

umwelt & verkehr

ISSN 1612-2283

Karlsruhe

5. Jg.

Heft 1/07

März - Juni 2007

Maikäfer flieg!

Kombilösung wackelt?

Neue Schwarzwaldbahn:

Klimawandel: 5 nach 12!

BUZO-Veranstaltungsreihe 2007

Wieder günstige KVV-Jahreskarten

Stichtag: 19.3.2007



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

nach einem richtig warmen Winter ist auch bei uns der Klimawandel ein wichtiges Thema. Im Vordergrund steht dabei aber nicht nur das Fehlverhalten anderer. Wir zeigen, wie wir alle mithelfen können, dass der Klimawandel nicht ungebremst voranschreitet. Vor allem aber macht die neue Ausgabe des Umwelt und Verkehr mal wieder Lust auf Umwelt und Natur. Zum einen bietet die BUZO neue Angebote in ihrem Veran-

staltungsprogramm, zum anderen können Mitglieder von BUZO, PRO BAHN und VCD wieder die **vergünstigte KVV-Jahreskarte** bestellen. **Wichtig: Der Bestelltermin wurde vorverlegt!** Der VCD beleuchtet die aktuelle Stillstandssituation in Sachen „Kombilösung/U-Strab“ und fordert ein Umdenken. PRO BAHN berichtet über die „neue Schwarzwaldbahn“ aus ganz

persönlicher Sicht. Ein Gastbeitrag zum Thema „Kein Gift gegen Maikäfer“ rundet die Themenvielfalt ab.

Wir wünschen wie immer viel Spaß beim Lesen!

BUZO, PRO BAHN und VCD

Inhalt:

Die fünf besten Gründe, Mitglied der BUZO zu werden.....	2	Steppe durch oder artenreicher Wald trotz Maikäfer?.....	7	Wackelt die (Finanzierung der) Kombilösung?.....	11
BUZO-Vorwort.....	3	Meine Gedanken zur „neuen“ Schwarzwaldbahn.....	8	Alternativen zur Kombilösung.....	12
Vorstandswechsel in der BUZO: Was bringt der Neue?.....	3	Resolution 24. HST: Bahn-Börsengang: Risiken überwiegen Nutzen.....	9	Fußgänger werden ausgebremst!.....	13
BUZO-Veranstaltungsreihe 2007.....	4	PRO BAHN-Fahrgastverband warnt vor Verfassungsbruch.....	9	Vorfahrt für Abbieger?.....	13
Pünktlichkeits- und Anschlussgarantie.....	5	Vorstandswahl bei PRO BAHN.....	9	Reisebuch: Längste Stadtbahnlinie....	13
Verbund erweitert!.....	5	Chronik von U-Strab, Kriegsstraße und Kombilösung.....	10	Nun auch mit dem KVV-Tarif: 10 Jahre „Klosterstadt-Express“.....	14
Carsharing Karlsbad?.....	5	Lebenswert. KA ohne Nordtangente.....	13	Jahreshauptversammlung des VCD... KVV-Jahreskartenaktion für BUZO-, PRO BAHN- und VCD-Mitglieder.....	14 15
Umbau Herrenalber Straße!.....	5			Termine.....	16
Der menschengemachte Klimawandel: Es ist fünf nach zwölf!.....	6				

Die fünf besten Gründe, Mitglied der BUZO zu werden

1. Sie unterstützen das **Karlsruher Umweltzentrum** in der Kronenstraße, wo Sie Infos zum Thema Umweltschutz aus erster Hand bekommen.
2. Sie bekommen die Zeitschrift **umwelt&verkehr** mit Infos aus Karlsruhe und der Region kostenlos ins Haus geschickt.
3. Als BUZO-Mitglied können Sie die **Jahreskarte des Karlsruher Verkehrsverbunds** zu supergünstigen Spezialkonditionen bekommen. Sie sparen 10% zu den ohnehin günstigen Jahreskartenpreisen des KVV.
4. Sie bezahlen bei den nicht-kostenlosen **Veranstaltungen der BUZO** nur den Selbstkostenpreis (also nur z.B. Ihren Fahrtkostenanteil, jedoch keine Teilnahmegebühr).
5. Sie können auch an den nicht-öffentlichen **Aktivitäten der BUZO** teilnehmen. Unter anderem ist geplant für 2007: Besuch der neuen Straßenbahn im südsässischen Mulhouse.

Vor allem aber unterstützen Sie die Arbeit der BUZO für eine umweltfreundliche und nachhaltige Kommunalpolitik in Karlsruhe und der Region!

Den Mitgliedsantrag finden Sie am Ende des Heftes. Die Mitgliedsbeiträge sind als Spenden steuerabzugsfähig.

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. 0721/380575

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: M. Geiges, U. Haack, H. Jacobs, M. Lieb, J. Meister, M. Ratzel

Titelfoto: Ein IRE der neuen Schwarzwaldbahn; Foto: Johannes Hertel

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



Meine Gedanken zur „neuen“ Schwarzwaldbahn

Einen Artikel über die Schwarzwaldbahn zu schreiben für Fachleute, die am Beginn (oder Ende) dieser Strecke wohnen und sie (hoffentlich) schon x-mal gefahren sind, ist gar nicht so einfach.

Ich möchte trotzdem einige persönliche Gedanken zur „neuen“ Schwarzwaldbahn beitragen, wie sie zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2006 mit großem publizistischem Aufwand „auf die Schienen“ gesetzt wurde.

Zunächst erinnere ich mich noch gut an die „Horber Schienen-Tage“ im November 2003. Der damalige Staatssekretär im Umwelt- und Verkehrsministerium Stefan Mappus wetterte in ungewohnter Offenheit gegen die schlechten Leistungen von DB Regio in Baden-Württemberg und drohte mit spürbaren Kürzungen der Zahlungen durch die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Selbst wir Fachleute waren völlig überrascht über solche Töne eines Politikers, zumal Herr Mappus ja damit rechnen musste, dass die Presse gierig seine Philippika gegen DB Regio aufgreifen würde. Dies geschah auch prompt durch entsprechende Artikel in der Horber Presse und kurz danach auch in der „Stuttgarter Zeitung“. Selbst in einem Hintergrundartikel zum SPNV in Deutschland im „Handelsblatt“ wurden seine Äußerungen zitiert.

Und was geschah zu unser aller Entsetzen wenige Wochen später? DB Regio gewann die Ausschreibung für die Schwarzwaldbahn! Die Unterlegenen (eine Bietergemeinschaft u.a. mit der AVG) fochten das Ergebnis erst gar nicht gerichtlich an. Jeder gut informierte Bahnfreund wusste, dass die Landesregierung diese Entscheidung hinter den Kulissen massiv zu Gunsten von DB Regio beeinflusst hatte, um den gefürchteten Vorstandsvorsitzenden in Berlin nicht unnötig zu erzürnen, auf dessen Wohlwollen sie ja wegen „Stuttgart 21“ angewiesen war und ist.

Eine weitere für mich negative Überraschung kam dann einige Monate später, als nämlich DB Regio, Regionalverkehr Südbaden, mitteilte, dass die „neue“ Schwarzwaldbahn erst im Dezember 2006 starten könne, also drei (!) Jahre nach erteiltem Zuschlag. Ich verstand mal wieder die Bahnwelt nicht mehr. Die Strecke war vorhanden, zweigleisig und elektrifiziert, im Rheintal seit Dezember 2004 zwischen Rastatt-Süd und Offen- burg sogar viergleisig, die Signaltechnik

– durchgehend auf modernem Stand – und im Stundentakt wurde schon zu alten Bundesbahnzeiten in beiden Richtungen gefahren.

Wofür also drei Jahre Vorbereitungszeit? Ich stellte diese Frage natürlich Herrn Anders, „Schwarzwaldbahnmanager“, anlässlich unseres Landesverbandstages im Mai 2006 in Konstanz. Die Antwort: Die Industrie (hier die Firma Bombardier) habe die Lokomotiven (Typ 146.2) und insbesondere die neuen Doppelstockwagen nicht früher liefern können. Warum dann das Bombardier-Werk in Halle Ammendorf wegen Auftragsmangel (!) geschlossen werden musste, verstehe wer will.

Soweit einige Aspekte zur Vorgeschichte, wie ich sie in den vergangenen Jahren mitbekommen habe.

Wer die lange Vorbereitungszeit erwartungsgemäß nicht zu spürbaren Verbesserungen zwischen Offenburg und Konstanz genutzt hat, waren erwartungsgemäß die DB Station & Service AG und DB Netz AG, außer den neuen Signalanlagen im Raum Immen- dingen – Hattingen – Tuttlingen.

DB Station & Service hatten angeblich kein Geld, um wenigstens die ältesten Bahnsteige zu modernisieren oder Bahnhöfe und deren Umfeld zu verbessern. Dem Betreiber blieb also keine andere Wahl, als die neuen Doppelstockwagen mit der Kompromiss-Einstieghöhe von 55 cm zu bestellen. Ob es in absehbarer Zeit zu Bahnsteigerhöhungen kommen wird, wage ich zu bezweifeln, solange die Landesregierung stur an „Stuttgart 21“ festhält und die eigentlich für ein Projekt „Baden-Württemberg 21“ viel sinnvoller einzusetzenden Regionalisierungsmittel lieber in einem riesigen Loch in Stuttgart verschwinden lässt.

Schwieriger ist m. E. die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Konstanz zu beurteilen. Der mögliche Fahrzeitgewinn zwischen Karlsruhe und Offenburg durch Lokomotiven und Wagenmaterial für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ist offenbar als Zeitpuffer für eventuelle Verspätungen in den Fahrplan eingearbeitet worden. An der Gesamtfahrzeit von gut drei Stunden hat sich bekanntlich gegenüber dem letzten Fahrplan (und seit der Elektrifizierung in den siebziger Jahren) nichts geändert. Dass ausgerechnet die IRE-Züge in Süd-Nord-Richtung neben dem 11-Mi-

nuten-Halt in Singen (u.a. ICE-Anschluß nach Stuttgart) auch noch in Radolfzell 8 Minuten warten müssen, um den IRE Ulm-Friedrichshafen-Singen-Basel zu erreichen, wird hoffentlich korrigiert werden können. Wer Anhänger des Integralen-Takt-Fahrplans ist, muss allerdings zugeben, dass die Knoten Karlsruhe und Singen durch die jetzige Fahrplan- konstruktion (fast) ideal erreicht werden.

Wer aus Wettbewerbsgründen gegenüber anderen Verkehrssystemen eine spürbare Verkürzung der Fahrzeit erreichen will, muss, wenn auch mit knirschenden Zähnen, zur Kenntnis nehmen, dass die Gebirgsstrecke mit ihren 39 Tunnels, so phantastisch sie auch von R. Gerwig gebaut worden ist, eben nur regionale Bedeutung hat. Für große innerdeutsche Taktverbindungen ist das Reiseaufkommen und die Durchschnittsgeschwindigkeit zu gering. Und Güterzüge können die Steigungs- und Gefällstrecken wirtschaftlich nicht befahren. Eine Entlastungsstrecke zur Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel kann die Schwarzwaldbahn nicht sein.

Ein weiterer Gesichtspunkt darf in diesem Zusammenhang auch nicht außer Acht gelassen werden. Ein paar Kilometer weiter östlich muß die Gäubahn Nah- und Fernverkehr und zunehmenden Güterverkehr in die Schweiz und sogar nach Österreich (Wolfurt!) verkraften, obwohl seit der Nachkriegszeit das zweite Gleis zwischen Horb und Hattingen fehlt! Neben der Strecke Stuttgart – Ulm ist diese Strecke m. E. der zweitschlimmste Engpass in Baden-Württemberg, der gut 60 Jahre nach Ende des zweiten Weltkrieges wohl endlich mal beseitigt werden müßte! Die SBB übrigens werden den neuen Gotthard-Tunnel wohl im Jahr 2017 in Betrieb nehmen ...

Der Fahrplanwechsel vor einigen Wochen wurde von vielen Marketingaktivitäten begleitet. Sowohl der neue Betreiber als auch die Presse gaben sich große Mühe, den Bekanntheitsgrad zu verbessern, die neuen Züge vorzustellen und die landschaftlichen Schönheiten der Streckenführung zu allen Jahreszeiten hervorzuheben.

Hoffen wir, dass die „neue“ Schwarzwaldbahn trotz der (noch) bestehenden Mängel eine Erfolgsgeschichte wird.

Norbert Stützle

Wackelt die (Finanzierung der) Kombilösung?

Unruhige Zeiten gab es zu Jahreswechsel für alle an der Kombilösung Interessierten, ob nun Anhänger oder Gegner. Vor allem die Finanzierung schien zunächst quasi gescheitert, um dann wieder wie ein Phönix aus der Asche zu erscheinen. Aber auch inhaltlich gab es kurz zuvor Fragezeichen aus Stuttgart, wenn man die Antwort auf eine Kleine Anfrage genauer liest.

Überhaupt scheint das Verfahren sehr holprig zu laufen. In den letzten Tagen von 2005 wurden das Planfeststellungsverfahren des Stadtbahntunnels und der Bebauungsplan der Kriegsstraße auf den Weg gebracht. Im Mai 2006 war der dazu gehörende Erörterungstermin. Bis Redaktionsschluss lag davon noch kein Protokoll vor! Die Unterlagen wurden auch noch nicht an das Regierungspräsidium weitergeleitet (BNN 5.12.). Offenbar werden noch Dinge nachgebessert, u.a. bei Natur- und Brandschutz.

Am 21.11.2006 stellte die Karlsruher Landtagsabgeordnete der Grünen Gisela Splett eine „Kleine Anfrage“ an die Regierung zum Stand der Kombilösung, mit Antwort vom 14.12.06 unter landtag-bw.de nachzulesen. Am 19.12. berichteten die BNN darüber.

Insbesondere die Passagen ...

„Nach Auffassung der Planer muss der Individualverkehr, der bisher oberirdisch in der Kriegsstraße geführt wird, durch den Neubau der Straßenbahntrasse in unterirdische Tiefelage verlegt werden. Wenn diese Folgerung tatsächlich zutrifft, ist der Bau des Straßentunnels grundsätzlich eine Folgemaßnahme des Neubaus der Stadtbahntrasse in der Kriegsstraße. Damit wäre auch der Bau des Straßentunnels aus Mitteln des GVFG als ÖPNV-Maßnahme förderfähig.“ ... und ...

*„Der Ministerrat hat am 4. Oktober 2005 beschlossen, dass bei der Förderung von **Großvorhaben** im ÖPNV ein noch **strengerer Wertungsmaßstab** anzulegen und eine **Priorisierung der angemeldeten Maßnahmen nach verschiedenen Kriterien vorzunehmen ist. So werden neben der verkehrlichen Wirkung und dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen, die sich unter anderem im Nutzen-Kosten-Faktor der Standardisierten Bewertung widerspiegeln, auch die Kriterien „Raumbedeutsamkeit“, die „Höhe der Gesamtinvestition“ und die „regionale Ausgewogenheit“ zur Beurteilung der***

*Priorisierung einer Maßnahme herangezogen. Das bedeutet, dass selbst bereits in der Förderung befindliche Vorhaben in Zukunft eine weiter gestreckte Abfinanzierung hinnehmen müssen und dass eine Aufnahme von Neuvorhaben in die Förderung auch dann nicht mehr ohne Weiteres erfolgen kann, wenn eine Nutzen-Kosten-Untersuchung dem Vorhaben – wie der Kombi-Lösung in Karlsruhe – **eine knappe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit bescheinigt.**“*

[Hervorhebungen nicht im Original]

... sorgten für Zweifel, ob die Kriegsstraße in der geplanten Form mit Autotunnel gefördert wird oder die Kombilösung überhaupt, denn trotz Nachbesserungen (BNN 5.12.2006) ist der Faktor mit 1,3 in der Tat nur *knapp vorteilhaft*. Wo soll z.B. die „Raumbedeutsamkeit“ liegen? Die regionalen Bahnen fahren bereits ohne Tunnel in die City. Wo liegt der Vorteil für ÖV-Kunden? Der ÖV-Topf soll ihn schließlich finanzieren. Eine Kapazitätserweiterung ist die U-Strab auch nicht, nur eine Tieferlegung. Jahrelang wurde die Kriegsstraße als Alternative madig gemacht. Nun wundert man sich, dass Zweifel an deren Nutzen aufkommen.

Am 18.12. trafen sich OB Heinz Fenchrich und der auch für den Verkehr zuständige Innenminister Heribert Rech in Karlsruhe. An der Pressemitteilung dazu wurde offenbar viel gefeilt, kam sie doch erst am nächsten Tag raus mit dem Ergebnis, dass Stuttgart die Kombilösung nicht auf normalem Weg nach dem GVFG fördern möchte, sondern die Suche nach Möglichkeiten für eine öffentlich-private Finanzierung empfiehlt (auch unter dem Stichwort „Public Private Partnership“ PPP bekannt), da die Landeskasse leer sei.

Ein Sturm der Entrüstung ging durch die Karlsruher Parteien. Zentrum des Sturms war aber nicht die Frage der Sinnhaftigkeit des Projektes, sondern die Frage, ob Karlsruhe gegenüber Stuttgart so mal wieder benachteiligt wird, vor allem bezüglich „Stuttgart 21“, das alle Finanzmittel des Landes binden wird. Aber auch dieses Projekt wackelt ja, wie wir im u&v 3/06 berichteten. Der Protest hat aber offenbar gefruchtet und nötigte den Innenminister am 15.1.2007 zum Versprechen, Geld im allgemeinen Verkehrsetat zu

suchen. Durch dieses Versprechen scheint die Finanzierung derzeit sogar noch sicherer als zuvor. Aber sowas kann schnell wieder anders aussehen...

In der Kritik stand auch die PPP-Idee als solche. Eine derartige Zwischenfinanzierung verteuert ein Projekt meistens erheblich, schließlich will ein privater Investor auch noch Geld verdienen. Die Präsidenten der deutschen Rechnungshöfe warnten daher 2006 vor zu großer Euphorie bei PPP. Projekte wie der mittels PPP finanzierte, aber nur schwach ausgelastete und damit finanziell gefährdete Warnow-Tunnel bei Rostock sollten Mahnung gegen solche Finanzierungen sein. Und wann fände sich ein Investor? Wie lange liegt z.B. das Gelände südlich des Hauptbahnhofs brach, weil sich dort kein Investor findet?

Heiko Jacobs



Kopf frei,
Buch auf, ...

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

... loooooo!

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

Vorfahrt für Abbieger?

Grundsätzlich haben Fußgänger gegenüber abbiegenden Radfahrern und Autos Vorrang. Geradeaus fahrende Fahrradfahrer haben auf der Straße oder auf den straßenbegleitenden Radwegen Vorrang gegenüber dem abbiegenden Autoverkehr. An vielen Kreuzungen wird dies schon seit mehreren Jahren durch Verkehrsinseln ausgehebelt, an denen ein kleines dreieckiges „Vorfahrt-gewähren-Schild“ angebracht ist. Dies führt dazu, dass das grund-

legende Prinzip nicht immer gilt und mancher Autofahrer sich auch an anderen Stellen die Vorfahrt nimmt. Positive Alternativen sind dagegen rote Radstreifen auf der Kreuzung und Zebrastreifen für Fußgänger. Hier behalten Radfahrer und Fußgänger ihren Vorrang. Wir hoffen, dass die kleinen „Vorfahrt-gewähren-Schilder“ bald der Vergangenheit angehören.

Johannes Meister



Unten negatives Beispiel Rheinhafen-/Daxlander Str. Oben positives Beispiel Garten-/Steinhäuserstraße
 Fotos: J. Meister



Kreuzung Waidweg/Hermann-Schneider-Allee in Daxlanden.

Da der Fußgänger der umweltfreundlichste Verkehrsteilnehmer ist, fordert die BUZO, dass die Fußgänger mit dem parallel führenden Straßenverkehr automatisch freien Weg über die Straße bekommen.

Johannes Meister

Fußgänger werden ausgebremst!

Die Stadtverwaltung Karlsruhe bremst schon seit längerem an immer mehr Kreuzungen in der Stadt die Fußgänger aus. An bedarfsorientierten Ampelschaltungen stehen Fußgänger immer öfter vor roten Ampeln. Damit die Kreuzungen noch leistungsfähiger werden, erhalten Fußgänger dort erst dann „grün“, wenn Sie vorher auf den Bedarfsschalter gedrückt haben. Viele wissen das nicht, warten und warten und laufen irgendwann einfach „bei rot“ über die Straße. Ein riskantes Verhalten, das Kinder als schwächste Verkehrsteilnehmer gerne übernehmen.

Absolut frustrierend ist es, an eine Kreuzung zu kommen, wenn der parallel führende Straßenverkehr gerade „grün“ bekommt und die Fußgängerampel „rot“ bleibt. Dann heißt es einen ganzen Ampelzyklus warten, bevor man die Straße überqueren darf – sofern man rechtzeitig „gedrückt“ hat. Verständlich wäre diese „intelligente“ Technologie an verkehrsreichen Knotenpunkten, die an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit sind. Unverständlich ist diese Regelung aber an vergleichsweise verkehrsschwachen Kreuzungen, wie zum Beispiel an der

Ein Reisebegleiter für die längste Stadtbahnlinie der Welt

So der Untertitel des 2006 im „verlag regionalkultur“ erschienenen Buchs „Von Hohenlohe durch die Rheinebene in den Schwarzwald“ (ISBN-13 978-3-89735-425-8; 9,90 €). Jürgen Schedler, der sich im Vorwort als beruflicher Naturschützer und „Hobby-Eisenbahner“ bezeichnet, führt – erzählend auf ca. 140 Seiten – alles Wissenswerte über alle Orte entlang der Strecken von S4 und S41 an (sortiert in Fahrtrichtung Heilbronn-Freudenstadt) über Historie, Wirtschaft, Natur, Kultur, Freizeit etc. und natürlich Eisenbahnrelevantes. Mehrere Orte umfassende Aspekte oder Orte etwas abseits der Strecke werden farblich unterlegt eingeschoben. Anschließend werden auf ca. 20 Seiten die Adressen in der realen und virtuellen Welt der Gemeinden, Verbände und wichtigen Organisationen entlang der Strecke genannt. Das Buch ergänzt sich bei der Reisebegleitung und -vorbereitung durchaus mit „unserer“ VCD-Fahrplan-karte Mittlerer Oberrhein (im Anhang als weiterführendes Kartenmaterial genannt): Das vorgestellte Buch reißt viele

interessante Geschichten entlang dieser Strecke an, während die Fahrplan-karte mit wenig Prosa ein ausführlicheres flächenhafteres Adress-Sammelwerk ist.

Heiko Jacobs

Lebenswertes Karlsruhe ohne Nordtangente

Unter diesem Titel informierte ein Aktionsbündnis verschiedener Umweltverbände etc. im gut gefüllten Stephan-Saal über die Projekte Nordtangente und zweite Rheinbrücke und deren negativen Auswirkungen. Der Stuttgarter Verkehrsgutachter Hans-Peter Klee-mann informierte über die verkehrstechnischen Fehler in den Konzepten von Tangente und Brücke und über die verkehrlichen Hintergründe. Die offiziellen Verkehrsprognosen basierten auf veralteten Annahmen und angesichts des demographischen Wandels sei nicht mehr von wesentlichen Steigerungen auszugehen, eher von Rückgängen. Außer man wolle eine neue transeuropäische Schwerverkehrsachse quer durch das Karlsruher Stadtgebiet schaffen...

Heiko Jacobs

Mit dem KVV-Tarif per „Klosterstadt-Express“ zum UNESCO-Weltkulturerbe: 10 Jahre „Klosterstadt-Express“ 1997-2007

Die Aktiven des VCD-Kreisverbandes Pforzheim/Enzkreis hätten 1997 nicht daran gedacht, dass die Idee, sonntags im Sommer einen Zugverkehr auf dem seit 1973 stillgelegten Gleis zwischen den Bahnhöfen Maulbronn-West (an der Strecke Mühlacker - Bretten - Heidelberg) und Maulbronn-Stadt einzurichten, tatsächlich umgesetzt und immer weiter verbessert wird. Führen die Dieseltriebwagen der DB im ersten Jahr im Auftrag des VCD zwischen Pforzheim, Mühlacker, Vaihingen/Enz und Maulbronn-Stadt, so gibt es heute Direktverbindungen von Tübingen nach Maulbronn-Stadt über Horb – Pforzheim, und am reaktivierten Bahnhof Maulbronn-West hält stündlich die Stadtbahn S9 und stellt den Anschluß von Bretten nach Bruchsal bzw. Karlsruhe her. Im Jubiläumsjahr 2007 gilt erstmals vollständig der KVV-Tarif in der Stadtbahn S9 und im Klosterstadt-Express nach Maulbronn. Damit reisen z.B. 5 Personen mit der Regiokarte preiswert nach Maulbronn und wieder zurück (Preis: 12 €, ab April 2007 13 €). Außerdem gelten die ScoolCard und die Karte ab 60 nun

auch im Zug (**ACHTUNG:** Im Bus der Linie 700 von Bretten nach Maulbronn gilt weiterhin **KEIN** KVV-Tarif). Trotz der umfangreichen Kürzungen der Zuschüsse zum öffentlichen Verkehr wird auch 2007 der Klosterstadt-Express an allen Sonn- und Feiertagen vom 6.5.2007 bis zum 21.10.2007) nach Maulbronn verkehren. Vom Bahnhof Maulbronn-Stadt sind es ca. 10 Minuten Fußweg zum Kloster (Führung um 11.15 Uhr und alle 15 bis 30 Minuten, im Eintritt enthalten). Es bieten sich aber auch viele Möglichkeiten, zu Fuß oder mit dem Rad die Landschaft des Strombergs kennen zu lernen.

Fahrtmöglichkeiten bestehen ab Karlsruhe alle 2 Stunden mit dem S4 Eilzug nach Bretten, dort umsteigen in die S9 nach Mühlacker bis Maulbronn-West. Dort mit dem Klosterstadt-Express nach Maulbronn-Stadt (z.B. ab KA-Hbf 9.25 Uhr; Marktplatz 9.30 Uhr; Durlacher Tor 9.34 Uhr; Bf. Durlach 9.40 Uhr; Bretten an 9.58 Uhr; Bretten ab 10.02 Uhr), ebenso um 10.25, 11.25, 13.25 ab KA-Hbf. Zurück geht es z.B. ab Maulbronn-Stadt um 11.30 Uhr (letzte Fahrt ist um 17.30 Uhr). Für Bahnfans besteht auch die



Foto: M. Lieb

Möglichkeit mit dem RE nach Pforzheim Hbf (z.B. ab Karlsruhe Hbf um 9.19 Uhr), um dort in den Klosterstadt-Express einzusteigen (z.B. ab Pforzheim um 10.09 Uhr) und dann über die "Mühlacker Kurve" zu fahren. Auch für Radausflüge in das Nagoldtal bietet sich der Klosterstadt-Express an. Mit dem Zug hoch (Radabteil für 10 Räder) und bergab per Rad auf dem Nagoldradweg (Fahrtmöglichkeit z.B. Maulbronn-West um 11.33 Uhr, S9 ab Bretten um 11.02 Uhr). Für Touren in das Nagoldtal wird im Klosterstadt-Express das "Kulturbahn-Ticket" angeboten. Eine Tageskarte für die Strecke Maulbronn Stadt-Pforzheim Hbf-Carlw-Horb-Tübingen (Preis: 1 Person 8 €; bis zu 5 Personen 17 €; Stand 1.1.07). Es werden natürlich auch alle VPE-Tickets und das Baden-Württemberg- bzw. das Schönes-Wochenende-Ticket anerkannt. Auch in diesem Jahr wird der Klosterstadt-Express durch VCD-Personal betreut. Weitere Informationen unter www.klosterstadt-express.de

Philipp Horn, Matthias Lieb

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

www.basislager.de
KA, Waldstr. 58
Tel. 0721 26605
Mo Fr 10.00-19.00
Sa 10.00-16.00

Jahreshauptversammlung des VCD am Mo., 16.4.2007

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD!
Am **Montag, den 16.4.2006** findet ab **19:00 Uhr** unsere dies-jährige Jahreshauptversammlung im **Umweltzentrum, Kronenstraße 9** statt. Dazu laden wir sehr herzlich ein.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Vortrag von Klaus Stay: Radverkehr in Karlsruhe**
3. Wahl des Versammlungsleiters
4. Rechenschaftsbericht des Vorstandes
5. Kassenbericht 2006
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahl des Vorstandes
8. Wahl der Bundes- und Landesdelegierten
9. Haushaltsplan 2007
10. Anträge
11. Verschiedenes

Anträge zu 10. können schriftlich bis zum 26. März eingereicht werden. Sie werden auf umverka.de als Ergänzung der Einladung zur Jahreshauptversammlung veröffentlicht.

Heiko Jacobs

**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.

02.- 04. März 2007

16. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO 2007) – Verkehrsrückgang als Chance
in Stuttgart; Programm, Infos und Anmeldung unter www.buvko.de oder bei Umkehr e.V./FUSS e.V., Exerzierstr. 20, 13357 Berlin

06. März 2007

Energiesparend bauen für die Zukunft: Praktische Erfahrung am Beispiel eines „Drei-Liter-Hauses“: Energiebewusstes, preiswertes Bauen; Niedrige Energiekosten; Effiziente Haustechnik. Vortrag um 18 Uhr, Kundenberatung der Stadtwerke Karlsruhe, Kaiserstr. 182; Eintritt frei, Anmeldung nicht erforderlich

17./18. März 2007

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

12. April 2007

Hochwasser- und Naturschutz im geplanten Retentionsraum Bellenkopf/Rappenwört

Vortrag von Frau Dr. Harms im Rahmen des NABU-Monatstreffs, 19.30 Uhr, Kolpinghaus Karlsruhe, Eintritt frei, Anmeldung nicht erforderlich; Infos unter 0721/36060

17. April 2007

Der neue Gebäudeenergieausweis

Umsetzung der Energie-Einsparverordnung; Fristen; Gesetzliche Rahmenbedingungen u.a. Vortrag um 18 Uhr, Kundenberatung der Stadtwerke Karlsruhe, Kaiserstr. 182; Eintritt frei, Anmeldung nicht erforderlich

28./29. April 2007

Spezialradmesse (Liegeräder und andere), Stadthalle Germersheim, www.spezialradmesse.de

BUZO-Veranstaltungsreihe:

- Di. 3.4.: Stadtbotanik IV**
 - So. 29.4.: Vogelparadies Wagbachn.**
 - Sa. 23.6.: Kraichgauführung**
 - Sa. 30.6.: Bauern- und Naturgarten**
 - So. 22.7.: Mit Kajak auf Altrhein**
 - Sa. 25.8.: Kulturbahn Tübingen**
 - So. 16.9.: Biosphärenhaus etc.**
- siehe Artikel auf Seite 4 und 5 –

Aufkleber gegen Nordtangente

U.a. im Umweltzentrum der BUZO und im BUND-Büro gibt es gratis in zwei Größen grüne Aufkleber gegen die Nordtangente.



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. 6.3., Mo. 19.3.,
Di. 3.4., **Mo. 16.4., Jahreshauptvers.**
Di. 8.5. statt 1.5., Mo. 21.5.,
Di. 5.6., Mo. 18.6.,
Di. 3.7., Mo. 16.7.,
Di. 7.8., Mo. 20.8.,
Di. 4.9., Mo. 17.9.

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)

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**

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

