



Margarete Ratzel im Umweltzentrum Foto: Uwe Haack



Mari Däschner am BUZO-Stand, „Tag der Erneuerbaren Energien“, 14. Juni 2009 Foto: Hans Seiler

Der Wechsel im Umweltzentrum bringt neue Öffnungszeiten mit sich. Dienstag bis Donnerstag vormittags und Donnerstag nachmittags steht Frau Däschner uns und Ihnen als Ansprechpartnerin der BUZO und des VCD zur Verfügung. Sie übernimmt auch die Gestaltung und Aktualisierung der BUZO-Internetseiten. Es lohnt sich also mal wieder bei www.umweltzentrum-karlsruhe.de reinzuschauen.

Johannes Meister

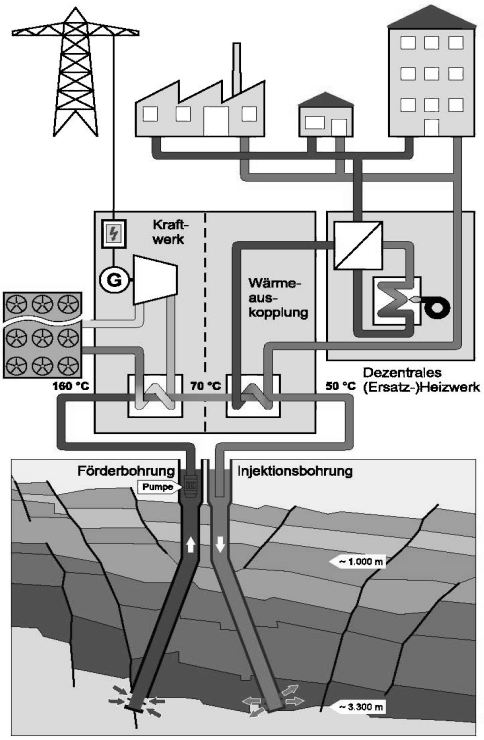
GEO-X: Der Strom, der aus der Tiefe kommt

Das Geothermie-Kraftwerk Landau

Wer einmal in einem Bergwerk war, weiß, dass es immer wärmer wird, je tiefer man in die Tiefe steigt. In Landau macht man sich das zunutze und erzeugt mit dieser Energie 3 MW Strom für ca. 6.000 Haushalte. Mit der Restwärme können darüber hinaus 300 Haushalte mit Fernwärme versorgt werden. Bis dahin war es aber ein langer Weg. Genau gesagt 3,5 km fast senkrecht nach unten. Anders als in den meisten anderen Regionen gibt es im Oberrheingraben Gesteinsschichten, die in dieser Tiefe 160°C heißes Wasser führen. Mit zwei Tiefenbohrungen wurden diese Schichten angezapft. Der vor dem Bau des eigentlichen Kraftwerks weithin sichtbare Bohrturm bohrte sich Schicht für Schicht in den Untergrund. Etappenweise wurde ein Betonrohr gegossen, durch das heißes Wasser nach oben gefördert wird und ein Zweites, mit dem das abgekühlte Wasser wieder in die Tiefe gepresst wird.

Das was dazwischen passiert, ist das eigentlich Entscheidende. Das überhitzte Wasser dient der Erzeugung von Dampf, der seinerseits eine Turbine mit Stromgenerator antreibt. Wegen der im Vergleich zu einem Kohlekraftwerk niedrigen Temperatur ist es jedoch nicht Wasserdampf des geförderten Thermalwassers, der die Turbine antreibt, sondern vom Wasser erhitztes Isopentan, eine Kohlenwasserstoffverbindung, die bei niedrigen Temperaturen verdampft. Ein Teil der Restwärme kann zur Erzeugung von Fernwärme genutzt werden.

Schema der Geothermienutzung in Landau







Links: Mit einem Bohrturm aus der Erdölindustrie wurden die Bohrungen durchgeführt Fotos: geo-x GmbH
Rechts: Beim Zirkulationstest vor Inbetriebnahme wurde die Erdwärme durch austretenden Wasserdampf sichtbar

Dass das Projekt in Landau so gut läuft, ist nicht selbstverständlich. Denn auch mit umfangreichen Voruntersuchungen ist nicht gewährleistet, dass Wasser mit der benötigten Temperatur gefördert werden kann. Andere Projekte, wie im elsässischen Soultz-sous-Forêts, waren in der Vergangenheit weniger erfolgreich. Die Probleme, die in Lörrach und Staufen aufgetreten sind, müssen in Landau jedoch nicht befürchtet werden. In Lörrach wurde kaltes Wasser in heiße Granitschichten gepumpt. Das Wasser sollte sich eigene Wege im Granit schaffen und erwärmt wieder abgepumpt werden (Hot-Dry-Rock-Verfahren). Doch das Aufreißen der Gesteinsspalten führte zu Erdbeben und

Schäden in der Umgebung. In Staufen wurde durch ein oberflächennahes Erdwärmeprojekt eine kalkhaltige Schicht angebohrt. Eindringendes Wasser ließ das Material aufquellen und hebt seit dem die historische Innenstadt an.

Aber auch in Landau gilt es grundlegende Fragen zu klären. Anders als geplant kann die Pumpenanlage im Förderrohr nicht mit Pflanzenöl geschmiert werden. Es wird nun untersucht, ob das jetzt zum Einsatz kommende Mineralöl vollständig abgeschöpft werden kann, um ein Eindringen in das Erdreich zu verhindern. Die Entwicklung der Geothermie bleibt also weiter spannend. Verantwortungsbewusstsein muss dabei in jedem Fall im Vordergrund stehen.

Johannes Meister

Fahrradstraßen in Karlsruhe

Für Radfahrer ist die Ausweisung von Straßen als Fahrradstraßen eine erfreuliche Entwicklung. Hier sind sie gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern bevorzugt und dürfen auch nebeneinander fahren. Autofahrer müssen sich der geringeren Geschwindigkeit anpassen und dürfen höchstens 30 km/h fahren. Soweit die Theorie. Wer öfters auf den Karlsruher Fahrradstraßen unterwegs ist, wird jedoch feststellen, dass manchen Autofahrern die geltenden Regeln nicht so geläufig sind. Es wird gedrängelt, schnell gefahren, gehupt und geschimpft, dazu kommen oft noch Lieferwagen, die vor allem vormittags zusätzlich zu den am Rand parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn blockieren. Solche gefährlichen Situationen entstehen beispielsweise auf den Abschnitten des Zirkels und der Herrenstraße. Es ist offensichtlich, dass es noch einiges an Aufklärung bedarf, bis das sichere Radfahren auf den Fahrradstraßen auch in der Praxis funktioniert. Wenn die Schilder, die den Beginn und das Ende der Fahrradstraße markieren, besser sichtbar aufgestellt würden, wäre schon der erste Schritt getan. Besonders auf dem Zirkel fallen die Schilder kaum auf. Eine farbliche Markierung direkt auf der Fahrbahn wie bei der Sophienstraße könnte auch zu einer verbesserten Wahrnehmung bei den Autofahrern beitragen. Viel problemloser geht es dagegen auf der Erbprinzenstraße vor dem Naturkundemuseum zu. Aber da sind Kraftfahrzeuge auch nicht erlaubt! Schade nur, dass dieser Abschnitt der Fahrradstraße so kurz ist. Es bleibt zu hoffen, dass die bestehenden Fahrradstraßen, besonders der Zirkel, bald besser gekennzeichnet werden und Karlsruhe in Zukunft noch viele weitere Fahrradstraßen ausweist, z. B die Verlängerung der neuen Fahrradstraße Sophienstraße bis zur Reinhold-Frank-Straße. Mari Däschner

Jetzt direkt am Werderplatz!
Laden 3
Naturkost und Naturwaren
Werderstraße 43
76137 Karlsruhe
0721/ 38 81 71

Neues und Gutes

Das Land Rheinland-Pfalz hat angekündigt, die **Elektrifizierung der Bahnstrecke Karlsruhe-Landau-Neustadt** zum nächsten Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Das teilte Ministerpräsident Beck in einem Schreiben an den Landkreis Südliche Weinstraße mit. Damit rückt der Ausbau der wichtigen Strecke in die Pfalz, der von den anliegenden Kreisen und Kommunen schon länger gefordert wird, erstmals in greifbare Nähe. Allerdings dürfte bis zur Umsetzung noch reichlich Zeit vergehen. Der nächste Bundesverkehrswegeplan gilt erst ab 2015. Aktuell laufen bereits die Bauarbeiten zur **Elektrifizierung der Strecke Wörth-Germersheim.**

Der VCD Karlsruhe begrüßt die Planungen jenseits des Rheins, die dazu beitragen können, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Von Bedeutung sind sie nicht zuletzt auch im Hinblick auf den Bedarf für den Bau einer weiteren Autobrücke über den Rhein. Von Pfälzer Seite werden dafür regelmäßig (vermeintlich) steigende Verkehrszahlen als Hauptargument ins Feld geführt.

Aus drei mach fünf: Karlsruhe hat zwei weitere „Fahrradstraßen". Nach Zirkel, einem Teil der Erbprinzenstraße und der Hagsfelder Allee sind nun auch ein Abschnitt der Herrenstraße zwischen Erbprinzenstraße und Amalienstraße und ein 800 Meter langes Stück der **Sophienstraße** als „Fahrradstraße" ausgezeichnet. Dort haben Radfahrer Vorrang vor dem motorisierten Verkehr. Der aufgewertete Abschnitt der Herrenstraße ist Teil der Cityroute Süd.

Der „Karlsruher", die Bonusmünze der City Initiative Karlsruhe, ist vor drei Jahren als ausschließliche Subventionierung von Autofahrern gestartet. Beim Einkauf zu einem bestimmten Betrag in den beteiligten Geschäften gibt es eine Silbermünze im Gegenwert von 50 Cent, die ursprünglich nur in Parkhäusern eingelöst werden konnte. Bus- und Bahnfahrer konnten das Angebot erst später nutzen. Nun hat die „City Initiative" auch die Radfahrer entdeckt. Das Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof nimmt die Münzen an. Für zwei „Karlsruher" gibt es eine Tageskarte, für deren fünf eine Wochenkarte.

Wer das Angebot als Rad- oder Bahnfahrer nicht in Anspruch nimmt, zahlt dennoch für die Autofahrer mit. Der Anteil, den die beteiligten Geschäfte an der Bonusmünze zahlen, wird selbstverständlich über die Preise auf sämtliche Kunden umgelegt.

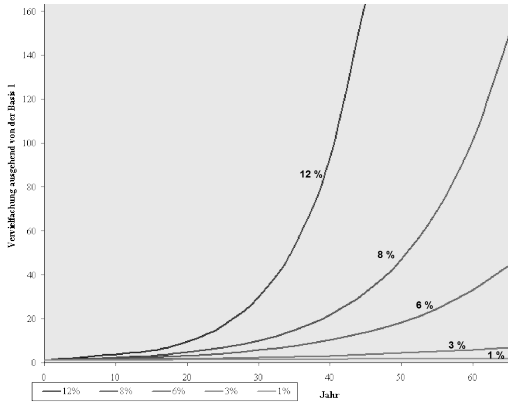
Die Doppelhaltestelle am Europaplatz bringt mobilitätseingeschränkte Bahnfahrer in Schwierigkeiten, wenn die eigene Straßenbahnlinie weit entfernt an zweiter Stelle hält. Eine Markierung auf dem Bahnsteig soll jetzt versuchsweise Abhilfe schaffen. Das dort markierte helle, taktile Quadrat neben der Litfaßsäule können Kunden, die Probleme beim Einsteigen haben, dazu nutzen, um den Fahrer auf einen weiteren Halt in erster Reihe aufmerksam zu machen. Ggf. hilft er auch beim Einsteigen, versprechen die Verkehrsbetriebe. Die gute Initiative hat aber zwei Haken: Das „Aufmerksamkeitsfeld" gibt es nur am nördlichen Bahnsteig des Europaplatzes, nicht hingegen in Gegenrichtung vor der Postgalerie. Und Hinweisschilder oder Erklärungen zu der unscheinbaren hellgrauen Fläche gibt es auch nicht. Der Erfolg des Verkehrsversuchs hängt also davon ab, dass sich Sinn und Funktionsweise rumsprechen. Wir tun es hiermit. Reiner Neises



Verhindert das Finanzsystem Nachhaltigkeit?

Die Antwort, die der Wirtschaftswissenschaftler Wolfgang Berger, ehemals Professor an der Hochschule Pforzheim, im März bei seinem Vortrag im überfüllten Umweltzentrum auf diese Frage gab, lautete: „Ja." So überraschend die Finanzkrise für die breite Öffentlichkeit kam, so einfach und plausibel war seine Erklärung dafür, dass sie zwingend kommen musste: Zinsen können Banken ihren Kunden nur bezahlen, wenn sie andere Kunden haben, die in mindestens gleichem Umfang Zinsen bezahlen und sich dafür entsprechend verschulden. Je größer das Vermögen in der Gesamtheit, desto mehr Schulden müssen dem entgegenstehen. Zinseszinsen führen zu einer exponentiellen Entwicklung dieses Teufelskreises, bis die große Spekulationsblase platzt und das ganze System zusammenbricht. Nachhaltigkeit habe in diesem System keinen Platz, weil die Zinslast, die in jedes Produkt eingerechnet ist und häufig sogar den größeren Preisanteil ausmache, die meisten Unternehmer zu schnelllebigen Entschlüssen zwinge.





Ackermann und die Deutsche Bank lassen grüßen: Aus der Exponentialkurve lässt sich ablesen, wie mit steigenden Renditeerwartungen das Finanzsystem schneller in die Krise schlittert.

Ähnlich einfach klang die Empfehlung des Referenten für eine Reform des Systems: Zinsen abschaffen und das Geld mit einer Art negativem Zins („demurrage") belasten. Geld, das nicht ausgegeben wird, verliert danach an Wert. Mit diesem Ansatz, der auf den Sozialreformer Silvio Gesell (1862-1930) zurückgeht und auch Regionalwährungen wie dem Karlsruher Carlo zugrunde liegt, soll ein Anreiz geschaffen werden, das Geld nicht auf der Bank zu horten, sondern beständig im Wirtschaftskreislauf zu halten. Das Ergebnis: Kein Zwang zum ständigen Wirtschaftswachstum und dennoch jede Menge Innovationen, Vollbeschäftigung und mehr Kaufkraft für alle.

Blühende Landschaften ohne Zinsen also? So sehr Berger mit seiner Problemanalyse überzeugen konnte, so viele Fragen blieben gerade im Hinblick auf die Nachhaltigkeit offen. Innovationen und mehr Kaufkraft sind keineswegs eine Gewähr für mehr Nachhaltigkeit und einen besseren Schutz unserer Lebensgrundlagen. Luxus ist in aller Regel das genaue Gegenteil davon. Macht es da wirklich Sinn, die heutige Konsumhysterie mit ihren fatalen Folgen noch aufzuwerten, indem der Anreiz zum ständigen Geldausgeben zum Schlüssel des Finanzsystems gemacht wird?

Dennoch: Dass unser Wirtschaftssystem nicht zukunftsfähig ist, lag schon lange auf der Hand. Um überhaupt Alternativen dazu entwickeln zu können, muss zunächst die systemimmanente Denkblockade in unseren Köpfen aufgehoben werden, die fast sämtliche Wirtschaftsanalysen von Politik und Medien bestimmt. Der Vortrag von Berger war ein wichtiger Beitrag dazu.

Reiner Neises

Weitere Informationen zum Regionalgeld Carlo unter www.carlo-regional.de

Die Eisenbahn in Kambodscha – Eindrücke von einer Reise

Das Eisenbahnnetz in Kambodscha ist zur Zeit der Kolonisation von den Franzosen erbaut worden. Es ist ein Meterspurnetz mit zwei Streckenzweigen, ausgehend von der Hauptstadt Phnom Penh.

Eine Strecke führt nach Sihanoukville zum größten Überseehafen des Landes im Golf von Siam mit einer Länge von 230 km, und die zweite führt nach Battambang und weiter nach Poipet an der thailändischen Grenze – von dort geht es weiter nach Bangkok in der gleichen Spurweite – und ist bis Battambang 290 km lang und bis Poipet noch einmal 120 km. Die Strecken sind alle eingleisig.

Eine nähere Bekanntschaft mit der kambodschanischen Eisenbahn machte ich in Sihanoukville. Ich lernte dort zufällig den Bahnhofsvorsteher Herrn Lam Sam kennen, der bei der Deutschen Reichsbahn in Gotha mehrere Jahre studiert hatte und ein ausgezeichnetes Deutsch sprach.

Seine Frau brachte uns ein paar Stühle vor die Tür und schon konnte im Angesicht einer dort stehenden fünfzig Jahre alten französischen Diesellokomotive von Alstom auf dem sonst verlassenen Bahnhof das Interview beginnen.

Die Eisenbahn ist von den Franzosen in erster Linie als Güterbahn gebaut worden. Der Personenverkehr in früherer Zeit beschränkte sich auf alle zwei Tage; einen Tag hin, den anderen Tag wieder zurück. Heute gibt es auf der Strecke Sihanoukville – Phnom Penh keinen Personenverkehr mehr, weil der Gleisbau so desolat ist, dass immer mal wieder Entgleisungen vorkommen. Die Holzschwellen werden gestohlen und als Brennholz benutzt, und das Kleineisen wird demontiert und für andere Zwecke benutzt oder als Schrott verkauft. Um das Problem mit den Holzschwellen in den Griff zu bekommen, sollen Versuche mit Betonschwellen gemacht werden. Eingestellt worden auf dieser Strecke ist der Personenverkehr 2003. Zwischen Phnom Penh und Battambang fährt noch ein Touristenzug, am Samstag hin, am Sonntag wieder zurück. Er braucht für die 290 km lange Strecke zehn bis zwölf Stunden! Also nähert er sich seinem Ziel so mit 25 bis 30 km/h. Güterverkehr gibt es auf den Strecken noch; es werden Kohle, Zement und Öl tranportiert. Im Nordosten auf der Strecke nach Thailand findet zur Zeit überhaupt kein Verkehr mehr statt.

Geplant ist, die Strecke nach Sihanoukville mit 8 Mio. US-$ auszubauen, um einen Containerverkehr nach Phnom Phen zu ermögli-



Abgestellter Personenwagen in Phnom Penh ↑
Französische Dampflok im Bahnhof Phnom Penh ↓



chen. Die Strecke muss soweit ertüchtigt werden, dass man auf ihr mit 50 km/h fahren kann, denn nur dann ist sie konkurrenzfähig zur Straße. Die Asian Development-Bank (ADB) hat die 8 Mio. genehmigt, und das Geld ist auch schon von Kambodscha angefordert worden. Es wurde festgelegt, dass vom März 2008 an innerhalb von 24 Monaten mit den Bauarbeiten angefangen werden soll. Bis jetzt ist leider noch nichts passiert! Dezidierte Pläne für einen diesbezüglichen Gleisumbau zwischen Bahnhof Sihanoukville und dem Hafen liegen vor. Daran kann es also nicht liegen!

Bewerkstelligt wird der Schienenverkehr mit 20 fünfzig Jahre alten französischen vierachsigen diesel-elektrischen Lokomotiven von

Alstom, einer chinesischen Lokomotive, die dauernd kaputt ist und einer tschechischen Lokomotive. Ursprünglich wurden 4 tschechische Lokomotiven geliefert, aber 3 Stück sind durch Minen zerstört worden.

Mit Dampf wurde das letzte Mal 1987 gefahren! Es gibt bei den Zügen keine durchgehende Bremsleitung mehr, sie ist defekt. Auf jedem dritten oder vierten Wagen sitzt ein Bremser. Und auch der Bahnhof von Sihanoukville hat so seine Geschichte: Er ist eine sehr moderne, für die dortigen Klimaverhältnisse optimale aber unvollendete und inzwischen leicht heruntergekommene Betonkonstruktion. Er wurde von der Bundesrepublik Deutschland Anfang der sechziger Jahre in Form eines Entwicklungshilfeprojekts angefangen und fast vollendet. Doch plötzlich unvermittelt wechselte die kambodschanische Regierung ihre Ideologie und schwenkte zur DDR um. Sofort stellte die BRD natürlich ihre Entwicklungshilfe ein – und so sieht der Bahnhof heute immer noch aus! Er ist größtenteils unbewohnt, weil der Innenausbau nicht stattgefunden hat, und eine Zufahrtsstraße gibt es auch nicht.



↑ *Bahnhof Sihanoukville*
↓ *Franz. Diesellok von 1969*

Fotos: Christiane Köhler



Zu einer gewissen Berühmtheit, zumindest in Eisenbahnfankreisen, haben es auf den Gleisen der kambodschanischen Eisenbahn die sog. Bamboo Trains gebracht. Das sind rechteckige Platten aus Holz oder, wie der Name schon sagt, aus Bambusrohren zusammengebundene Plattformen, die auf der Unterseite mit vier Achslagern und zwei Radsätzen versehen sind. Einer der Radsätze wird per Treibriemen von einem kleinen Motor aus einer Wasserpumpe, einem Notstromaggregat o.ä. angetrieben. Mit diesen Gefährten werden sowohl Waren wie auch Personen in abgelegene Gegenden tranportiert. Wenn ein Güterzug kommt, wird der Bamboo Train von den Gleisen gehoben, und wenn sich zwei Bamboo Trains kreuzen, darf der beladenere auf den Gleisen bleiben und der leichtere wird herausgehoben. Aber das Straßennetz wird immer mehr ausgebaut und die Bamboo Trains werden durch Mopeds auf der Straße ersetzt. Es gibt aber noch einige, besonders auf der Strecke nach Battambang; sie fahren wirklich durch sehr abgelegene Gegenden.

Es war eine sehr interessante Reise durch Kambodscha, nicht nur, aber auch in Sachen Eisenbahn.

Johannes Hertel

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat einen neuen Vorstand

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat anläßlich seiner diesjährigen Jahreshauptversammlung einen neuen Vorstand gewählt:

Den Posten des ersten Vorsitzenden übernahm Norbert Stützle, als Stellvertreter sind gewählt worden Jörg Maurer und Gerhard Stolz, als Beisitzende Herbert Jäger und Martin Theodor Ludwig, als Kassenwart Johannes Hertel und als Kassenprüfer Reinhold Hillenbrand und Wolfgang Melchert.

Die Vorstandswahl findet alle zwei Jahre statt.

Wir wünschen dem neuen Vorstand viel Erfolg bei seiner Arbeit!

Ortsumgehung Knielingen – Nordtangente durch die Hintertür?

Die Diskussion um die „Nordtangente“ ist neu entflammt. Seit OB Fenrich Anfang des Jahres vorschlug, sich von einer durchgehenden Nordtangente zu verabschieden, hagelt es öffentliche Erklärungen von den Befürwortern dieser autobahnähnlichen Straße durch Karlsruhes Norden. Und selbst die eigene Fraktion (CDU) wendet sich gegen diesen Vorschlag und möchte an der ursprünglichen Nordtangentenplanung festhalten.

Was bedeutet die Entwicklung tatsächlich?

Hat OB Fenrich einen endgültigen Abschied von diesem umstrittenen Straßenbauprojekt eingeläutet – oder ist es vielleicht nur ein kluger Schachzug, damit der Widerstand der nördlichen Stadtteile Karlsruhes nachlässt? Und vor allem: **Was bedeutet dieser Vorschlag für Knielingen?**

Zunächst noch einmal zu den Fakten:

OB Fenrich schlug vor, sich von der ursprünglichen Planung einer durchgängigen Nordtangente zu verabschieden, da diese gegenwärtig und absehbar im Karlsruher Gemeinderat nicht durchsetzbar sei. Der Rathauschef betonte wiederholt, dass die Lösung nur „Zug um Zug“ zu erreichen sei.

Dieses Vorgehen solle ermöglichen, dass die beiden „Endstücke“ der ursprünglichen Nordtangententrasse im Osten (Hagsfeld) und Westen (Knielingen) gebaut werden können. Das westliche Stück soll die 2. Rheinbrücke mit der B 36 verbinden. Es bleibe dann späteren Generationen überlassen, wie sie weiter verfahren.

Auswirkungen für Knielingen

Wer sich in Knielingen auskennt, weiß, dass es aufgrund der Lage der geplanten 2. Rheinbrücke zwischen Raffinerie Miro und Papierfabrik Stora Enso eine nördliche **„Umgehung“ Knielingens** nicht geben kann: zwangsläufig würde die Straße sehr nahe an der bestehenden Wohnbebauung und dem geplanten neuen Wohngebiet auf dem ehemaligen Kasernengelände verlaufen.

Knielingen in der Lärmzange

Nicht nur die unmittelbar dort wohnenden Knielinger wären betroffen:
Wie wir es schon bei der Südtangente erleben, schallt der Lärm – je nach Windrichtung – auch in andere Wohngebiete weit hinein.

Naherholung und Naturgebiet wird zerstört

Darüber hinaus würde die angebliche „Nordumgehung“ den letzten Rest von Naherholung in diesem Teil Knielingens sowie das urwüchsige Naturgebiet „Waid“ zerstören.



Idyll Waid *Foto: Karola Magerl-Feigl*

Neues Gewerbegebiet in Knielingen?

In den Augen der Planer würde eine solche Straße das Gewerbegebiet Knielingen-West ideal erschließen – und weitere Industrieansiedlungen direkt vor unserer Haustür rücken damit in bedrohliche Nähe.

Entlastung für die Südtangentenanwohner?

Den südlichen Stadtteilen, die unter dem Lärm der Südtangente leiden, wird oftmals eine Verbesserung ihrer Situation durch den Bau einer Nordtangente in Aussicht gestellt. Wie wir von Verkehrs- und Lärmexperten jedoch wissen, würde die erwartete Verkehrsverlagerung auf eine Nordtangente keine wirklich spürbare Lärmentlastung für die Südtangenten-Anwohner bedeuten.

Fazit :

Mit dem Bau einer „Nordtangente-West“ oder „Nordumfahrung Knielingens“ würde die Wohn- und Lebensqualität Knielingens ein weiteres Mal verschlechtert, nachdem erst im vergangenen Jahr der Bau eines weiteren Kohlekraftwerks der EnBW sowie die Energieerzeugung von Stora Enso durch eine (Müll-)Verbrennungsanlage durch das Regierungspräsidium genehmigt worden war.

Karola Magerl-Feigl, Gastbeitrag für KANU --- Knielinger Arbeitskreis Natur und Umwelt

Neuer Vorstand beim VCD Kreisverband

Auf der Mitgliederversammlung am 20.4.2009 wurde ein neuer Vorstand gewählt. Erster Vorsitzende ist nun Uwe Haack. Er löst damit den langjährigen Vorsitzenden Heiko Jacobs ab, der zusammen mit Walter Suppanz zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt wurde. Wiedergewählt wurde Philipp Horn, der für die Finanzen zuständig ist. Als Beisitzer sind Klaus Buggisch, Johannes Meister, Wolfgang Melchert und Reiner Neises im erweiterten Vorstand vertreten.

Heiko Jacobs kümmert sich auch weiterhin um die „umwelt&verkehr“ und um die Organisation der Jahresumweltkarte für unsere Mitglieder. Philipp Horn ist im VCD Landesvorstand, er hält den Direktkontakt nach Stuttgart. Uwe Haack macht die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

Wie bisher ist am **ersten Dienstag** im Monat der **VCD Aktiventreff**. In den ungeraden Monaten finden im Rahmen der Aktiventreffs Vorstandssitzungen statt, Beginn ist jetzt immer schon um **19.30** im Umweltzentrum.

Uwe Haack



Bekannte und neue Gesichter beim VCD-Vorstand, von links nach rechts, stehend: Wolfgang Melchert (Beisitzer), Johannes Meister (Beisitzer), Heiko Jacobs (stellv. Vorsitzender), Klaus Buggisch (Beisitzer), sitzend: Walter Suppanz (stellv. Vorsitzender), Reiner Neises (Beisitzer), Uwe Haack (1. Vorsitzender) nicht abgebildet: Philipp Horn (Kassenwart) *Foto: Uwe Haack*

Neue VCD-Broschüre „Fahrradmitnahme“ im Umweltzentrum erhältlich

Wer schon immer mal weiter entfernt liegende Regionen in Baden-Württemberg mit dem Rad erkunden, aber nicht schon zu Hause losfahren wollte, scheiterte bisher recht schnell am landesweiten Verbündedschungel. Die neue VCD-Broschüre schafft hier Abhilfe: In einer landesweiten Übersicht sind die einzelnen Verkehrsverbünde samt ihren jeweiligen Konditionen für die Radmitnahme in Bus und Bahn zusammengestellt. Aber auch Hinweise für Gruppenreisen mit dem Fahrrad u.a. finden Interessierte in dem neuen VCD-Service-Faltblatt.

Neuer Service macht Lust aufs Rad

Ob Schwäbische Alb, Kloster Maulbronn, Limes oder Naturpark Oberes Donautal – wer diese faszinierenden Ausflugsziele gerne mit dem Rad erkunden und das Auto zu Hause stehen lassen will, dem bietet der VCD auf seiner Homepage mit seiner landesweiten Übersicht an Radmitnahme-Angeboten einen besonderen Service an. Interessierte finden neben Angaben zur Strecke und zum Fahrzeitraum auch direkte Links zu Tarifen, Fahrplänen und Freizeittipps. Gültig für die Saison 2009, mit 17 Vorschlägen zu Radzügen und -bussen, sie werden laufend erweitert:
www.vcd-bw.de/service/radverkehr/radzuege

Der VCD LV BAWÜ geht dieses Jahr gleich zweimal „on Tour“:

Auf unserer **ersten Tour** am **15. August 2009** wollen wir (mal wieder) Grenzen überschreiten: wir fahren nach **Schaffhausen**, der nördlichsten Stadt der Schweiz, und statten auch gleich dem rund 23 Meter hohen **Rheinfall** einen Besuch ab.

Treffpunkt ist um 11.00 Uhr in Singen. Gemeinsam machen wir uns dann auf den Weg nach Schaffhausen. Weiter geht's zum Rheinfall, den wir kurz nach Schaffhausen überqueren. Am Haltepunkt „Schloss Laufen am Rheinfall“ werden wir vielleicht schon „begrüßt“ vom Donnern und Tösen des größten Wasserfalls Europas. Nach einem kleinen Fußmarsch, der uns über dieses eindrucksvolle Naturschauspiel führt, erreichen wir Neuhausen. Hier besteht die Möglichkeit zum gemeinsamen Mittagessen. Danach fahren wir mit dem O-Bus zurück nach Schaffhausen, wo wir um 14.00 Uhr zu einer ca. einstündigen Stadtführung starten. Als Highlights erwarten uns in der Altstadt zahlreiche Renaissance-Gebäude, historische Brunnen, das Kloster Allerheiligen und der Schwabentorturm. Zurück nach Singen geht's um 16.42 Uhr, die letzte gemeinsame Etappe an diesem Tag. Ankunft in Singen ist ca. 16.56 Uhr.

Kosten: Anteilig BAWÜ-Ticket (ca. 6,00 €) & Fahrkarte Schaffhausen (ca.2,00 €) & Stadtführung (8,00 €).

Anmeldeschluss: Mittwoch, 29. Juli 2009

Unsere **zweite Tour** führt uns am **5. September 2009** zum 10-jährigen Jubiläum der Wieder-in-Betriebnahme der **Ermstalbahn** nach **Bad Urach**. Bekannt ist die Stadt am Fuße der Schwäbischen Alb für ihren Wasserfall und den alle zwei Jahr stattfindenden Schäferlauf.

Wir treffen uns um 10.15 Uhr in Stuttgart-Hbf. Um 10.35 Uhr geht die Reise nach Herrenberg, wo unser Anschlusszug nach Bad Urach schon wartet. Die Fahrt führt uns auf der Strecke der „Ammertalbahn“ nach Tübingen, den Neckar entlang bis nach Metzingen. Von dort geht es auf der „Ermstalbahn“-Route weiter. Bad Urach erreichen wir gegen 12.25 Uhr. Hier besteht die Möglichkeit für ein gemeinsames Mittagessen. Mit vollen Mägen und hoffentlich gut gelaunt wandern wir anschließend zum berühmten Bad Uracher Wasserfall. Dieser hat im Laufe der Zeit den Hang der Schwäbischen Alb mit einer eindrucksvollen „Tuff-Nase“ verziert. Um 16.32 Uhr machen wir uns über Metzingen auf die Rückreise nach Stuttgart Hbf. In Stuttgart werden wir gegen 17.38 Uhr ankommen.

Kosten: Anteilig BAWÜ-Ticket ca. 6,00 €

Anmeldeschluss: Mittwoch, 2. September 2009

Anmeldung erfolgt über die Landesgeschäftsstelle in Stuttgart.
Birgit Maier
Geschäftsstellenleiterin
VCD Landesverb. Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
fon (0711) 6 07 02 17
fax (0711) 6 07 02 18
eMail birgit.maier@vcd-bw.de
http://www.vcd-bw.de/



CarSharing im Steigflug

Selbst in der GRÜNE-Landesarbeitsgemeinschaft Ökologie meinte ein Verkehrsexperte, CarSharing würde auf absehbare Zeit keinen wesentlichen Beitrag zur Ökologisierung des Verkehrs leisten. Jetzt hat Stadtmobil Karlsruhe eine Grafik zur Entwicklung seiner Teilnehmer-Zahlen veröffentlicht, die etwas anderes aussagt: In der Region Karlsruhe steigen immer mehr auf CarSharing um. Eine Sättigung ist überhaupt nicht absehbar. Bei den Zahlen sind Firmenmitgliedschaften nur mit 1 gezählt, die Zahl der Nutzungs-Berechtigten liegt sogar über 8000. Eine ähnliche Grafik gibt es für Stuttgart, wenn auch mit kleineren Zahlen.

Wenn man sieht, wie viele Autos tagsüber in den Wohnstraßen stehen, kann man sich vorstellen, wie viel angenehmer es wäre, wenn die BesitzerInnen diese Autos verkaufen und stattdessen bei Bedarf ein CarSharing-Auto nutzen würden. Dann wäre in den Straßen wieder Platz für spielende Kinder und für ein normales Benutzen des Gehwegs. Wer auf sein Auto angewiesen ist, würde einen freien Parkplatz finden. Und da man bei Umstieg auf CarSharing nur noch halb so oft Auto fährt, wie mit dem eigenen Vehikel, wären auch weniger fahrende Autos unterwegs.



Wichtig wäre jetzt, dass noch mehr für den Umstieg geworben wird.

Johannes Honné



Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Karlsruhe

Karlsruhe erstellt seit Mitte '08 einen neuen Verkehrsentwicklungsplan als Teil des Masterplans 2015. „Generalverkehrspläne“ haben aber Tradition. Der letzte von '82 ist aber alles andere als aktuell. Auch der Flächennutzungsplan als letzte große auch verkehrliche Planung liegt schon 10 Jahre zurück.

Anders als bisher werden auch die Bürger am VEP beteiligt, später direkt, derzeit „nur“ über Gruppen (Verkehrsdienstleister, -erzeuger, -teilnehmer, Wirtschaft, Region, Umwelt- und Verkehrsverbände (incl. BUZO, PRO BAHN, VCD)), ergänzt durch Stadt und Politik. Drei Büros aus Südhessen organisieren und planen den VEP. Der Ablauf ähnelt anderen Beteiligungsverfahren mit Vorträgen und Kleingruppen, die Ideen entwickeln.

Nach einem ersten Treffen mit eher allgemeinerer Ideensammlung und dem zweiten, das sich speziell dem Lärmaktionsplan widmete, wurde beim dritten im März die Zustandsanalyse vorgestellt. Aus Analyse und Vorschlägen der Gruppen werden bis Juli drei Szenarien entwickelt, die unterschiedliche Lösungswege für Verkehrsprobleme aufzeigen und miteinander vergleichen sollen.

Für den VCD ist der VEP mehrfach interessant: Es geht um einen vernünftigen Ausgleich verschiedener Verkehrsarten. Das ist *DAS* Thema des VCD als verkehrsmittelübergreifender Verband. Außerdem wird beim VEP der Verkehr stadtweit analysiert. Solche Daten sind natürlich auch für die Arbeit des VCD sehr interessant. Natürlich ist es auch sehr wichtig, die Standpunkte aus der Sicht der umweltbewussten Verkehrsteilnehmer frühzeitig in solche Prozesse einzubringen. Umso weniger muss man vielleicht später aus unserer Sicht falsche Entwicklungen mühsam „reparieren“.

Die Analyse erbrachte das, was aufmerksame Beobachter wie wir schon intuitiv wussten: Topographie (eben) und Geschichte (großzügige Hauptstr.) bevorzugen Karlsruhe und man stand immer zum ÖV. Daher geht es allen Verkehrsarten vergleichsweise gut. Vom ÖV unserer Güte kann man anderswo nur träumen, ebenso von Reisezeitverlusten im Autoverkehr der Berufszeit von nur 5 Minuten (nur 1x 10 min, allenfalls überraschend: dies nicht auf Rheinbrücke oder Reinhold-Frank-Str., sondern auf der L 605 zwischen A 5 und Brauerstr.). Und diese „Engpässe“ haben als Regulativ für den Stadtverkehr einen positiven Effekt: die Staus bleiben am Rand der Stadt. Wäre der Stau weg, käme es zudem zu unerwünschten Verlagerungen ÖV→MIV. Parkplätze gibt es in der City auch genug. Verbesserungspotential scheint es nur im Detail zu geben (bspw. ÖV in den Randbereichen der Stadt), wobei es für uns nicht viel Neues gibt, da vieles schon auf unserer Agenda steht.

Resumee für uns: Es gibt keinen wirklichen Handlungsbedarf für den Ausbau der Straßen! Und man hat noch genug Luft für Verlagerungen auf den Umweltverbund, auch wenn andere beteiligte Gruppen das natürlich anders sehen. Aber wir können guter Hoffnung sein, dass die Fachplaner das Richtige vorschlagen. Heiko Jacobs

die Lösung

		S	P	O	R	T$_9$	L	I	C	H				
							I					G		
R	E	I	S	E	N$_8$		C		L				A	
					A	N	H	A	E	N	G	E	N	D$_3$
		V			B		T		I				G	
G		O			E				C		K			K
A		L		G					H		L			I
B	E	L	E	U$_4$	C	H	T	E	T		A$_8$			N
E		G		T							S			D
L		E					L				S			G
		F	A	L	T	B	A$_2$	R		S	I	C	H	E	R
		E		E			G				S			R
		D$_6$		B			E				C			E
		E	L	E	K	T$_7$	R	I	S	C	H			C
		R		N										H
		T						K	O	M	F	O	R	T



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

○ **Bestellung Jahreskarte** ○ **Antrag auf Mitgliedschaft**				Vergleich:
Mitglied in:	○ **BUZO** ○ **PRO BAHN** ○ **VCD**	**Zonen:**	**Preis: 1)**	KVV 1)
Mitgliedsnummer		○ **2**	**408,24 €**	453,60 €
Abholung …	○ Abholzeiten siehe Text	○ **3**	**536,76 €**	596,40 €
... oder Versand:	○ als Brief: 1,50 € 1) (unversichert)	○ **4**	**654,48 €**	727,20 €
(zuzüglich nebenstehender Mehrkosten)	○ als Paket: 7,50 € 1) (bis 500,– vers.)	○ **5 2)**	**783,– €**	870,– €
	○ Express: 8,60 € 1) (bis 500,– vers.)	○ **6 2)**	**907,20 €**	1008,– €
Startwabe: (oder „Netz“)		○ **Netz 2)**	**1131,84 €**	1257,60 €
Zielwabe:		**Laufzeit der Jahreskarte ab:**		
		○**1.2.**	○**1.5.**	○**1.8.** ○**1.11.**
Adresse:	Name	**bestellen und bezahlen bis:**		
Telefon	Straße	17.12.	15.3.	25.6. 24.9.
	Ort	**abholen ab:**		
	E-Mail	25.1.	26.4.	27.7. 26.10.

1) Preisänderungen vorbehalten

Stand der Preise: 1.1.2009
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 45,36 € und 125,76 €). 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.

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

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 neue, nicht übertragbare KombiCard für das ganze KVV-Netz für 60,– €/Monat (Partner 45,– €/Monat).*

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

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

TERMINE

9. Juli 2009
ÖPNV in Rheinland-Pfalz, Vortrag von Michael Heilmann vom ZSPNV-Süd Rheinland-Pfalz im Umweltzentrum um 19.30 Uhr

20. September 2009
Markt der Möglichkeiten in Durlach – Durlacher und Karlsruher Initiativen stellen sich vor, Durlacher Marktplatz und Saumarkt von 13 bis 17 Uhr

26. September 2009
Führung auf dem Windmühlenberg aus der BUZO-Veranstaltungsreihe, Leitung: Dr. rer.nat. Dieter Köhnlein, Treffpunkt Wikingerstr. 25, 10.45 Uhr, 5 €, BUZO-Mitglieder frei

14. Oktober 2009
Multifunktionale und nachhaltige Waldbewirtschaftung im Oberwald, Führung im Rahmen der Natura 2000-Kampagne. Treffpunkt Waldparkplatz beim Oberwaldsee 17 Uhr, Veranstalter: Stadt Karlsruhe Umwelt- und Arbeitsschutz

25. Oktober 2009
Der Auenwald vor der Haustür – die Rappenwörter Rheinauen, Entdeckungstour, BUZO-Veranstaltungsreihe, mit Simone Gilbert. Treffpunkt 14.30 Uhr Naturschutzzentrum Rappenwört, 5 €, BUZO-Mitglieder frei

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:

7.7., 4.8., 1.9., 6.10. 3.11., 1.12.

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 ⇐



Aktionstag Nordtangente 25.4.09, Foto: Uwe Haack

Touren des VCD Landesverbandes:
15. August 2009 Rheinfall, Schaffhausen
5. September 2009 Ermstalbahn
siehe Seite 12