

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 12. Jg.

3/14 Nov. 2014 – Feb. 2015

Themen:

Öko im Alltag

Fußgänger in KA

Helmpflicht

Fahrplanänderungen





IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Inhalt:

Vorwort.....	3
Neues aus BUZO und Umweltzentrum.....	4
Parking Day 2014.....	5
Öko im Alltag.....	6
Stop Nordtangente.....	7
Bericht von der regionalen Fahrplankonferenz.....	8
Perückenpflicht für Radfahrer?.....	10
Fahradhelme, im Alltag nie und nimmer.....	11
Wie sicher sind Fußgänger in Karlsruhe?.....	12
Luftverkehrsteuer nicht schuld an Fluggastentwicklung.....	14
Liebe Radfahrer, ab auf die Fahrbahn!.....	15
Termine.....	16
Fahrradklimatest des ADFC.....	16

Fotos: M. Däschner, U. Haack,
H. Jacobs, M. Quinting

Titelbild: Anhänger des Parking Day haben es sich am 19. September 2014 auf ein paar Parkplätzen in der Oststadt gemütlich gemacht und erobern sich für einen Tag ein Stück Lebensraum in der Stadt. Den Parking Day gibt es jedes Jahr weltweit immer am dritten Freitag im September, s. S. 5.

Foto: Uwe Haack



Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, E-Mail: redaktion@umverka.de Web: www.umverka.de bzw. jeweils: verein@umverka.de verein.umverka.de Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, alle Herausgeber: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75, Spenden:

Verein:	0721/	SEPA /IBAN = DEXX + BLZ + Kontonr.	(BIC)
BUZO	38 05 75	DE74 6605 0101 0009 2423 55	KARSDE66
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

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

Die Vergangenheit: Wörth ist ab Dezember kein IC-Halt mehr, der IC von/nach Frankfurt wird eingestellt.



Die Zukunft: Die neue Niederflur-Straßenbahngeneration für den innerstädtischen Verkehr und erstmals für den Verkehr auf der S1/S11: Somit werden auch Bad Herrenalb und Ittersbach barrierefrei erreichbar! Sie ersetzen peu a peu die Hochflur-Stadtbahnen, bei denen sich die Umrüstung auf Tunnelbetrieb nicht mehr lohnt, weil sie dann ca. 30-35 Jahre alt sein werden.



Komfortabel, wenn man nicht zu groß ist ...



Fotos: Heiko Jacobs

Liebe Leserinnen und Leser,

Nicht immer ist es einfach, zur rechten Zeit die rechte Zahl an Artikeln bereit zu haben, mal gibt es mehr, als man unterbringen kann, und man muss hier und da ein wenig quetschen, damit alle Infos ihren Platz finden, mal schaut man beim Redaktionstreffen in die Runde und erntet auf die Frage „Was gibt es schon an Artikeln?“ ratlose Blicke, aber bisher haben wir es immer noch geschafft, alle Seiten vollzukriegen, ohne mit Kreuzworträtseln auffüllen zu müssen ... Bei Überangebot gab es ja schon mal rein online erscheinende oder dort längere Artikel. Diesmal sind halt ein paar mehr Bilder drin ... ;-)

Unter dem Titel **Öko im Alltag** finden sich interessante Gedanken, was man im Alltag beachten sollte, damit auch die Generationen nach uns noch eine Chance haben, ihr Leben lebenswert gestalten zu können. Dies bspw. auch im öffentlichen Straßenraum, wenn da nicht so viele Autos rumstünden ... Wie es ohne diese aussähe, demonstriert die Idee des **Parking Days**. Damit das klappt, sollte man mehr den öffentlichen Verkehr nutzen. Was da der **neue Fahrplan** bringt, zeigt ein weiterer Artikel auf. U. a. entfällt der IC über Wörth, siehe Bild links oben. Neu im Stadtbild sind die **neuen Niederflurstraßenbahnen**, die noch ohne Artikel sind, evtl. wird es dazu in einem späteren u&v etwas zu lesen geben. Derweil gibt es schon mal zwei Bilder davon, siehe links. Einem der Autoren fiel auf, dass beide neue Bahnmodelle nicht unbedingt auf 2 m große Leute ausgerichtet sind *andotz* :-(Oder man radelt. Die **Debatte um den Fahrradhelm** schlägt sich im Heft gleich in zwei Artikeln nieder, die gegen eine Helmpflicht plädieren. Liest man mal die Unfallstatistiken zu Kopfverletzungen, wäre ja eh eine Helmpflicht für Autofahrer und Fensterputzer wichtiger ... Oder man geht zu Fuß, was auch nicht ganz ohne Risiko ist. Bei einem **VCD-Vergleich zur Fußgängersicherheit** schnitt Karlsruhe nämlich nicht besonders gut ab ...

Weitere interessante kleine News und Berichte sind auf der nächsten Seite zu finden, an dieser Stelle wünschen wir eine angenehme Lektüre des neuen u&v

John Antil *Heiko Jacobs* *Ilse*

Neues aus der BUZO und dem Umweltzentrum

Zurückblickend auf den Erscheinungszeitraum der letzten Ausgabe lassen sich zwei wichtige Aktivitäten erwähnen: Unser gemeinsamer BUZO/VCD-Stand auf dem FEST und auf dem Markt der Möglichkeiten in Durlach. Schwerpunkte waren Fächergärtnern und Fahrradfahren, die besonders auf dem FEST herausgestellt wurden. Das vom VCD Kreisverband Karlsruhe entworfene Plakat „Liebe Radfahrer, ab auf die Straße...“ (siehe Seite 15) hat sich als Hingucker erwiesen und interessante Gespräche ausgelöst. Obwohl eher Pflichtübung entwickelt sich bei der Standbetreuung immer eine lockere kreative Stimmung, verursacht durch die vielen Gespräche mit Standbesuchern und untereinander, eingebettet in der allgemein gut gelaunten Gelassenheit, die besonders das FEST vermittelt. Mitmacher für das nächste Jahr sind schon jetzt herzlich willkommen!

BUZO, Pro Bahn und VCD arbeiten zusammen mit anderen Initiativen, auch einer französischen, an einem Weißbuch, einer Art Konzeptbroschüre zum grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr im PAMINA-Raum, das kurz vor dem Abschluss steht. Zu Fuß, per Rad, mit dem Auto, Flugzeug und Schiff ist die Rheinquerung nach Frankreich und umgekehrt zwischen Karlsruhe und Straßburg an vielen Stellen möglich. Mit Bus und Bahn nicht. Die vorhandenen Verbindungen über Lauterbourg und Wissembourg sind wegen fehlender Anschlussabnahme eine Zumutung. Das Weißbuch begründet die Bedeutung eines zeitgemäßen öffentlichen Verkehrs für das nachbarschaftliche Zusammenwachsen und bietet ein Fahrplankonzept für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Das Radwegenetz im Landkreis Karlsruhe ist mangelhaft, soll aber zukünftig auf Beschluss der Landesregierung vorbildlich werden. Da im VCD-Aktivenkreis Betroffene aus dem Landkreis mitarbeiten, liegt hier ein fundiertes Erfahrungspotenzial vor, das in einer mehrseitigen Liste mit Verbesserungsvorschlägen zusammengefasst wurde und dem Landratsamt bzw. den beauftragten Ingenieurbüros zur Verfügung gestellt wurde. Die Arbeit von Erich

Fey und Heiko Jacobs fand dort große Anerkennung, was dem VCD-Image förderlich ist.

Bedeutsame Neuigkeiten aus dem Umweltzentrum und der BUZO gibt es im Moment nicht. Wir erledigen das Alltagsgeschäft mit seinen Höhen und Tiefen, wozu auch der Publikumsverkehr zählt, die Wahrnehmung von Terminen und der Organisationsaufwand für die Vorbereitung des geplanten Ökofrühstücks und Koordinationstreffen mit den Karlsruher Umweltverbänden. Für das kommende Frühjahr ist ein Tag der offenen Tür angedacht, und auch die Realisierbarkeit eines Straßenfestes in der Kronenstraße wird im Vorstand diskutiert.

Aktuell möchten wir dazu auffordern, mit einer Unterschrift die Europäische Bürgerinitiative gegen die geplanten Handelsabkommen TTIP und CETA zu unterstützen – entweder direkt im Umweltzentrum oder online unter

www.stop-ttip.org

Ansonsten retten wir die Welt, was allerdings angesichts der täglichen Katastrophennachrichten deutlich relativiert werden muss.

Uwe Haack



Markt der Möglichkeiten in Durlach mit dem Infostand von BUZO und VCD;
Foto: Mari Dächner

Parking Day 2014

Es ist ein sonniger Spätsommertag im September. Ein paar Kinder spielen begeistert an einem Tischkicker oder üben Kopfstand auf einer mitgebrachten Isomatte. Die meisten Erwachsenen haben es sich auf Strandliegestühlen oder Campingstühlen bequem gemacht und unterhalten sich. Sabine strickt gerade an einem Schal, während zwei Studenten Jongliertricks mit Bällen üben. Ein paar Meter weiter haben sich einige Leute um einen Gitarrenspieler gruppiert, der auf einem Sofa aus Holzpaletten und Decken sitzt und für eine angenehme musikalische Unterhaltung im Hintergrund sorgt.

Diese Szene spielt sich nicht etwa auf einem Ferienlager oder am Baggersee ab, sondern auf mehreren gebührenpflichtigen Parkplätzen mitten in der Karlsruher Oststadt. Die Parking Day-Aktivist*innen haben einen Tag lang für mehrere Parkbuchten in der Ludwig-Wilhelm-Straße Parkscheine am Automaten gezogen und mit Tischchen, Stühlen, Topfpflanzen und anderen Dingen wohnlich möbliert. Es gibt Kuchen und Kaffee oder Tee, auch ein Waffeleisen ist im Einsatz. Der seit 2005 weltweit statt findende Parking Day wird an diesem 19. September 2014 erstmals auch in Karlsruhe zelebriert. Dort, wo sich sonst nur Autos breit machen, ist auf einmal ein Treffpunkt entstanden und Platz für Menschen, die den neu gewonnenen Freiraum für einen Tag kreativ nutzen. Hier kann gespielt, gebastelt oder Kunst produziert und ausgestellt, Musik gemacht oder einfach nur gefaulenzt werden. Sabine von der Initiative Karlsruhe Park(ing) Day meint: „Wir zeigen heute in der Oststadt, wie man auch Parkplätze alternativ verwenden kann.“ Und die Autofahrer? „Wir haben schon mit üblen Beschimpfungen gerechnet, doch die vorbei fahrenden Autofahrer haben bisher völlig entspannt reagiert“, erklärt Anke, eine der Organisatorinnen der Aktion. Der Plan, den Parking Day auch in Karlsruhe durchzuführen, entstand bei einer Bürgerversammlung, die vom „Quartier Zukunft – Labor Stadt“ – einem Projekt des KIT – im Februar veranstaltet wurde. Schnell fanden sich ein paar Leute zusammen, um die Aktion



Parking Day in Ludwig-Wilhelm-Str.; Foto: Uwe Haack

für den 19. September vorzubereiten und beim Ordnungsamt der Stadt anzumelden. Auch eine Straße weiter, in der Georg-Friedrich-Straße, gibt es eine Gruppe von Menschen, die sich heute Parkflächen als Aufenthaltsort ausgesucht haben. Und am Lidellplatz hat eine weitere Initiative mit Rollrasen, Live-Band und Liegestühlen die Autoabstellfläche in einen temporären Park verwandelt. Die ursprünglich aus San Francisco stammende Idee, sich auf diese Weise kritisch mit der vorhandenen autofixierten Nutzung des öffentlichen Raums auseinanderzusetzen und den Parkraum für einen Tag zu einem kreativen Experimentierfeld zu machen, findet längst weltweit viele Anhänger. Nächstes Jahr bestimmt auch wieder in Karlsruhe. Wir freuen uns schon auf den 18. September 2015 ...!

Mari Däschner
 Links:

<http://parkingday.org>
<http://quartierzukunft.de>

Öko im Alltag

Über umweltfreundliche Mobilität wird ja schon viel geschrieben in diesem Heft. Die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen ist zweifellos ein wichtiger Aspekt eines bewußten Lebensstils. Was aber ist mit allen anderen Bereichen des Lebens? Eigentlich wissen wir doch alle, dass unsere aktuellen Wirtschafts- und Verhaltensweisen zu den verfügbaren Ressourcen der Erde nicht passen: Jedes Jahr werden diese Reserven früher aufgebraucht, erreichen wir den Welterschöpfungstag (Earth Overshoot Day) schneller. 2014 lag dieses Datum beim 19. August, ab diesem Tag lebten die Menschen weltweit auf Kosten der Zukunft. Anders gesagt verbrauchen wir momentan die Ressourcen von 1,5 Erden. Die Folgen sind allgemein bekannt: Klimawandel, Waldzerstörung, Verschmutzung von Wasser, Luft und Boden, Artensterben, u.s.w.

Wer seinen persönlichen ökologischen Fußabdruck verringern möchte, kann sofort anfangen. Jede Art von Konsum verbraucht Ressourcen. Daher ist es hilfreich, sich vor jeder Kaufentscheidung zu fragen: „Brauche ich das wirklich?“ Vielleicht lässt sich manches auch gebraucht erwerben, z. B. Kleidung und andere Dinge in einem Second-Hand-Laden oder Second-Hand-Kaufhaus. Andere Gebrauchsgegenstände können auch geliehen werden oder gemeinsam mit Nachbarn angeschafft und genutzt werden. Bei Neuanschaffungen ist auf Qualität, recyclinggerechte Konstruktion und lange Lebensdauer zu achten. Wer sich ernsthaft überlegt, unter welchen Bedingungen die Waren hergestellt wurden, wird um Klamottenläden, die im Zusammenhang mit den katastrophalen Arbeitsbedingungen etwa in Indien oder Bangladesch in die Schlagzeilen geraten sind, ebenso einen Bogen machen wie der Versuchung widerstehen, die Billigst-Lebensmittel im Discounter zu kaufen. Auch wenn angesichts der vielen Greenwashing-Versuche der Einkauf mit gutem Gewissen erschwert wird, gibt es sie doch: Glaubwürdige Unternehmen und Produzenten, oft Bio-Pioniere der ersten Stunde, die sich teilweise schon seit Jahrzehnten in Sachen nachhaltige und faire Herstellung engagieren.

Produkte, die sich reparieren lassen, vermei-

haiserstraße 50
... zwischen marktplatz
und kronenplatz
tel. 07 21 / 3 50 58 58
www.cafe-pan.com
mo - fr 11 - 19 uhr
sa 12 - 17 uhr

Crêpes*
süß + herzhaft
Tee
spezialitäten
Säfte
frisch gepresst
Partyservice
*auf Wunsch vegan

BIO
in der Weinregion

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

den Abfall. Auch sonst können Abfälle im Alltag bei vielen Gelegenheiten vermieden werden, ob beim obligatorischen Einkauf mit Stofftasche statt Plastiktüte, der Bevorzugung von Recyclingprodukten, der doppelseitigen Nutzung von Papier oder dem Einsatz von Mehrwegsystemen. Erst nach der Müllvermeidung ist die Frage nach der richtigen Abfallverwertung zu stellen. Manches lässt sich vielleicht in anderer Weise weiterverwenden, "upcyceln" oder verschenken. Eine möglichst sortenreine Abfalltrennung schließlich bereitet dann die effiziente Altstoffverwertung in den verschiedenen Recyclingsystemen vor.

Mittlerweile hat sich herumgesprochen, dass biologisch und gentechnikfrei erzeugte Lebensmittel aus der Region nicht nur gesundheitliche, sondern vor allem auch ökologische Vorteile bringen. Auch dass eine vegetarische Lebensweise ein Riesengewinn für die Umwelt ist, ist bekannt. Die Produktion von Fleisch, Fisch und Milchprodukten verursacht weltweit mit ca. 18 % weit mehr Treibhausgas als der Transport. Daher liegt im Ernährungsverhalten ein besonders großes Potenzial zur Entwicklung einer umweltgerechten Lebensweise.

Im Bereich Wohnen hinterläßt die Heizenergie den größten ökologischen Fußabdruck. Wer sich auch zu Hause warm genug anzieht, anstatt halbnackt durch überheizte Räume zu laufen, spart also nicht nur Geld. Das Einschalten von elektrischen Geräten und Lam-

pen nur bei Bedarf, der Einsatz von besonders energiesparenden Geräten und Leuchtmitteln und der Bezug von Ökostrom sind weitere Bausteine für einen umweltschonenden Haushalt.

Schließlich ist auch die Wahl des Geldinstituts Ausdruck eines verantwortungsvollen Lebensstils. Durch den Wechsel zu einer ethisch-ökologischen Bank können Verbraucher dafür Sorge tragen, dass zumindest mit ihrem Geld keine Finanzierung beispielsweise von Rüstungsindustrie, Kinderarbeit, Atomkraft und Gentechnik stattfindet und somit den Banken die rote Karte zeigen, die sich um solche Ausschlusskriterien bislang nicht oder

zu wenig scheren. Gleichzeitig werden auf diesem Weg alternative und ökologische Projekte und Unternehmen finanziell gefördert.

Obwohl angesichts von düsteren Zukunftsaussichten radikalere Maßnahmen ergriffen werden müssten, sind es unsere individuellen alltäglichen Entscheidungen, die in der Summe positive Effekte für die Umwelt erzielen. Ein verantwortungsvoller, ressourcenschonender Lebensstil kann entwickelt werden und anderen als Vorbild dienen. Die Transformation unserer Überfluss- in eine Postwachstumsgesellschaft beginnt im Kleinen – besser heute als morgen.

Mari Däschner

www.footprint-deutschland.de



Soll die Südumfahrung Hagsfeld hier an der Straße enden oder mit einer Unterführung die Gelände von Pfadfindern, Kindergarten und Wagenburg stören und vielleicht eines Tages als Nordtangente weiterführen? Siehe auch u&v 2/14;

Foto: Heiko Jacobs

Stopp Nordtangente

Für Viele ist die Nordtangente ein Vorteil, aber manche werden darunter leiden müssen, z. B. die Pfadfinder vom Stamm Calapallo, die ihren Pfadfindergarten dort haben – ein schöner Garten! Mit einer Hütte und vielen Bäumen, ein paar alten Bauwägen für den Aufenthalt und einer Feuerstelle. Den Kindergarten fast daneben betrifft diese Sache auch – deshalb Nordtangente – Stopp!

Gastbeitrag
von
Pfadfinderin
Pyluna,
11 Jahre



Bericht von der regionalen Fahrplankonferenz

Anfang Oktober wurde auf der regionalen Fahrplankonferenz in Karlsruhe der Jahresfahrplan 2015 (gültig ab 14.12.2014) vorgestellt. An größeren Änderungen in der Region ist Folgendes vorgesehen (darüber hinaus kann es überall zu Anpassungen im Minutenbereich kommen):

1. Fernverkehr

IC 2376 (Karlsruhe ab 7.02h Richtung Frankfurt – Hamburg/Stralsund) fährt täglich (also neu auch sonntags).

IC 2271 (Karlsruhe an 10.50h aus Hannover) fährt künftig auch freitags (da fuhr er bisher nach Stuttgart – nach Karlsruhe bisher nur montags bis donnerstags).

Ein neuer Wochenend-Verstärker-IC verkehrt freitags von Frankfurt über Karlsruhe (18.14h) nach Freiburg sowie sonntags von Basel über Karlsruhe (12.42h) nach Frankfurt (-Berlin).

IC 2374/2375 Karlsruhe ab 9.10h und an 20.52h werden im Norden nach bzw. von Westerland durchgebunden (gilt von Ostern bis Ende Oktober). Dafür entfällt IC 2170 (samstags Heidelberg 8.46h nach Westerland) und fährt IC 2171 nur noch ab Hamburg (freitags Heidelberg an 21.12h).

IC 2284/2285 (Karlsruhe ab 5.53h bzw. an 20.06h) nach bzw. von Frankfurt „hintenherum“ über Würth – Gernersheim entfällt wegen zu geringer Nachfrage. (Ein teilweiser Ersatz ist die neugestaltete RE-Linie Karlsruhe – Mainz, siehe unten).

Der Schwarzwald-IC Hamburg – Karlsruhe – Konstanz entfällt auf der südlichen Teilstrecke zwischen Karlsruhe und Konstanz (bisher Karlsruhe werktags 14.52h bzw. sonntags 16.52h in Richtung Süden und 13.07h in Richtung Norden): Die Fahrgäste würden zum einen nur selten über Karlsruhe hinaus durchfahren und seien zum anderen insgesamt zu wenige. (Der Wochenend-IC Rhein/Ruhr – Konstanz bleibt vorerst noch erhalten; nach anfänglichen Plänen hätte er ebenfalls entfallen sollen.) Ersatzweise werden Taktlücken im Nahverkehr geschlossen (siehe unten).

ICE 4 Zürich – Frankfurt hält neu in Baden-Baden um 21.43h.

Im Nachtzugverkehr entfallen die Verbindungen Basel – Karlsruhe – Mannheim – Kopenhagen und München/Stuttgart – Paris.

Die Region eher etwas am Rand betreffend gibt es zwei neue ICE-Zugpaare Dortmund – Mannheim – Stuttgart und entfällt der Fernverkehr auf der Moselstrecke.

An Autoreisezügen gibt es für die Region schon länger nichts Relevantes mehr – vor wenigen Wochen wurde nun am Bahnhof Karlsruhe-Durlach das frühere Abfertigungsgebäude abgerissen. Zeitlich dazu passend werden auch sämtliche Verbindungen von DB Autozug ins Ausland gestrichen. Auf einigen der noch verbleibenden innerdeutschen Strecken erfolgt der Fahrzeugtransport seit Mai (nach spätem und holprigem Buchungsstart) per Lkw. Ob sich dieses Modell nach einer Pilotphase auf weitere Strecken ausdehnt (und damit vielleicht auch die Region Karlsruhe wieder bedient) oder aber komplett einschläft, bleibt abzuwarten. Bei Redaktionsschluss hat DB Autozug vom Fahrplan 2015 (über April 2015 hinaus) noch nichts bekanntgegeben – Bis zum Erscheinen dieses Hefts weiß man evtl. mehr.

2. Nahverkehr

Grundlegende Neuerungen gibt es beim SPNV in Rheinland-Pfalz. Dort wird ein RE-Netz im 2-h-Takt geschaffen. Es besteht u. a. aus den Linien

- RE 1 Koblenz – Saarbrücken – Mannheim
- RE 4 Mainz – Karlsruhe
- RE 14 Mainz – Mannheim
- RE 2 Koblenz – Frankfurt
- RE 11 Koblenz – Trier/Luxembourg

Diese Linien sind untereinander verknüpft und bilden teils auch Stundentakte bzw. werden abschnittsweise zu solchen verdichtet.

Details hierzu sowie weitere im Verkehr mit der Pfalz unseren Raum betreffende Maßnahmen:

Karlsruhe – Graben-Neudorf – Gernersheim – Mainz (Rheinland-Pfalz Linie RE4) fährt täglich alle zwei Stunden (bisher zum Teil nur alle vier Stunden, vor allem am Wochenende).

Abfahrt Karlsruhe 8.13h bis 20.13h (außerdem 5.45h mit zusätzlichen Zwischenhalten, sowie 17.18h nur bis Germersheim), Ankunft Karlsruhe 9.47h bis 21.47h. Die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Mainz beträgt ungefähr eine Stunde 40 Minuten. In Mainz besteht Anschluss an die Linie RE2 von und nach Frankfurt und Koblenz.

Bruchsal – Germersheim: Sonntagmorgens zwei neue „Disco-Züge“ Germersheim ab 4.30h nach Bruchsal und zurück um 5.06h.

Karlsruhe – Germersheim (S52-Eilzüge nachmittags) fährt ab Albtalbahnhof vor (statt bisher nach) der S41. Dies verbessert die Pünktlichkeit, aber nicht unbedingt die Übersichtlichkeit (wegen teilweise geänderten Streckenverlauf innerhalb von Karlsruhe).

Karlsruhe – Bundenthal (Felsenland-Express) fährt tagsüber nicht mehr nach Karlsruhe zurück, sondern zusätzl. Fahrten im Zielgebiet.

Details zu Maßnahmen innerhalb von Baden-Württemberg:

Zwischen Sinsheim und Heilbronn übernimmt die AVG mit Einführung der Stadtbahn Heilbronn Nord die Feinerschließung. Die RE und 3 Einzelverbindungen bis/ab Grombach verbleiben bei der DB.

Karlsruhe – Bretten – Gölshausen (S4): Zwei Zugpaare (gegen 14 und 15 Uhr) werden von Gölshausen bis Bauerbach und zurück verlängert, vor allem für Schichtwechsel in Gölshausen Industriegebiet.

Karlsruhe – Heidelberg: Im morgendlichen Berufsverkehr ein weiteres Verstärkerzugpaar zwischen Wiesloch-Walldorf (an 6.40h, ab 6.48h) und Heidelberg. Dies entlastet den sehr stark besetzten durchgehenden Zug von Karlsruhe (Heidelberg an 7.07h).

Ein neues IRE-Zugpaar fährt montags bis donnerstags von Pforzheim (17.09h) nach Stuttgart und zurück (Stuttgart ab 18.30h), dafür entfällt vormittags gegen 10 Uhr das IRE-Zugpaar Stuttgart – Mühlacker.

Karlsruhe – Offenburg – Konstanz (Schwarzwaldbahn) fährt tagsüber durchgehend jede Stunde: Neu sind die Abfahrten Konstanz 9.38h nach Karlsruhe und Offenburg ab 18.01h (Karlsruhe 17.09h) nach Konstanz. Diese Züge sind (im Gegensatz zu den wegfallenden IC-

Zügen) auch mit Wochenendticket, Baden-Württemberg-Ticket und KONUS-Gästekarte nutzbar. In Einzelfällen ist in Offenburg umzusteigen.

Karlsruhe – Rastatt (S31/S32): Neuer Haltepunkt Muggensturm-Badesee (wird jede zweite Stunde bedient im Wechsel mit Malsch-Süd).

Karlsruhe – Freudenstadt ist im DB-Kursbuch künftig als Tabelle 710.7 zu finden (die bisherige 710.41 geht an die Stadtbahn Heilbronn Nord).

Rastatt – Forbach (S41): Freudenstadt ab 4.43h hält neu in Kuppenheim (ca. 5.50h). Freudenstadt ab 20.53h fährt ab Forbach 11 Minuten später, Freudenstadt ab 21.53h fährt 23 Minuten später (in Abstimmung auf die Schichtpläne im Daimler-Werk Gaggenau und Kuppenheim).

Der Vollständigkeit halber: Im auslaufenden Berufsverkehr gibt es (bereits im laufenden Fahrplan seit 7.1.2014, aber an dieser Stelle noch nicht berichtet) ein neues Zugpaar der S3 von/nach Heidelberg, Karlsruhe an 9.02h bzw. ab 8.58h (vormals nur ab Bruchsal nordwärts).

3. Größere Baumaßnahmen und Schienenersatzverkehre 2015:

In den Sommerferien Schienenersatzverkehr zwischen Busenbach und Bad Herrenalb wegen umfangreicher Arbeiten in diesem Streckenabschnitt.

Karlsruhe Battstraße – Ettlingen je 6 Wochen im Februar/März und November/Dezember 2015 Sperrung nachts, vom 30.10. bis 9.11. auch ganztägig.

Zwischen Radolfzell und Konstanz im März 2015 an 3 Wochenenden Vollsperrung sowie während 2 Wochen eingeschränkter Fahrplan mit zusätzlichem SEV.

Martin Theodor Ludwig



Perückenpflicht für Radfahrer?

Sie ist erst einmal vom Tisch, die Helmpflicht für Radfahrer durch die Hintertür. Der Bundesgerichtshof hat in einem Urteil vom Juni 2014 ein Mitverschulden einer Radfahrerinnen abgelehnt, die gegen die sich öffnende Tür eines am Straßenrand parkenden Autos gefahren und dabei schwere Kopfverletzungen erlitten hatte. Die hinter der Autofahrerin stehende Versicherung wollte ihre Zahlungspflicht um die Hälfte reduziert wissen, weil die Radfahrerinnen keinen Helm trug und damit zu ihren eigenen Verletzungen beigetragen haben soll. Hätte der Bundesgerichtshof anders entschieden, wäre nicht nur diese eine Radfahrerinnen die Leidtragende gewesen. Sie wäre auf einem wesentlichen Teil ihres Schadens sitzen geblieben. Auch für alle anderen Pedaleure hätte sich der rechtliche und öffentliche Druck erhöht, künftig gefälligst nur noch mit Helm unterwegs zu sein. Behörden und ADAC machen sich zwar in anderen Bereichen keine Mühe mit einem von der Rechtspre-



Städt. Helmwerbemüll; F.: Jacobs

chung anerkannten Mitverschulden zu argumentieren. Oder hat man jemals gelesen, dass sie aus diesem Grund massiv ein Fahren mit einer Geschwindigkeit auf der Autobahn mit mehr als 130 Stundenkilometern (Richtgeschwindigkeit) ablehnen? Oder dass sie den eigenen Mitarbeitern gar ein schnelleres Fahren untersagen, wie die Stadt Köln es jetzt für Radfahren ohne Helm im Dienst erwägt? Bei den zunehmenden Appellen an die Radfahrer sieht das allerdings ganz anders aus.

Auch in Karlsruhe bewarb die Stadt zuletzt massiv das Fahren mit Helm. Eine monatelange Kampagne, die sehr zwiespältig daherkommt, selbst für jemanden, der wie der Autor meist mit Helm unterwegs ist. Dubiose Papierhänger am Fahrrad, die auch sonst schon als überflüssige und möglichst zu verbietende Werbung nerven, die jetzt ausgerechnet von der Stadt verteilt werden und die Innenstadt vermüllen, sind das eine. Noch entscheidender ist die Frage, ob man das

Geld für diese Kampagne nicht hätte deutlich besser investieren können. Die Sicherheit für Radfahrer wird – das zeigen Erfahrungen aus Ländern, die schon wesentlich weiter sind – am meisten dadurch verbessert, dass die Zahl der Radfahrer steigt und die Infrastruktur entsprechend angepasst und genutzt wird. Und da gäbe es in Karlsruhe noch reichlich zu tun: Jede Menge Einbahnstraßen etwa, die ohne großen Aufwand für Radfahrer in Gegenrichtung zu öffnen wären. An vielen Stellen der Verzicht auf kombinierte Fuß- und Radwege.

Oder wie wäre es mit einer Kampagne, die den Autofahrern – übrigens auch den uniformierten der Polizei – mal deutlich macht, dass Parken auf Radwegen, Fahrradstreifen und Fahrradschutzstreifen ordnungswidrig, gefährlich und rücksichtslos ist? Und zwar auch nur zum Brötchenholen!

Außerdem bleibt die Frage, wie viel mehr an Sicherheit der Helm überhaupt bringt. Eine Helmpflicht würde – auch das zeigen Erfahrungen aus dem

Ausland – jedenfalls zu einem starken Einbruch der Nutzerzahlen fürs Rad führen und damit die Gefahren für die Radfahrer erhöhen. Mindestens so interessant ist eine Studie, die ein australischer Wissenschaftler durchführte. Gemessen wurde dabei der Sicherheitsabstand, den überholende Autofahrer zum Radfahrer ließen. Das spannende Ergebnis: Autos fuhren mit durchschnittlich 8,5 cm weniger Sicherheitsabstand an den Radfahrern vorbei, wenn sie einen Helm aufhatten. Berücksichtigt man, dass nicht wenige Autofahrer ohnehin zu wenig Abstand halten, ein durchaus relevanter Wert. Setzte der Proband sich hingegen eine Frauenperücke auf, wurde der Sicherheitsabstand plötzlich deutlich größer, beachtliche 14 cm im Schnitt. Vielleicht sollte man der Stadt also mal eine Kampagne empfehlen, um den Anteil der Perückenträger zu erhöhen. Oder wie wäre es mit der Perückenpflicht für Radfahrer?

Reiner Neises

Fahrradhelme, im Alltag nie und nimmer

Als Bürger, der beim Aufenthalt außer Haus automatisch zum Verkehrsteilnehmer wird, wehre ich mich gegen persönliche Einschränkungen, die bedingt durch die Verursachung von Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer, mir auferlegt werden sollen. Ich hoffe, meine Mitbürger erkennen endlich diese persönlichen Einschränkungen und wehren sich dagegen.

Angefangen hat eigentlich alles mit dem Ausbau des autogerechten Verkehrswesens, Stichwort die autogerechte Stadt, dem sich dann der Nichtautofahrer unterzuordnen hatte. Tat er das nicht, brachte er sich in Gefahr für Leib und Leben. Auf jeden Fall beging oder begeht er eine Ordnungswidrigkeit.

Besonders Radfahrer wurden und werden gängelt. Derzeit steht der Helm im Mittelpunkt dieses Gängelwahns.

Als Mensch, der das Fahrrad spontan als Verkehrsmittel nutzt, wehre ich mich ganz entschieden gegen die Gängelungen, insbeson-

dere gegen die Aufforderung einen Helm zu tragen. Oft bleibt mir jetzt schon nur die Möglichkeit, auf eine Radtour zu verzichten, wenn der Gruppenhelmdruck zu groß wird.

Es gibt genügend Gründe, warum für Alltagsradler der Helm kontraproduktiv ist. Alle Zusätze, z. B. auch die bald geforderten Warnwesten, sind lästig und schränken die spontane Radnutzung ein. Die Leichtigkeit des sich Bewegens im öffentlichen Raum wird wegen der Zunahme an Pseudoschutzausrüstungen verschwinden. Wer zu Fuß oder per Rad außer Haus geht, muss in Zukunft aufrüsten. Derzeit sind nur Radfahrer betroffen, aber bald werden auch Fußgänger von diesem Aufrüstungszwang eingeholt werden. Ansätze sind schon deutlich auszumachen. (Beispiele: Warnwesten für Grundschüler, helle Kleidung mit Reflektoren, LED-Blinker)

Wer's nicht glaubt, der braucht nur die Augen zu öffnen und Radfahrer noch vor wenigen Jahren mit den heutigen „Bikern“ zu vergleichen!
Gerhard Stolz



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

Wie sicher sind Fußgänger in Karlsruhe?

Der VCD Städtecheck 2014 hatte vorrangig die Sicherheit von Fußgängern zum Thema. 81 Großstädte wurden bundesweit unter die Lupe genommen. Karlsruhe kam dabei nicht besonders gut weg. Zwar liegt Karlsruhe mit einem Anteil der Fußgänger von 9,3 % an den Gesamtverletzten und Getöteten im Verkehr unter dem Bundesdurchschnitt. Bei den beiden zentralen Aussagen des Städtechecks bekam die Fächerstadt allerdings eine rote Ampel: Zum einem hat sie überdurchschnittlich viele Verunglückte je 1000 Personen Werktagsbevölkerung zu beklagen. Zum anderen nahm die Zahl der verunglückten Fußgänger in dem untersuchten Fünfjahreszeitraum von 2009 bis 2013 tendenziell zu. In der Tendenzberechnung wies Karlsruhe sogar den viert-höchsten Anstieg bundesweit aus, was auch überregionale Medien auf den Plan rief.



Fußgängerzone? Parkplatz? Wenn man das hier so genau wüsste ...

Foto: Heiko Jacobs

Von Presse und Lesern wurden prompt die Thesen zu den vermeintlichen Unfallursachen aufgeworfen, die zu erwarten waren. Die vielen Baustellen etwa. Radrowdys und Gehwegfahrer. Und nicht zuletzt die Frage, ob die Fußgänger nicht durch ihr eigenes Fehlverhalten in erster Linie selbst schuld sind an den Unfällen.

Letzteres scheint die polizeiliche Unfallstatistik auf den ersten Blick zu bestätigen. Nach der Unfallstatistik wurde von Seiten der Polizei 2012 und 2013 in Karlsruhe ungefähr in zwei Dritteln der Fälle (auch) ein Fehlverhalten bei Fußgängern als Unfallursache polizeilich festgestellt. Auf den zweiten Blick wird man bei dieser Statistik skeptisch. Eigenartigerweise findet sich die Aussage, dass Unfälle mit Fußgängern in erster Linie auf deren Fehl-

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



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

**Bruchsal
Karlsruhe
Saverne Baden-Baden
Strasbourg
Obernai Offenburg**



ISBN 3-9806111-1-6

9,80 €

BUGGISCH

www.klaus-buggisch.de

verhalten zurückzuführen sind, außer in Karlsruhe nirgendwo sonst in Baden-Württemberg. Bei allen anderen Stadt- und Landkreisen hat die Polizei ein Überwiegen des Fehlverhaltens anderer Verkehrsteilnehmer oder zumindest eine ausgeglichene Statistik festgestellt. Grund genug, einmal zu hinterfragen, wieso die Zahlen in Karlsruhe so signifikant anders sein sollen. Die Antwort müssen wir an dieser Stelle schuldig bleiben. Eine durchaus denkbare Erklärung könnte allerdings darin liegen, dass die polizeiliche Tätigkeit in Karlsruhe zu sehr aus dem Blickwinkel der Wind-



Fußgänger-Oasen mit Blumen- und Kaffee-Service dürfte es ruhig noch mehr geben!

Foto: Heiko Jacobs

schuttscheibe geprägt ist. Da kann es nur hilfreich sein, wenn der neue Polizeipräsident demnächst mehr Fußstreifen losschicken will.

Solche Verursacherstatistiken sind ohnehin zweischneidig. Sie treffen keine Aussage darüber, wie eine sinnvolle Verkehrsplanung aussieht. Ein Beispiel sind Ampelschaltungen, bei denen die Stadt Fußgänger an Ampeln unnötig lange warten lässt. Es gibt etwa immer noch Kreuzungen, bei denen sie nicht automatisch mit dem parallel fahrenden Autoverkehr Grün bekommen, sondern ihr eigenes Grün per Druckampel anfordern müssen. Und selbst dann ist keineswegs gewährleistet, dass sie bei der nächst möglichen Grünphase auch wirklich berücksichtigt werden. Dass solche erkennbar schlechten Ampelschaltungen für Missmut sorgen und die Bereitschaft erhöhen, bei Rot über die Kreuzung zu gehen, liegt auf der Hand. In Fachkreisen munkelt man, dass die in Karlsruhe verwendete Software ziemlich veraltet ist.

Also vielleicht doch eher (Gehweg-)Radler oder die vielen Baustellen, insbesondere die der Kombilösung? Für beides lässt sich bislang kein Beleg finden. Gegen eine nennenswerte Beteiligung der Radfahrer sprechen sogar ausdrücklich die Daten, die das statistische Landesamt zuletzt für das Jahr 2011 veröffentlicht hat. 2011 wurden bezogen auf das gesamte Bundesland Baden-Württemberg gerade einmal 179 Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern erfasst. Es ist daher davon auszugehen, dass auch in Karlsruhe Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern in der Unfallstatistik eher nachrangig sind. Dennoch ist es aus Sicht des VCD sinnvoll, Rad- und



Aus der Gemeinderatsanfrage der Grünen vom 23.2.2010 zum Radweg Reinhold-Frank-Straße:

„4. Wenn die Autos abschnittsweise bis etwa 20 cm in den Radweg hinein abgestellt sind, wie weit ragt dann ein Fahrrad in den Gehweg hinein?“

Wenn ein Auto 0,20 m in den 1,30 m breiten westlichen Radweg abgestellt wird, ragt der Radfahrer, unter Berücksichtigung von 0,75 m Sicherheitsbereich zum parkenden Kfz und 1,00 m Verkehrsraum des Radfahrers, 0,65 m in den Gehweg hinein.“

Auf Deutsch: Für korrekte Sicherheitsabstände zu Autos muss man auf dem Gehweg radeln. Ja dann kann man's auch gleich zusammenlegen ...?! So ist es dort seit 2012, wobei man dies in Höhe Sophienstraße nach zwei Unfällen prompt wieder zurück änderte ...

Foto: Heiko Jacobs

Stärkung des Umweltverbunds von Fußgängern, Radfahrern und Öffentlichem Verkehr wünschen. Dennoch haben wir nicht das Gefühl, dass die Stadt Karlsruhe in Sachen Fußverkehr generell als ein Negativbeispiel taugt, wo Unfallschwerpunkte vernachlässigt werden. Und wir freuen uns, dass zumindest in der jüngeren Vergangenheit ein vorsichtiger Trend in der Stadt besteht, Fußgänger besser als Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen.

Reiner Neises

Gehwege möglichst zu entflechten. Kombinierte Rad- und Fußwege sind für beide Gruppen – Radfahrer wie Fußgänger – vielfach nachteilig. Häufig handelt es sich dabei um nichts anderes als die Freigabe des Gehwegs für Radfahrer, womit Konflikte vorprogrammiert sind. Besonders zweifelhaft sind solche kombinierten Geh- und Radwege, wenn – wie an der die Reinhold-Frank-Straße geschehen – die Zusammenfassung von Radweg und Gehweg nur dazu dient, die seit Jahren bekannte Problematik, dass illegal parkende Pkw die Benutzung des Radwegs meist unmöglich gemacht haben, zu Lasten von Rad- und Fußgängern zu „lösen“.

Ein weiteres Beispiel für solch eine problematische Kombination von Rad- und Gehweg ist die Straße „Am Wald“. Auf der Südseite dieser Straße befindet sich ein kombinierter Rad- und Gehweg, der für Radfahrer sogar in beide (!) Richtungen Benutzungspflichtig ist, obwohl der Weg für einen kombinierten Rad- und Gehweg viel zu schmal ist und teilweise unmittelbar an Hauseingängen vorbeiführt.

Als ökologischer Verkehrsverband würde der VCD sich sicher eine stärkere Berücksichtigung seiner Anregungen zur

Pressemitteilung des VCD vom 24.7.2014

Luftverkehrsteuer nicht schuld an Fluggastentwicklung

Irreführende Information durch Baden-Airport

Luftverkehr extrem subventioniert

Als Irreführung der Öffentlichkeit kritisiert der Verkehrsclub Deutschland (VCD) die erneute Behauptung des Baden-Airports, Rückgänge der Fluggastzahlen seien auf die Erhebung der Luftverkehrsteuer zurückzuführen. Diese Aussage hatte die Betreibergesellschaft erst kürzlich zum wiederholten Mal gegenüber dem Landkreis Karlsruhe gemacht und taucht jetzt wieder in einer Pressemitteilung vom 22.7.2014 auf.

„Diese Aussage ist falsch. Durch das ständige Wiederholen wird diese Behauptung auch nicht richtiger,“ so der VCD. Die Fluggastzahlen am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden sind in den Jahren 2008 – 2011 annähernd gleich geblieben. Die Einführung der Luftverkehrsteuer zum Januar 2011 hat an den stabilen Beförderungszahlen nichts geändert. Vielmehr hat der Flughafen noch im Jahr 2012 eine deutliche Steigerung eingefahren.



Die ständige Kritik an der Luftverkehrsteuer ist auch unseriös. Fakt ist, dass der Luftverkehr in Deutschland hochgradig subventioniert ist. Die Fluggesellschaften sind komplett von der Mineralölsteuer befreit. Sie zahlen keine Ökosteuer. Flüge ins Ausland sind auch noch von der Mehrwertsteuer befreit. Alles in allem verzichtet der Bundeshaushalt so Jahr für Jahr auf einen zweistelligen Milliardenbetrag, den das Umweltbundesamt bereits im Jahr 2010 mit 10,4 Milliarden Euro berechnet hat. Die Luftverkehrssteuer ist demgegenüber nur ein Feigenblatt, das noch nicht einmal 10 % dieser Subventionen kompensiert. Die Abgabe von 7,50 €, die für die ganz überwiegende Anzahl der von Rheinmünster-Söllingen angeflogenen Flugziele anfallen, entsprechen der Parkgebühr, die dort für eine Parkdauer von gerade einmal fünf Stunden erhoben wird.

Angeichts der horrenden Subventionen aus dem Bundeshaushalt ist es erst recht unverständlich, dass Fluggäste auch noch über die Gesellschafter der Betreibergesellschaft Jahr für Jahr aus den kommunalen Haushalten der Region bezuschusst werden. So schossen etwa im Jahr 2013 die Stadt Karlsruhe noch einmal umgerechnet 1,21 € und der Landkreis Karlsruhe 35 Cent pro Fluggast zu.

die Lösung

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

Liebe Radfahrer,

ab auf die Fahrbahn!



Auf dem „Radweg“ ist's erlaubt,
unten (Fahrbahn) fährt's sich
sicherer!



Gleicher Platz für alle, auch
gegen die Richtung!

Unten bleiben: In Tempo-30-Zonen
gibt es keine Benutzungspflicht!



Nur Schritttempo
ist hier erlaubt,
die **Fahrbahn** ist
schneller!



Eure Straße: Nebeneinander fahren ist
immer erlaubt, ihr gebt das Tempo vor!

**Nur hier
auf den Radweg:**



Nur hier gilt Benutzungspflicht,
das Fahren auf der Fahrbahn
ist untersagt. Zur Sicherheit aller
natürlich nur in Fahrtrichtung des
Straßenverkehrs fahren!



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

VCD Kreisverband Karlsruhe e.V.
Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe
Tel.: +49 (0) 721 / 38 06 48
www.vcd.org/vorort/karlsruhe
fb: VcdKa



Der neue Hingucker auf unseren Info-Ständen und im Schaufenster des Umweltzentrums. Das Thema beschäftigt uns schon länger, siehe „Die Irrtümer der Radfahrer und Autofahrer“ im u&v 2/13, wo wir u. a. schon anhand von Beispielen aufklärten, wo

Radfahren erlaubt ist und wo nicht und wo man frei wählen darf. Manuel Quinting hat zum FEST hin obiges Plakat entwickelt. Überarbeitet wurden auch die „Die 10 Gebote des sicheren Radfahrens“, die es auf Papier im Umweltzentrum gibt. Heiko Jacobs



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe
Öffnungszeiten:**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
INFOPOST

Di. 9-12 BUZO **14-17** NABU
Mi. 9-13 BUZO/NABU **17-20** ADFC
Do. 9-13 BUZO/NABU **14-19** B/A

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

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

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
2.12., 6.1., 3.2., 3.3., 7.4., 5.5., 2.6., 7.7., 4.8.

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

25. Januar 2015

Sonntagsspaziergang in Philippsburg

Anti-Atom-Spaziergang zum AKW Philippsburg mit Kaffee&Kuchen und aktuellen Infos, Treffpunkt Marktplatz Philippsburg, 14 Uhr.

31. Januar 2015

Joseph Beuys – mehr als Filz und Fett

Alternative Vorlesung des KIT-Prof. Norbert Willenbacher. Erlös des Abends für ein Projekt der Fächergärtner. Jubez Karlsruhe, 20h

Fahrradklimatest des ADFC

Seit etlichen Jahren schon ermittelt der ADFC das Klima des Fahrradfahrens in unseren Städten, um daraus Tendenzen zu Verbesserungen oder Verschlechterungen ablesen zu können. Wichtig ist dabei, dass eine gewisse Mindestzahl von Teilnehmern pro Stadt zusammen kommt in Abhängigkeit von deren Größe.

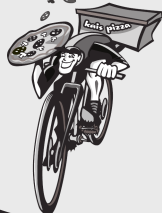
Online teilnehmen kann jeder, auch Wenigradler und nicht nur ADFC-Mitglieder und das alles nicht nur in der eigenen Stadt, sondern in jedem Ort, in dem man Er„fahr“ungen zum Radverkehr hat.

**Die Umfrage läuft noch bis zum
30. November 2014!**

www.fahrradklima-test.de
www.adfc.de/fahrradklima-test

kais-pizza.de

Heim Service
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



täglich: **11-23** Tel: 0721 - **37 37 34**