

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283

4. Jg. Heft 3/06 Dezember 06 - Februar 07

**Landschaftsbild
und Umweltschutz**

Natur im Winter

**Stadtbahn
Germersheim**

Radnetz Karlsruhe

Stuttgart 21

**Hochwasserrückhalteraum
Bellenkopf/Rappenwört**

35
Jahre
BUZO

20
JAHRE
1986-2006
VCD
Ökologisch mobil

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wie geht es weiter mit unserer Umwelt in der Technologieregion Karlsruhe? Mehrere Großprojekte fordern Weichenstellungen, mit denen auch unsere Kinder und Enkel gut leben können. Neben der EnBW und der Papierfabrik Stora Enso (wir berichteten in der letzten Ausgabe) will auch die Wörther Papierfabrik Palm ein konventionelles Verbrennungskraftwerk zur Energiegewinnung bauen. Neben den Belastungen durch den Straßenverkehr werden durch diese Projekte die Qualität unserer Atemluft ab- und die Erzeugung des klimaschädlichen Kohlendioxids zunehmen. Wird der Hochwasserrück-

halteraum Bellenkopf-Rappenwört umweltfreundlich durch eine Dammrückverlegung realisiert oder wird die Frage mit dem geplanten Bau des Wasserkraftwerks Kastenwört verknüpft? Wenn Sie auch der Meinung sind, dass nicht Industrie und Verwaltung allein über diese Fragen entscheiden dürfen, dann helfen Sie mit: Durch aktive oder finanzielle Unterstützung der Karlsruher Umweltverbände und vor allem durch verantwortliches, umweltfreundliches Handeln, so z.B. bei der Wahl Ihres Verkehrsmittels. Wir laden Sie dazu herzlich ein, wie auch zu den Mitgliederversammlungen von BUZO

und PRO BAHN.

Schließlich hoffen wir, Ihnen mit der neuen Ausgabe des umwelt&verkehr wieder neue Anregungen für eigene oder gemeinsame Aktivitäten geben zu können.

Eine interessante Lektüre wünschen

BUZO, PRO BAHN und VCD

Johannes Hertel *Heiko Jacobs*
Johannes Meister

Inhalt:

BUZO-Vorwort.....	3	Umsteigen in Hagsfeld?.....	8	Bahnfahren wird 2007 wieder teurer... 10
2. Aufl. „Grüner Marktplatz Karlsruhe“..	3	Monopolkommission warnt erneut		Haltest. Herrenstraße barrierefrei..... 11
Papier sparen für unsere Umwelt.....	4	vor integriertem Bahnkonzern.....	8	Radroutenausbau in Karlsruhe..... 12
Landschaftsbild und Umweltschutz?....	4	Mobilitätskosten.....	8	Finanzierung von Stuttgart 21 unklar.. 13
Chemische Keule für den Hardtwald?..	5	Statistiker zählen Schienennetz.....	9	Hochwasserrückhalteraum Bellenkopf 14
Parke nicht auf unseren Wegen.....	5	Stadtbahn Karlsruhe –		Jahresmitgliederversammlungen
Jugendkrisis für den Umweltschutz.....	5	Wörth – Gernersheim.....	9	von PRO BAHN und BUZO..... 15
Naturbeobachtungen im Winter.....	6	Zwischen Tram und Flammkuchen... 10		TERMINE..... 16

Koordination und Jubiläen

Besitzt auch nach Jahren immer noch hohe Anziehungskraft und dokumentiert damit auch seine Wichtigkeit: Das Ko-

ordinationstreffen im Umweltzentrum mit informativem Frühstück (am Sa., den 14.10.06); Foto: U.Haack.



20 Jahre alt wird dieses Jahr der VCD-Bundesverband, s.a. www.vcd.org. Deutlich älter ist bereits die BUZO: Sie wurde dieses Jahr 35 Jahre alt! Ja



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

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

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

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

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

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

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: U. Haack, H. Jacobs, K. Lickert, J. Meister, M. Ratzel

Titelfoto: Pappelallee beim Thomashof; Foto: Johannes Meister

Impressum

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich, siehe Leiste in Heftmitte, außer bei Gastbeiträgen anderer Vereine.

umwelt&verkehr erscheint dreimal im Jahr. Der Bezugspreis ist im jeweiligen Mitgliedsbeitrag enthalten.

Abonnement für Nichtmitglieder 10,- €/Jahr

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

ich lade Sie herzlich zu unserer **Mitgliederversammlung** am 15.12.06 um 19.30 Uhr in das Umweltzentrum ein. Diesmal geht es um mehr als die übliche Routineveranstaltung. Es müssen Weichen für die Zukunft des Umweltzentrums und der BUZO gestellt werden. Dabei ist es schon wichtig, dass die Richtung von einer möglichst breiten Basis mitgetragen werden kann. Bei dieser Veranstaltung geht es auch um die Neuwahl des Vorstandes. Ich möchte für den Posten des 1. Vorsitzenden nicht mehr kandidieren, und dies wird mir nach mehr als 20 Jahren sicher nie-

mand verübeln. Dennoch habe ich noch genügend Motivation und Ideen, die ich an anderer Stelle in die BUZO einbringen könnte.

Vom ADFC gehen starke Bestrebungen aus, das Konzept des Umweltzentrums zu ändern. Der ADFC, der das Umweltzentrum bekanntlich als Untermieter mitträgt, verfolgt die Idee einer kundenorientierten Umgestaltung, die jedoch umfangreiche räumliche Veränderungen mit sich bringen würde und mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Gefunden wurde zunächst ein Kompromiss, der einen Be-

grüßungstresen im vorderen Raum und einige Verschönerungen vorsieht. Die ganzen Diskussionen, an denen sich zwangsläufig auch Vorstandsmitglieder von VCD und PRO BAHN beteiligt haben, hat Zeit und Nerven gekostet und ist nicht ohne Verstimmung unter den Beteiligten über die Bühne gegangen. Darüber wird auf der Mitgliederversammlung noch zu reden sein. Vermutlich auch dann, wenn wir bereits beim Tagesordnungspunkt Brezeln und Bier angekommen sind.

Bis dann, Ihr Uwe Haack

Einkaufsführer „Grüner Marktplatz Karlsruhe“: 2. Auflage

Wo kann man Fahrräder leihen? Wann kann man welche in Deutschland produzierten Schnittblumen kaufen? Wie kann man sicher sein, dass das Holz des Kleiderschranks aus umweltfreundlichem Anbau stammt?

Diese und andere Fragen zum nachhaltigen Leben, Handeln und Einkaufen beantwortet der soeben in zweiter, ergänzter und aktualisierter Ausgabe erschienene Einkaufsführer. Herausgeber ist der Agenda21-Arbeitskreis „Konsumführer“.

Auch die neue Ausgabe erhalten Sie wieder kostenlos bei uns im Umwelt-

zentrum (Kronenstraße 9), beim Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz (Markgrafenstr. 14), bei Greenpeace (Gewerbehof, Steinstr. 23) sowie im Weltladen (Kronenplatz). In Kürze kann diese überarbeitete Version auch wieder unter www.gruenermarktplatz.de eingesehen bzw. als PDF-Datei heruntergeladen werden.

Als Verbraucher/in haben Sie die Macht, durch Ihre Nachfrage und Ihr Handeln Märkte zu verändern: Denken Sie beim nächsten Einkauf daran!

Margarete Ratzel



BUZO-Jahresbericht

Der neue Bericht über den Tätigkeitszeitraum 9/05 bis 08/06 liegt vor. Er informiert über all unsere Aktivitäten. Ob Arbeitskreise, Umweltberatung, Veranstaltungen, Korkensammlung oder Info-

stände: Hier erfahren Sie, was uns bewegt hat und wir bewegt haben. Der Bericht liegt zur Einsicht im Umweltzentrum aus.

Margarete Ratzel

Karlsruher Aktionsbündnis Flächen gewinnen im Internet

Seit etwa einem Jahr gibt es in Karlsruhe ein Aktionsbündnis aus zehn Karlsruher Umwelt- und Verkehrsverbänden. Sie wollen auf den anhaltenden Flächenverbrauch hinweisen und fordern eine nachhaltige Stadtentwicklung ohne zusätzlichen Flächenverbrauch ein. Das

Aktionsbündnis präsentiert sich nun auch im Internet unter www.umweltzentrum-karlsruhe.de/flaechen-gewinnen/

Aktuelle Informationen aus der Region und Links zu weiterführenden Infos

runden das Angebot ab. Wollen Sie sich aktiv beteiligen, so erhalten Sie weitere Informationen im Umweltzentrum Karlsruhe, Kronenstraße 9, Telefon 0721 / 38 05 75.

Johannes Meister

Sie benutzen öffentliche Verkehrsmittel. Dann leisten Sie einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz.
 Weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Flächen- und Energieverbrauch, weniger Verkehrsoffer - im Vergleich zum Auto.

Das finden wir gut!

Papier sparen für unsere Umwelt

Die Papierherstellung fordert viele wertvolle Ressourcen: Holz, Energie und Wasser. Zudem werden Luft und Wasser dabei durch Schadstoffe belastet. Wir alle können mithelfen, die Umwelt zu schonen. Im Jahr verbrauchen wir durchschnittlich 220 kg Papier pro Kopf. Der weltweite Durchschnitt liegt dagegen nur bei 57 kg pro Person. Gerade in Büros werden oft viele unnötige Ausdrucke gemacht, die hinterher wieder im Papierkorb landen. Selbst beim Toilettenpapier ist häufig Überfluss zu finden: vierlagiges Papier, möglichst weich und kuschelig.

Dabei ist ein umweltfreundlicher Umgang mit Papier eigentlich ganz einfach. Wir haben dazu einige Papierspartipps auf Lager, mit denen auch der Geldbeutel geschont wird:

- Vermeiden Sie unnötige Ausdrucke.
- Drucken Sie „vielseitig“: Bei Texten mit großer Schriftgröße kann man auch zwei Seiten eines Dokumentes auf einer Seite eines Blattes ausdrucken. Die verbreiteten Textverarbeitungssysteme ermöglichen das mit wenig Aufwand – und vor allem: Nutzen Sie auch die Blattrückseite!
- Verwenden Sie Recyclingpapier aus 100% Altpapier. Chlorfrei gebleicht

sollte eine Mindestanforderung sein.

- Die Online-Version Ihrer Tageszeitung anstelle des klassischen Papier-Abos bietet sogar interessante Zusatznutzen: Sie finden per Suchfunktion schneller die gesuchten Infos und Sie können interessante Artikel abspeichern oder an Freunde „mailen“. In der Regel können Sie dabei sogar kräftig Geld sparen.
- Schützen Sie sich gegen unerwünschte Werbung durch einen Aufkleber an Ihrer Tür oder Ihrem Briefkasten. Sie erhalten ihn bei uns im Umweltzentrum. Sie bekommen weniger Werbefbriefe, wenn Sie sich in die sogenannte „Robinson-Liste“ eintragen lassen (DDV, Deutscher Direktmarketing Verband, Stichwort „Robinsonliste“, Postfach 1401, 71243 Ditzingen oder im Internet unter www.direktmarketing-info.de).
- Verwenden Sie Mehrwegflaschen anstelle von Verbundpackungen, z.B. bei Milch und Säften.
- Papiertaschentücher, -windeln und -küchentücher können Sie durch waschbare Alternativen aus Stoff ersetzen.
- Tee- und Kaffee-Filter gibt es auch ohne Filterpapier.

- Finden auch Sie Einweg-Teller und Pappbecher geschmacklos?

Die Emissionen der Papierproduktion schaden der Umwelt: Luftschadstoffe belasten unsere Atemluft und das Klima. Für die Produktion wird viel Wasser benötigt. Das anfallende Abwasser muss aufwendig gereinigt werden. Reststoffe und Wärme werden an unsere Flüsse abgegeben. Vor allem im Ausland werden für die Papier- und Zellstoffproduktion auch große (Ur-)Waldflächen gerodet. Durch einen sparsamen Papierverbrauch tragen wir dazu bei, unsere Umwelt zu erhalten. Bitte helfen Sie mit!

Und wenn es dann darum geht, den wirklich unvermeidlichen Papierabfall zu „entsorgen“, dann sind regelmäßig durchgeführte Sammelaktionen noch geeigneter als die Wertstofftonne. Das Altpapier wird ohne Umwege „recycelt“ und Vereine und karitative Organisationen haben durch den Verkauf des Rohstoffs noch einen finanziellen Vorteil. Die Sammlungen erfolgen stadtteilweise. Die Termine finden Sie Anfang des Jahres in der Stadtzeitung. Im Internet finden Sie den Link zur städtischen Terminseite am einfachsten unter ka.stadtwiki.net/Altpapier

Johannes Meister

Landschaftsbild und Umweltschutz?

Das Landschaftsbild in der Region Karlsruhe hat sich in den letzten Jahren stark verändert: Ortschaften, die früher durch Grünzüge getrennt waren, wachsen zunehmend zusammen. Industrie- und vor allem Gewerbegebiete haben sich immer weiter ausgedehnt. Dieser Prozess scheint unverändert:

Das Industriegebiet Hagsfeld wurde bis zur Bahnlinie Karlsruhe – Heidelberg erweitert. Nach dem Willen des Oberbürgermeisters würde diese Entwicklung bis Durlach weitergeführt. Mit der Bebauung der Unteren Hub würde damit die letzte Zäsur und eine wichtige Frischluftschneise verschwinden.

Die Stadt möchte den Karlsruher Westen stärker mit dem Rhein verknüpfen. Der zukünftige „Rheinpark“ geht auf Ideen der letzten Bundesgartenschau-Bewerbung zurück. Gerade dort soll nun im Zuge des Neubaus eines Kohle-

kraftwerks ein hoher Kühlturm errichtet werden, vergleichbar dem des AKW Philippsburg. Dies ist Folge unseres anhaltend hohen Bedarfs an Energie, aber auch wirtschaftlicher Interessen der EnBW.

Als letztes Beispiel sei hier der geplante Golfplatz in Hohenwettersbach genannt. Hier sollen große landwirtschaftliche Flächen vermarktet werden (115 ha, einer Fläche von mehr als 100 Sportplätzen!). Zielgruppe ist eine vergleichsweise kleine Sportgemeinschaft. Wie wichtig diese heute allgemein zugängliche Landschaft für die Bevölkerung ist, zeigt die Sorge vieler Bürger um die markante Pappelallee am Batzenhof. Durch eine geplante Fällaktion könnte sie ihr charakteristisches Erscheinungsbild dauerhaft verlieren, wenn auch nicht im Zusammenhang mit dem Golfplatzprojekt



Pappelallee (s.a. Titelbild) Foto: J. Meister

(so zumindest die Aussage des Eigentümers).

Naturnahe Flächen werden immer seltener. Der Mensch braucht aber gerade diese zusammenhängenden Freiflächen zur Erholung. Anstelle derumnutzung für wirtschaftliche Interessen sollten wir die wenigen noch bestehenden Freiräume erhalten – als frei zugängliche Erholungslandschaft für die Allgemeinheit.

Johannes Meister

Chemische Keule für den Hardtwald?

Mit aller Macht bewirken wir Menschen
wahre Wunder und zerstören mit ihnen
unsere eigene Lebensgrundlage:

Wir senken den Grundwasserspiegel ab, reichern die Luft mit Schadstoffen an, verursachen Bodenversauerung, Waldsterben und ändern weltweit das Klima.

Anstatt endlich hiergegen vorzugehen, kommen wir auf die glorreiche Idee, den durch uns in der Tat erheblich geschädigten Wald mittels Gifteinsatz vor Maikäfern zu schützen. Diesen Einsatz mit der Bewahrung der Natur rechtfertigen zu wollen, den Gifteinsatz also

in das Deckmäntelchen „Naturschutz“ hüllen zu wollen, ist völlig absurd! Die Bedrohung geschützter Arten wie Großer Eichenbock und Hirschkäfer durch einen Chemieeinsatz einfach in Kauf nehmen zu wollen, ebenfalls.

Schade, dass die Kurzsichtigkeit gegenüber ökologischen Zusammenhängen unsere Spezies weiterhin auszeichnet: Wie bereits in Leserbriefen anderer Autoren ausgeführt, ist die natürliche Regelung innerhalb des Wald-Ökosystems die einzig vernünftige Lösung. Denn ein Gifteinsatz wird zum Teufelskreis: Durch die Schwächung

der natürlichen Maikäfer-Gegenspieler werden sich die Maikäfer insbesondere rund um die gespritzten Waldflächen um so mehr ausbreiten, und so würden aus Sicht der Begiftungsbefürworter weitere Gifteinsätze notwendig.

Die BUZO mahnt zu etwas Geduld, mit der sich das Problem ganz ohne Gifteinsatz nachhaltig löst: Nach einiger Zeit brechen die Maikäferpopulationen von allein zusammen, ohne sofort wieder aufzuflammen.

Leserbrief für die BNN zum Gifteinsatz
gegen Maikäfer, Margarete Ratzel



Ein Plädoyer für Selbstverständlichkeiten?

und ähnliche Ausreden, die das Fehlverhalten nun wirklich nicht entschuldigen. Ein schlechtes Gewissen ist der Ausnahmefall. Oft ist ein Parkplatz nicht weit weg, aber selbst wenn: Ist es in Ordnung, die Freiräume anderer einfach einzuschränken? Dies ist aber leider Alltag. Dann wird wieder auf „die Radfahrer“ geschimpft. Aber das Fehlverhalten anderer ist keine Rechtfertigung für das eigene Verschulden – zumal man nicht alle in einen Topf werfen darf – weder die Radfahrer



Eben schnell Brötchen ... Fotos: J. Meister
gehört, sein Auto nur dort abzustellen,
wo es erlaubt ist.

Wer viel zu Fuß unterwegs ist und das Auto stehen lässt oder ganz ohne auskommt, hat es oft nicht leicht. Fuß- und Radwege werden häufig als Parkstreifen missbraucht. In den meisten Fällen wird man aus Sicht vieler Autofahrer „nur“ genötigt, sich einzuschränken oder um das im Weg stehende Fahrzeug herumzulaufen. Aber gerade wenn Kinder, ältere Menschen, Blinde und gehbehinderte Menschen gezwungen werden, auf der Straße zu laufen, ist das eine unnötige Gefährdung. Weist man freundlich darauf hin, erhält man – wenn überhaupt



- meist nur eine dumme Antwort, wie z.B. „Ich war nur kurz Brötchen holen“, „Ich bin in zwei Minuten wieder weg“



Kein Platz für Fußgänger am Gutenbergplatz (links) oder für Radfahrer in der Daxlander Straße (oben)

noch die Autofahrer. Wir geben es trotzdem nicht auf und plädieren für gegenseitige Rücksichtnahme. Dazu

Für alle, die gedankenlos auf Rad- und Fußwegen parkende Autofahrer auf ihr Fehlverhalten aufmerksam machen möchten, gibt es entsprechende Hinweis-schildchen, die man bei Bedarf verwenden kann. Das am Artikelanfang abgebildete Blöckchen erhalten Sie für 1 € im Umweltzentrum. Der Hinweis kann – wie eine Briefmarke – durch Befeuchten leicht aufgeklebt wieder abgelöst werden.

Johannes Meister

Jugendkrimis für den Umweltschutz – Greenteam-Bücher

Als sogenannte „Greenteams“ arbeiten viele Kinder und Jugendliche engagiert im aktiven Umweltschutz. „Greenteam“ ist ein außerschulischer Umweltbildungsansatz von Greenpeace. Mittlerweile sind im Omnibus Verlag München etliche Greenteam-Bücher von Nicolas Roth herausgegeben worden. Die krimiartigen Abenteuerbücher für Kinder

und Jugendliche behandeln Umweltprobleme bzw. zukunftsorientierte Entwicklungen wie die Solarenergie. Fachinformationen, nachhaltige Lebens- und Wirtschaftsweisen – dies und vieles mehr wird in den Krimis spannend verpackt. Erhältlich sind u.a. die Titel „Das Solarkomplott“, „Die Nacht der Nerze“ und „Gefahr aus dem

Maisfeld“.

Für seine gesamte Greenteam-Reihe verliert Die Deutsche Umweltstiftung dem Autor den Buchpreis „Lesen für die Umwelt“. Weitere Infos erhalten Sie bei der Deutschen Umweltstiftung unter Tel.: 07274/4767 und unter info@deutscheumweltstiftung.de

Naturbeobachtungen im Winter

Winter – eine triste, langweilige Jahreszeit? Nein, weit gefehlt! Wer sich warm einpackt, durch die Natur streift und Augen und Ohren aufsperrt, wird begeistert sein und den Winter nicht mehr missen wollen!

Welche Wildtiere wir zu Gesicht bekommen, hängt mit den unterschiedlichen Strategien zusammen, die die Tiere entwickelt haben, um den Winter zu überstehen. Während man ein Teil der Arten, die wir im Sommer beobachten konnten, derzeit nicht antreffen kann, begegnen wir anderen nur jetzt.

Da **wechselwarme Tiere** (Amphibien und Reptilien, also Frosch, Kröte, Schlange & Co) nicht selbst „heizen“ können, also von der Außentemperatur abhängig sind, verbringen sie den Winter in einem Versteck bzw. im Boden eingegraben in **Kältestarre**. Sie können erst wieder aktiv werden, wenn es wieder wärmer wird. Bei Springfröschen reichen im Frühjahr bereits ca. 3-5 Grad Celsius, damit sie – oft schon Januar oder Februar – vom Winterquartier zum Laichgewässer wandern können. Zauneidechsen hingegen verlassen ihr Winterquartier erst an warmen Märztagen, um zunächst bei stundenlangem Sonnenbaden Energie zu tanken.



Igel fressen sich vor dem Winterschlaf eine dicke Fettschicht an. Alle Fotos: M. Ratzel

Ebensowenig wie diese wechselwar-
men Tiere bekommen wir im Winter die
„**Winterschläfer**“ – etwa Igel, Sieben-
schläfer und Fledermäuse – zu Gesicht,
die quasi „gemästet“, also „rund“ in den
Winter gegangen sind, um diesen zu
verschlafen und erst im Frühling – bis
dahin schlank geworden – wieder aktiv
zu werden.

Antreffen können wir dagegen von Zeit zu Zeit das Eichhörnchen, das als „**Winterruher**“ zwar ebenfalls schläft, seinen Schlaf aber immer wieder unterbricht, um sich an seine im Herbst angelegten Nahrungsvorräte zu ma-

chen. Zu den Winterruheren zählt auch der Dachs. Während die Eingänge seiner Bauten im Sommer durch das Grün von Hecken, Gräsern oder Stauden oft gut versteckt sind, treten seine Wohnanlagen, die gewaltige Ausmaße annehmen können, im Winterhalbjahr besonders in Erscheinung.

Der Fuchs, der gelegentlich mit dem Dachs vergesellschaftet in den gleichen Anlagen lebt, hält weder Winterruhe noch Winterschlaf. Er zählt, wie auch z.B. Reh oder Hermelin, zur Gruppe von Säugern, die **ganzjährig aktiv** sind. Der sich farblich deutlich vom Sommerfell abhebende, unauffälligere Winterpelz schützt nicht nur vor Kälte sondern ermöglicht eine bessere Tarnung.

Vögel verhalten sich nicht einheitlich. Viele Arten – überwiegend Insektenfresser – haben uns im Herbst bereits verlassen: Ihre Strategie ist ein **Ortswechsel**. Als interessanten Ersatz für diese wegziehenden **Zugvögel** treffen bei uns aber Wintergäste aus anderen Gefilden ein. So wie viele unserer Zugvögel etwa ins warme Afrika fliegen, so weichen andere, z.B. in Skandinavien und Nordeuropa beheimatete Arten im Winter in den mitteleuropäischen Raum aus, treten bei uns also als **Wintergäste** auf. So überwintern bei uns z.B. Tausende von Saatkrähen. Im Vergleich zur ganzjährig bei uns lebenden Rabenkrähe hat sie einen hellen, unbefiederten Schnabelgrund. Insbesondere im Morgengrauen und in der Abenddämmerung fallen die großen Saatkrähenschwärme auf, wenn die Tiere zur Nahrungssuche auf Wiesen und Äcker ausschwärmen bzw. in ihre Schlafbäume einfallen. Oft sind Saatkrähen mit Dohlen vergesellschaftet. Letztere heben sich beim Blick zum Himmel deutlich durch ihre geringere Größe von den Saatkrähen ab. An den unterschiedlichen Rufen lassen sich die Arten ebenso leicht unterscheiden: Die Saatkrähen krächzen tief und rau, die Dohlen lassen einen hellen, melodischeren, fast schnalzenden Laut ertönen.

Auf den Seen stellen sich als Wintergäste Gänsesäger und Schellenten aus Skandinavien ein, die sich gut beobachten lassen. In Wald und Flur begegnen wir z.B. Gruppen von Bergfinken und Erlenzeisigen.



Saatkrähen: Alljährlich treffen Ende Oktober Tausende dieser schönen Vögel in Karlsruhe ein, um hier zu Überwintern. Anfang März verlassen sie uns wieder, um in ihre Heimat nach Osteuropa zurückzukehren.

Einige der ganzjährig bei uns bleibenden Vögel, der sogenannten **Standvögel**, lassen sich im Herbst und Winter besser beobachten, als im Sommer. Während etwa Kernbeißer und Dompfaff durch ihre verborgene Lebensweise im Sommer kaum auffallen, begegnet man ihnen im Winter regelmäßig.

Viele Vogelarten schließen sich zu Trupps zusammen, die besonders auffallen. So machen im Wald z.B. (oftmals gemischte) Gruppen von Schwanzmeisen und Wintergoldhähnchen durch Rufe auf sich aufmerksam, in der Flur oftmals Distelfinken, Grünfinken und Goldammern. Manche Arten dringen gerade in harten Wintern bis in die Innenstadt vor. So lassen sich mit etwas Glück z.B. in Fichten oder anderen, etwas Deckung bietenden Bäumen Schlafgesellschaften von Waldohreulen entdecken.

Wer am Stadtrand oder im Dorf lebt und dort eine Scheune oder ähnliches besitzt, sollte – liegt draußen eine Schneedecke – der Schleiereule helfen: Da sie nicht wie etwa der Waldkauz einfach auf Singvögel als Nahrungsquelle ausweichen kann, sondern sich fast ausschließlich von Mäusen ernährt, die ihre Gänge jedoch unter der Schneedecke bauen und somit nicht „verfügbar“ sind,



In harten Wintern kann man die Waldohreule auch innerhalb von Siedlungen beobachten. Schlafgesellschaften von etlichen Tieren finden sich oft in Fichtengruppen ein.

brechen Schleiereulenpopulationen in schneereichen Wintern fast gänzlich zusammen. Erschwerend kommt hinzu, dass Schleiereulen keine Fettreserven aufbauen, also auf permanent zur Verfügung stehende Nahrung angewiesen sind. Helfen Sie den wunderschönen Tieren, indem Sie ihnen Einlass in die Scheune gewähren. Bringt man – sofern nicht vorhanden – Stroh aus, können die Eulen hier Mäuse erbeuten.



„Standvogel“ Waldkauz: Sein herrlich schauriger Balzgesang ist v.a. im Okt./Nov. sowie Jan./Febr. zu hören – und natürlich in jedem guten Gruselfilm!

Entlang von Bächen und kleinen Flüssen lässt sich nun auch viel einfacher als im Sommer die Wasserramsel beobachten, die elegant unter Wasser nach Köcherfliegenlarven und anderem Getier sucht, zwischendurch aber immer wieder auf aus dem Wasser ragenden Steinen zu beobachten ist. Und auch der Eisvogel, unser glitzernder „Edelstein“, taucht – auch fernab von seinem Brutgebiet – regelmäßig an Gräben, Bächen und Teichen auf. So ist er in Karlsruhe im Winter u.a. regelmäßig an der Alb sowie dem See in der Günther-Klotz-Anlage zu beobachten. Kommt es



Kornelkirsche: Für Gärten die schönere und bessere Alternative zur ökologisch wertlosen Forsytie!

zu anhaltenden Kälteperioden, die zum Vereisen ihrer Gewässer führen, so wandern diese Arten so weit nötig (=eisfrei) ab, kehren aber so bald wie möglich zurück. **Strichvögel** weichen grundsätzlich je nach Bedarf bzw. Nahrungsangebot aus: Sie ziehen wenige bis z.T. auch einige hundert Kilometer weg, um ebenfalls bald wieder zurückzukehren. Neben den Zug-, Stand- und Strichvögeln gibt es auch **Teilzieher**: Ein Teil der Tiere bleibt bei uns, ein anderer zieht in den Süden. Bestes Beispiel ist der Star, der ursprünglich reiner Zugvogel war.

Für alle Tiere bedeutet der Winter eine harte Zeit, in der es ums Überleben geht. Ganz wichtig ist gerade in dieser Jahreszeit, dass die Tiere nicht gestört werden. Werden nämlich für den Winter

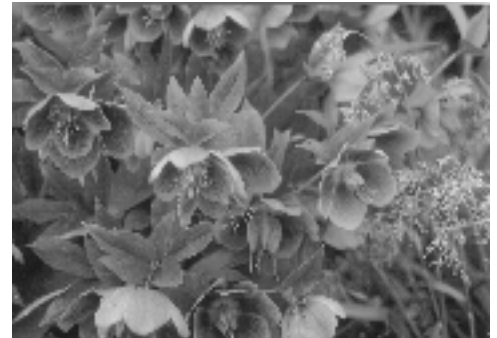
überlebenswichtige, angefressene Fettreserven durch das Erwecken aus dem Winterschlaf oder unnötige Fluchtmänuver vorzeitig aufgebraucht, bringen wir die Tiere in ernsthafte Gefahr. So gilt auch im Winter: Tiere nicht beunruhigen! Wege grundsätzlich nicht verlassen!

Die **Pflanzenwelt** erscheint lediglich auf den ersten Blick trist. Bei genauerem Hin-

sehen lassen sich schöne Beobachtungen machen. An vielen Gehölzknospen, etwa denen der Kornelkirsche, lässt sich schon jetzt ablesen, ob sie sich im nächsten Jahr als **Blüten**

kann mit ihnen ebenso zweifelsfrei die einzelnen Strauch- und Baumarten unterscheiden wie im Sommer anhand von Blättern und Blüten.

Manche Gehölze fangen sogar schon im Dezember oder Januar an zu blühen. Unter den „Heimischen“ zählt die Haselnuss zu den ersten, unter den Ziergehölzen begeistern Jasmin und Winterschneeball, letzterer betört gleichzeitig mit wunderbarem Duft.



Blütenzauber im Vorfrühling: In Gärten erblühen Christrosen (*Helleborus niger*), ...

... an Hecken- und Waldsäumen

ihre nahe Verwandte, die bei uns heimische Stinkende Nieswurz (*H. foetidus*)



Auch viele Stauden beginnen bereits zu blühen: Die Christrose sowie ihre heimische Verwandte, die wunderschöne Stinkende Nieswurz bezaubern uns schon im Spätwinter und verkünden den kommenden Frühling.

Ein Jahr hindurch durfte ich Sie mit wertvollen Tipps für die Naturbeobachtung zu den ver-

schiedenen Jahreszeiten begleiten. Halten Sie auch jetzt im Winter einmal ganz bewußt die Augen auf – es lohnt sich! Wer die Natur nicht allein sondern lieber unter Anleitung in einer Gruppe genießen möchte, darf sich gerne an mich wenden.

Margarete Ratzel



Jasmin: Herrliches Blütenmeer von November bis März für Gärten und Grünanlagen in der Stadt.

oder **Blätter** entfalten werden. In den runden, dicken Knospen stecken Blüten, die dünnen Knospen entwickeln sich zu Blättern. Die Blüten vieler Gehölze werden also nicht etwa erst im kommenden Frühjahr oder Sommer gebildet, sondern sind schon vorhanden und warten - schützend von den Knospenschuppen umgeben - nur auf wärmere Zeiten. Gönnen Sie sich doch einmal mitten im Winter den faszinierenden Anblick einer schönen Kastanien- oder Fliederblüte: Knospe einfach mit scharfem Taschenmesser mittig in Längsrichtung aufschneiden und staunen!

Genauere Blicke sind auch **Gehölzknospen und -rinden** wert: Sie sind – einmal genau hingeschaut – nicht nur wahre Schönheiten, sondern man



Umsteigen in Hagsfeld?

Umsteigen in Hagsfeld – kann das sinnvoll sein? Mancher Bus- oder Bahnfahrpassagier mag bei dieser Frage überrascht sein. Umsteigestellen kennt er doch, zum Beispiel Entenfang, Europaplatz, Hauptbahnhof, Marktplatz, Durlacher Tor oder Durlach-Bahnhof – aber Hagsfeld?

Ja, auch Hagsfeld! Und dass es sich lohnt dort umzusteigen soll dieser Artikel zeigen!

Am Bahnhof Hagsfeld treffen S2 und die Regionalbahn Karlsruhe – Mannheim, aber auch die Buslinie 31 zusammen. Im KVV-Faltblatt der DB-Strecke Karlsruhe – Mannheim (hier als R2 bezeichnet) sind Anschlüsse mit der S2 in Richtung Durlacher Tor und Marktplatz sogar enthalten und diese Umsteigemöglichkeit wird von Berufspendlern auch gerne genutzt.

Doch das ist nicht alles: Der Verfasser

dieser Zeilen hat es selbst erlebt. An einem Samstagabend fuhr er um 19.18 Uhr ab Hauptfriedhof mit der S2 in Richtung Reitschulschlag und stieg am Bahnhof Hagsfeld um (es sind 90 Sekunden Laufzeit bei 6 Minuten Übergangszeit) und war um 19.36 Uhr bereits in Friedrichstal. – Beim Warten auf die nächste S2 nach Spöck wäre er dort erst um 20.20 Uhr gewesen.

Und dann ist da noch die Buslinie 31: Sie fährt von montags bis freitags alle 20 Minuten bis gegen 20 Uhr von Waldstadt-Zentrum bis nach Durlach und berührt dabei auch die Tramendstation „Turmberg“ und endet am Durlacher Bahnhof, bzw. fährt dort ab Linie 42 weiter. Auch hier nutzen Berufspendler die Umsteigemöglichkeit R2 – Bus 31 zum Industriegebiet Storenacker und Breit.

Fragen Sie mal einen Durlacher, wie er zum Zug nach Graben-Neudorf

kommt. Er fährt mit der Tram 1 bis Marktplatz, dort fährt ihm die S1/11 Richtung Hauptbahnhof vor der Nase weg, also warten auf die nachfolgende Tram 2, und um rechtzeitig seinen Zug zu erreichen, muß er 40 Minuten eher in Durlach-Turmberg abfahren.

Genau 15 Minuten hätte er sparen können, denn nur 13 Minuten braucht die Linie 31 bei Abfahrt zur vollen Stunde (also immer auf 00) und es ist genug Umsteigezeit in Hagsfeld da, auch wenn die Schranken der Heidelberger Strecke geschlossen sein sollten. Günstig auch, dass von der Rittnerstraße die Linie 21 vier Minuten und vom Geigersberg die Linie 26 sechs Minuten vor Abfahrt der Linie 31 ankommen. Wer dort wohnt, fährt einen Bus später und spart somit 20 Minuten.

Es lohnt sich also in Hagsfeld umzusteigen!

Siegfried Elze

Die Monopolkommission warnt erneut vor integriertem Bahnkonzern

Die Monopolkommission hat am 28. September ein Sondergutachten zur geplanten Privatisierung der Deutschen Bahn veröffentlicht. Danach wäre die Privatisierung der Deutschen Bahn AG mit Schienennetz als vertikal integriertes Unternehmen aus wettbewerbspolitischer Sicht ein schwer zu korrigierender Fehler.

Dem Gutachten des unabhängigen Expertengremiums zufolge wird der Wettbewerb im Bahnsektor nachteilig beeinflusst, wenn die Deutsche Bahn AG weiterhin – als Eigentümer oder als Verwalter – über die Infrastruktur verfügen kann. Der Grund liegt in den zahlreichen Diskriminierungsmöglichkeiten, welche sich für die Deutsche Bahn AG ergeben würden, wenn sie weiterhin über das Netz verfügen kann. Dies gilt insbesondere, wenn die Befugnisse der Bundesnetzagentur weiterhin massiv eingeschränkt sind.

Die Kommission empfiehlt daher, den Infrastrukturbereich als sogenanntes natürliches Monopol zunächst komplett im Staatseigentum zu belassen und eine neutrale Infrastrukturgesellschaft mit der Verwaltung sowie Vergabe der Trassen zu beauftragen. Für die Transportgesellschaften ist dagegen

eine vollständige Privatisierung anzustreben.

Durch eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG mitsamt Schienennetz werden nach Ansicht der Monopolkommission wertvolle Optionen für eine zukünftige Politikgestaltung ohne Zwang frühzeitig aufgegeben. Eine möglicherweise später gewünschte horizontale Aufteilung des Netzes oder eine Ausschreibung von gemeinsamen Aufträgen für Transportleistungen und Netzbetrieb in den Bereichen des Regionalverkehrs, in welchen nur ein geringes oder gar kein Potenzial für Wettbewerb auf der Schiene besteht, wäre bei einer heutigen Privatisierung nach dem integrierten Modell kaum mehr möglich. Insofern würden bei einer Teilprivatisierung nach integriertem Modell künftige Einflussmöglichkeiten unnötig eingeschränkt.

Über diese wettbewerbspolitische Skepsis hinaus sieht die Kommission auch europä- und verfassungsrechtliche Bedenken sowie erhebliche finanzielle Risiken für den Steuerzahler bei einem integrierten Börsengang der Bahn mitsamt Netz. "Problematisch ist des Weiteren, dass bei einem integrierten Börsengang aus verfas-

sungsrechtlichen Gründen lediglich eine Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG von maximal 49 % möglich wäre", so der Vorsitzende der Monopolkommission, Professor Dr. Jürgen Basedow. "Somit hätte eine Teilprivatisierung zur Folge, dass der Bund weiterhin Mehrheitsaktionär bliebe und somit die Risiken der internationalen Expansionsaktivitäten eines global agierenden Logistikkonzerns mit zu tragen hätte". Auch deshalb spricht sich die Monopolkommission für eine eigentumsmäßige Trennung des Netzes von der Deutschen Bahn aus.

Quelle: Pressemitteilung der Monopolkommission

Mobilitätskosten

Das Statistische Bundesamt hat anlässlich des „autofreien Tages“ im September die Mobilitätskosten von 2000 und 2006 verglichen:

Die Verbraucherpreise erhöhten sich um 10,5 %, die Kfz.-Preise um 17,1 %, die Bahnfahrpreise um 17,6% und die ÖPNV-Preise um 22,5 %. Das Fahrradfahren wurde um 0,8 % teurer.

Statistisches Bundesamt, Pressestelle

Statistisches Bundesamt zählt Schienennetz: 38 000 km in Deutschland

Wiesbaden (ots) - Das deutsche Eisenbahnnetz umfasste Ende 2005 rund 38.000 km. Dieses Ergebnis wurde vom Statistischen Bundesamt im Rahmen einer im fünfjährigen Abstand durchzuführenden Strukturerhebung der Schienenverkehrsnetze ermittelt. Mit einer Streckenlänge von 106 km pro 1.000 km² verfügt Deutschland damit nach der Tschechischen Republik (122 km), Belgien (116 km) und Luxemburg (106 km) über eines der dichtesten Streckennetze in Europa. Bayern weist mit 6.200 km das größte Schienennetz der Bundesländer auf, gefolgt von Nordrhein-Westfalen (5.900 km), Nieder-

sachsen (4.200 km), Baden-Württemberg (3.900 km) und Brandenburg (2.800 km). Der Anteil elektrifizierter Strecken am Bahnnetz (19.600 km) überstieg 2005 mit 51,7% die nicht elektrifizierten Strecken (18.300 km). Die Stadtstaaten Berlin (607 km elektrifiziert), Hamburg (282 km) und Bremen (168 km) weisen mit 83%, 85% beziehungsweise 87% die mit Abstand höchsten elektrifizierten Netzanteile aller Bundesländer auf. Ursache für die hohen Anteile in Berlin und Hamburg ist die für den S-Bahn-Betrieb vorgehaltene Infrastruktur. Mit rund 8.300 Bahnhöfen, Haltestellen und

Haltepunkten steht durchschnittlich alle fünf Kilometer eine Einstiegsmöglichkeit zur Verfügung. Zusätzlich zum Eisenbahnschienennetz erfolgte im Rahmen dieser Statistik eine Datenerhebung über die für Straßenbahnen vorhandene Schienen-Infrastruktur: Danach können Straßenbahnen auf einer Schienenlänge von 2.600 km fahren. Die Ergebnisse dieser erstmals durchgeführten Statistik basieren auf dem Erhebungskonzept des ab 2004 gültigen Verkehrstatistikgesetzes.

Statistisches Bundesamt, Pressestelle

Stadtbahn Karlsruhe – Wörth – Germersheim

Die Stadtbahnlinie Karlsruhe – Wörth – Germersheim wurde schon 1983 von Pfälzer Umweltschützern konzipiert, 1984 die Durchführbarkeit gemeinsam mit der Stadtbahnlinie nach Bretten bestätigt, 1988 unter Federführung des leider viel zu früh verstorbenen Herrn Dr. Frank Bub mit Unterschriftenaktionen und einem Sonderbetrieb bekannt gemacht und bis heute nicht verwirklicht; so endeten bisher die Hoffnungen des Südpfälzer auf eine Stadtbahn. Inzwischen wird die Linie Neustadt – Landau – Karlsruhe Hbf. sehr erfolgreich bedient, halbstündlich im Wechsel von RB und RE. Demgegenüber wird die Strecke Karlsruhe – Wörth - Germersheim – Ludwigshafen zwischen Wörth und Germersheim nur stündlich bedient und unsinnigerweise sowohl im 2 km östlich von Wörth gelegenen Bahnhof Wörth als auch ab Dezember 2006 im 2 km nördlich von Germersheim gelegenen Bahnhof Germersheim gebrochen.

2001 wurde das Projekt Stadtbahn Karlsruhe Innenstadt – Karlsruhe Hbf. – Wörth – Germersheim vom neu gewählten Germersheimer Landrat Dr. Fritz Brechtel (CDU) wieder auf die Agenda

gesetzt und wird inzwischen auch von namhaften Politikern der Region unterstützt u.a. von Frau MdL Barbara Schleicher-Rothmund (SPD), Herrn MdL Dr. Thomas Gebhart (CDU) oder Herrn Uwe Schwind (SPD).

Die Voraussetzungen für eine Stadtbahn Germersheim – Wörth – Karlsruhe sind optimal: Die Strecke ist durchgehend zweigleisig, von Wörth nach Karlsruhe schon elektrifiziert und über die Rampe am Altbahnhof ist der Zugang zum Straßennetz vorhanden. Mit zusätzlichen Haltepunkten zwischen Germersheim und Wörth könnten insgesamt rund 25.000 Bürgerinnen und Bürger direkt erreicht werden (maximal 10 min. fußläufig zum Haltepunkt), mit Buszubringern 70.000! Mit den neuen Haltestellen Germersheim Stadtmitte und Germersheim Schulzentrum, Buszubringern zu den Arbeitsplätzen in Germersheim und Wörth und guten Anschlüssen im Bahnhof Wörth an die S5 Richtung Wörth und die Regionalzüge nach Landau können etwa 20.000 Arbeitsplätze, etwa 2.000 Schüler und 2.000 Studenten (Uni. Germersheim und Universität Landau) bedient werden.

Allerdings bedarf es einer sorgfältigen Feinabstimmung des Angebots, um die enorm hohen Fahrgastpotentiale auch ausschöpfen zu können: Mindestens ein Halbstundentakt, stündlich Anschluß an die Rhein-Neckar-S-Bahn in Germersheim, Anschluß im Bahnhof Wörth nach Landau – Neustadt und nach Wörth Dorschberg und – besonders wichtig – stündlich Anschluß im



Umsteigepunkt Wörth alle Fotos: U. Haack

schnellen Regionalverkehr. Der optimale Anschluß im Karlsruher Hbf. dürfte, gemessen an den gegenwärtigen Fahrgastbewegungen, etwa 3.000 Fahrten pro Tag zusätzlich bringen, zumal das Baden-Württemberg-Ticket auf der Strecke Germersheim – Wörth gilt.

Dank einer zu erwartenden hohen Nachfrage und der Einsparmöglichkeiten von Schulbussen sollte die Stadtbahn Germersheim – Karlsruhe etwa betriebskostenneutral sein. Für die Rheinquerung nach Karlsruhe kann mit etwa 4.000 bis 5.000 neuen Fahrten pro Tag gerechnet werden, was einer Minderung von 3.000 bis 3.500 Kfz.-Fahrten pro Tag entspricht.

Gastbeitrag von Herrn Herbert Jäger
aus Jockgrim /Pfalz

PS: Ein Pendler macht am Tag zwei Fahrten; (das zur Erklärung des Begriffs „Fahrten“! (Anm. der Red.)



Germersheim, Anschluss zur S-Bahn RheinNeckar

Zwischen Tram und Flammkuchen – Der landespolitische Arbeitskreis

Am 16.9.2006 überschritt der „landespolitische Arbeitskreis“ des VCD mal wieder die Grenzen. Dieses Mal ging es ins Elsaß und im benachbarten Ausland sollte der Nahverkehr getestet werden. Um 9.34 Uhr startete die Exkursion mit 16 Teilnehmern (darunter 4 Vertreter der „Fnaut“ *) Alsace). Die Fahrt führte nach Winden und von dort im durchgehenden Zug nach Straßburg. Am Bahnhof Straßburg erläuterte Jean Dreyer uns die Bauarbeiten für den TGV.

Anschließend haben wir uns (für die Tour durch Straßburg) erst mal gestärkt und in die elsässische Küche einführen lassen. Auf dem Weg zum Lokal haben wir uns noch den Infostand der „Fnaut“ zur Europäischen Woche „In die Stadt ohne mein Auto / Car Free Ci-



Tram in Straßburg

ties“ angeschaut. Danach ging es mit der Tram an die aktuellen Baustellen zur Netzerweiterung und zur Verknüpfung Tram/SNCF. Dabei hat uns Jean Dreyer die Maßnahmen und die Meinung der „Fnaut“ erläutert. Aber auch die touristischen Höhepunkte kamen nicht zu kurz. Alle Teilnehmer waren sich einig, dass es ein sehr informativer Tag war. Auch im nächsten Jahr wird es eine Exkursion des „landespolitischen Arbeitskreis“ geben. Vorschläge für Ziele werden gerne entgegengenommen!

Philipp Horn

*) FNAUT:
la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports



Regionalverkehr Winden-Straßburg



Tram in Straßburg

alle Fotos: K. Lickert



Fachgespräche bei elsässischer Küche

Bahnfahren wird 2007 wieder teurer

VCD kritisiert Preiserhöhungen der DB AG / Bundesregierung für steigende Preise mitverantwortlich

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) kritisiert die heute von der Deutschen Bahn AG angekündigten Preiserhöhungen im Nah- und Fernverkehr zum 1. Januar 2007 scharf. Der Umwelt- und Verbraucherverband hält die durchschnittliche Anhebung der Preise um fast drei Prozent für falsch und unbegründet. Zudem summiere sie sich mit der anstehenden Mehrwertsteuererhöhung, die zusätzlich in vollem Umfang an die Kunden weitergegeben werde, auf annähernd sechs Prozent.

„Zur Zeit feiert die Deutsche Bahn AG in jeder Zwischenbilanz Rekorde bei Umsatz und Ergebnis sowie bei der Zahl der beförderten Fahrgäste. Wie passt das mit der angeblichen Notwendigkeit zusammen, die Kundinnen und Kunden zum neuen Jahr mit erheblichen Preisaufschlägen zu belasten?“ fragt Michael

Gehrmann, VCD-Bundesvorsitzender. Die Schlussfolgerung aus dieser Frage könne nur lauten, dass der Konzern vor allem den geplanten Börsengang im Auge habe und seine Bilanz um jeden Preis verbessern wolle.

Auch in Richtung Bundespolitik erhebt der VCD schwere Vorwürfe. Die große Koalition hätte spätestens mit der Anhebung der Mehrwertsteuer die längst versprochene Absenkung der Mehrwertsteuer für den Schienenfernverkehr auf den reduzierten Satz von sieben Prozent, der u.a. auch für Lebensmittel gilt, beschließen müssen. Gehrmann: „Der VCD fordert schon seit Jahren den reduzierten Mehrwertsteuersatz für den Schienenfernverkehr. Diese Maßnahme ist wegen der Umweltfreundlichkeit der Bahn geboten.“ Außerdem sei dies ein Beitrag, um bestehende Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Flugverkehr zu reduzieren.

„Die Bundesregierung hat es versäumt, diese wichtige ökologische Lenkungsmaßnahme im Verkehrsbereich zu ergreifen und damit den Standard europäischer Nachbarländer zu übernehmen. Jetzt nutzt die Bahn die Mehrwertsteuererhöhung, um gleich noch eine saftige hausgemachte Preissteigerung an die Kunden und Kundinnen draufzusatteln“, bemängelt Gehrmann.

Aus Sicht des VCD vergebe die DB AG mit der neuerlichen Fahrpreisanhebung die Chance, die vielen im letzten Halbjahr neu gewonnenen Kunden dauerhaft zu binden und nicht zuletzt von den ökonomischen Vorteilen der Bahn gegenüber ihrem Hauptkonkurrent Auto zu überzeugen. „Da die Spritpreise zur Zeit eher sinken, werden viele Menschen wieder aufs Auto umsteigen. Die Bahn verliert damit ebenso wie die Umwelt“, resümiert Gehrmann.

Pressemitteilung des VCD-Landesverbandes vom 10.10.2006



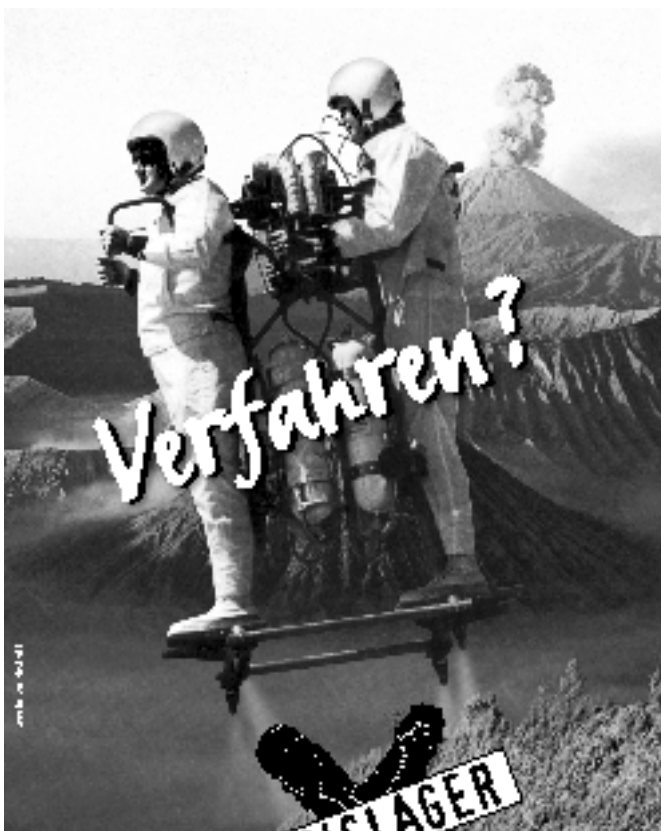
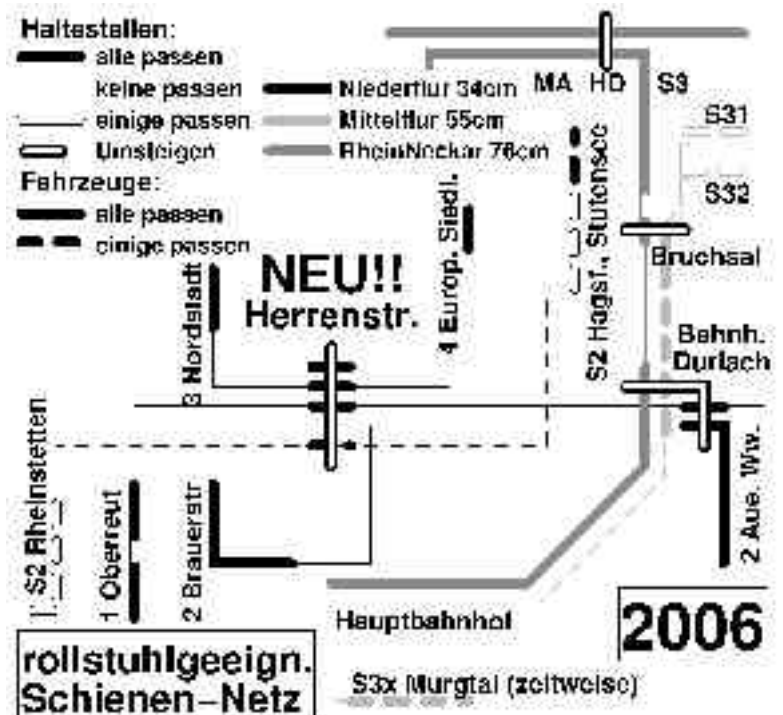
Schiebung! ;-)

nun auch in der Herrenstraße

Nun *schieben* sich endlich auch in der Herrenstraße die *Schiebetritte* aus einer Niederflerbahn heraus, damit man Kinderwagen und Rollstühle barrierefrei in die Bahn *schieben* kann – und wieder hinaus. Angekündigt haben wir das bereits in u&v 2/06. Wie man auf dem Bild rechts sieht, sind nur die beiden ersten Türen barrierefrei erreichbar, aber auch nur dort sind passende Stellplätze für Kinderwagen und Rollstühle.



Hier die leere Haltestelle. Die Erhöhungen sind kurz und versetzt, so dass man zwischendrin die Seite wechseln kann. Unten rechts die „Rückansicht“ der Haltestelle. Damit auch ja niemand stolpert, hat man die rückwärtige



BASISLAGER

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

www.basislager.de
KA, Waldstr. 58
Tel. 07241 96605
Mo Fr 10.00-19.00
Sa 10.00-16.00



Kante „möbliert“. Endlich eine innerstädtische Haltestelle mit eigener Sitzgelegenheit! Nun fehlt zum vollständigen Glück des Fahrgastes eigentlich nur ein Regenschutz über der Haltestelle ...

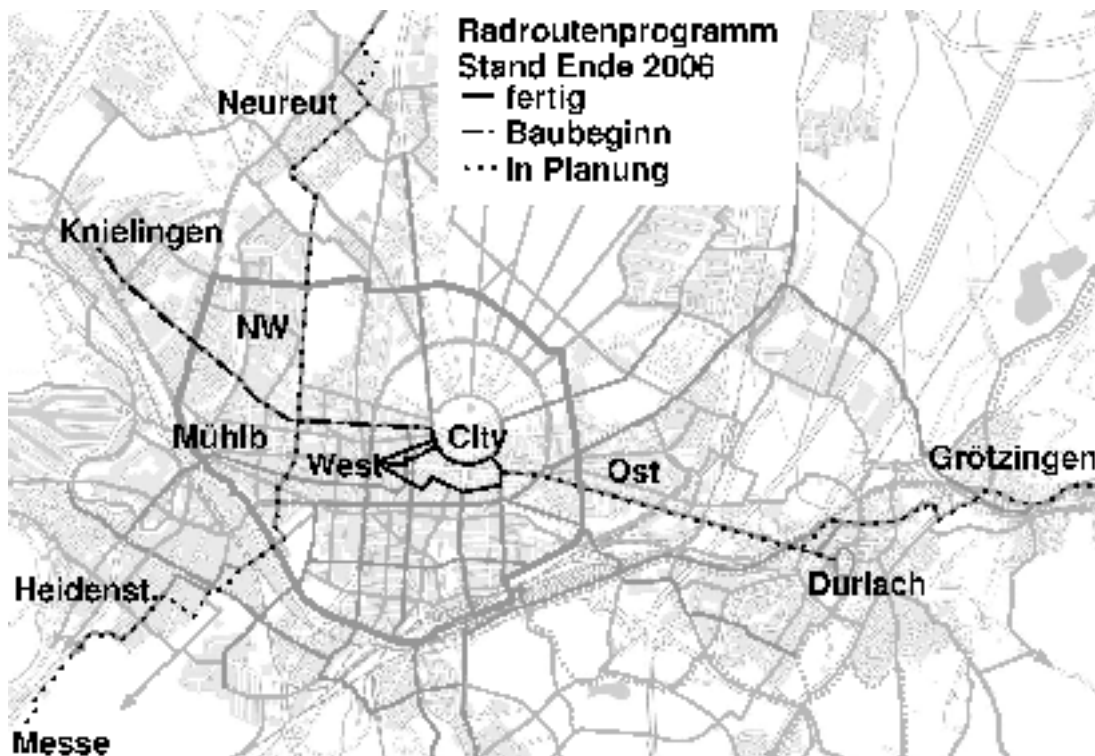
Interessant ist diese Haltestelle vor allem für Rollstuhlfahrer, schafft sie doch mit Verbindungen von einigen Stadtteilen in die City (siehe Graphik und Artikel in u&v 2/06) endlich ein rollstuhlge-rechtes Netz, dass diesen Namen halbwegs verdient. Auch Blinde können sich nun an taktilen Leitstreifen orientieren.

Heiko Jacobs

Radroutenausbau in Karlsruhe schreitet voran

Mit dem Ausbau der Radrouten für das Programm „fahrradfreundliches Karlsruhe“ geht es voran. Nach Fertigstellung der beiden Cityrouten (s. u&v 2/06) hat der Planungsausschuss am 28.9.2006 den Ausbau der ersten Stadtteilroute von Knielingen in die Innenstadt beschlossen. Baubeginn ist womöglich noch 2006.

Zumindestens in Fahrtrichtung Innenstadt werden die Radfahrer auf großen Teilstücken (im Prinzip zwischen B 36 und Erbergerstraße) mittels Radspuren von oft zu schmalen Radwegen mit auf die Fahrbahn geholt, während Kraftfahrzeuge künftig zwischen den Bäumen parken sollen. Dass der Verlust an Parkplätzen und zwei Bäumen so reibungslos den Ausschuss passieren konnte, hat einige erstaunt. „Hilfreich“ waren da vielleicht die erst kurz vorher bekannt gewordenen gestiegenen Unfallzahlen im Radverkehr, die deutlich machten, dass die Zeit fauler Kompromisse vorbei sein sollte. Denn solche waren bezüglich der zwei Bäume schon fertig in der Schublade ... So bleibt es nur in Höhe Haltestelle Kußmaulstraße beim Radweg, weil dort eine längere Baumreihe fallen müsste.



Stadtauswärts bleibt es zwischen Hertz- und Erbergerstraße leider beim Radweg, weil die Fahrbahn für zwei Radspuren zu schmal ist beziehungsweise weil die Gefahr durch die Straßenbahngleise zu groß wäre. Da auf der Nordseite weniger Ausfahrten und Einmündungen sind, wollte man dort den heutigen Zustand belassen. Nach Intervention des VCD nach dem Planungsausschuss wird aber nun doch noch untersucht, ob dort zumindestens kleinere Verbesserungen möglich und finanzierbar sind.

Letzteres Problem zeigt zwei Dinge auf: Zum einen sahen die Verbände ADFC und VCD die Pläne erst kurz vor der Ausschusssitzung, also zu spät, um Kritikpunkte rechtzeitig vorher in die Planungen einfließen lassen zu können. Das könnte sich aber hoffentlich bessern, denn bei den nächsten beiden Stadtteilrouten waren ADFC und VCD schon bei der Mängelanalyse beteiligt. Die von uns gefundenen Punkte und Vorschläge fließen somit zusammen mit denen der Stadt und des Karlsruher Ingenieurbüros Stay in die Planung ein. Letzteres schlug auch einige kleinere Abweichungen vom ursprünglichen Radroutennetz vor, siehe Graphik. Schon bei der Eröffnung der Cityroute-Nord haben wir im Smalltalk erst hinterher ein paar nahe-

liegende Punkte ansprechen können. Vielleicht trug dies ja dazu bei, nun frühzeitiger eingeschaltet zu werden.

Zum anderen zeigt sich schon bei der ersten Route, dass der vorgesehene Finanzrahmen pro Route doch sehr knapp bemessen ist. Schon diese erste Route wird vermutlich ein Mehrfaches der für eine Route veranschlagten Kosten von durchschnittlich 200.000 € kosten. Hier sollte der Gemeinderat beim nächsten Haushalt unbedingt nachlegen, damit Nägel mit Köpfen gemacht werden können bzw. damit das Programm nicht von zwei auf eine Route pro Jahr gekürzt werden muss.

Im Bereich Fachhochschule wurden vor einiger Zeit schon Verbesserungen vorgenommen, so dass dort nichts mehr zu tun ist, ebenso an den Knoten Erberger- und Reinhold-Frank-Straße. An der Kreuzung mit der Neureuter Straße wartet man den vierspurigen Ausbau der B 36 ab, der dort auch Verbesserungen für Radfahrer enthält. Würden diese Abschnitte auch noch auf das Konto Radroutenausbau gehen, wäre der Kostenrahmen vollends gesprengt worden ...

Neben den genannten Umbauten kommen noch etliche kleinere hinzu, vor allem an Knotenpunkten.

Heiko Jacobs

immer
Service + Beratung
Fachwerkstatt-Kundendienst
Probefahren-Testräder
und alles rund ums Rad
einfach reinschauen
Wickelstraße 58 0721 22238 www.radundnet.net
RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Finanzierung von Stuttgart 21 weiterhin unklar

Mitte September kam ich ins Stutzen: In einer Pressemitteilung (PM) unseres VCD-Landesverbandes hieß es: „VCD sieht sich bestätigt: Kein EU-Geld für Stuttgart 21“, während es aus dem Radio tönte, dass es EU-Zuschüsse für Stuttgart 21 geben solle. Empfang ich Nachrichten aus zwei unabhängigen Parallel-Universen?

Mit „Ich freue mich außerordentlich, dass der EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot bei der Vorstellung der Berichte zu den Europäischen Magistralen Unterstützung für die Ost-West-Magistrale Paris-Bratislava und damit für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm und Stuttgart 21 signalisiert hat.“ wird Innenminister Heribert Rech zitiert. Im Radio blieb davon nur Stuttgart 21 übrig... VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb sagte dagegen in der PM des VCD: „Da der Bahnhofsumbau im Vergleich zur Neubaustrecke nach Ulm kaum Fahrzeitgewinne verspricht und unverhältnismäßige Kosten verursacht, ist er für die europäische Magistrale von Paris nach Bratislava kaum von Nutzen. Der VCD teilt deshalb die Einschätzung des EU-Koordinators Péter Balász, dass diese lokale Infrastrukturmaßnahme nicht von der EU bezuschusst werden sollte.“

Im EU-Bericht selbst ist zu lesen: „Drei Abschnitte stellen Engpässe dar: Baudrecourt-Vendenheim (Vogesen), Stuttgart-Ulm (Schwäbische Alb), St. Pölten-Wien (Wienerwald). Es wird eine ge-

meinschaftliche Kofinanzierung empfohlen.“ Für sie ist ein EU-Zuschuss von zusammen 600 Millionen Euro vorgesehen. Sie werden unter Punkt 3.1 explizit als Durchgang durch die Mittelgebirge definiert. Kopfbahnhöfe und Flughafenverbindungen werden unter Punkt 3.2 und 3.3 behandelt. Wie kann das Land daraus so optimistisch ableiten, dass der Zuschuss Stuttgart 21 gelten würde? Ich würde eher rauslesen, dass der Zuschuss vorrangig an der Strecke über die Alb hängt, für die aber weder Planung, noch Finanzierungsantrag an die EU fertig ist...

Nach schlechten Erfahrungen mit aus dem Ruder laufenden Kosten bei DB-Projekten wie Köln-Frankfurt, Leipziger Citytunnel oder Hbf Berlin Bremse nun auch Bundesverkehrsminister Tiefensee beim Spitzentreffen mit DB-Chef Mehdorn und Ministerpräsident Oettinger am 23.10. Während Tiefensee sich klar hinter die Strecke nach Ulm stellte, forderte er für Stuttgart 21 weitere Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Während das Land die Finanzierung weiterer Planungskosten für Stuttgart 21 als Erfolg für dieses Projekt feiert, sieht der VCD das Scheitern des Projektes: „Was in bisher 12 Jahren nicht wirtschaftlich gerechnet werden konnte, wird auch bis zum nächsten Spitzentreffen im Frühjahr kein rentables Projekt sein.“

Das Festhalten des Landes an Stuttgart 21 gefährdet nicht nur die Realisierung der anschließenden Neubaustrecke, sondern den gesamten Nahverkehr im Land, da neben Bundes- und EU-Zuschüssen auch Regionalisierungsmittel im Projekt versickern sollen, mit denen eigentlich Zugleistungen bestellt werden. Eine offene Frage sei weiterhin, wieso eine nachweislich leistungsfähige und kostengünstige Variante wie das VCD-Konzept „Kopfbahnhof 21“ nicht dem Tunnelbahnhofskonzept vorgezogen werde, der mit nur acht Gleisen und langen unterirdischen Zulaufstrecken weniger flexibel, dafür aber deutlich störungsanfälliger sei. VCD-Vorsitzender Matthias Lieb: „Ich verstehe nicht, warum mit Stuttgart 21 ohne Not der erfolgreiche 3-Löwen-Takt, ein fahrgastfreundlicher integraler Taktfahrplan nach dem Vorbild des Bahnmasterländles

Schweiz, aufgegeben wird. Der Stuttgarter Bahnknoten muss vor allem gute Umsteigemöglichkeiten und zuverlässige Anschlüsse bieten, um den Schienenverkehr im ganzen Land zu nutzen.“ Dies sei nur bei einem modernisierten Kopfbahnhof, nicht aber bei Stuttgart 21 gewährleistet. „Kopfbahnhof 21 bietet eine hervorragende Anbindung sowohl des Landesflughafens als auch der Neubaustrecke und setzt fast genauso viele Flächen zur städtebaulichen Entwicklung frei wie Stuttgart 21.“

Die Pressemitteilungen beider Seiten kann man unter www.vcd-bw.de/presse/ bzw. www.innenministerium.baden-wuerttemberg.de/de/Verkehrsbereiche/96754.html nachlesen, Projektinfos unter www.stuttgart21.de bzw. www.vcd-bw.de/themen/s21/

Heiko Jacobs

Kopf frei,
Buch auf, ...



BUCH
HAND
LUNG
am
KRONEN
PLATZ GmbH

... loooooo!

24 Stunden: www.kronenplatz.de
 Fritz-Ecker-Strasse 1-3 • 76133 Karlsruhe
 Tel. 0721/377775 • Fax: 0721/377575

mehr

Auswahl+Angebote

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

bei Ihrem Spezialisten

Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT

DER KARLSRUHER RADLADEN

Gesteuert oder ungesteuert?

Der Hochwasserrückhalteraum Bellenkopf/Rappenwört

Der Rückhalteraum Bellenkopf/Rappenwört erstreckt sich von Rheinstetten-Neuburgweier bis zum Karlsruher Rheinshafendampfkraftwerk und wird rheinseitig vom Hochwasserdamm XXV, landseitig vom Hochwasserdamm XXVI begrenzt. Noch vor 70 Jahren wurden Teile dieses Gebiets bei Hochwasser regelmäßig überflutet. Auf einer Fläche von 510 ha soll es bis zu 14 Mio. m³ Rheinwasser aufnehmen, d.h. 8,3 % des rechtsrheinisch zu erbringenden Rückhaltevolumens. Seit einigen Jahren bereitet das Regierungspräsidium Karlsruhe das Planfeststellungsverfahren vor, wobei derzeit im Wesentlichen zwei Varianten untersucht werden. Die Entscheidung darüber, mit welcher Variante die Planfeststellung eröffnet wird, soll in diesen Wochen fallen.

Der Rückhalteraum ist zu 67 % bewaldet (Bellenkopf, Äußerer Kastenwört und Rappenwört) und steht als NATURA 2000 Gebiet unter dem Schutz der EU. Bei beiden Varianten erfolgt die Verbindung zum Rhein über 5 Öffnungen im Damm XXV.

durchströmt; an wenigen Tagen im Jahr kann es zur Überflutung seiner gesamten Fläche kommen (natürliche Flutungen).

Im Blick auf die Flutungen unterscheiden sich die Varianten kaum. In den letzten 60 Jahren wurde der Abfluss 4.000 m³/s (zum Vergleich: Die Schifffahrt ruht ab 3.000 m³/s) gerade 8 Mal überschritten, und dann zumeist nur für wenige Stunden – bei Variante II hätte man den Rückhalteraum also nur selten und für kurze Zeit geschlossen. Bei Variante I, deren Öffnungen im Damm XXV breiter sind als die der Variante II, durchströmt das Wasser den Rückhalteraum jedoch mit höherer Geschwindigkeit. Bezüglich Hochwasserschutz, Umweltverträglichkeit, Baukosten und Auswirkung einer Rheinkontamination zeigt der Variantenvergleich:

- lasteter Schwebstoffe die Selbstreinigung des Raums.

- Variante I ist kostengünstiger als Variante II. Nach aktuellen Berechnungen beträgt der Unterschied rund 20 %.
- Bei Kontamination des Rheins kann der Eintrag belasteten Wassers bei Variante II, nicht aber bei Variante I, durch Schließen der Bauwerke vermieden werden, falls kein Retentionsfall vorliegt. Der Sandoz-Unfall von 1986, bei dem der Rhein schwere Schäden erlitt, ist unvergessen. Die Organismen seiner Auengewässer wurden damals jedoch kaum geschädigt und trugen zur Wiederbesiedelung des Stromes bei. Da während eines Retentionsfalls eingetragene Schadstoffe bei der schlechter durchströmten Varianten II verstärkt abgesetzt werden, gleichen sich Vor- und Nachteile beider Varianten an.

Im Inneren Kastenwört, der östlich an den Rückhalteraum anschließt, planen die Stadtwerke Karlsruhe den Bau eines Wasserwerks mit 7,4 Mio. m³ Wasserentnahme pro Jahr und fürchten, dass das Grundwasser durch Flutung des Rückhalteriums verunreinigt wird. Da es vom Grundwasserstrom aus dem Schwarzwald gespeist wird, ist es derzeit von hervorragender Qualität. Wird mehr Grundwasser entnommen als über den Zustrom nachgeliefert werden kann, fließt Uferfiltrat aus dem Rhein nach und beeinträchtigt die Wasserqualität. Bei der geplanten Fördermenge geht man ohne Rückhalteraum von 11-12 % Rheinuferfiltrat im geförderten Wasser aus (vergl. Drucksache 14/227 des Landtags Baden-Württemberg); nach Fertigstellung des Rückhalteriums erhöht sich dieser Wert bei Extrem-Hochwasser auf 24 % (Variante I) bzw. 22 % (Variante II). Wird allerdings die Fördermenge halbiert, so reicht der Grundwasserstrom aus dem Schwarzwald aus, um die Wasserentnahme auszugleichen, ohne dass Rheinuferfiltrat nachfließt. Um das Grundwasser nachhaltig zu schützen, ist die Fördermenge deshalb entsprechend zu drosseln.

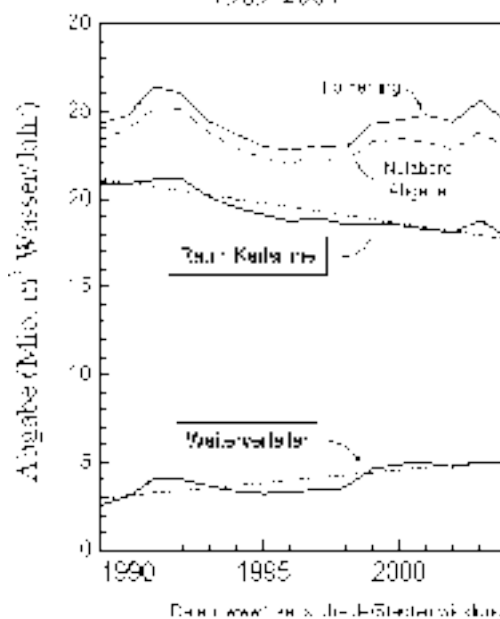
Wie die Stadtwerke betonen, soll das geplante Wasserwerk im Inneren Kastenwört die Trinkwasserversorgung

von Karlsruhe sicherstellen. Tatsächlich nahm der Trinkwasserbedarf des Raumes Karlsruhe in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich ab und lag 2004 bei 17,8 Mio. m³ (vergl. Graphik nächste Seite). Dieser Bedarf wird von den 3 derzeit voll ein-satzfähigen Wasserwerken selbst bei mehrwöchigem Ausfall eines Was-serwerks (WW) gedeckt (erlaubte Fördermenge in Mio. m³/Jahr: WW Hardtwald 10,0 – WW Mörscher Wald 7,6 – WW Rheinwald 17,5). Allerdings nahm die Wasserabgabe an das Umland (Weiterverteiler) in den zurückliegenden Jahren kontinu-ierlich zu. Soll WW Kastenwört dazu beitragen, dass die Stadtwerke in Zu-kunft deutlich mehr Trinkwasser ins Umland liefern können? Als Vertreter der Stadtwerke erläuterte Dr. Mathias Maier hierzu im Rheinstettener Ge-meinderat, die tägliche durchschnittli-che Wasserabnahme würde von knapp 65.000 m³ auf 88.000 m³, d.h. um 35 %, steigen (BNN Ettlingen, 24.11.2005). Das betriebswirtschaftliche Interesse der Stadtwerke scheint hier auf das öf-fentliche Interesse, nämlich einen nach-haltigen Grundwasser- und Hochwas-serschutz, zu treffen.

Naturschutzverbände bevorzugen die ungesteuerte Variante |

Die Natur- und Umweltschutzverbände BUND, LNV und NABU stehen hinter dem Integrierten Rheinprogramm IRP des Landes Baden-Württemberg. Die-

Wasserabgabe der Stadtwerke Karlsruhe
1989-2004



ses besagt: „Es ist eine geschlossene Konzeption zur Wiederherstellung des Hochwasserschutzes und – gleichrangig – für die Erhaltung und Renaturierung autotypischer Biotopsysteme in einer lebensfähigen Rheinlandschaft zu entwickeln und zügig zu verwirklichen“. Der Rückhalteraum Bellenkopf/Rappenwört ist von den 13 Räumen des IRP aufgrund seiner Lage und Form der einzige, in dem – als Variante I – beide Ziele des IRP umgesetzt werden können.

Für Variante I sprechen außerdem ihre bessere Umweltverträglichkeit und die niedrigeren Baukosten. Zusammen mit

den anderen Räumen des IRP stellt sie den 200-jährlichen Hochwasserschutz wieder her und gleicht bei Rheinkontamination auftretende Nachteile durch bessere Durchströmung weitgehend aus. Deshalb favorisieren die Verbände die Variante I.

Sie betonen, dass die Nachteile der Variante I für den Hochwasserschutz erst bei Hochwässern zum Tragen kommen, die seltener als alle 200 Jahre auftreten und erinnern daran, dass der bis 1955 bestehende 200-jährliche Hochwasserschutz, nachdem inzwischen 3 Rückhalteräume einsatzbereit sind, gerade einmal bei 120 Jahren angelangt ist. Deshalb fordern die Verbände, die noch ausstehenden 10 Räume zügig fertig zu stellen.

Hinsichtlich der Gefährdung durch kontaminiertes Rheinwasser geben die Verbände zu bedenken, dass die Rheinanliegerstaaten nach dem Sandoz-Unfall erhebliche Verbesserungen erreicht haben. Seit 1986 hat sich kein vergleichbarer Vorfall ereignet und die Rheinwasserqualität ist heute deutlich besser. Auf diesem Weg muss im Interesse aller Rheinanlieger fortgeschritten werden, insbesondere jener, die auf Rheinuferfiltrat für ihr Trinkwasser angewiesen sind.

Gastbeitrag von Dorothea Harms,
BUND Regionalverband
Mittlerer Oberrhein

Jahresmitgliederversammlung 2007 des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein lädt zur Mitgliederversammlung ein am **Donnerstag, 11. Januar 2007, um 19.30 Uhr** im Umweltzentrum, Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorstands
3. Kassenbericht
4. Aussprache
5. Entlastung des Kassenwarts und des Regionalvorstands
6. Vorschläge zur Wahl des neuen Vorstands
7. Wahl des neuen Regionalvorstands für die nächsten zwei Jahre
8. Verschiedenes

Das Ende der Mitgliederversammlung ist für 22 Uhr vorgesehen. Um rege Beteiligung wird gebeten!

Jahresmitgliederversammlung 2006 der BUZO e.V.

Liebe Mitglieder, wir laden Sie herzlich zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am

Freitag, den 15. Dezember, um 19.30 Uhr

im Umweltzentrum in der Kronenstraße 9, Tagesordnung:

- Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
- Wahl des Versammlungsleiters
- Jahresbericht des Vorstandes
- Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums
- Kassenbericht 2006
- Bericht der Kassenprüfer
- Aussprache
- Entlastung des Vorstandes
- Wahl des Vorstands
- Verschiedenes

Im Anschluss gibt es wie gewohnt Brezeln und Getränke.
Der Vorstand

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Ich möchte
Mitglied werden bei:

- ☐ **BUZO** (30,- € / Jahr)
- ☐ **PRO BAHN** (38,- € / Jahr)
- ☐ **VCD** (44,- € / Jahr)

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

Meine Anschrift, E-Mail, ... :

.....

.....

.....

TERMINE

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

7. Dezember 2006

„Gentechnik – Ein Großversuch mit Verbraucher und Umwelt“

Powerpoint-Vortrag von I. Kober,
Greenpeace Karlsruhe, beim NABU-Mo-
natstreff, **Treffpunkt:** 19.30 Uhr, FC
Südster, Ettlinger Allee 7 (gegenüber
Haltestelle „Dammerstock“); Eintritt frei,
Anmeldung nicht erforderlich

30. November 2006 - 14. Januar 2007

„Natur hautnah in und um Karlsruhe
erleben“. Vom Amt für Umwelt- und
Arbeitsschutz der Stadt Karlsruhe konzi-
pierte Ausstellung, die Ihnen die Karls-
ruher Gebiete mit ihren Schönheiten ein
Stück näher bringt. Naturschutzzentrum
KA-Rappenwört, Hermann-Schneider-
Allee 47 zu den Öffnungszeiten:
Di-Fr 12.00-17.00 Uhr, Sonn- und Feier-
tags 11.00-17.00 Uhr, Infos unter 0721
– 950470; Eintritt frei, Anmeldung nicht
erforderlich

9. November 2006 - 25. Februar 2007

„Zugvögel – Wanderer zwischen
Welten“ Die Ausstellung informiert
über das Phänomen Vogelzug und
vermittelt u.a. aktuelle Erkenntnisse
der Vogelzugforschung. Naturschutz-
zentrum Karlsruhe-Rappenwört, H.-
Schneider-Allee 47 zu den Öffnungs-
zeiten: Di-Fr 12.00-17.00 Uhr, Sonn-
und Feiertags 11.00-17.00 Uhr, Infos
unter 0721 – 950470; Eintritt frei, An-
meldung nicht erforderlich

17. - 18. März 2007

fahrrad.markt.zukunft

Publikumsmesse Fahrrad, Fitness
und Tourismus in der **Gartenhalle**,
Kongresszentrum Karlsruhe,
www.fahrrad-markt-zukunft.de



Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:

BUZO-AG Verkehr

i.d.R. jeden Montag, 20 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Montag/Dienstag:

Aktiventreffen des VCD

in der Regel jeweils am 1. Dienstag
und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:

Di. 5.12., Mo. 18.12.

Di. 2.1., Mo. 15.1.,

Di. 6.2., Mo. 19.2.,

Di. 6.3., Mo. 19.3.,

Di. 3.4., Mo. 16.4.,

Di. 8.5. statt 1.5., Mo. 21.5.,

Di. 5.6., Mo. 18.6.

Mittwoch:

ADFC

ADFC-Infoladen jeden Mittwoch,
18 bis 19.30 Uhr

Donnerstag:

Fahrgastverband PRO BAHN

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

Aufkleber gegen Nordtangente

U.a. im Umwelt-
zentrum der BUZO
und im BUND-Büro
gibt es gratis in
zwei Größen (Auto/
Rad) grüne Auf-
kleber gegen die
Nordtangente.



Spenden: BUZO

Kontonr.: 924 23 55

BLZ: 660 501 01 (Sparkasse)

Telefon: 0721 - 38 05 75

Internet: buzo.umverka.de

E-Mail: buzo@umverka.de

PRO BAHN

310 548 500

370 100 50 (Postb. Köln)

0721 - 38 05 75

probahn.umverka.de

probahn@umverka.de

VCD

953 695

600 908 00 (Spardab.)

0721 - 38 06 48

vcd.umverka.de

vcd@umverka.de

BUZO, PRO BAHN und VCD

finden Sie im

**Umweltzentrum,
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

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