

umwelt & verkehr

Karlsruhe

Juli 2003 1. Jahrgang Heft 2/2003



Großparkplatz Schlossgarten?

Mit dem Linienbus Baden-Baden entdecken

Neue Haltestellen/Barrierefreie Zugänge

Liebe Leserinnen, Liebe Leser!

!Vielen Dank für die Resonanz auf unsere erste Ausgabe des umwelt&verkehr. Wir haben viel Lob erfahren, es gab aber auch kritische Töne. Das Layout fand soweit Zustimmung. Positiv wurde auch die Auswahl der Artikel gewertet. So ergänzten sich einige Beiträge inhaltlich, trotzdem war das Themenspektrum vielfältig.

Es wurde auch die Frage gestellt, weshalb wir kein Umweltfreundliches Papier mehr verwenden würden. Dem ist aber nicht so. Es wird #### Papier verwendet.

Kritisiert wurde der Artikel zur elektronischen Fahrgastinformation an den Haltestellen der AVG und der VBK.

Insbesondere wurde folgender Satz kritisiert: „Beim KVV kommen zugebenermaßen zwar solche Verspätungen seltener vor, als z.B. bei der Deutschen Bahn ...“. Hier wurde in der

Tat fälschlicherweise der KVV mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe VBK und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft AVG gleichgesetzt. Es entstand auch der Eindruck, man würde die Bahn wieder mal wegen Verspätungen an den Pranger stellen. Der Hinweis, wurde jedoch deshalb gebracht, weil Straßenbahnen systembedingt weniger Verspätungsanfällig und die Notwendigkeit von Zugzielanzeigern bei einem dichten Takt nicht von jedem gesehen wird. Wir bedauern, wenn diese Passage missverstanden wurde.

Wir freuen uns aber, dass unsere Artikel so genau gelesen werden. Wir bemühen uns, die Qualität der Beiträge auf hohem Niveau zu halten, auch wenn der Aufwand der ehrenamtlichen Tätigkeit hoch ist. So freuen wir uns auch weiterhin über konstruktive Kritik. Wir bitten jedoch um Verständnis, dass wir nicht jede Leserzuschrift per-

sönlich beantworten oder abdrucken können.

Neben den klassischen Artikeln zu den Bereichen Umwelt- und Verkehrspolitik enthält die neue Ausgabe einen Beitrag über die Buslinie 208 in Baden-Baden. umwelt&verkehr wird zu einem kleinen Reiseführer für eine Entdeckungsfahrt mit dem Linienbus.

Viel Spaß beim Lesen wünschen Ihnen

BUZO, PRO BAHN und VCD!

Johannes Hertel

Heiko Jacobs

Uwe Haack

Impressum

Mitteilungsblatt der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO), des Fahrgastverbands PRO BAHN und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD). umwelt&verkehr erscheint dreimal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Abonnementpreis für Nichtmitglieder 10 Euro jährlich (gegen Rechnung) Das Abonnement verlängert sich um ein Kalenderjahr, wenn es nicht zum 1.12. des Vorjahres gekündigt wird.

Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO)
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/380575

Fahrgastverband PRO BAHN, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721-38 06 48

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Tanja Raupp

Satz/Layout: Druckcooperative

Fotos: U.Haack, Chr. Köhler, H. Jacobs, J. Meister

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 2500
Gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde

der Sommer mit seinen Festen und Veranstaltungen bringt auch den Mitgliedern der BUZO viel Arbeit, aber auch viele Möglichkeiten unsere Anliegen öffentlich zu machen.

So waren wir am Tag der Umwelt mit einem Stand in der Kaiserstraße präsent und haben über die Zusammenhänge zwischen Ernährung, Konsum, Verkehr und Umwelt informiert.

Der Aktionstag „Mobil ohne Auto“ war ganz dem Werderplatz gewidmet: Die probeweise Umgestaltung in eine Fußgängerzone wurde von den Bürgern rasch angenommen. Es entstanden Freiraume für Bänke,

die zum Verweilen eingeladen haben und Kinder haben den Platz zum Fußballspielen genutzt. Die BUZO war an der Vorbereitung beteiligt und auch hier mit einem Stand präsent. Auch weiterhin werden wir uns für eine dauerhafte Umwandlung des Werderplatzes in eine Fußgängerzone einsetzen.

Ein Dauerthema ist (leider) die Nordtangente. Mit einem offenen Brief haben wir uns an Bundesverkehrsminister Stolpe und an die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundestages gewandt, mit der Aufforderung, die Nordtangente aus dem Bundesverkehrswegeplan heraus zu nehmen.

Darüber hinaus haben wir uns auch für viele weitere Dinge eingesetzt, wie z.B. gegen das leidige Parken unmittelbar am Schloss. Speziell hierüber und über andere Themen möchten wir in den Beiträgen der BUZO zum umwelt&verkehr informieren.

Nun bleibt zu hoffen, dass unser Engagement auch Früchte trägt. Vielleicht kann die Lektüre des umwelt&verkehr auch Sie anregen, bei der BUZO oder anderen Verbänden mitzuhelfen oder selbst Initiative zu ergreifen. Wir freuen uns auf Ihre Unterstützung.

Ihr Johannes Meister

Großparkplatz Schlossgarten?

Der Bereich östlich des Karlsruher Schlosses wird immer mehr als Parkplatz missbraucht. Wir haben daher in einem offenen Brief Stadt und Land aufgefordert, dem „wilden Parken“ einen Riegel vorzuschieben.

Die Antwort auf unser Beschwerdeschreiben über die Parksituation im Schlossgarten ließ nicht lange auf sich warten. Man sei über die Verhältnisse dort auch nicht erfreut, können aber aus rechtlichen Gründen nicht einschreiten, schrieb uns Dieter Behnle, Leiter des Amtes für Bürgerservice und Sicherheit (BuS), zurück. Zuständig sei das Liegenschaftsamt. Das Liegenschaftsamt (Schloss und Schlossgarten gehören dem Land) sieht aber offenbar keine Veranlassung auf unser Schreiben zu reagieren. Das ist nicht akzeptabel. Eine Klarstellung der rechtlichen Situation ist überfällig. Die Zufahrt zum östlichen Schlossflügel ist mit einem Verkehrszeichen geregelt, das heißt, die Einfahrt ist für motorisierte Fahrzeuge verboten.

Für viele Autofahrer sind solche Schilder aber offenkundig nur Straßendekoration, das läßt sich auch in anderen Stadtbereichen beobachten. Aber, legal oder nicht legal, nach unserer Auffassung haben Privatautos im Schlossgarten nichts zu suchen. Denn

unmittelbar am Schloss befindet sich eine fast immer leerstehende Tiefgarage und deren Nutzung ist auch für Schlossgartenparker zumutbar. Dass unsere Ansicht auch von anderen Bürgern geteilt wird, wurde uns bei einer BUZO-VCD-Gemeinschaftsaktion (siehe Foto) bestätigt.



Unsere Aktion am Freitag, 16. Mai, fand bis auf eine Ausnahme ausschließlich Zustimmung. Die derzeitige Situation, bis zu 20 Autos parken werktags gleichzeitig im Schlossgarten, ist unhaltbar. Das sollten auch die Verantwortlichen Damen und Herren vom Liegenschaftsamt nun allmählich einsehen.

Auch Sie stört, dass der Schlossgarten als Parkplatz missbraucht wird? Dann füllen Sie einen der im Umweltzentrum ausliegenden Mängelbögen aus und schicken Sie ihn an das Liegenschaftsamt. Selbstverständlich können sie auch ohne Mängelbogen einen Protestbrief an das Liegenschaftsamt formulieren.

Die Adresse:

Liegenschaftsamt,
Ritterstraße 16,
76133 Karlsruhe.

Uwe Haack

Alle Maikäfer-Flugjahre wieder:

Chemische Keule im Hardtwald?

Mehrere Monate vor der diesjährigen Maikäfer-Flugzeit hat die Landesforstverwaltung (LFV) und die Forstdirektion Freiburg sowie die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Freiburg (FVA) die Ergebnisse der umfangreichen Probegrabungen vom Herbst letzten Jahres ausgewertet. Man kam zum Entschluss, dass im Karlsruher Hardtwald eine großflächige Bekämpfungsaktion per Hubschrauber mit dem Insektizid Dimethoat durchgeführt werden soll.

Beim zuständigen Ministerium für Ernährung und ländlichen Raum Baden-Württemberg (MLR) und bei anderen Stellen fanden diesbezüglich Besprechungen statt. Der Landesnaturschutzverband B.-W. und die Hardtwaldfreunde e.V. (HWF) Baden-Württemberg wurden beteiligt. Für sie stand von Anfang an fest, dass sie einer solchen massiven chemischen Bekämpfungsaktion nicht zustimmen können.

Die LFV hat beim Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz in Bühl (ILN) eine FFH-Verträglichkeitsstudie in Auftrag gegeben. Ein Mitglied der GRÜNEN-Landtagsfraktion hat bei der Landesregierung in Stuttgart mit einem fundierten Antrag die Ablehnung des Gifteinsatzes beantragt.

Am 19.03.03 hat das MLR in einer Pressemitteilung (89/2003) Kund getan, dass „gegen Maikäfer im Hardtwald keine Pflanzenschutzmittel eingesetzt werden“. Die weitere Überschrift lautete jedoch: „Auf 170 ha Totalausfall der Waldbäume“. Diese Zahl ist maßlos übertrieben. Als verständlicher Größenvergleich wären das über 200 Fußballplätze. Von einer einzigen kahlen Maikäferschadensfläche (mit einigen Kiefern und Traubenkirschen bestockt) westlich von Friedrichstal abgesehen, kann im gesamten Hardtwald nördlich von Karlsruhe nicht eine einzige Fläche in der Größe eines Fußballfeldes nachgewiesen werden, die von Engerlingen oder Maikäfern kahlgefressen und auf Dauer unbestockt geblieben wäre.

Die Maikäfer vermehrten sich in der Vergangenheit nie ins Uferlose. Es gab immer wieder natürliche Zusammenbrüche. Über viele Jahrhunderte gab es immer wieder Schadensflächen im Hardtwald, die von der Natur und den Forstleuten bepflanzt und betreut wurden. Deshalb sind bisher entstandene Wunden immer wieder ausgeheilt worden. Nun wird von verschiedenen Förstern behauptet: „das ginge heute nicht mehr, weil es viel zu teuer wäre und man dazu keine Arbeitskräfte habe“. Was ist das für eine Einstellung? Ganze Förstergenerationen haben in der Vergangenheit solche Situationen unter weitaus schwierigeren Verhältnissen als heute gemeistert.

Bei den Probegrabungen im Herbst letzten Jahres gab es ganz wichtige Erkenntnisse: Seit Jahren wurde von offiziellen Stellen immer wieder behauptet, dass mit dem Beauveria-Pilz gegen Maikäfer im Hardtwald keine Erfolge zu erreichen wären. Allerhand Gegengründe wurden ins Feld geführt. Überall im Hardtwald nördlich Karlsruhes waren jedoch bei den Grabungen ca. 10% der gefundenen Käfer vom Pilz befallen. Westlich der Waldstadt wurden im Gebiet des Eichenschonwaldes „Wildpark“ sogar über 30% befallene Käfer festgestellt.

Der zuständige Revierleiter und seine Waldarbeiter waren über jeden befallenen Käfer erfreut. Es war für sie ein Beweis, dass die Massenvermehrung der Käfer (Kalamität) ihren Höhepunkt erreicht und überschritten hat. Außerdem waren die Käfer allesamt kleiner als normal. Auch dies ist ein Zeichen des Zusammenbruchs.

Genau in dieser Eichenschonwaldfläche wurden im Jahre 1987 auf 40 ha versuchsweise Beauveria-Pilz mittels Hubschrauber ausgebracht. Außerdem wurden bei Pflanzungen an verschiedenen Orten Pilzmittel per Hand in die Pflanzlöcher eingebracht. Es ist doch erstaunlich, dass nach 16 Jahren (vier Maikäfergenerationen) der Pilz sich so positiv entwickelt hat. Deshalb dürfen die Probegrabungen auf keinen Fall eingestellt werden. Sie müssen zumindest in diesem Gebiet weitergeführt und wissenschaftlich ausgewertet werden.

Diese erfreulichen Fundergebnisse wurden selbstverständlich dem zuständigen Forstamt Hardt schriftlich gemeldet. Leider war nie zu erfahren, was aus dieser Erfolgsmeldung geworden ist.

Die Verhinderung des Gifteinsatzes im Hardtwald ist als großer Erfolg zu verbuchen. Ein aufrichtiges Dankeschön an alle, die hierzu beigetragen haben. Natürlich gebührt auch Dank dem INL und den Verantwortlichen der Behörden, die letztendlich die richtigen Konsequenzen gezogen haben. Bleibt zu hoffen, dass der Hardtwald als wichtiges und lebensnotwendiges Naherholungsgebiet für die Bevölkerung der Stadt Karlsruhe und den umliegenden Hardtgemeinden sowie für die gefährdete Tier- und Pflanzenwelt auch künftig von der chemischen Keule verschont wird. Zwar könnten Haustiere und Menschen während der Begiftungsaktion vom Wald ferngehalten werden, das Wild und die von Erholungssuchenden gesammelten Pilze und Pflanzen würden dem Gift jedoch ausgesetzt werden.

Wilhelm Knobloch

Anm. der Red.: Der Verfasser des Artikels war als Zeitzeuge während fünf Jahrzehnten und bei zahlreichen Maikäferbekämpfungsaktionen im Forstbetrieb tätig. Als Bewohner des im Hardtwald gelegenen Forsthauses war er gleichzeitig Betroffener.

Aktuelle Bedrohung Nordtangente

Pläne für den Bau der Nordtangente - früher heiß umkämpft - lagen die letzten Jahre in der Schublade. Das Geld für die Umsetzung fehlte. Die Realisierung droht jetzt durch die Hintertür. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der sogenannten „Hängebauchlösung“ sind auf einem Teilabschnitt bereits erfüllt. Mit dem Vorantreiben einzelner Abschnitte der Nordtangente wird versucht ihre Realisierung zu beschleunigen.

Autobahnanschluss

Karlsruhe-Nord

Für die bessere Anbindung des Industriegebietes Hagsfeld ist der Bau eines Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord mit Verknüpfung zur B10 im Pfinztal in unmittelbarer Nähe zum bestehenden Autobahnanschluss Karlsruhe-Durlach vorgesehen. Die Finanzierung soll durch Mitwirkung einzelner Unternehmen des Industriegebietes ermöglicht werden. Durch die Erlassung der Unternehmenssteuer werden diese Kosten jedoch wieder auf die Bürger umgelegt. Der Autobahnanschluss bringt für Hagsfeld zusätzlichen Verkehr und ist so ausgelegt, dass er die Realisierung der Nordtangente bedingt. Wir fordern daher den Verzicht auf den zusätzlichen Autobahnanschluss.

Zusätzliche Rheinbrücke

Die zweite Straßenbrücke über den Rhein ist im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan mit „vordringlichem Bedarf“ eingestuft. Hierbei existieren mehrere Varianten für die Lage der Rheinbrücke. Der Entwurf für den

Bundesverkehrswegeplan sieht einen Standort vor, der die Fortführung durch eine zukünftige Nordtangente nahelegt. Wir stellen die Notwendigkeit des Baus einer weiteren Straßenbrücke in Frage. Insbesondere darf die Sanierung der bestehenden Brücke nicht als Argument für eine Verdopplung der Straßenkapazität herhalten.

Bundesstraßeneinstufung

Die Kriegsstraße ist nach wie vor Bundesstraße B10 und besitzt damit auf dem Papier die Verbindungsfunktion zwischen West und Ost. In Wirklichkeit übernimmt längst die Südtangente als Kreisstraße K9657 diese Aufgabe. Die Nordtangente ist designierter Nachfolger der B10. Die Stadt Karlsruhe hat daher kein Interesse, an einer Umwidmung der Kriegsstraße zur Bundesstraße, da sonst der Bund möglicherweise auf die Realisierung der Nordtangente verzichten würde.

Nordtangente eine Entlastungsstraße?

Dieses Märchen wird insbesondere von der CDU kräftig gepflegt. So wird der Verkehrskollaps vorhergesagt, kämen nicht die Nordtangente und die 2. Straßenbrücke über den Rhein.

Das Gegenteil ist der Fall. Durch die begrenzten Kapazitäten wird verhindert, dass Karlsruher Straßen Teil einer weiteren transeuropäischen Ost-West-Verbindung werden. Insbesondere droht im Pfälzerwald der vierspurige Ausbau der B10 zwischen Landau und Pirmasens. Beide Ausbaumaßnahmen bedingen einander und beeinträchtigen die Lebensqualität in der Region.

Weder Nord- noch Südtangente sind Umgehungsstraßen sondern Stadtautobahnen, welche die benachbarten Stadtteile mit Lärm und Abgasen belasten. Die ständige Verzögerung der Lärmschutzmaßnahmen an der Südtangente zeigt, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung heute schon nicht wahrgenommen werden.

Die Bürger des Stadtteils Hagsfeld werden für die Umsetzung der Nordtangente missbraucht. So soll die Nordtangente eine Entlastung für Hagsfeld bringen. Die Verkehrsberuhigung könnte jedoch auch mit einer „kleinen“ Lösung erreicht werden. Eine solche Alternative wird jedoch von der Stadt Karlsruhe mit Hinweis auf die Nordtangente abgelehnt.

Die Nordtangente - Eine Bedrohung für Karlsruhe

Die Nordtangente soll innerstädtische Entlastungsstraße und gleichzeitig „Bundesverkehrsweg mit Netzfunktion“ werden. Die Nordtangente kann weder das eine noch das andere Ziel erreichen.

Eine Entlastungsstraße sollte keinen zusätzlichen überregionalen Verkehr anziehen und nicht noch weitere Wohngebiete mit Straßenlärm belasten.

Für eine Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion liegt sie zu nah an den Wohngebieten und ist wegen der Streckenführung des „Hängebauchs“ ungeeignet. Aus diesem Grund ist der ökologisch noch schädlichere „Durchstich“ durch den Hardtwald bereits wieder in der Diskussion.

Die aktuelle Planung und das Engagement der politischen Vertreter der Stadt Karlsruhe für den Bau der Nordtangente geht vor allem zu Lasten der Einwohner Karlsruhes und des einzigartigen Naherholungsgebietes Hardtwald.

jo



Wieslautertalbahn soll Straße weichen!

Seit 1997 fährt an jedem Sonn- und Feiertag eine Regionalbahn viermal durch das Wieslautertal zwischen Hinterweidenthal und Bundenthal-Rumbach. Besonderer Anziehungspunkt ist dabei die Stadt Dahn. Zahlreiche imposante Felsformationen und Burgruinen säumen das idyllische Tal und laden zu ausgiebigen Wanderungen ein. Spätestens ab 2007 soll dies jedoch ein abruptes Ende haben: Die Stadt Dahn hat beschlossen, auf der bestehenden Bahnstrecke eine innerörtliche Entlastungsstrecke zu bauen.

Es wird zwar sicherlich weiterhin einen Busanschluss in das „Dahner Felsenland“ geben, Fahrradmitnahme in größerem Umfang ist damit jedoch nicht mehr möglich. Auch im Hinblick auf die Qualität des öffentlichen Verkehrs, ist diese Entscheidung als Rückschritt zu bezeichnen. Wurde doch von mehreren Seiten gefordert, diese Strecke wieder täglich zu betreiben.



Wieslautertalbahn in der Ortslage Dahn

Fahrplan der Wieslautertalbahn Hinterweidenthal - Bundenthal-Rumbach						
Kursbuchstrecke 675.1 (KVV R9)			Sonn und Feiertage (Økt., 1. Nov.)			
KarlsruheHbf		Ab	08:35	10:07	12:07	15:07
W rth		Ab	08:53	10:17	12:17	15:17
Landau	Ums stieg	An	09:22	10:37	12:37	15:37
Landau		Ab	09:37	10:40	12:40	15:40
Hinterweidenthal	Ums stieg	An			13:20	
Hinterweidenthal		Ab			13:35	
Hinterweidenthal Ost	Ums stieg	An	10:15	11:18	13:37	16:18
Hinterweidenthal Ost		Ab	10:21	11:40	13:40	16:21
Hinterweidenthal Ort		An	10:28	11:47	13:47	16:28
Dahn		An	10:37	11:57	13:57	16:37
Dahn S d		An	10:40	12:00	14:00	16:40
Busenberg-Schindhard		An	10:45	12:05	14:05	16:45
Bruchweiler		An	10:50	12:10	14:10	16:50
Bundenthal-Rumbach		An	10:55	12:15	14:15	16:55
Bundenthal-Rumbach		Ab	11:00	13:00	15:00	17:40
Bruchweiler		Ab	11:05	13:05	15:05	17:45
Busenberg-Schindhard		Ab	11:10	13:10	15:10	17:50
Dahn S d		Ab	11:16	13:16	15:16	17:55
Dahn		Ab	11:19	13:19	15:19	17:58
Hinterweidenthal Ort		Ab	11:30	13:30	15:30	18:10
Hinterweidenthal Ost	Ums stieg	An	11:34	13:34	15:34	18:14
Hinterweidenthal Ost		Ab	11:37	13:37	15:37	18:20
Landau	Ums stieg	An	12:17	14:17	16:17	18:54
Landau		Ab	12:23	14:23	16:23	19:07
W rth		An	12:43	14:43	16:43	19:31
KarlsruheHbf		An	12:53	14:53	16:53	19:45

Für die Stadt Dahn ist der Durchgangsverkehr auf der Straße durchaus problematisch. Durch den Bau der innerörtlichen Entlastungsstraße wird jedoch eine zusätzliche Lärmschneise geschaffen und der Ort vom Verkehr regelrecht in die Zange genommen.

Wenn sich nun der Straßenneubau absolut nicht vermeiden lässt, so sollte nur eine Lösung in Frage kommen, die auch den Erhalt der Bahn ermöglicht.

Verbesserungen des Streckenzustands und des Fahrplans wurden bisher leider kaum erreicht. Das Ziel, die Integration der Wieslautertalbahn in den Rheinland-Pfalz-Takt, scheint mit dem Straßenbauvorhaben endgültig zu scheitern.

Nicht desto trotz möchten wir dazu einladen, die Ausflugszüge ins Wieslautertal auszuprobieren und weiterhin zu nutzen. Auch der etwas längere Weg von Karlsruhe lohnt sich!

jo

Denn Sie wissen nicht, was Sie tun...

Gentechnik ist laut Definition die Übertragung fremder Eigenschaften in das Erbgut einer Zelle oder eines Organismus. Der größte Unterschied zwischen dem Einsatz von Gentechnik und der herkömmlichen Züchtung liegt in der Aufhebung der Artgrenzen.

Die Gentechnik ist keine sichere Technologie, wie uns die Industrie und Wissenschaft immer wieder glauben machen möchte. Der Wissenschaft fehlt das Grundverständnis für die ökologischen Zusammenhänge der Umwelt, und die Komplexität der Funktionen des Genoms. Sie neigt dazu, einige Teilaspekte zu isolieren und diese auf einfache Ursache - Wirkungszusammenhänge zu reduzieren.

Daher ist es nicht verwunderlich, dass bei der Anwendung der Gentechnik unerwartete Nebeneffekte eintreten. Gesundheitlich und ökologisch unerwünschte Effekte sind inzwischen mehrfach publiziert.

Dabei bestehen erhebliche Gefahren für die Umwelt: Gentechnisch veränderten Pflanzen können sich ungehindert ausbreiten und werden damit entweder selbst zum Problem oder übertragen ihre künstlichen Eigenschaften auf andere Pflanzen und diese verursachen Schäden. Besonders riskant ist daher die Freisetzung von Genpflanzen, wenn verwandte Pflanzen vorhanden sind. In Kanada hat genmanipulierter Raps die eingebaute Herbizidresistenz auf andere Pflanzen übertragen. Dabei kam es sogar zum sogenannten "Genestacking": Herkömmliche Pflanzen "sammelten" durch Einkreuzung aus Genpflanzen bis zu drei künstliche Gene und wurden damit gegen die entsprechenden Spritzmittel resistent. Einige Wissenschaftler befürchten, dass sich solche Pflanzen zu einem der bedeutendsten Unkrautproblemen Kanadas entwickeln wird.

Das Gift aus dem Bakterium *Bacillus thuringiensis* (bt) wird im Ökologischen Landbau zur Bekämpfung von Schadinsekten verwendet. Monsanto und andere Gen-Firmen haben bt-Gene in Pflanzen wie Mais und Baumwolle eingebaut. Damit sind erhebliche Probleme verbunden: Zum einen haben

Laborversuche gezeigt, dass bereits nach 12-13 Generationen Insekten, die dauernden Kontakt mit resistenten Pflanzen haben, Resistenzen gegen das bt-Gift entwickeln. Somit würde das verträgliche bt-Gift auch für den ökologischen Landbau verloren gehen. Zum Anderen hat eine solche Eigenschaft Auswirkungen auf das ökologische Gleichgewicht. Nützlinge sterben, andere Insekten nehmen den Platz der alten Fraßinsekten ein. Noch sind nicht alle diese Gefahren eingetreten – aber das Vorsorgeprinzip verlangt einen Verzicht auf diese Technologie.

Die meisten genmanipulierten Pflanzen werden zu Futter für Tiere oder zu Lebensmitteln verarbeitet. Die gesundheitlichen Risiken für den Verbraucher sind weitgehend unüberschaubar. Durch das Einbringen eines oder mehrerer Fremdgene können z.B. neue Proteine entstehen, die bisher so noch nicht Bestandteil der Nahrung waren und die das Potenzial haben, Allergien auszulösen.

Ein weiteres Risiko besteht, wenn die Gen-Pflanzen Antibiotikaresistenzgene enthalten. Bakterien, die im Krankheitsfall bekämpft werden sollen, können potentiell das Merkmal der Antibiotikaresistenz aufnehmen und somit unempfindlich gegen die bestimmte Behandlungsmethode werden.

Letztlich können die Gefahren der Freisetzung von gentechnisch veränderten Organismen (GVO), insbes. die Langzeitwirkungen noch nicht abgeschätzt werden. Freigesetzte genmanipulierte Organismen sind nicht mehr rückholbar und bedrohen die biologische Vielfalt.

Durch die Einführung der neuen EU-Verordnungen für die Kennzeichnung von gentechnisch veränderten Lebens- und Futtermitteln sowie die Rückverfolgbarkeit von gentechnisch manipulierten Organismen können Verbraucher demnächst auf dem Etikett erkennen, ob Lebensmittel gentechnisch veränderte Rohstoffe oder Zutaten enthalten und diese bewusst vermeiden.

Die Ablehnung der Verbraucher von Gen-Food hat dazu geführt, dass derzeit Lebensmittelhersteller und Handel weitgehend Gentechnik in ihren Produkten ausschließen. Dies zeigt eine kürzlich veröffentlichte Umfrage von Greenpeace. Verbraucher können durch ihr Kaufverhalten und in dem sie die Lebensmittelhersteller aktiv zum Verzicht von gentechnisch veränderten Rohstoffen auffordern, erheblichen Einfluss auf den Anbau und die Verwendung von GVO ausüben, Kaufen Sie, wenn möglich, Produkte aus ökologischer Anbau. Damit haben Sie größtmögliche Sicherheit in Bezug auf Gentechnikfreiheit. Über Interessengemeinschaften/Verbraucherinitiativen oder Umweltschutzorganisationen, haben Sie die Möglichkeit, sich zu informieren oder sich aktiv zu engagieren.

Ein Gastbeitrag von Isabella Kober, Greenpeace-Gruppe Karlsruhe

Weitere Informationen erhalten Sie bei der Greenpeace-Gruppe Karlsruhe, Steinstr. 23, 76131 Karlsruhe, Tel. 0721/377771 oder im Netz unter www.greenpeace.de/karlsruhe

Die Linie 208 - eine Stadtrundfahrt in Baden-Baden

Eigentlich ist es schon lange ein Geheimtipp: Ohne den Bus zu wechseln kann man eine Stunde lang die Sehenswürdigkeiten Baden-Badens betrachten und sich einen Überblick über die Stadt verschaffen – und das sehr preiswert zum KVV-Tarif!

Wir vom Fahrgastverband PRO BAHN möchten Ihnen gerne einige Hinweise mit auf den Weg geben.

Die Linie 208 ist eine Ringlinie, die in drei Schleifen immer wieder an der zentralen Haltestelle Leopoldsplatz vorbei kommt. Insbesondere, wenn Sie aus Karlsruhe kommen, bietet es sich an, hier einzusteigen. Die Haltestelle befindet sich am östlichen Ausgang des Platzes nahe einem Zeitungskiosk. Die Abfahrtszeiten dort: alle Stunde von 9.07 bis 18.07 Uhr, samstags nur bis 13.07 Uhr. Sonntags verkehrt diese Linie nicht.

Was gibt es zu sehen? Steigen Sie ein in den kleinen Rundfahrbus!

Die Fahrt geht erst ein Stück die Sophienstraße entlang. Viele Häuser, die Sie dort sehen, waren früher Hotels. Inzwischen sind sie aber umgebaut zu Geschäfts- und Wohnhäusern. Der Bus biegt dann am Sonnenplatz ins Bäderviertel ein, die Altstadt, mit vielen schmalen Gassen, in denen Sie zahlreiche Restaurants finden. Bevor der kleine Bus die steile Steinstraße zum Marktplatz hochfährt, können Sie auf der rechten Seite einen Blick auf das imposante Gebäude des "Friedrichsbads" werfen. Es wurde 1869 bis 1877 als seinerzeit schönstes Badehaus Europas erbaut. Oben auf dem Marktplatz angekommen, der heute

nicht mehr als solcher benutzt wird, sehen Sie rechts die spätgotische Stiftskirche, das älteste Bauwerk der Altstadt. Sie diente ab 1391 als Grablage der badischen Markgrafen.

Weiter arbeitet sich der Bus durch enge, steile Gassen hoch zur Haltestelle "Neues Schloß". Wir befinden uns hier auf der Rückseite des Neuen Schlosses, ein sehr schöner Renaissance-Bau aus dem Jahre 1453. Seit 1923, dem Tod der badischen Großherzogin Luise, ist es leider unbewohnt und verfällt so allmählich. Wenn Sie links aus dem Busfenster sehen haben Sie erstens einen schönen Blick auf die Weststadt Baden-Badens und in die Rheinebene und zweitens, halb-rechts geguckt, sehen Sie das "alte Schloß" hoch oben auf den Battertfelsen. Es war seit dem 12. Jahrhundert der Sitz der Markgrafen von Baden, bis sie dann 1479 das eben erwähnte Neue Schloß zu ihrer Residenz machten. Weiter geht die Fahrt am Schloßgarten (rechts) vorbei durch einen kurzen Tunnel in die kleine Siedlung "Herrengut", die einstmals zur Hofhaltung der Markgrafen gehörte. Sehenswert ist dort das "Fürstenberg-Denkmal", ein Schutzengel aus weißem Marmor, der vor einer halbrunden Pergola aus Stein steht. Das Denkmal stiftete 1870 aus Anlaß eines glimpflich verlaufenden Unfalls seines Sohnes. Es ist erst auf der rechten Seite zu sehen, anschließend einer herrlicher Blick auf das Neue Schloß und Baden-Baden. Nach der Kreistour durch das Herrengut dann rechts die imposanten Jugendstilgebäude des Sanatoriums "Höhenblick".

Anschließend die Spitalkirche aus dem 15. Jahrhundert mit einem monumentalen Ölberg aus Sandstein.

Der nächste Stop heißt "Caracalla-Therme". Schon vor der Haltestelle konnten Sie einen Blick auf das große Außenschwimmbecken werfen. Wenn Sie ein Bad im Thermalwasser verschiedener Temperaturen in verschiedenen Innen- und Außenbecken nehmen wollen, müßten Sie hier aussteigen. Wir sind jetzt wieder in der Sophienstraße angekommen und bei der nächsten Haltestelle, dem Leopoldsplatz, schließt sich der Kreis unserer ersten kleinen Rundfahrt.

Die zweite beginnt mit einer Besichtigung der "Vergnügungsmeile" Baden-Badens: Sie fahren durch die enge Kreuzstraße und dann direkt auf die Kurhauskolonnaden und das Theater zu.

Das Theater, jetzt zur linken Seite, wurde 1862 mit der dafür komponierten Oper "Beatrice und Benedict" von Hector Berlioz eingeweiht. Rechts ein Blick auf das Kurhaus, von Weinbrenner 1824 als "neues Konversationshaus" errichtet. Auf der rechten Seite des Mittelbaus beherbergt es die prachtvollen Spielsäle des Casinos, welche sie vormittags besichtigen können. Um 14 Uhr beginnt dann dort der regelmäßige Spielbetrieb (Roulette usw.), bis 3 Uhr nachts, Bakkarat bis 6 Uhr morgens.

Weiter geht die Fahrt an der Synagoge (rechts) vorbei durch eine teure Villengegend. Wer sich für Rosenzucht interessiert, sollte im Sommer an der Haltestelle Moltkestraße aussteigen. Ein klein wenig die Straße heraufgegangen, befindet sich ein großer Rosengarten, in dem zur Rosenblüte Neuzüchtungen prämiert werden. Wir fahren an älteren und jüngeren Villen vorbei mit schönen Ausblicken auf Baden-Baden. Links den Michaelsberg hochgeschaut erkennen wir die Stourdza-Kapelle, die der rumänische Fürst Michael Stourdza 1864 für seinen früh verstorbenen Sohn erbauen ließ. Rechts wieder schöne Ausblicke auf die Stadt und dann fahren wir an den zahlreichen Gebäuden des Sanatoriums Dengler vorbei durch die Hochstraße wieder hinunter ins Oostal in

Zurück geht es durch den kleinen Tunnel, rechts aus dem Fenster geguckt sehen wir das Rotenbachtal mit einem kleinen See und dahinter die großen Gebäude der Rheumaklinik.



die Langestraße. Der nächste Halt heißt "Festspielhaus / alter Bahnhof." Wie erklärt sich das? Baden-Baden hatte bis 1977 eine Stichbahn von Baden-Oos nach Baden-Baden. Der Bahnhof hier, 1892 - 96 erbaut, war sehr prachtvoll mit fürstlichen Empfangsräumen. Als man 1997 nach einem Bauplatz für ein geplantes Festspielhaus suchte, bot sich die von Geleisen befreite freie Fläche hinter dem pompösen Empfangsgebäude des ehemaligen Bahnhofs an. 1998 wurde das Festspielhaus dann gebaut und heute ist das Bahnhofsgebäude das Empfangsgebäude des Festspielhauses und Eintrittskarten gibt es an den ehemaligen Fahrkartenschaltern. Wir fahren weiter. Rechts sehen wir das Badhotel "Badischer Hof", eines der ältesten Hotels mit Thermalquellwasser-Anschluß, d.h. die Hotelgäste haben die Möglichkeit in ihre Badewanne in ihrem Zimmer Thermalwasser einlaufen zu lassen. Früher gab es die Möglichkeit in vielen Hotels und Badeherbergen, sie wurde aber im Laufe der Zeit immer mehr eingeschränkt, weil die Schüttung der heißen Quellen beschränkt ist. Heute gibt es nur noch zwei Hotels mit diesem Badekomfort.

Wir überqueren jetzt die Oos. Hier fängt die Lichtentaler Allee an, die allerdings erst Kaiserallee heißt. Auf der rechten Seite sehen Sie jetzt die Trinkhalle und daneben noch einmal das Kurhaus in seiner ganzen Breite. Die Trinkhalle, ein Schüler von Weinbrenner erbaute sie 1840, war früher ein gesellschaftlicher Treffpunkt. Man traf sich hier, unterhielt sich, las in einheimischen und ausländischen Gazetten und trank hier das Wasser der Friedrichsquelle. An der hinteren, oberen Mauer zieht sich ein Fries aus 14 Fresken entlang, die die Legenden der näheren und weiteren Umgebung erzählen. Heute sind in der Trinkhalle ein Informationszentrum und ein Café untergebracht. Unser nächster Halt ist wieder der inzwischen bekannte Leopoldsplatz und wir beginnen mit unserer dritten und letzten kleinen Rundfahrt:

Zuerst geht es durch die Lichtentaler Straße, die enge Verbindungsstraße zwischen Leopoldsplatz und Augusta-

platz. Am Anfang des Augustaplatzes gleich links sehen Sie das "Goldene Kreuz", ein Gründerzeitpalast aus dem Jahre 1891. Im sehenswerten Innenhof befindet sich ein Restaurant mit einem Guide-Michelin-Stern. Auf der rechten Seite die Reste des Palais Gagarin, in dem sich heute ein Bistro und eine Bar befinden. Abgeschlossen wird der Platz am westlichen Ende von Kongresshaus (rechts) und am südlichen von der monumentalen neugotischen evangelischen Stadtkirche. Am Gausplatz, der nächsten Haltestelle fällt uns links, etwas zurückversetzt im grünen wieder eine Kirche auf. Es ist die St. Johannis-Kirche, 1867 von einem Londoner Architekten für die englische Gemeinde in Baden-Baden erbaut. Unser Bus überquert jetzt die Oos und die bekannte Lichtentaler Allee und schlängelt sich die steile und kurvenreiche Hermann Sielcken-Straße (benannt nach dem deutsch-amerikanischen Kaffeekaufmann, der auch ein großer Gönner Baden-Badens war) hoch und oben angekommen, nach einer steilen Linkskehre, können Sie das größte Villenanwesen Baden-Badens bewundern, das Gut "Maria Halden". Es ist ein großes Parkgelände mit einer mehrfach erweiterten Villa und Pförtner-, Schweizer- und Gärtnerhäusern. Das Gut ließ Ende des 19. Jahrhunderts Werner von Siemens anlegen. Es hat mehrfach den Besitzer gewechselt, der letzte war der Industrielle Hermann Grundig. Unten in der Lichtentaler Allee angekommen biegt unser Bus rechts in die Gunzenbachstraße ein. Dort auf der linken Seite steht das Hirtenhäuschen. Es diente der Kaiserin Augusta, der Gemahlin von Kaiser Wilhelm I bei ihren Alleepaziergängen als Rastplatz. Auf halber Höhe der Gunzenbachstraße dreht der Bus um und fährt zurück über den Bertholdsplatz und die Lichtentaler Straße zum Augustaplatz, womit wir unsere drei Rundfahrten abgeschlossen haben. – Und wir hoffen, daß es Ihnen Spaß gemacht hat.

Siegfried Elze und
Johannes Hertel

90 Jahre Merkur-Bergbahn in Baden-Baden

Die Merkur-Bergbahn ist dieses Jahr 90 Jahre alt! Dieses Jubiläum wird vom 19.7. bis 23.7. auf dem Merkur in Baden-Baden gefeiert.

Auf 3 interessante Veranstaltungen möchten wir Sie hinweisen: Im "alten Wartesaal" in der Talstation wird ein Info-Stand eingerichtet zur Geschichte und Entwicklung der Standseilbahn. Außerdem wird die Möglichkeit geboten, täglich an Bergbahnführungen teilzunehmen, um einen Einblick in die Technik zu bekommen. Und als besonderer Leckerbissen verkehrt vom 19.7. bis 23.7. im Pendelverkehr ein ehemaliger O-Bus der Verkehrsbetriebe Baden-Baden mit einem Generatoranhänger – also ohne Oberleitung – im 30-Minutentakt von 10 bis 18 Uhr zwischen der Talstation der Merkurbergbahn und der Haltestelle Friedrichshöhe.

Der 1954 bei Henschel gebaute O-Bus wurde im Trolleybusmuseum Sandroft in England wieder in den Originalzustand von Baden-Baden der 60er Jahre zurückversetzt. Er wird für diese Veranstaltung extra aus Großbritannien nach Baden-Baden überführt.

Zu erreichen ist die Merkurbergbahn mit den Omnibuslinien 204 (aus der Innenstadt) und 205 (vom Bahnhof Baden-Baden). An diesem Wochenende verkehren beide Omnibuslinien bis ca. 0.30 Uhr.

Terminhinweis

19.07.-23.07.: 90 Jahre Merkur-Bergbahn Baden-Baden

Informationen zu Geschichte und Technik der Standseilbahn, Führungen, Pendelverkehr mit ehemaligem O-Bus der Verkehrsbetriebe Baden-Baden zwischen Talstation und Friedrichshöhe.

(Die Merkurbergbahn ist zu erreichen mit den Buslinien 204 und 205)

Barrierefreie Bahnsteigzugänge - Wunsch und Wirklichkeit

Barrieren nur für „Behinderte“?

Bei der Überschrift denken viele wohl an Rollstuhlfahrer und ihre Probleme im öffentlichen Verkehr. Manche mögen fragen, ob öffentliche Verkehrseinrichtungen hierfür aufwendig ausgebaut werden sollen, oder ob, wie ein mit dem Autor befreundeter Verkehrspolitiker meint, ein Behindertenfahrdienst vielleicht die bessere Lösung wäre.

Bei solchen Überlegungen übersieht man leicht, daß es außer Rollstuhlfahrern noch viel mehr Menschen mit eingeschränkter Mobilität gibt, für die eine längere Treppe ein unüberwindliches Hindernis darstellt. Hierzu gehören Menschen, die wegen (Alters-) Krankheiten die Knie nicht mehr beugen und belasten können, oder die sich beim Gehen auf Krücken stützen müssen. Aber auch gesundheitlich weniger stark eingeschränkte Menschen gehören dazu, wenn sie schwere Gegenstände mitführen, die sie zwar auf Rollen schieben oder ziehen, aber nicht eine längere Treppe hinauf tragen können: Kinderwagen, große Reisekoffer, gefüllte Einkaufsroller, Fahrräder. Auch der Autor kann wegen einer Muskel-erkrankung keine schweren Gegenstände mehr tragen, so daß viele Orte, die er früher mit Bahn und Fahrrad gerne besuchte, jetzt wegen der Treppen unerreichbar sind.

Aktuelle Situation

Der Karlsruher Hauptbahnhof zeigt sich zweigeteilt: Die Gleise 1 bis 10 in der Bahnhofshalle sind vorbildlich mit Aufzügen und teils auch mit Rolltreppen ausgestattet. Nur über Treppen erreichbar sind die Gleise 11 bis 14 außerhalb der Halle, sowie die Gleise 101 bis 103 des „Pfälzer Bahnhofs“.

Bei den Stationen Maxau, Knielingen, Mühlburg, und Karlsruhe-West ist nur jeweils einer von zwei Bahnsteigen barrierefrei zugänglich. Mobilitätseingeschränkte Reisende können dort also nur in jeweils eine Richtung fahren und müssen ihre Reisen genau planen. In Hagsfeld kann man alle Bahn-

steige ohne Treppen nur erreichen, wenn man einen größeren Umweg über die Straßenbrücke mit einbezieht. In Durlach ist nur einer von 6 Bahnsteigen ohne Treppe erreichbar, nämlich der am Bahnhofsgebäude liegende, sogenannte „Hausbahnsteig“. Hier ist jedoch geplant, zur Inbetriebnahme der S-Bahn Rhein-Neckar im Winter 2003 die Bahnsteigzugänge behindertengerecht umzubauen.

Bei den größeren Orten und Umsteigestationen der Umgebung können nur die in den letzten Jahren erneuerten Bahnhöfe von Baden-Baden, Bühl, Achern, und Germersheim gute Noten erhalten. Alle Bahnsteige haben hier Rampen oder Aufzüge. Schlecht sieht es dagegen aus in Rastatt, Wörth, Winden, Landau, Graben-Neudorf, Bruchsal und Pforzheim. Hier haben alle Bahnsteige außer dem Hausbahnsteig nur Treppen.

Seit Jahrzehnten ist der bauliche Zustand dieser Bahnhöfe unverändert, und es sieht nicht so aus, als ob sich daran in nächster Zeit etwas ändern wird. Eine Ausnahme ist der Bahnhof von Bruchsal, der genauso wie Durlach für die S-Bahn Rhein-Neckar umgebaut werden soll.



Viele kleinere Ortschaften haben erfreulicherweise fast alle direkte Zugänge ohne Treppen. Sie profitieren oft von unmittelbar neben dem Bahnhof liegenden Bahnüber-

gängen, Brücken oder Unterführungen für Straßen. Durchweg barrierefreie Zugänge haben die Stationen der neu eingerichteten S-Bahn-Linien, beispielsweise ins Murgtal.

Ebenerdige Gleisübergänge?

Eine Verbesserung der Zugänge scheitert meist nicht am guten Willen der Betreiber, sondern an den Finanzen. Meist ist ein barrierefreier Umbau von Bahnhöfen nur im Rahmen von Verkehrsprojekten möglich (und bei Neubauten mittlerweile Pflicht), die mit

Bundes- und Landesmitteln bezuschußt werden, beispielsweise die S-Bahn im Murgtal oder Rhein-Neckar.

Bei Bahnhöfen, für die solche Projekte nicht in Aussicht stehen, sollte deshalb überlegt werden, ob eine Verbesserung nicht auch kostengünstiger erreicht werden kann. Anstatt die Reisenden mit Fahrstühlen, Rolltreppen oder langen Rampen über oder unter die Gleise zu leiten, könnten diese die Gleise ebenerdig überqueren, solange kein Zug durchfährt.

Natürlich muß sich die jeweilige Situation am Bahnhof für eine solche Lösung eignen und man braucht Siche-



rollschranke bei Kandel
rungen. Im Großraum Karlsruhe gibt es viele existierende Beispiele für ebenerdige Übergänge mit unterschiedlichen Sicherungen:

Eine preiswerte Maßnahme sind „Drängelgitter“ genannte Absperrungen. Sie zwingen den Reisenden zum Slalom, bei dem er nacheinander in beide Richtungen entlang des Gleises blickt und herannahende Züge erkennen kann. Diese Lösung setzt voraus, daß die Strecke weit einsehbar ist und sich die Züge langsam nähern. Eingesetzt sind sie bspw. auf den meisten Stationen im Murgtal.

Ist die Bahnstrecke wegen einer Kurve nicht weit genug einsehbar oder gibt es schnell durchfahrende Züge, so braucht man eine zusätzliche Sicherung, wenn sich ein Zug nähert. Dies kann ein Lichtsignal sein, wie bspw. in Bischweier, oder eine Schranke, wie bspw. in Kandel. In Forchheim wird mit einer Schranke sogar der Überweg über eine Hauptstrecke gesichert, auf der schnelle ICE und Güterzüge durchfahren!

Kostenlose Radmitnahme

Im Ausland gibt es, anders als in Deutschland, auch größere Bahnhöfe mit Gleisübergängen, die nur durch ein Warnschild gesichert sind, beispielsweise in Saint-Die in den Vogesen. Die Reisenden sind dort wohl daran gewöhnt, vor dem Überschreiten der Gleise Ausschau zu halten. Können das die Deutschen nicht?

Vorschläge für einige Bahnhöfe

Im Raum Karlsruhe gibt es einige Bahnhöfe, bei denen man die bisher fehlenden barrierefreien Zugänge schaffen könnte, indem man die ebenerdigen Übergänge am Ende der Bahnsteige wieder in Betrieb nimmt, die früher dem Bahnpersonal zum Queren mit Gepäckwägelchen dienten. In Landau, Wörth und Rastatt sind solche Übergänge noch erhalten, allerdings ist ihre Benutzung verboten, in Winden und Pforzheim sind sie entfernt worden.

Sicherlich kommt eine Wiederinbetriebnahme dieser Übergänge in Rastatt und Pforzheim nicht in Frage, da dort die Strecken stark befahren sind, auch von schnell durchfahrenden Zügen, und die Gleise in Kurven liegen.

In Landau, Winden und Wörth erscheint dagegen eine Nutzung dieser Übergänge als Ergänzung zu den Treppen möglich: Die Strecken sind weit einsehbar, die Züge fahren langsam in die Bahnhöfe, und es gibt keine schnell durchfahrenden Züge.

Da die Bahnhöfe mit Personal besetzte Stellwerke haben, könnten die Übergänge von dort aus überwacht und Signale oder Schranken von dort aus gesteuert werden. Die Signale oder Schranken könnten auch von den fahrenden Zügen automatisch gesteuert werden. In jedem Fall wäre eine solche Lösung billiger zu realisieren als der Einbau und Betrieb von Aufzügen.

Recht und Gesetz

Leider können solche Vorschläge leicht im Paragraphen-Dschungel der Vorschriften steckenbleiben wie der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und

Kopf frei,
Buch auf, ...



BUCH
HAND
LUNG
am
KRONEN
PLATZ GmbH

... loooooo!

24 Stunden: www.kronenplatz.de

Fritz-Erler-Straße 1-3 • 76133 Karlsruhe
Tel. 0721/37 77 75 • Fax: 0721/37 75 75

zusätzlichen Betriebsvorschriften der Verkehrsbetreiber, also bspw. der DB. Bei den Genehmigungen gibt es einen großen Ermessensspielraum. An einem Ort realisierte Lösungen können an einem anderen vergleichbaren Ort auch abgelehnt werden. Zudem ändern sich die Vorschriften im Laufe der Zeit, so daß es früher realisierte Lösungen gibt, die zwar "Bestandsschutz" haben, die aber heute nicht mehr genehmigt würden.

Aber hoffentlich denken die Planer und Entscheider immer auch daran, daß es nicht nur um das Erfüllen von Vorschriften geht, sondern um die Lebensqualität der großen Gruppe von Menschen mit eingeschränkter Mobilität, zu der sie selbst vielleicht auch einmal gehören.

Wolfgang Melchert

In der letzten Ausgabe berichtete ich, dass man in B-W das Rad kostenlos mitnehmen kann. Einige meldeten, dies sei nur möglich, wenn man mit einem Verbundfahrtschein fährt, mit DB-Fahrtschein aber nicht. Mir war das leider nicht bekannt. Aber diese Nachricht ist schon wieder überholt! Mittlerweile geht es auch mit DB-Fahrtscheinen. Details siehe www.bahnbundbike.de, eine Seite des ADFC B-W. Dort finden sich auch die Strecken ohne kostenlose Mitnahme oder mit speziellen Regeln. Nicht ohne Tücke ist die Mitnahme Mo-Fr bis 9⁰⁰, wie ein "Erwischer" telefonisch klagte. In Trams und Bussen untersagt, ist es in DB-Zügen erlaubt, aber kostenpflichtig! Bloß sind die KVV-Radfahrtscheine aus den Automaten verschwunden. Laut KVV-Tarif gilt auch eine 2-Zonen-Einzelfahrkarte für Erwachsene.

Heiko Jacobs

Fahrradzüge und -busse

Wo kann man das testen? Z.B. in den 2 Fahrradzügen an **Sonntagen** ab Karlsruhe:

1.: Ins Albtal vom 1.4.-1.11.:

9:00 Hochstetten
9:48 KA-Marktplatz
10:20 Ettlingen-Stadt
10:43 Bad Herrenalb

2.: Ins Murgtal vom 1.5.-19.10.:

8:11 Karlsruhe Hbf
8:40 Rastatt
9:28 Forbach
10:04 Baiersbronn
10:30 Freudenstadt

Außerdem gibt es (noch? Gerüchteweise zu wenig genutzt!) den **Velo Bus**, 1.5.-19.10.: z.B. Sa. 8:00, 11:20, 14:10 Rastatt-Unterstmatt, tw. zur Talsperrung und Sonntags 7:30, 13:05 ab Rastatt und 9:35, 15:00 ab Forbach nach Unterstmatt/Schwarzenbachtal-sp. Mehr im KVV-Kursbuch oder bei Südwestbus 0721 / 966 86 10 bzw. www.suedwestbus.de

Heiko Jacobs

Bahnstrecke Landau-Germersheim

Während Anfang des Jahres der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr in der Südpfalz beschloss, die Strecken Wörth-Germersheim, Wörth-Winden-Landau-Neustadt, Winden-Bad Bergzabern, Landau-Annweiler-Pirmasens und Landau-Herxheim-Rülzheim (letzteres mit Teil-Neubaustrecke) gemeinsam in einer standardisierten Bewertung auf die Tauglichkeit für eine Elektrifizierung bzw. teilweise für einen Stadtbahnbetrieb zu untersuchen, hört man von einer weiteren Strecke in der Südpfalz, nämlich der von Landau nach Germersheim, nichts in diese Richtung. Daher kam in der Runde des Stammtisches der BUZO AG Verkehr die Idee auf, sich diese Strecke mal anzuschauen, was wir dann vor einigen Wochen zu dritt (Wolfgang Melchert als "Reiseleiter", Uwe Haack und ich) mit Rad und Bahn umsetzten. Bei der Anfahrt mit dem Zug nach Landau war aus dem Zug heraus zu sehen, dass die Strecke nach Herxheim offensichtlich schon von den Gleisen im Landauer Bahnhof abgetrennt ist. Im Zuge der weiteren Radtour zeigte sich, dass im Gegensatz dazu die Anbindung der 1998 stillgelegten Strecke Germersheim-Landau an beiden Enden noch intakt ist. Dies ist sozusagen umgekehrt proportional zum Status der Bahntrassen. Die nach Herxheim steht unter einem Trassensicherungsprogramm des Landes,

darf also nicht umgenutzt werden. Aus kompetenter Quelle war aber zu hören, dass es an mindestens einer Stelle Begehrlichkeiten auf Aufhebung der Trasse gibt, falls die Bewertung negativ ausfällt. Die gleiche Quelle sagt aber, dass Landau-Germersheim nicht in der Trassensicherung sei.

Dass hier, wie unsere Tour dann zeigte, die Gleise noch komplett liegen (obwohl der Eisenbahnatlas von Schweers+Wall die Strecke schon fälschlich als abgebaut bezeichnet), lag zum einen wohl daran, dass ehemals die Militärs Interesse an der Erhaltung der Strecke hatten (mittlerweile aber entfallen), zum anderen ist auf der Landauer Seite noch Güterverkehr auf einem kurzen Teilstück, sogar noch



recht aktiv, wie man an Spuren erkennen konnte. 1 km nachdem die Strecke aus Landau raus nach Osten abknickt, zweigt ein Anschlussgleis ab, dass beim Vergleich von diversen Karten offenbar vor nicht allzu langer Zeit zu einer Müllumschlaganlage verlängert wurde.

Erst nach dem Abzweig ist sie stillgelegt, aber mit noch vorhandener Weiche. Allerdings geht es ab hier mit dem Zustand der Strecke abwärts. An einzelnen Übergängen sind die Rillen zuasphaltiert und oft ist die Strecke überwuchert oder sie wird als Lagerplatz benutzt. Die Sicherungseinrichtungen der Übergänge sind aber meistens noch vorhanden.

Ziel der Tour war aber nicht nur, den aktuellen Zustand der Infrastruktur zu begutachten, sondern auch die Relation der Strecke zur vorhandenen Bebauung anzuschauen. Denn dies wäre für eine Reaktivierung wichtig. Im Ost-



teil der Strecke führt diese recht weit weg an Ortschaften vorbei. Von Dammheim und Bornheim ist sie durch rund 500 m Acker getrennt, Hochstadt liegt sogar über einen Kilometer weg. Direkt an der Strecke liegt aber in Höhe von Bornheim ein Zentrum mit Verbraucher- und Baumärkten. Es könnte durchaus sinnvoll sein, Stadtbahnlinien, die sonst in Landau enden würden, dorthin zu verlängern.

Im Westteil sieht es dagegen anders aus: die nächsten Orte Zeiskam, Lustadt, Westheim und Lingenfeld liegen direkt an der Strecke. Wenn auch teilweise nur einseitig, so liegen sie aber doch zum großen Teil in einem Streifen von 500 m links und/oder rechts der Strecke und sind somit gut von der Bahn aus erschließbar, insbesondere bei der Anlage weiterer Haltepunkte.

Im Vergleich dazu liegen die Orte an der zu untersuchenden Strecke Landau-Herxheim meist ungünstig zur Bahn, sind aber größer, vor allem Offenbach und Herxheim. Angesichts vorhandener Strecke und günstiger Topographie wäre eine Reaktivierung von Germersheim-Landau aber eigentlich nicht so abwegig, entweder als Stadtbahnstrecke, analog zur S3/S31, oder auch als Verlängerung von in Landau endenden Regionalbahnen.

Heiko Jacobs

mehr
Auswahl+Angebote
Trekking-Reiseräder-Falträder
Mountainbikes-Tandem-Rennräder
Kinderanhänger-Citybikes
bei Ihrem Spezialisten
Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net
RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

„Mobil ohne Auto“ 2003 in Ettlingen

Die Veranstaltungen zur Aktion „Mobil ohne Auto“ wurden in Ettlingen wieder vom Herrn Endemann vom Planungsamt organisiert und koordiniert. Die Albthalverkehrsgesellschaft hat einen Teil ihres Betriebsgeländes in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs Ettlingen-Stadt zur Verfügung gestellt und somit war der Ort der Hauptaktivitäten nahe an der Innenstadt und günstig für Fußgänger, Fahrradfahrer und Benutzer des ÖPNV gelegen. Aber leider war das Gelände von außen nicht zu erkennen, daher kamen nur diejenigen dorthin, die von der Aktion wussten und sie gezielt aufsuchten. Eine stattliche Anzahl von Helfern hat aktiv am Gelingen der Aktion mit vielfältigen Angeboten mitgewirkt:

Pendelfahrten mit einer historischen Bahn (AVG), Mobilitätsberatung (AVG), Integriertes Fahrrad Projekt (Planungsamt der Stadt Ettlingen), Fahrradmarkt (SPD), Rund ums Fahrrad (ADFC), Geschicklichkeitsparcours (AMC Albgau), Car-Sharing (stadtmobil), Fahrradcodierung (Polizei), Beratung rund ums Rad (Firma Radial), Fahrradkuriere (Per Rad), Erfrischungsgetränke, Informationen (Stadtwerke),... (ohne Anspruch auf Vollständigkeit und Wertung der Reihenfolge)

Im 5. Jahr der Aktion wurde die Veranstaltung insofern erweitert, als diesmal für die Unterhaltung ein Duo und die türkische Volkstanzgruppe gesorgt haben und ein Stand die Besucher mit Speisen und Getränken versorgt hat. Abseits der Hauptveranstaltungsartsortes fanden folgende Aktivitäten statt:

Öffnung des Bismarckturmes (Schwarzwaldverein), Erkundungsradtour (BUND). Die Schillerschule Ettlingen und der VCD hatten ihre Stände im Albthal und konnten an diesem Tag am Sägewerk Fischweier zwei Ausstellungshäuschen der Firma Schönthaler benutzen,

was die Arbeit erheblich erleichterte und uns im Falle von Unwettern sicheren Schutz vor Unbill geboten hätte. Das Wetter hat sich zum Glück von der günstigen Seite gezeigt und bei den hohen Temperaturen war zu erwarten, dass die Auto-, Rad- und Fußwanderer ausgiebig von den von der Schillerschule angebotenen Getränken und vom Imbiss Gebrauch machen würden.

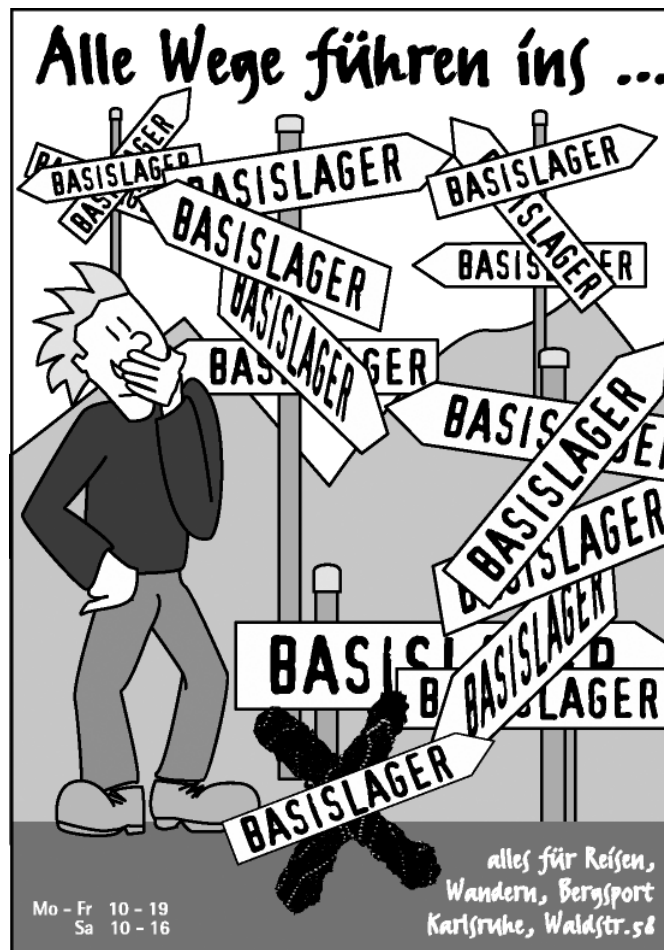
Am Sonntagmorgen am 15.06. 2003 brachte der lokale Sender SWR4 die für Autolenker erfreuliche Meldung „keine Staus“; die Aktion „Mobil ohne Auto“ wurde leider mit keinem Wort erwähnt. Nachdem im Laufe des Tages die Rundfunkredakteure zufällig informiert wurden, kam am Nachmittag die entsprechende Meldung über den Äther: „Mobil ohne Auto in Aktion!“ Und am Abend schien die wichtigste Tagesmeldung „mit den -zig Tausend Teilnehmern bei Mobil ohne Auto“ zu sein. Unsere Erfahrungen waren eher ernüchternd. Es sieht danach aus, dass die Aktion „Mobil ohne Auto“ in breiten Bevölkerungskreisen nicht bekannt

und/oder nicht angenommen wird. Die Straße vor unseren Ständen zwischen Fischweier und Schöllbronn/Völkersbach war die ganze Zeit von Autos und Motorrädern stark benutzt, aber auf dem Graf-Rhena-Weg waren verhältnismäßig wenige Rad- und Fußwanderer unterwegs.

Die Kooperation mit der Schillerschule hat sich für den VCD günstig ausgewirkt. Die von den Helfern der Schule eifrig angebotenen Getränke und Häppchen haben die Radfahrer angelockt und während eine Pause eingelegt und Durst und Hunger gestillt wurden, konnten die Räder nachgesehen werden. Wie schon bei früheren Reparaturangeboten festgestellt, waren auch diesmal die Fahrräder verhältnismäßig neu und insofern gut in Schuss. Fahrradcomputer (Kilometerzähler) konnten ohne Betriebsanleitung nicht eingestellt werden, dagegen bereitete das Nachstellen der Kabelzüge kaum ernste Schwierigkeiten. Ein paar Dynamos wurden justiert. Auf die durchgebrannten Birnchen in zwei Rück-

lichtern wurde aufmerksam gemacht; an einem strahlenden Sonntag ist das Radfahren dadurch nicht gefährdet. Die Hilfe war vor allem nötig, als Luft bei zwei Reifen entwichen war. Die Reparatur entwickelte sich zu einer kleinen Lehrstunde für interessierte Kinder und Erwachsene. So lange die Räder vor allem mechanische und ein paar elektrische Probleme bereiten, sind die Reparaturen auch von interessierten Laien möglich; die zwei Flicker hielten dicht und damit konnte der Weg für die Betroffenen in eine glückliche Zukunft fortgesetzt werden.

Walter Suppanz



Haltestelle Vogesenbrücke?



Die neuen Märkte auf dem Metz-Areal neben ProMarkt und Praktiker an der Vogesenbrücke wachsen deutlich sichtbar in die Höhe. Aber wie sieht die verkehrliche Erschließung des Areals aus? Nun, auch da sieht man gerade Bauarbeiten: Man erweitert die zweite Zufahrt zum Gelände. Das war's. Der sicher zunehmende Autoverkehr fließt weiterhin zur Hälfte durch die nördliche Ecke Grünwinkels. Und wie kommt man ohne Auto hin?

Die nächsten Halte der Bahn, Entenfang und Eckener Straße, liegen ca. 900 m auseinander, die Märkte liegen exakt dazwischen! 800 bis 900 m Weg sind es so ohne Trampelpfad (s.u.) zur Tram. Der Bus hält etwas näher, aber fährt deutlich seltener und die meisten müssen dann umsteigen.

Und wenn man doch vom Entenfang rüber läuft oder mit dem Rad aus der Stadt kommt, dann steht man vor der

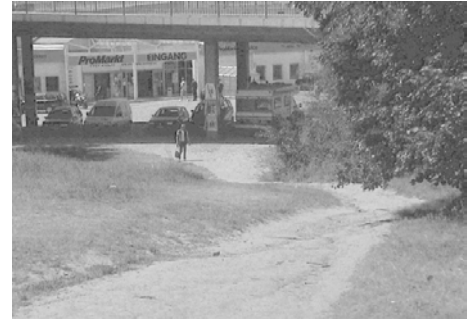
Wahl, entweder einen Umweg zu nehmen, der 2x den Kfz-Verkehr kreuzt, oder den direkten Trampelpfad zu benutzen, der sich im Laufe der Jahre gebildet hat. Dieser zeigt übrigens vorzüglich, dass jetzt schon ein Bedarf vorhanden ist, die Märkte nichtmotorisiert zu erreichen. Bei schlechtem Wetter ist der Pfad aber nicht ganz ungefährlich, ich selbst kam schon mehrfach ins Schlittern.

Aber auch wenn man die Märkte mal links liegen lässt: Wer die Strecke über die Vogesenbrücke radeln will, merkt, dass sie nicht unbedingt neuzeitlichen Anforderungen an eine Radverkehrsführung entspricht. Eine Rampe ist für Räder unzumutbar steil, mit Anhänger selbst schiebend kaum zu bewältigen. Und es ist für Autofahrer, die über diese Brücke fahren, angesichts des großzügigen Ausbaus ziemlich verlockend, viel zu schnell die Brücke runter zu fahren und so zu schnell auf die Kreuzung zuzufahren. Nicht ganz ungefährlich.



Es besteht also mehrfacher Handlungsbedarf, deswegen tritt der VCD nun an Gemeinderats-Fraktionen, Stadtverwaltung und VBK mit dem Vorschlag heran, dort eine zusätzliche Haltestelle einzurichten:

Eine Haltestelle dort läge knapp 500 m von den anderen entfernt, ein übliches Maß in der Stadt. Es liegen nicht nur die Märkte in der Nähe, sondern auch der nördliche Teil Grünwinkels wäre im Einzugsgebiet der neuen Haltestelle, eine deutliche Angebotsverbesserung gegenüber den heutigen Bussen. Auch die Badisch Bühn, an vielen Abenden das Ziel hunderter Besucher, liegt im Einzugsgebiet. Die Haltestelle wäre also ganztägig gut ausgelastet. Es entstünde zudem eine weiterer



rollstuhlgerechter Haltepunkt im städtischen Netz.

Als Nebeneffekt könnte man den anderen Verkehr neu ordnen. Die notwendige Ampel zur Querung der Straße und die Verschwenkung hätten eine entschleunigende Wirkung. Außerdem könnte der Verkehr zu den Märkten mit dieser Ampel direkt dorthin geführt werden, ohne Umweg durch Grünwinkel. Auch könnte man in diesem Zusammenhang dem Radverkehr Radspuren auf der Brücke selbst einrichten anstelle der Berg- und Talfahrt. Natürlich würde auch der Trampelpfad zum richtigen Weg ausgebaut.

Zwischen den beiden Fixpunkten Vogesenbrücke und der Zufahrt auf der Nordwestseite passt von der Länge her eine typische 80 m lange Haltestelle genau rein. Die heutigen separaten Ausfädelspuren entfallen teilweise, um die nötige Breite zu erhalten (s. großes Bild), was aber die Leistungsfähigkeit der weiter gut ausgebauten Straße kaum beeinträchtigen dürfte.

Und die Kosten? Vermutlich ein einstelliger Millionenbetrag. Der Löwenanteil dabei geht zu Lasten der Tram, d.h. der Gesamtbetrag ist (analog zur Kombilösung) als ÖV-Maßnahme mit 85% bezuschussbar. Wenige 100.000 Euro wären der städtische Anteil. Die ALDI-Zufahrt Neureut-Heide, die geplante Nordtangentialfinanzierung oder auch der WalMart-Bus sind Beispiele, dass Betriebe durchaus bereit sind, in Verkehrsanbindungen zu investieren. Vielleicht wäre eine Beteiligung auch hier möglich, wenn die Stadt diese sinnvolle Maßnahme nicht alleine finanzieren kann.

Heiko Jacobs

immer
Service + Beratung
Fachwerkstatt-Kundendienst
Probefahren-Testräder
und alles rund ums Rad
einfach reinschauen
Waldstrasse 58 0721 22238 www.radundtat.net
RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Standseilbahnen in Baden-Württemberg

Das Seilbahnungsglück im österreichischen Kaprun und die daraus resultierenden strengeren Sicherheitsauflagen des Landesamts für Geologie und Bergbau in Freiburg für die Standseilbahnen in Baden-Württemberg haben uns veranlasst, die infrage kommenden Bahnen einmal zu besuchen. Hier das Resümee.

Fangen wir mit den gefährdetsten an:

Heidelberg

Die untere Standseilbahn vom Kornmarkt zur Molkenkur fährt schon seit 1962 mit sog. Großraumwagen (Fassungsvermögen 100 Personen), aber diese sind inzwischen auch schon wieder zu klein geworden für den jährlichen Fahrgastandrang von ca. 600 000 Personen, sodaß der Betrieb am 31.10.2003 eingestellt wird, die Bahn umgebaut und den neuesten Sicherheitsbestimmungen angepasst wird, neue noch größere und behindertengerechte Wagen mit besserem Brandschutz beschafft werden und im Frühjahr 2004 wird dann der Fahrbetrieb wieder aufgenommen.

Schlechter sieht es mit der oberen Bergbahn, der Königstuhlbahn aus. Sie wurde 1907 erbaut, wohl immer sorgfältig gewartet aber kaum den neueren Sicherheitsbedingungen angepasst, so dass sie leider im diesem Jahr am 30.4. eingestellt werden musste. Die Beförderung der Fahrgäste wurde inzwischen von Omnibussen übernommen. Die Auflagen des Landesamts in Freiburg lauten: Antrieb, Bremsen und Fahrzeuge erneuern. Als man damit an die Öffentlichkeit trat, gab es vorallendingen wegen der Abschaffung der historischen Fahrzeuge Proteste aus der Bevölkerung, die zu Unterschriftensammlungen führte. Inzwischen sieht auch die Heidelberger Straßenbahn, die Betreibergesellschaft der Bergbahnen,



ein, dass aus touristischen Gründen die alten Wagen erhalten bleiben sollten. Man ist jetzt bei der HSB dabei mit einer Waggonbaufirma und dem Landesamt in Freiburg ein gemeinsames Konzept zu entwickeln, wie man die alten Fahrzeuge erhält, sie aber mit einer neuen Technik ausrüsten kann. Umbaukosten für alles: 7 Mio. EUR. Wann die Bahn wieder in Betrieb gehen kann, ist bis jetzt noch offen.

Stuttgart

Das Schicksal einer Stilllegung drohte auch der Standseilbahn, die in Stuttgart vom Südheimer Platz zum Waldfriedhof fährt; sie gilt übrigens als Straßenbahnlinie und kann mit VVS-Fahrkarten benutzt werden.

Die Betriebserlaubnis dieser Bahn lief am 30.6. ab. Aber fest steht auch bei der Stuttgarter Straßenbahn (SSB), dass die Standseilbahn erhalten bleiben soll. Die Modernisierung kostet ca. 3 Mio. EUR. Es müssen – wie in Heidelberg – Antrieb, Bremsen und Elektrik erneuert werden. Die Holzwagen (Baujahr 1928) können erhalten bleiben, müssen aber mit Sprechanlage, Notausstieg und einer Notstromversorgung ausgerüstet werden. Der entsprechende Umbau soll jedoch erst im Herbst beginnen. In letzter Minute erteilte die Aufsichtsbehörde eine Ausnahmegenehmigung für die Fortsetzung des Betriebs bis zum 3.11.2003. Diese Genehmigung ist allerdings an Auflagen geknüpft. Es muss umgehend eine Revision durchgeführt werden, dabei ist das Seil auszutauschen. Und das Platzangebot der beiden Wagen wird von 74 auf 35 Personen heruntersetzt. Grundsätzlich wird aber darüber nachgedacht, für die Seilbahn eine eigene Betreibergesellschaft zu gründen um "mehr Transparenz für die Sonderlast zu erreichen" (SSB). Und um etwas Geld zu sparen, sollen die Betriebszeiten in den Randstunden gekürzt werden. Das Defizit beträgt jährlich immerhin 900.000 EUR.

Nicht von Stilllegungen bedroht sind die restlichen Standseilbahnen in Baden-Württemberg:



Bad Wildbad und Karlsruhe

Die Sommerbergbahn in Bad Wildbad will die ihr gemachten Auflagen aus Freiburg nach und nach erfüllen. Bei der Turmbergbahn in Karlsruhe gibt es, wenn überhaupt, auch nur geringen Nachrüstungsbedarf. Sie ist immerhin die älteste noch in Betrieb seiende Standseilbahn in Deutschland. Baujahr 1888, 1966 wurde sie vom "Wasserbetrieb" auf elektrischen Antrieb umgestellt.

Künzelsau und Bad Herrenalb

Die beiden jüngsten, vollautomatischen Standseilbahnen, die in Künzelsau (Baujahr 1999) und die in Bad Herrenalb, die Falkenburg-Bergbahn, die einem Schrägaufzug sehr ähnelt (Streckenlänge 117 m bei einer Steigung von 64%) sind natürlich auch die sichersten.

Baden-Baden

Als letztes die Merkurbergbahn in Baden-Baden. Sie gilt heute ebenfalls als eine der sichersten im Land. Der Innenraum der zwei Wagen wurde 2002 mit schwer entflammablem Material ausgebaut, es wurden ein Notausstieg und ein Rauchmelder eingebaut und 2003 noch eine Baumfallsicherung. Die Vollautomatik ermöglicht es dem Fahrgast die Bahn mit eigenem Fahrbefehl selbst zu betreiben oder sie wird bei großem Andrang im Taktbetrieb gefahren.

Zum Schluß noch eine Einladung: Die Merkurbergbahn ist dieses Jahr 90 Jahre alt. Das Jubiläum wird vom 19.7. bis 23.7. auf dem Merkur in Baden-Baden gefeiert. Lesen Sie hierzu bitte den Beitrag "90 Jahre Merkurbergbahn in Baden-Baden".

Johannes Hertel

TERMINE

Termine in Karlsruhe...

31. August 2003

Radtour in den Bienwald (ca. 60 km).
Treffpunkt 10 Uhr, Mobilitätszentrale
am Marktplatz, weitere Infos unter
0721/387851 (Wolfgang, VCD)

10. September 2003

Flussbilder – Bilderfluss, Fotografien
und Klangbilder von der Rhein-Auen-
landschaft bei Karlsruhe. Die Aus-
stellung eröffnet um 17 Uhr im
Naturschutzzentrum Karlsruhe
Rappenwört, wo sie bis zum 12.10.
zu sehen ist.

12. September 2003

Erwecken Sie Ihren Garten zum Le-
ben!
Gartengestalterin Margarete Ratzel
gibt Tipps, wie der heimische Garten
zum Paradies für Tiere wie Wild-
bienen oder Schmetterlinge wird.
Treffpunkt: 18 Uhr, Umweltzentrum,
Kronenstraße 9

20. September 2003

Radtour: Kunst und Natur
Eine Radtour zu Kunstwerken der

Natur und Künstlern, die sich von der
Natur inspirieren lassen.

Treffpunkt: 14 Uhr, Umweltzentrum,
Kronenstraße 9

7. Oktober 2003

Wanderung durch die Rheinauen
Harald Dannenmayer vom
Naturschutzzentrum Karlsruhe er-
klärt, wie das empfindlichen Öko-
System Rhein-Auen funktioniert.
Treffpunkt: 17 Uhr beim Naturschutz-
zentrum Karlsruhe-Rappenwört

...und anderswo

19. – 23. Juli 2003

90 Jahre Merkur-Bergbahn Baden-
Baden
Informationen zur Geschichte und
Technik der Standseilbahn, Füh-
rungen, Pendelverkehr mit ehemaligem
O-Bus der Verkehrsbetriebe Baden-
Baden zwischen Talstation und
Friedrichshöhe. (Die Merkur-Berg-
bahn ist zu erreichen mit den Buslini-
en 204 und 205)

14. September 2003

Brettener Naturerlebnistag, buntes

Programm mit Nisthilfenbau, Apfel-
saft pressen und Wald-Entdeckungs-
reisen. Beginn ist um 11 Uhr bei der
Saatschule hinter dem Waldtierpark

Regelmäßige Treffen im Um- weltzentrum

Montag:

BUZO-AG Verkehr, in der Regel je-
den Montag, 20 Uhr (Infos unter
0721/380575)

Dienstag bzw Montag:

Aktiventreffen des VCD in der Regel
jeweils am ersten Dienstag und drit-
ten Montag im Monat, 20 Uhr
(21.07., 05.08., 18.08., 02.09.,
15.09., 07.10., 20.10., 04.11., 17.11.,
02.12., 15.12.)

Mittwoch:

ADFC-Aktiventreffen jeden zweiten und
vierten Mittwoch im Monat, 20 Uhr

Donnerstag:

Fahrgastverband PRO BAHN, jeden
zweiten Donnerstag im Monat, 19.30
Uhr

BUZO, PRO BAHN und VCD finden Sie im Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Telefon:	0721-380575 (BUZO, PRO BAHN)	0721-380648(VCD)	
Internet:	www.umweltzentrum-karlsruhe.de	www.vcd.org/karlsruhe	
Mail:	buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de	karlsruhe@vcd.org	
Bürozeiten:	Mo-Fr 10-13 Uhr		