

umwelt & verkehr

Karlsruhe

November 2004 2. Jahrgang Heft 3/2004



Rhein: Hochwasser- und Naturschutz

Natur in der Stadt

Neues zum Fahrplan 2005

Rad: vorwärts in KA, rückwärts im Land

7 Wochen weniger Auto

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

das Land hat einen **neuen Umwelt- und Verkehrsminister**: Stefan Mappus trat die Nachfolge von Ulrich Müller an.

Wir hoffen, dass Minister Mappus seiner neuen Aufgabe mit viel Engagement für die Umwelt begegnet. Nach wie vor herrscht eine starke Benachteiligung von Bahn, Bus und Rad gegenüber dem Auto. Auch der Windenergie bläst insbesondere durch das zweifelhafte Engagement des Ministerpräsidenten Erwin Teufel der Wind entgegen. Die Kontrolle der Atomkraftwerke im Land war bisher nicht ausreichend. In diesem Jahr gelangten bei Störfällen in den Atomkraftwerken Philippsburg und Neckarwestheim radioaktiv verseuchtes Wasser in den Rhein bzw. in den Neckar. Pflanzen, Tiere und wir Menschen sind auf unbelastetes, sauberes Wasser in unseren Flüssen angewiesen.

In Karlsruhe gibt es im Bereich der Verkehrsplanung Bewegung: Die Planungen der **U-Strab** und der **Kriegsstraße** gehen voran. Manche Karlsruher sehen dies mit Zuversicht, andere mit Skepsis oder Unverständnis.

Es gibt Hoffnungen, dass im **Radverkehr** Verbesserungen durch die Stadt Karlsruhe nicht nur angedacht, sondern auch umgesetzt werden: Durch eine Studie des ADAC (s.a. u&v 2/04) wurden endlich einige im Rathaus wachgerüttelt. Wir berichten über das Radlerforum, in dem Stadt und Verbände gemeinsam über mögliche Maßnahmen diskutieren.

Verhalten positive Nachrichten gibt es über die **Wieslautertalbahn**, auf der ein sonntäglicher Ausflugsverkehr nach Dahn und Bundenthal-Rumbach angeboten wird. Bisher wollte die Gemeinde Dahn, der die Strecke gehört, diese für den Bau einer Umgehungsstraße stilllegen (s.a. u&v 2/03). Nun hat die Gemeinde Dahn zu prüfen, ob Straße und Bahn nicht vielleicht doch miteinander vereinbar sind.

Das zukünftige **ECE-Einkaufszentrum** am Ettlinger Tor wird den Verkehr in der Stadt beeinflussen. Es bleibt zu hoffen, dass die Kunden nicht in der Mehrzahl mit dem Auto kommen, sondern vor allem mit der Straßenbahn und der Stadtbahn.

Durch die Unterstützung der Verbände BUZO, PRO BAHN und VCD helfen Sie mit, dass in der Verkehrspolitik auch auf die Belange der Umwelt Rücksicht genommen wird. Demnächst finden die **Jahreshauptversammlungen von BUZO und PRO BAHN** statt (siehe vorletzte Seite). Nutzen Sie die Gelegenheit, sich noch umfassender über unser Engagement zu informieren oder sich selbst aktiv einzubringen!

Da sich die BUZO nicht nur mit dem Thema Verkehr beschäftigt, gibt es diesmal u.a. zwei **Artikel zum Rhein**, die sich mit dem Schutz des Menschen vor den Gewalten der Natur und dem Schutz der Natur vor den Aktivitäten des Menschen beschäftigen.

Viel Spaß bei der Lektüre der neuen Ausgabe des umwelt&verkehr wünschen

BUZO, PRO BAHN und VCD!

Stefan Mappus *Ulrich Müller*
Johannes Hertel

Titelbild: ECE-Center im Bau: Fährt die Straßenbahn daran vorbei?

Impressum

Mitteilungsblatt der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO), des Fahrgastverbandes PRO BAHN und des Verkehrsclub Deutschland (VCD). umwelt&verkehr erscheint dreimal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Abonnementspreis 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, RV Mittlerer Oberrhein, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Verkehrsclub Deutschland (VCD), KV Karlsruhe, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/380648

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Margarete Ratzel

E-Mail: redaktion@umverka.de

Internet: www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de

Satz/Layout: H. Jacobs: Druck- und Online-Version

Fotos: H. Buck, Foto Fabry Ettlingen, M. Geiges, U. Haack, J. Hertel, J. Honné, H. Jacobs, U. + M. Ratzel

Titelfoto: U. Haack

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 2800, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

nach einem Vorstandsbeschluss und in Abstimmung mit dem VCD und ADFC haben wir im **Umweltzentrum** einige kleine **Veränderungen** vorgenommen, die der Verschönerung bzw. einer besseren Arbeitsatmosphäre dienen sollen. Vorstandsmitglied und Raumgestalter Wolfgang Melchert hat alle Veränderungen dezent gehalten, so dass sie erst auf dem zweiten Blick zu bemerken sind, trotzdem aber ihre Wirkung erzielen. Ausrangiert wurden unsere alten, bequemen, dafür aber sehr reparaturanfälligen Stühle. Das Schaufenster bekommt eine neue Gliederung und ein übersichtlicheres Profil. Wir erhoffen uns davon eine bessere Wirkung auf das Publikum.

Auch die **Öffnungszeiten** wurden zum 1.10.04 geändert: Von Montag bis Donnerstag ist das Umweltzentrum wie üblich von 10-13 Uhr, am Donnerstag außerdem noch von 14-17 Uhr geöffnet. Freitags ist zu. Wir kommen damit Interessenten entgegen, die erst am Nachmittag die Möglichkeit haben, das Umweltzentrum zu besuchen.

Veränderungen wird es in absehbarer Zeit auch in unserer Innenstadt geben.

Nicht mehr lange, dann geht der Konsumgigant **ECE** am **Ettlinger Tor** an den Start. Die Fußgänger und Käuferströme werden sich verlagern. Während die Postgalerie und die Karstadt-Kaufhäuser für die ÖPNV-Benutzer optimal erschlossen sind, trifft dies für das ECE nur für Autofahrer zu, befinden sich doch die beiden ECE-nahen Haltestellen Marktplatz und Ettlinger Tor nicht gerade an den Eingangsbereichen. Erst nach drei ampelgesteuerten Überquerungen zweier Hauptstraßen (Ettlinger Straße und Kriegsstraße) gelangen die ÖPNV-Nutzer von der Haltestelle Ettlinger Tor dorthin. Vom Marktplatz aus müssen je nach Linie fast 300 Meter zurückgelegt werden. Das sind keine guten Voraussetzungen, um verwöhnte Autofahrer mit dem ÖPNV zum ECE locken zu können. Und noch mehr Autoverkehr ist das Letzte, was unserer autobelasteten Stadt zu wünschen wäre. Auf alle Fälle muss der Zugang vom Marktplatz über die Karl-Friedrich-Straße zum ECE fußgängerfreundlich gestaltet werden. Gleiches gilt für die Ampelschaltung am Ettlinger Tor.

Ein größeres Ärgernis ist u.a. die **Park-situation an der Stephanskirche**. Gemeint ist nicht der legale, kostenpflichtige Parkplatz, sondern die wild und immer dichter parkenden Autos rund um die Kirche. Es ist schon bedauerlich, dass seitens der zuständigen Stellen dort nichts unternommen wird, um diese unschöne Situation zu beenden.

Der Druck der Automassen setzt viele Regeln außer Kraft und so sieht unsere Stadt leider auch aus.

Anderes Thema: Über einige unserer Aktivitäten der letzten Wochen schreibt Margarete Ratzel, darüber wird aber auch noch auf der **Mitgliederversammlung** zu berichten sein. Außerdem gibt es wieder die äußerst spannenden Vorstandswahlen. Die Mitgliederversammlung findet am Montag, den 6.12.04 um 19.30 Uhr im Umweltzentrum statt. Sie sind herzlich dazu eingeladen.

Die offizielle Einladung mit der Tagesordnung befindet sich im hinteren Teil unserer Zeitung. Getränke und Butterbrezeln gibt's natürlich auch.

Ihr Uwe Haack

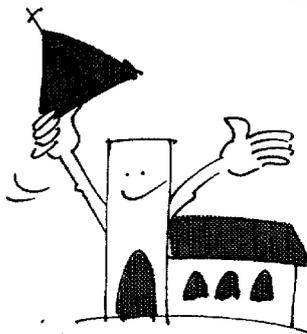
Vorankündigung der Aktion „7 Wochen weniger Auto“

Der Ökumenische Ausschuss für Gerechtigkeit, Frieden, Bewahrung der Schöpfung des Katholischen Dekanatsrates Karlsruhe und der Evangelischen Bezirkssynode Karlsruhe und Durlach bereitet derzeit die für die Fastenzeit 2005 geplante Aktion „7 Wochen weniger Auto“ vor, die zusammen mit zahlreichen Umweltverbänden, dem Karlsruher Verkehrsverbund KVV, dem Umweltamt der Stadt Karlsruhe, dem Agendabüro der Stadt Karlsruhe und den Kirchen realisiert wird. Die Aktion wird u.a. unterstützt von: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) und Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverbände Mittlerer Oberrhein, Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO), Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) KV Karlsruhe, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Greenpeace-Gruppe Karlsruhe, Hardtwaldfreunde Karlsruhe e.V., Oberrheinische Waldfreunde e.V. sowie Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC). Der Evangelische Kirchenbezirk Karlsruhe und Durlach sowie das Katholische Stadtdekanat haben bereits ihre Unter-

stützung des Projekts formell beschlossen.

Die von Aschermittwoch bis Ostermontag, also vom 9.2.05 bis 28.3.05 laufende Aktion lädt Sie zur Selbstreflexion über die Nutzung Ihres Autos und alternativer Verkehrsmittel ein. Mit Hilfe eines Merkblatts, das Ihnen zur Verfügung gestellt wird, können Sie leicht Ihr Mobilitätsverhalten dokumentieren und danach mögliche Verhaltensänderungen in Betracht ziehen.

Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) ist bereit, diese Aktion mit einem interessanten Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs zu unterstützen. Für alle, die sich schriftlich verpflichten¹⁾, ihr Mobilitätsverhalten mit Hilfe des oben genannten Merkblattes während der Aktionszeit zu überprüfen, wird es die Möglichkeit geben, innerhalb des Aktionszeitraumes von 7 Wochen eine 7-Tage-Netzkarte in den fünf Kundenzentren des KVV für einen Sonderpreis von 20 € zu erwerben. Diese 7-



Tage-Netzkarte gilt an Sonn- und Feiertagen zur Fahrt mit der gesamten Familie (2 Erw. und alle eigenen Kinder/Enkel unter 15) und kann somit für einen Ausflug in die Region genutzt werden. Wer sich innerhalb des Aktionszeitraumes zum Erwerb einer Jahreskarte des KVV entschließt, erhält den Preis für die 7-Tage-Netzkarte angerechnet.

Genauere Infos können Sie in den nächsten Monaten den Gemeindebriefen aller Karlsruher christlichen Gemeinden entnehmen und dem Internet auf der Homepage www.umverka.de bzw. www.7-Wochen-weniger-Auto.de. Außerdem steht Ihnen bei konkreten Fragen zur Aktion Herr Dr. Dirk-M. Harmsen, Bertha-von-Suttner-Str. 3a, 76139 Karlsruhe, Tel. 0721 / 68 52 89 gerne zur Verfügung.

¹⁾ Das Formular wird in den Kundenzentren des KVV ausliegen und kann auch im Internet heruntergeladen werden.

Hochwasserschutz vor unserer Haustür – der geplante Retentionsraum Bellenkopf-Rappenwört

Durch den Ausbau des Oberrheins hat sich der Hochwasserschutz für die Rheinanlieger unterhalb der Staustufe Iffezheim deutlich verschlechtert. Lag vor 1955 der Abfluss des Rheinwassers am Pegel Maxau im Fall des statistisch alle 200 Jahre einmal auftretenden Hochwasserereignisses bei ca. 5000 m³/s (Pegelstand ca. 9,20 m), so ist dieser Wert nach Fertigstellung der Staustufen im Jahr 1977 auf ca. 5700 m³ (Pegelstand ca. 9,80 m) angestiegen. Auch wenn in den letzten 60 Jahren kein „200-jährliches Hochwasserereignis“ aufgetreten ist, zeigt

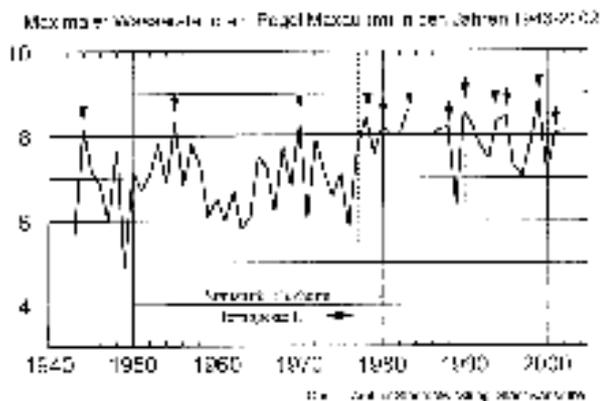
chungen legte die internationale „Hochwasser-Studienkommission für den Rhein“ (HSK) fest, dass zwischen Basel und Mannheim ein Hochwasserrückhaltevolumen von ca. 255 Mio. m³, davon 57 Mio. m³ auf französischem, 30 Mio. m³ auf rheinland-pfälzischem und 168 Mio. m³ auf baden-württembergischem Gebiet, bereitzustellen ist.

Entsprechend den Vorgaben der HSK sollen auf baden-württembergischem Gebiet bis 2015 dreizehn Hochwasserrückhalteräume (Retentionsräume) betriebsbereit sein, zehn oberhalb von Iffezheim (Rückhaltevolumen 136 Mio. m³; fertig gestellt sind Kulturwehr Kehl/Straßburg und Polder Altenheim), drei unterhalb von Iffezheim (32 Mio. m³). Beim Hochwasser im Mai 1999 zeigte sich der Erfolg des Schutzkonzeptes: Durch den Einsatz der verfügbaren Retentionsräume wurde erreicht, dass sich der Hochwasserscheitel am Pegel Maxau um 24 cm auf 8,85 m verringerte.

2. Gesteuerter Retentionsraum, Verbindung zum Rhein über 5 Ein-/Auslassbauwerke
3. Gesteuerter Retentionsraum wie 2., jedoch mit Querriegel zwischen dem südlichen und dem nördlichen Teil des Retentionsraums.

Bei allen drei Varianten muss der HWD XXVI verstärkt werden, und es sind Maßnahmen durchzuführen, die den Anstieg des Grundwassers außerhalb des Rückhalterums verhindern. Die z.Zt. ebenfalls laufende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) untersucht die Auswirkung der Varianten auf die im UVP-Gesetz genannten Schutzgüter (Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, u.s.w.). Da der gesamte Retentionsraum als NATURA 2000-Gebiet ausgewiesen ist, ist außerdem eine Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Verträglichkeitsstudie zu erstellen. Mit der Planfeststellung wird für das kommende Jahr gerechnet, als Termin für die Fertigstellung des Retentionsraums ist 2011 im Gespräch.

Im Hochwasserfall wird der zukünftige Retentionsraum Bellenkopf-Rappenwört vollständig überflutet. Bei einem Wasserstand am Pegel Maxau von 8,50 m würde das bedeuten, dass etwa die Hälfte des Gebiets bis 1 m, die andere Hälfte 1-2 m unter Wasser steht. Die



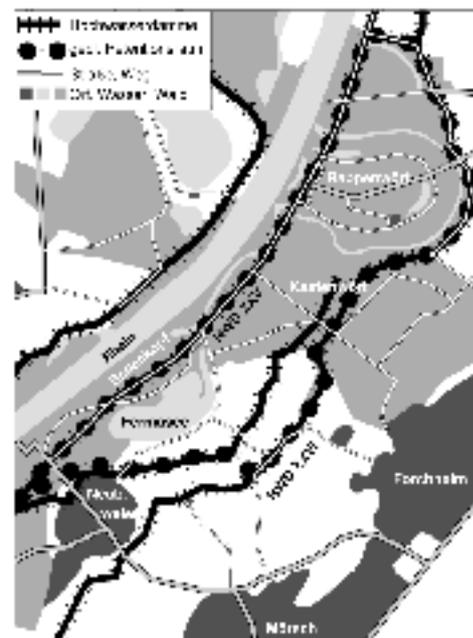
die Graphik, dass am Pegel Maxau seit 1977 die 8 m-Marke weit häufiger überschritten wurde als zwischen 1943 und 1977. Gründe für die Verschlechterung des Hochwasserschutzes unterhalb von Iffezheim sind der Verlust an Überflutungsflächen (Rückgang der Überflutungsfläche zwischen Basel und Maxau von 260 km² im Jahr 1920 auf 130 km² im Jahr 1980), die dadurch bedingte stark erhöhte Fließgeschwindigkeit des Rheins und die Überlagerung der Hochwasserscheitel von Schwarzwald- und Vogesenzuflüssen mit dem Hochwasserscheitel des Rheins.

Der vor unserer Haustür gelegene zukünftige Retentionsraum Bellenkopf-Rappenwört gehört zu den unterhalb von Iffezheim geplanten Schutzmaßnahmen. Er erstreckt sich von Rheinstetten-Neuburgweier im Süden bis zum Karlsruher Rheinhafendampfkraftwerk im Norden und wird rheinwärts vom Hochwasserdamm (HWD) XXV, landwärts vom HWD XXVI begrenzt (vergl. Skizze). Er umfasst eine Fläche von 510 ha und soll an Rückhaltevolumen maximal 14 Mio. m³ erbringen. Der rund 200 m vom Rhein entfernte HWD XXV wurde 1934/35 gebaut; bis zu diesem Zeitpunkt wurden Teile des Gebiets bei Hochwasser regelmäßig überflutet.

Die deutsch-französische Vereinbarung vom 6. Dezember 1982 reagierte auf die erhöhte Hochwassergefahr. Laut Artikel 7 „sind sich die Vertragsparteien einig, auf der Grundlage des Schlussberichts der Hochwasser-Studienkommission die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um unterhalb der Staustufe Iffezheim den vor dem Ausbau der Oberrheins vorhandenen Hochwasserschutz wieder herzustellen.“ Nach intensiven Untersu-

Zur Zeit bereitet die Gewässerdirektion Nördlicher Oberrhein die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren Bellenkopf-Rappenwört vor. Drei Varianten werden geprüft:

1. Ungesteuerter Retentionsraum, Verbindung zum Rhein über 5 Öffnungen im HWD XXV



Grenzen des geplanten Retentionsraums Bellenkopf-Rappenwört (Stand 2004). Graphik: H. Jacobs

Lebensgemeinschaften von Bellenkopf und Rappenwört, die seit 60 Jahren von der Dynamik wechselnder Rheinwasserstände abgeschnitten sind, wären akut bedroht. Zum einen haben sich dort inzwischen Tiere und Pflanzen trockener Standorte angesiedelt, zum anderen haben typische Auenbewohner ihre Hochwassertoleranz verloren. Das am 29. Januar 1996 von der Landesregierung Baden-Württemberg verabschiedete „Rahmenkonzept zur Umsetzung des Integrierten Rheinprogramms“ berücksichtigt diese Problematik. Ziel des Rahmenkonzepts sind so-

wohl die Wiederherstellung des Hochwasserschutzes als auch - gleichrangig - die Erhaltung und Renaturierung der Auenlandschaft.

Um die Auenlandschaft zu erhalten und zu renaturieren, sind in den Retentionsräumen „ökologische Flutungen“ erforderlich. Durch sie soll die Dynamik wechselnder Rheinwasserstände in die Retentionsräume zurückkehren und die Entwicklung hochwasser-toleranter Lebensgemeinschaften gefördert werden. Für den Besucher sind die „ökologischen Flutungen“ von Bellenkopf und Rappenwört fast nur als

Wasserstandsschwankungen in den Gräben wahrnehmbar, da der Wasserstand des Rheins im Normalfall nur an wenigen Tagen im Jahr hoch genug ist, um größere Flächen zu überfluten.

Literatur: Rahmenkonzept des Landes Baden-Württemberg zur Umsetzung des Integrierten Rheinprogramms (Lahr 1996), Band 7 der Materialien zum Integrierten Rheinprogramm. Herausgeber: Oberrheinagentur, Lotzbeckstraße 12, 77933 Lahr

Gastbeitrag von Dorothea Harms,
BUND Ortsverband Rheinstetten

Staustufe Iffezheim: Umlagerung von Baggergut Der Rhein im Spannungsfeld zwischen Naturschutz und Wirtschaftlichkeit

Der Rhein und seine Auen sind Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Erholungsraum für uns Menschen und auch für die Trinkwasserversorgung von Bedeutung. Gleichzeitig wird der Rhein intensiv als internationale Wasserstraße, für die Industrie und die Energiegewinnung genutzt. Ökologie und wirtschaftliche Nutzung – beides soll sich nicht gegenseitig ausschließen. Hierzu haben die Rheinanliegerstaaten 1987 das „Aktionsprogramm Rhein“ beschlossen: Der Rhein soll sauberer werden – und vieles ist auch schon erreicht worden. Dass die Abwägung zwischen Wirtschaftlichkeit und Ökologie jedoch schwierig ist, zeigt als aktuelles Beispiel die geplante Umlagerung von Baggergut an der Staustufe Iffezheim.

Der Rhein transportiert tagtäglich Schwebstoffe aus seinen Zuflüssen in Richtung Nordsee. Diese lagern sich an ruhigen Stellen, wie z.B. am oberen Wehrkanal der Staustufe Iffezheim, ab und werden zum Problem, zumal sich dabei auch Schadstoffe aus Industrie und Landwirtschaft im Rheinschlamm ansammeln. Bisher wurden die Sedimente ausgebaggert und beim Bau einer Mole als Baustoff wieder verwendet. Nun ist aber der Bau der Mole abgeschlossen. Wohin also mit dem Baggergut?

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Freiburg hat diverse Möglichkeiten untersucht, von der Baustoffherstellung bis zur Deponierung. Diese Maßnahmen kommen jedoch für das WSA Freiburg wegen der Eigenschaften des

Baggergutes bzw. wegen der hohen Kosten, vor allem aber wegen der zeitlichen Dringlichkeit nicht in Frage. Der Rheinschlamm soll daher nördlich der Schleuse wieder in den Rhein geleitet werden.

Eine Untersuchung des Baggergutes auf Schadstoffe hat ergeben, dass der Rheinschlamm "umlagerungsfähig" ist. Jedoch hat sich die Konzentration des krebserregenden Stoffes Hexachlorbenzol (HCB) nicht nur im abgelagerten Material, sondern auch im Rheinwasser als überraschend hoch erwiesen. Die Schweb- und Schadstoffe sind zwar unabhängig von der Staustufe im Rheinwasser enthalten, jedoch wird deren Konzentration durch

gehalten werden. So wird das Baggergut aus ökologischen Gründen nur außerhalb der Vegetationsperiode im Winterhalbjahr von November bis März dem Rheinwasser zugegeben. Die Umlagerung erfolgt jedoch nicht bei Hoch- oder Niedrigwasser, damit bei hohem Wasserstand nicht vermehrt Schadstoffe in die angrenzenden Rheinauen gelangen bzw. bei niedrigem Wasserstand die Schadstoffkonzentration nicht zu stark ansteigt. Eine Erhöhung um den Faktor 3 ist zulässig, eine Verdopplung ist die selbstgewählte Vorgabe.

Die Umlagerung soll, ein Einvernehmen mit dem Landratsamt Rastatt vorausgesetzt, Ende des Jahres beginnen und auch in den nächsten Jahren durchgeführt werden. Mittelfristig wird versucht, genau soviel Sedimente umzulagern, wie im Jahr anfallen. Langfristig möchte man die Strömungsverhältnisse in der Staustufe so verändern, dass die Ablagerungen erst gar nicht in dem hohen Umfang auftreten.

Dieses Beispiel zeigt, dass Eingriffe in den Naturhaushalt, wie hier der Bau der Staustufen zwischen Basel und Iffezheim, häufig im Vorfeld nicht vorhergesehene oder berücksichtigte Auswirkungen haben. Diese können meist nur mit hohem Aufwand, hohen Kosten und zusätzlichen Belastungen für die Umwelt behoben werden. Gleichzeitig wird wieder einmal deutlich, wie wichtig es ist, dass keine Schadstoffe in unsere Flüsse gelangen.

Johannes Meister



Staustufe Iffezheim aus der Luft. Foto Fabry

die Einspülung der Sedimente in den Rhein unterhalb der Staustufe Iffezheim in diesem Zeitraum erhöht.

Damit die Umwelt nicht geschädigt wird, wurden vom WSA Freiburg Randbedingungen so gewählt, dass die Vorgaben der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie der Europäischen Union ein-

Aktionstage Bienen – Wespen – Hornissen

Am 2. und 3. September informierten das Umweltamt der Stadt Karlsruhe, die Arbeitsgemeinschaft Umweltbildung (ARUM), der Bienenzüchterverein Karlsruhe e.V., die Branddirektion Karlsruhe und das Umweltzentrum Karlsruhe zusammen mit den Wohnumfeldberatern (WUBs) über Hautflügler wie Bienen, Wespen und Hornissen. Am großen, auf der Kaiserstraße sowie auf dem Stephanplatz zentral platzierten Infostand gab es viel zu sehen (Honigbienen „in Aktion“, Wespen- und Hornissennester, Exponate von Wildbienen aller Art u.v.m.) und zu erfahren, z.B. über:

Hornissen

- nützliche Insekten, die ihren Nachwuchs mit tierischer Nahrung (z.B. Raupen) füttern



Eine Baumhöhle als natürlicher Niststandort der Hornisse.
Foto: U. Ratzel

- gehen dem Menschen grundsätzlich aus dem Weg und stechen nur bei akuter Bedrohung; ihr Stich ist entgegen alter Vorurteile ebensowenig gefährlich wie der von Bienen oder Wespen (ausgenommen Personen mit spezieller Allergie, für die ein Stich von Biene, Wespe oder Hornisse bereits tödlich enden kann)
- ihre Völker sterben zum Herbst ab, lediglich junge Königinnen überwintern und gründen im nächsten Jahr an anderer Stelle einen neuen Staat (alte Nester werden grundsätzlich nicht wiederbesiedelt!)
- genießen nach dem Naturschutzgesetz einen besonderen Schutz, dürfen daher nicht verfolgt, sondern nur nach behördlicher Genehmigung umgesiedelt werden. Dies übernehmen in Karlsruhe speziell ausgebildete Fachleute kostenlos! Ansprechpartner für Karlsruhe ist Herr Bergs von der Branddirektion, Tel. 133-3750.

Wespen

- von etlichen sozial lebenden und bei uns vorkommenden Wespenarten sind nur zwei Arten dem Menschen „lästig“: Die Deutsche Wespe und die Gemeine Wespe. In Einzelfällen, z.B. wenn ein Nest dieser Arten unmittelbar über einer Haustür erbaut wird, kann es sinnvoll und notwendig sein, etwas zu unternehmen. In den meisten Fällen kann man sich aber mit den Tieren arrangieren, da sich das Problem im Herbst mit dem Absterben des Volkes ganz von alleine behebt
- alle Arten sind auch für uns Menschen nützlich, Ihre Larven füttern sie mit Insekten
- auch ihre Völker sterben im Herbst ab, besiedeln ihr Nest im Folgejahr also nicht mehr

Honigbienen

- nur die Honigbiene überwintert als individuenreiches Volk
- das Volk beherbergt im Winter bis zu 15.000, im Sommer bis zu 80.000 Tiere
- produzieren aus Blütennektar (Blütenhonig) oder Honigtau (Tannenhonig) den Honig, ein einzigartiges Naturprodukt, das ohne energieaufwendige Verarbeitungsschritte entsteht.
- Ein einziges Gramm Honig erfordert 8.000 bis 10.000 Blütenbesuche!

Wildbienen

„Biene“ ist nicht gleich „Biene“! Die meisten Menschen assoziieren mit dem Begriff „Biene“ lediglich die sozial lebende Honigbiene des Imkers. Doch weit gefehlt:

- In Deutschland gibt es aber rund 500 wildlebende Bienenarten, darunter sozial lebende (im Volk lebende Arten, etwa Hummeln), schmarotzende Arten (Eiablage erfolgt in die Nester anderer Wild-



Der gemeinsame Infostand zum Thema war stets gut besucht.
Foto: M. Geiges

bienen) sowie „Einsiedlerbienen“. Bei letzteren lebt jedes Weibchen für sich (keine Staatenbildung!), und sorgt ganz alleine für den Bau von Brutkammern, das Sammeln von Nahrung und die Eiablage. Diese Arten lassen sich besonders leicht mit Nisthilfen fördern und beobachten. Sie eignen sich daher sehr gut dazu, Kinder für die Natur zu begeistern!

- Als Bestäuber sind neben der Honigbiene die anderen Wildbienen von ganz erheblicher Bedeutung, da etliche Arten z.B. bereits bei sehr viel tieferen Temperaturen ausfliegen als die Honigbiene und so in Kaltwetterperioden

etwa die Befruchtung der Obstbaumblüten sichern.



Feldwespen werden nie lästig: Sie gehen dem Menschen aus dem Weg und bilden nur kleine Nester mit max. 30 Tieren.
Foto: M. Ratzel



„Biene“ ist nicht gleich „Biene“: Das Bild zeigt ein Pärchen der Mauerbiene, einer solitär lebenden Wildbiene, die Nisthilfen meist umgehend besiedelt. Foto: M. Ratzel

Die Aktion kam ausgesprochen gut bei den Passanten an. Bei Fragen zum Thema, insbesondere zum Schutz der Wildbienen sowie nach den richtigen Ansprechpartnern beraten wir Sie gerne!

Margarete Ratzel

Ein Hauch von Spöck

Fachexkursionen zu interessanten Zielen sind überall sehr beliebt. Da machen auch wir keine Ausnahme. So haben sich am 2. August Mitglieder der BUZO, des VCD und von PRO BAHN per Rad auf den Weg gemacht, der in Finanznöte geratenen Neubaustrecke des KVV nach Friedrichstal/Spöck ihre Aufwartung zu machen. Glücklicherweise konnte der befürchtete Baustopp durch eine Finanzierungsbeteiligung des Landkreises Karlsruhe vermieden werden. Ein fundierter Bericht darüber ist in der Zeitschrift „der weichenbengel“, Ausgabe 4/04 zu finden, der auch im Umweltzentrum zur Einsicht ausliegt. Nachfolgend also ist der Ablauf unserer Streckenbesichtigung eher „atmosphärisch“ geschildert.



Zwei Bahnsteige, hohe Lärmschutzwände, aber kein Schotter

Einer muss das Ziel kennen und dann kann's losgehen. Meistens aber wissen mindestens zwei den besten Weg dorthin, dann muss natürlich erst einmal diskutiert werden. Gut, die Route ist gefunden, der Rädelsführer radelt voran. Erst durch den Schlossgarten zum Hardtwald, auf die Stutenseer Allee – immer geradeaus. Später geht's rechts ab durch eine Bahnunterführung nach

Stutensee, ein ICE braust gerade vorbei – bewundernde Blicke folgen.

Endlich kommt im Ortskern von Blankenloch eine Stadtbahn S2 entgegen – und löst sofort bei einigen Exkursionsteilnehmern eine Fahrgastzählung aus. Man ist zufrieden, das Ergebnis überzeugt! Die Wendeschleife der S2 in Blankenloch ist erreicht. Ein Hauch von Friedrichstal-Spöck wird schon spürbar. Doch nun muss erst einmal detailliert erörtert werden, wie denn die neuen Schienen an die Wendeschleife kommen. Die Infotafel am Straßenrand gibt Hilfestellung.

Einen Viertelstunde ist vergangen. Jemand hat ein Schild entdeckt: Straßenfest in Spöck. Ja, was ein Zufall! Imaginärer Bratwurstduft durchzieht die Rheinebene – das Ziel gewinnt an Kraft. Fachsimpeln beim Radeln entlang der Kursbuchstrecke 700. Erste Bauaktivitäten kommen in Sicht. Und da – die Stimmung steigt – ein neues Schotterbett und Schienen soweit das Auge reicht. Die Exkursionsteilnehmer wirken fröhlich bis ausgelassen, doch man will noch mehr. Weiterradeln auf Baustellenwegen über Stock und Stein. Hier ein Bagger, dort eine Raupe und anderes Großgerät. Die Arbeit ruht bereits. Feierabend.

Friedrichstal wird erreicht. Ein zukünftiger Haltepunkt kann inspiziert werden, zwei Bahnsteige, hohe Lärmschutzwände, aber kein Schotterbett, schade! Die Fahrräder müssen getragen werden, über ein paar Absperungen hinweg, man hilft sich.



Bautrupps der AG Verkehr in Aktion. Alle Fotos: Uwe Haack

Brückenbauwerke markieren den Trassenverlauf nach Osten. Ein Schlenker am Rübenacker vorbei, durch eine Tunnelröhre, und schon wieder stockt dem Expertenteam der Atem. In der Ferne die Skyline von Spöck mit seinem Straßenfest, neben dem Weg Schienen, Schienen, Schienen. Absteigen, Pause.

Sogleich hat unser Chefplaner einen Fehler im Gleisverlauf entdeckt: Drei mal Hauruck und die Schienen liegen richtig. So viele körperliche Aktivitäten machen hungrig. Auf geht's nach Spöck – immer der neuen Trasse nach. Ein Geröllfeld aus Buntsandstein kreuzt unseren Weg. Es wird als Wendeschleife erkannt und nach einigem Zögern mit Prädikaten „originell“, „nicht schlecht“ und „das ist mal was anderes“ bedacht.

Plötzlich erhöht sich das Tempo – das Straßenfest gerät in Sichtweite, aus imaginärem wird real existierender Bratwurstduft. Die Fahrräder sind abgeschlossen, und schon befindet man sich im Getümmel. Und so endet die Exkursion, wie alle guten Exkursionen enden: Bei Essen und Trinken, Diskutieren der gewonnenen Eindrücke und Auflistung neuer Exkursionsvorschläge. Und nach Hause kommen muss man ja auch noch – irgendwie.

Uwe Haack

Kinderaktionstage Karlsruhe 2004 – Schulklassenbesuch im Umweltzentrum

Im Rahmen der „Mobilen Inforallye durch Karlsruhe für Schulklassen“ hat das Umweltzentrum sechs Schulklassen der Stufen 5-7 aus Karlsruhe und Grötzingen eingeladen. Die Schulklassen wurden kindgerecht über unsere wichtigsten Tätigkeiten wie Umweltberatung und -information, Koordination usw. informiert. Außerdem wurde der Zusammenhang zwischen Gesundheit, Umwelt und Mobilitätsverhalten hergestellt, da die in Kooperation mit der Mobilen Spielaktion des Stadtjugendausschuss e.V. Karlsruhe und dem Baden-Marathon Karlsruhe e.V. vom Kinderbü-

ro der Stadt Karlsruhe organisierten Kinderaktionstage dieses Jahr unter dem Motto „Gesund und mobil – ein Kinderspiel?“ standen.

Die meisten Kinder interessierten sich sehr für unsere Arbeit sowie für Umweltbelange im Allgemeinen, und wenigstens einigen von ihnen waren auch Organisationen wie Greenpeace oder NABU bekannt. Zwei Klassen berichteten über eigene Aktionen an ihren Schulen, etwa die Unterstützung der Aktion „Korken für Kork“, über die wir in der nächsten Ausgabe berichten.

Natürlich durften die Kinder auch nach Herzenslust Fragen stellen. Diese gingen gelegentlich in erfrischender Weise weit über unseren Zuständigkeits- und Aufgabenbereich hinaus und reichten dann vom Bundeskanzler über die Teuerungsrate bis hin zum Weißkopfsaadler.

Ausgerüstet mit Infomaterial und Aufklebern haben die Schüler den Besuch im Umweltzentrum im Anschluss noch z.B. mit dem Erstellen von Postern aufgearbeitet.

Margarete Ratzel



Neue Fahrpläne – was ändert sich? Die Fahrplanergebniskonferenz 2004

Nachdem die Deutsche Bahn die Fahrplanantragskonferenz der IHK Karlsruhe, bei der bekanntlich Firmen, Schulen, Betriebe, die Allgemeinheit also, Vorschläge zur Verbesserung der Bahnangebote einbringen können, im März kurzfristig abgesagt hat, fand die Fahrplanergebniskonferenz, die Verkündigung also, pünktlich am 20.9.2004 statt. Es war auffallend, wie viel Interessierte von Schulen und Firmen anwesend waren, in der Hoffnung, dass sich etwas verbessert, wo doch in Zeiten der knappen Haushaltsmittel eher mit Einsparungen und höheren Fahrpreisen zu rechnen ist. Die vom Land finanzierte, kostenlose Fahrradmitnahme wird es dann z.B. nicht mehr geben!

Im Fernverkehr ist der viergleisige Ausbau Baden-Baden – Offenburg durchgehend befahrbar, was sich besonders auf die Pünktlichkeit positiv auswirken wird. Die Verbindungen Karlsruhe – Basel ändern sich dabei kaum, nur die Zugziele der ECs: die Zugpaare 6/7, 8/9 und 100/101 fahren nicht mehr nach Brig, sondern über Zürich von und nach Chur. Der ICE fährt öfter nach Interlaken und zweistündlich nach Zürich; und in Basel-SBB bestehen zeitnahe Sofortanschlüsse. Noch nicht abgeschlossen sind Planungen der SNCF, den bisher durchgehenden EC Stuttgart – Lyon auf dem Abschnitt Strasbourg – Lyon durch einen TGV zu ersetzen. An Wochenenden wird der IC 2566 (Stuttgart ab: 7.11 Uhr – Karlsruhe an: 7.52 Uhr) wegen geringer Nachfrage entfallen. Umlaufbedingt entfällt dadurch auch IC 2565 (Karlsruhe ab: 20.05 Uhr – Stuttgart an: 20.49 Uhr) an Freitagen und Samstagen. An anderen Tagen wird der Zug bis Ulm gefahren, Sonntags sogar bis München. Ersatz bietet alternativ die schnelle IRE-Verbindung Karlsruhe ab: 20.05 Uhr – Stuttgart an: 20.58 Uhr.

Nahverkehr der Deutschen Bahn

Auf der Strecke Karlsruhe – Mannheim werden neue Triebwagen zum Einsatz kommen. Auf der Schwarzwaldbahn Karlsruhe – Konstanz soll im Sommer

ein Fahrradzug verkehren (Karlsruhe ab: 8.31 Uhr). Ab 2006 wird die Schwarzwaldbahn dann von einer GmbH (einer DB-Tochter) betrieben und es sollen moderne Doppelstockwagen zum Einsatz kommen. Auch die Nagoldtalbahn Pforzheim – Horb hat ab Fahrplanwechsel einen neuen Betreiber und neue Fahrzeuge. Durchgehende Züge z.B. 16.23 Uhr ab Karlsruhe wird es dann leider nicht mehr geben. Zu den einzelnen Strecken:

KBS 676 Karlsruhe – Neustadt

Das Gesamtangebot bleibt unverändert. Im Spätverkehr wird an Sonn- und Feiertagen eine zusätzliche RE-Leistung (RE 3846) von Karlsruhe Hbf. (ab 0.07 Uhr) nach Neustadt Hbf. (an 0.47 Uhr) angeboten. Im Ausflugsverkehr zwischen Neustadt Hbf. und Wissembourg wird bei den Zugpaaren „ElsaßExpress“ und „WeinstraßenExpress“ der Halt Edenkoben neu aufgenommen. Im Knoten Würth kommt es im Frühverkehr zu geringfügigen Minutenanpassungen zur Verbesserung der Zugfolge und damit der Pünktlichkeit (z.B. RB 38907 ab Würth um 7.48 Uhr nach Karlsruhe Hbf)

KBS 677 Würth (Rhein) – Schifferstadt

Das Angebot zwischen Würth und Schifferstadt bleibt unverändert. Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung des Abschnittes Speyer – Germersheim, der Modernisierung der Haltepunkte zwischen Speyer und Germersheim sowie der Umbauarbeiten in Germersheim wird es ab Herbst 2005 bis zur Betriebsaufnahme der S-Bahn RheinNeckar Ende 2006 zu Einschränkungen im Zugverkehr und zu Schienenersatzverkehren in begrenztem Umfang kommen. Darüber hinaus findet vom 1.10.2005 bis 3.10.2005 auf den Linien Karlsruhe – Neustadt, Neustadt – Winden – Wissembourg und Winden – Bad Bergzabern Plandampf 2005 statt, bei dem an diesen Tagen „Regelzüge“ durch Dampfzüge ersetzt werden. Einzelheiten dazu werden ab August 2005 bekannt gegeben.



Der neue Haltepunkt Baden-Baden-Rebland im Bauzustand im Oktober 2004. Foto: J. Hertel

KBS 700 Karlsruhe – Mannheim

Bis auf 2 Zugleistungen, die mit modernen Doppelstockwagen ausgerüstet sind, wird das gesamte Fahrplanangebot auf dieser Strecke ab Fahrplanwechsel mit einer neuen Variante der Elektrotriebwagen 425 gefahren, die u.a. mit einer zusätzlichen Trittstufe versehen sind, um an allen Haltepunkten sicheren Ein- und Ausstieg zu gewährleisten. Das Fahrplanangebot wird im wesentlichen unverändert bleiben. Durch die neuen Fahrzeuge verkürzen sich jedoch die Fahrzeiten der Taktlagen zwischen Karlsruhe und Mannheim um 5 Minuten, in der Gegenrichtung wird ein Fahrzeitgewinn von 3 Minuten erzielt. Leider wird es auf Grund der landesweiten Angebotseinschränkungen im Rahmen der Ferienfahrplanregelungen zu Angebotsreduzierungen während der Weihnachts- und Sommerferien kommen.

KBS 701 Karlsruhe – Heidelberg

Das Gesamtangebot auf dieser Strecke bleibt unverändert. Wenige Anpassungen von Fahrplänen im Minutenbereich wurden vorgenommen: Nennenswert für den Raum Karlsruhe sind hier die produktionsbedingte Veränderung der Zuglage um 0.12 Uhr ab Karlsruhe, die jetzt als S-Bahn-Leistung mit allen Halten bis Heidelberg Hbf. fährt. Die S-Bahn Taktverdichter um 13 Uhr und 15.51 Uhr ab Karlsruhe werden zukünftig den Halt Bruchsal-Bildungszentrum bedienen, wobei die S-Bahn um 15.51 Uhr zwischen Bruchsal und Heidelberg nun auch in Taktzeiten verkehren wird. In der Gegenrichtung verkehrt die S-Bahn mit Ankunft 7.50 Uhr in Karlsruhe nun täglich, um auch sonntags einen guten Anschluß Richtung Offenburg/Konstanz anbieten zu können. Die S-Bahn mit Ankunft um 8.18 Uhr verkehrt dafür an W (Sa). Von den Auswirkungen des Ferienfahrplans bleibt diese Strecke nahezu unbeeinträchtigt, lediglich bei den Verdichter-S-Bahnen um 18.10 Uhr ab Karlsruhe und in der Gegenrichtung



Ankunft 15.40 Uhr in Karlsruhe Hbf., ist der Ausfall der Züge in den Weihnachts- und Sommerferien geplant.

KBS 704 Bruchsal – Germersheim – Speyer

Auch hier wird, bis auf ferienfahrplanbedingte Zugausfälle, ein unverändertes Angebot gefahren werden.

KBS 770 Karlsruhe – Stuttgart

In Richtung Stuttgart wird das bewährte Angebotskonzept der zweistündlich verkehrenden Regionalexpresslinie Karlsruhe – Stuttgart und der zweistündlich verkehrenden Regionalexpresslinie Heidelberg – Stuttgart beibehalten. Beide Linien ergänzen sich von Mühlacker bis Stuttgart zu einem Stundentakt. Während des Ferienfahrplans verkehren zwischen Karlsruhe und Stuttgart nur einzelne Verdichterleistungen nicht mehr. Mit RE 19503, der neu nun an Samstagen von Heidelberg (6.11 Uhr) nach Stuttgart (7.38 Uhr) verkehrt, wird diese derzeit noch bestehende Taktlücke geschlossen. Dafür entfällt RE 19101 an Samstagen zwischen Karlsruhe (6.19 Uhr) und Mühlacker. Für Karlsruhe besteht um 6.41 Uhr mit RE 19107 eine gleichwertige Verbindung nach Stuttgart. Pforzheim Hbf. wird mit S 82651 um 6.38 Uhr nach Mühlacker, dort an den RE von Heidelberg angebunden. Ab Fahrplanwechsel wird es auf der Stadtbahnlinie S5 Pforzheim – Bietigheim-Bissingen eine Änderung in der Angebotskonzeption geben. Bei der Verkehrstagerregelung dieser Linie wird ein Stundentausch vollzogen, d.h. die S5 zur Taktminute 13 ab Pforzheim verkehrt in der geraden Stunde zukünftig an Werktagen, außer samstags, und in der ungeraden Stunde dafür täglich. Dieser Stundentausch wurde vorgenommen, um zum einen die bisherige Bedienungslücke am Wochenende in der ungeraden Stunde zu schließen (in der geraden Stunde Teilkompensation durch den IRE) und zum anderen wird es in Zukunft dadurch möglich sein, die für den Wochenend- und Feiertagsverkehr attraktiven durchgehenden Verbindungen in und aus dem Enztal anbieten zu können. (z.B. 7.58 Uhr ab Bietigheim-Bissingen, 9.22 Uhr an Kurpark und zurück um 16.35 Uhr, Bietigheim-Bissingen an 17.51 Uhr).

Leider wird es auf Grund der landesweiten Angebotseinschränkungen im Rahmen der Ferienfahrplanregelung auch

auf der S5 zu Angebotsreduzierungen während der Weihnachts- und Sommerferien kommen. So entfallen von 8 bis 14 Uhr und 18 bis 19 Uhr Richtung Bietigheim-Bissingen die Taktlagen zur Minute 13 ab Pforzheim Hbf., und in der Gegenrichtung die Taktlagen zur Minute 08 ab Bietigheim-Bissingen zwischen 9 bis 15 Uhr und 19 bis 20 Uhr. An Sonn- und Feiertagen entfallen die ersten Stadtbahnleistungen!

Nahverkehr des KVV – Stadtbahnen der AVG

Wichtigstes Ereignis im KVV ist zum Fahrplanwechsel die Verlängerung der Stadtbahnlinie S4 über Baden-Baden hinaus bis Achern. Für Achern und Bühl wird durch die neue Stadtbahn das bestehende Angebot verdichtet, während Sinzheim, das Rebland und Haueneberstein durch neue Haltepunkte erstmals an das Karlsruher Stadtbahnnetz angeschlossen werden. Ein neues Angebotskonzept im Murgtal sorgt für mehr Anschlüsse in Karlsruhe und in Freudenstadt, schnellere Verbindung und eine bessere Vertaktung. Auf der Kraichgaubahn bringt die neue Fahrplanstruktur günstigere Anschlüsse in Heilbronn und zuverlässigere vom Eilzug zum Fernverkehr, eine verbesserte Bedienung bis Flehingen und mehr Eilzüge. Aufgrund der angespannten öffentlichen Haushalte müssen aber auch einzelne weniger stark nachgefragte Verbindungen entfallen.

Bedauerlich ist, dass die direkte Anbindung der Karlsruher Innenstadt an die neu hinzugekommenen Bahnhöfe und Haltepunkte auf der S4 (Rheintalbahn) schon um 19.27 Uhr ab Karlsruhe-Marktplatz nach Achern und um 20.27 Uhr nach Baden-Baden aufhört; ab dann gibt es nur noch die Möglichkeit mit der S32 ab Karlsruhe Hbf. dorthin zu kommen. Aber gerade die Innenstadtanbindungen machen doch das „Karlsruher Modell“ aus! Der Bau von zwei Kreuzungsbahnhöfen in Hörden und Heselbach wird die Pünktlichkeit der Murgtalbahn (S41) erhöhen. Und auf dem Abschnitt Freudenstadt – Karlsruhe werden das erste Mal mit Toiletten ausgestattete S-Bahnfahrzeuge im Linienverkehr eingesetzt.

Ferienfahrpläne

Durch die angespannte Haushaltslage werden jetzt bei der Deutschen Bahn,

aber auch bei vielen anderen Verkehrsbetrieben vermehrt Ferienfahrpläne eingeführt, indem die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in dieser Zeit weniger Fahrten bestellt. Die Schüler sind zwar nicht da, aber der Berufsverkehr geht weiter – viele Arbeitnehmer nehmen gerade in den Schulferien keinen Urlaub –, so dass die dadurch entstehenden Zugausfälle nur bedingt sinnvoll sind. Es trifft viele sog. „Verdichterzüge“. So werden zwar auf der Strecke Bruchsal – Germersheim alle Züge im Stundentakt weiterhin verkehren, aber die dazwischenliegenden Berufsverkehrszüge entfallen. Ob auch IREs, wie z.B. der um 20.05 Uhr ab Karlsruhe nach Stuttgart betroffen sind, soll noch geklärt werden, zumal der IC 2565 Freitag abends entfällt.

Siel/He



Der neue Busbahnhof in Bühl am Sonntag. Foto: J. Hertel

Zentraler Busbahnhof in Bühl

Am 18.9. um 10.30 Uhr wurde in **Bühl** der **Zentrale Omnibusbahnhof** in Betrieb genommen. Oberbürgermeister Hans Striebel bezeichnet ihn als eine „wichtige Drehscheibe für die Verkehrsbeziehungen in der Region“. Der Bushof verfügt über 16 Haltestellen, von denen vier auch für eine Doppelbelegung der Bühler Citylinie oder für 2 Gelenkbusse angelegt sind. Die Notwendigkeit dieser Investition machte Striebel an Zahlen fest: Der Bushof wird an Schultagen 500mal von 15 Linien täglich bedient, samstags 210 mal und sonntags 56 mal. Die Zahl der Fahrgäste schätzt die Verwaltung auf jährlich über 1 Millionen. Blieben die Fahrgäste der Citylinie und der Schülerverkehr außen vor, dann dürften in Bühl immer noch 500 000 Ein- und Auspendler den öffentlichen Personenverkehr nutzen. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof liegt der ZOB an einem „leistungsfähigen Schnittpunkt des Nah- und Fernverkehrs“, so der Oberbürgermeister.

He

Mappus dreht das Rad zurück

Unter diesem Titel hat der verkehrspolitische Sprecher der Grünen Landtagsfraktion, Boris Palmer, einen Text veröffentlicht, der hier zusammengefasst ist:

Die Ausgangslage

1995 stellte der Generalverkehrsplan fest, dass der durchschnittliche Radverkehrsanteil in baden-württembergischen Städten nur 12 % betrug. Die Landesregierung setzte sich damals das Ziel, den Umweltverbund (Rad- und Fußgängerverkehr sowie öffentlicher Verkehr) zu stärken, um den Zuwachs des Auto-Verkehrs zu begrenzen – auch weil eine Förderung des Umweltverbundes „mit Abstand die preisgünstigste Möglichkeit (ist), die Mobilität der Bürger im Nahverkehr zu gewährleisten.“

Der aktuelle Stand

Leider sind den wohlklingenden Worten in den allermeisten Fällen kaum Taten gefolgt. Das Land „empfiehlt“, „rät“ und „regt an“, zeigt aber selbst nur sehr eingeschränkt Initiative. Eine positive Bilanz lässt sich eigentlich nur bei der Förderung von „Bike&Ride“-Anlagen ziehen – und auch das nur bis zur Einführung des „kommunalen Selbstbehalts“ im Dezember 2003. In allen übrigen Bereichen verweist das Land auf die Zuständigkeit der Kommunen. Verkehrsminister Mappus dreht das Rad sogar wieder zurück, wie bei der kostenlosen Fahrradmitnahme in Bahnen.

Förderung im Radwegebau

Nachdem von 1986 bis 1991 rund 500 km Radwege an Bundes- und Landesstraßen gebaut wurden, kamen von 1995 bis 2002 nur noch rund 300 km hinzu. Im Übrigen verweist die Landesregierung darauf, dass der Bau von Radwegen, sofern sie kein Begleitweg zu Bundes- oder Landesstraßen sind, Aufgabe der Kommunen sei. Eine dringend notwendige Förderung des kommunalen Radwegebbaus wird von der Landesregierung abgelehnt. Die Kommunen erhalten Investitionszuschüsse für Radwege nur im Zusammenhang mit Straßenbaumaßnahmen. Die Förder-summe ist mit rund 11 Mio. EUR jährlich (1995-2001) allerdings gering. Eine wirksame Förderung des Radverkehrs bleibt so zwangsläufig aus, da die Fi-

nanznot der Kommunen zu groß ist. Die Situation wurde durch die Einführung des „individuellen Selbstbehalt“ bei der Förderung im Dezember 2003 noch verschärft. Es muss damit gerechnet werden, dass die Kommunen die zusätzliche Belastung beim Bau von geförderten Straßen durch einen Radweg-Verzicht kompensieren.

Das Radweggrundnetz

Gemeinsam mit den kommunalen Gebietskörperschaften hat das Land vor mehr als 10 Jahren ein landesweites Radwege-Grundnetz entwickelt, die Landkreise und Städte aber dann mit dieser Aufgabe alleingelassen. Wenn ein Streckenabschnitt dieses Netzes nicht zufällig an einer Landes- oder Bundesstraße entlang führt, weigert sich das Land, sich an der Finanzierung zu beteiligen. Dieses Grundnetz ist zum allergrößten Teil bereits vorhanden. Seine sinnvolle Nutzung scheitert oft an Lücken von nur wenigen 100 m. Als die finanzielle Lage der Kommunen noch besser war, haben diese oftmals solche Lückenschlüsse finanziert, heute fehlt aber auch hierfür der finanzielle Spielraum. Übrig bleibt in vielen Fällen ein löchriges „Netz“, das die Fahrradfahrer zu unsinnigen Umwegen oder zur Benutzung von stark befahrenen Straßen zwingt, weshalb viele potenzielle Radfahrer dann doch lieber das Auto nehmen.

Radwegbeschilderung

Die überörtlichen Radwege wurden durch die Landkreise und die Straßenbauverwaltung in der Vergangenheit völlig uneinheitlich beschildert. Wer auf einer Radtour eine Kreisgrenze überquert, muss sich meistens neu orientieren, wenn nicht gar plötzlich die Beschilderung fehlt. 2003 hat die Landesregierung die im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Ausgabe 1998)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen festgelegte einheitliche Beschilderung für Bundes- und Landesstraßen verbindlich eingeführt. Auch den Kommunen empfiehlt sie, diese Art der Beschilderung anzuwenden – aber völlig unverbindlich. Auch eine dringend erforderliche finanzielle Unterstützung der Landkreise und Gemeinden wird abgelehnt. Die

immer
Service + Beratung
Fachwerkstatt-Kundendienst
Probefahren-Testräder
und alles rund ums Rad
einfach reinschauen
Waldstr. 58 | 0791 22238 | www.radundt.net
RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Folge ist, dass selbst bei Benutzung von bedeutenden Radwegverbindungen wie dem Donauradweg Art und Aussehen der Beschilderung ständig wechselt und häufig viel zu klein ist. Ein solches Durcheinander ist wenig attraktiv für Fahrrad-Touristen, die im innerdeutschen Tourismus-Markt eine immer größere Rolle spielen.

Fahrradbeförderung in Bahnen

In einem der wenigen Bereiche der Radverkehrspolitik, in dem die Landesregierung ab 2002 Positives bewirkt hatte, reißt Sie jetzt wieder mutwillig alles ein. Die kostenlose Fahrradbeförderung auf den meisten Bahnstrecken in Baden-Württemberg soll ab 2005 nicht mehr aus Landesmitteln finanziert werden. Die meisten Verkehrsverbünde werden diese zusätzliche Belastung nicht schultern können. Wenn die Fahrradbeförderung demnächst also wieder Geld kostet, werden viele Ausflügler wieder das Auto nehmen.

GRÜNE Vorschläge

Die Grünen im Landtag schlagen ein Fünf-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs vor, um die Potenziale zu aktivieren:

1. Radwege

- Finanzierung eines landesweiten Radweggrundnetzes aus Landesmitteln
- Verdoppelung der Landesmittel für den Radwegebau im Zuge von Landesstraßen.

2. Wegweisung/Beschilderung

- Förderung der Aufwendungen von Kommunen und Landkreisen für die Fahrrad-Wegweisung gemäß „ADFC-Standard“ mit 70% bei reduziertem Selbstbehalt

3. Förderung der kommunalen Radverkehrspolitik

- Finanzierung von Modellprojekten „fahrradfreundliche Kommune“
- Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen
- Koppelung der Förderung an die Aufstellung eines Radverkehrsplans

4. Schnittstellen Fahrrad-Ö

- Fortführung und Intensivierung des bestehenden Bike&Ride-Programms
- weitere kostenlose Fahrradmitnahme in Bahnen

5. Bündelung der Kompetenzen und Finanzmittel

- eigenständiges Referat „Fahrradverkehr“ im Verkehrs-Ministerium
- eigener Haushaltstitel für Radwegebau

Den gesamten Text findet man unter www.bawue-gruene-fraktion.de

Johannes Honné

Mast trifft Radweg



Schon lange weigert sich die Stadtverwaltung, etwa den Radweg in der Michelinstraße so zu ändern, dass man auch mit Fahrradanhänger gefahrlos an den bestehenden Masten vorbeikommt, die z.T. mitten im Radweg stehen. Jetzt wurde das sogar noch gesteigert: Selbst ein neuer Mast wurde mitten in einen Radweg gesetzt, in der Reinhold-Frank-Straße, Ecke Moltkestraße. Der Platz reicht weder links (der Lenker ragt in den Bereich der Fahrbahn) noch rechts (man fährt über den Gehweg), um sicher und legal an dem Mast vorbeizukommen.

Die Antwort des Tiefbauamts auf eine Beschwerde war, auf Grund der „zahlreichen Leitungen im Untergrund, war

es nur hier möglich ein massives Fundament einzubringen.“ Kein Wort davon, dass eine Leitungsverlegung erwägt wurde – schließlich handelt es sich bei dem Masten um eine Anlage für den Autoverkehr, für den immer reichlich Geld da ist. Kein Wort davon, dass man überlegt hat, Ampel und Schild kleiner zu dimensionieren, damit die Gründung des Mastes nicht so groß sein muss oder dem Fundament eine asymmetrische Geometrie zu geben u.s.w.

Wäre es denkbar, dass ein Mast mitten in einer Autospur aufgestellt wird, begründet mit „Es ging nicht anders“?

Johannes Honné

Neue Impulse für den Karlsruher Radverkehr?

Schon seit Jahren haben viele Karlsruher Radfahrer das Gefühl, links liegen gelassen zu werden. Die Karlsruher Verkehrspolitik ist auf das Auto ausgerichtet, gefördert von einem Oberbürgermeister, der damit im Wahlkampf antrat, und einer eher autofreundlichen Mehrheit im Gemeinderat. Außerdem steht der vorbildliche öffentliche Verkehr im Vordergrund des Interesses. Für Radfahrer und Fußgänger tat sich lange sehr wenig, eher im Gegenteil, denn oft kamen sie „unter die Autoräder“, wenn es um Ampelschaltungen oder Falschparker ging. Und manches Mal wurden die Radler schlicht ignoriert, wie bei der Neuen Messe (s.a. u&v 3/03).

Dazu passte, dass das **Radlerforum**

(aus Vertretern von Verwaltung, Gemeinderat und Verbänden) nur noch sehr sporadisch tagte. Von der vor einer Weile schon beauftragten Untersuchung zum Radverkehr in Karlsruhe hörte man dort lange nichts. Vielleicht lag es auch an Wechseln beim Personal im Stadtplanungsamt und bezüglich des zuständigen Bürgermeisters. Aber auf dem Radlerforum am 6.10.04 wurde es nun endlich vorgestellt.

Auch wenn die Untersuchung schon längst im Laufen war: Den richtigen Schwung in die Sache brachte offenbar erst unsere „große Konkurrenz“ ADAC, bei dessen Vergleichstest zum Radverkehr in Großstädten Karlsruhe auf einem für die Heimatstadt von

Drais nicht sehr schmeichelhaften hinteren Rang landete (s.a. letzte u&v-Ausgabe). Dadurch wuchs die Einsicht, dass mehr für den Radverkehr getan werden muss. Hilfreich ist hoffentlich auch, dass der nun zuständige Bürgermeister Eidenmüller selbst Radfahrer ist und bis vor kurzem für die Umwelt zuständig war.

Die **Untersuchung des Karlsruher Radverkehrs** durch die Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) von Prof. Alrutz aus Hannover (die übrigens auch den ADAC-Test durchführte!) untersuchte zunächst die **Stärken und Schwächen** Karlsruhes. Die Stärken und Potentiale liegen in Topographie, Klima, hohem Studentenanteil, kurzen

Wegen durch die kompakte Siedlungsstruktur (die zudem meistens relativ viel Platz für Radverkehr bietet), die Mitnahme in den Bahnen und den Radwege-Mängelbogen. Ein ungenutztes Potential bietet der Radtourismus. Die Schwächen liegen bisher in der eigentlich nicht stattfindenden (positiven) Öffentlichkeitsarbeit, bei fehlenden Impulsgebern aus Verwaltung, Politik oder Externen (also u.a. auch uns), wenig radelnden Vorbildern, aber auch in diversen Mängeln bei der Radverkehrsinfrastruktur.

Oder anders ausgedrückt: Die Stärken sind uns mehr oder weniger zugeflogen (für Klima und Topographie können wir Karlsruher nichts und die so ziemlich einzige Initiativ-Stärke, der Mängelbogen, kam von VCD und ADFC) und wegen dieser Stärken haben wir mit 16 % einen doch noch recht passablen Radverkehrsanteil, während die Schwächen allesamt von Politik und Verwaltung hausgemacht sind, insbesondere in den letzten 10 Jahren. Das Radverkehrsnetz wurde 1991 zuletzt überplant, der letzte Radwegestadtplan ist von 1990 etc. Das zeigt sich auch daran, dass von

1982 auf 1992 der Radverkehrsanteil noch merklich stieg, bis 2002 aber wieder geringfügig sank. Relativ zum Radverkehrsanteil blieb dabei das Unfallrisiko gleich. Es liegt etwas über dem Mittel vergleichbarer Städte.

Was ist laut PGV zu tun nach 10 Jahren Stagnation? Zunächst wurden zwei **Oberziele** definiert: **Radnutzung steigern** und **Sicherheit erhöhen**. Beides ist parallel machbar, indem man den **Radverkehr als Gesamtsystem** begreift, wie man es beim Autoverkehr ja bereits macht (Auto-Kauf, -Wartung, -Waschen, -Parken, Drive-In, ... für alles gibt es ausreichend Einrichtungen). Andere Städte konnten so parallel zur Steigerung des Radanteils die Unfallquote senken.

Handlungsbedarf sieht man vorrangig in der Öffentlichkeitsarbeit für verschiedene Zielgruppen (Alltagsradler, Freizeitradler, Jugendliche im Führerscheinalter) und mit verschiedenen Mitteln (Pressearbeit, Aufklärung, Wettbewerbe, Veranstaltungen, Internet, ...), um ein **positives Klima für den Radverkehr** zu schaffen und zu vermitteln, dass man was für die Radler tut und dass man sie als gleichwertige Verkehrsteilnehmer ansieht. **Infrastruktur** ist natürlich auch wichtig. Das sind aber längst nicht nur Radwege, die für die Sicherheit sowieso nicht immer der Weisheit letzter Schluss sind, oder Radstreifen, sondern z.B. auch sicheres Radparken, Druckluftstationen, Wegweisung, Gepäckschließfächer etc.

Das Karlsruhe Büro Stay stellte anschließend 12 **Haupttrouten** ins Zentrum vor. Dabei



Überflüssigerweise zugeparkt u. zugewachsen. Foto: H. Jacobs

zeigten sich viele offensichtliche Schwächen, die teils mit einfachsten Maßnahmen behoben werden könnten: Beseitigen unsinniger Zick-Zack-Führungen; Markieren von Parkstreifen, wenn Autofahrer unnötig Radwege zuparken; klarer markierte Ausfahrten; regelmäßiges Zurückschneiden von Straßengrün; etc.

Wann ist nun mit **Ergebnissen** zu rechnen, die den Radlern im Alltag helfen? Der politische Wille, etwas zu ändern ist offenbar da, das konnte man aus der Diskussion des Radlerforums heraus hören. Als es jedoch darum ging, vorsichtshalber für kommende Radinfrastruktur-Verbesserungen schon mal Geld bereitzustellen, war der Elan schon wieder etwas gebremst. Ohne fertige Projekte traut man sich offenbar nicht. Vielleicht schafft man es aber, wenigstens für die Öffentlichkeitsarbeit Mittel bereitzustellen. Nächste Station ist der Planungsausschuss des Gemeinderates im Dezember, wo man die Untersuchung auch noch mal vorstellen und diskutieren wird, eventuell auch schon mit ersten Lösungsansätzen.

Bei der Weiterentwicklung der Radinfrastruktur setzt man auch auf Externe. Zur Diskussion standen mehrere Modelle der Mitarbeit. Auf eine breitere Beteiligung der Öffentlichkeit wird man wohl verzichten, da man auf die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung von City 2015 aufbauen will, bei der ja unter anderem auch dieses Thema behandelt wurde. Die Verbände wie ADFC und VCD, aber auch Senioren etc., wird man aber verstärkt integrieren, vermutlich in einem modifizierten Radlerforum. Ob man sich auch an BYPAD beteiligt, einem moderierten, europaweit einheitlichem Bewertungsverfahren und Qualitätsmanagement mit 35 Fragen zu Radinfrastruktur, -klima und Verwaltung, wird noch überlegt.

Bleibt zu hoffen, dass dieses noch zarte Pflänzchen einer kommenden Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr sich entwickeln darf und nicht doch noch, wenn es darauf ankommt und Prioritäten zu setzen sind, vom Autoverkehr überrollt wird.

Heiko Jacobs

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport.

www.basislager.de
KA, Waldstr. 58
Tel. 07241 26605
Mo Fr 10.00-19.00
Sa 10.00-16.00

„Mobil ohne Auto“-Tag 2004 in Ettlingen

Nach dem Weggang des Ettlinger Fahrradbeauftragten im Mai 2003 wurde die Stelle nicht mehr besetzt. Damit war die örtliche Organisationsstelle weggefallen, die in den 5 Jahren zuvor am „Mobil ohne Auto“-Tag (MOA) die Veranstaltungen in Ettlingen koordinierte. Entsprechend waren die Aktivitäten in Ettlingen dieses Jahr geschrumpft. Die Polizei führte die Radcodierung durch. Die AOK organisierte am 20.6.04 am Vormittag mehrere Fahrradtouren, eine davon führte durch das südliche Ettlingen.

Auch der VCD beteiligte sich an MOA mit einer Radtour. Die Tour „Um den Ettlinger Berg“ ist 25 km lang und führt überwiegend am Waldrand entlang und durch den Wald. Auf dem Saumweg geht es bis zum Wasserbehälter Oberweier, danach der längere Aufstieg zur Karl-Schöpf-Hütte, hinunter ins Moosaltal und auf dem Graf-Rhena-Weg zurück nach Ettlingen. Der Weg eignet sich für wenig geübte Radfahrer als Halbtags-tour. Bei Nässe sind die Holzabfuhr- und Wanderwege etwas aufgeweicht und das Radeln ist dadurch streckenweise behindert. Wegen der Unebenheiten auf den Waldwegen ist ein Rad mit Federung günstig. Die beiden Teilnehmer benutzten Räder mit einer 3x7-Kettenschaltung, mir hat eine Dreigangnabenschaltung genügt. Rennräder sind für diese Tour ungeeignet. Auf dem Graf-Rhena-Weg bei Ettlingen

lagen Glasscherben auf dem Weg und ein Ehepaar mit 2 Kindern wurde durch eine Panne aufgehalten. Bei geführten Touren ist meistens auch Hilfe bei eventuellen Pannen gegeben. Andererseits müssen bei Gruppentouren die Teilnehmer besonders vorausschauend fahren, da beim Fahren hintereinander folgenreiche Auffahrunfälle passieren können. Die Hitzetage waren vorbei und die Lufttemperatur war am 20.6.04 am Morgen angenehm frisch. Trotz der guten Voraussetzungen haben leider nur 2 Teilnehmer an der Tour teilgenommen.

MOA wurde vor etwa 9 Jahren vom VCD initiiert. In der Realität wurde die Idee eines autofreien Tages von der Bevölkerung nur in Ansätzen angenommen. Die Entwicklung in den letzten Jahren hat die Urheber und Organisatoren enttäuscht. Als Folge beschloss die Landesdelegiertenversammlung, dass der VCD an MOA nicht mehr mitarbeiten wird.

Wenn Sie selbst beabsichtigen, irgendwann im Jahr eine Fahrradtour zu führen, können Sie als Werbemedium dieses Blatt und den „Fahrradkalender“ nutzen. Dieser wird jährlich vom ADFC Karlsruhe veröffentlicht, Redaktionsschluss ist Ende Januar.

Walter Suppanz

Kopf frei,
Buch auf, ...

BUCH
HAND
LUNG
am
KRONEN
PLATZ GmbH

...looooo!

24 Stunden: www.kronenplatz.de
Fritz-Euler-Strasse 1-3 • 79133 Karlsruhe
Tel. 0721/377775 • Fax: 0721/377575

VCD-Fahrplankarte Deutschland für Bus und Bahn: die Karte für umweltfreundliches Reisen

Bonn/Berlin, April 2004: Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat zum dritten Mal die VCD-Fahrplankarte Deutschland neu aufgelegt. Die Karte im Maßstab 1:750.000 enthält alle Informationen für umweltfreundliches Reisen:

Auf der Vorderseite sind sämtliche Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe sowie wichtige Busverbindungen abgebildet. Verschiedene Farben stehen für unterschiedliche Zugarten, vom Fernverkehr über Regionalzüge bis zu S- und U-Bahnen. Die Linienstärke zeigt dabei die Takthäufigkeit an, die Zahlen neben den Linien die Distanz in Minuten. So können Bus- und Bahnfahrer ihre umweltschonende Reise zu Hause mit dem Finger auf der Landkarte planen.

Neu ist die Rückseite der Karte, die im gleichen Maßstab zusätzliche Informa-

tionen für Wanderer und Touristen bietet. Erstmals auf einer Karte sind hier Fernwanderwege abgebildet. Zudem finden sich Nationalparks und touristische Höhepunkte sowie Wanderheime, Berghütten und Naturfreundehäuser mit ihren Bahn- oder Busanbindungen. Zu der VCD-Fahrplankarte gehört ein Begleitbuch, das auf über 170 Seiten die Service-Angebote aller Bahnhöfe, aktuelle Infotelefonnummern von Verkehrsverbänden, Ausflugs-schiffen, Berg- und Museumsbahnen sowie Eisenbahntarife und die Adressen aller Wandervereine enthält.

Wer gerne mit Rad und Bahn unterwegs ist, wird sich besonders über die komplette Zusammenstellung der Mitnahmebedingungen für Räder in Bahnen und Verbänden freuen. Zudem wurden Radverleihstationen und Orte

mit Car-Sharing-Angebot aufgenommen, genauso wie eine Tabelle mit den Fahrzeiten zwischen 30 deutschen Großstädten. Das kompakte Info-Paket enthält damit alles für Urlaub und Reisen ohne (eigenes) Auto.

Bei der Erstellung der Karte kooperierte der VCD mit Deutschem Wanderverband, Deutschem Alpenverein, EURO-PARC Deutschland, Naturfreunden und dem Verband Deutscher Naturparks.

Die VCD-Fahrplankarte Deutschland ist mit Begleitbuch ab sofort erhältlich im Buchhandel für 12,80 € (ISBN 3-933772-03-6), bei uns im **Umweltzentrum** oder sie kann bestellt werden bei der fairkehr Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 170216, 53028 Bonn, Fax 0228/98585-50, Internet: www.fairkehr.de/fahrplankarte

Stadtbotanik

Im Rahmen der Veranstaltungsreihe 2004 der BUZO führte Thomas Breunig (Institut für Botanik und Landschaftskunde, 1. Vorsitzender der Botanischen Arbeitsgemeinschaft Südwestdeutschland e.V.) die Teilnehmer am 21. Juli vom Karlsruher Schloss bis in die Innenstadt. Dabei durften die Teilnehmer die Stadtbotanik einmal mit ganz anderen Augen erleben! Nicht etwa die jedem bekannten Linden standen hier im Mittelpunkt, sondern in Pflasterfugen und Schotterbelag lebende Pflänzchen, die wir im Alltag zwar mit Füßen treten, aber gar nicht wahrnehmen. Waren den Teilnehmern nach längerem Überlegen gerade noch Breitwegerich und Löwenzahl bekannt, so lernten sie eine Vielzahl unter diesen schwierigen Bedingungen lebende, interessante Pflanzen wie Liegendes Mastkraut, Einjähriges Rispengras, Kleines Liebesgras, Hopfen-Klee, Kahles Bruchkraut, Krähenfuß und das Silber-Moos kennen.

Nur wenige Schritte entfernt wurden in den gärtnerisch genutzten Grünflächen neben der Gefleckten Wolfsmilch, dem Gemeinen Windenknöterich, Zaun- und Ackerwinde mitunter – auf den ersten Blick wegen des hier ganz anderen Er-



Auch Sie werden sicherlich bald zum „Naturtalent“, wenn Sie regelmäßig die tollen Termine der BUZO-Veranstaltungsreihe wahrnehmen!



Die Teilnehmer staunten über die Vielzahl interessanter Pflanzenarten in Pflasterfugen und Grünflächen. Alle Fotos: M. Ratzel

scheinungsbildes gar nicht als solches erkennbar – die gleichen Pflanzen angetroffen, wie in den Pflasterfugen vor dem Schloss: Während es die Fingerhirse in den Pflasterfugen gerade mal auf 1,5 cm brachte, stehen in den Beeten stattliche Exemplare der gleichen Art von 40 cm Höhe! So manche Pflanze kann sich also an sehr unterschiedliche Lebensbedingungen anpassen.

In den Grünanlagen wurden zahlreiche Bäume wie die Baumhasel und der Eisenholzbaum bewundert. Dabei waren die Geschichten von Herrn Breunig so interessant, dass bei sengender Hitze nicht nur die eigentlichen Teilnehmer begeistert zuhörten, sondern sich auch der ein oder andere Schlossgartenbesucher unter die Gruppe mischte.

Spätestens in der Stadtmitte wurde allen klar, dass es kaum einen Ort gibt, der nicht von Pflanzen besiedelt wird. Auf einem Parkplatz wurden etwa die Virginische Kresse, die Stinkrauke, das Plathalm-Rispengras und das extrem trockenheitverträgliche Hunds-Zahngras vorgestellt, welches sich als saftig grünes Gras ganz deutlich von seinen bereits hitzebedingt verdorrten, steppenartig braun- oder gelb leuchtenden Nachbarn abhebt.

Je „schauriger“ die Umgebung, um



so weiter war oftmals die eigentliche Herkunft der anzutreffenden Pflanzen: In Pflasterflächen und an Tiefgarageneinfahrten inmitten der Innenstadt stellte Herr Breunig Arten wie das Glaskraut, was uns von mediterranen Urlaubsorten bekannt ist und den Australischen Gänsfuß vor. Und selbst Bäume machen vor der Innenstadt nicht halt: An vielen Stellen Karlsruhes wachsen aus Sämlingen innerhalb weniger Jahre stattliche Exemplare des wärmeliebenden Chinesischen Götterbaumes heran. Zunehmend wachsen bei uns also Einwanderer aus aller Welt, die sich die exotischen Lebensräume der Innenstadt mit weit mehr heimischen Wildpflanzen teilen, als gedacht.

Lernen auch Sie, die Welt mit offeneren Augen zu erleben: Auch im nächsten Jahr wird die BUZO zu kostenfreien Veranstaltungen unterschiedlichster Art einladen! Das Programm wird in der Ausgabe 1/2005 von umwelt&verkehr erscheinen. Und: Wer sich speziell für die Arbeit der Botanischen Arbeitsgemeinschaft Südwestdeutschland e.V. (BAS) von Thomas Breunig mit seinem umfangreichen Exkursions- und Fortbildungsprogramm interessiert oder selbst dort mitarbeiten möchte, wendet sich direkt an die BAS, Thomas Breunig, Bahnhofstraße 38, 76137 Karlsruhe, Telefon 0721/937 93 86.

Margarete Ratzel

Künftig Draisinen zwischen Landau und Lingenfeld?

Im u&v 2/03 berichteten wir über eine Exkursion zur stillgelegten Bahnstrecke Landau – Germersheim und bedauerten, dass bei ihr nicht, wie bei anderen Strecken der Südpfalz, die Reaktivierung geprüft wird, obwohl sie im Osten ortsnah liegt. Inzwischen gibt es eine Initiative, die zwar nicht die Reaktivierung selbst verfolgt, aber zumindest die Strecke sichern könnte. Vorgeschlagen wurde, dort Draisinenfahrten anzubieten, wie es auf anderen

stillgelegten Strecken bereits getan wird. Dies durchaus mit großem Erfolg, wie das offenbar über viele Wochen im voraus ausgebuchte Beispiel im Glantal zeigt. Zur Zeit laufen Gespräche mit den Behörden. Auf der Webseite www.feldbahn-speyerdorf.de wurden Infos zum Projekt eingestellt. Der weichenbengel 5/04 des TSNV berichtet über beide Draisinenstrecken.

Heiko Jacobs



Die Initiatoren bei der Probefahrt mit einer Draisine auf der Brücke der Bahnstrecke über die B9. Foto: H. Buck

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2004 der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V.

Liebe Mitglieder,

wir laden Sie herzlich zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am

Montag, 6. Dezember, um 19.30 Uhr

im Umweltzentrum in der Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

- Eröffnung, Ergänzung der Tagesordnung
- Wahl des Versammlungsleiters
- Jahresbericht des Vorstandes
- Wahl des Vorstands
- Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums und die Mitgliederzeitschrift umwelt&verkehr
- Kassenbericht
- Bericht der Kassenprüfer
- Verschiedenes

Im Anschluss gibt es wie gewohnt Brezeln und Getränke.

Der Vorstand

Leserbrief

Heiko Jacobs hat sehr informativ und mit schönen Grafiken über das Ergebnis der letzten Gemeinderatswahl berichtet. Sein Artikel enthält aber eine Ungenauigkeit, die der Richtigstellung bedarf. Er schreibt „in Baden-Württemberg“ sei „die Stellung der Verwaltung mit dem OB an ihrer Spitze gegenüber dem Gemeinderat sehr stark“. Zum Beleg dafür nennt er den Verkehrsbereich, etwa wenn es um Tempo 30 oder um Zebrastrifen und Ampeln gehe. Es ist aber

leider so, dass gerade diese Bereiche nicht der kommunalen Selbstverwaltung unterliegen. Sie sind vielmehr Bestandteile der sogenannten „Auftragsverwaltung des Landes“. Und die gibt es in allen Bundesländern! Der OB ist hier sozusagen Landesbediensteter, dem bestimmte Aufgaben, die eigentlich Aufgaben des Landes sind, übertragen werden. Er delegiert intern natürlich weiter und so kommt es, dass praktisch der gesamte Aufgabenbereich von BuS der Kontrolle des Gemeinderates entzogen ist. Dieser hat

hier nur ein Initiativrecht (d.h., er kann „anregen“) und ein allgemeines Kontrollrecht. Mehr leider nicht.

Rainer Karcher, Am Rüppurrer Schloss
5/1301, 76199 Karlsruhe

Zu verschenken:

Holland-Herrenrad ALFINA, älteres Modell, wenig gefahren, schwarzer Rahmen, Laufräder 28 Zoll, 3-Gang-Nabenschaltung mit Rücktrittbremse. Nach Rücksprache im Umweltzentrum, siehe Rückseite, abzuholen.

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2004 des Fahrgastverbandes PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein lädt zur Mitgliederversammlung ein am

Montag, 13. Januar 2005, um 19.30 Uhr

im Umweltzentrum, Kronenstraße 9.

Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Bericht des Vorstands
3. Kassenbericht
4. Aussprache
5. Entlastung des Kassenwarts und des Regionalvorstands
6. Vorschläge zur Wahl des neuen Vorstands
7. Wahl des neuen Regionalvorstands für die nächsten zwei Jahre
8. Verschiedenes

Das Ende der Mitgliederversammlung ist für 22 Uhr vorgesehen. Um rege Beteiligung wird gebeten!

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte senden an:

Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 27

TERMINE

28. Oktober bis 09. März 2005

Wechselausstellung
„Meister Bockert“ kehrt heim –
von Menschen und Bibern,
Naturschutzzentrum Karlsruhe-Rappen-
wört, Hermann-Schneider-Allee 47,
Geöffnet; Di. – Fr. 12.00 – 17.00 Uhr,
Sonn- und Feiertags 11.00 – 17.00 Uhr
Eröffnung am 28.10.04 um 10 Uhr;
Eintritt frei
Weitere Infos unter Tel. 0721/950470

21. Oktober bis 07. August 2005

Sonderausstellung „Schatzkammer
Tropen – vergänglicher Reichtum“
im Naturkundemuseum Karlsruhe am
Friedrichsplatz,
Geöffnet: Di. - Fr. 9.30 - 17.00 Uhr,
Sa, So und Feiertage 10.00 – 18.00 Uhr
Eröffnung am 20.10.04 um 18 Uhr
bei freiem Eintritt im Vortragssaal des
Pavillons
Weitere Infos unter Tel. 0721/175-2111

16. November 2004

Podiumsdiskussion
„Menschen – Recht – Wasser“
Ressource Wasser – Eine globale Her-
ausforderung
Evangelische Akademie Baden,
16 Uhr, Uni KA, Institut NTI, Gebäude
30.10, Engesserstraße/Ecke Neuer Zir-
kel, Eintritt frei

2. Dezember 2004

„Die Feldhut in Karlsruhe“;
Vortrag und Information mit dem
hauptamtlichen Feldhüter Rolf Roser,
NABU-Monatsstreff,
Gaststätte FC Südsterne, Ettlinger Allee
7, 19.30 Uhr, Eintritt frei

5. Dezember 2004

Tag der offenen Tür bei der Waldpä-
dagogik Karlsruhe:
Erkunden Sie das Waldklassen-
zimmer, die Biotope, den Sinnesbe-
reich und all die anderen Attraktionen
zwischen 13 und 17 Uhr.
Treffpunkt: Waldklassenzimmer im
Hardtwald am Kanalweg zwischen
Grabener und Linkenheimer Allee.
Parkplätze befinden sich am Adenau-
erring. Infos unter: 0721/926-3951

12. Januar und 2. Februar 2005

Greenpeace-Gruppe Karlsruhe: Ein-
steigertreffen für Interessierte, jeweils
19.30 Uhr im Greenpeace-Büro, Stein-
straße 23 (Gewerbefhof)

29. und 30. Januar 2005

fahrrad.markt.zukunft
Fahrrad-Fachmesse, Neue Messe
Karlsruhe, Sa./So. 10 Uhr bis 18 Uhr
<http://www.fahrrad-markt-zukunft.de/>

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag:

BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag, 20 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

Dienstag:

Aktiventreffen des VCD

in der Regel jeweils am 1. Dienstag
und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:
Mo 15.11., Di. 7.12., Mo. 20.12.,
Di. 4.1., Mo. 17.1., Di. 1.2.,
Mo. 14.2. (statt 21.2.!), Di. 1.3.,
Mo. 14.3. (statt 21.3.!), Di. 5.4.,
Mo. 18.4. Jahreshauptversammlung!

Mittwoch:

ADFC-Aktiventreffen

in der Regel jeweils am 2. und
4. Mittwoch im Monat ab 20 Uhr
ADFC-Infoladen jeden Mittwoch,
18 bis 19.30 Uhr

Donnerstag:

Fahrgastverband PRO BAHN

jeden zweiten Donnerstag im Monat,
19.30 Uhr
(Infos unter 0721/380575)

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

Telefon: 0721 - 38 05 75 (BUZO, PRO BAHN)

Internet: www.umweltzentrum-karlsruhe.de

E-Mail: buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Bürozeiten: Mo-Do 10-13 Uhr, Do 14-17 Uhr

0721 - 38 06 48 (VCD)

www.vcd.org/karlsruhe

karlsruhe@vcd.org

www.umverka.de

redaktion@umverka.de