

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283

5. Jg. Heft 3/07 Dez. 2007 - Feb. 2008

THEMEN:

TURMBERGBAHN

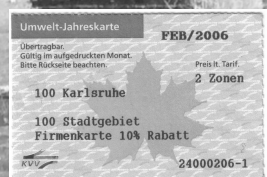
FISCHFANG

KAISERSTRASSE

IRE STUTTGART

HEIZEN

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

EnBW und StoraEnso betreiben unverändert ihre geplanten **Kraftwerksprojekte am Rhein**. Der Karlsruher Gemeinderat hat dem Projekt der EnBW grundsätzlich zugestimmt. Um dem klimaschädlichen Vorhaben doch noch etwas entgegenzusetzen zu können, haben sich die Bürgervereine im Karlsruher Westen gemeinsam mit Umweltverbänden zu einem „Aktionsbündnis Saubere Luft“ zusammengeschlossen und Unterschriften gesammelt. Neu im Karlsruher Stadtbild sind die

CallBikes, die Mietfahrräder der Bahn. Durch die flexiblen Nutzungsmöglichkeiten gibt es wieder ein Argument mehr, das Leben ohne oder zumindest mit weniger Auto zu genießen.

Kürzungen beim Nahverkehrsangebot der Bahn erreichen nun auch die Pfalz, wenn auch vornehmlich in Randlagen. Es bleibt zu hoffen, dass weitere Einschränkungen, wie sie mittelfristig in der Relation Karlsruhe – Neustadt angedacht sind, abgewendet werden können.

In dieser Ausgabe gibt es wieder viele Anregungen selbst für die Umwelt aktiv zu werden. U.a. geben wir Hinweise, wie wir uns durch unser Kaufverhalten nicht an der **Überfischung der Meere** beteiligen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen und Euch die Redaktion des umwelt&verkehr Karlsruhe.

BUZO, PRO BAHN und VCD

J. Meister *Johannes Meister* *Hartmann*

Inhalt:

Umwelt- und Klimaschutz selbstgemacht.....	2
BUZO-Vorwort.....	3
Serviceleistungen der BUZO.....	3
BUZO-Jahresbericht.....	3
20 000 Meilen	4
Aktion saubere Luft Region Karlsruhe	5
Auf den Turmberg ohne beschwerlichen Fußweg.....	6
Keine teuren technischen Spielereien, pragmatische Lösungen wählen!.....	6

Heizen: Ja – aber richtig.....	7
Ohne Brücke eine Lücke!.....	7
Baustellentourismus in Karlsruhe.....	8
Lokführerstreik ist Folge der Bahn-Privatisierungspläne.....	8
VBB: Bahn investiert zu wenig ins Schienennetz.....	9
Fahrplankonferenz Karlsruhe.....	9
Pressemitteilung / Offener Brief zur Straßenbahn in der Kaiserstraße.....	10
Das Fahrrad für zwischendurch.....	11

VCD in Baden-Württemberg ist 20!.....	11
Optimierung der IRE-Linie Stuttgart – Pforzheim - Karlsruhe.....	12
67000 Unterschriften gegen Stuttgart 21	13
Schon fast vergessen?	
Vor fünfzig Jahren: Windscale.....	14
KVV-Jahreskartenaktion.....	15
Jahresmitgliederversammlung 2007 der BUZO.....	15
Termine.....	16
Bahnstrecke im Wieslautertal.....	16

Umwelt- und Klimaschutz selbstgemacht

Karlsruher Aktivbüro und Umweltzentrum organisierten 2007 zwei Veranstaltungen zum Umwelt- bzw. Klimaschutz. Die Ideen und Konzepte wurden in mehreren Abstimmungsrunden gemeinsam mit zahlreichen Umweltverbänden und dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz entwickelt.

Zunächst gab es auf Initiative des Aktivbüros einen Wettbewerb für Vereine, Initiativen, Einzelpersonen und Unternehmen, die sich im Umweltschutz engagieren. Bürgermeister König und Regierungspräsidentin Gerlinde Hämmerle

überreichten die Preise. Die Geldpreise gingen an die Carl-Benz-GHS Wettersbach, die Marylandschule in der Nordstadt, BUND-Kindergruppen und an die BUND-Erdkrötenaktion Neureut für aktiven Umweltschutz. Die Initiative zur nachhaltigen Energiewirtschaft (KINE) erhielt einen Geldpreis für Aktivitäten zur Information über Projekte zur Förderung nachhaltiger Energienutzung (www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/afsta/aktivbuero/Afsta-Aktivbuero-Wettbewerb-Umwelt2007.php).

Unter dem Motto „Globaler Klimawan-

del – eine lokale Herausforderung“ diskutierten am 26.09.2007 Nicolai Schaa vom NABU, Werner Korn vom VCD und Gerd Schädler vom Institut für Meteorologie und Klimaforschung der Universität Karlsruhe mit dem Publikum über das Ausmaß und die Auswirkungen des Klimawandels. In Kurzreferaten stellten Sie die jetzige Situation dar und dass wir durch konsequentes Handeln eine Verbesserung erreichen können. Durch die Verantwortung gegenüber unseren Kindern ist jeder einzelne aufgefordert, daran mitzuwirken. Johannes Meister

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, 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: Deutsche Bahn, Knut Lickert, Helga Hartmann, Johannes Hertel, Dr. Ulrike Morlock-Fien, Karola Magerl-Feigl, Wolfgang Melchert, Johannes Meister, Margarete Ratzel, Gerhard Stolz, diverse Greenpeace-Fotografen

Titelfoto: Turmbergbahn; Foto: Gerhard Stolz

Impressum

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich, siehe Liste 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,

ein kleines Jubiläum ist zu verkünden. Mit dieser Ausgabe ist unsere Zeitung „umwelt&verkehr Karlsruhe“ fünf Jahre alt: 15 Ausgaben haben wir seit dem Start im Jahre 2003 herausgebracht, mit Texten und Fotos gefüllt, gestaltet, adressiert und versandt. Dreimal jährlich Redaktionssitzungen, Artikel schreiben, Fotos machen, Adressen kleben und den Postversand erledigen, da ist viel Zeit und Mühe verwendet worden.

1.500 Exemplare pro Ausgabe gingen an die Mitglieder von BUZO, PRO BAHN und VCD, 1.500 wurden über die KVV-Kundenzentren in Karlsruhe, Ettlingen und Baden-Baden, sowie in Umweltzentrum, VHS und Landesbibliothek verteilt – kostenlos für die Leser.

Die Zeitung wurde vom Publikum gut angenommen, Reaktionen waren durchweg positiv.

Wir würden uns freuen, wenn viele Leserinnen und Leser die Hürde von der kostenlosen Lektüre zur Mitgliedschaft in einem der Vereine überwinden könnten.

Immerhin – einen leichten Aufwärtstrend in der Mitgliederentwicklung konnten wir erfreulicherweise im zurückliegenden Jahr verzeichnen. Darüber freuen wir uns natürlich.

Die BUZO muss sparen. Die vom Vorstand angedachten Schritte umfassen alle erdenklichen Sparmaßnahmen.

Von Mieterhöhung der Nutzervereine des Umweltzentrums bis zur Einsparung bei kleineren Posten ist alles im Gespräch. Fest steht bereits, dass wir Spendenbescheinigungen unter 100 € nur noch auf Anforderung versenden.

Das Thema Einsparung wird auf unse-

rer Mitgliederversammlung, die am 17.12.07 wie gewohnt um 19.30 Uhr im Umweltzentrum stattfindet, ausführlich erörtert (bitte beachten Sie die offizielle Einladung mit Tagesordnung in diesem Heft). Zur Mitgliederversammlung laden Sie herzlich ein. Brezeln und Getränke gibt es natürlich auch.

Das Umweltzentrum bietet neben Informationsmaterial auch Praktisches: Sie können bei uns Laubsäcke kaufen, Korken und alte CDs abgeben, gegen Kautionsleistungsmessgerät für Ihre Haushaltsgeräte sowie ein Lärmmessgerät ausleihen. Und wenn Sie wissen wollen, welche Produkte gut und ökologisch vertretbar sind, können Sie das im Monatsmagazin „Ökotest“ nachlesen, das im Umweltzentrum zur Einsicht zur Verfügung steht.

Ihr Uwe Haack

Nutzen Sie die Serviceleistungen der BUZO!

Neben der Umweltberatung bietet die BUZO zahlreiche weitere Serviceleistungen. Herumgesprochen hat sich längst, dass wir Korken für die Aktion „Korken für Kork“ sammeln und im Herbst Laubsäcke verkaufen, die das AfA im gesamten Stadtgebiet einmal wöchentlich abholt. Folgende Dienstleistungen werden bislang weniger in Anspruch genommen, weil sie weniger bekannt bzw. neu sind:

Messgeräteverleih

Das BUZO-Umweltzentrum verleiht folgende Messgeräte gegen eine Kautions von 20 € (erhält der Kunde bei Rückgabe zurück):

- Schallpegel-Messgerät/dB-Meter (Westfalica Technica YF-20)
- Energiemessgerät zur Kontrolle des Energieverbrauchs (Voltcraft Energy Check 3000)

Zeitschrift ÖKOTEST

Das BUZO-Team legt für Interessenten im Laden die Zeitschrift ÖKOTEST zum Lesen aus. Nutzen Sie unser Abonnement und informieren Sie sich kostenfrei über die Beurteilung von Produkten. Themen der beiden letzten Ausgaben

waren u.a.

- „Wie gut ist Bio vom Discounter?“ (Test von Milch, Käse, Nudeln, Kaffee, ...)
- „Waschmittel“ (Welche weiß waschen, welche die Umwelt schonen)

CD-Recycling

Oft landen die ausgedienten CDs und DVDs im Hausmüll, obwohl sie sich für die Wiederverwertung eignen. Polycarbonat – ein glasklarer und vielseitig einsetzbarer Kunststoff – wird beim CD-Recycling wieder gewonnen und in den Rohstoffkreislauf zurückgeführt. Hieraus können vielfältige neue Produkte hergestellt werden.

Im BUZO-Umweltzentrum steht nun die sogenannte „blueboxx“, ein Sammelbehälter der Firma Blueboxx GmbH bereit, in der die ausgedienten „Silberscheiben“ gesammelt werden. Die Firma Blueboxx GmbH unterstützt mit einem Teil des Gewinns den Verein für krebskranke Kinder e.V. der Medizinischen Hochschule Hannover.

Neu bei der Korkensammlung

Nach wie vor sammeln wir Korken. Neuerdings verwendet die Industrie für

den Verschlusskorken Kunststoff statt „echten“ Kork. Die Kunststoffkorken sehen echten Korken z. T. sehr ähnlich, weil oftmals Korkmaserungen täuschend echt aufgedruckt werden. Beim Erasten lässt sich der Unterschied zwischen den rauen Korken und den glatten Kunststoffkorken jedoch leicht erkennen.

Kunststoffkorken gehören in den Wertstoffmüll, jedoch nicht in unsere Korkannahmestelle. Bitte geben sie bei uns nur „echte“ Korken ab. Vielen Dank!

Margarete Ratzel

BUZO-Jahresbericht

Der neue Bericht über den Tätigkeitszeitraum 9/06 bis 08/07 liegt vor. Er informiert über all unsere Aktivitäten. Ob Arbeitskreise, Umweltberatung, Veranstaltungen, CD-Sammlung oder Umweltwettbewerb: Hier erfahren Sie, was uns bewegt hat und wir bewegt haben. Der Bericht liegt zur Einsicht im Umweltzentrum aus.

Margarete Ratzel

Licht am Fahrrad erhöht die Verkehrssicherheit.

Sie überprüfen öfter Ihre Lichtanlage und schalten sie bei Dunkelheit auch ein.

– Sicherer für Sie, sicherer für andere. **Das finden wir gut!**

unter dem Meer heißt der fabelhafte Buchklassiker, mit dem Jules Verne seine Leser verzaubert. Der Romanheld Kapitän Nemo verspricht darin seinen Gästen eine Reise „in eine Welt voller Wunder“. Schon damals, im Jahre 1870, faszinierte die Welt unter Wasser die Menschen. Doch blieb sie ihnen weitgehend verborgen und rätselhaft. Erst in den vergangenen Jahrzehnten gelang es der Wissenschaft, den Geheimnissen des Ozeans mit moderner Technik auf die Spur zu kommen. Und trotzdem wissen wir noch heute, im Jahre 2007, vom Grund der Weltmeere weniger als vom Mond.



Doch während wir das Universum unter dem Meeresspiegel allmählich kennenlernen, müssen wir mit ansehen, wie es sich rasant verändert. Allein seit 1970 hat sich die weltweite Kapazität der Fischereiflotte verdoppelt. Von weltweit etwa 3,5 Millionen Fischereischiffen sind nur etwa 1 % industrielle Schiffe. Diese fangen jedoch 50-60 % der Bestände ab. Ständige Modernisierung der Methoden führt zur ständigen Erhöhung der Fangkapazitäten. Fischschwärme werden heute mit Helikoptern und Satelliten geortet und gezielt gefangen. Ein Netzauswurf bringt bis zu 500 Tonnen Fisch. Doch dem wachsenden Hunger der Weltbevölkerung nach „Seafood“ können die Weltmeere nicht nachkommen.



*Doggerbank, Nordsee
Schnitt ein Drittel der
mengen gehen als un-
Beifang wieder über E
Philip Reynaers/Gre*



Nach Schätzungen der Welternährungsorganisation sind mittlerweile

Der Nordsee-Kabeljau ist ein klassisches Beispiel für das Versagen der Politik und den geplünderten Fischreichtum von Nord- und Ostsee. Derzeit ist die Zahl geschlechtsreifer Kabeljaue etwa 7-mal niedriger als noch vor 30 Jahren. Hauptursache: Die Fische werden zu jung gefangen, bevor sie nur ein einziges Mal ablaichen konnten. Auch hier stoßen die regelmäßigen Warnungen des Internationalen Meeresrates auf taube Ohren. Die Wissenschaftler präsentieren ihre Empfehlungen der EU-Kommission. Diese legen sie, oft in abgeschwächter Form, den Fischereiministern vor. Diese treffen dann die Entscheidung über die jährlichen Fangquoten. So empfahlen Wissenschaftler und EU-Kommission 2003 ein Fangverbot für Kabeljau. Die Reaktion der Fischereiminister: Anstatt den Niedergang der Bestände umgehend zu stoppen, beschloss man eine niedrigere Fangquote von 27.000 Tonnen für die Nordsee. Berücksichtigt man aber die Beifangquote für Kabeljau so werden jedes Jahr jedoch weiterhin ca. 70.000 Tonnen gefangen. Darunter größtenteils Jungfische.

Destruktive Fangmethoden bedrohen ganze Lebensräume. Beim Fang von Bodenfischen wie Kabeljau, Hoki und verschiedenen Tiefseearten werden gewaltige Schleppnetze über den Meeresboden geschleift, selbst in Tiefen von bis zu 1000 Metern. Auch Kaltwasserkorallenriffe und artenreiche Seeberge werden so plattiert. Als Beifang landen im Jahr bis Millionen Tonnen in den Netzen.



und gehen meist tot wieder über Bord. Ungewollte oder unerlaubte Arten, zu kleine Fische, aber auch Seevögel, Schildkröten, Delfine und Kleinwale werden in den Netzen oder verfangen sich an den Haken der kilometerlangen Fangleinen. In der südlichen und zentralen Nordsee beispielsweise sterben jedes Jahr rund 7500 Schweinswale in den Stellnetzen für Kabeljau.



Zucht – eine Lösung?

Aquakulturen versprechen ein reiches Fischangebot, trotz Ausbeutung der Meere. Das Washingtoner „World Watch Institute“ prophezeit sogar, die Menschheit werde bereits in zehn Jahren mehr „Farm-Fisch“ verzehren als Rindfleisch. Doch leider hat auch diese „Massentierhaltung zu Wasser“, ähnlich wie die Intensivlandwirtschaft, massive Umweltschäden zur Folge: Küsten werden verbaut, Chemikalien und Futterreste verschmutzen die Gewässer, Parasiten und Krankheitserreger aus den engen Käfigen gefährden Wildbestände. Probleme bereiten auch sogenannte Öko-Aquakulturen, wenn auch in kleinerem Maße. Hier gestaltet sich vor allem die Suche nach geeigneten Futtermitteln als problematisch. Trotzdem: Wer „Bio“-zertifizierte Ware kauft, unterstützt Betriebe, die immerhin so umweltverträglich arbeiten wie derzeit möglich. Der ökologischste Fisch stammt allerdings nach wie vor aus nachhaltig bewirtschafteten Wildbeständen.

Schutzgebiete

Meeresschutzgebiete könnten viele Probleme lösen helfen. Greenpeace fordert, dass 40 % der Meere dauerhaft geschützt werden. Von einem globalen Netzwerk mariner Schutzgebiete würde nicht nur die Umwelt profitieren, sondern auch die Fischer: In Reservaten wachsen Jungtiere heran, die auch die angrenzenden Fanggründe bereichern. Selbst wandernde Arten sind im Vorteil, wenn ihre Laichgründe und Kinderstuben vor Fischernetzen sicher sind.

Welcher Fisch darf auf den Tisch?

Wer auf Fisch nicht verzichten möchte,



Das Schutzgebiet Doggerbank ist eins von 17 Schutzgebieten, die zum Beispiel die Organisation Greenpeace für Nord- und Ostsee fordert. Foto: Philip Reynaers/Greenpeace

kann durch überlegtes Einkaufen größeren Schaden vermeiden. Denn auch wenn derzeit kein Fischprodukt ökologisch unbedenklich ist (vom genügsa-

men Karpfen einmal abgesehen), gibt es Unterschiede. Als akzeptabel gelten zum Beispiel Hering, eben Karpfen oder Seelachs (nicht zu verwechseln mit dem Alaska-Seelachs. Hier gelten ausschließlich US Fanggebiete als gut gemanagt).

Wer mehr wissen möchte, dem sei, neben vielen anderen Greenpeace-Publikationen zum Thema, der Einkaufsführer „Fish & Facts“ empfohlen, der kostenlos über die Greenpeace-Gruppe Karlsruhe erhältlich ist oder unter de.einkaufsnetz.org/ratgeber/14380.html

Gastbeitrag von Florian Gand, Greenpeace-Gruppe Karlsruhe

Aktionsbündnis saubere Luft Region Karlsruhe

Aus dem Wissen heraus, dass sich durch die geplanten Kraftwerksneubauten von EnBW und StoraEnso die ohnehin katastrophale Luftqualität in Karlsruhe (die schlechteste in Baden-Württemberg!) weiter verschlechtert und der Ausstoß von Feinstäuben und Klimagasen erhöht wird, wurde am 13.09.2007 das „Aktionsbündnis saubere Luft Region Karlsruhe“ gegründet.

Bisher sind dem Bündnis die Verbände ADFC, BUND, BUZO, NABU und die Parteien Bündnis 90/Die Grünen und BÜKA beigetreten. Das Bündnis steht aber weiteren Gruppen und Einzelpersonen immer offen.

Vor allem die drohende zusätzliche Belastung mit Feinstaub ist alarmierend. EnBW hat für den Neubau des Blocks RDK8 gigantische Zusatzemissionen beantragt. Ein Vergleich mit den Gesamtemissionen Karlsruhes von der Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz zeigt, wie stark die Luft zusätzlich belastet sein wird. (Ver-

gleichsjahr 2004):

- Feinstaub +90 % (Karlsruhe-Mitte hat die höchsten Feinstaubwerte Baden-Württembergs seit 2001. Der Grenzwert wurde im Jahr 2004 an jedem 7. Tag überschritten).
- Stickoxide +80 % (auch hier hat Karlsruhe in den letzten sechs Jahre die schlechtesten Werte von ganz Baden-Württemberg erreicht)
- Schwefeloxide +47 %
- Kohlendioxid +83 %; (+6 Mio. t/Jahr, das entspricht dem CO₂-Ausstoß aller PKW Baden-Württembergs in fünf Monaten)
- Schwermetalle +11,6 Tonnen Blei, Arsen, Cadmium und Quecksilber pro Jahr

Das Aktionsbündnis richtet sich vor allem gegen die Verwendung von Steinkohle, die zum Großteil aus Australien und Südafrika gekauft wird. Bei einem



Neben dem „Aktionsbündnis Saubere Luft Region Karlsruhe“ protestiert auch Greenpeace mit Aktionen gegen das geplante Kohlekraftwerk, hier mit der Projektion eines Textes an die Wand des bestehenden Kraftwerkes. Foto: Dr. Morlock-Fien

Wirkungsgrad von maximal 58 % bei voller Fernwärmenutzung verpufft immer noch fast die Hälfte der aus weiter Ferne heran transportierten Energie im Kühlturm oder erhitzt das Rheinwasser. Letzteres ist besonders problematisch für die Ökologie des Flusses bei sommerlichen Niedrigwasserperioden.

Gerade in Zeiten der globalen Erwärmung sollten dagegen Energie gespart und umweltfreundlichere Energiequellen genutzt werden. Das Aktionsbündnis saubere Luft Region Karlsruhe möchte das Engagement vieler Gruppen und Einzelpersonen bündeln, über die bevorstehenden Kraftwerksbauten informieren und gemeinsam mit den Bürgern gegen die umweltschädlichen Vorhaben protestieren.

Weitere Infos stehen im Internet unter www.aktion-saubere-luft.de

Aktionsbündnis saubere Luft Region KA



Demo vor dem Karlsruher Rathaus am 17.07.07 gegen das geplante Kohlekraftwerk.

Foto: Margarete Ratzel



Aktion am 16.10.07 vor dem Karlsruher Rathaus gegen das StoraEnso-Vorhaben

Foto: Karola Magerl-Feigl

Pro & Contra

Wolfgang Melchert

Heizen: Ja – aber richtig

Jeder fürchtet die Heizungsrechnung. Mit diesen Tipps sparen Sie bares Geld:

1. Heizen Sie Ihr Geld

nicht zum Fenster raus

Ein stundenlang gekipptes Fenster verschafft Ihnen kaum frische Luft, aber eine hohe Heizkostenrechnung. Lüften Sie lieber öfter, dann aber nur für wenige Minuten und bei weit geöffnetem Fenster (Stoßlüftung).

2. Versperren Sie der Wärme

nicht den Weg

Unverkleidete Heizkörper sind nicht immer ein schöner Anblick, aber die Gewähr dafür, dass sich die Wärme ungehindert im Raum ausbreiten kann. Lange Vorhänge, Verkleidungen vor Heizkörpern, ungünstig platzierte Möbel sowie Handtuchstangen zum Trocknen der Wäsche können **bis zu 20 % Wärme schlucken**.

3. Überheizen Sie

Ihre Wohnung nicht

Manche mögen's heiß – und wundern sich dann über ihre hohen Heizkosten. Bedenken Sie: Pro Grad Raumtemperatur mehr müssen Sie mit ca. 6 % höheren Kosten rechnen.

4. Heizen Sie Ihre Wohnung, nicht den Heizungskeller

Heizkessel, Warmwasserboiler, Heizungs- und Warmwasserrohre können gar nicht gut genug gedämmt sein, denn schließlich soll Ihre Wohnung warm werden, nicht der Keller.

5. Lassen Sie Wärme nicht entweichen

Schließen Sie nachts Ihre Rollläden und Vorhänge, damit die Wärmeverluste durchs Fenster verringert werden. Dämmen Sie auch Ihre Heizkörpernischen und bringen Sie hier eine reflektierende Silberfolie an. Dadurch lassen sich bis zu 4 % sparen.

6. Ein moderner Heizkessel ist der beste Energie-Sparer

Denn er ist ein sehr guter Futterverwerter und geht mit der kostbaren Energie besonders sparsam um. Ein moderner Niedertemperatur- oder Brennwertkessel kommt mit bis zu 40 % weniger Energie aus als eine veraltete Heizungsanlage.

7. Eine moderne Heizungsregelung regelt auch ihre Heizkosten

Der Einbau einer modernen Heizungsregelung mit automatischer Nachtabsenkung ist nicht teuer, hilft Ihnen aber, viel Geld und Energie zu sparen. Thermostatventile sind auch bei Altanlagen Pflicht.

Noch ein paar Ökotipps für Jedermann

- Warm anziehen. Nicht T-Shirt, sondern besser Wollkleidung tragen und abends in Woldecken einkuscheln.
- Wird ein Raum nur für kurze Zeit benötigt (z. B. Badezimmer), kann man mit Elektroheizlüftern oder Strahlern den Raum kurzzeitig erwärmen. Somit spart man eine gesamte Heizung in der Endabrechnung ein.
- Öfter mal die Heizung runterdrehen oder auf Sparflamme stellen (1).
- Wenn möglich nur ein Zimmer aufheizen, nicht die gesamte Wohnung.
- Bewegung hält den Körper nicht nur gesund, sondern auch warm.
- Heiße Getränke wie Tees wärmen von innen.

Viel Spaß beim Energiesparen!

Petra Schenk

Ohne Brücke eine Lücke!

Die Wasserwerkbrücke überbrückt die Gleise des Rangierbahnhofs und verbindet die Südstadt auf direktem Wege mit dem Naherholungsgebiet Oberwald. Sie hat damit eine große Bedeutung für die Lebensqualität der dicht bebauten und an Grünflächen armen Südstadt. Es gibt wohl keine Minute des Tages, in der nicht Spaziergänger, Jogger oder Radfahrer die Brücke überqueren.

Leider ist die Brücke mittlerweile so baufällig, dass sie abgerissen und neu gebaut werden muss. Vorgesehen war bisher, die Brücke während der Bauzeit von etwa einem Jahr ersatzlos zu sperren. Fußgänger sollten in dieser Zeit ein Umweg von 2x 2 km über Fautenbruchstraße und Ettlinger Allee gehen.

Gegen diese Planungen gründete sich im Mai 2007 unter Führung der Karlsruher Liste (KAL) das Bündnis „PROvisorium Wasserwerkbrücke“. Es setzt sich dafür ein, dass während des Baus eine Behelfsbrücke neben der Wasserwerkbrücke errichtet wird. Die Verwaltung lehnte diese bisher wegen zu hoher Kosten ab.

Stattdessen

wurde allen Ernstes vorgeschlagen (von der SPD), einen Bus-Shuttle einzurichten. Dieser würde allerdings den Bereich von Tierpark und Kinderspielfeld im Oberwald gar nicht erreichen, sondern könnte höchstens zum Dammstock fahren, wohin man aber auch jetzt schon mit der Straßenbahn kommt. Dieser Bus würde laut Tiefbauamt ca. 500 € pro Tag kosten, im Jahr also ca. 180.000 €. Eine Behelfsbrücke von 85 m Länge und 2 m Breite wäre dagegen für nur etwa 100.000 € realisierbar.

Bei der Länge der Behelfsbrücke von 85 m ist schon berücksichtigt, dass die Bahn einen Teil des Rangierbahnhofs stillgelegt hat und nur noch die 7 südlichen Gleise in Betrieb sind. Eine neue Brücke braucht deshalb nicht mehr 173 m lang zu sein wie die bisherige Brücke, sondern bloß noch halb so lang. In dieser Länge würde eine endgültige Brücke mit einer für Fußgänger und Radfahrer ausreichenden Breite von 3,50 m ca. 313.000 € kosten. Die Verwaltung will die Brücke jedoch

Sanierungsfall
Wasserwerksbrücke
Foto: Wolfgang Melchert



5,50 m breit bauen, damit über die Brücke auch Autos zum Wasserwerk fahren können, was die Kosten auf ca. 492.000 € erhöht. Eine Befahrbarkeit mit Autos ist aber gar nicht nötig, denn die jetzige Brücke ist wegen ihrer Bauart schon seit vielen Jahren für Autos gesperrt, und das Wasserwerk ist trotzdem über mehrere Wege mit dem Auto zu erreichen. Unter anderem gibt es einen direkten Anschluss an die Südtangente, der auch der kürzeste Weg für die Feuerwehr ist.

Da sich durch die Stilllegung von Teilen des Rangierbahnhofs die Planungsgrundlage geändert hat, wurde der eigentlich schon für 2007 vorgesehene Baubeginn verschoben. Hoffentlich hält die alte Brücke noch solange durch, damit es nicht doch heißt „ohne Brücke eine Lücke“!

Wolfgang Melchert

Baustellentourismus in Karlsruhe

Das kannte man nur von Großbaustellen wie dem Potsdamer Platz in Berlin: Passanten bleiben stehen, um stauend Bauarbeitern bei der Arbeit zuzusehen, andere kommen sogar extra her, um gebannt dem Fortgang der Arbeiten zu folgen. Und das alles nur, weil ein doch eher überschaubares Stück von ungefähr 100 Metern Straßenbahngleis ausgetauscht wird. Die Tatsache des Gleiswechsels ist an und für sich keine Besonderheit, das ganze Jahr über werden irgendwo im weit verzweigten Karlsruher Straßenbahn- und Stadtbahnnetz abgenutzte Schienen durch neue ersetzt. Doch dieses mal war alles ein bisschen anders.

Zum einen erfolgte der Gleiswechsel in der Fußgängerzone zwischen Wald- und Herrenstraße zum ersten Mal nicht bei laufendem Betrieb, das heißt, die Strecke wurde für zwei Wochen voll gesperrt. Zum anderen wurde beim Einbau der Gleise ein vollkommen neues Bauverfahren erprobt:

Nach Entfernen der alten Schienen wurde der Untergrund ausgebaggert und dann eine 30 cm dicke Tragschicht eingebracht. Darauf kam dann der eigentliche Clou, nämlich der Einbau von 40 cm dicken, 4 m langen und 2,90 m breiten Betonfertigteilen, die mit Hilfe von Kranwagen eingesetzt wurden. Das war dann auch das Schauspiel, das so viele Bewunderer anzog. Jedes dieser Teile wog 11 Tonnen und wurde von den Arbeitern passgenau an seinen zukünftigen Platz gesetzt, was zum Teil

die Zuschauer sogar zu spontanem Applaus hinriss. Danach wurden die vorher verschweißten neuen Schienen in die dafür vorgesehenen Spurkanäle eingelassen und in ein Kunststoffbett verklebt. Für die gesamte Umbaumaßnahme waren zwei Wochen angesetzt worden, letztendlich war man dann sogar einen Tag früher fertig als geplant.

Bei der gesamten Maßnahme handelte es sich um ein Pilotprojekt im Rahmen des Forschungsvorhabens „Urban Track“, das von der Europäischen Union durchgeführt und gefördert wird. Ziel dieses Projektes ist es, die Entwicklung und Erprobung innovativen, standardisierten und kostengünstigen städtischen Schienenverkehrs voranzutreiben. Hierfür werden in 13 verschiedenen Städten Europas (unter anderem Barcelona, London und Bremen) Lösungen für verschiedene Anwendungsgebiete gefördert und untersucht.

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe versprechen sich von der Maßnahme verschiedene Vorteile:

1. Beschleunigung von Umbauarbeiten, insbesondere bei verkehrlich schwierigen Gleisabschnitten
2. Verringerung der Fahrgeräusche durch bessere Dämmung der Gleise
3. Verminderung der Folgekosten durch bessere Bodenstabilität. Die neue Oberfläche zwischen den Schienen sieht zwar fast genau so aus wie der alte Pflasterbelag, kann sich aber nicht mehr absenken und Stolperfal-



Vergleich: Vorher / Nachher



len bilden, da die neuen „Pflastersteine“ nur in die Fertigteile eingeritzt und aufgedruckt sind.

4. Wiederverwendbarkeit der Fertigteile, zum Beispiel, wenn es dann tatsächlich so weit kommen sollte, dass im Zuge der Kombilösung die Schienen aus der Fußgängerzone wieder entfernt werden müssten.

Die Verkehrsbetriebe äußerten sich sehr zufrieden über den zügigen Ablauf der Umbaumaßnahme und sind der Überzeugung, dass sich die – trotz Förderung der EU – entstandenen Mehrkosten auf Dauer amortisieren werden.

Jörg Maurer

Lokführerstreik ist Folge der Bahn-Privatisierungspläne

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht eine eindeutige politische Verantwortung der Bundesregierung für den Tarifkonflikt zwischen Deutsche Bahn (DB) und Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL). „Die Härte der Tarifauseinandersetzung zwischen der DB und der Gewerkschaft des fahrenden Personals ist darauf zurückzuführen, dass die Lokführergewerkschaft die Pläne Mehndorns zur Kapitalprivatisierung der DB („Börsengang“) nicht unterstützt,“ erklärt das Vorstandsmitglied des Verbraucherverbandes Hartmut Buyken. „Während die Bahngewerkschaften Transnet und GDBA gemeinsam Mehndorns Kapitalprivatisierungs-Pläne mit Schienennetz verfechten, befürwortet die GDL ein selbstständiges Schienennetz in Staats-

verantwortung. Die Bundesregierung schweigt zugunsten der Börsengang-Pläne Tiefensees.“ Buyken erläutert: „Die Gewerkschaften Transnet und GDBA haben ihren Tarifvertrag in kumpelhafter Solidarität mit DB-Chef Mehndorn fast geräuschlos abgeschlossen. Für ihre Solidarität bei der Durchsetzung der DB-Kapitalprivatisierung mit Schienennetz zahlt Mehndorn ihnen nun 4,5 Prozent Lohnerhöhung. Mehndorns Verhandlungspartner Transnet-Chef Norbert Hansen bereitet jetzt in SPD-Parteigremien Beschlüsse vor, um die Mehndorn/Tiefensee-Pläne im SPD-Parteitag durchzubringen. Während Mehndorn 2006 einen eindeutig illegalen politischen Streik der Gewerkschaft Transnet zugunsten des Börsengangs unter-

stützte, wird jetzt gegen die GDL mit Methoden vorgegangen, die in der Geschichte Nachkriegsdeutschlands einmalig sind. Wir befürchten, dass Bahn, Transnet und GDBA gemeinsam die politisch missliebige konkurrierende Lokführergewerkschaft schwächen oder sogar vernichten wollen.“ Zu dieser Strategie passt nach Auffassung des Fahrgastverbandes, dass der DB-Börsengang Arbeitsplätze von Lokführern vor allem außerhalb der Deutschen Bahn bedroht. „Nach dem seit Mitte September vorliegenden Gutachten der Bundesländer droht mit der Kapitalprivatisierung der DB die Stilllegung von 10.000 Kilometern Schienenstrecken. Das würde vor allem Lokführer bei erfolgreichen Wettbewerbern der DB tref-

fen, die auf vielen gefährdeten Regionalstrecken fahren," erläutert Buyken. „Politisch unerträglich ist für die Bürger, dass ein hundertprozentiger Staatskonzern wie die Deutsche Bahn über Gerichtsverfahren das verfassungsmäßig garantierte Streikrecht bedroht," erklärt PRO BAHN-Rechtsexperte Rainer Engel. „Genauso, wie die Kapitalprivatisierungs-Pläne bereits von sieben Gutach-

tern für verfassungswidrig erachtet wurden, würde es vor dem Verfassungsgericht keinen Bestand haben, wenn Instanzgerichte aussuchen, ob und welche Fahrgäste unter den Streiks leiden müssen. Die Prozessiererei der DB ist verbraucherfeindlich, weil Gewerkschaften genötigt werden, auf die Ankündigung von Streiks zu verzichten. Dennoch verfolgt Tiefensee seinen Ge-

setzungswurf und sieht tatenlos zu, wie die Deutsche Bahn Verfassungsrechte aushöhlt. Den Verbrauchern ist zwar kein Streik recht, der auf ihre Kosten geht, aber die meisten Verbraucher sind zugleich Arbeitnehmer, die wissen, wie wichtig das Streikrecht ist.“

PRO BAHN-Medieninformationen,
8.10.2007

VBB: Bahn investiert zu wenig ins Schienennetz

Nach Ansicht des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) rechnet die Deutsche Bahn AG den Netzzustand schön. Der Mobilitätskonzern hatte den Vorwurf erhoben, der VBB habe eine falsche Bewertung des Netzzustandes vorgelegt. Der VBB stellt richtig, dass er die Geschwindigkeitseinbrüche im Verbund korrekt berechnet hat. In puncto Investitionen begrüßt der VBB zwar die jetzt der Öffentlichkeit vorgestellten Infrastrukturverbesserungen im Regionalbereich Ost wie zum Beispiel den Ausbau des Ostkreuzes. Allerdings würden durch diese Investitionen keineswegs die vom VBB beschriebenen und bestehenden Mängel im Netz aufgehoben. „Es muss dringend in das Netz investiert werden und zwar nicht nur bei den Leuchtturmprojekten“, so VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz. „Südbrandenburg bleibt zum Beispiel bei den geplanten Investitionen außen vor, obwohl allein auf den Strecken Falkenberg-Cottbus und Frankfurt/Oder-Cottbus dringend Handlungsbedarf besteht.“

Netzzustand schöngerechnet

Wer von Berlin nach Dresden fährt, muss feststellen, dass der Zug plötzlich ohne äußeren ersichtlichen Grund sehr häufig seine Geschwindigkeit reduzieren muss, obwohl die Strecke bereits Anfang der 90er Jahre für 160 km/h ausgebaut wurde. Folgt man der Sichtweise der DB Netz AG, existiert auf der Strecke keine Langsamfahrstelle, ob-

wohl es häufig zu Geschwindigkeitseinbrüchen kommt. Wer so rechnet, kommt natürlich in Sachen Netzzustand zu anderen Ergebnissen als der VBB, für den jeder Geschwindigkeitseinbruch eine Langsamfahrstelle ist und ein Indiz für ein mangelhaftes Netz. Der VBB kritisiert an der DB Netz AG deswegen Schönrechnerei. Die DB Netz AG behauptet, die Anzahl der Langsamfahrstellen in Berlin-Brandenburg hätten von über 70 im vergangenen Jahr auf 35 im Jahr 2007 reduziert werden können. Dabei erklärt sich die von der DB Netz AG genannte niedrige Zahl der Langsamfahrstellen aus der Tatsache, dass nach Bahn-Definition nur als Langsamfahrstelle gilt, wenn sie erst kurzfristig entstanden ist. Ältere Geschwindigkeitseinbrüche, die teilweise bereits seit Jahren existieren, berücksichtigt die DB Netz AG bei Ihrer Zählung nicht. Die Strecke Berlin-Dresden ist dabei nur ein Beispiel von vielen Strecken, die nach Zählung der DB Netz AG langsamfahrstellenfrei ist.

Achtzig Prozent der Geschwindigkeitseinbrüche bestehen langfristig. Aus Sicht des VBB ist diese Zählmethode und schöngefärbte Darstellung des Netzzustandes durch nichts zu rechtfertigen. Zu den zentralen Ergebnissen der VBB-Netzzustandsanalyse für das erste Halbjahr 2007 zählt, dass zwanzig Prozent der Geschwindigkeitseinbrüche im Netz kurzfristig existieren. 80 Prozent der Langsamfahrstellen bestehen bereits seit längerer Zeit, manche seit

Jahren. Diese langfristigen Langsamfahrstellen sind zwar im Fahrplan berücksichtigt, aber das ändert nichts an der Tatsache, dass diese Geschwindigkeitseinbrüche und Netzmängel unakzeptabel sind. „An über 660 Stellen im Netz können die Züge derzeit nicht die vorgesehene Geschwindigkeit fahren. Dies ist besonders ärgerlich, weil viele öffentliche Mittel ins Netz geflossen sind, um die Fahrzeit zu reduzieren und den Regionalverkehr so für die Fahrgäste noch attraktiver werden zu lassen,“ so Hans-Werner Franz. Auch die Behauptung der Deutschen Bahn AG, dass viele Langsamfahrstellen und Verspätungen ihre „Ursache in Gegebenheiten des Netzes“ habe, so Helge Schreinert vom Regionalbereich Netz der Deutschen Bahn gegenüber der Presse, hält der VBB in dieser Absolutheit nicht für zutreffend. VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz: „Wer permanent das Netz instandhält und das System wartet, hat dann auch nicht das Problem, dass es vorkommt.“ Auch der von der Deutschen Bahn in ihrem Netzzustandsbericht berechnete Fahrzeitverlust durch Langsamfahrstellen hält der VBB für schöngefärbt. Bei der Berechnung werde so getan, als könne der Zug mit voller Geschwindigkeit bis zur Langsamfahrstelle fahren, dann mit voller Kraft abbremsen und danach problemlos ad hoc die gewünschte Geschwindigkeit erreichen.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
(VBB) Presseinformation

Fahrplankonferenz Karlsruhe

Karlsruhe stand am Anfang der Fahrplankonferenzen in diesem Herbst. Martin Theodor Ludwig von PRO BAHN war dabei und berichtet zunächst von den Änderungen im Fernverkehr:

Nach Paris fährt ein vierter TGV pro Tag (und zwar über Stuttgart hinaus

bis/ab München), nach Paris Karlsruhe ab 09.32 bzw. aus Paris an 18.25 (die drei bisherigen TGV-Zugpaare bleiben unverändert). Weitere Schnellverbindungen nach Paris bestehen über Mannheim, wo der ICE Frankfurt-Paris wochentags fünfmal (samstags und

sonntags viermal) fährt und nur kurze Wartezeiten von den ICEs aus Karlsruhe bestehen.

Im Nachtzugverkehr gibt es neue Verbindungen von Karlsruhe nach Dresden-Prag und Warschau-Minsk-Moskau; es entfallen die Nachtverbindungen

(stellvertretend für die drei oben genannten Verbände)

Das Fahrrad für zwischendurch

Nun sind sie da und hier und dort, die neuen silber-roten „CallBikes“. Etwa 350 DB-Fahrräder stehen seit dem 14. August 2007 mehr oder weniger gleichmäßig verstreut in der Karlsruher Innenstadt und können bei Bedarf ausgeliehen werden. Das schönste dabei: Sie müssen nicht an den ursprünglichen Platz zurückgebracht werden. Es gibt auch keine besonders ausgewiesenen Stationen, wie z.B. in Stuttgart oder Paris, wo ähnliche Modelle bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Die Fahrräder können an jeder beliebigen Kreuzung in der Karlsruher Innenstadt abgestellt werden. Dass der Service nicht ganz kostenlos ist, versteht sich von selbst. Für 8 Cent pro Minute ist das Rad zu haben, das sind 1,20 € in der Viertelstunde. Viel länger dauern die meisten Fahrten in der City ohnehin nicht. Bahn-Card-Besitzer zahlen nur 6 Cent pro Minute, also 90 Cent in 15 Minuten. Egal, wie lange man das Rad nutzt, man zahlt maximal 15,- € je 24 Stunden bzw. 60,- € je Woche.

Voraussetzung ist, dass man sich ein-

malig als Nutzer angemeldet hat (unter www.callabike.de oder gebührenpflichtig per Telefon: 07000 5 22 55 22) und dabei eine Bankverbindung zur Abbuchung angeben kann. Bei der Anmeldung werden 5,- € fällig, die aber in voller Höhe als Fahrguthaben zur Verfügung stehen.

Wenn man dann spontan ein Rad leihen möchte, genügen ein Anruf vor Beginn der Fahrt und einer bei der Rückgabe. Das Fahrradschloss öffnet sich nach Eingabe einer vierstelligen Zahl, die am Telefon genannt wird. Hat man bei der Anmeldung die eigene Handynummer hinterlegt, kann man sich die Angabe der Kundennummer beim Ausleihen sparen. Bei der Rückgabe teilt man den neuen Standort und wieder einen vierstelligen Code mit. Diese Infos stehen übrigens auch auf den Rädern.

Ausleihen und abstellen kann man die CallBikes an allen Straßenkreuzungen zwischen Entenfang und Ostring, zwischen Moltkestraße bzw. Willy-Andre-



Silber-rote „CallBikes“ warten auf ihren Einsatz



Mit einer Nummer wird das Schloss geöffnet

Fotos: Deutsche Bahn AG

as-Allee und Südtangente. Damit fahren kann man natürlich auch außerhalb dieses Gebiets. Als Call-a-Bike-Nutzer kann man übrigens auch die Räder in Frankfurt am Main, Berlin, Köln und München zu den gleichen Konditionen nutzen. In Stuttgart sind die Räder an 40 Standorten stationiert. Dafür sind dort die ersten 30 Minuten kostenfrei.

Johannes Meister

Der VCD in Baden-Württemberg ist 20!

Am 15.9.2007 fand bei spätsommerlichem Wetter anlässlich des 20. Geburtstags des VCD in Baden-Württemberg eine Stadtbahnsonderfahrt von Stuttgart Hbf nach Freudenstadt Hbf bzw. Baiersbronn statt.

Unter sachkundiger Reiseleitung von Matthias Lieb ging es an den verkehrspolitischen Höhepunkten vorbei (Stuttgart 21, eingleisiger Streckenabschnitt der Gäubahn, neue Messe Stuttgart).

Nach der Ankunft in Freudenstadt fand dann der offizielle Höhepunkt statt:

Grußworte sprachen:

- Ministerialdirektor Bernhard Bauer, Umweltministerium BaWü ("Der VCD ist der Stachel im Fleisch der Verkehrspolitik.")
- Peter Dombrowsky, Landrat des Landkreises Freudenstadt (Er erinnerte daran, dass sich vor 20 Jahren keiner vorstellen konnte, dass es heute noch Schienenverkehr im Landkreis Freudenstadt gibt und lobte

den Einsatz der Aktiven vor Ort.)

- Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer der AVG
- Michael Gehrman, Vorsitzender des VCD Bundesverbandes (Er hielt einen 10-minütigen, humorvollen Exkurs durch die Verkehrspolitik von Stuttgart 21 bis 3-Liter Auto).

Aber auch für das leibliche Wohl war bestens gesorgt, wofür dem TSNV ein sehr großes Lob gebührt.

Viele interessante Gespräche am Rande rundeten einen sehr erfolgreichen Tag ab.



VCD-Landesvorstand (von links nach rechts): Hinten: Matthias Lieb, Klaus Arnoldi, Sebastian Kühlewein, Florian Müller; Mitte: Knut Lickert, Sabine Pich; vorne: Manfred Mersmann und Philipp Horn;
Foto: Helga Hartmann



Infostand Freudenstadt Hbf anlässlich der 20Jahrfeier;

Foto: Knut Lickert

Bleibt nur noch der Aufruf an alle Mitglieder und Freunde des VCD: Helft mit, dass der VCD BaWü auch seinen 40. Geburtstag feiern kann. Nie hatten wir bessere Argumente für unsere Sache als heute!

Links noch ein paar Impressionen von der Sonderfahrt.

Philipp Horn

Optimierung der IRE-Linie Stuttgart – Pforzheim - Karlsruhe

Die Strecke über Pforzheim wurde 1863 gebaut. 1991 wurde die Fahrzeit ab Vaihingen/Enz via Schnellfahrstrecke auf rund 54 Minuten verkürzt.

Zunächst wurde eine IR-Linie im 2-Stunden-Takt eingerichtet, die 2002 zum IC wurde. 2002 wurde eine neue IRE-Linie ebenfalls im 2-Stunden-Takt eingeführt. Beide zusammen bieten einen Stundentakt. Zusätzlich gab es IRE-Züge Vaihingen/Enz – Stuttgart im 2-Stunden-Takt. Hier fuhr zudem eine ICE-Linie im 2-Stunden-Takt, so dass sich ungefähr ein 30-Minuten-Schnellzug-Takt ab Vaihingen ergab. Dieser wurde in den letzten Jahren jedoch schrittweise reduziert.



immer
Service + Beratung

Fachwerkstatt-Kundendienst
Probefahren-Testräder
und alles rund ums Rad

einfach reinschauen

Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net

RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Aufgrund der kurzen Fahrzeiten in Verbindung mit preisgünstigen Nahverkehrstarifen sind die Fahrgastzahlen auf den IRE-Verbindungen stark angestiegen. Die zunächst noch mit Interregio-Wagen gefahrenen IRE-Züge mit 6 bzw. 8 IR-Wagen wurden jedoch auf Doppelstockzüge mit nur 4 Waggons umgestellt, so dass das Platzangebot häufig nicht ausreicht. Überbelegungen ergeben sich sowohl im Berufsverkehr als auch am Wochenende.

Die Klagen über das zu geringe Platzangebot beschäftigten die 111. Landesfahrplankonferenz, bei der die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) den Einsatz eines fünften Wagens gefordert hat. In einer Antwort auf eine Landtagsanfrage führt

die Landesregierung aus, dass gegebenenfalls Verhandlungen mit der DB über die Beschaffung zusätzlicher Wagen aufzunehmen seien.

Seit der Einführung der TGV-Verbindungen besteht von Pforzheim und Nordschwarzwald eine 40minütige Umsteigezeit in Karlsruhe Richtung Straßburg und Paris: Die IC- und IRE-Linie ist auf den Karlsruher ICE-Knoten zur vollen Stunde ausgerichtet, der TGV ist aber zur halben Stunde in Karlsruhe. Die Fahrzeitverkürzung Richtung Paris wird also für Fahrgäste aus dem Nordschwarzwald durch Warten in Karlsruhe größtenteils wieder aufgezehrt.

Auch die parallele Autobahn A 8 ist mit ständigen Baustellen und 75.000 Kfz täglich (62.000 Pkw) stark überlastet. Am Wochenende fahren sogar mehr Pkw als werktags, während das Angebot auf der Schiene eingeschränkt ist. Nachdem das derzeitige Angebot von Schiene und Straße an die Kapazitätsgrenzen gekommen ist, der Ausbau der Straße aber erst ab 2016 erfolgen wird, ist zu prüfen, durch welche kurzfristigen Verbesserungen im Schienenverkehr die Verlagerung von Verkehr vom Auto auf die Schiene incl. Reduktion von Staus und Schadstoffen möglich ist.

Auf den ersten Blick erscheint die Verlängerung der Zuggarnituren um einen Wagen die einfachste Lösung zu sein. Derzeit sind für die IRE-Züge insgesamt drei Zuggarnituren im Einsatz. Eine Verstärkung der Züge würde somit die Beschaffung von drei Doppelstockwagen bedeuten. Ein Wagen mit 120 Sitzplätzen kostet ca. 1,4 Mio. €, d.h. insgesamt wären 4,2 Mio. € nötig. Hierdurch würden pro Stunde und Richtung ca. 60 Sitzplätze neu zur Verfügung stehen (ca. 120 Sitzplätze pro Zug im 2-Stunden-Takt).

Da die Stadt Pforzheim und die Region jedoch auch Interesse an einer Anbindung an den TGV-Verkehr haben, könnte anstelle einer Kapazitätssteigerung bei den bestehenden Zügen eine Ausweitung des Fahrplans (mehr Zugfahrten ohne Vergrößerung der Sitzplatzkapazität pro Zug) insgesamt für den Fahrgast vorteilhafter sein. Für die 81 km lange Strecke Stuttgart – Vaihingen/Enz – Mühlacker – Pforzheim – Karlsruhe-Durlach – Karlsruhe Hbf benötigt der IRE derzeit 53 – 54 min.

Ein Umlauf (S - KA - S - Vaihingen - S) dauert 4 Stunden für die Züge 1 und 2. Die Stillstandszeiten betragen in Karlsruhe 12, in Stuttgart 33, in Vaihingen 21 sowie nochmals in Stuttgart 34 Minuten. Insgesamt stehen die Züge somit 100 Minuten und fahren 140 Minuten. Der Wirkungsgrad, d.h. das Verhältnis der Einsatzzeit zur Gesamtzeit, beträgt somit nur 58,3 % (140/240). Die dritte Zuggarnitur ist sogar nur in der Hauptverkehrszeit morgens und nachmittags für einzelne Fahrten nötig.

Dieser geringe Wirkungsgrad wäre zu optimieren: Die Fahrzeit Karlsruhe – Stuttgart beträgt ca. 54 min, so dass es möglich wäre, mit einer Zuggarnitur innerhalb von zwei Stunden von Stuttgart nach Karlsruhe und wieder zurück zu fahren. Es stünden jeweils 6 bis 7 min Wendezeit zur Verfügung, was für den Führerstands- und Fahrgastwechsel ausreichend ist. Derzeit beträgt die Wendezeit in Karlsruhe aber 12 min, so dass der IRE aus Karlsruhe in Stuttgart zur Minute 58 ankommt, während der Zug Richtung Karlsruhe zur Minute 59 abfährt. Daher werden zwei Zuggarnituren benötigt, denn nach nur einer Minute in Stuttgart kann der Zug nicht zurück fahren. Würde der Zug jedoch früher in Karlsruhe oder später in Stuttgart abfahren, würden in Karlsruhe die wichtigen ICE-Anschlüsse zur vollen Stunde nicht mehr erreicht. Somit liegen die Zeiten in Karlsruhe für den IRE fest.

Deshalb wird zunächst die Pendelfahrt Stuttgart - Vaihingen bis Karlsruhe verlängert betrachtet: Es ergibt sich bei einer Abfahrt zur Minute 31 in Stuttgart mit Halt in Durlach eine Ankunft in Karlsruhe zur Minute 25. Aus der heutigen Ankunft in Stuttgart (Minute 25) ergibt sich eine Abfahrt in Karlsruhe zur Minute 32. Damit würden sich Aufenthaltszeiten in Karlsruhe und Stuttgart von jeweils 6 bzw. 7 Minuten ergeben, die jeweils ausreichend für den Fahrtrichtungswechsel sind und eine gewisse Verspätungspufferung erlauben. Es wäre damit ein 2-Stunden-Takt Karlsruhe – Stuttgart mit nur einer Zuggarnitur möglich. Der Wirkungsgrad dieser wäre $(53+54)/120 = 89,2\%$.

Zum Vergleich haben die IRE-Züge Stuttgart – Friedrichshafen in Stuttgart eine Wendezeit von ebenfalls nur sechs Minuten, so dass dieses Konzept auch tatsächlich umsetzbar ist.

Wäre auch für die heute bestehenden IRE Karlsruhe – Stuttgart benötigten zwei Zuggarnituren auf eine Zuggarnitur zu reduzieren? Da die Zeiten in Karlsruhe durch den ICE vorgegeben sind, kann nur durch den Wegfall des Haltes in Durlach eine ausreichende Wendezeit in Stuttgart erzielt werden. Da die neue Verbindung zur halben Stunde einen Halt in Durlach hat, erscheint dies vertretbar. Während heute in Durlach außerhalb des Berufsverkehrs nur Anschlüsse in die Innenstadt bestehen, werden durch den Halt der neuen IRE-Züge zudem regelmäßig Anschlüsse an die S3 Richtung Heidelberg hergestellt.

In Karlsruhe werden weiterhin die ICE-Züge zur vollen Stunde Richtung Norden und Süden erreicht, zusätzlich besteht mit den neuen IRE-Zügen An-

Damit ergibt sich der Musterfahrplan: Er besteht aus vier sich überlagernden 2-Stunden-Takten, so dass sich zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim ein 30-Minuten-Takt ergibt. Einbezogen ist hierbei auch der schon bestehende IC-Verkehr, der unverändert übernommen wird.

	IRE 1	IRE 2	IC	IRE 3
Karlsruhe	10:05	10:33	11:07	11:33
KA-Durlach	–	10:37	–	11:37
Pforzheim	10:24	10:54	11:27	11:54
Mühlacker	10:32	11:02	11:37	12:02
Vaihingen	10:39	11:09	11:46	12:09
Stuttgart	10:56	11:26	12:03	12:26
Stuttgart	11:02	11:32	12:01	12:32
Vaihingen	11:18	11:48	12:16	12:48
Mühlacker	11:24	11:54	12:23	12:54
Pforzheim	11:33	12:03	12:34	13:03
KA-Durlach	–	12:20	–	12:20
Karlsruhe	11:52	12:26	12:53	13:26

Im Vergleich zum bestehenden Angebot (2-Stunden-Takt Karlsruhe-Stuttgart) werden **durch die optimierten Verbindungen ohne die Beschaffung zusätzlicher Wagen pro Stunde rund 430 zusätzliche Sitzplätze zwischen Stuttgart und Karlsruhe angeboten, gleichzeitig wird das Angebot von einem Stundentakt auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.**

Die bisherigen IRE-Züge fahren ca. 590.000 km jährlich. Für das neue Fahrplankonzept, welches montags bis freitags ein rund dreifaches IRE-Angebot zwischen Stuttgart und Karlsruhe, am Wochenende ein doppelt so hohes Angebot im Vergleich zu heute bietet, werden 1.160.000 km jährlich benötigt. Da für die DB das eingesetzte Lok- und Wagenmaterial effizienter einsetzen kann und auch günstigere Personaleinsatzpläne als heute möglich sind, steigen die Betriebskosten nicht überproportional. Durch die Verdreifachung des Angebotes erhöhen sich die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen.

Nach dem Geschäftsbericht von DB Regio 2006 betragen die durchschnittlichen Zugförderungskosten pro Trassen-km 11,77 €. Die durchschnittlichen Fahrgeldeinnahmen pro Fahrgast und Personen-km betragen 0,068 €.

Damit ergibt sich bei einer durchschnittlichen Auslastung von 173 Personen pro Zugkilometer eine Vollkostendeckung. Bei einer Grenzkostenbetrachtung wären sogar noch weniger Fahrgäste nötig. Angesichts der heute schon hohen Nachfrage würde eine Fahrplanausweitung – wie vorgeschlagen – die erforderlichen Fahrgäste für einen kostendeckenden Betrieb problemlos erzielen, so dass diese Maßnahme sowohl für den Fahrgast als auch den Betreiber sinnvoll ist und gleichzeitig einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz darstellt.

Dass Nahverkehrszüge tatsächlich eigenwirtschaftlich betrieben werden, zeigt das Beispiel der DB-Tochter Südostbayernbahn (SOB).

Da für die Realisierung dieses neuen Fahrplans keine zusätzlichen Investitionskosten anfallen, wäre eine Umsetzung schon kurzfristig zum Winterfahrplan 2007/2008 möglich.

Matthias Lieb

Weitere Details siehe
http://pforzheim.vcd-bw.de/themen/ire_s_ka/index.html

PS:

Der Winterfahrplan ist mittlerweile online und zeigt, dass man sich leider nicht für eine so kurzfristige Umsetzung des VCD-Konzeptes vom August 2007 erwärmen konnte.

Zwar verkündete die Landesregierung am 2.11. eine Rücknahme der letzten Kürzungen im Schienennahverkehrsangebot (nach Kürzung der Regionalisierungsmittel), aber nur um 16 %, wie der VCD-Landesverband am 5.11. nachrechnete. Das 6-fache dieses Betrages fließt neu in den Straßenausbau. Und Stuttgart 21 blockiere weiterhin Verbesserungen im Nahverkehr, so der VCD-LV.

Ja



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

schluss an den TGV von und nach Paris mit kurzen Umsteigezeiten. Die Verbindungen in die Südpfalz werden deutlich schneller, da auch hier jetzt kurze Umsteigezeiten bestehen.

In Mühlacker bzw. Vaihingen/Enz werden Verknüpfungen mit den RE-Zügen Stuttgart-Heidelberg bzw. Stuttgart-Karlsruhe hergestellt.

67.000 Bürger unterschreiben gegen Stuttgart 21

Kurz vor Druck aus einer Pressemitteilung des Bündnisses zitiert:
 (s.a. www.stuttgart21-nein-danke.de)

„Sensation beim Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21: In nur knapp sechs

Wochen hat das Bündnis 67.000 Unterschriften gegen das Milliardengrab gesammelt. In keiner Stadt Baden-Württembergs wurden für ein Bürgerbegehren in so kurzer Zeit je so viele Unter-

schriften gesammelt.“

Nötig wären nur 20.000 Unterschriften gewesen. Jetzt muss der Stuttgarter Gemeinderat entscheiden, ob es auch zu einem Bürgerentscheid kommt.

Schon fast vergessen? Vor fünfzig Jahren: Windscale

Man vergisst so leicht – besonders wenn das durch eine Umbenennung erleichtert wird. Und so ist es mit dem ehemaligen Windscale, das durch die Umbenennung nach dem nahe gelegenen Ort Sellafield aus dem öffentlichen Bewusstsein getilgt wurde: Wer erinnert sich noch, dass dort der erste Großunfall des damals noch freudig begrüßten atomaren Zeitalters geschah?

Damals war es auch leichter, solche Katastrophen zu verheimlichen, gab es doch kaum Stationen und Apparaturen zum Messen der ausgetretenen Radioaktivität – anders als knapp dreißig Jahre danach, als der Atomausbruch in Tschernobyl erst durch die Messeinrichtungen in Skandinavien, dann in ganz Europa und schließlich überall auf dem Globus festgestellt wurde. Damals wusste man auch noch nicht, welche schlimmen Folgen auch niedrige Mengen von Radioaktivität haben können – die Folgen von Windscale haben dazu beigetragen.

Was war geschehen? Einfach die übliche Schlampelei in Planung, Bau und Betrieb, „menschliches Versagen“ nennt man es. Windscale, Biblis, Three Mile Island (Harrisburg, USA), Tschernobyl, Krümmel – um nur einige Stationen der Geschichte von Leichtsinne und Inkompetenz zu nennen, die sich durch die ganze Entwicklung der Kernenergie zieht.

Es begann damit, dass auch Großbritannien als Siegermacht des zweiten Weltkriegs seine eigene Atombombe haben wollte, und so baute man auf die Schnelle zwei luftgekühlte, graphitmoderierte Natururanreaktoren, die Plutonium erbrüten sollten. Schon 1952 ergaben sich ungeplante Energieentladungen, die man dann abzuleiten versuchte.

Auch am 7. Oktober 1957 startete man wieder einen solchen Versuch, hatte aber

einiges nicht berücksichtigt – und nachdem man mehr oder weniger im Nebel stocherte und noch weiter herum pfuschte, musste man am 10. Oktober feststellen, dass im Reaktorkern das Graphit und dazu noch drei Tonnen Uran in Flammen standen. Zu dieser Zeit hatte sich auch schon Radioaktivität außerhalb des Reaktors gezeigt.

Nach verzweifelten Versuchen gelang es der Reaktormannschaft, den Brand zu löschen. Reaktor 1, in dem dieses passiert war, ging nie mehr in Betrieb, Reaktor 2 wurde kurz darauf stillgelegt, und dann nahmen die Briten Tschernobyl vorweg: Auch sie betonierten die beiden Reaktoren ein, und es ist geplant, in nächster Zukunft damit zu beginnen, die strahlende Hinterlassenschaft dieses Reaktorunfalls zu beseitigen; wie weit das allerdings gelingt, steht in den Sternen, jedenfalls dürfte es auch bei der Hinterlassenschaft von

Windscale genügend auf Jahr(zehn) tausende strahlende Stoffe geben.

Jedenfalls zog auch bereits damals eine radioaktive Wolke über Europa, es ist noch immer nicht klar, wie viele der Arbeiter und Menschen aus der Umgebung ums Leben kamen – es wird von über Tausend gesprochen – oder erkrankten. Außerdem wurden mehrere Millionen Liter Milch vernichtet, weil in ihr radioaktive Stoffe festgestellt wurden.

Immer wieder hat sich in der Entwicklung der Kernenergie gezeigt, wie recht die Warner hatten, die dabei zur Vorsicht rieten, weil es immer wieder die Möglichkeit gibt, dass zuvor falsch eingeschätzte oder sogar ganz unbekannte Phänomene – gepaart mit menschlicher Leichtfertigkeit – zu schweren Unfällen führen können.

Leider jammert derzeit alles über die schwindenden fossilen Energievorräte, und etliche Staaten begeben sich lieber auf den Irrweg der Atomenergie, die ja auch keine unendlichen Vorräte verspricht. Manche Leute glauben allerdings noch an die illusionäre Kernfusion, deren wirtschaftliche Durchführbarkeit uns immer wieder für die jeweils nächsten Jahrzehnte versprochen wird.

Stattdessen sollten wir darauf setzen, dass bei vernünftiger Nutzung die erneuerbaren Energien noch Jahrmilliarden ausreichen werden – so lange eben die Sonne scheint.

Reinhold Hillenbrand

Verfahren?

BASISLAGER

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

www.basislager.de
KA, Waldstr.58
Tel. 07 21 - 2 66 05
Mo - Fr 10.00 - 19.00
Sa 10.00 - 16.00

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

Bestellung: Adresse auf Rückseite eintragen bzw. Adressaufkleber korrigieren			zum Vergleich:	
Mitglied in:	☐ BUZO ☐ PRO BAHN ☐ VCD	Zonen:	Preis: *)	KVV-Jahreskarte*)
Mitgliedsnummer (VCD)		☐ 2	394,20 €	438,- €
Abholung ...	☐ Abholzeiten siehe Text	☐ 3	518,40 €	576,- €
... oder Versand mit:	☐ als Brief: 1,50 € *) (unversichert)	☐ 4	631,80 €	702,- €
	☐ als Paket: 7,50 € *) (bis 500,- € vers.)	☐ 5	756,- €	840,- €
	☐ Express: 8,10 € *) (bis 500,- € vers.)	☐ 6	874,80 €	972,- €
Startwabe (oder „Netz“)		☐ Netz	1090,80 €	1212,- €
Zielwabe		Laufzeit der Jahreskarte ab: ☐ 1.2. *) ☐ 1.5. *) ☐ 1.8. *) ☐ 1.11. *)		

Mitglieder können eine **übertragbare** KVV-Jahreskarte mit **10 Prozent Rabatt** beziehen (Ersparnis für Sie zwischen 43,80 und 121,20 €). Da lohnt es sich für bisherige Nichtmitglieder, in einen der Vereine einzutreten, *siehe Aufnahmeformular Rückseite*. 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 *) müssen für eine gültige Bestellung bis zum Stichtag bei uns sein! Achten Sie insbes. auf das korrekte Konto:

VCD Karlsruhe
Sparda-Bank B-W
BLZ 600 90 800
Kontonummer 953 695
Verwendungszweck:
„KVV-Jahreskarte“
sowie den Namen angeben,
unter dem Sie bestellt haben.

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

bezahlen bis	23.12.	17.3.	30.6.	29.9.
abholen ab	24.1.	24.4.	25.7.	23.10.

*) Preisänderungen vorbehalten

Stand: 1.1.2008. Sollten sich die KVV-Preise etc. ändern, müssen natürlich auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden! Aktuelle Preise im Internet unter umverka.de

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2007 der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V.

Liebe Mitglieder,

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

Montag, den 17. Dezember,
 um **19.30 Uhr**

im **Umweltzentrum** in der
Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand, Perspektiven
4. Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums
5. Kassenbericht 2007
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstands
9. Verschiedenes

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

**Kopf frei,
 Buch auf, ...**

**BUCH
 HAND
 LUNG**
 am
**KRONEN
 PLATZ GmbH**

... looooos!

24 Stunden: www.kronenplatz.de
 Fritz-Erlar-Straße 1-3 • 76133 Karlsruhe
 Tel. 0721/37 77 75 • Fax: 0721/37 75 75

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)

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

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

Name:.....

Adresse:.....

Telefon/E-Mail:.....

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

TERMINE

6. Dezember 2007 Frühlingserahnen

Dia-Vortrag um 19.30 Uhr beim NABU-
Monatstreff, Treffpunkt: Kolpinghaus,
Karlsru. 115, Haltestelle Kolpingplatz;
Info: 0721 / 3 60 60

12. Dezember 2007 Nomaden der Lüfte – Wintergäste der Rheinaue

Veranstalter: Stadt Karlsruhe, Umwelt-
und Arbeitsschutz; Treffpunkt: Karlsru-

he-Neureut, Tiefgestade, Parkplatz am
westlichen Ende des Unteren Damm-
wegs

17. Dezember 2007 BUZO-Jahresmitgliederversammlung

19.30 Uhr im Umweltzentrum, Tages-
ordnung siehe Seite 15

Vorschau: 15./16. März 2008 fahrrad.markt.zukunft

Publikumsmesse Fahrrad, Fitness und
Tourismus

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:
BUZO-AG Verkehr
in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
(Infos unter 0721 / 38 05 75)

Montag/Dienstag um 20 Uhr:
Aktiventreffen des VCD in der Regel
jeweils am 1. Dienstag im Monat und
Stammtisch des VCD in der Regel
am 3. Montag im Monat zusammen mit
der BUZO-AG Verkehr:

Aktiventreff:	Stammtisch:
Di. 4.12.	Mo. 17.12.
Di. 9.1.	Mo. 21.1.
Di. 5.2.	Mo. 18.2.
Di. 4.3.	Mo. 17.3.
Di. 1.4.	Mo. 21.4.

Mittwoch:
ADFC
ADFC-Infoladen:
mittwochs 17 - 20 Uhr
freitags 15 - 18 Uhr

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

Bahnstrecke im Wieslautertal

Bei einer Exkursion in das Wieslautertal
in der Pfalz erfuhren Mitglieder von
BUZO, PRO BAHN und VCD aus erster
Hand, dass die Ausflugsverkehre auf
der Strecke Hinterweidenthal – Bun-
denthal-Rumbach (KVV R85, VRN R55,
DB KBS 675.1) im Winter gestrichen
werden. So fährt der „Bundenthaler“
dieses Jahr noch bis zum 2. Dezember
an Sonn- und Feiertagen. Nächstes
Jahr beginnt die Fahrsaison am 1. Mai
und endet am 1. November 2008. Das
Besondere: Es soll ein Zugpaar geben,
das umsteigefrei von und nach Karlsru-
he fährt. Nebenbei: die Albta-Verkehrs-
Gesellschaft hat angeboten, die Infra-
struktur zu betreiben. Damit wäre die
Erhaltung dieser Strecke vorerst gesi-
chert. Die Stadt Dahn hatte ursprüng-

lich eine Entlastungsstraße auf der
Bahntrasse geplant. Das wäre aber nur
dann gegangen, wenn sich niemand für
den Betrieb der Streckeninfrastruktur
gefunden hätte.

Johannes Meister



Mit dem „Bundenthaler“ unterwegs
Foto: Johannes Meister

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 (Spardab.)
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

BUZO, PRO BAHN und VCD
finden Sie im
Umweltzentrum,
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe

Bürozeiten:
Mo-Do 10-13 Uhr, Do 14-17 Uhr