umwelt&verkehr
Karlsruhe
ISSN 1612-2283 8. Jg. 1/10 März - Juni 2010

U-Strab
Rheinbrücke
Sicher Radfahren
Glühlampenverbot
Freiflächen in Gefahr

BUZO-Veranstaltungsreihe 2010

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr



BUZO UMWELTZENTRUM
PRO BAHN e.V. Baden-Württemberg
VCD Verkehrsclub Deutschland

Inhalt:

Weniger ist mehr – Fastenticket 2010.....2
Vorwort.....3
Aktuelles aus dem BUZO-Umweltzentrum... 3
BUZO-Jahresmitgliederversammlung..... 3
BUZO-Veranstaltungsreihe 2010.....4
Letzte Freiflächen in Gefahr..... 5
Umstrittenes Glühlampenverbot..... 6
Zweite Rheinbrücke – nein danke!..... 8
Kursbuch für Baden-Württemberg.....8
Illegales Parken in Durlach..... 9
Neue Ziele.....10
Zweifel an der U-Strab-Leistungsfähigkeit..11
Mehr Sicherheit für Radfahrer..... 12
VCD-Jahresmitgliederversammlung..... 14
KVV-Jahreskartenaktion für Mitglieder..... 15
Termine..... 16

Weniger ist mehr – das Fastenticket 2010



Auch dieses Jahr verlockt die Aktion „7 Wochen weniger Auto“ dazu, das Auto öfter mal stehen zu lassen und statt dessen Öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Das Fastenticket gilt in der Fastenzeit 2010 von Aschermittwoch (17. Februar) bis zum Sonntag nach Ostern (11. April) sieben Tage lang im gesamten KVV-Netz, an Sonn- und Feiertagen sogar für die ganze Familie.

Es kostet 22 € und ist bei allen KVV-Kundenzentren erhältlich.



Spenden:	**BUZO**	**PRO BAHN**	**VCD**
Kontonr.:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01 (Sparkasse)	370 100 50 (Postb. Köln)	600 908 00 (Sparda)
Telefon:	0721 / 38 05 75	0721 / 38 05 75	0721 / 38 06 48
Internet:	buzo.umverka.de	probahn.umverka.de	vcd.umverka.de
E-Mail:	buzo@umverka.de	probahn@umverka.de	vcd@umverka.de

Herausgeber:	Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75
Redaktion:	Uwe Haack, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Mari Däschner E-Mail: redaktion@umverka.de
Internet:	www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: umverka.de
Satz/Layout:	auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: gedruckt und online
Druck:	Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe
Auflage:	2000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier
ISSN:	1612 - 2283
Fotos:	Uwe Haack, Heiko Jacobs (Ja), Jens Müller, Gerhard Stolz
Titelfoto:	**Bedrohte Idylle bei Hagsfeld (Trasse Nordtangente)** Foto: Uwe Haack
Impressum	Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen anderer Vereine. umwelt&verkehr erscheint dreimal im Jahr. Der Bezugspreis ist im jeweiligen Mitgliedsbeitrag enthalten. Abonnement für Nichtmitglieder 10,– €/Jahr

Liebe Mitglieder, Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Energie Sparen ist angesagt, nicht nur um zu „geizen“, sondern auch um vernünftig mit unseren Ressourcen umzugehen. Energiesparlampen bleiben weiterhin ein aktuelles Thema, auch wegen der noch offenen Frage der Entsorgung. Das Bürgerbegehren gegen den Stadtbahntunnel ist vor dem Verwaltungsgericht gescheitert. Allerdings kamen Zweifel an der Leistungsfähigkeit auf. Ob die Vorteile oder die Nachteile überwiegen werden, wird die Zukunft zeigen. Wir bleiben am Thema dran. Hartnäckigkeit ist oft bei der Sicherheit des Radfahrens gefragt, aber langsam zeigen sich Erfolge. Der Flächenfraß in Karlsruhe geht indes weiter: Es wird die Hand nach den letzten Freiräumen am Stadtrand von Karlsruhe ausgestreckt: Lukrative Gewerbeflächen an der A 5 oder wertvolle Erholungsräume – Mit Ausnahme des Alten Flugplatzes ging die Entscheidung bisher zumeist gegen die Natur aus. Engagieren auch Sie sich mit uns für unsere gemeinsame Umwelt: Wir leben in ihr und brauchen sie.

Viel Spaß bei der Lektüre wünschen wieder einmal

Aktuelles aus dem BUZO-Umweltzentrum

Nach der Satzungsänderung der letzten Mitgliederversammlung werden diese zukünftig schon in der ersten Jahreshälfte stattfinden: so zum ersten Mal am 21.6.2010. Es wird einen thematischen Beitrag und Vorstandswahlen geben. Thema und Tagesordnung siehe unten. Die jährliche BUZO-Veranstaltungsreihe hat einige neue Angebote zu bieten: So zeigt zum Beispiel die BUZO gemeinsam mit anderen Umweltgruppen eine Dokumentation von ARTE über die skandalöse Atommüllentsorgung nicht nur in Frankreich. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme an unseren Veranstaltungen aber auch über Vorschläge für das nächste Jahr. Kurzfristige Ergänzungen oder zusätzliche Aktionen werden auf www.umweltzentrum-karlsruhe.de angekündigt. An dieser Stelle nochmals ein herzliches Dankeschön an alle, die mithelfen oder durch ihren Mitgliedsbeitrag und/oder ihre Spende die Arbeit des Umweltzentrums und die Herausgabe des umwelt&verkehr ermöglichen.

Johannes Meister

Einladung zur BUZO-Jahresmitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

hiermit laden wir euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt: **Montag, 21.6.2010 um 19.00 Uhr**, wie gewohnt im Umweltzentrum Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
2. Johannes Meister: **Mit der Bahn nach Damaskus – ein Er„fahr“ungsbericht**
3. Wahl der Versammlungsleitung
4. Aktueller Stand der Satzungsänderung
5. Bericht des Vorstands (Jahresbericht und Perspektiven)
6. Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums
7. Kassenbericht
8. Bericht der Kassenprüfer
9. Aussprache
10. Entlastung des Vorstands
11. Wahl des Vorstands
12. Verschiedenes

Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand

BUZO-Veranstaltungsreihe 2010

Auch dieses Jahr bietet die BUZO in Zusammenarbeit mit Karlsruher Umweltgruppen und -institutionen wieder interessante Veranstaltungen an. Alle – auch Nichtmitglieder – sind herzlich willkommen! Durch die teilweise erhobenen Teilnahmegebühren unterstützen Sie die Arbeit der jeweiligen Verbände (bei der BUZO die des Umweltzentrums).

Albtraum Atommüll

In der Diskussion um Atomkraft werden von den Befürwortern immer wieder die vermeintlichen Vorteile dieser Technik hervorgehoben. Doch wenn es um die radioaktiven Abfälle geht, geraten Wissenschaftler ins Grübeln, die Industrie beschwichtigt, Politiker vertuschen und schweigen. Atommüll ist der schlimmste Albtraum der Atomenergie und häufig noch immer ein Tabuthema.

Wir möchten mit der Vorführung des Dokumentarfilms „Albtraum Atommüll“, der im November 2009 auf arte gesendet wurde, über dieses wichtige Thema informieren. Der Film sucht in Frankreich, Deutschland, den USA und Russland nach der „Wahrheit über den Atommüll“. Dauer: 98 Minuten

Termin: Mittwoch, **24. März 2010**, **20:00** Uhr
Vorführort: Luthersaal der evangelischen Luthergemeinde, Eingang Melanchthonstraße (Oststadt, Haltestelle Gottesauer Platz)
Teilnahmegebühr: um Spenden wird gebeten
Leitung: Die BUZO veranstaltet die Vorführung zusammen mit anderen Umweltgruppen und der Evangelischen Kirche in Karlsruhe.
Information: Umweltzentrum, Tel. 0721 / 380575, buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de
Informationen zum Film unter arte.tv/de/Die-Weltverstehen/2767030.html
Anmeldung: nicht erforderlich

Historische Höfe und blühende Landschaft

Geführte Wanderung mit Einblicken in die Geschichte und auf z. T. historischen Wegen durch die blühende Landschaft rund um Walzbachtal. Dauer ca. 4 h, Länge ca. 10 km

Termin: Samstag, **24. April 2010**, **13:30** Uhr
Treffpunkt: Start/Ziel S4-Halt Jöhlingen-West



Teilnahmegebühr/Fahrtkosten:
5,– € für Vesper zum Abschluss
Leitung: Hans-Martin Flinspach, Landratsamt Karlsruhe

Anmeldung: Anmeldung erforderlich unter Landratsamt Karlsruhe Tel. 0721 936-6710

Frisch vom Acker

Wer schon immer mal wissen wollte, wie Bioanbau in der Praxis aussieht, sollte beim Besuch der BUZO auf dem Biolandhof Petrik in Berghausen dabei sein. Nach der Fahrt mit der S5 kommen wir mit einem kleinen Spaziergang von etwa 10 min am Hof an. Bei einem Rundgang über den Bauernhof und die Felder gibt es Erläuterungen zum Anbau und zu den verschiedenen Kulturen. Danach können wir bei einem Glas Apfelsaft Fragen über den Betrieb und zum Ökologischen Landbau besprechen. Anschließend besteht noch Gelegenheit im Hofladen einzukaufen.

Termin: Samstag, **15. Mai 2010**, **8:45** Uhr, Rückkehr gegen 13:00 Uhr
Treffpunkt: Haltestelle Kronenplatz (Richtung Durlacher Tor), Abfahrt **8:53** Uhr
Teilnahmegebühr / Fahrtkosten:
anteilig Citykarte Plus (ca.1,50 €)
Leitung: Mari Däschner, BUZO
Anmeldung: bitte bis Mi. **12. Mai** unter Angabe von Tel.-Nr. und Name im Umweltzentrum unter Tel. 0721 / 380575 oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Mit der Öko-Regio-Tour durch Hohlwege und Streuobstwiesen

Eine natur- und heimatkundliche Wanderung vom NABU auf dem Kraichgaurand von Bruchsal nach Jöhlingen (ca. 14 km). Rucksackverpflegung wird empfohlen, unterwegs aber auch Einkehrmöglichkeit.

Termin: Sonntag, **13. Juni 2010**, **9:00** bis ca. 18:00 (ganztägig)
Treffpunkt: Bahnhof Durlach (evtl. Sammelticket), Abfahrt mit S31/S32 um **9:17** Uhr bis Bruchsal-Schlossgarten (9:35). Rückfahrt: ab Jöhlingen Bahnhof (ab 17:30 Uhr zwei Mal stündlich)
Teilnahmegebühr: keine
Leitung: Artur Bossert, NABU Karlsruhe
Information: in der NABU-Geschäftsstelle unter Tel. 0721 / 3 60 60
Anmeldung: bitte bis Do., **3. Juni** unter Angabe von Tel.-Nr. und Name in der NABU-Geschäftsstelle (Tel: 0721 / 3 60 60 oder geschaeftsstelle@nabu-ka.de)

Weitere Veranstaltungen im 2. Halbjahr siehe Faltblatt, Web und u&v 2/10

31.7.: Mit hist. „Essl. Triebwagen“ nach Dahn
Sommer: Im Kajak den Altrhein entdecken
24.10.: Der Auenwald vor der Haustür
14.11.: Naturkundlicher Waldspaziergang
5.12.: Nikolausmarkt Landau, Kunsthalle

Mari Däschner

Letzte Freiflächen in Gefahr



Hagsfeld; Foto: Uwe Haack

Der Mensch braucht Freiflächen zur Erholung! Und das sind nicht nur Wälder sondern auch Felder, über die der Blick ungestört von Bauwerken streifen kann. Früher erreichte man sie meist zu Fuß, heute braucht man in der Regel ein Fahrrad. Immer öfter wird jetzt schon das Auto für den Weg zum Spaziergang genutzt. Das erzeugt neuen Verkehr und Bedarf für neue Straßen und Parkplätze.

Die Erhaltung von Grünflächen ist seit den 20er Jahren wichtiger Grundsatz der Stadtplanung. Aber wie weit dies reichen soll ist bis heute umstritten. Schleichend wachsen die Siedlungen zu Siedlungsbändern zusammen. Karlsruhe ist bestes Beispiel dafür, dass im Zweifelsfall die „wirtschaftliche Entwicklung“ vor die Erhaltung von Freiflächen gestellt wird.

Aktuelles Beispiel sind die Felder, die im Viereck zwischen Hagsfeld, Grötzingen, Durlach und Weingarten liegen. Die Stadt erwägt die Ausweitung des Hagsfelder Industriegebiets. Es ist mit ca.180 ha bereits heute eines der größten Gewerbeflächen in Karlsruhe. Es wird zwar erklärt, dass die nicht weiter spezifizierten „Flächen an der A5“ nicht ohne Not für die Bebauung freigegeben werden, jedoch ist zu erwarten, dass früher oder später ein ausreichend lukratives Projekt gefunden wird, so dass die Abwägung Wirtschaft – Natur zugunsten des Investors getroffen wird.

Aber die Belastungsgrenzen von Karlsruhe sind bereits überschritten. Nur mit viel Mühe gelang es, den Alten Flugplatz als Naturschutzgebiet für die Zukunft als Freifläche zu sichern. Die Untere Hub wurde durch die Nordtangente Ost bereits entwertet, über den Freiräumen zwischen Nordweststadt und Neureut hängt das Damoklesschwert der Nordtangente West. Zwischen Karlsruhe und Rheinstetten wird das Fleischwerk gebaut und in die Fritschlach die Gebäude des neuen Wasserwerks gesetzt. Diese Liste könnte beliebig fortgesetzt werden.

Die letzten Freiflächen müssen als Erholungsräume erhalten werden, auch die entlang der Autobahn bei Hagsfeld und Grötzingen. Eine Bebauung wäre unumkehrbar und ein unverzeihlicher Verlust für die Lebensqualität der Fächerstadt.

Johannes Meister

Umstrittenes Glühlampenverbot

Seit September 2009 dürfen in der EU keine mattierten Glühlampen und keine klaren Glühlampen über 80 W Leistung mehr neu in Umlauf bebracht werden. Im September 2010 trifft es dann Glühlampen über 65 W, September 2011 Glühlampen über 45 W, und September 2012 ist Schluss für alle restlichen Glühlampen.

Dieses Glühlampenverbot sorgt für lebhafte Diskussionen. Befürworter meinen, dass es für die Rettung des Weltklimas unerlässlich ist, wogegen Gegner den Verlust eines wichtigen Kulturguts befürchten. Selbst innerhalb der „Umweltszene“ ist das Thema umstritten, so hat die Zeitung Ökotest beispielsweise in ihren Ausgaben 10/08 und 03/09 Energiesparlampen ziemlich kritisch bewertet. Sehen wir uns die häufigsten Argumente für und gegen das Glühlampenverbot einmal genauer an.

Argumente gegen Glühlampen

Glühlampen haben hohe Energieverluste

Glühlampen setzen in der Tat nur einen kleinen Teil der zugeführten Energie in Licht um, der größte Teil geht als Wärme verloren. Die Ersparnis beim Wechsel auf Energiesparlampen ist allerdings meist nicht so hoch wie die oft genannten 80 %, sondern liegt eher bei 60 bis 70 %, da Energiesparlampen meist dunkler wirken als die vom Hersteller zum Vergleich angegebene Glühbirne. Im wesentlichen liegt dies an der Form des Leuchtkörpers, der das Licht ungleichmäßig in verschiedenen Richtungen abstrahlt.

Geht die Verlustleistung der Glühlampe wirklich immer verloren? Nein, im Winter, wenn es lange dunkel ist und viel Beleuchtung nötig ist, trägt sie mit zur ohnehin nötigen Raumheizung bei. Ein ernsthaftes Argument für Glühbirnen ist dies natürlich nicht, denn eine Heizung mit elektrischem Strom ist angesichts der Energieverluste im Kraftwerk wirklich nicht sinnvoll.

Glühlampen haben kurze Lebensdauer

Glühlampen gehen in der Tat schnell kaputt. Sie haben eine Lebensdauer von nur 1000 Stunden, wogegen Energiesparlampen laut Testergebnissen auf 3000 bis 6000 Stunden kommen. Die für eine Lampe angegebene Lebensdauer bedeutet übrigens nicht, dass die Lampe garantiert so lange hält, sondern dass 50 % aller Lampen nach dieser Betriebszeit bereits kaputt sind!

Haben Glühlampen eigentlich unvermeidlich eine so kurze Lebensdauer? Nein, es gibt beispielsweise schon seit langem spezielle „LSA“-Glühbirnen für den Betrieb in Verkehrsampeln, die eine deutlich längere Lebensdauer haben und voll kompatibel mit Haushaltsglühlampen sind. Auch könnte

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

man wie beispielsweise bei Diskotheken-Beleuchtungen elektronische Vorschaltgeräte (Nulldurchgangsschalter) einsetzen, die die Lebensdauer herkömmlicher Glühlampen verlängern, wenn diese häufig ein- und ausgeschaltet werden. Der normale Konsument bekam solche Dinge leider nicht zu kaufen, sondern musste mit eigentlich minderwertigen Glühlampen vorlieb nehmen.

Argumente gegen Energiesparlampen

Energiesparlampen haben eine verfälschte Farbwiedergabe

Energiesparlampen haben im Unterschied zu Glühlampen kein kontinuierliches Spektrum, das alle Farben beinhaltet, sondern ein lückenhaftes Spektrum, in dem bestimmte Farben fehlen. Für das menschliche Auge mag dieses Licht zwar zunächst auch weiß erscheinen. Sobald man aber farbige Gegenstände damit beleuchtet, werden die Farben der Gegenstände mehr oder weniger verfälscht wiedergegeben. Einen Zeitungsleser dürfte das nicht stören, für einen Kunstmaler sind Energiesparlampen dagegen völlig untauglich. Auch Leuchtdioden-Lampen sind hier keine Alternative, da auch bei ihnen das Farbspektrum lückenhaft ist.

Kritiker der Energiesparlampen bemängeln außerdem deren „kaltes“ ungemütliches Licht, das einen höheren Blau-Anteil hat, und loben die Glühlampen für ihr „warmes“ heimeliges Licht mit seinem höheren Rot-Anteil. Glücklicherweise gibt es mittlerweile jedoch auch Energiesparlampen mit einem „warmweißen“ Licht für gemütliche Stimmungen. Aber auch diese Lampen besitzen das geschilderte Problem mit dem lückenhaften Farbspektrum.

Energiesparlampen haben eine lange Anlaufzeit


Ja

Ein großes und bisher nicht gelöstes Problem der Energiesparlampen ist deren lange Anlaufzeit. Nach dem Einschalten beginnen sie zunächst mit ungefähr der halben Helligkeit und brauchen dann etwa 5 Minuten bis sie ihre volle Helligkeit erreichen. Deshalb sind Energiesparlampen völlig ungeeignet für Räume, in denen das Licht immer nur kurz eingeschaltet wird, beispielsweise für Toiletten, Abstellkammern, Kellerräume, Treppenhäuser. Hier wären Leuchtdioden-Lampen eine Alternative, da sie sofort die volle Helligkeit ausstrahlen.

Energiesparlampen verursachen Elektrosmog

Energiesparlampen strahlen elektrische und magnetische Felder aus, die gesundheitliche Schäden verursachen können. Glücklicherweise nehmen diese Felder bei den von Energiesparlampen verwendeten Frequenzen mit der Entfernung schnell ab. Eine Lampe an der Decke stellt deshalb keine Gefahr dar. Bedenklich sind dagegen unmittelbar in Kopfnähe platzierte Lampen, beispielsweise Schreibtischlampen. Eine hier eingesetzte Energiesparlampe überschreit nämlich deutlich die TCO-Grenzwerte, die für Computer-Bildschirme in 30 cm Abstand gelten.

Energiesparlampen sind problematisch beim Recycling

Dieses ist ein heikler Punkt bei Energiesparlampen. Sie gelten nämlich als Sondermüll, weil sie die Starter-Elektronik und in der Röhre auch 3 mg giftiges Quecksilber enthalten. Kürzlich wurde im Fernsehen ein Bericht gezeigt, bei dem Reporter den Weg einer ausgedienten Energiesparlampe bis zum Recycling mit der Kamera verfolgten, und der offenbarte erschreckendes: Die Energiesparlampen werden lose in offene Drahtkörbe geschüttet und mehrmals in verschiedenen Zwischenlagern gesammelt und umgeladen, wobei ein Teil der Lampen zu Bruch geht. Schließlich werden die Lampen geschreddert. Im Fernsehbericht wurde zum Vergleich auch die Behandlung von stabförmigen Leuchtstoffröhren gezeigt, die viel weniger problematisch ist. Leuchtstoffröhren können aufgrund ihrer Form nämlich leicht gestapelt und transportiert werden, ohne dass sie zu Bruch gehen, und sie enthalten auch keine problematische Starter-Elektronik. Für die Energiesparlampen mit Schraubgewinde erscheint das Recycling dagegen noch erheblich verbesserungsbedürftig. Abgesehen davon, dass ein nennenswerter Teil der ausgedienten Energiesparlampen gar nicht vom Recycling erfasst wird sondern im normalen Hausmüll landet.

Wolfgang Melchert

Zweite Rheinbrücke – nein danke!

Eine zweite Straßenbrücke über den Rhein bei Karlsruhe, die auch den Bau der Nordtangente voranbringen würde, lehnen die Pfälzer Naturschützer und die Bürgerinitiative Bienwald ab. Als Alternative schlägt die BI Bienwald „Das bessere Verkehrskonzept" vor, das auch im Internet zu finden ist.

Wie könnten die Verkehrsprobleme aktuell gelöst werden?

Entsprechend den amtlichen Zählungen stagniert der Straßenverkehr über die Maxauer Rheinbrücke bei etwa 70.000 Kfz/Tag, davon rund 8.300 LKWs. Rechnet man pro PKW etwa 1,5 Personen, so überqueren täglich etwa 100.000 Personen den Rhein bei Karlsruhe, davon etwa 3.000 in der Stadtbahn (S 5) und 6.000 in den Regionalzügen (RE und RB) zum Karlsruher Hauptbahnhof. Im Berufsverkehr gibt es jedoch eine sehr hohe Verkehrsspitze, die häufig zu Staus, auch auf der Karlsruher Südtangente führt.

Bei einer Realisierung des „besseren Verkehrskonzeptes" der BI Bienwald könnte der Straßenverkehr über Rheinbrücke auf durchschnittlich 56.000 KfZ täglich vermindert und die Spitze im Berufsverkehr gebrochen werden. Die Fracht von etwa 3.000 LKWs/Tag könnte mit Güterzügen über die Germersheimer Rheinbrücke abgefahren und rund 25.000 Personen würden täglich in Zügen über die Karlsruher Rheinbrücke fahren. Im Berufsverkehr müssten dann große Züge mit bis zu 600 Sitzplätzen eingesetzt werden.

Um die angestrebte Entlastung im Straßenverkehr zu erreichen, sind über die Karlsruher Bahnbrücke in der Hauptverkehrszeit 11 Personenzüge je Stunde und Richtung nötig. Es sind dies:

1. 4 schnelle Züge, die ohne Halt von Wörth nach Karlsruhe fahren und zwar 1 RE von Kaiserslautern über Neustadt und Landau, 1 RE (oder IRE) von Saarbrücken über Zweibrücken und Landau, 1 Rhein-Neckar-S-Bahn von Mannheim über Germersheim und Wörth und 1 Zug von Bad Bergzabern mit einem Flügelzug aus Wissembourg.
2. 3 Züge, die alle Zwischenhalte zwischen Wörth und Karlsruhe Hbf bedienen und zwar 1 Regionalbahn von Neustadt, 1 Regionalbahn von Bad Bergzabern und 1 Stadtbahn S 8 von Germersheim
3. 4 Stadtbahnen S 5, die über Knielingen in die City fahren und zwar 3 aus Wörth-Dorschberg und 1 aus Germersheim.

Würde das Konzept der BI Bienwald, das auch ergänzende Buslinien enthält, verwirklicht, so hätte der pfälzische Teil des KVV eine gleichwertige ÖPNV-Versorgung wie der baden-württembergische Teil. Die Bürgerinnen und Bürger hätten Bahnen und Busse als Alternative zum PKW. Herbert Jäger

Es gibt weiterhin ein gedrucktes Kursbuch für Baden-Württemberg

Auch wenn der Fahrplanwechsel bei Erscheinen dieses Heftes schon ein paar Wochen her ist: dass die Bahn keine Kursbücher mehr herausgibt, ist nur ein Teil der Wahrheit. Das Kursbuch für Baden-Württemberg gibt es weiterhin und wird jetzt vom sogenannten Aufgabenträger NVBW (ausgeschrieben Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) herausgegeben. Zum Preis von 5 Euro ist es an DB-Fahrkartenschaltern erhältlich. Allerdings bekommt man es im Bahnhofsbuchhandel (der früher häufig ebenfalls DB-Kursbücher verkaufte) zumeist nicht mehr. Wer keinen DB-Schalter in der Nähe (oder dort keinen Erfolg mehr) hat, kann sich das Kursbuch auch direkt zuschicken lassen (Bestellung über www.nvbw.de oder Telefon 07441 / 91030 – dabei werden freilich weitere knapp 5,– € Versandkosten fällig). Oder – und das ist gegenüber vormals eine echte Neuerung – auch die Bestellung im „normalen" Buchhandel ist möglich mittels der ISBN 978-3-923719-84-6.

In Bayern ist es ähnlich: dort bietet der Aufgabenträger sein Kursbuch für 5,– € über www.bayern-kursbuch.de oder Tel. 089 / 5682 0853 an, und das sogar ohne zusätzliche Versandkosten. Für Rheinland-Pfalz oder Hessen gibt es zumindest dieses Jahr aber kein landesweites Kursbuch mehr.

Martin Theodor Ludwig

Unterschiedliche Meinungen zum illegalen Parken in Durlach

Bürger und Politiker in Durlach klagen, wie eigentlich in jeder anderen Stadt auch, über die unerträglichen Verkehrszustände und das zunehmende illegale Parken.

Deshalb gab es im Dezember eine Initiative der Ortschaftsratsfraktion der Grünen, um die Interessen von Fußgängern und Radfahrern in der Verkehrsplanung und bei Verkehrskontrollen in Durlach besser zu berücksichtigen. Viele Durlacher fühlen sich durch die niedrige Verkehrsmoral in der alten Markgrafenstadt gestört, behindert und belästigt. Insbesondere beim Parken wird immer häufiger die notwendige Gehwegbreite und der vorgeschriebene Abstand an Kreuzungen und Überwegen nicht eingehalten. Selbst die Straßenbahnhaltestelle Schlossplatz wird zum Parken und Anhalten, vor allem während der Haupteinkaufszeiten gerne mitbe-



Halt Schlossplatz zugeparkt Foto: Gerhard Stolz

nutzt. Dabei wird noch nicht einmal der Blindenstreifen für die Sehbehinderten unter den Fahrgästen von „eiligen Autofahrern und Autofahrerinnen“ respektiert.

Verschiedene Äußerungen aus den Verwaltungen ermuntern sogar noch dazu, es mit den Vorschriften nicht ganz so genau zu nehmen. Selbst die Verkehrsbetriebe sahen keinen Handlungsbedarf ihre eigene Haltestelle freizuhalten, so der Amtsleiter von BuS. Für die antragstellende Fraktion „Grüne“ besonders ärgerlich, suchten sie doch wenigstens bei den VBK hilfreiche Unterstützung, wenn deren Haltestelleninseln beparkt werden. Aber Fehlanzeige, die Verkehrsbetriebe sahen keine Probleme! Dafür gab es Unterstützung wenigstens aus den Reihen der CDU, die mit der beschriebenen Situation auch nicht einverstanden waren und Unterstützung signalisierten, dass mehr kontrolliert werden sollte. Ganz anderer Meinung war der Fraktionsvorsitzende der SPD: Er hielt ein Plädoyer für das Falschparken, so kann der Beitrag in Kürze zusammengefasst werden. Um die Attraktivität Durlachs nicht zu mindern, soll Großzügigkeit bei verkehrswidrigem Verhalten gepflegt werden und vor allen Dingen keine Strafmandate ausgestellt werden. Der Stammtisch lässt grüßen!

Ganz anders dagegen die Position der Grünen, die ihren Antrag damit begründen, dass gerade in Durlach die Voraussetzungen gut seien die täglichen Wege ohne Auto zu bewältigen. Allerdings müssen dazu auch die Fuß- und Radwege und der öffentliche Verkehr attraktiv sein. Je mehr Menschen ohne Auto unterwegs sind, desto weniger Belastungen gibt es und die Attraktivität Durlachs als Einkaufsstadt nimmt zu. Gewarnt wird deshalb davor nur auf das Auto zu setzen und dieses nicht auch noch durch die Politik und den Handel bevorzugt zu berücksichtigen. Denn wenn das Bummeln in der Altstadt vor lauter fahrenden und unerlaubt parkenden Autos unattraktiv wird, wenden sich diejenigen ab, die gerne ohne Auto nach Durlach kommen, so erklärt die Grüne Ortschaftsratsfraktion und steht damit ganz im Gegensatz zu den Äußerungen der SPD.

Den verhältnismäßig guten ÖPNV hat die Markgrafenstadt den unzähligen Initiativen und Vorschlägen der Durlacher Grünen zu verdanken. ÖPNV als Alternative für die sensible Durlacher Altstadt wird von den Grünen immer wieder proklamiert, unterstützt werden sie dabei manchmal von der CDU, von der SPD hingegen wird immer nur der Straßenverkehr aus der Windschutzscheibenperspektive betrachtet.

Bleibt nur noch auf die Vernunft der Bürger und ihrer Vertreter zu hoffen, dass Durlach nicht im Autoverkehr ertrinkt!

Gerhard Stolz

Neue Ziele

Die Bagger rollen, der Tunnel kommt, es gibt kein Zurück. Bei uns überwiegt die Skepsis, denn jeder kennt auch die Nachteile der Kombilösung. Aus der öffentlichen Diskussion um einen erneuten Bürgerentscheid hat sich der VCD herausgehalten, zu gegensätzlich waren die Ansichten im Aktivenkreis bei der Bewertung der Fakten und über den Nutzen der Kombilösung. Von Totalablehnung bis verhaltene Zustimmung, häufiger Meinungswechsel, oder „ich bin zu 40 % dafür, zu 60 % dagegen“ und vielen „sowohl als auch“, reichen die Diskussionsbeiträge.

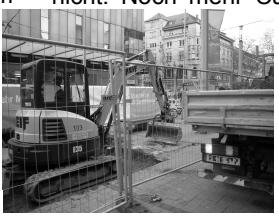
Meinungsvielfalt herrscht auch bei der Beurteilung der Kriegsstraßen-Trasse. „Braucht kein Mensch“ bis „ein, zwei Linien sind schon sinnvoll“ beschreiben hier die Gegensätze. Die eigenen Konzepte ohne Tunnel, etwa drei, führen ebenso zu Meinungsverschiedenheiten, die oft mit „ja, aber …“ beginnen.

Schließlich haben wir im letzten umwelt&verkehr (3/09) die Pro- und Contra-Argumente veröffentlicht und unsere Leser um ihre Meinung gebeten. Die Rückmeldungen konnten uns allerdings auch nicht weiterhelfen, 50 % waren dafür, 50 % waren gegen die Kombilösung. Alle Beteiligten haben sich als ÖPNV-Nutzer ausgewiesen.

Das Karlsruher Erfolgsmodell basiert auf umsteigefreien Direktverbindungen. Das sollte auch für die Kombilösung gelten.

Die überzeugendste Lösung dahingehend wird nach wie vor von BUZO und Pro Bahn favorisiert. Sie lautet ganz simpel „unten und oben“. Entgegen der aktuellen Planung befahren die Linien 3 und 4 weiterhin oberirdisch die Kaiserstraße und bilden wie bisher den Innenstadtring. Das ist ein komfortables Angebot für den Kurzstreckenverkehr in der Fußgängerzone ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität. Die Umstände erfordern eine Anpassung an die Realität. Netzvariante A (nur oberirdisches Netz) und B (alles unterirdisch mit drei Südabzweigen) gibt es nicht mehr, die Variante C (Mischlösung) ist noch möglich.

Da gibt es für den VCD noch viel Diskussionsbedarf.



Vorm Spatenstich; F: U. Haack

die Lösung

		S	P	O	R	T$_9$	L	I	C	H				
							I					G		
R	E	I	S	E	N$_5$		C		L			A		
					A	N	H	A	E	N	G	E	N	D$_3$
		V			B		T		I				G	
G		O			E				C		K			K
A		L		G					H		L			I
B	E	L	E	U$_4$	C	H	T	E	T		A$_8$			N
E		G		T							S			D
L		E					L				S			G
		F	A	L	T	B	A$_2$	R		S	I	C	H	E	R
		E		E			G				S			R
		D$_6$		B			E				C			E
		E	L	E	K	T$_7$	R	I	S	C	H			C
		R		N										H
		T						K	O	M	F	O	R$_1$	T



Etwas verdutzt schaut man derweil in die Gesichter der Sympathieträger der Kombilösung, die uns an vielen Haltestellen mit netten Sprüchen „bebotschaften“. Bei einigen drängt sich die Frage auf, ob sie eine Straßenbahn wohl schon einmal von innen gesehen haben? Es wäre ja schön, wenn sich alle als häufige ÖPNV-Nutzer outen würden, Bus und Bahn sind schließlich umweltschonend, stadt- und sozialverträglich, ganz im Gegensatz zum Auto mit seinen vielen Problemen.

Ein Tunnel unter der Kaiserstraße macht noch keine attraktive Fußgängerzone, und langweilige Fußgängerzonen gibt es viele. Das Musterbeispiel dafür ist die Stuttgarter Königsstraße. Tagsüber voll, abends öde und potthässlich dazu. Das brauchen wir hier nicht. Noch mehr Cafés, Filialisten und Billigläden allerdings auch nicht.

Eile ist nicht geboten, aber die Suche nach zündenden Ideen kann schon beginnen.

Uwe Haack

Zweifel an der U-Strab-Leistungsfähigkeit

Aktueller Stand: Das Bürgerbegehren mit 22.725 anerkannten Unterschriften (von 30.000) übertraf zwar die nötige Zahl, wurde jedoch von Stadt und Gemeinderat als unzulässig abgelehnt. Das Bündnis beantragte eine Eilentscheidung, die vom VG Karlsruhe verworfen wurde und nun beim Verwaltungsgerichtshof Mannheim (VGH) anhängig ist.

Am 18.3. eröffnet der VGH das Verfahren gegen die Planfeststellung bzgl. der Notgehwegbreite. Zu dieser Frage habe ich Feb. 09 auch eine Bundestagspetition eingereicht.

Das vom Transrapid bekannte Büro Vieregg-Rößler bescheinigte, von den Grünen beauftragt, eine seriöse Baukostenrechnung, aber zu niedrig angesetzte Folgekosten. Das Ergebnis der Ausschreibung lag aber deutlich über der Schätzung, so dass der Kosten-Nutzen-Faktor nun wohl von 1,186, bezogen auf die alten 496 Mio. Euro im Förderbescheid, knapp an die 1 gerutscht sein wird. Ursache dürfte der enorme Zeitdruck durch den Stadtgeburtstag 2015 sein. Eine Landtagsanfrage der Grünen erbrachte, dass in der „Standardisierten Bewertung" bei der Bewertung der Reisezeiten vom üblichen Verfahren abgewichen wurde.

Leistungsfähigkeit reicht nicht!

Bei Prüfung der Kosten fiel dem Büro Vieregg-Rößler auf, dass evtl. die Kapazität des Tunnels überschätzt wurde und empfahl dies nachrechnen zu lassen. Dies beauftragte der BUND. Das Ergebnis war: **Es geht nicht!**

Im Tunnel muss nach Signal gefahren werden statt auf Sicht wie oben. In einem Abschnitt darf immer nur eine Bahn sein anstatt dass eine Bahn direkt der anderen folgen kann. Anderer begrenzender Faktor: wie lange brauchen die Fahrgäste zum Ein- und Aussteigen? Hier wird sich die Zusammenlegung der Halte Marktplatz und Herrenstraße bemerkbar machen. In anderen U- und S-Bahn-Tunneln werden Zugfolgezeiten von 90 bis 120 sec gefahren. Wenn es im Laufe der Jahre knapp wird, greift man zu Tricks wie in Köln: permissives Nachfahren, d. h. in eine noch besetzte Haltestelle rückt die Bahn schon langsam auf Sicht nach.

Das alles wäre mit theoretisch nötigen 109 sec auf der Strecke kein Problem, wenn da nicht das **höhengleiche Gleisdreieck** wäre! Jedes Linksabbiegen versperrt entgegenkommenden Bahnen den Weg. Das kostet rund 1/4 der Kapazität und erfordert Zugfolgezeiten, die nicht realisierbar sind, und das Einfahren in einer ganz bestimmten Reihenfolge: In der Praxis nicht machbar.

Das Problem wäre laut Vieregg-Rößler lösbar, wenn man, wie 1996 schon geplant, ein kreuzungsfreies Dreieck baut, wobei das evtl. besser lösbar wäre als 1996.

Folge der nicht ausreichenden Kapazität wären unkalkulierbare Verpätungen (Katastrophe für den ÖV) oder Aufgabe des Dogmas der bahnfreien Fußgängerzone (Bruch von Wahlversprechen) oder Rausnehmen einer weiteren Linie, die auch nicht mehr die heilige Kuh Marktplatz anfahren kann (u&v 3/09).

Was viele schon ahnten und stets kritisierten wird nun immer klarer: Der Stadtbahntunnel in der geplanten Form taugt nichts. Ob Land und Bund bei der notwendigen Nachbeantragung der Mehrkosten mitmachen und man trotzdem baut, wird der u&v 2/10 berichten.

Heiko Jacobs



Mehr Sicherheit für Radfahrer

Nach der schon über 10 Jahre geltenden Rechtslage sollten Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren. Wie die Unfallforschung herausgefunden hat, ist das in den meisten Fällen auch die sicherste Alternative – und schneller voran kommt man auch. Die Realität sieht leider anders aus: An vielen Stellen müssen Radfahrer auch schmale oder schlecht einsehbare Radwege benutzen. Was kann man dagegen tun?

Die Rechtslage

Von 1976 bis zur StVO-Novelle 1997 mußten in Deutschland alle Radwege, egal ob gekennzeichnet oder nicht, benutzt werden. Seitdem gilt das nur für Radwege mit einem blauen Schild, die anderen dürfen weiterhin (müssen aber nicht) benutzt werden. Zudem gilt seitdem eine besonders strenge Regelung für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen (§ 45 Abs. 9 StVO). Damit sollte der Schilderwald eingedämmt werden. Die Anwendung dieser Vorschrift auf Radwege war vielleicht unerwartet, wurde aber nicht eingeschränkt. Zumindest aber auf die ebenfalls 1997 festgelegten Mindestbreiten hätten alle Radwege bis 1998 geprüft werden müssen. Durch die Novelle von 2009 hat sich im übrigen für den Radverkehr wenig geändert.

Sicherheitsaspekte

„Radwege sind sicher!“ – so lautet ein leider weitverbreitetes Vorurteil. Der Grund ist, daß viele Fahrradfahrer sich in Gegenwart von Autos unwohl fühlen und sich daher in die Seitenräume der Straßen flüchten. Tatsächlich erhöht das die Sicherheit nicht, wie Unfallstatistiken zeigen. An der nächsten Kreuzung treffen Fahrrad- und Autofahrer wieder aufeinander (der „klassische“ Radwegunfall ist, daß Radfahrer beim Abbiegen übersehen werden). Durch aufwendige bauliche Maßnahmen läßt sich das Risiko zwar verringern, aber nicht beseitigen. Auch zwischen Kreuzungen erweisen sich Radwege als nicht unfallreduzierend. Unfälle finden eher mit parkenden als mit fahrenden Autos statt. Auf der Fahrbahn sind Radfahrer im Blickfeld der Autofahrer – wen man sieht, den fährt man nicht um.

Anspruch und Wirklichkeit

Obwohl also Radwege nur in Ausnahmefällen aus Sicherheitsgründen benutzungspflichtig gemacht werden dürfen und zudem in den meisten Fällen die Fahrbahn sicherer ist, sind noch viele benutzungspflichtig.

Wie läßt sich diese Diskrepanz erklären? Viele Radfahrer, besonders unerfahrene, fordern Radwege, weil sie sich dort sicherer *fühlen*. Da die Sicherheit von Radwegen auf den ersten Blick plausibel erscheint, läßt sich der Bau gut als Radverkehrsförderung verkaufen. Damit ist natürlich noch nicht geklärt, warum dann in den meisten Fällen auch eine Benutzungspflicht angeordnet wird. Dahinter stecken zum einen die paternalistische Haltung, Radfahrer notfalls zu ihrem „Glück“ zwingen zu müssen, zum anderen der Tribut an die Revieransprüche der Autofahrer. Ein Landrat notierte seine Begründung einmal wie folgt in der Akte: „Wofür bauen wir sonst für viel Geld Radwege, wenn dann doch jedem frei steht, sie zu benutzen?“

Auch in Karlsruhe läuft die Aufhebung von Benutzungspflichten eher schleppend. Rühmliche Ausnahme ist die Ettlinger Straße Richtung Innenstadt – dort dürfen Radfahrer bereits seit längerer Zeit die Fahrbahn benutzen. Auf vielen Nebenstraßen (Herrmann-Billing-Straße, Bahnhofstraße) hingegen erfolgte die Aufhebung erst in jüngerer Zeit auf ausdrückliche Beschwerde. In der Reinhold-Frank-Straße und der Kapellenstraße sind schmale und gefährliche Radwege weiterhin benutzungspflichtig. Auch im Umland sieht es nicht viel besser aus. So ist in Ettlingen der Radweg der verkehrsarmen Verbindungsstraße zwischen Kernstadt und Ettlingenweier benutzungspflichtig und es werden neugebaute Kreisverkehre mit Pflichtradwegen versehen. In Rheinstetten zieht sich ein in beide Richtungen benutzungspflichtiger Radweg durch ganz Forchheim (Bild S. 14).

Vorgehen gegen Benutzungspflicht

Trotz der juristischen Ausführungen oben handelt es sich primär um ein Problem der Behörden. Hier muß also ein Bewußtseinswandel stattfinden. Juristische Erfolge können dabei durchaus unterstützend wirken. Eine Petition an den Bundestag gegen die

Radwegbenutzungspflicht, die 2007 fast 17.000 Menschen unterzeichneten, ist noch in Prüfung. Da also vorerst kein Durchbruch auf Bundesebene zu erwarten ist, hat die Arbeit vor Ort erhebliche Bedeutung. Jeder kann formlos bei der zuständigen Behörde (Stadt oder Landkreis) die Überprüfung von Verkehrsregelungen anregen. Viele Städte bieten dafür sogenannte Mängelbögen.



Ettlingen Foto: J. Müller

Wer es genauer wissen will, kann auch mit förmlichen Instrumenten vorgehen. Ein Anwalt ist dafür zwar nicht nötig, allerdings sollte man schon recht genau wissen, was man tut. Die behauptete Rechtswidrigkeit muß genau begründet werden. Einige Fragen rund um Fristen und Klagebefugnis sind nicht endgültig geklärt. Bis das Bundesverwaltungsgericht (voraussichtlich noch 2010) entschieden hat, sind nur Schilder, die innerhalb des letzten Jahres angebracht wurden, unproblematisch.

Diesen Rechtsmitteln kann die Behörde dann entweder stattgeben (also die Schilder entfernen) oder sie kostenpflichtig ablehnen. Für die Klage in 1. Instanz vor dem Verwaltungsgericht ist ebenfalls kein Anwalt erforderlich. Oft wird aber eine Berufung (mit Anwaltszwang) nötig werden.

Der „Kreisel Durlacher Straße“

Wie schwierig es sein kann, selbst eine „offensichtlich rechtswidrige“ Benutzungspflicht zu beseitigen, zeigt ein Beispiel in Ettlingen. Im November 2005 wurde dort in der Durlacher Straße ein Kreisverkehr angelegt. Im Mai 2007 fuhr ich dann zum ersten Mal dort lang. Direkt vor dem Kreisel verwiesen mich blaue Schilder von der Fahrbahn. Auf Nachfrage erfuhr ich, daß die Verkehrsregelung schon gut eineinhalb Jahre bestand. Ich stieß auf verschiedene Untersuchungen für Minikreisel, nach denen Radfahrer auf der Fahrbahn fahren sollen, und erfuhr, daß täglich nur ca. 5.000 Fahrzeuge durch die Durlacher Straße fahren.

Ich erhob Widerspruch. Inhaltlich gingen Stadt und Regierungspräsidium (RP) darauf aber gar nicht ein – stattdessen beriefen sie sich darauf, daß der Widerspruch innerhalb eines Jahres nach Aufstellung der Schilder hätte erfolgen müssen. Nach überwiegender Meinung beginnt die Frist aber erst mit erstmaliger Betroffenheit. Also erhob ich Klage. Die Akteneinsicht war sehr erhellend: Das RP hatte die Stadt darauf hingewiesen, daß die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn durchaus in Frage gekommen wäre. Das Ordnungsamt wußte von keinerlei Unfällen oder Gefahrensituationen, konnte sich aber erinnern, daß der Radweg auf dem politischen Wunsch von Bürgermeisterin und Gemeinderat beruhte. Im Gerichtsverfahren allerdings wartete die Stadt mit einem ganzen Bündel vermeintlicher Argumente auf: So sei eine einheitliche Verkehrsführung in allen Ettlinger Kreisverkehren angestrebt worden, der Kreisel liege auf einem Schulweg und die Durlacher Straße sei stark befahren. Das VG folgte dem noch, basierend auf Spekulationen und subjektiven Eindrücken. Den VGH dagegen beeindruckte das alles wenig: An dem Kreisverkehr liege schon keine erhöhte Gefahr vor, eine Verkehrsbeschränkung komme daher nicht in Frage. Die Anfechtungsfrist sah der VGH zwar ebenfalls als verstrichen, hielt aber einen Antrag auf Aufhebung für zulässig und begründet, weil die Benutzungspflicht *offensichtlich* rechtswidrig sei. Im Ergebnis war die Klage also ein voller Erfolg, auch wenn einige Kosten an mir hängenblieben (Spenden sind jederzeit willkommen).

Fazit

Das Radfahren ist auf der Fahrbahn sicherer und schneller als auf abgetrennten Radwegen. Eine Verbannung auf solche Wege müssen Sie als Radfahrer nicht hinnehmen, vielmehr stehen diverse Rechtsmittel zur Verfügung. Neuere Rechtsprechung bestätigt, daß die strengen Kriterien des § 45 Abs. 9 StVO auch für Radwegbenutzungspflichten gelten. Die Fristproblematik ist durch die Möglichkeit eines Antrags auf Aufhebung etwas entschärft, noch in 2010 ist eine endgültige Klärung zu erwarten.

Langfassung auf u&v-Webseite! Jens Müller

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung des VCD Kreisverbands Karlsruhe

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD!

Hiermit laden wir euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt: **Montag, 12.4.2010 um 19.00 Uhr**, wie gewohnt im Umweltzentrum Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. **Reisebericht** von Wolfgang Melchert – **öffentlicher Verkehr in den USA**
3. Ergänzung der Tagesordnung, Feststellung der Beschlussfähigkeit und Wahl der Versammlungsleitung
4. Bericht des Vorstands (Jahresbericht und Perspektiven)
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstands
9. Haushaltsplan 2010
10. **Satzungsänderung** Die Neufassung der Satzung kann im Umweltzentrum zu den Öffnungszeiten oder auf unserer Webseite vcd.org/karlsruhe eingesehen werden. Die Anpassung ist nötig, weil die z. Zt. gültige Fassung in einigen Punkten von der Bundes- bzw. Landessatzung abweicht.
11. Wahl der Landes- u. Bundesdelegierten
12. Sonstiges



Zweirichtungsradweg(!) Rheinstetten; J. Müller

Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand



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

○ **Bestellung Jahreskarte** ○ **Antrag auf Mitgliedschaft**				Vergleich:
Mitglied in:	○ **BUZO** ○ **PRO BAHN** ○ **VCD**	**Zonen:**	**Preis: 1)**	KVV 1)
Mitgliedsnummer		○ **2** 2)	**424,44 €**	471,60 €
Abholung …	○ Abholzeiten siehe Text	○ **3** 2)	**562,68 €**	625,20 €
... oder Versand:	○ als Brief: 1,50 € 1) (unversichert)	○ **4** 2)	**686,88 €**	763,20 €
(zuzüglich nebenstehender Mehrkosten)	○ als Paket: 7,50 € 1) (bis 500,– vers.)	○ **5** 2)	**820,80 €**	912,– €
	○ Express: 9,– € 1) (bis 500,– vers.)	○ **6** 2)	**950,40 €**	1056,– €
Startwabe: (oder „Netz“)		○ **Netz** 2)	**1190,16 €**	1322,40 €
Zielwabe:		**Laufzeit der Jahreskarte ab:**		
		○**1.2.**	○**1.5.**	○**1.8.** ○**1.11.**
Adresse:	Name	**bestellen und bezahlen bis:**		
Telefon	Straße	17.12.	15.3.	25.6. 24.9.
	Ort	**abholen ab:**		
	E-Mail	25.1.	26.4.	26.7. 25.10.

1) Preisänderungen vorbehalten

Stand der Preise: 1.1.2010
Sollten sich die KVV-Preise etc. ändern, müssen natürlich auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!
Aktuelle Preise im Internet unter umverka.de

Mitglieder können eine **übertragbare** KVV-Jahreskarte mit **10 % Rabatt** beziehen (Ersparnis für Sie zwischen 47,16 € und 132,24 €). Da lohnt es sich auch für Nichtmitglieder, in einen der Vereine einzutreten: BUZO 30,– €, PRO BAHN 42,– €, VCD 44,– €. Füllen Sie die Online-Bestellung im Web unter www.umverka.de aus. Oder schicken Sie uns das obige Bestellformular an:

Umweltzentrum Karlsruhe
Jahreskartenaktion
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Bestellung *und* Geld 1) müssen für eine *gültige* Bestellung bis zum Stichtag bei uns sein! Achten Sie insbesondere auf das korrekte Konto:

VCD Karlsruhe
Sparda-Bank B-W
BLZ 600 90 800
Kontonummer 953 695
Verwendungszweck:
„KVV-Jahreskarte“

sowie den Namen angeben, unter dem Sie bestellt haben.

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

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

2) *Beachten Sie auch die nicht übertragbare KombiCard für das ganze KVV-Netz für 64,– €/Monat (Partner 48,– €/M.) u. a. Angebote.*

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

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 13

TERMINE

Jahresmitgliederversammlung BUZO
Montag, 21. Juni 2010 19:00 Uhr, s. S. 3

Jahresmitgliederversammlung VCD
Montag, 12. April 2010 19:00 Uhr, s. S. 14

21. März 2010
Vogelstimmenwanderung
Führung mit Artur Bossert (NABU) und Harald Dannenmayer (Naturschutzzentrum) in Daxlanden ab Haltestelle Waidweg (Linie 6), 7-9:00 Uhr, Eintritt frei.

19. Mai 2010
Wald früher und heute
Ein Waldspaziergang für die ältere Generation mit Revierförster M. Kurz. Treffpunkt Waldklassenzimmer, 15-17:00 Uhr.

18. Juni 2010
Walderlebnispfad Waldwelt
Interaktiver Waldlehrpfad für Familien unter Leitung von Revierförster B. Struck. Treffpunkt Hotel „Blaue Lagune“ Hohenwettersbach, Medersbuckel 1

25. Juli – 7. August
Tour de Natur von Biblis nach Lichtenfels.
Umweltpolitische Fahrradtour seit 20 Jahren. www.tourdenatur.net

S. a. BUZO-Veranstaltungsreihe 2010, S. 4

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

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

Dienstag um **19.30 Uhr:**
Aktiventreffen des VCD in der Regel am 1. Dienstag im Monat:

2.3., 6.4., 4.5., 1.6., 6.7., 3.8., 7.9.

Stammtisch des VCD zusammen mit der BUZO-AG Verkehr, s.o.

Mittwoch: ADFC-Infoladen:
mittwochs 17 - 20 Uhr, weitere Termine siehe Webseite oder Aushang

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

BUZO, PRO BAHN und VCD im
Umweltzentrum,
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe
Öffnungszeiten:
Di-Do 9-12 Uhr, Di+Do 14-17 Uhr

www.verbraucherfuersklima.de
Beratung zum Klimaschützen durch jeden!
Incl. VCD-Mobilitätsberatung in Ba-Wü

Pro & Contra Stadtbahntunnel
Links mit weiterführenden Informationen:
http://ka.stadtwiki.net/Kombilösung
http://www.diekombiloesung.de/
http://city2015.cousin.de/
http://www.stoppt-das-millionengrab.de/

Siehe auch Seite 10 und 11