

Siedlungswachstum Schienen über Grenzen

Rheinbrücke & Radfahrer



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs und Druckerpatronen 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
- in Umweltfragen beraten werden
- Aufkleber, Buttons und Fahnen
gegen Atomkraft kaufen
- Aufkleber gegen Werbung und
Falschparker erwerben
- (Förder-)Mitglied in einem Verein werden

Inhalt:

Vorwort.....	3
Neues aus dem Umweltzentrum.....	3
Siedlungswachstum über alle Grenzen – Ein unlösbarer Teufelskreis?.....	4
Wald oder Wohnen?	
Bürgerentscheid in Stutensee.....	5
Einladung Mitgliederversammlung BUZO.....	6
Neureut Zentrum III – Salamitaktik im Wohnungsbau?.....	6
Regelmäßige Termine im UZ.....	7
Elektrifizierung der Strecke Wörth–Strasbourg..	8
Grenzüberschreitender Verkehr in Basel.....	10
Einladung Mitgliederversammlung VCD.....	10
Rheinbrücken und die Radfahrer?.....	11
Behinderung der Buslinien 242 und 723 am Kaltenbronn und mögliche Durchbindung.....	14
Termine.....	16

Fotos: H. Heidt, H. Jacobs, W. Melchert,
W. Pastorini, F. Ramm,
Nachbarschaftsverband Karlsruhe und
GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover

**Titelbild: Noch viel Landschaft zwischen Alt-
Neureut und Neureut-Kirchfeld, aber unter
anderem hier soll Neureut kräftig wachsen!**
Foto: Heiko Jacobs

Mit dem **KVV-Fastenticket** fahren Sie im
gesamten Netz von Aschermittwoch bis Ostern
7 Tage für nur 25,- € und die Familie fährt an
Sonn- und Feiertagen gratis mit. Machen Sie
mit beim Auto-Fasten. 7 Wochen weniger Auto.
Alle Infos rund um das Fastenticket gibt es bei
Ihren KVV-Kundenzentren und auf www.kvv.de
KVV-Service-Telefon 0721 6107-5885

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 Heraus-
geber: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75, Spenden:

Verein:	☎ 0721/	Spenden: IBAN	(BIC)
BUZO 1974	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00	GENODEM1GLS
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD 1968	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen
Vereine verantwortlich außer bei
Gastbeiträgen. umwelt&verkehr
erscheint 3x im Jahr, Bezugspreis
im Beitrag enthalten. Abo f. Nicht-
mitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 -
2283, Auflage: 2.500, auf Circlesilk
100 % Recyclingpapier 100 g/m²,
Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str.
31, 97080 Würzburg. Layout Papier
& online: Heiko Jacobs.

Liebe Leserinnen und Leser,

Kurz vor der letzten Ausgabe hatten wir das Problem, dass uns die **Druckerei** abhanden kam. Vor Ort fand sich so schnell keine Druckerei zu einem vergleichbaren Preis, deswegen buchten wir kurzfristig eine Online-Druckerei mit Öko-Anspruch, die **vollfarbig** auch noch günstiger war als bisher. Mit dem Ergebnis waren wir zufrieden, deswegen bleiben wir wohl dort, falls wir auch mit dieser Ausgabe zufrieden sind.

Inhaltlich haben wir diesmal drei Schwerpunkte. Die **BUZO** berichtet in drei Artikeln vor allem über das **Siedlungswachstum in Karlsruhe und Umgebung**: Können wir weiter ungebremsst wachsen? Siedlungswachstum und seine Grenzen haben unter anderem auch mit Klimawandel zu tun, eine andere Fragestellung des Klimawandels ist das **Grün in den Städten**, hier will die BUZO aktiver

werden, siehe **Neues** aus dem Umweltzentrum unten, wo auch die neue Technik im Umweltzentrum beschrieben wird.

PRO BAHN berichtet über den **grenzüberschreitenden Verkehr** am Beispiel **Basel** und anhand der Fragen, die sich aus dem Desaster mit dem **Rastatter Tunnel** ergeben: Wir brauchen eine besser ausgebaute **zweite Nord-Süd-Achse!**

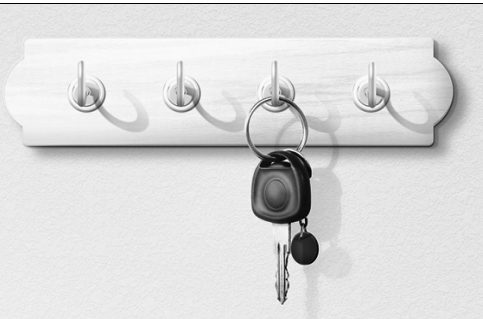
Im **VCD**-Teil ist der **Radverkehr über den Rhein** das zentrale Thema. Nachdem wir in der letzten Ausgabe über Umwelt und allgemeine Sinnhaftigkeit der Brückenplanung geschrieben haben sind nun die großen Nachteile für den langsamen Verkehr Thema. Ein weiteres Thema sind die winterlichen **Probleme beim Busverkehr im Schwarzwald** und nein, es ist nicht die Glätte.

Für dieses bunte und wichtige Themenbündel wünschen wir eine angenehme Lektüre!

Neues aus dem Umweltzentrum

Die schon im vergangenen Heft angedeuteten Veränderungen im Umweltzentrum sind inzwischen deutlich sichtbar geworden. Eine

fen werden. Abgesehen von dieser Neuerung haben wir durch die Anschaffung und festen **Installation eines Projektors** und einer größeren **Leinwand** die Modernisierung in unseren Räumen fortgesetzt, wodurch wir zeitgemäße mediale Präsentationen etwa bei Vorträgen oder Gruppentreffen künftig einfacher durchführen können. Zusammen mit einer Umstrukturierung der Regale und Reduzierung unseres Auslagenmaterials wird der Raum nun ohne zeitraubendes Umräumen vor den Veranstaltungen besser nutzbar. Ob sich durch diese äußerlichen Änderungen auch nötige vereinsinterne Erneuerungsprozesse in der BUZO auslösen lassen, bleibt abzuwarten. Ein **neues Thema** hat die BUZO jedenfalls schon entdeckt: Es geht um die auch in Leserbriefen viel diskutierte **Gestaltung von öffentlichen Plätzen** in der Stadt. Wir finden es in Zeiten des Klimawandels unpassend, wenn auf dem Marktplatz und anderen Plätzen in Karlsruhe baum- und schattenlose Steinwüsten geplant werden und regen daher die Bildung einer **Aktionsgruppe zum Thema** an. Wer sich angesprochen fühlt, kann uns gerne kontaktieren!



So einfach funktioniert Auto-Fasten.

Selbsthilfewerkstatt, die der **ADFC** sich schon seit längerer Zeit gewünscht hat, konnte realisiert werden. Damit gibt es nun auch im Umweltzentrum die Möglichkeit, **einfache Reparaturen am Fahrrad** durchzuführen. Alle Details dazu können auf der Homepage des ADFC www.adfc-bw.de/karlsruhe abgerufen

Mari Däschner

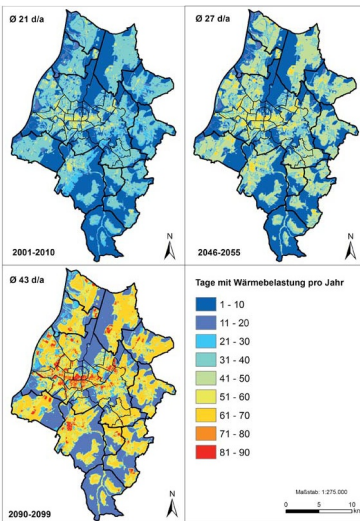
Siedlungswachstum über alle Grenzen – Ein unlösbarer Teufelskreis?

Bezahlbarer Wohnraum und eine lebenswerte Umwelt – in Karlsruhe wird das immer mehr zum Widerspruch. Die Region boomt, wie alle Ballungszentren in Baden-Württemberg. Gleichzeitig steigen die Mieten und die Zahl freier Wohnungen nimmt ab. Die Kommunen sehen hier ein „Naturereignis“, dem sie mit mehr Wohnungsbau und mehr Gewerbeflächen gerecht werden „müssen“. Doch hier liegt ein grundlegender und fataler Fehler unserer Regionalplanung: Wachstumszentren wachsen auf Kosten ärmerer Regionen – ein Teufelskreis!

Außerhalb der Ballungszentren und vor allem in strukturschwachen Bundesländern schließen Unternehmen und in der Folge Schulen, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen. Während dort immer mehr Wohnungen leer stehen, werden bei uns verzweifelt Flächen für den Wohnungsbau gesucht. Dafür bleiben zwangsläufig nur die letzten Grünzäsuren zu den Ortsteilen am Stadtrand.

Die Folgen der Versiegelung zu vieler Flächen sind gravierend und unumkehrbar: Die heutigen Grünflächen bewirken in den Sommer Nächten eine Abkühlung der Luft, die auch zu einer Abkühlung der benachbarten bebauten Bereiche führt. Sie lassen auch das Einfließen kühlerer Luft aus dem Umland zu. Versiegelt man diese Flächen, so erhöhen sich auch die sommerlichen Nacht-Temperaturen in den Stadtteilen, die an sie angrenzen.

Die letzten Grünflächen zwischen den Stadtteilen haben deshalb eine extrem hohe mikroklimatische Bedeutung. Die Zunahme der Wärmebelastung ist nämlich nicht nur durch den Klimawandel bedingt. Die Erhöhung der



Durchschnittliche jährliche Anzahl der Tage mit Wärmebelastung (PMV) im Gebiet des NVK für die Dekaden 2001-2010, 2046-2055 und 2090-2099;

© Nachbarschaftsverband Karlsruhe und GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Hannover

Durchschnittstemperatur geht in den Stadtzentren deutlich über die durch den Klimawandel erwartete Erwärmung hinaus. In Computermodellen wird in den nächsten 100 Jahren fast eine Verdopplung der Tage mit Wärmebelastung prognostiziert.

Was ist so schlimm an höheren Temperaturen? Was zunächst eher angenehm erscheint, zeigt sich in Karlsruhe heute schon als Problem. Hitze ist ein Stressfaktor und besonders ältere Menschen leiden darunter. Die Ausgleichsmechanismen der Umwelt funktionieren am Ende nicht mehr, so dass die Lebensqualität merklich sinkt. Doch dann ist es zu spät, da einmal bebaute Wohngebiete nicht wieder „renaturiert“ werden. Das Gesundheitssystem muss es am Ende abfedern.

Dem Teufelskreis aus Wirtschaftswachstum, Zuzug, Siedlungsentwicklung und weiterem Wirtschaftswachstum wird derzeit nichts entgegengesetzt. Die regulierende Wirkung von Angebot und Nachfrage wird durch verstärkten Wohnungsbau ausgesetzt. Zugegebenermaßen sollen Mieten und Preise von Eigentumswohnungen nicht ins Unermessliche steigen. Doch dieses Problem kann nicht lokal gelöst werden. Hier ist die Bundespolitik gefragt, regulierend einzugreifen. Eigentlich dürfte das auch nicht so schwer sein, da unsere Vertreter im Bundesrat und Bundestag immer auch regional verwurzelt sind. Dass sich daran nichts ändert, lässt sich nur dadurch erklären, dass die Vertreter der Ballungsräume die Zusammenhänge nicht erkannt haben oder nicht erkennen wollen.

Die BUZO fordert daher auf, dass Kommunen,

Länder und Bund gemeinsam eine Lösung erarbeiten, die schon bald zu einem Stopp dieses Teufelskreises führt. Ansätze gibt es viele: Gewerbesteuer, Grundsteuer, Bund-Länder-Finanzausgleich, Fördermittel zur Wirtschaftsentwicklung strukturärmerer Regionen, Angleichung von Gehaltsunterschieden, usw.

Nur durch einen grundlegenden Umbau der Struktur der Regionalplanung kann auch bei uns der Erhalt der Lebensqualität und die Sicherung bezahlbaren Wohnraums ermöglicht werden. Unbegrenzt Wachstum führt hingegen zu einer unumkehrbaren Überforderung unserer Umwelt. Jo

Wald oder Wohnen?

Bürgerentscheid in Stutensee

Wenn diese Ausgabe der umwelt&verkehr erscheint, wird die Entscheidung schon gefallen sein. Ein Wohnungsbauvorhaben der Stadt Stutensee zwischen den Stadtteilen Büchig und Blankenloch erhitzt die Gemüter. So soll Wald auf einer Fläche von 7 ha dem Wohnungsbau geopfert werden. Um das zu verhindern setzt sich die Bürgerinitiative „Lachwald Erhalten“ für den Erhalt des Waldes und gegen den Wohnungsbau ein. Am 21.8.2017 haben die Mitglieder 3.333 Unterschriften für ein Bürgerbegehren der Verwaltung übergeben. Damit war der Weg frei für einen Bürgerentscheid: Am 18.2.2018 (nach geplantem Druck des u&v) haben die Stutenseer Bürger über folgende Frage entschieden: „Sind Sie dafür, dass der Lachwald in seiner jetzigen Form erhalten bleibt und der Beschluss des Gemeinderats zur Aufstellung eines Bebauungsplans ‚Lachwald II‘ aufgehoben wird?“



Lachwald (Bildmitte) zwischen Hardtwald und Alte Bach bzw. Pfingst mit Wäldern; Luftbild aus 2005, PD, F. Ramm

haiserstraße 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

BIO
in der Weinregion

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau



Südlich von Lachwald und Büchig: Die Tierwelt kann hier noch gut zwischen Hardtwald und Wäldern an der Pfingst wechseln; Foto: Heiko Jacobs

Die Agenda-Gruppe Natur und Umwelt, die BUND-Ortsgruppe Stutensee und der NABU haben sich schon frühzeitig gegen die Bebauung ausgesprochen. Sie wiesen dabei vor allem auch auf die Artenvielfalt des Lachwalds hin. Ein über Jahrzehnte gewachsener Wald ließe sich ohnehin nicht einfach durch Aufforstung an anderer Stelle ersetzen.

Das Bauprojekt liegt zudem im Bereich einer „Grünzäsur“, die nur im „Ausnahmefall“ bebaut werden darf. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein als Regionalplanungsinanz begründet die Ausnahme u. a. durch eine „flächensparende, nachfragegerechte Siedlungsdichte durch gemischte Bauformen, also Einfamilien- und Doppelhäuser genauso wie Geschosswohnungsbauten mit Mietobjekten“. Doch seit wann sind Einfamilien- und Doppelhäuser flächensparend? Entscheidend ist wohl eher das Wort „nachfragegerecht“, soll heißen: „leicht zu verkaufen“.

Als weitere Begründung wird der Verzicht auf ein Bauvorhaben an anderer Stelle angeführt.

Doch gerade diese Argumentation darf nicht Schule machen: Schließlich könnte man auf diese Weise auch taktisch geschickt Flächen ihrem Schutz berauben, indem man andernorts nicht mehr gewünschte Baugebietsprojekte dafür „großzügig aufgibt“.

Doch der Lachwald hat seinen Schutz ja aus gutem Grund erhalten, sonst hätte man ihn auch nicht als Grünzäsur ausgewiesen: Das Waldgebiet ermöglicht eine Biotopvernetzung zwischen dem Hardtwald, dem östlich gelegenen Landschaftsschutzgebiet und dem Waldgebiet Füllbruch jenseits der Pfinz. Die abkühlende Wirkung des Waldgebiets, die höher ist, als die der nördlich gelegenen Felder, hat eine positive Wirkung auf die Lebensqualität der bestehenden Bebauung in Büchig. Schließlich bietet der Lachwald auch eine wichtige Erholungsfunktion für Büchig.

Letztendlich werden die Bürger entscheiden. Die Zukunft wird zeigen, welche Auswirkungen diese Entscheidung hat. Die Abwägung zwischen Natur und Wohnungsbau fällt verständlicherweise nicht leicht. Wie auch immer der Bürgerentscheid ausgefallen ist, die BUZO sieht im Bauprojekt der Stadt Stutensee wieder ein Beispiel, dass der Flächennutzungsplan für den Umweltschutz allzu oft ein Papiertiger ist.

Jo

lachwald-erhalten.de rettet-den-lachwald.de

Durch „Verzögerungen im Betriebsablauf“ bei Erstellung des u&v können wir noch das vorläufige Endergebnis nachreichen:



Vom Turmberg: Im Vordergrund Gewerbegebiet Hagsfeld mit Bosch als größtem Gebäude, darüber stehen die Büchiger Hochhäuser raus mit Lachwald rechts dahinter und Hardtwald im Hintergrund. Links ist zu erahnen, dass südlich von Büchig der Übergang für Tiere vom Hardtwald schon schwierig ist; Foto: Heiko Jacobs

2733x Nein, 7267x Ja zum Erhalt des Lachwaldes, damit ist dafür nicht nur die Mehrheit, sondern auch das Quorum (4795) deutlich erreicht und die Abstimmung für 3 Jahre verbindlich, so lange kann nur ein neuer Bürgerentscheid das Ergebnis aufheben, danach auch eine Gemeinderatsmehrheit. Ja

Einladung Mitgliederversammlung BUZO

Liebe Mitglieder,
hiermit laden wir Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am **Dienstag, 24. April 2018 um 19:00 Uhr**, wie gewohnt im **Umweltzentrum** Kronenstraße 9. Gleich zu Beginn unseres Treffens informiert **Cornelia Holsten** mit einem **Kurzreferat** über das aktuelle Projekt der Bürgerstiftung Karlsruhe, der **Eröffnung eines Leihladens in der Oststadt**. 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. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
4. Bericht über Arbeit des Umweltzentrums
5. Kassenbericht 2017
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstands
9. Verschiedenes

Neureut Zentrum III – Salomitaktik im Wohnungsbau?



Freie Landschaft zwischen Neureut u. Kirchfeld in Gefahr

Zugegeben: Es ist eine Unterstellung, dass in der Siedlungsentwicklung wissenschaftlich scheinweise die Umwandlung von Freiflächen in Wohnflächen erfolgt. In der Abwägung bezahlbarer Wohnraum und naturnahe Freiflächen wünschen sich aber unbestritten viele, dass sich die Waagschale zugunsten des Wohnungsbaus neigt. Aktuelles Beispiel ist die geplante Erweiterung Neureut Zentrum III: Zwischen Neureuter Querallee im Westen und Linkenheimer Landstraße im Osten ist die Bebauung von 24 ha geplant. Dass die Erweiterung ein vertretbarer Kompromiss sei und ausreichend Grünflächen übrigbleiben, wird in einigen Jahren wieder zu hören sein, wenn weitere Gebiete in der Nachbarschaft ausgewiesen werden – so die Vermutung der BUZO.

In den letzten Jahrzehnten wurde schon oft genau diese Beobachtung gemacht, dass



Noch Erholung abseits des Trubels; Fotos: Heiko Jacobs

Grünzäsuren zwischen den Ortschaften im Umfeld von Karlsruhe über die Jahrzehnte immer schmäler wurden. So wuchsen Hagsfeld und Waldstadt über Feldlage und Geroldsäcker zusammen. Dies gilt in zunehmendem Grad nun auch für Neureut, wo der Ortskern und Kirchfeld nun durch das geplante Wohngebiet verschmelzen. Freiflächen bleiben im Süden zwar noch vorhanden, doch wie lange? In den Verhandlungen zum Koalitionsvertrag von CDU und SPD wurden zwar Maßnahmen zur Förderung strukturschwächer Regionen festgelegt, die den Druck auf die Ballungszentren reduzieren sollen, gleichzeitig soll aber ebenfalls der Wohnungsbau durch Familien gefördert werden. Die Stadt Karlsruhe wird bald auch dafür nach weiteren geeigneten Flächen Ausschau halten.

Die Entscheidung, dass Grenzen des Wachstums erreicht oder überschritten sind, sollte auch zur konsequenten Vermeidung der Ausweisung neuer Siedlungsflächen führen. Konversion mit mehrgeschossem Wohnungsbau muss das Ziel sein. Eine Salomitaktik mit scheinweise Erweiterung der Wohngebiete muss verhindert werden und erst recht eine spätere Nutzung verbliebener Freiflächen durch den Straßenbau.

Jo

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-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr: 6.3., 3.4., **MV 10.4., 8.5.**, 5.6., 3.7., 7.8., 4.9.

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

Mi. 15–18 Uhr, weitere Termine siehe Aushang oder adfc-bw.de/karlsruhe

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag im Monat, 19:30 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

Elektrifizierung der Strecke Wörth–Strasbourg

zur kurz- bis mittelfristigen Ertüchtigung der Oberrheinachse

Die siebenwöchige Vollsperrung der Rheintalbahn zwischen Rastatt und Baden-Baden vom 12. August 11:03 Uhr bis zum 1. Oktober 22:00 Uhr zeigte die Verwundbarkeit der europäischen Eisenbahnachse Rotterdam – Genua auf, die insbesondere beim internationalen europäischen Gütertransport zu gravierenden Schwierigkeiten, der Gefahr industrieller Engpässe wegen Lieferschwierigkeiten und Schwächung der Wettbewerbsposition der Schiene führte.

Dass die Politik sich strategisch mit der Frage befasst, ob es sinnvoll ist, einen gesamteuropäisch so bedeutsamen Korridor wie die Strecke am Oberrhein derart singulär im Netz angeordnet zu belassen, ist noch wenig zu spüren. So besteht weiterhin das Risiko, bei einer Vollsperrung des gesamten Querschnitts der Rheintalbahn keine sonderlich leistungsfähigen Umleitungsstrecken zur Verfügung zu haben.

Bestehende Ausweichmöglichkeiten

Mindestens ein halbes Dutzend Umleitungsstrecken standen zur Verfügung. Eine wurde vom einzigen umgeleiteten Reisezug befahren, aber nicht über die gesamte Zeit. Nur ein Teil des Güterverkehrs nutzte die übrigen, zu groß waren die Restriktionen:

- geringe Kapazitätsreserven der betreffenden Strecken
- zu lange Wege, zu großer Zeitmehrbedarf
- nicht vorhandene Elektrifizierung
- Profileinschränkungen
- ungeeignete Neigungsverhältnisse.



Negative Rückwirkungen auf die Verkehrsanteile der Bahn im Güter- wie im Personenverkehr kann man nicht ausschließen.

Das Streckennetz der Oberrheinischen Tiefebene

Zwischen Frankfurt/Mainz und Wörth/Karlsruhe–Rastatt verlaufen mehrere elektrifizierte Eisenbahnstrecken auf eigenen Trassen in Längsrichtung durch die oberrheinische Tiefebene, mindestens drei davon jeweils elektrifiziert. Auch von Strasbourg/Appenweier bis Basel gibt es wenigstens noch zwei eigenständig trassierte elektrifizierte Strecken, wenn auch zu unterschiedlichen Bahnen gehörend.

Zwischen Rastatt (Süd) und Appenweier verlaufen die modern ausgebaute Rheintalbahn und die Neubaustrecke Karlsruhe–Basel jedoch gebündelt auf einer Trasse und sind dadurch den Risiken einer alle Gleise betreffenden Havarie wie jene vom August 2017 bei Rastatt in erhöhtem Maße ausgesetzt. Die Länge dieses Abschnitts beträgt über 42 km.

Parallel hierzu verläuft nur die nicht elektrifizierte Strecke Wörth–Strasbourg; sie ist entsprechend ihres Eigenbedarfs in jeder Hinsicht eher minimal ausgestattet.

Südlich von Appenweier trennen sich Rheintalbahn und Neubaustrecke größtenteils wieder, nur auf Basel zu wird es nochmals drei kürzere Abschnitte absoluter Parallelage geben, wo der Gesamtverkehr auf der rechten Rheinseite derart eng gebündelt verläuft. Hier bestehen jedoch via Kehl und via Neuenburg Ausweichmöglichkeiten auf die dort leistungsfähig ausgebaute elsässische Strecke, auf denen sich Basel leicht erreichen lässt. Für

Reisezüge, die nicht ins französische System, wohl aber ins schweizerische wechseln können, steht auch noch die Schwarzwaldbahn als beschränkt angängige Alternative zur Verfügung.

Beseitigung des kritischen Engpasses

Kritischer Teilabschnitt im gesamten Oberrheintal bleibt somit Rastatt–Appenweier. Für ihn stünden weiterhin nur die bisherigen Umleitungsstrecken mit ihren gegebenen Einschränkungen zur Verfügung. Umleitungen über Metz oder den Brenner sind sehr weitläufig, wie alle anderen dauerhaft lasteingeschränkt, weil nirgendwo zwischen Nordsee und Alpen so geringe Steigungen zu finden sind wie entlang des Rheins (max. 6 ‰), wo auch die größten ausgebauten Lichtraumprofile existieren. Im engeren Raum kommen fehlende Elektrifizierungen und größere Eingleisigkeiten hinzu, die auch durch beschlossene Ausbaupläne (z. B. Elektrifizierung Ulm–Lindau) nur teilweise behoben werden. Neigungen > 17 ‰ bleiben erhalten (Geislinger Steige, Schwarzwaldbahn).

Die einzige Strecke, die tatsächlich so ausbaufähig ist, dass Güterzüge der Rheintalbahn ohne betriebliche Einschränkungen über sie umgeleitet werden könnten, ist **Wörth–Strasbourg Gare Centrale**; der Umweg innerhalb des Oberrheintals beträgt nur 30 Kilometer. Kein anderer ist so kurz und dieser der einzige, welcher keine größeren Neigungen aufweist als der direkte Weg. Richtungswechsel sind nicht erforderlich, mit geeigneten Lokomotiven und ausgebildetem Lokpersonal könnte ungehindert durchgefahren werden. Erforderliche Maßnahmen dürften trotz grenzüberschreitenden Verlaufs der Strecke vergleichsweise einfach und in geeignetem zeitlichen Rahmen (planungsrechtlich wie technisch) umzusetzen sein; sie ist zu mehr als 80 % zweigleisig und steht in regulärem Betrieb geringen Umfangs.

Wesentliche Nutzen für Fahrgäste und Güterkunden auch außerhalb des Umleitungsziels sind als Nebeneffekt zu erwarten; bei einem optimierten Fahrplan mit durchgehenden Zügen Strasbourg–Wörth könnten an den Streckenenden wie auch in der Streckenmitte in Roeschwoog günstige Anschlüsse

hergestellt werden.

Strasbourg–Roeschwoog (36 km) und Roeschwoog–Lauterbourg (19 km) sind zweigleisig, Lauterbourg–Wörth (12 km) ist nur eingleisig. Auf vorhandener zweigleisiger Trasse kann die sowohl für obige Fahrplanvariante als auch für mehr als eine Güterzugumleitungsstasse pro Stunde und Richtung erforderliche Doppelspurinsel im Bereich Berg–Neuburg verhältnismäßig einfach erstellt werden. Mit der Elektrifizierung der 67 km langen Strecke muss die Herstellung des gleichen Lichtraumprofils wie auf der Rheintalbahn einhergehen – die Einschränkungen resultieren aus einigen wenigen Brücken, die über die Strecke führen. Die Signalanlagen sind zu modernisieren, am besten in Verbindung mit einer ETCS-Ausrüstung der Strecke, wie es den europäischen Vereinbarungen entspricht. Ein gut abschätzbarer und überschaubar bleibender Kostenrahmen sollte möglich sein.

Europäische Einbindung und Schrittmacher für lokale Projekte

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein von PRO BAHN und der Kreisverband Karlsruhe des VCD haben dieses Projekt bei der Oberrheinkonferenz angemeldet, damit wirksame politische Aktivitäten ergriffen werden, um zu einer zeitnahen Elektrifizierung und Ertüchtigung dieser Strecke zu gelangen. Es würde sich nahtlos in die Bestrebungen einreihen, die deutsch-französische Zusammenarbeit zu forcieren und sie mit grenzüberschreitenden Projekten zu untermauern. Eine finanzielle Beteiligung der EU am Projekt wäre zu erwarten und würde die Umsetzung erleichtern.

Von einer durchgehenden linksrheinisch elektrifizierten Strecke profitieren nicht nur die europäische Logistik, sondern auch die regional eingeleiteten, grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbesserungen des Eurodistrikts Pamina im Oberrheingebiet zwischen Strasbourg und Karlsruhe, Wörth und Landau/Speyer. Weitere Zukunftsoptionen mit z. B. einem vollständigen zweigleisigen Ausbau Wörth–Lauterbourg oder der Reaktivierung der Strecke Rastatt–Roeschwoog würden dadurch begünstigt, sind aber keine Voraussetzung für diese Maßnahme.

Willy Pastorini

Gelungener grenzüberschreitender Verkehr in Basel

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2017 ist die Verlängerung der Tramlinie 3 als zweite grenzüberschreitende Linie in Basel realisiert worden. Neben Weil am Rhein in Deutschland (Tramlinie 8) fahren die BVB (Basler Verkehrs-Betriebe) nun auch Saint-Louis in Frankreich an. Direkt vom zentral gelegenen Barfüsserplatz fährt die Tramlinie 3 über das Spalentor und den Stadtteil Burgfelden nach Saint-Louis. Derzeitiger Endpunkt ist der „Gare de Saint-Louis“ (Bahnhof Saint-Louis). Dort besteht eine optimale Verknüpfung zu den Zügen der SNCF nach Mulhouse und Basel. Auch eine Verknüpfung zum regionalen Busnetz findet sich dort. Durch eine gute Beschilderung finden die Fahrgäste schnell ihre Anschlussverbindungen. Eine weitere Verlängerung der Tramlinie 3 ist schon in Planung. Als Fernziel ist die Erschließung des Euro Airports Basel Mulhouse vorgesehen. Diese Verlängerung wird aber erst in einigen Jahren in Betrieb gehen. Grenzüberschreitende Tarifangebote werden an allen Automaten verkauft. So kostet beispielsweise das „Ticket TriRegio mini“ (24-Stundenkarte) für den grenzüberschreitenden Verkehr im Großraum Basel für



↑ Anzeigetafel am Barfüsserplatz;
← Begonnene Bauarbeiten in
Saint-Louis Bahnhof zur Strecken-
verlängerung; Fotos: Holger Heidt



einen Erwachsenen und zwei Kinder unter 14 Jahren 10,50 Franken. Eine Fahrt nach Saint-Louis ist damit ebenso möglich wie eine Fahrt zum Beispiel nach Weil am Rhein. Saint-Louis wird von jedem zweiten Kurs der Tramlinie 3 angefahren. Damit ergibt sich tagsüber ein 15-Minuten-Takt. Eine Fahrt nach Basel zu den beiden grenzüberschreitenden Tramlinien ist somit einen Besuch wert.

Holger Heidt

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 10. April 2018, 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, Genehmigung Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
4. Kassenbericht 2017
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache, Entlastung des Vorstands
7. Haushaltsplan 2018
8. Wahl Delegierte
9. Sonstiges

Rheinbrücken und die Radfahrer?

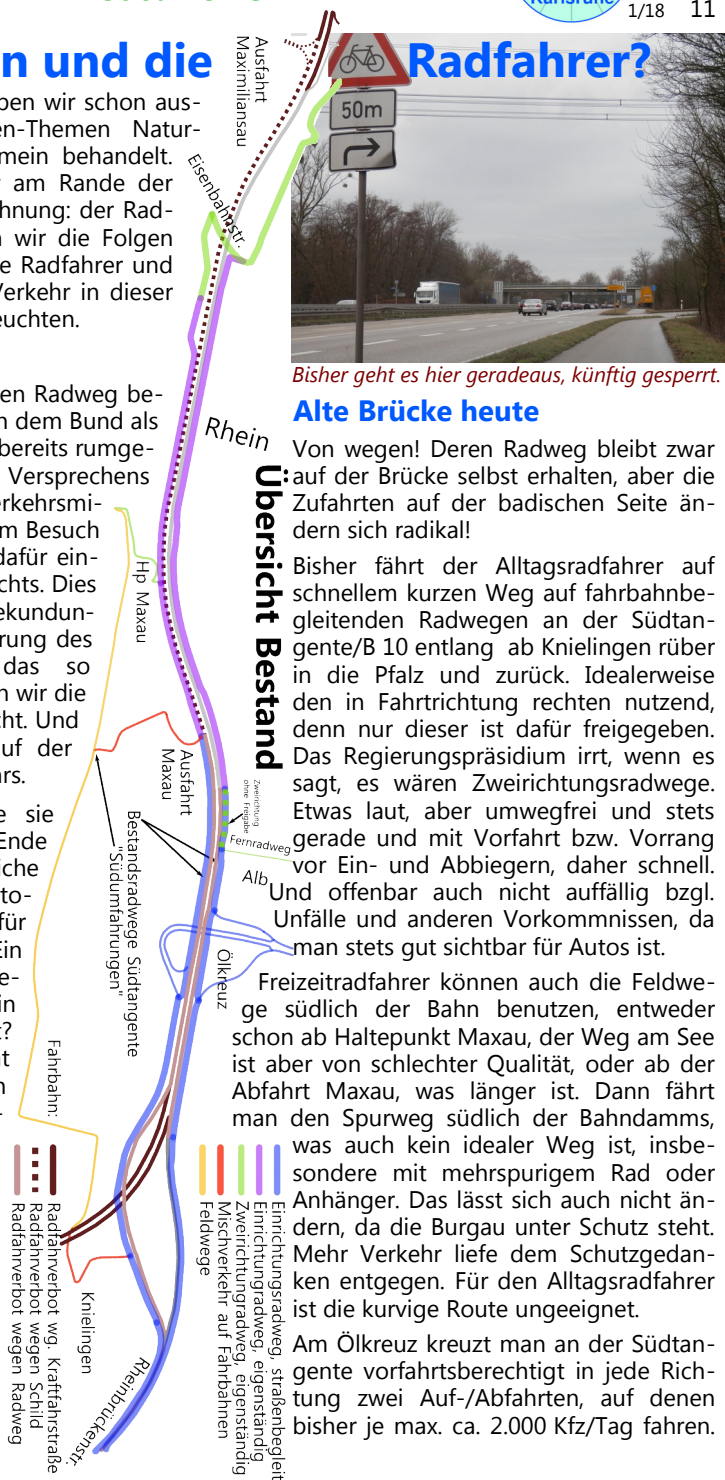
In der letzten Ausgabe haben wir schon ausführlich die Rheinbrücken-Themen Naturschutz und Verkehr allgemein behandelt. Ein Thema fand aber nur am Rande der Wörther Hafenstraße Erwähnung: der Radverkehr. Deswegen wollen wir die Folgen der Brückenplanung für die Radfahrer und den anderen langsamen Verkehr in dieser Ausgabe ausführlicher beleuchten.

Neue Brücke

Dass die neue Brücke keinen Radweg bekommen soll, wenn es nach dem Bund als Bauherren geht, dürfte sich bereits rumgesprochen haben. Trotz des Versprechens des damaligen Bundesverkehrsministers Ramsauer bei seinem Besuch an der Brücke 2013, sich dafür einzusetzen, tat sich bisher nichts. Dies widerspricht zwar allen Bekundungen des Bundes zur Förderung des Radverkehrs, aber ist das so schlimm? Schließlich wollen wir die Brücke ja eigentlich gar nicht. Und sie liegt ja auch nicht auf der Hauptachse des Radverkehrs.

Zum einen würde, käme sie doch, schlicht am falschen Ende gespart. Und es wären etliche Argumente, die für die Autobrücke sprächen, auch für den Radverkehr gültig. Ein wesentliches ist der Havariefall: Was passiert, wenn ein Schiff die Brücke rammt? Ein Totalausfall träfe nicht nur Auto-, sondern auch Radfahrer, für die der Umweg noch schlimmer wäre. Apropos Umweg: Für Radfahrer aus Richtung Jockgrim und Norden wäre sie eine Abkürzung.

Ok, seltene Ereignisse und Nebenroute, kein Radweg an der neuen wäre kein Weltuntergang, schließlich bleibt uns ja der Radweg an der alten Brücke, oder?



Bisher geht es hier geradeaus, künftig gesperrt.

Alte Brücke heute

Von wegen! Deren Radweg bleibt zwar auf der Brücke selbst erhalten, aber die Zufahrten auf der badischen Seite ändern sich radikal!

Bisher fährt der Alltagsradfahrer auf schnellem kurzen Weg auf fahrbahnbegleitenden Radwegen an der Südtangente/B 10 entlang ab Knielingen rüber in die Pfalz und zurück. Idealerweise den in Fahrtrichtung rechten nutzend, denn nur dieser ist dafür freigegeben. Das Regierungspräsidium irrt, wenn es sagt, es wären Zweirichtungsradschulwege. Etwas laut, aber umwegfrei und stets gerade und mit Vorfahrt bzw. Vorrang vor Ein- und Abbiegern, daher schnell. Und offenbar auch nicht auffällig bzgl. Unfälle und anderen Vorkommnissen, da man stets gut sichtbar für Autos ist.

Freizeitradfahrer können auch die Feldwege südlich der Bahn benutzen, entweder schon ab Haltepunkt Maxau, der Weg am See ist aber von schlechter Qualität, oder ab der Abfahrt Maxau, was länger ist. Dann fährt man den Spurweg südlich der Bahndamms, was auch kein idealer Weg ist, insbesondere mit mehrspurigem Rad oder Anhänger. Das lässt sich auch nicht ändern, da die Burgau unter Schutz steht. Mehr Verkehr liefe dem Schutzgedanken entgegen. Für den Alltagsradfahrer ist die kurvige Route ungeeignet.

Am Ölkreuz kreuzt man an der Südtangente vorfahrtsberechtigt in jede Richtung zwei Auf-/Abfahrten, auf denen bisher je max. ca. 2.000 Kfz/Tag fahren.



Südmfahrung ungünstig für mehrspurige Räder

Dies erhöht sich jedoch mit der neuen Brücke auf tw. über 14.000 Kfz/Tag, bei Vollsperrung der alten Brücke zweispurig sogar auf fast 50.000 Kfz/Tag. Das wird sich nicht mit ebenerdig querenden Radfahrern vertragen, deswegen sollen alle Radwege am Ölkreuz aufgehoben werden!

Alte Brücke künftige

Und wo bleiben dann die Radfahrer? Diese werden abgescho-ben, anders kann man es nicht nennen, wenn man sich die Planung anschaut.

An der Einmündung der Straße „Am Kirchtal“ endet künftige die Fahrt von Knie-lingen entlang der B 10, man muss in's schmale Sträßchen abbiegen. 4x ist Rechts vor Links bzw. Ge-genverkehr zu beachten. Man biegt in einen Zu-fahrtsweg ein, der heute nur zu einem Haus führt, der aber verlängert wird und dann mit Unter-führung auch den Hun-desportverein anbin-det, der heute via Raf-fineriestr. erreicht wird. Kurz nach der Unter-führung biegt der Rad-fahrer scharf ab und führt paar Meter hoch, um den alten Radweg der Raffineriestr. zu



Radweg Raffinerie: Zu schmal für Begegnungen, ab Kurve geht's links abwärts zur Unterführung; Rad 90 cm; Fotos und Grafiken: Heiko Jacobs

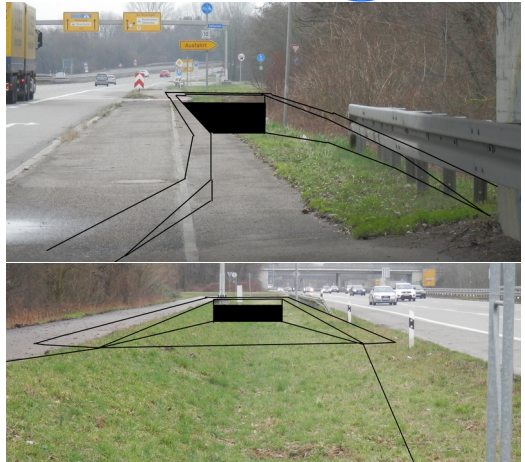
Gäbe es Alternativen?

Wegen der stark erhöhten Abbiegerzahlen kann man die ebene Querung wohl nicht so lassen, aber es wurden auch Alternativen angeregt. Wichtig wäre es, den Radverkehr von Wörth nach Knielingen auf der Südseite zu belassen, dafür gibt es mindestens zwei Vorschläge: Zum einen könnte man das Ölkreuz zwischen Anschlussohr und Alb umfahren. Baulich wegen Enge nicht ganz einfach und auch weil ein hochrangiges Naturschutzgebiet anschließt. Wenn man bedenkt, dass auf Pfälzer Seite eine ganz neue Straße mit erheblichem Störfaktor durch ein ebenso hochrangiges Gebiet schneidet, dann wundert man sich ja etwas, dass ein Radweg ganz am Rand so ein großes Problem sein soll ...

Aber es geht auch ohne Naturschutz einschränkungen. Von mindestens einem Einwender wurde vorgeschlagen, die Radwege auf der heutigen Trasse zu belassen und die Ein- und Ausfahrten mit „Überwerfungsbauwerken“ zu kreuzen, ein Fachbegriff, der wahlweise Brücken **oder** Tunnel meint. Geprüft wurden aber nur Brücken, was deutlich längere Rampen erfordert, für die der Platz in der Tat etwas knapp wäre, Unterführungen, deren kürzere Rampen auf beiden Seiten hinpasse würden, blieben dagegen ungeprüft. Selbst, wenn man die geplante einseitige Führung beibehalten würde, könnte man die Zufahrt in die Unterführung sicherer gestalten und müsste die anschließenden Wege ausbauen, natürlich auf Kosten des all die Probleme verursachenden Bauprojekts.

Anderer langsamer Verkehr

Bisher ging es nur um Radverkehr. Die heutige Brücke ist aber für alle Verkehrsarten da: Neben (über 60 km/h schnellen) Autos, incl. Motorräder und Lkw, und Radfahrern und Fußgänger ist sie auch für langsame Kfz (unter 60 km/h) wie Trecker, Mofas, Mopeds, S-Pedelecs und selbstfahrende Arbeitsmaschinen etc. da und im Prinzip auch für Kutschen, Reiter, Viehtrieb etc. Mag sein, dass letztere heutzutage lieber den Viehtransporter bevorzugen würden, aber heute dürfen alle hier über den Rhein, auch ein armer Schäfer mit seiner kleinen Herde, und es stehen



Alternative Rampe auf der Südseite: Platz genug ist da
Warnschilder, die auf Trecker als Stellvertreter des langsamen Verkehrs hinweisen.

Das juristische Stichwort lautet „Widmung“. Die Rheinquerung besteht seit 1840, also seit einer Zeit, als es noch keine Autos gab, seitdem ist sie offen für alle und das kann man nicht so einfach wieder ändern, schon gar nicht darf man dauerhaft der Widmung widersprechende Verkehrsschilder aufstellen. Eigentlich dient ein Planfeststellungsverfahren dazu, **alle** Rechtsfragen eines Projektes in **einem** Verfahren abzuhandeln, auch Fragen der Widmung. Nur so kann man alle Vor- und Nachteile sauber abwägen. Aus unerfindlichen Gründen verzichtet man hier auf Widmungsfragen sowohl bei der neuen, wie bei der alten Straße, obwohl die damit verbundenen Probleme in mind. einer Einwendung klar angesprochen wurden. Die neue Brücke soll wohl Kraftfahrstraße werden, also nur für Kfz ab 60 km/h zulässig. Was ist dann im Falle einer Vollsperrung der alten Brücke mit landwirtschaftlichem Verkehr? Mit Radlern, wenn die alte Brücke bei Havarien komplett ausfällt? Genau wegen dieses Szenarios will man ja die 2. Autobrücke! Gilt das nicht für Radler und Bauern? Die alte B 10 verliert in Höhe Ölkreuz aus Sicherheitsgründen die Radwege, sie werden auf eindeutig andere Straßen verlegt. Bei unveränderter Widmung hieße das, dass Radfahrer nun die Fahrbahn benutzen dürfen! Ein Verbot ginge nicht ohne Widmungsänderung. Mofas dürfen außerorts



Achtung: Langsame!

auf Radwege, müssen aber nicht. Mopeds zwischen 26 und 59 km/h dürfen nicht auf Radwege, auch S-Pedelecs mit neueren Zulassungen nicht, genausowenig Autos unter 60 km/h, Kutschen, Reiter, Vieh, ... Für all diese entstehen durch den künftig stark erhöhten Abbiegeverkehr aber exakt die gleichen Gefahren wie für die Radfahrer, die man auf einen abgelegenen Weg abschieben will, der absolut nicht für die anderen langsamen Verkehrsarten brauchbar ist und auch nicht so

einfach dafür ertüchtigt werden kann. Wo bleiben die künftig? Um diese wichtige Frage hat sich das Regierungspräsidium durch Ausgliedern der Widmungsfrage auf spätere Verfahren nach Bau der Brücke gedrückt.

Alle hier angesprochenen Probleme sind detailliert in die Klage der Umweltverbände eingeflossen. Wir sind gespannt, was der Verwaltungsgerichtshof zu dieser völligen Ignoranz von Langsamverkehr sagen wird.

Heiko Jacobs

Behinderung der Buslinien 242 und 723 am Kaltenbronn und mögliche Durchbindung

Hier soll über ein Problem berichtet werden, das jedes Jahr in der Wintersaison beim Busverkehr am Kaltenbronn (Schwarzwald) zu Verzögerungen und Fahrausfällen führt: Bei gutem Skiwetter mit hohem Besucheraufkommen parken regelmäßig PKW in den Bus-Wendeschleifen am Kaltenbronn (Wende der Linie 242 von Gernsbach) und am Schwarzmis (Wende der Linie 723 von Bad Wildbad), trotz der dort deutlich ausgeschilderten Haltverbots.

Ende Dezember war der Autor selbst als Fahrgast betroffen, als sein Bus 242 bei der Wende am Kaltenbronn von Falschparkern blockiert wurde. Beim Versuch, den Hindernissen auszuweichen, blieb der Bus im Tiefschnee stecken und musste nach langer Wartezeit freigeschleppt werden. An den weiteren Stationen warteten die Fahrgäste dann vergeblich. Ähnliche Blockaden durch Falschparker konnte der Autor auch schon an der Wendeschleife Schwarzmis (bei Kaltenbronn) der Linie 723 beobachten. Zu der Problematik befragte Busfahrer sagen, das solche Behinderungen durch Falschparker kein Einzelfall sind, sondern bei Skibetrieb öfters vorkommen.

Sowohl für die Fahrgäste als auch für die Busfahrer sind solche Zustände unzumutbar. Auch das Ansehen des öffentlichen Verkehrs wird geschädigt. Da wir als VCD sehr an einem funktionierenden und attraktiven öffentlichen Verkehr interessiert sind, haben wir die betroffenen Körperschaften (Landkreis Rastatt, Busbetreiber RVS, Verkehrsverbünde) angesprochen und um Abhilfemaßnahmen ge-

beten. Aus unserer Sicht gäbe es folgende Möglichkeiten:

a) Eine **verstärkte Überwachung und Abschleppung** wäre zwar wünschenswert, aber ein erst bei Bedarf aus dem Murgtal oder Enztal herbeigerufenen Abschleppfahrzeug käme viel zu spät. Solange kann der Bus und seine Fahrgäste nicht warten.

b) Eine **Absperrung der Wendeschleifen** durch Ketten oder Schranken ist an den heutigen Wendeschleifen nicht möglich, denn

die Lösung



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

diese sind zugleich Zufahrten zu öffentlichen Parkplätzen, bzw. am Kaltenbronn auch zu einem forstwirtschaftlichen Betriebs- hof. Man müsste also zusätzliche Wendeschleifen bauen, die für den Bus reserviert sind.

c) Als beste Lösung erscheint uns eine **Durchbindung der Buslinien** 242 (Gernsbach–Kaltenbronn)

und 723 (Bad Wildbad–Schwarzmisser) zu einer durchgehenden Buslinie zwischen Gernsbach und Bad Wildbad. Damit würden die problematischen Wendeschleifen ganz entfallen, und man bekäme als zusätzlichen Nutzen eine neue attraktive Direktverbindung zwischen dem Murgtal und dem Enztal. Betrieblich sollte dies problemlos möglich sein, denn beide heutige Buslinien fahren ungefähr gleich häufig (bzw. leider gleich selten), so dass man keine zusätzlichen Busse oder zusätzliches Personal benötigt. Allerdings sollte dann die Fahrthäufigkeit gegenüber heute erhöht werden, denn die heutigen zwei bis drei

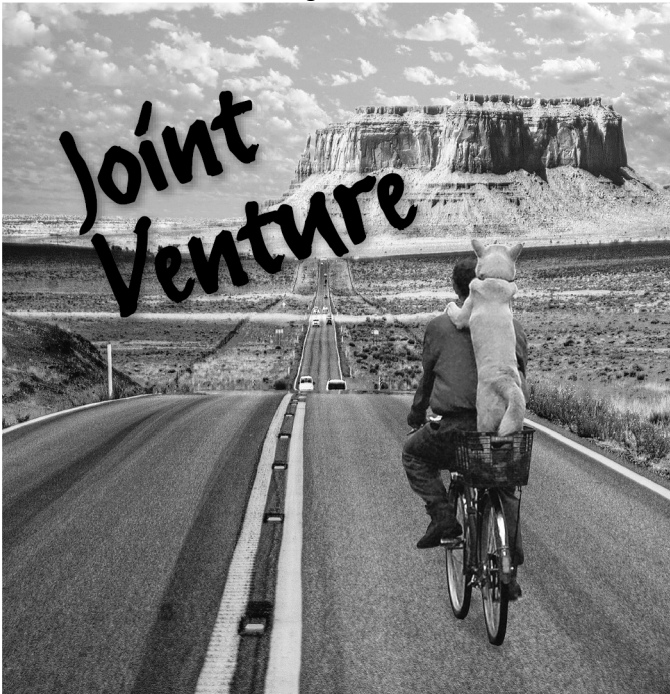


Nichts geht hier mehr; F.: W. Melchert

Fahrten pro Tag stellen schon das Minimum dar, das man einem Fahrgast zumuten kann.

Von den Angeschriebenen erhielten wir bisher zwei Antworten. Während der Verkehrsverbund VGC die von uns angeregte Durchbindung der beiden Buslinien mit der knappen Begründung „aus betrieblichen Gründen nicht möglich“ zurückwies, zeigte uns die ausführliche Antwort des Landratsamts Rastatt, dass man sich bereits mit der Problematik beschäftigt und wirklich an Verbesserungen interessiert ist. Wie uns mitgeteilt wurde, laufen dort derzeit Arbeiten an einem „Besucherlenkungs-konzept Kaltenbronn“, das nicht nur den Busverkehr verbessern will, sondern das auch die Parkplatzsituation im Blick hat und diese beispielsweise durch eine Parkraumbewirtschaftung neu ordnen will. Wir würden uns sehr freuen, wenn dieses Konzept in absehbarer Zeit erfolgreich umgesetzt wird.

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



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post
DIALOGPOST

Neue Öffnungszeiten:

Di. 9–13 BUZO **14–17** NABU

Mi. 9–13 BUZO/NABU **15–18** ADFC

Do. 9–13 BUZO/NABU **nachm. geschloss.**

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Diesmal wegen Platzmangel auf S. 7!

11. März Fukushima Jahrestag.

Busfahrt zur Demo nach Neckarwestheim, Abfahrt KA Hauptbahnhof/Rückseite, 11 Uhr. Rückfahrt ca. um 16 Uhr vom AKW Neckarwestheim nach KA-Hbf.

14. März „bunt“ aus botanischer Sicht.

Vortrag Biodiversität – Vielfalt der Pflanzen, Dr. Benkowitz. Mittwochsforum im Evangel. Gemeindezentrum Forchheim, 9:30–11 Uhr

29. März – 2. April Ostern im Schwarzwald.

Gemeinschaftliche Woche im Naturfreundehaus Erbersbronn. Anmeldung bis 11.3. unter bergfrei@wirklichkeitsgestaltung.de

7. April Das System Milch. Dokumentarfilm, anschließ. Diskussion u. Milchverkostung. Kinemathek Karlsruhe, Kaiserpassage 6, 17 Uhr

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,– €, PRO BAHN 46,– €, VCD 60,– €

10. April Mitgliederversammlung VCD, s. S. 10

18. April Botanische Vielfalt in Rheinstetten. Radtour mit Landschaftsökologe Martin Reuter, Mittwochsforum unterwegs, Evangelisches Gemeindezentrum Forchheim, 14 Uhr. Anmeldung unter 0172-7603567 oder unter mittwochsforum@gmail.com

28. April Aktionstag Umweltzentrum mit Pflanzentauschbörse, 11–14 Uhr

28. April Mitgliederversammlung BUZO,
s. S. 6 mit Kurzvortrag von Cornelia Holsten über den neuen Leihladen, s. u.

28. und 29. April 23. Spezi 2018 (Liegeräder etc.) spezialradmesse.de in Germersheim

April/Mai Eröffnung Leihladen und Mitmachladen Oststadt, Gerwigstr. 41. Es werden noch Interessierte für Organisation u. ehrenamtl. Betreuung d. Leihladens gesucht! Tel. 887837, holsten@buergerstiftung-karlsruhe.de

7.–10. Juni Nachhaltigkeitstage

Veranstaltungen zum Thema Nachhaltigkeit. Weitere Infos unter www.n-netzwerk.de

10. Juni radsternfahrt-bw.de nach Stuttgart

21./22. Juli DAS FEST + Infostand BUZO/VCD

23.2., 23.3., 27.4., 25.5., 29.6., 27.7., 31.8.,...
Critical Mass – verkehrspolitische Radtour, Kronenplatz, letzter Fr./Monat, 18 Uhr, s. a. cm-ka.de facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

kais-pizza.de

Lieferservice
mit dem Rad



Brücken-
Restaurant



am Kronenplatz

www.kais-pizza.de

Tel: 0721-37 37 34