

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 12. Jg.

1/14

März – Juni 2014



Sperrmüll-Abruf

DB: Engpass statt Ausbau?

Biken im Wald

...



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs entsorgen
- Messgeräte ausleihen (Schallpegel, Energie, Elektrosmog)
- Fahrradkarten kaufen
- unsere kleine Umweltbibliothek nutzen
- Zeitschriften lesen, z. B. Öko-Test
- alte Mobiltelefone abgeben
- Infobroschüren mitnehmen, z. B. über Ökostromanbieter
- bei Projekten mitmachen
- eine Klimakiste ausleihen
- CARLO-Regionalgeld tauschen
- in Umweltfragen beraten werden
- Aufkleber, Buttons und Fahnen gegen Atomkraft kaufen
- Aufkleber gegen Werbung und Falschparker erwerben
- Mitglied in einem Verein werden

Inhalt:

Willkommen Nationalpark.....	2
Vorwort.....	3
Podiumsdiskussion zur Gemeinderatswahl.....	3
Die Klimakiste im Umweltzentrum.....	4
BUZO-Jahresmitgliederversammlung.....	4
Weniger ist mehr – das Fastenticket 2014.....	4
Sperrmüll auf Abruf – umweltfreundlich?.....	5
Das Konzept der Second-Hand-Gärten.....	6
Freihandels- & Investitionsabkommen EU-USA (TTIP).....	6
Neubaustrecke Karlsruhe – Basel: Engpass Bashaide bis Karlsruhe Hauptbahnhof.....	8
„Freie Fahrt für freie Biker!“ – eine Polemik.....	10
Hintergrund zur Streichung der 2m-Regel.....	11
KVV-Jahreskarten der Umweltverbände.....	12
Einladung Mitgliederversammlung VCD.....	13
Ein KVV-Kursbuch zum Abgewöhnen?.....	14
Und wieder ging ein kleines Stadtbiotop verloren – ein Nachruf.....	15
Grüner Marktplatz – nachhaltiger Einkaufsführer für Karlsruhe.....	15
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, E. Fey, U. Haack, H. Jacobs, W. Melchert

Titel: Umsteigen vom Auto auf das Rad und in die Bahn und zum VCD; Foto: Uwe Haack

Willkommen Nationalpark

Zum Jahresanfang ging der neue Nationalpark Schwarzwald an den Start. Wir wollen ihn mit einer Fahrt zum Naturschutzzentrum Ruhestein und anschließender Wanderung am Sonntag, **25. Mai**, willkommen heißen. Nähere Infos unter www.umweltzentrum-karlsruhe.de oder unter 0721 / 38 05 75

Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, E-Mail: redaktion@umverka.de Web: www.umverka.de bzw. jeweils: verein@umverka.de verein.umverka.de Herausgeber: 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, Spenden:

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr. Bezugspreis ist im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier, 100% Altpapier. Druck: Druckcooperative, Steinstr. 23, 76133 Karlsruhe. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

Verein:	0721/	SEPA _{/IBAN = DE} XX +BLZ + Kontonr.	(BIC)
BUZO	38 05 75	DE Z4 6605 0101 0009 2423 55	KARSDE66
Pro Bahn	38 05 75	DE OZ 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD	38 06 48	DE Z9 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Liebe Leserinnen und Leser,

Nach Bürgermeisterwahl und Landtagswahl stehen am **25. Mai** die nächsten **Wahlen** an: Neben dem Europaparlament wird auch der neue Gemeinderat gewählt. Beide Wahlen sind für Umwelt und umweltfreundlichen Verkehr von großer Bedeutung. Das angestrebte **Freihandelsabkommen** kann Auswirkungen auch auf Umweltmaßstäbe in Europa haben, da unterschiedliche Umweltstandards in den USA und Europa zugunsten der Wirtschaft und mit wenig Rücksicht auf die Umwelt angeglichen werden könnten. Noch direkter sind für uns die Wirkungen der **Kommunalwahl**. Schließlich wird im Rathaus über aktuelle und zukünftige Projekte in Karlsruhe entschieden. Welche Positionen die Parteien und ihre Vertreter zu unseren Schwerpunktthemen haben, erfahren Sie in einer **Podiumsdiskussion** (siehe unten) und in den **Wahlprüfsteinen**, die wir wieder online präsentieren unter umverka.de/wahl

Eine für Karlsruhe weniger bedeutende, aber für die **BUZO** wichtige Wahl steht am 9. April an: Der Vorstand wird neu gewählt und wünscht sich neue Gesichter. Insbesondere kandidiert Johannes Meister aus beruflichen Gründen nicht mehr als **Vorsitzender**.

Die BUZO will auch weiterhin wichtige Impulse geben und nicht nur das Umweltzentrum verwalten. Ein Kind der BUZO, die **Fächergärtner**, werden auch im neuen Jahr wieder aktiv. Bald beginnt die Pflanzsaison und so

können Ideen, die schon im letzten Jahr erdacht wurden, umgesetzt werden. Während wir letztes Jahr viel über das Stadtgärtnern berichtet haben, stellen wir in dieser Ausgabe im BUZO-Teil die Idee eines **Second-Hand-Gartens** vor. Der VCD-Teil hat dagegen den **Fahrradverkehr** und den Karlsruher Verkehrsverbund im Blick. Nachdem die letzten beiden Ausgaben des **KVV-Kursbuchs** für den Fahrgast keine zuverlässige Informationsquelle mehr waren, erscheint die angekündigte Aufgabe der Druck-Ausgabe traurigerweise schon fast verschmerzbar. Die Verschlechterungen im **Tarif** sind jedoch tiefgreifender. Nach Abschaffung der Kurzstreckentarife und Reduzierung der Gültigkeit der City- und Regio-Karte wurden nun die Konditionen für das Jobticket so verschlechtert, dass wir **keine Jahreskarte für Mitglieder mehr** anbieten werden. Durch den Wegfall der Übertragbarkeit entsteht ein entscheidender Nachteil gegenüber der regulären Jahreskarte. Welche Auswirkungen der Ausbau der **Rheintalbahn** auf den Stadtbahnverkehr haben könnte, ist Thema von PRO BAHN. In ihrem Beitrag zum umwelt&verkehr werden konkrete Vorschläge gemacht, um drohende Kapazitätsengpässe zu verhindern.

Genug der Einführung, freie Bahn für die Autoren – und in der nächsten Ausgabe vielleicht für Ihren Gastbeitrag.

Viel Spaß beim Lesen wünschen

Johannes Meister *Herb Jandl* *J. Haack*

Podiumsdiskussion zur Gemeinderatswahl

Am 9.5.2014 um 19:30 Uhr wird heiß diskutiert. Im Ring: Bürgerinnen und Bürger, die uns und ihre Parteien im Gemeinderat vertreten wollen. Damit wir uns ein Bild über ihre Ziele, Überzeugungen und Person machen können, laden die Umweltverbände ein zur Podiumsdiskussion im Vorfeld der Kommunalwahl 2014. Da Umweltschutz und Verkehrspolitik eng miteinander verbunden sind, müssen die Kandidaten zu beiden Themenfeldern Stellung nehmen. Das gilt für Luftqualität, Klimaschutz, Flächenverbrauch, Artenvielfalt und viele andere Bereiche. Helfen Sie mit, damit unsere zukünftigen Vertreter heute

schon klar Position beziehen und wir alle vor der Wahl am 25. Mai wissen, was wir danach erwarten können.

Johannes Meister



Podiumsdiskussion Umwelt zum OB-Wahlkampf 2012 im Ziegler-Saal, auch dieses Jahr dort; Foto: Uwe Haack

Die Klimakiste

Seit Ende letzten Jahres gibt es im Umweltzentrum die Klimakiste – eine Art Werkzeugkasten mit verschiedenen Geräten und Messinstrumenten sowie Informations- und Arbeitsmaterialien. Ursprünglich wurde die Klimakiste bereits ab 2008 im Rahmen des Programms „Aktion Klima!“ durch Mittel der damaligen Bundesregierung zur Verfügung gestellt, um die Themen Klimawandel und Klimaschutz in Schulen und Bildungseinrichtungen



Die Klimakiste; Foto: Mari Däschner

im Umweltzentrum

zu behandeln. Durch verschiedene Messungen können damit CO₂-Einsparpotenziale ermittelt und den Schülerinnen und Schülern Anregungen zur Ressourceneinsparung gegeben werden. Die Klimakiste enthält beispielsweise Zeitschaltuhren, Geräte zur Messung des Stromverbrauchs, der Beleuchtungsstärke und der Temperatur und kann im Umweltzentrum gerne für den Einsatz in Schulklassen oder anderen Gruppen ausgeliehen werden. Ausführliche Informationen im Internet unter klima.bildungscnt.de Mari Däschner

Einladung zur BUZO-Jahresmitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

hiermit laden wir Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt: **Mittwoch, 9.4.2014 um 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:

- Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
- Wahl des Versammlungsleiters
- Jahresbericht des Vorstands, Perspektiven
- Bericht über d. Arbeit des Umweltzentrums
- Kassenbericht 2013
- Bericht der Kassenprüfer
- Aussprache
- Entlastung des Vorstands
- Wahl des Vorstands
- Wahl der Kassenprüfer
- Verschiedenes

Weniger ist mehr – das Fastenticket 2014

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 (5. März) 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. Wer ein Fastenticket kauft, erhält zusätzlich eine Postkarte mit einem Gewinnspiel, bei dem drei interessante Preise verlost werden.

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

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice

*auf wunsch vegan

Café Pan

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Sperrmüll auf Abruf – umweltfreundlich?

Seit Januar 2013 wird der Sperrmüll in einigen Stadtteilen Karlsruhes nur noch auf Abruf abgeholt – „testweise“, so die offizielle Lesart. Verbesserungen der Sauberkeit erhofft sich die Stadt. Auch von einem günstigeren und bürgerfreundlicheren Verfahren ist die Rede. Wurde der Sperrmüll vorher zu zwei festen Terminen im Jahr nach Straßenzügen abgeholt, so muss jeder Haushalt nun einen individuellen Abholtermin vereinbaren und dabei konkret angeben, welche Gegenstände er als Sperrmüll abgeben will. Bereits drei Monate nach Start der Aktion sah sich das Abfallwirtschaftsamt zu einer positiven Zwischenbilanz in der Lage. Im Herbst folgte ein „durchaus positives“ Fazit: Nicht mehr erforderlich sei eine Nachreinigung, um Straßen und Wege von den Resten einer großen Straßensperrmüllaktion zu säubern. Durch das so ersparte Geld sei der Sperrmüll auf Abruf kostenneutral. Und: „Professionelle Sperrmüllsammelnde“ seien kaum noch zu beobachten. Zum Jahresanfang 2014 wurde das „Testgebiet“ prompt auf die Oststadt und Hagsfeld ausgedehnt.

Doch wie bürger- und vor allem umweltfreundlich ist der „Sperrmüll auf Abruf“ tatsächlich? Während der ökologische Vorteil bei der – derzeit heiß diskutierten – Einführung der Papiertonne auf der Hand liegt, erschließt er sich beim Sperrmüll auf Abruf nicht so recht. Als umweltbewusster Bürger hat man im Jahr üblicherweise vielleicht ein oder zwei Gegenstände, die zum Sperrmüll gehören. Bislang stellte man diese Gegenstände beim Sammeltermin an die Straße und freute sich darüber, falls sich vor der offiziellen Müllabfuhr noch jemand fand, der dafür Verwendung hatte. Den Sperrmüll auf Abruf zu bestellen, ist hingegen umständlich. Die Möglichkeit, dass abzugebende Gegenstände noch einmal ihrer eigentlichen Bestimmung zugeführt werden, ist jetzt ausgeschlossen. Dass Sperrmüllsammelnde keine Chance mehr haben, ist das erklärte Ziel der Neuregelung. Doch sind Sperrmüllsammelnde wirklich so schlimm? Ist es wirklich besser, wenn sämtliches Sperrgut, und zwar auch noch gut nutz-

bare Gegenstände, im Müllwagen geschreddert und anschließend allenfalls noch einer stofflichen Verwertung zugeführt werden können? Wohl kaum. Und zwar weder unter ökologischen noch unter sozialen Gesichtspunkten. Bestimmt gibt es auch heute noch – wie zur eigenen Studienzeit – Studentenbuden, die in erster Linie mit Möbeln vom Sperrmüll ausgestattet sind. Nicht nur für Studenten sind diese Möbel oft die einzigen, die sie sich leisten können. Die Tausch- und Geschenkbörse, die die Stadt als Alternative anbietet, ist zwar eine gute Idee, kann aber keinen Ersatz für die positiven Effekte des Sperrmüllsammelns bieten. Das dortige Angebot ist recht überschaubar. Vor allem Zeitgenossen, die so „umweltbewusst“ sind, dass sie Möbel als Modeartikel verstehen, die man nach wenigen Jahren regelmäßig austauscht, werden sich kaum die Mühe machen, nach Alternativen zum Sperrmüll zu suchen. Bei der klassischen Sperrmüllabfahrt fand hingegen erfahrungsgemäß noch manches Sperrgut unerwartet Liebhaber. Schlichte Holzbretter etwa können für Handwerker durchaus wertvoll sein und sind dann viel zu schade, um später bestenfalls als minderwertige Spanplatten recycelt oder gar gleich verbrannt zu werden.

Aus Platzgründen besteht hier keine Gelegenheit die weiteren Gesichtspunkte des Sperrmülls auf Abruf, bei denen die Wahrnehmung nicht weniger Bürger doch deutlich von denen des Abfallwirtschaftsamts abzuweichen scheint, zu diskutieren. Unter Umweltgesichtspunkten kann er jedoch kaum überzeugen. Bleibt die Frage, ob der Testversuch ernsthaft als Test gedacht ist oder, wie wir es bei dem zeitgleich als angeblichem Testversuch gestarteten obligatorischen Vordereinstieg in die Busse des Stadtverkehrs erlebt haben, das – wenig überzeugende – Ergebnis bereits von Anfang an feststand.

Reiner Neises

Der Tausch- und Geschenkmarkt der Stadt findet sich unter karlsruhe.internet-verschenkenmarkt.de

Das Konzept der Second-Hand-Gärten

Die private Initiative SECOND-HAND-GÄRTEN (SHG) ist ein nicht-kommerziell ausgerichtetes Projekt, das sich um die Erhaltung von Gartenpflanzen, insbesondere Stauden und Rosen, bemüht.

Bei der Auflösung von über Jahre gepflegten Schrebergärten oder beim Verkauf eines Hauses mit angelegtem Garten ist nicht immer gewährleistet, dass der neue Besitzer alle Pflanzen übernehmen möchte. In anderen Fällen kann es sein, dass Gärten über die Jahre aufgrund zu vieler Pflanzen oder zu üppigen Wachstums aus allen Nähten platzen und ausgelichtet werden sollten, oder eine angeschaffte Pflanze erweist sich für die örtlichen Gegebenheiten als Fehlkauf und muss wieder ausgegraben werden. Manchmal ist auch ein Pflanzengeschenk, was nicht gefällt, eher eine Last als eine Freude.

Damit wertvolle Kulturpflanzen nicht achtlos untergepflegt werden oder auf dem Kompostplatz landen, möchte die Initiative SHG einen Acker oder eine geeignete Grünfläche bereit stellen, auf dem diese Pflanzen eine neue Bleibe finden können.

Ein ehrenamtlich arbeitendes Gartenteam holt die umzusetzenden Pflanzen vor Ort ab und pflanzt sie auf dem zur Verfügung gestellten Acker ein. Es könnten auf der Freifläche Areale entstehen getrennt nach Jahreszeiten, z.B. Frühlings-, Sommer-, Herbstblüher. Das Team übernimmt die das Gartenjahr über anfallende Pflege der Pflanzen, z. B. Bodenbearbeitung, Wässern, Schnitt und Winterschutz.

In einem zweiten Schritt könnte darüber nachgedacht werden, die gesammelten Pflanzen wieder an interessierte Privatgärtner weiterzugeben.

Bei seltenen Züchtungen oder sonstigen Raritäten wäre eine gezielte Vermehrung zur Bewahrung der Art denkbar.

Bei Pflanzen, die dauerhaft auf dem Gelände der SECOND-HAND-GÄRTEN bleiben sollen, könnte nach und nach mithilfe eines Landschaftsgärtnerischen Konzeptes ein ansprechender Schaugarten entstehen, der Interessierten Quelle der Inspiration zur eigenen Gartengestaltung werden kann. Die ehrenamtlichen Gartenteam-Mitarbeiter könnten dabei auch ihren gärtnerischen Erfahrungsschatz weitergeben.

Als Standort wäre womöglich ein Feld in der Nähe der bestehenden Stadtgärtnerei Karlsruhe in Rüppurr geeignet. Durch die räumliche Nähe könnte auch darüber nachgedacht werden, ob die Stadtgärtner in Einzelfällen nicht auch auf den Fundus an Pflanzen der SECOND-HAND-GÄRTEN zurückgreifen, um innerhalb des Stadtgebietes besondere Akzente zu setzen. Unter einem sozialen Gesichtspunkt betrachtet, tragen dadurch die Bürger von Karlsruhe indirekt dazu bei, ihre Stadt durch Pflanzen zu verschönern.

Gastbeitrag von Markus Lindler

Wer sich für die SHG-Initiative oder das Fächergärtnern interessiert und mitmachen möchte, kann sich gerne im Umweltzentrum melden: buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Freihandels- & Investitionsabkommen EU–USA (TTIP)

Es geht nur vordergründig um den Abbau von Zöllen, denn die sind mit etwa 3–5 % schon vernachlässigbar gering. Der eigentliche Zweck, auch treffend als Trojanisches Pferd bezeichnet, ist das **Investitions(schutz)abkommen**. Laut einem Artikel im Effecten-Spiegel vom 27.6.2013 beliefen sich die direkten Auslandsinvestitionen auf ca. 3700 Mrd. US\$, während das Handelsvolumen nicht mal

1000 Mrd. US\$ erreichte. Die Themen sind also nicht Zölle, Sicherheits- und Industriestandards, sondern vor allem Investmentregeln, Besteuerung und Geschäftsregeln, also so genannte „**nicht tarifäre Handelshemmnisse**“!

Was sind das für „Hemmnisse“? Nun, das könnten solche Dinge sein wie ein gerade

eben eingeführter Mindestlohn, neue Umweltschutzvorschriften, Verbraucherschutzrichtlinien wie z. B. Verbot von Gentechnik im Essen oder Chlorung von Hähnchen, aber auch neue Grenzwerte für Lärm, Luft und Wasser.

Und was hat das konkret mit Umweltschutz vor Ort, also in meiner Kommune, zu tun?

Was ein Investitionsabkommen bringen kann, führt uns **Vattenfall**, der schwedische Energiekonzern, gerade vor.

1.) Er will sich 3,7 Mrd. € Schadenersatz für entgangenen Gewinn der AKW Brunsbüttel und Krümmel wegen des Atomausstiegs erklagen. Und:

2.) Beim Neubau des Kohlekraftwerks HH-Moorburg wurden vom Hamburger Senat gesetzte Immissionswerte schlicht abgelehnt. Deshalb kann man nun lesen unter www.hamburg.de/kraftwerk-moorburg/

Beendigung des Energie-Charta-Schiedsverfahrens

Zwischen Schweden und der Bundesrepublik Deutschland wurde in der Sache des Kraftwerks Moorburg der Firma Vattenfall das Schiedsverfahren, nachdem alle Vergleichsvoraussetzungen eingetreten sind, einvernehmlich beendet.

Klingt doch ganz harmlos – oder? Und noch dazu ohne deutsche Gerichte!

Kann der nächste größere Fall „Exxon gegen die Bundesrepublik“ wegen nicht genehmigtem Fracking im Hardtwald sein? Ist überhaupt nicht abwegig.

„**Handelshemmnisse**“ könnten aber auch Subventionen fürs Kommunale Kino sein oder fürs Staatstheater. Das könnten aber auch Vorschriften sein, die eine Privatisierung der Wasserversorgung (!) ausschließen und dergleichen mehr.

Das heißt also, jede/r und alles kann betroffen sein. Und es ist nicht irgendwo in Europa, es fängt bei uns an, in unserer Kommune!

Zu den Schiedsgerichten siehe auch: wdr.de/tv/monitor/sendungen/2013/0606/recht.php5

Es ist wie immer die Frage zu stellen, wem ein solches Abkommen nützt. Bei den Größenverhältnissen ist die Frage leicht zu beantworten: Der wirtschaftlich Mächtigere wird noch mächtiger, der Schwächere wird noch schwächer. Das kann man auch auf Europa übertragen. Falls Deutschland, (d. h. im Klartext: vor allem die deutsche Exportwirtschaft) daraus etwas gewinnen würde, entspräche dies in etwa den Verlusten der anderen Europäer.

Zu den Größenverhältnissen und wirtschaftlicher Macht nur ein Beispiel:

Exxon hat im ersten Quartal 2013 einen Gewinn von 9,5 Mrd. US-Dollar (7,3 Mrd. Euro) ausgewiesen. Die Bilanzsumme 2012 belief sich auf mehr als 330 Mrd. US\$ und das Eigenkapital auf etwa 165 Mrd. US\$.

Zum Vergleich: Die Gesamtausgaben des Bundeshaushalts 2012 lagen bei 306 Mrd. €.

Hinzu kommt noch: Europa spricht nicht mit einer Zunge; nein hier sind immer wieder Partikularinteressen, die sich gegenüber der Mehrheit durchsetzen. So wurde letzten Sommer durch die Regierung Merkel die ohnehin schwache EU-Regelung zu CO₂-Grenzwerten für Autos gestoppt. Der Widerstand vor allem von Großbritannien gegen die geplante Finanztransaktionssteuer ist ein weiteres Beispiel dafür.

Übrigens, mit Kanada ist ein solches Abkommen heimlich, still und leise so gut wie fertig verhandelt! Das nennt sich CETA und ist ziemlich ähnlich wie das oben beschriebene TTIP.

Also, wachsam bleiben und gemeinsam weiter Widerstand leisten! Europa braucht weder CETA noch TTIP.

Gastbeitrag von Siegfried Carlo Schmidt,
Attac Karlsruhe, 26.1.2014

Positionspapier deutscher Nichtregierungsorganisationen hierzu:
www.forumue.de/fileadmin/userupload/AG_Handel/pospap_ttip_fin.pdf



Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, Abschnitt Rastatt – Karlsruhe, hier: Problem Abzweig Bashaide bis Karlsruhe Hauptbahnhof

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem im Juli diesen Jahres endlich der Rastatter Tunnel im Zuge der NBS Karlsruhe – Basel in Angriff genommen wurde, gab es von der Öffentlichkeit viel Zustimmung. Auch die Verkehrsverbände z. B. PRO BAHN und VCD reihten sich in die Schar der Gratulanten ein, bedeutet doch der Tunnel eine deutliche Fahrzeitverkürzung bei gleichzeitiger Beseitigung eines Engpasses.

Bei genauerem Hinsehen stellte sich jedoch heraus, dass zwischen Rastatt und Karlsruhe ein neuer Engpass geschaffen wird. Allerdings nicht für den Fernverkehr, sondern für den Nahverkehr. Der genannte Abschnitt Karlsruhe – Rastatt Süd besteht zukünftig aus einer zweigleisigen NBS zwischen Rastatt Süd und dem Karlsruher Hauptbahnhof, wobei ab dem Abzweig Bashaide in Höhe Durmersheim der Nahverkehr auf die Gleise des Fernverkehrs geführt wird und sie nördlich dieses Punktes dadurch ihren NBS-Charakter verliert. Dabei ergeben sich gleich mehrere Probleme:

- Die Anbindung erfolgt eingeleisig mit ebenerdiger Kreuzung des westlichen Gleises der NBS. Diese Verknüpfung birgt für den Nahverkehr ein extremes Verspätungsrisiko.¹⁾
- Zwischen Durmersheim und Karlsruhe Hauptbahnhof müssen die Bahnen der Linien S 4 und S 41 immer dem Fernverkehr Vorrang einräumen. Jede kleinste Verspätung im Fernverkehr würde sich auf die Pünktlichkeit der S-Bahnen auswirken.
- Bei der Fahrplanerstellung für die S-Bahnen werden zusätzliche betriebliche Zwänge geschaffen.

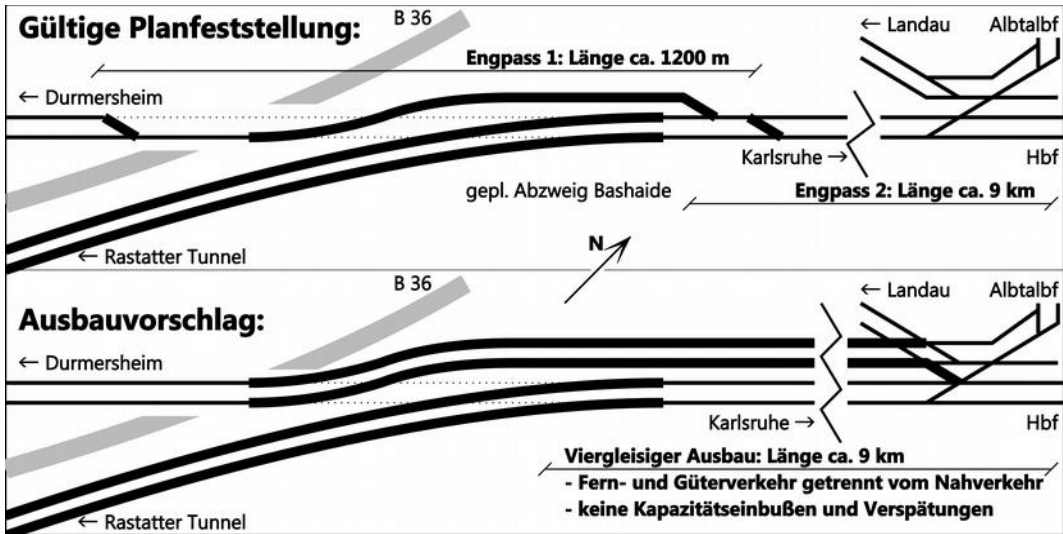
Die Planungsgrundlage für diese Verknüpfung stammt aus den 1980er Jahren. Der Schienenpersonennahverkehr zwischen Karlsruhe und Rastatt wurde 1990 auf den beiden Strecken über Ettlingen West und Durmersheim mit zusammen 49 Zügen pro Tag und Richtung bedient. Mit der 1996 festgestellten Planänderung für den Abzweig Bashaide wird lediglich der Tatsache Rechnung getragen,

dass zwischenzeitlich eine Renaissance des SPNV eingetreten war und die ursprünglich nur zur Umwandlung in ein Industriegleis bis Durmersheim vorgesehene heutige Strecke dauerhaft für eine Nahverkehrsbedienug benötigt wird. Dass im Jahr 2013 schon 105 Züge des SPNV pro Tag und Richtung zwischen Karlsruhe und Rastatt verkehren würden und dass diese Zahl sich bis 2022 durchaus auf 130 erhöhen könnte, spiegelt sich in dieser Planung nicht wieder. Für beide Richtungen zusammen wären dies 162 Züge pro Tag im SPNV mehr als 1990!

Es muss damit gerechnet werden, dass die beiden zweigleisigen Streckenabschnitte Karlsruhe – Ettlingen West – Rastatt und Karlsruhe – Forchheim – Bashaide pro Tag und Richtung zusammen etwa 285 Züge (Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr) aufnehmen müssen, während für die viergleisige Strecke Rastatt Süd – Basel im Querschnitt südlich Rastatts wegen des Abzweigs ins Murgtal nur 205 Züge übrig bleiben. Die heutigen Mängel – u. a. können zwei Haltepunkte auf der Ettlinger Strecke wegen fehlender Kapazität nicht bzw. nur beschränkt in Betrieb genommen werden – bleiben erhalten oder würden sich eher noch gravierend verschärfen. Befriedigende Angebots-, Fahrplan- und Betriebsqualität sind mit dem bislang geplanten Ausbau nicht zu erreichen.

Wir halten es deshalb für geboten, den Abschnitt Karlsruhe – Rastatt bis zur Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels wie folgt auszubauen:

- Die Strecke Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt geht auf Höhe des geplanten Abzweigs Bashaide in die NBS durch den Rastatter Tunnel über (aktueller Planungsstand).
- Für den SPNV wird in Seitenlage hierzu eine gesonderte zweigleisige Strecke von Karlsruhe bis auf Höhe des geplanten Abzweigs gebaut, die dort in die Bestandsstrecke über Durmersheim nach Rastatt mündet (Ergänzung der aktuellen Planung).



Dies muss einerseits nicht zwingend Bestandteil des Projekts ABS/NBS Karlsruhe – Basel sein, weist aber andererseits gegenüber einer späteren Beseitigung des sonst neu entstehenden Engpasses Vorteile in mehrerlei Hinsicht auf. Jahrelanger und erheblicher Verdross auf der Kundenseite kann von vornherein ausgeschlossen werden.

Ein neuer Engpass Karlsruhe – Rastatt, mit einer eingleisigen Abzweigung für den Nahverkehr und der dann dem Fernverkehr untergeordneten Bedienung, auf dem gemeinsam befahrenen Streckenabschnitt, der auch in übergeordneten Planungen längst als solcher festgestellt ist, könnte vermieden werden, wenn diese Gedanken heute aufgegriffen würden. Das Zeitfenster für den Beginn einer erfolgreichen Umsetzung wird allerdings aufgrund der erforderlichen Planungs- und Genehmigungszeiträume in kurzer Zeit wieder geschlossen sein! Deshalb muss schnell gehandelt werden! Wir bitten Sie deshalb, sich der Sache anzunehmen!

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Stolz, Uwe Haack

¹⁾Ergänzung: Nach Versand des Briefes an Politiker und später Presse wurde bekannt, dass wohl ein Planänderungsverfahren ansteht, dass einen zweigleisigen Anschluss der Strecke von Durmersheim vorsieht. Damit

wäre der kleine Engpass gelöst. Es verbleibt aber das wesentlich wichtigere Problem, dass 1-2 Gleise zwischen Bashaide und Hauptbahnhof fehlen.

Heiko Jacobs

Gibt es für einen viergleisigen Ausbau überhaupt genug Platz? Dieser Frage widme ich mich gerade. Vorab:



Unter der L605 noch reichlich Platz für 2 Gleise, Richtung Hbf können die Gleise in die Pfalzbahn einfädeln. Zwischen Brücke und Bf Forchheim sind Eingriffe in den Wald und Begleitwege nötig, Gärten blieben erhalten.



Die Bahnsteige können an den Schnellfahr Gleisen weg, plus Änderungen an Nebenanlagen des Gebäudes links passen links des Bf. 3 Gleise, ein viertes nach BOStab nur für Stadtbahnen fände rechts davon Platz, Inselbahnsteig dazwischen. Weg auf die andere Seite des Hauses, wo ein exist. Weg auszubauen wäre. Der Messtunnel wurde vorausschauend mit Reserven gebaut. Die Gleise des Kieswerkes müssten geändert werden, danach wieder freie Landschaft bis Abzweig Bashaide. Es klappt ohne Abrisse! Grafik+Fotos: Heiko Jacobs

„Freie Fahrt für freie Biker!“ – eine Polemik

Die Medien berichteten neulich über eine bemerkenswerte Petition an den Landtag Baden-Württemberg, in der es um die Nutzung von Waldwegen geht. Seit 1995 besteht, laut Landeswaldgesetz, ein Fahrverbot für Radler/ Biker u. ä. auf Waldwegen mit einer Breite unter 2 Metern. Gegen dieses Nutzungsverbot wandten sich jetzt diverse Radfahrerverbände, allen voran der ADFC mit seiner Vorsitzenden Gudrun Zühlke, hilfeschend an den Petitionsausschuss, man möge diese Einschränkung doch aufheben: Eine Freiheit werde hier eingeschränkt, auf die man Anspruch habe als Bürger. Und eventuelle ängstliche Wanderer beschwichtigt Frau Zühlke auch gleich: Es sollte doch möglich sein, dass auch auf schmalen Waldwegen „alle gut miteinander auskommen“!

Bildlich kann ich mir ja durchaus vorstellen, dass Wanderer beim Heranpreschen eines MTB-Rudels nur ein wenig zur Seite zu treten und das Geschehen ruhig abzuwarten brauchen – besinnlich-achtsames Wandern eben, das zudem den Effekt besitzt, dass der Waldweg im Lauf der Zeit sich von selbst immer

mehr verbreitert und so der wachsenden Zahl Naherholung Suchender gerecht wird – ganz wichtig heutzutage, und auch für die Zukunft des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg (oder war das etwas anderes, das hierfür wichtig war ...?) – also jedenfalls auf alle Fälle ist das gut für unser Ländle, damit wir uns gemeinsam alle wohl fühlen und so ...

Vielleicht gibt es Menschen, die ernsthaft so denken – wundern würde mich das nicht. Ernsthaft nachdenkend aber finde ich, dass wir Menschen unsere Freiheitsansprüche schon so weit in die uns umgebende Natur hinein ausgedehnt haben, dass es längst an der Zeit ist, diese endlich energisch vor uns Menschen in Schutz zu nehmen. Denn die Natur wehrt sich zunächst nicht gerade spektakulär, sondern zieht sich – zunächst – still zurück.

Wo erlebe ich denn so etwas schon einmal: Mitten auf einem sonnenbeschienenen Waldweg lag eine Füchsin mit ihren beiden Jungen. Sie genossen den warmen Tag, sie spielten miteinander und mussten nicht flüchten. Sie ließen mich sogar ziemlich nahe herankommen! ... Und dann besaß ich die Freiheit, leise umzudrehen und einen anderen Weg für mich zu wählen ...

Mit dem Fahrrad im Wald wäre mir dieses Erlebnis versagt geblieben. Und alle Lebewesen hätten sich zurückgezogen, von mir unbemerkt wahrscheinlich, und manchmal sogar für immer.

Was ist das also für ein Denken: Freie Fahrt für freie Biker? Worin unterscheidet sich diese Einstellung eines Radfahrverbandes von dem legendären Slogan eines gewissen Automobil-Clubs:

„Freie Fahrt für freie Bürger“? – Das war vor mehr als 40 Jahren.

Ich hätte mir den ADFC mehr ökologisch korrekt und auf der Höhe der Zeit gewünscht.

**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
Obernai Offenburg**



ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Hintergrund: Petition für die Streichung der 2m-Regel

In den letzten Monaten hat es in Baden-Württemberg verstärkt Diskussionen um die Aufhebung der sogenannten 2-Meter-Regel gegeben. Diese verbietet, wie der Name schon vermuten lässt, im Wald das Radfahren auf Wegen unter 2 m Breite. Mehrere Radfahrverbände, darunter der ADFC, haben eine Petition an den Baden-Württembergischen Landtag eingereicht, welche 58.210 Unterschriften umfasst. Die grün-rote Landesregierung hat aber bereits verlauten lassen, dass die 2-Meter-Regel voraussichtlich beibehalten wird.

Begründet wird dies unter anderen mit der Unfallgefahr auf schmalen Wegen. Auf den ersten Blick erscheint dies zwar logisch, jedoch muss man dabei auch bedenken, dass schmale Pfade auch längst nicht so hohe Geschwindigkeiten zulassen wie 3 m breite Asphaltpisten. Hier ist auch wegen der viel größeren Geschwindigkeitsunterschiede naturgegeben ein viel größeres Konfliktpotenzial zwi-

schen Radfahrern und Fußgängern gegeben. Da also die Sicherheitsaspekte überschaubar bleiben, muss man feststellen, dass die Radfahrer wieder einmal völlig unnötig in viele rechtliche Grauzonen gelenkt werden. Beispielsweise sind nicht wenige Abschnitte des Radroutennetzes auf Waldwegen angelegt, die schmäler als 2 m sind. Und um den Sachverhalt noch unverständlicher zu gestalten, werden Radfahrer an vielen anderen Stellen ja sogar gezwungen solche schmalen Wege zu verwenden.



Wegweisung weist in zu schmalen Weg; Foto: Erich Fey

die Lösung

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

Zusätzlich sollte bedacht werden, dass auch durch Mountainbiking sanfter Tourismus ins Land geholt wird. Dieser bringt die Menschen wieder näher zur Natur. Natürlich wird es immer wieder rücksichtslose Mountainbiker geben, genauso wie es rücksichtslose Wanderer und Hundehalter geben wird. Wollte man die Natur bedingungslos schützen, müsste man sie alle aus dem Wald aussperren. Jedoch würde dies wohl längerfristig dazu führen, dass den Leuten die Natur nicht mehr bewusst wäre und der Naturschutz auf weit weniger Verständnis stoßen würde.

Daher muss die Natur erlebbar sein, egal ob nun auf dem Rad, zu Fuß oder mit dem Hund. Nur so kann sie auch geschützt werden. Dass man sich dabei rücksichtsvoll gegenüber der Natur und seinen Mitmenschen verhält, sollte eigentlich Jedem klar sein.



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

KVV-Jahreskarten der Umweltverbände

Vom Frühjahr 2000 bis zum Herbst 2013 haben wir den Mitgliedern der drei am umwelt&verkehr beteiligten Verbände die bis 2013 übertragbare Jahreskarte 10 % verbilligt anbieten können. Später auch der ADFC.

Nachdem im Verkehrsverbund Stuttgart VVS schon einige Jahre zuvor ADAC und VCD verbilligte Jahreskarten für ihre Mitglieder anboten, zog unser Karlsruher Verkehrsverbund KVV aufgrund der dortigen guten Erfahrungen nach und ermöglichte auch dem ADAC, günstige Jobtickets anzubieten. Daher „können wir als Verkehrsclub für Umweltbewusste nicht abseits stehen“, wie wir damals an den KVV schrieben. Wie schon der Stuttgarter VCD waren auch wir auf Kooperationspartner angewiesen, um gemeinsam die Mindestbestellmenge von damals 300 Karten zu erreichen. Wir taten uns, dank damals enger Kontakte, mit dem Carsharing von stadtmobil zusammen sowie mit BUZO und BUND. Weitere Vereine wollten ein Jahr später aufspringen. VCD und BUZO bekamen 52 Bestellungen zusammen, darunter 11 Neumitglieder, die Aktion hat sich also schon von daher gelohnt! Insgesamt kamen 2000 rund 130 Karten zusammen, man drückte beim KVV die Augen zu ... Wir versprachen, alle zusammen in den folgenden Jahren mehr Bestellungen zu liefern. Zunächst boten wir die Aktion 1x pro Jahr an ab jeweils 1. Mai, passend zum damaligen Zeitpunkt der Tarifierhöhungen zum Juni, um noch für ein Jahr die günstigen Preise „mitzunehmen“. 2005 verschob sich die „Erhöhungsrunde“ leider zunächst auf April, 2008(?) auf Jahreswechsel. Ab 2007 konnten wir die Karten dann 4x pro Jahr anbieten.

Anfangs war der Zuspruch groß, 2007 wurden bspw. noch rund 60 Karten bestellt. Im Laufe der Jahre sanken aber die Bestellzahlen, da andere Tickets des KVV dem Jobticket Konkurrenz machten, insbesondere die Karte ab 60 und später die Kombi-Card, zwar nicht übertragbar,

dafür aber netzweit gültig und günstiger als die Jahreskarten für weite Strecken. Für 2013 wurden 28 Karten bestellt.

Im u&v-Heft 3/13 waren die Preise ausgegraut, denn die neuen Preise für 2014 erreichten uns nicht rechtzeitig vor dem Druck.

Wenig überraschend waren die höheren Preise kurz drauf, überraschter waren wir dann aber davon, dass auch die Konditionen des Jobtickets geändert wurden: **Die Firmenkarte des KVV ist nun nicht mehr übertragbar.**

Eine Verschlechterung des Angebots, das uns sicher Kunden kosten wird, aber noch schien diese Änderung wenig dramatisch. Wir erkundigten uns dennoch vorsichtshalber bei unserem Partner, ob sich vielleicht noch weitere, uns aus den Pressemeldungen noch nicht bekannte, aber für uns relevante Änderungen ergeben haben und waren zum dritten Mal überrascht, nun von der Hiobsbotschaft, dass unser Partner nun nicht mehr Karten für uns vermitteln konnte bzw. wollte. Mit ein Grund war, dass sich der Aufwand der Abwicklung der Bestellung vergrößert durch Aufdruck von Name und Firma (!) des Inhabers der ja nun nicht mehr übertragbaren Karte.

Eine weitere, zunächst positive Änderung der Konditionen war die Absenkung der Mindestbestellzahlen, die auch kleineren Firmen 10 % Ermäßigung ermöglichen. Allerdings muss diese Zahl von 25 Karten pro Bestellung erreicht werden. Wir erreichten diese Zahl aber

nur pro Jahr und auch das nur knapp. Wir hätten also alle Besteller auf wieder nur noch einen einzigen Termin pro Jahr „umpolen“ müssen incl. resultierender Lücken/Überlappungen, damit es mit 10 % hätte weiter gehen können. Bei den bisher stets rückläufigen Bestellerzahlen und den zu vermutenden Abspringern wegen Nichtübertragbarkeit und Lücken/Überlappungen durch Terminwechsel erschien uns das eher unrealistisch. Nur 5 % Ermäßigung hätte

VCD
der alternative
Verkehrsclub

fair &
ökologisch

JETZT
WECHSELN!

VCD
Verkehrsclub
Deutschland
www.vcd.org

uns vermutlich noch mehr Kunden gekostet. Dafür wurde uns dann auch langsam der Aufwand zu groß.

Eine weitere Hürde war, egal ob 10 % oder 5 % Ermäßigung, dass es ja eine Firmenkarte ist. Für den „Missbrauch“ als Mitgliederkarte hätte man vorher mit der Geschäftsleitung verhandeln müssen, die aber gerade im Umbruch ist, Erfolg also offen, Zeit zudem knapp für Dezember. Derzeit gibt es nur zwei große Organisationen, die diese Sonderkonditionen aushandeln konnten: ADAC und stadtmobil.

Deswegen haben wir uns kurzfristig Ende 2013, als der Dezember-Bestelltermin bevorstand und alle Verhandlungen ergebnislos blieben, entschlossen, die Jahreskarte vorerst nicht mehr anzubieten. Wir werden die Entwicklungen aber aufmerksam verfolgen.

Alternativen?

Die Preise für normale Jahreskarten ab 2014:

2 Waben 560,40 €, 3 Waben 744,00 €,
 4 Waben 908,40 €, 5 Waben 1.090,80 €,
 6 Waben 1.269,60 €, 7 und mehr Waben
 (netzweite Gültigkeit) 1.596,00 €.

10 % ermäßigt zum Vergleich wäre gewesen:

2 Waben 455,76 €, 3 Waben 669,60 €,
 4 Waben 817,56 €, 5 Waben 981,72 €,
 6 Waben 1.142,64 €, 7 und mehr Waben
 (netzweite Gültigkeit) 1.436,40 €.

Die KombiCard, netzweit, kostet 900 € pro Jahr, für den Partner 678 €. Sie ist demnach schon ab 4 Waben gegenüber dem Normalpreis der Jahreskarte günstiger bei sowieso deutlich besseren Konditionen (netzweit), für zwei Personen ist sie schon bei 3 Waben nur 45 € teurer bei netzweiter Gültigkeit statt nur

in 3 Waben. Bei unseren Jahreskarten war die Kostengrenze rund eine Wabe höher.

Für immer mehr Personen kommt auch die Karte ab 60 in Frage für 540 € bzw. 468 € (ab einem Alter von 60 bzw. 63 Jahren).

Es gibt auch Monatskarten, die günstiger erst ab 9 Uhr gelten, Hilfebedürftige Karlsruher können zudem über den Karlsruher Pass normale oder 9-Uhr-Monatskarten nochmal günstiger beziehen. Erstere kostet 520 € pro Jahr für 3 Waben oder 708 € netzweit. Karlsruher-Pass-Inhaber zahlen gut die Hälfte des regulären Preises.

Weitere Möglichkeit:

Die geringere Mindestbestellmenge macht es nun auch kleineren Betrieben möglich, 10 % Ermäßigung zu erreichen. Wer keine 25 Karten pro Termin zusammen bekommt, kann immer noch 5 % Ermäßigung erhalten. Mindestens letzteres ist nach Absprache mit dem KVV vielleicht auch für einige bisherige Besteller in kleinen Betrieben möglich.

Heiko Jacobs



Nun Geschichte: Unsere Jahreskarte

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 1. April 2014** um **19.30 Uhr** 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 Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
4. Kassenbericht 2013
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache, Entlastung des Vorstands
7. Haushalt 2014
8. Wahl Delegierte
9. Sonstiges

Ein KVV-Kursbuch zum Abgewöhnen?

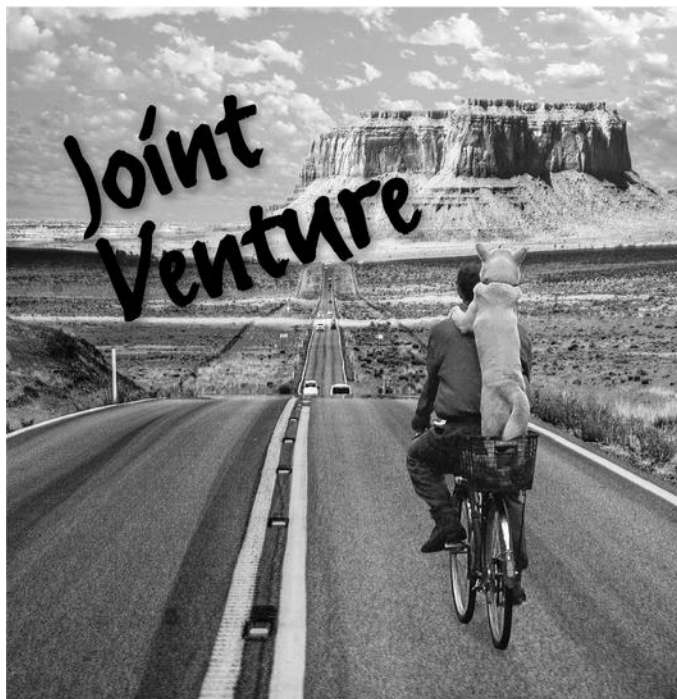
Eine herbe Enttäuschung mussten Käufer des neuen KVV-Kursbuchs 2014 erleben. Als sie es ab dem 23.12.2013 endlich kaufen konnten, sah das Kursbuch äußerlich zwar so aus wie immer und ließ die vom KVV gewohnte Qualität erwarten. Aber dieser positive Eindruck verschwand sofort nach dem Aufblättern und wurde beim weiteren Studium zum Entsetzen:

Es fehlt das Ortsverzeichnis und das Haltestellenverzeichnis, das zum Finden der Liniennummer zum Zielort unverzichtbar ist, sofern man nicht alle Liniennummern auswendig kennt. Ebenso fehlt der Informationsteil mit Ruftaxis, Sonderverkehren und Angaben zu den Verkehrsunternehmen. Bei den Fahrplankarten fällt als Erstes auf, dass sie nicht mehr farbig hinterlegt sind, um Werktage, Samstag und Sonntage zu unterscheiden, sondern alles einfarbig gedruckt ist. Das wäre nicht so schlimm, wenn denn der Inhalt der Fahrpläne stimmen würde. Leider sind aber einige Pläne völlig falsch: So zeigen beispiels-

weise die Tabellen 719, 723 und 780 noch die alten Fahrpläne und nicht die seit dem Fahrplanwechsel geltenden gravierenden Änderungen. Im Kursbuch fährt beispielsweise der Bus von Bad Herrenalb nach Dobel am Wochenende noch stündlich, in Wirklichkeit aber nur noch alle 2 Stunden! Die Linien 103 und 292 fehlen im Kursbuch gleich komplett. Halte „nur zum Aussteigen“ oder „nur zum Einsteigen“ werden überhaupt nicht angezeigt, die Fahrplankarte bleibt einfach leer, also ohne Fahrzeiten.

Man muss leider den Eindruck haben, dass sich der KVV anders als früher beim Erstellen des aktuellen Kursbuchs keine Mühe gemacht hat und ein „Kursbuch zum Abgewöhnen“ produziert hat. Dabei ist das Kursbuch doch ein wichtiges Aushängeschild und Werbemedium des KVV! Und die Warteschlangen am ersten Verkaufstag zeigen doch, dass die Kunden nach wie vor Interesse an einem gedruckten Kursbuch haben!

Wolfgang Melchert



alles für Reisen,
 Wandern, Bergsport

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



Und wieder ging ein kleines Stadtbiotop verloren – ein Nachruf

Königskerzen, Graukresse, Distelgewächse und die das ganze Jahr üppig blühende Feinstrahl-Blume. Sogar Sonnenblumen waren zu finden. Inmitten dieser üppigen Pflanzenwelt tummelten sich viele Tiere: Vögel, die auch

dort brüteten, Eidechsen, und eine Vielzahl von Insekten, die die blühenden Pflanzen besuchten. Das Zirpen der Grillen war im Herbst weithin zu hören. Und all dieses Leben funktionierte ganz ohne Gartenbauamt! Welch ein Kontrast zum kurz gemähten Rasen auf dem gegenüber liegenden Tivoliplatz, die aus biologischer Sicht eher eine Wüste darstellt.



Tivoli einst und jetzt; Fotos: WM

Jetzt wurde die Fläche komplett gerodet, damit dort ein 5-stöckiges Haus gebaut werden kann. Auch ein großer Teil der hohen Bäume am Bahndamm, zumeist Robinien, wurden entfernt.

Natürlich kann man zu Recht sagen, dass in einer Stadt Häuser Vorrang haben, und dass eine "Nachverdichtung" auf freigebliebenen Flächen besser ist als ein weiteres Wachstum der Stadt ins Umland. Aber schade ist es doch! Man sollte bei allen Diskussionen um Großprojekte wie den Nationalpark Schwarzwald nicht vergessen, welchen Wert auch die kleine Natur direkt vor der Haustür haben kann.

Wolfgang Melchert

In unseren geplanten und gestalteten Städten gibt es öffentliche Grünflächen fast nur noch in Form von kurz gemähten Rasenflächen mit einigen Bäumen. Nur selten bleibt eine Fläche frei von gestalterischen Eingriffen, so dass sich die Natur entfalten kann. Eine solche Naturfläche gab es am Tivoliplatz zwischen der Straße und dem Bahndamm. Hier konnte sich die Natur über viele Jahre ungehindert und üppig entfalten und es entstand ein wunderbares Biotop:

Nach oben wuchsen viele Baumarten um die Wette: Eschenahorn, Götterbaum, Silberpappel, Weide, Birke (die Weide hat knapp gewonnen vor dem Eschenahorn). Im mittleren Höhenbereich entfaltete sich die im Herbst herrlich blühende Buddleja (Schmetterlingsflieger) und die Brombeere, und am Boden fand man die Kreuzwolfsmilch, Nachtkerzen,

Grüner Marktplatz – nachhaltiger Einkaufsführer für Karlsruhe

Seit 1998 gibt es den nachhaltigen Einkaufsführer *Grüner Marktplatz* für Karlsruhe. Auch die nun vierte Auflage enthält in bewährter Weise Adressen Karlsruher Geschäfte, die sich auf nachhaltigen Konsum spezialisiert haben, sowie viele interessante Beiträge mit Informationen und Handlungsempfehlungen zu Themen wie Pestizide in Obst und Gemüse, Mobilität, Papierprodukte, Ökostrom, ...

Der „neue“ Grüne Marktplatz, in Form einer Online-Datenbank, enthält Anlaufstellen, die ein weit überdurchschnittliches Sortiment an

nachhaltigen Produkten und Dienstleistungen anbieten. Damit er auch unterwegs seine Funktion als kompetenter Einkaufsführer erfüllen kann, gibt es den Grünen Marktplatz bald auch als mobile Anwendung für Smartphones. Der Grüne Marktplatz ist ein Angebot des Agenda 21 Karlsruhe e.V. in Zusammenarbeit mit ANA & ANDA, APDW e.V., BUZO Umweltzentrum, Greenpeace Karlsruhe, KonsumGlobal Karlsruhe und dem städtischen Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz.

www.gruenermarktplatz.de



TERMINE

BUZO, VCD und PRO BAHN

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
INFOPOST

im **Umweltzentrum:**

**Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe
Öffnungszeiten:
Di-Do 9-12 Uhr, Di+Do 14-17**

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
Infos über Ort unter 0721 / 38 05 75,
Treff oft im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Aktiventreffen

i. d. Regel am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
4.3., 1.4., 6.5., 3.6., 1.7., 5.8., 2.9., 7.10., 4.11., 2.12.

VCD-Stammtisch:

zusammen mit der BUZO-AG Verkehr, s. o.

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17-20 Uhr,
donnerstags 16-19 Uhr, weitere
Termine siehe adfc-bw.de/karlsruhe o. Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

20. März - 17. April

GRÜN in Städten und Gemeinden. Landesweite Wanderausstellung auf Initiative des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Ba.-Wü. im Regierungspräsidium Karlsruhe.

Mitgliederversammlungen, Umweltzentrum

1. April VCD 19:30 Uhr

9. April BUZO 19:00 Uhr

12. April

Ausbildungsseminar zur Klimaschutz-Stadtführer/-in. KEK, Hebelstraße 15, 10-18 Uhr. Anmelden bitte unter vhs-karlsruhe.de/?id=157&kathaupt=12&knr=J24-150

9. Mai

Podiumsdiskussion zur Kommunalwahl. Politiker stellen sich Fragen aus den Themen Verkehr und Umwelt. Ziegler-Saal, Akropolis, Baumeisterstr. 18, 19:30 Uhr.

25. Mai

Europa- und **Kommunalwahlen,** Infos und **Wahlprüfsteine** Stadtgebiet Karlsruhe siehe umverka.de/wahl

25. Mai

Willkommen Nationalpark, Besuch des Naturschutzzentrums Ruhestein und Wanderung im Nationalpark Schwarzwald, s. a. S. 2

29. Juni

Tag der Erneuerbaren Energien
Informationstag über Repowering,
siehe www.tdee.de

kais-pizza.de

**Heim Service
mit dem Rad**



**Brücken
Restaurant**



täglich: **11-23**

Tel: 0721- **37 37 34**