

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 11. Jg.

1/13

März – Juni 2013

Klimaschutz

Stadtgärtnern

Stadtbahn aktuell

Rad&Land

Fernbus

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr

Inhalt:

Weniger ist mehr – Fastenticket 2013.....	2
Vorwort.....	3
VCD-Vorstandswahl.....	3
StadtgärtnerInnen in Karlsruhe.....	4
Klimawandel und Klimaschutz in Karlsruhe.....	5
Mitgliederversammlung BUZO.....	6
Neuer OB – neue Akzente?.....	6
Die Gemeinwohl-Ökonomie.....	8
Warum der Fernbus vernünftiger	
öffentlichen Verkehr im Wege steht!.....	9
Mitgliederversammlung Pro Bahn.....	10
Mitgliederversammlung VCD.....	10
Wirtschaft gegen Karlsruhe.....	11
2 J. Stadtb. Germersheim – Enttäuschung.....	12
Radverkehr Landkreis.....	14
Aufbruch im AVG-Land.....	15
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, E. Fey, S. Gerner,
U. Haack, H. Jacobs, H. Jäger

Titel: Neue Hoffnung für NSG „Im Brühl“

Foto: Johannes Meister s. S. 6

Weniger ist mehr – Fastenticket 2013

Auch dieses Jahr verlockt die Aktion „7 Wochen weniger Auto“ dazu, das Auto öfter mal stehen zu lassen und auf Öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Machen Sie mit! Das Fastenticket gilt in der Fastenzeit von Aschermittwoch (13. Februar) bis Ostern sieben Tage lang im gesamten KVV-Netz, an Sonn- und Feiertagen sogar für die ganze Familie. Es kostet 23 € und ist bei allen KVV-Kundenzentren erhältlich.

Verein:	BUZO	PRO BAHN	VCD
Konto:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01	370 100 50	600 908 00
Tel. 0721	/ 38 05 75	/ 38 05 75	/ 38 06 48
verein@umverka.de http://verein.umverka.de			

KVV-Jahreskarte für Mitglieder

Waben:	Preis: ³⁾	Startwabe:
☐ 2	486, – €	Zielwabe:
☐ 3	645,84 €	
☐ 4 ¹⁾	788,40 €	
☐ 5 ¹⁾	945, – €	Name:
☐ 6 ¹⁾	1.096,20 €	
☐ Netz ¹⁾	1.377, – €	Straße:
☐ Abholen	0, – €	
☐ Brief	1,50 €	Ort:
☐ Paket ²⁾	7,50 €	
☐ Express ²⁾	10,50 €	Tel.:

Summe:

☐ BUZO	☐ PRO BAHN	☐ VCD	Mitgl.nr.
☐ 1.2.	☐ 1.5.	☐ 1.8.	☐ 1.11.
15.12.	13.3.	25.6.	24.9.
24.1.	24.4.	24.7.	24.10.
			abholen ca.

**VCD Karlsruhe, BLZ 600 90 800,
SPARDA-Bank, Kontonummer 953 695
Verwendung: „Jahreskarte“ + Name!**

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

10 % Rabatt auf die übertragbare KVV-Jahreskarte: Da lohnt es Mitglied zu werden!
BUZO 30,– €, PRO BAHN 42,– €, VCD 50,– €
Abholung gegen Ausweis oder Versand, ²⁾Paket und Express bis 500,– € versichert. ¹⁾Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare KombiCard für's gesamte KVV-Netz 72,– €/Monat! ³⁾Stand (KVV-)Preise: **9.12.2012**. Sollten sich KVV-/Post-Preise etc. ändern, müssen auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!
Details & Online-Bestellung: umverka.de

Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO);
Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein;
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, alle
Herausgeber: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75
Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister E-Mail: redaktion@umverka.de
www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de
Layout: rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: Papier & online
Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr. Der Bezugspreis ist im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitgliedern 10,– €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier 100% Altpapier

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

gleich im ersten Teil unserer umwelt&verkehr können Sie sich über den aktuellen Stand der StadtgärtnerInnen-Initiative informieren, die über den ersten Schritt des Gründungstreffens bereits hinaus ist und ihre Aktivitäten nun mit mehreren Stadtteilgruppen gestartet hat. Das ist Neuland für uns, wir wollen die Entwicklung, an der auch die BUZO maßgeblich beteiligt ist, zeitnah begleiten.

Seit dem Jahreswechsel ist die Liberalisierung des Fernbusverkehrs Realität. Die Bahn bekommt nun auch noch, neben Auto und Flugzeug, Konkurrenz auf der Straße durch Busse. Welche Auswirkungen sich auf dem Verkehrsmarkt auf Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl daraus ergeben, ist gegenwärtig noch nicht absehbar. Pro Bahn befürchtet jedoch eine Abwanderung von Bahnkunden zum Bus und damit die Schwächung des öffentlichen Verkehrs aus einem Guss. Ein Meinungsbild befindet sich im Pro Bahn-Teil.

VCD-Vorstandswahl

Am 9. April findet unsere Mitgliederversammlung statt. Wie üblich treffen wir uns im Umweltzentrum, die Veranstaltung beginnt um 19:30 Uhr. Wichtigster Tagesordnungspunkt ist die Vorstandswahl. Der Vorstand setzt sich aus dem Vorsitzenden, 2 Stellvertretern und dem Kassenwart zusammen, zusätzlich können bis zu 5 Beisitzer gewählt werden. Zur Zeit sind aber nur 2 Beisitzerposten besetzt.

Unser amtierender Kassenwart wurde auf der Bundesdelegiertenversammlung 2012 in Bad Herrenalb zum Bundesschatzmeister gewählt. Er gibt sein Amt im Kreisverband ab.

Die Wahl der beiden Kassenprüfer steht ebenfalls an, so auch die des Vertreters für die Bundesdelegiertenversammlung und die Wahl der bis zu 4 möglichen Kandidaten für die Landesdelegiertenversammlung.

Viele Wahlen also, das verspricht spannend

Auch der VCD hat wieder einige Seiten mit gewichtigen lokalen Themen gefüllt. „Aufruhr im AVG-Land“, „Wirtschaft gegen Karlsruhe“, „Radverkehr im Landkreis“ lauten hier einige Schlagzeilen.

Beim Durchlesen werden Sie aber auch noch auf andere, zum Teil brisante Themen stoßen, zum Beispiel den Artikel zum Klimawandel. Und drei Mitgliederversammlungen gilt es auch noch bekannt zu geben. Beachten Sie bitte die einzelnen Einladungen dazu.

Angenehme Lektüre wünschen

Johannes Mittel *Herb Jau* *Susanne Gerner*



Informationsabend „Klimafreundlich mobil – gewusst wie“ im Umweltzentrum in Zusammenarbeit des VCD mit dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz und dem ADFC. Foto: Susanne Gerner. Nähere Infos über www.karlsruhe-macht-klima.de/klimawette.de

zu werden. Berichte, Beiträge, Diskussionen, usw. gibt es natürlich auch, wie gewohnt auch Brezeln und Getränke.

Die offizielle Einladung mit Tagesordnung befindet sich auf Seite 10 im VCD-Teil dieses Heftes. Ich bitte um Beachtung. Unerlässlich ist die Teilnahme möglichst vieler Mitglieder, das ist eine Voraussetzung für einen interessanten und hoffentlich auch konstruktiven Abend und letztlich auch wichtig für den Fortbestand unseres Kreisverbandes. Bitte kommen.

Uwe Haack

EU-weite Bürgerinitiative „30km/h – macht die Straßen lebenswert!“ unterstützen!

1 Million Unterschriften für EU-Volksbegehren bis 30.11.2013 nötig, dann startet EU-Gesetzesinitiative. Informationen, online unterschreiben, Unterschriftenlisten etc.: <http://de.30kmh.eu/>

StadtgärtnerInnen in Karlsruhe

Eine große Runde aus Stühlen füllt am Abend des 30. Januar den Raum im Umweltzentrum. Die schätzungsweise 18 Menschen, die sich darauf versammelt haben, verfolgen alle ein Ziel: Öffentliches und gemeinschaftliches Gärtnern in Karlsruhe ermöglichen. Dies ist das zweite große Treffen von Interessierten, die sich bislang als StadtgärtnerInnen bezeichnen, und es soll nicht das letzte sein. Es herrscht gespannte Aufmerksamkeit, denn von Gruppen aus zwei Stadtteilen, der Oststadt und der Südweststadt, werden gerade Fotos und Karten von möglichen Standorten für Gärten oder Beete an die Wand projiziert und dabei erläutert, was den Aktiven bei ihren Besuchen der einzelnen Flächen in Karlsruhe aufgefallen ist. Manche Orte scheinen sich besonders für den Anbau wärmeliebender Obst- und Gemüsesorten zu eignen, beispielsweise die „Südhanglagen“ entlang der neu gebauten Straßenbahnstrecke in der Südstadt Ost. Wir träumen kurz von Feigenbäumen und Tomaten und wenden uns dann wieder der Realität zu: Der an der Kapellenstraße gelegene Alte Friedhof mit seiner parkähnlichen Struktur und vielen großen Bäumen wirkt ziemlich schattig und könnte dennoch an einzelnen Stellen Raum für Beete bieten. Der Zaun entlang der Schule ist ein ideales Klettergerüst für Bohnen oder andere rankende Pflanzen. Am Beispiel dieses Areals kommen wir auf einen ökologischen Aspekt zu sprechen, von dem viele das erste Mal hören: Die beim Alten Friedhof seit langem heimischen Eichhörnchen müssen laut Beobachtungen eines aufmerksamen Tierfreundes in letzter Zeit Hunger leiden und wurden stark dezimiert. Ursachen dafür sind vermutlich die große Zahl tauber und damit für die Ernährung der Tiere wertloser Nüsse im Park und die gleichzeitige

Vernichtung von umliegenden Lebensräumen und Wanderkorridoren durch die Bebauung des neuen Stadtteils Südstadt Ost und die Baustellen der Kombilösung. Auch solche Probleme können künftige Stadtteilgärten berücksichtigen und z. B. mit der Kultivierung von geeigneten Futterpflanzen für Tiere deren Not lindern.

In der Südweststadt ist es beispielsweise der Park entlang der Beiertheimer Allee, der uns bei seiner Betrachtung spontan an Gemüsebeete denken lässt. Aber auch Teile des Festplatzes und Flächen zwischen ZKM und Bundesstaatsanwaltschaft haben die StadtgärtnerInnen in ihre Überlegungen mit einbezogen – an Visionen und Fantasie mangelt es nicht!

Der Abend geht schließlich über in eine kreative Gruppenarbeit, bei der sich die Teilnehmenden über Ziele und Orte des Projektes austauschen. Die geplanten Gärten sollen mal Lernorte sein, mal mehr interkulturell oder generationenübergreifend geprägt sein, dem Gemüseanbau dienen oder eher bunte Blumenoasen werden, allen Ideen gemeinsam ist wohl der gemeinschaftliche und mehr oder weniger öffentliche Charakter. Und der Wunsch nach mehr Grün und nach aktiver Mitgestaltung des Stadtbildes ist allgegenwärtig. Am Ende des Abends wird klar: Es ist eine neue Stadtteilgruppe entstanden – künftig wird auch im Gebiet Weststadt/Mühlburg auf Flächensuche gegangen – und unser zweites großes Treffen hat uns unserem Ziel Gemeinschaftsgarten in Karlsruhe wieder einen Schritt weiter gebracht.

Wer Interesse hat, kann sich natürlich gerne jederzeit anschließen und informieren, z. B. über stadtgaertnerinnenka.forumieren.net

Mari Däschner



Zweites Planungstreffen der StadtgärtnerInnen.
Foto: Mari Däschner

Klimawandel und Klimaschutz in Karlsruhe

Der Klimawandel hat nicht nur für entfernte Regionen gravierende Auswirkungen. So liegt Karlsruhe an keiner Küste, an der der Klimawandel Überflutungen hervorrufen kann. Dafür ist die Stadt aber, im Oberrheingraben gelegen, eine der wärmsten Regionen Deutschlands. Eine weitere Erwärmung führt nicht nur für ältere Menschen zu besonderen Belastungen. Deshalb muss konsequent gegengesteuert werden. Die Stadt Karlsruhe versucht dies mit unterschiedlichen Ansätzen. Doch wie wirkungsvoll diese Maßnahmen sind, wird erst die Zukunft zeigen. In unregelmäßiger Folge wollen wir über Klimawandel und Klimaschutz in Karlsruhe berichten. Dabei soll mal ein Überblick gegeben werden, und ein anderes Mal möchten wir ein Thema etwas eingehender vorstellen. Starten wir zunächst mit einem „Zoom“ vom Großen ins Kleine.

Ursache und Wirkung – Der globale Klimawandel in 5 Sätzen

Ursache für den Klimawandel sind die vom Menschen eingebrachten Treibhausgase, von denen Kohlendioxid, Methan und Lachgas den größten Anteil ausmachen. Dabei entstehen die Treibhausgase nicht nur durch Industrie, Verkehr und Energieerzeugung, sondern z. B. auch durch Viehzucht. Alles dies trägt dazu bei, das Gleichgewicht zwischen Einstrahlung der Sonne und Wärmeabstrahlung in den Weltraum zu stören. Durch die Treibhausgase wird in der Summe mehr Energie zurückgehalten. Die Folge ist ein Temperaturanstieg, der nach den Prognosen der Wissenschaft im Zeitraum von 2000 bis 2100 je nach menschlichem Handeln voraussichtlich zwischen 1,5 und 4 Grad liegen wird.

Die Folgen für uns – Der lokale Klimawandel

Temperaturen über 20 °C werden von uns am Tag als angenehm, in der Nacht jedoch als belastend empfunden. Diese Schwelle dient dem Meteorologen der Definition einer „Tropennacht“. Deren Anzahl im Jahr ist ein anschauliches Maß für die Wärmebelastung eines Ortes. Heute haben wir im Zentrum von Karlsruhe bis zu 9 Tropennächte im Jahr. Bei

der oben genannten globalen Erwärmung um 3 Grad steigt deren Zahl im Zentrum auf 36, also auf das Vierfache an. Aber es werden auch andere Wirkungen prognostiziert, wie z. B. die Häufung von Extremwetterlagen. Das sind aber Themen für sich.

Kleinräumige Unterschiede innerhalb der Stadt

Wer einmal mit dem Rad in einer warmen Sommernacht aus der Stadt an den Stadtrand geradelt ist, weiß, dass dort die Temperatur deutlich niedriger ist. Der Unterschied beträgt z. B. zwischen der Freifläche Alter Flugplatz und der westlichen Innenstadt bis zu 7 Grad. Ursache ist das starke Aufheizen der bebauten und der häufig für den Verkehr mit Asphalt „versiegelten“ Flächen. Die Folgen für die Stadtbevölkerung sind also deutlich größer als für Bewohner des Stadtrandes.

Handlungsmöglichkeiten für Stadt, Gewerbe, Hauseigentümer

Ziel muss es daher sein, einer weiteren Flächenversiegelung entgegenzuwirken. Vernetzte Grünzüge müssen erhalten und neu geschaffen werden. Jeder Baum, jede Wiese und jede Bepflanzung an und auf Gebäuden hilft, das Aufheizen der Innenstadt zu reduzieren. Im Vergleich ist es der Straßenbaum, der den größten Beitrag zur Abkühlung leisten kann.

Doch es ist nicht nur ein Handeln der Stadtverwaltung gefragt. Auch der Haus(mit)eigentümer kann durch den Erhalt von Vorgärten und Dach- und Fassadenbegrünung einen wichtigen Beitrag leisten. Mehr noch gilt dies für Unternehmen, da die Ausdehnung ihrer Gebäude und Verkehrs- und Lagerflächen einerseits einen hohen Beitrag zur Belastung, aber gleichzeitig auch ein hohes Potenzial für eine Verbesserung bieten.

Hangnahe Stadtteile profitieren von lokalen Windsystemen, die kühle Luft aus dem Umland in die Siedlungen bringen. Voraussetzung: Die Luftströmungen werden nicht durch hohe riegelförmige Gebäude ausgebremst. Diese Gefahr besteht aber besonders im Osten der Stadt, wo sich die Gewerbeflä-

chen nach wie vor weiter ausbreiten. Die Folgen davon lassen sich dann auch langfristig kaum noch abwenden.

Wo soll der Hebel angesetzt werden?

Zugegeben, die genannten Maßnahmen sind ein Herumdoktern an den Symptomen. Nichtsdestotrotz sind sie wichtig für den Erhalt einer lebenswerten Stadt. Entscheidend ist und bleibt jedoch, die Ursachen des Klima-

wandels zu erkennen und entsprechend zu handeln. Doch darüber berichten wir im nächsten Beitrag der Serie.

Johannes Meister

Hinweis: Die quantitativen Angaben stammen aus der Präsentation „Stadtplanung im Klimawandel“ anlässlich des Stadtbauforums vom 14. April 2011, siehe Internetseite des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe: http://nachbarschaftsverband.karlsruhe.de/pdf/110414_ExWoSt-SBF.pdf

Einladung Mitgliederversammlung BUZO

Liebe Mitglieder,
hiermit laden wir Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am **Montag, 8. April 2013, 19:00 Uhr**, wie gewohnt im **Umweltzentrum** Kronenstraße 9. Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
2. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
3. Bericht über Arbeit des Umweltzentrums
4. Kassenbericht 2012
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache
7. Entlastung des Vorstands
8. Verschiedenes

Neuer OB – neue Akzente?

Das entscheidende Ereignis Ende letzten Jahres war die Wahl des neuen OB Dr. Frank Mentrup. Bereits im ersten Wahlgang konnte der gemeinsame Kandidat von SPD, GRÜNE, KAL und der Piratenpartei die erforderliche Mehrheit erzielen. In einer Podiumsdiskussion, mitorganisiert von der BUZO, hat er im Vorfeld klar Position bezogen gegen eine durchgehende Nordtangente, gegen die aktuelle Rheinbrückenplanung und für mittelfristiges Null-Wachstum beim Flächenverbrauch. Einmal schützenswert festgelegte Flächen sollen dann nicht immer wieder als potentielle Gewerbegebiete in die Diskussion gebracht werden. Auf einer öffentlichen Fahrradtour zur Gießbachniederung zwischen Hagsfeld und Grötzingen hat er sich, wie die GRÜNEN und die BUZO, für die Ausweisung der Gießbachniederung als Landschaftsschutzgebiet ausgesprochen. Entscheidend ist für die BUZO, dass nun auch keine Ab-

strie gemacht werden und der Bereich nördlich des Herdwegs zwischen Hagsfeld und Grötzingen als Freifläche vollständig erhalten bleibt. Insgesamt wird die BUZO die 8 Jahre dauernde Amtszeit kritisch begleiten, damit diese Chance, neue ökologische Akzente zu setzen, auch wirklich genutzt wird.

Johannes Meister



Angeregte Gespräche beim diesjährigen Ökofrühstück am 2. Februar im Umweltzentrum mit leckeren Brötchen und Kuchen, gespendet von der Fasanenbäckerei.

Foto: Uwe Haack

Die Gemeinwohl-Ökonomie: Eine Erfolg versprechende Alternative zur gegenwärtigen Wirtschafts(un)ordnung?

Unser Wirtschaftssystem, das primär auf Konkurrenz und Gewinnmaximierung basiert und das inzwischen weitgehend durch die globalen Finanzmärkte dominiert wird, erweist sich zunehmend als Hindernis für die Lösung der drängendsten Probleme der Welt:

Wachsende Ungleichheit und Unsicherheit, Umweltzerstörung und Raubbau der natürlichen Ressourcen, Gefährdung der Demokratie durch übermächtige Kapitalinteressen.

Seit langem werden neben der dominierenden Profitwirtschaft weltweit auch alternative Formen des Arbeitens und Wirtschaftens praktiziert, bei denen Konkurrenz und Gewinnstreben zugunsten humanerer Arbeitsbedingungen und einer Orientierung auf das Gemeinwohl zurückgedrängt werden: Verschiedene Formen des Genossenschaftswesens und der Solidarischen Ökonomie.

Aus unterschiedlichen Gründen, nicht zuletzt auf Grund fehlender Unterstützung durch Staat und Politik, haben diese Ansätze bisher kein großes Gewicht im gesamten Wirtschaftsgeschehen erlangt.

Ein neuer Ansatz, die „**Gemeinwohl-Ökonomie**“, die von Christian Felber (Mitbegründer von Attac-Österreich, www.christian-felber.at) zusammen mit einer Reihe engagierter UnternehmerInnen entwickelt wurde, zielt dagegen auf eine umfassende Umorientierung des Arbeitens und Wirtschaftens: **Kern des Ansatzes** ist, Unternehmen unterschiedlichster Art und Eigentumsform über ein neues Anreizsystem dazu anzuregen, sich – im Rahmen einer Marktwirtschaft – möglichst gemeinwohl-orientiert zu verhalten.

Dies soll anhand der sogenannten „**Gemeinwohlbilanz**“ erfolgen, in der gemeinwohlorientiertes Verhalten definiert und quantitativ erfasst wird, so dass es angemessen belohnt werden kann, z. B. über Steuernachlässe und günstige Kredite oder auch durch Information von Kunden und Öffentlichkeit.

Die wesentlichen Prinzipien dieser Gemeinwohlbilanz sind: **Menschenwürde, Vertrauen, Solidarität, Soziale Gerechtigkeit, Ökologische Nachhaltigkeit, Demokratische Mitbestimmung.**

Als entscheidendes Prinzip wird **Kooperation** berücksichtigt, im Gegensatz zu Konkurrenz und Verdrängungswettbewerb.

Ausführlichere Darstellungen und Begründungen des gesamten Ansatzes finden sich in dem Buch „Gemeinwohl-Ökonomie“ von Christian Felber. Im Internet findet sich unter www.gemeinwohl-oekonomie.org eine laufend aktualisierte Darstellung des Projekts „Gemeinwohl-Ökonomie“, das inzwischen (vor allem in Österreich) von einem wachsenden Kreis von Privatpersonen, PolitikerInnen, Organisationen/Vereinen und Unternehmen unterstützt wird.

Auch in Karlsruhe hat sich ein Kreis von Personen zusammengefunden mit dem Ziel, zur Diskussion und Verbreitung dieses zukunfts-trächtigen Wirtschaftsmodells beizutragen. Wir wollen damit auch der oft geäußerten These entgegenreten, es gäbe keine positive Alternative zur herrschenden Wirtschaftsordnung.

Eine Umorientierung der Wirtschaft auf demokratisch vereinbarte Gemeinwohlziele ist das Gebot der Zukunft!

Gastbeitrag des Förderkreises Gemeinwohl-Ökonomie Karlsruhe, Kontakt: Karlsruhe@gemeinwohl-oekonomie.org
 Hinweis: Das Buch „Gemeinwohl-Ökonomie“ von Christian Felber kann im BUZO-Umweltzentrum ausgeliehen werden!

Crêpes*

süß + herzhaft

Tee

spezialitäten

Säfte

frisch gepresst

Partyservice

*auf Wunsch vegan

kaiserstraße 50

... zwischen marktplatz und kronenplatz

tel. 07 21 / 3 50 58 58

www.cafe-pan.com

mo – fr 11 – 19 uhr

sa 12 – 17 uhr



Café Pan



zutaten aus kontrolliert biologischem anbau



Busbf KA hinter Hbf:
Erweiterung geplant!

Warum das neue Fernbusangebot einem vernünftigen öffentlichen Verkehr im Wege steht!

ÖV aus einem Guss

Nachdem bis Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhundert nur die allergrößten Ballungsräume Verkehrs- und Tarifverbünde hatten, wuchs die Erkenntnis bei den Verantwortlichen, dass aller öffentlicher Verkehr (ÖV) aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft werden sollte. Dabei entstanden fast in ganz Deutschland flächendeckende Verbünde. Nicht nur einheitliche und durchgängige Tarife wurden angestrebt und größtenteils auch verwirklicht, auch die Fahrpläne wurden aufeinander abgestimmt. Schlagwörter wie „mit einer Fahrkarte durch Stadt und Land“ oder „öffentlicher Verkehr aus einem Guss“ waren fast überall zu hören. So ist z. B. im ÖPNV-Gesetz von Baden-Württemberg von 1995 folgendes zu lesen:

Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Interessant ist die Passage: „integriertes Gesamtverkehrssystem“, die keinen anderen Schluss zulässt, als dass der ÖV, auch fahrplanmäßig, aufeinander abgestimmt werden muss. Eigentlich müsste das in Deutschland ausreichen: flächendeckender Fernverkehr im Takt und darauf abgestimmt der regionale und lokale Nahverkehr. Warum wir das noch nicht überall haben, liegt daran, dass Bund, Länder und Kreise nicht genügend Mittel für den ÖV zur Verfügung stellen. Die Kreise, die für den Stadt- und Busverkehr zuständig sind, versuchen inzwischen, einzelne Leistungen zu kürzen oder gar manche Buslinien ganz einzustellen. Jüngstes Beispiel ist die Streichung von Angeboten auf der Schwarzwaldhochstraße. Man bedenke, das bereits dünne Angebot wurde noch mehr gekürzt, obwohl gerade im zukünftigen Nationalpark Nord-schwarzwald ein attraktives Busangebot vorgehalten werden sollte! Besser die Busse fahren auf der Schwarzwaldhochstraße als im Rheintal parallel zur Rheintalbahn.

Besser weniger als mehr Systeme, zu viele Köche verderben den Brei

Nun leben wir in einer Zeit, in der das Wort Innovation einen sehr hohen Stellenwert besitzt. Fast täglich ist der Presse zu entnehmen welche „segensreiche“ Entwicklungen im E-Bereich zu verzeichnen sind. Dabei dreht sich alles um den batteriebetriebenen Individualverkehr (IV). ÖV, der schon lange elektrisch verkehrt, ist da außen vor. Noch nicht einmal der elektrische O-Bus schafft es in die verbreitete Diskussion zu kommen. Da steht die weit verbreitete Windschutzscheibenperspektive wieder einmal Pate. Ausgesprochen effektiv sind Schienenfahrzeuge ab einem gewissen Aufkommen an Fahrgästen. Sehr bewährt haben sich für schwächere Anschlussrelationen abgestimmte Busanschlüsse. Erst für ganz schwach besiedelte Gebiete (Streusiedlungen, einzelne Weiler) passen beide Systeme nicht mehr. Jetzt kommt der Anrufbus, das Anruftaxi oder auch der Bürgerbus ins Spiel. In jüngster Zeit wird für diese letzten Strecken das Pedelec angedacht. Mehr braucht das öffentliche Verkehrssystem nicht!

Innovation ja, aber passend: Park & Bike, Radverkehr, Park & Ride, Kiss & Ride, Car to go, u. v. m.

Integrierte Verkehrssysteme und integrierte Verkehrsmittelnutzung sind derzeit bei vielen Verkehrsveranstaltungen im Vordergrund der Diskussionen. Die Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel mit den Fahrzeugen des IV hat natürlich schon einen gewissen Reiz. Dabei wird aber verkannt, dass das private Fahrzeug ja nicht jedem zur Verfügung steht und nicht an allen ÖV-Haltestellen Leihfahrzeuge vorgehalten werden können. Also ist der Zugang zu individueller Fahrzeugnutzung begrenzt. Die Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln stößt schon aus Kapazitätsgründen an seine Grenzen und nicht jeder will und kann immer auf ein Fahrrad zurückgreifen. Im Übrigen fühlen sich zunehmend Fahrgäste durch die Radmitnahme belästigt! Bei der neuesten Variante, dem Park & Bike,



also eine Verknüpfung von Auto und Fahrrad, ist der ÖV ganz außen vor.

F:
Ja

Diese ganzen Maßnahmen binden unnötig viele Gelder und Kapazitäten, die eher dafür verwendet werden sollten, um den eigentlichen ÖV flächendeckend anbieten zu können.

Je mehr Individualität, desto weniger Zuverlässigkeit

Die jetzt eingeführten Fernbuslinien versprechen dem einzelnen Fahrgast mehr individuelle Betreuung während seiner Fahrt als mit dem herkömmlichen Schienenverkehr. Und mit Sicherheit wird es bei nachfragestarken Relationen und Zeiten gute Angebote geben. Auch preislich wird der Fernbusverkehr besser als die Bahn abschneiden. Die Gründe liegen auf der Hand: Während für jeden Zugkilometer Trassengebühren und an den Halten Stationsgebühren anfallen, fährt der Bus auf allen Straßen umsonst. Es gibt auch für den Bus kein Eisenbahnbundesamt (EBA), das mit scharfen Sicherheitsauflagen die Kosten beim Schienenverkehr in die Höhe treibt und den Betrieb erschwert.

Trotzdem wird der Fernbus kein flächendeckendes Angebot bieten und auch in Schwachlastzeiten wird man ihn vergeblich

suchen. Was sein wird, sind Rosinenpickereien, die dazu führen werden, dass wegen Einnahmeverlusten im parallelen Schienenverkehr dessen Angebot auf schwach frequentierten Strecken und zu Schwachlastzeiten schlechter werden wird. Gerade dort und dann wird aber kein privater Bus zur Verfügung stehen. Das ÖV-System wird sich noch weiter von einem flächendeckenden zeitlich ausgedehntem Angebot entfernen.

Zusammenfassung:

Regelmäßige Angebote, Verlässlichkeit und flächendeckende integrale Taktverkehre! Der Fahrgastverband Pro Bahn hat schon immer angebotsorientierten öffentlichen Verkehr gefordert, der den Schienenverkehr und den ergänzenden Busverkehr in hervorragender Weise miteinander verknüpft, so dass in Deutschland ein flächendeckendes ÖV-System aus einem Guss vorgehalten werden kann, auch zu abendlichen Schwachlastzeiten und am Wochenende. Dabei ist selbstverständlich, dass Fahrpläne und Tarife aufeinander abgestimmt werden.

Der Fernbus kannibalisiert dieses System und wird deshalb von Pro Bahn abgelehnt.

Gerhard Stolz

Einladung Mitgliederversammlung Pro Bahn

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein, lädt ein zu seiner Mitgliederversammlung mit **Neuwahlen** am **Donnerstag, dem 14. März 2013** um **19.30 Uhr** im **Umweltzentrum**, Kronenstraße 9. Das Ende der Mitgliederversammlung ist für 22 Uhr vorgesehen. Um rege Beteiligung wird gebeten.

Der Vorstand

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorstands
3. Kassenbericht
4. Aussprache
5. Entlastung Kassenwart, Regionalvorstand
6. Vorschläge für neuen Regionalvorstand
7. **Wahl des Regionalvorstands** für 2 Jahre
8. Verschiedenes

Einladung Mitgliederversammlung VCD

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD-Kreisverbandes!

Hiermit laden wir euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am **Dienstag, dem 9. April 2013** um **19.30 Uhr** im **Umweltzentrum**, Kronenstraße 9. Den Abend wollen wir mit Bezeeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen. Der Vorstand

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
4. Kassenbericht 2012
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache, Entlastung des Vorstands
7. Haushalt 2013
8. Wahl Vorstand, Delegierte, Kassenprüfer
9. Sonstiges

Wirtschaft gegen Karlsruhe

In der Diskussion um den Bau einer weiteren Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth sind es immer wieder vermeintliche Vertreter der Wirtschaft, die politischen und medialen Druck für die Realisierung des Neubauprojekts machen. Allen voran die Industrie- und Handelskammern Karlsruhes und der Pfalz treten da in Erscheinung, aber auch die Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU/CSU, die dabei ganz gerne schon einmal ihre Parteizugehörigkeit verschweigt, oder auch eine Initiative unter dem Namen „Wirtschaft für Karlsruhe“. Argumente für den Bau der Brücke sind in diesen Verlautbarungen allerdings recht dünn gesät. In erster Linie werden Ängste gegen eine mögliche Sperrung der bestehenden Rheinbrücke Maxau geschürt. Und natürlich darf der Hinweis auf die Pendler, die im Stau stehen, nicht fehlen. Höchste Zeit also, diese Äußerungen auch einmal einem wirtschaftlichen Faktencheck zu unterziehen.

Einen Hinweis darauf, dass es zwischen Wörth und Karlsruhe neben der Straßenbrücke auch noch eine Eisenbahnbrücke gibt, sucht man in den genannten Verlautbarungen vergebens. Dass die Wirtschaftsverbände sich für eine Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene stark machen, war in der gesamten Diskussion um das Neubauprojekt bislang nicht zu beobachten. Diese einseitige, nur am Autoverkehr orientierte Betrachtungsweise ist entgegen allen Beteuerungen keineswegs im Interesse der Wirtschaft:

- Der Faktencheck „Leistungsfähige Rheinquerung“ im November 2011 hat belegt, dass nur in einem sehr geringen Umfang Verkehr von der Straßenbrücke Maxau auf die Eisenbahnbrücke verlagert werden müsste, um das Staurisiko und damit die Stauzeiten deutlich zu verringern.
- Die geplante Neubautrasse mit Anbindung an das Ölkreuz wird hingegen keine Verringerung, sondern eine Steigerung der Stauf Gefahr bringen, da an dem jetzt schon kritischsten Punkt künftig die Anzahl der Fahrbahnen nicht nur von 3 auf 2, sondern von 5 auf 2 reduziert werden muss.



Die zwei Rheinbrücken;

Foto: Heiko Jacobs

- Wer das Auto nimmt, obwohl er denselben Weg genauso gut mit der Bahn antreten kann, denkt nicht wirtschaftlich. Jede Minute im Kfz ist eine verlorene Minute, während sich die Zeit in der Bahn in aller Regel sinnvoll nutzen lässt. Zudem kommen Pendler oder Geschäftsreisende üblicherweise entspannter und leistungsfähiger im Betrieb an.
- Das Unfallrisiko ist im Öffentlichen Verkehr deutlich geringer als mit dem Motorisierten Individualverkehr. Auch die Gesundheitsbelastung durch Abgase und fehlende Bewegung ist im Auto höher.
- Auch Bahnunternehmen sind Wirtschaftsbetriebe. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Vereinigungen, die vorgeben, für die Wirtschaft zu sprechen, die Interessen dieser Wirtschaftsunternehmen völlig ausblenden.
- Wer auf das Auto verzichtet und stattdessen auf die Bahn umsteigt, stützt den Wirtschaftsstandort. Er sichert damit nicht nur den Arbeitsplatz des Fahrers, sondern eine Vielzahl von Arbeitsplätzen, die mit der Infrastruktur von Schienen und Bahn zusammenhängen. Und diese Arbeitsplätze sind besonders wertvoll, weil – im Gegensatz zu vielen anderen Wirtschaftsbetrieben – nicht die Gefahr besteht, dass sie in Billiglohnländer abwandern können.
- Karlsruhe hat bereits jetzt eine hohe Verkehrs- und Luftbelastung. Eine Rheinbrücke, deren Sinn nur darin besteht, eine zusätzliche Trasse quer durch Karlsruhe langfristig zu erzwingen, würde die weichen Standortfaktoren für die Wirtschaft noch einmal verschlechtern.

All dies belegt, dass den Wirtschaftsverbänden, wenn sie die Wirtschaft wirklich stärken wollten, daran gelegen sein sollte, für die

Nutzung der Bahn und für den Ausbau der Infrastruktur auf der Bahn offensiv einzutreten. Die stiefmütterliche Behandlung der bestehenden zweiten Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth kann daher nicht im Interesse der Wirtschaft sein. Wie kurzsichtig diese Denkweise ist, zeigte sich im vergangenen Jahr, als eine pfälzische Firma mit immerhin 420 Mitarbeitern ankündigte, im Rahmen der weiteren Expansion 2013 von Herxheim nach Rülzheim umzuziehen, und damit ordentlich Wirbel in der Pfalz verursachte.

Hauptgrund für den Umzug: der vorhandene Stadtbahnanschluss in Rülzheim!

Und wenn IHK-Präsident Bechtold – wie beim Neujahrsempfang der Karlsruher IHK – mal wieder über die „Gegner der zweiten Rheinbrücke“ schimpft, muss er sich fragen lassen, wer die „Gegner der zweiten Rheinbrücke“ sind – ja wohl die, die ausblenden, dass es bereits eine zweite Rheinbrücke gibt, und nichts für die Stärkung des Verkehrsaufkommens über diese Brücke unternehmen.

Reiner Neises

2 Jahre Stadtbahn Germersheim – eine Enttäuschung

Im Dezember 2012 jährte sich die Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Germersheim zum zweiten Mal. Als der KVV zum 2. Jahrestag dem Kreis Germersheim Fahrgastzahlen vorlegte, war in der Presse von einem „Erfolgsmodell“ zu lesen. Die Zahlen, die sich auf das erste Betriebsjahr 2011 beziehen, hatte der KVV allerdings bereits im Sommer veröffentlicht. 6.000 Fahrgäste täglich auf der Stadtbahnlinie Karlsruhe – Germersheim bejubelte der KVV im Juni 2012. Immerhin: Die Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsverbunds funktioniert noch ganz hervorragend. Von den 10.000 Personen, auf die der KVV die Fahrgastzahlen im ersten Betriebsjahr gegenüber der früheren Regionalbahnlinie vervierfachen wollte, ist dabei keine Rede mehr. Von diesem Ziel ist die von der AVG betriebene Linie weit entfernt. Bei der Vorlage der Zahlen beim Landkreis Germersheim im Dezember war dann sogar nur noch von 5.675 Fahrgästen werktäglich die Rede. Gut ein Viertel der Fahrgäste entfällt davon auf den innerstädtischen Verkehr. Dabei dürfte es sich ganz überwiegend um Fahrgäste handeln, die die S52 statt einer anderen innerstädtischen Linie nutzen, weil es halt gerade die erste Bahn ist, die im Moment vorbeifährt. 40 % der Fahrgäste nutzen die Stadtbahn ausschließlich innerhalb der Pfalz auf der Strecke, die zuvor von der Regionalbahn bedient wurde. Ein Drittel der Fahrgäste fährt mit S51/S52 über den Rhein nach Karlsruhe. 1.843 Fahrgäste über den Rhein würden in jede Richtung also



Stadtbahn Germersheim;

Foto: Herbert Jäger

gerade einmal rund 920 Fahrgäste pro Tag bedeuten. Wie viele davon vorher in Wörth von der Regionalbahn auf andere Züge nach Karlsruhe umstiegen, ist nicht bekannt.

Verwirrend sind auch die Angaben, die der KVV zur Pünktlichkeit der Stadtbahn macht. Die Bahnen seien ganz überwiegend pünktlich unterwegs, heißt es da. Von 95,6 % der Bahnen, die pünktlich in Germersheim ankommen, und gar 98 % aus Germersheim, die pünktlich in Wörth ankommen, ist da offiziell die Rede. Gleichzeitig reißen allerdings die Beschwerden der Kunden über Verspätungen nicht ab. Dass seit zwei Jahren mit schöner Regelmäßigkeit in der Presse von Verbesserungen zu lesen ist, die die Stadtbahnen „jetzt“ pünktlicher machen solle, macht die offiziellen Zahlen nicht gerade glaubwürdig. Zugleich mehren sich die Anzeichen dafür, dass die tatsächlichen Zeitläufe der Fahrzeuge bei AVG und VBK überhaupt nicht richtig erfasst werden.

Wollen wir nur hoffen, dass der KVV bei der neuen Linie 6 durch die Südoststadt, für den er wieder eine Fahrgastzahl von 10.000 Personen pro Tag prognostiziert, seinen eigenen Vorgaben etwas näher kommt.

Reiner Neises

Radverkehr Landkreis

In der letzten u&v haben wir das Thema „Radfahren in Bretten“ behandelt. Die Situation in Bretten ist aber leider nur die Spitze des Eisberges, denn in vielen Kommunen im Landkreis sieht es leider ähnlich aus. Generell herrscht häufig die Politik vor, Gehwege, die etwas breiter sind als gewöhnlich, als benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege auszuweisen, auch wenn das Ergebnis noch so skurril wird. So z. B. zwischen Gochsheim und Münzesheim:

Wenn man nicht den Kiesweg mit Schlaglöchern entlang der Bahn nehmen möchte, wird man gezwungen, erst in Ortsnähe einen linksseitigen Gehweg zu verwenden, um dann außerhalb an einer sehr unübersichtlichen Stelle auf die Fahrbahn zu wechseln. In Münzesheim wird man dann im Bereich mehrerer stark befahrener gewerblicher Zufahrten wieder auf den Gehweg gelotet, um diesen dann wieder nach nicht mal 400 m an einer nicht tauglichen Ausleitung verlassen zu müssen. Der Sinn einer solchen Radverkehrsführung, die gekonnt die Radfahrer immer dorthin lotet, wo sie am meisten mit Gefahren rechnen müssen, wird wohl für immer ein Geheimnis der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bleiben. Nach der Radwegenorm ERA jedenfalls soll man Radwegenden übersichtlich gestalten und Radfahrer bei vielen Grundstücksausfahrten lieber auf der Fahrbahn fahren lassen.

Als sehr positiv kann man anmerken, dass es in immer mehr Ortsdurchfahrten zumindest in Teilbereichen Tempo-30-Abschnitte gibt. Diese ermöglichen eine bessere Integration des Radverkehrs ins Verkehrsgeschehen.

Ebenfalls als positiv kann man ansehen, dass



Beschilderte Radrouten sind eine tolle Sache, wenn man sie denn benutzen darf: Ubstadt-Weiher; F.: Erich Fey

die Lösung

		S	P	O	R	T		L	I	C	H				
								I					G		
R	E	I	S	E	N			C		L			A		
						A	N	H	A	E	N	G	E	N	D
		V				B	T		I				G		
G	O		E					C		K			K		
A	L		G					H		L			I		
B	E	L	E	U	C	H	T	E	T	A			N		
E	G		T							S			D		
L								L		S			G		
		F	A	L	T	B		A	R		S	I	C	H	E
		E		E				G			S		S	R	
		D		B				E			C			E	
		E	L	E	K	T		R	I	S	C	H		C	
		R		N										H	
		T								K	O	M	F	O	R



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

der Landkreis in den letzten Jahren begonnen hat, sein Wegweisersystem zu vereinheitlichen. Leider traten dabei einige Probleme auf: Zum einen werden an mehreren Stellen ausgeschilderte Routen plötzlich im Nichts, da Zwischenabschnitte beim Ausschildern vergessen bzw. falsch beschildert wurden. Dies möchte das Landratsamt allerdings mit einer systematischen Überprüfung der Routen auf Fehler ändern, jedoch wurden auch 2012 wieder Routen fehlerhaft beschildert.

Ein weiterer Problem Punkt ist, dass oft nicht beachtet wurde, die Routen so zu führen, dass man dort auch Fahrrad fahren darf. An unzähligen Stellen wird man auf für den Radverkehr gesperrte Wege und teils sogar in Fußgängerzonen geleitet. Hier werden also durch die Beschilderung Regelverstöße von Radfahrern geradezu provoziert.

Nicht gerade glücklich ist auch, dass die Wegweisung sich meist nur am Bedarf des touristischen Radverkehrs orientiert. Dies führt dann dazu, dass z. B. zwischen Karlsdorf und Graben der Radverkehr über Umwege, Holperwege und enge Stege geführt wird,

aber eben auch durch den ruhigen Wald. Damit riskiert man aber, dass Alltagsradler die fast in Luftlinie verlaufende Radverkehrsführung über die alte B35 und entlang diverser Straßen gar nicht finden und sich über die Touristenroute quälen. Das Landratsamt argumentiert hier, dass Alltagsradler ihre Wege ja kennen würden. Dies ist zwar richtig, aber es können sich ja die Ziele ändern (z. B. neuer Arbeitgeber), außerdem gibt es ja auch noch „Neuradler“ und Neubürger, die sich folglich noch nicht so gut auskennen. Daher ist eine Beschilderung von Alltagsrouten durchaus zu rechtfertigen.

Da auch viele Punkte der Radverkehrspolitik von den jeweiligen Kommunen abhängen, gibt es im Landkreis kein einheitliches Bild. Während Kommunen wie Oberderdingen (wo Radwege außerorts teils sogar beleuchtet sind und im Winter auch geräumt und gestreut werden) schon viel erreicht haben, liegen andere Kommunen leider weit zurück.

Übrigens: Auch der ADFC hat letztes Jahr den Landkreis unter die Lupe genommen und eine Broschüre dazu herausgegeben. Diese kann über den ADFC Kreisverband bezogen

**Nicht alles auf EINE Karte setzen.
Sondern auf ein handliches SET.**



- 6 praktische Streifenkarten
- mit Mini-Stadtplänen Karlsruhe + Strasbourg
- Klimadiagramme
- Angabe von Wegequalität
- plastische Höhendarstellung durch Farbschichten

Bruchsal
Karlsruhe
Saverne Baden-Baden
Strasbourg
Oberrhein Offenburg



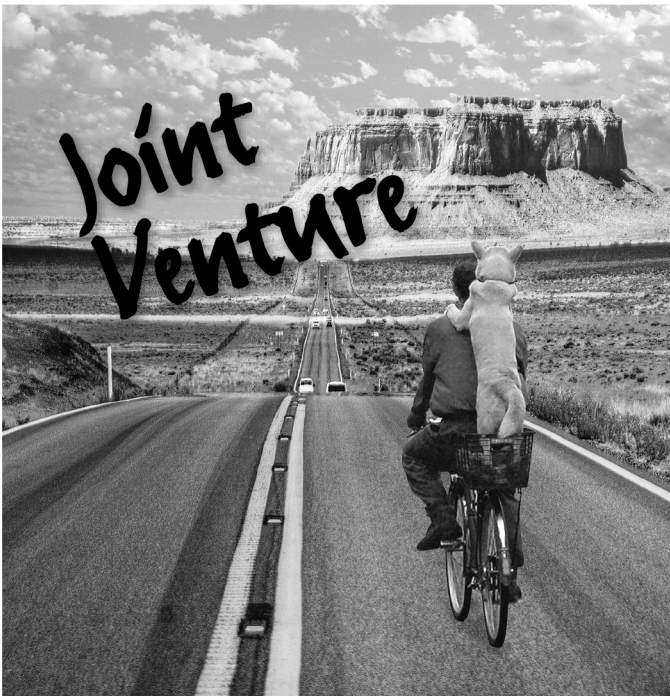
ISBN 3-9806111-1-6

9,80 €

BUGGISCHE

www.klaus-buggisch.de

werden oder unter www.adfc-bw.de/fileadmin/dateien/Landesverband/Texte/Radverkehr-vor-Ort/Landkreis_Karlsruhe.pdf herunter geladen werden. Erich Fey



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231
76133 Karlsruhe
Tel. 07 21 - 920 906-0
Mo.-Sa. 10-19 Uhr
www.basislager.de

Aufruhr im AVG-Land

Für Wirbel kurz vor der OB-Wahl in Karlsruhe sorgte eine Pressemitteilung des Chefs der Albtalbahn (AVG), Walter Casazza, zusammen mit dem damaligen OB Heinz Fenrich, die **beide das erfolgreiche Karlsruher Modell durch Ausschreibungen gefährdet sahen.**

Früher fuhren Bundesbahn oder andere Bahnen Schienenverkehr als Daseinsvorsorge.

... oder auch nicht und es wurde stillgelegt. Ob so „früher, wo alles besser war“, immer die beste Lösung rauskam, sei dahingestellt. Heute ist „Die Bahn“ privatisiert. Dabei ist sie als „Privatier“ auf Gewinn ausgerichtet, das klamme Land als Zahler auf Sparen. Für letzteres darf kein Monopol entstehen.

Soweit die Theorie, die in Baden-Württemberg etwas hinterherhinkt, denn die alte Landesregierung hat die Bahn, die das Großprojekt „Stuttgart 21“ schon aufgeben wollte, mit einem großen exklusiven, aber wohl auch überbewerteten Verkehrsvertrag zum Weitermachen „bewegt“ ... Die neue Regierung muss dieses Manko nun ausgleichen, die Verkehrsleistungen wohl dosiert Netz für Netz ausschreiben, auch hoffend bessere Preise zu erzielen, um den hohen Nahverkehrsstandard im Land zu halten oder gar noch auszubauen.

Dieses Prinzip stößt teils auf Probleme. Nicht überall passen historisch gewachsene Strukturen zum Modell der (europaweiten) Ausschreibungen. Für Straßenbahnen, bei denen im Verbund mit den Stadtwerken Verluste ausgeglichen werden, gibt es nun Lösungen ohne Ausschreibungen, wenn sie anderswo nicht mit anderen Bahnen konkurrieren.

Ein weiteres Problem taucht überall dort auf, wo es **technische Sonderlösungen** gibt, die es nicht von der Stange gibt. Jemand, der sich in Konkurrenz zur bisherigen Firma, die ausschließlich über passende Spezialbahnen verfügt, an Ausschreibungen beteiligt, hätte bei Erfolg ein Problem ... Generell haben kleine Probleme, rechtzeitig genug Fahrzeuge zu bekommen bzw. sitzen, wenn sie in x Jahren ein Netz verlieren würden, auf ihren nicht mehr benötigten Bahnen. Anderswo arbeitet man mit landeseigenen Fahrzeugpools, die dann vermietet werden (z. B. Niedersachsen).

Im Karlsruher Modell kumuliert sich nun eine ganze Reihe von Problemen: Technische und rechtliche Sonderlösungen (Zweissystembahnen, nicht nur für verschiedene Stromsysteme, sondern auch Radsätze, mehrere Betriebsordnungen etc.) unterwegs auf DB-Gleisen, Pachtgleisen, eigenen AVG-Strecken, innerstädtischen Strecken der Straßenbahn, ...

Ende November 2012 stand nun das weitere Vorgehen des Landes in Sachen Ausschreibungen fest und man informierte die Öffentlichkeit und vorab u. a. auch die AVG:

mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/114877



Neue Mittelflur – Noch auf Abstellgleis: Probleme mit Bremsen und Türen
Foto: Heiko Jacobs

Dort steht zwar einerseits, dass es in unserem Netz (neben S-Bahn Breisgau u. RheinNeckar) eine *problematische Kostenstruktur* gäbe, die „umfangreiche Optimierungsprozesse“ nötig mache, aber auch klar: „Für die Netze dieser Gruppe [incl. KA] sind *unterschiedlichen Gründen europaweit offene Ausschreibungen zurzeit nicht tragfähig. Es handelt sich um Netze, die im Hinblick ... speziellen Fahrzeuge (... Stadtbahnssysteme) ... derzeit nicht zielführend in einem offenen Vergabeverfahren ausgeschrieben werden können.*“ Selbst der „Optimierungsbedarf“ ist eher positiv zu lesen, geht es doch darum, dass der über Landesniveau liegende ÖV-Standard auch durch Zuschüsse der Kommunen zustande kam dank geschickter Verhandlungen vom Ex-Chef Dieter Ludwig, und wie man dies weiterführt.

Karlsruher Modell in Gefahr? Mitnichten!

Trotzdem sahen Fenrich und Casazza das Karlsruher Modell in ernster Gefahr, sprachen vom Auftrennen der Linien am Bahnhof, dass man nicht mehr umsteigefrei in die City käme, s. ka-news.de/1023461 oder KVV. Trotz sofortiger Dementis der Karlsruher Grünen und der grünen Karlsruher Staatssekretärin



Verspätungsrekord!

im Verkehrsministerium, Gisela Splett, plapperte die CDU die Meldung „ihres“ OB nach. Warum die Falschmeldung? Womöglich war ein Missverständnis der Auslöser. Offenbar wurde im Zuge der Unterrichtung des Aufsichtsrates die theoretische Möglichkeit ange-rissen, eine Trennung von Eisen- und Straßenbahnanteil könne die Ausschreibung vereinfachen. Klar, sowas ginge. Nur dass dies vom Ministerium niemand will, sollte klar geworden sein, wenn nicht bei der Präsentation, dann beim Lesen der Unterlagen! Womöglich war die OB-Wahl drei Tage später ein Faktor, bloß wer da für wen Partei ergriff ...? Womöglich ist man auch übernervös. AVG, VBK, KASIG, KVV und damit auch ihr Chef Casazza stehen seit langem wegen Baustellen-Chaos, Verspätungen, Tarifierhöhungen etc. stark in der Kritik: Berechtigte Angst um den Job?

Fakt ist, dass Verträge für das Karlsruher Netz Ende 2013 enden. Im Wettbewerb kann man es mit dem derzeitigen Modell des Eigentums an den Zweisystembahnen nicht ausschreiben. Andere Modelle wären nur lang- bis mittelfristig denkbar. In Gefahr wären die Strecken, für die man keine Zweisystemer braucht wie beim Durchfahren von Karlsruhe, Heilbronn, Würth, Bad Wildbad. Das träfe derzeit die Linien S31/S32 und S9. Erstere war mal für eine Stadtstrecke vorgesehen: Durlach – „Gleisbauhof“ – Ettlinger Tor – Hauptbahnhof – Ettlingen-Stadt – Bruchhausen. Das verbaut man sich just am Ettlinger Tor mit der U-Strab ... Der Südast ist planfestgestellt, eine Finanzierung ist aber nicht absehbar, für den Nordast ist aber noch keine Alternative absehbar. Bekommt eventuell die „Zweite Rampe am Hbf“ (ein alter Baustein der U-Strab-Alternativen) eine zweite Chance? Sie wäre auch mit U-Strab sinnvoll, böte sie doch jeder Zweisystemlinie Hbf- UND City-Anbindung! ... und „rettet“ auch die S31/S32 vor Ausschreibung. Die Durchfahrung Bruchsals einer verlängerten S2 (incl. evtl. S9) ist dagegen jüngst am Nutzen-Kosten-Faktor gescheitert.

Wenn sich keine Lösung fände, könnte die AVG schlimmstenfalls diese Linien verlieren, aber zu einer Aufrettung erfolgreicher umstiegefreier Zweisystemlinien, für die gerade neue Bahnen ausgeliefert werden, wird es mit dieser Landesregierung sicher nicht kommen!

Eventuell Grund für die Panik war die vernichtende Bilanz der Zuverlässigkeit der AVG-Linien. Das

Land hat nach EU-Recht eine Berichtspflicht: mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/105719 Schon nach dem Bericht 2010 ist der Pünktlichkeitswert von 95 % 2007+2009 bzw. 94 % 2008 auf 90 % 2010 gesunken und liegt erstmals deutlich unter den Werten anderer Netze (94 % bis 99 %), 2011 sank sie nochmals ½ %. Natürlich wird zu Recht in Diskussionen kritisiert, dass man Äpfel mit Birnen vergleicht, wenn man die 99 % des relativ ungestört fahrenden „Seehas“ mit unserem Fußgängerzonnenslalom vergleicht, aber bis 2009 konnten wir immerhin noch Anschluss an den „großen Verkehrsvertrag“ mit auch 94 %–95 % von DB Regio halten! Ursachen gibt es viele, aber den Sprung dürften die U-Strab-Baustellen verursacht haben. Derzeitige „Gegenmaßnahme“: Der Fahrplan der besonders unzuverlässigen S5 bekam 10 min Luft in den Außenästen Pforzheim – Würth, um die Stadtverluste dort reinzuholen, gut für Statistik und Anschlüsse, schlecht für die Konkurrenz zum Auto ...

Mehr Zuschussbedarf

Im Januar kam die Meldung hinzu, dass die Zuschüsse des Landkreises an die AVG drastisch steigen müssen von 8 Mio. € in 2012 auf 14 Mio. € in 2013 bis „weit über 20 Mio. €“ in Zukunft. Gründe seien laut BNN Lohnerhöhungen und Fahrzeuganschaffungen. In der Tat müssen die neuen Mittelflur, bei deren Inbetriebnahme es weiterhin Probleme gibt, ab 2013 bezahlt werden, und zwar voll, da die Grünen ihr Wahlversprechen, die Fahrzeugförderung wieder einzuführen, leider noch nicht umsetzen konnten, da derzeit noch das Geld dafür fehlt: 4,3 Mio. €/Bahn, davon 16 Bahnen (68,8 Mio. €) vom Landkreis. Löhne sind eigentlich nichts Überraschendes und sollten in den Preiserhöhungen drin sein. Spannend wird die Meldung aber im Zusammenhang mit der oben erwähnten zu optimierenden „problematischen Kostenstruktur“, denn hier stecken ja die Extrabeteiligungen der Kommunen drin, die es neu zu verhandeln gilt, damit das hohe Niveau erhalten bleibt! Ob das so klappt? Heiko Jacobs

TERMINE

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:
5.3., 7.5., 4.6., 2.7., 6.8., 3.9., 1.10., 5.11.

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

Mittw./Donnerst.: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17–20 Uhr,
donnerstags 16–19 Uhr,
weitere Termine s. Webseite o. Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag im Monat,
19.30 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

Freitag: CARLO-Ausgabe und Sprechzeit (?)

zu CARLO und o/ZB 15–17 Uhr

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,– €, PRO BAHN 42,– €, VCD 50,– €



Mitgliederversammlungen im Umweltzentrum:

14. März 2013 19:30 Uhr Pro Bahn

8. April 2013 19:00 Uhr BUZO

9. April 2013 19:30 Uhr VCD

24. Mai 2013

In Wilhelms Garten: Besuch der Öko-Klein-
gartenparzelle von Wilhelm Knobloch. An-
meldung bitte bis 23.5. unter Tel. 380575
oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

16. Juni 2013

**BUZO-MoA-Tour zum Wildkatzen-Pfad bei
Bad Herrenalb,** Treffpunkt 12 Uhr beim Hbf,
Anmeldung bitte bis 13.6. unter Tel. 380575
oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

16. Juni 2013

Mobil ohne Auto, siehe moa-bw.de

30. Juni 2013

Tag der Erneuerbaren Energien: Bunter
Programm und BUZO-Infostand auf dem
Karlsruher Energieberg

kais-pizza.de

Heim Service
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



täglich: 11–23

Tel: 0721 - 37 37 34

**BUZO, PRO BAHN und VCD im
Umweltzentrum**

**Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe**

Öffnungszeiten:

Di–Do 9–12 Uhr, Di+Do 14–17 Uhr