

# umwelt & verkehr

## Karlsruhe

Juli 2004 2. Jahrgang Heft 2/2004



**Streckeneröffnung  
Wolfartsweier**

**Protest gegen Nordtangente**

**Fahrradstadt Karlsruhe?**

**Eselprojekt Alter Flugplatz**

## Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Die Kommunalwahl 2004 hat es gezeigt: Ökologie und Nachhaltigkeit sind nach wie vor entscheidende Fragen in der Kommunalpolitik.

Ob der Bau der Nordtangente oder die Einrichtung eines Gewerbegebiets in der Unteren Hub bei Durlach: Diese und ähnliche Vorhaben betreffen uns alle unmittelbar. Wir werden Sie weiterhin über diese Themen und das Engagement von BUZO, VCD und PRO BAHN für eine umweltfreundliche Stadtentwicklung informieren.

So finden Sie in dieser Ausgabe z.B. gemeinsame Stellungnahmen zum ersten Spatenstich für den Bau des

Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord, der als Einstieg in die Nordtangente gewertet wird, und zum Ausbau des Straßenverkehrs zu Lasten von Bahn und Bus in Baden-Württemberg.

Dass Ökologie auch in der Kirche unter dem Motto "Bewahrung der Schöpfung" an Bedeutung zunimmt, zeigen die Gastartikel über Gentechnik und das "Ökumenische Windrad".

Vielleicht haben auch Sie Interesse, unsere Ziele aktiv oder passiv zu unterstützen. Möglichkeiten hierfür nennt Ihnen gerne Margarete Ratzel,

Geschäftsführerin des Umweltzentrums Karlsruhe.

Unabhängig davon wünschen wir Ihnen viel Spaß bei der Lektüre des umwelt&verkehr!

BUZO, PRO BAHN und VCD!

Titelbild: Streckeneröffnung Wolfartsweier

## Impressum

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

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

Fahrgastverband PRO BAHN, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

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

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

e-mail: [redaktion@umverka.de](mailto:redaktion@umverka.de)

Internet: [www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de](http://www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de) oder kurz: [www.umverka.de](http://www.umverka.de)

Satz/Layout: ??

Fotos: U. Haack, J. Hertel, M. Lieb, A. Rieger, H. Jacobs, C. Weber

Titelfoto: H. Jacobs

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 2500, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

**Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,**

der hohe Benzinpreis erhitzt landauf, landab die Gemüter. Einige Politiker und Medien beschwören sogar schon die nationale Katastrophe. Eine öffentliche Diskussion in Richtung einer kritischen Hinterfragung der eigenen Verkehrsmittelwahl und ob es Sinn macht, einen begrenzt vorrätigen, wertvollen Rohstoff wie Erdöl in veredelter Form großzügig auf unseren Straßen zu verschwenden, hat sich daraus nicht entwickelt. Spürbare Umsteigeeffekte auf Rad und öffentliche Verkehrsmittel sind jedenfalls nicht eingetreten. Schimpfen ja, umsteigen nein ist wohl auch die Botschaft der Medien. Besonders der Rundfunk hat sich zum Dienstleister der Autofahrer entwickelt, kritische Töne sind den Hörern nicht mehr zumutbar.



Podiumsteilnehmer v.l.n.r.: Fostiropoulos/PDS, Fromm/FDP-Aufbruch, Lisbach/Die Grünen, Rieger/Moderation, Spengler/Karlsruher Liste, Stober/SPD, Wenzel/Bürger für Karlsruhe + ödp; links im Vordergrund: Nückel/BNN; Foto: Andreas Rieger

fand am 15. Mai im "Zieglersaal" statt. Jeweils ein(e) Kandidat/in der SPD, Grüne, FDP/ Aufbruch, KAL, PDS und Bürger für Karlsruhe + ödp (die CDU hatte sich wegen eines wichtigen Termins entschuldigt) konnten dort auf dem Podium zu den vorab bekanntgegebenen Fragen Stellung nehmen. Die Fragen betrafen die Bereiche Naturschutz, Verkehr, Nordtangente und Müll. Natürlich waren auch Publikumsfragen zugelassen. Die Veranstaltung wurde von Ute Rieger (Bl Beiertheimer Feld) moderiert. Wir hatten außerdem um die schriftliche Beantwortung unseres Fragenkataloges gebeten. Fragen und Antworten wurden den Wählerinnen und Wählern im Internet zugänglich gemacht.



Die Podiumsteilnehmer stellen sich den Fragen der Zuhörer; Foto: Andreas Rieger

Neben der üblichen Routinearbeit, zu der auch das Verfassen von Pressemitteilungen gehört, haben zwei größere Aktionen Zeit und Engagement unserer Mitarbeiterin Margarete Ratzel und der Aktiven gebunden. Zum einen der auf dem letzten Koordinations-treffen der Umweltverbände gefasste Beschluss, eine öffentliche Politikerbefragung der für den Gemeinderat kandidierenden Parteien durchzuführen, und zweitens die Standbetreuung samt Vorbereitung zum Tag der Umwelt, der unter dem Motto "Erneuerbare Energien" gemeinsam mit Schulen, Ämtern und anderen Organisationen auf dem Karlsruher Windmühlenberg abgehalten wurde.

Beide Veranstaltungen waren für uns erfolgreich. Die Kandidatenbefragung

Unser Stand am Tag der Umwelt (5. Juni) kam gut an. Es wurden Infos und ein Gehölz-Quiz geboten, an dem sich erfreulich viele Besucher jeden Alters beteiligt haben.

Die fünf Gewinner/innen durften jeweils mit einer Begleitperson an einem naturkundlichen Spaziergang in der Fritschlach unter der fachlichen Führung von Margarete Ratzel teilnehmen.

Der Bau des zukünftigen Autobahnanschlusses Karlsruhe-Nord für die Nordtangente wurde mit dem 1.

Spatenstich am 11. Juni in Angriff genommen. Viel Prominenz war dabei -- wir auch und noch ca. 20 andere Protestierer. In einer Pressemitteilung haben wir unsere Meinung darüber öffentlich gemacht (siehe Pressemitteilung).

Am 12. Juni ging die Straßenbahn Wolfartsweier nach langen, zähen Jahren in Betrieb. Darüber freuen wir uns, haben wir doch, zumindest atmosphärisch, selbst dazu beigetragen. Besonders unser Mitglied Gerhard Stolz muss hier erwähnt werden, der sich hartnäckig über Jahre hinweg dafür eingesetzt hat und nun als Anwohner der Strecke davon auch profitieren darf. Die von ihm erstellte Broschüre "Tram 2 und Tram 8 nach Aue und Wolfartsweier -- Planung und Bau der Straßenbahn" liegt für Interessenten zur Einsicht im Umweltzentrum aus.

Ihr Uwe Haack



Stand der BUZO e.V.: Johannes Meister und Margarete Ratzel im Gespräch mit Interessenten und Quiz-Teilnehmern; Foto: Uwe Haack

# Das Eselprojekt: Umweltfreundliche Biotoppflege auf dem alten Flugplatz

Der alte Flugplatz Karlsruhe (Neureut): Für die Karlsruher Bevölkerung Frischluftschneise mit stadtklimatischer Bedeutung, für gefährdete Pflanzen- und Tiergemeinschaften Lebensraum von überregionaler Bedeutung. Auf dem steppenähnlichen Gelände wachsen Kostbarkeiten wie Silbergras und Sprossende Felsennelke. Zu bestimmten Jahreszeiten, insbesondere im Frühsommer, werden die kargen Sandflächen von einem auffallenden Blütenflor überzogen.



Die Esel bei der "Arbeit"; Foto: Carsten Weber

Der Mauerpfeffer und die Zypressenwolfsmilch überziehen die Fläche mit einem strahlenden Gelb, der Gewöhnliche Reiherschnabel und der Feld-Thymian mit an Heideflächen erinnerndem Rosa. Hügel und Sand-Vergißmeinnicht schließlich verleihen einen märchenhaften blauen Hauch. Pflanzensoziologisch sind v.a. Rot-schwengel-Rotstraußgras-Magerrasen, artenreiche Tiefland-Borstgrasrasen und Sandrasen anzutreffen. Alle Sandrasenausbildungen wie auch die Magerrasentypen genießen den Schutz durch § 24a NatSchG. Die Sandrasen der Flugsanddüne sowie die Borstgrasrasen stehen außerdem unter den europaweit geltenden Schutzbestimmungen der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie).

Die Blauflügelige Ödlandschrecke, Sandlaufkäfer, zahlreiche Wildbienenarten und viele andere Insekten fühlen sich hier ebenso wohl wie selten gewordene Vögel, etwa Schwarzkehlchen und Rebhuhn. Zur Zugzeit gilt

das Gelände als wichtiges Rastgebiet für Brachpieper.

Früher als Exerzier- und Flugplatz genutzt und regelmäßig gepflegt, würde sich die Fläche heute -- ohne Nutzung bzw. Pflege -- letztendlich zu Wald entwickeln. Das ist eine ganz natürliche Entwicklung, die sogenannte Sukzession. Um die besondere Flora und Fauna der Magerrasen auf dem alten Flugplatz zu erhalten, sind Pflegemaßnahmen daher ein absolutes "Muss". Zum einen muss ein Brachfallen der Sandrasen mit einhergehender Verbuchung verhindert werden, zum anderen darf die Fläche nicht mit Nährstoffen angereichert werden. Doch wie und durch wen pflegen lassen? Da die Beweidung mit Schafen wegen der erheblichen Störung der Tiere durch Hunde und Jogger eingestellt werden musste, galt es, eine andere Lösung zur Erhaltung des Geländes zu finden.

Geboren wurde die Idee der Eselbeweidung nach der Besichtigung von Beweidungsprojekten in Darmstadt, wo mit dieser Art der Pflege auf vergleichbaren Flächen hervorragende Ergebnisse erzielt wurden. Zum einen zeigten sich die Esel völlig gelassen gegenüber Störungen wie in die Weidefläche eindringende Hunde -- eine Eselstute machte in zwei kritischen Situationen im Sinne der Selbstverteidigung sogar kurzen Prozess und erlegte die Hunde per Hufschlag. Zum anderen führte die Eselbeweidung innerhalb relativ kurzer Zeit zur fantastischen Bestandsentwicklung einer Steinschmätzerpopulation sowie der positiven Entwicklung der Vegetationsbestände. Außerdem ist die Eselbeweidung kostengünstiger und schonender als Pflegemaßnahmen mit Geräten.

Seit 28. Februar 2004 wird der nördliche Teil des Alten Karlsruher Flugplatzes von vier Eseln -- einem Wallach sowie drei Stuten -- beweidet. Das von der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege (BNL) Karlsruhe initiierte "Eselprojekt" läuft auf der ca. 24 Hektar großen Fläche zunächst versuchsweise für ein Jahr. Projektträger und partner sind neben der BNL das Umweltamt der Stadt Karlsruhe, der BUND, der NABU sowie private Sponsoren.

Die Tiere beweiden derzeit eine 3,5 ha große Fläche innerhalb einer doppelten Abzäunung. Indem der mobile Elektrozaun regelmäßig weitergerückt wird, können die einzelnen Teilbereiche des Alten Flugplatzes gezielt gepflegt werden. Die robusten Tiere benötigen als Nahrungsergänzung lediglich Mineralien und Vitamine -- eine Zufütterung erfolgt nicht: Esel gelten als sehr genügsam und vertilgen auch längst abgestorbene, trockene Gräser. Wichtig ist, dass die Tiere nicht von Passanten gefüttert werden. Denn nur, wenn sie sich ausschließlich von dem ernähren, was an Ort und Stelle wächst, bleibt die Nährstoffbilanz auf dem Gelände gleich. Außerdem kann die Fütterung der Esel Koliken sowie die Hufrehe, eine gefährliche Hufkrankheit auslösen.

Die Eselbeweidung wird wissenschaftlich begleitet. So werden etwa die Bestände von Pflanzen, Vögeln, Laufkäfern und Spinnen untersucht. Schon nach vier Monaten Eselbeweidung zeichnet sich nun auch in Karlsruhe eine eindeutig positive Entwicklung ab.



Das Schwarzkehlchen hat innerhalb der beweideten Flächen 2004 erfolgreich gebrütet; Foto: Carsten Weber

Zu erwähnen sind insbesondere

- ◆ die erfolgreiche Brut von Steinschmätzern und Schwarzkehlchen innerhalb der beweideten Flächen (die letzte erfolgreiche Brut von Steinschmätzern lag Jahre zurück)
- ◆ eine erfreuliche Entwicklung des Vegetationsbestandes; die Esel beseitigen sogar gezielt die Bestände des problematischen Landreitgrases, indem sie die Rhizome freigraben und fressen. Hierdurch sowie durch die Schaffung von Wälzkuhlen stellen die Esel außerdem Rohbodenflächen für Pionierarten und Wildbienen her. Gefressen wird außerdem die fremdländische Spätblühende Traubenkirsche (*Prunus serotina*).
- ◆ aufgrund der kleinen Hufe der Esel, ihrer ruhigen Bewegung im Gelände sowie der großzügigen Beweidungsfläche (derzeit ca. 3,5 ha) treten weder Trittschäden auf, noch werden die Bestände von im Boden lebenden Wildbienenarten geschädigt
- ◆ das mittlerweile einsichtigeres Verhalten von Besuchern des Flugplatzes, welches vor allem auf die hervorragende Öffentlichkeitsarbeit



Der Alte Flugplatz Karlsruhe: Zur Zugzeit wichtiges Rastgebiet für den seltenen Brachpieper; Foto: Carsten Weber

zurückzuführen ist, die vor allem vom Umweltamt der Stadt Karlsruhe sowie der Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Karlsruhe betrieben wird. Viele Hundehalter leinen ihre Tiere nun an und aufgrund der guten Aufklärung kommt es nicht zur Fütterung der Esel durch Besucher.

Wer das Eselprojekt zur Erhaltung des alten Flugplatzes unterstützen möchte

- ◆ verhält sich auf dem Flugplatz entsprechend (Hunde anleinen, Wege nicht verlassen, Weideflächen nicht betreten, Esel nicht füttern),
- ◆ gibt sein Wissen um die Eselbe-

weidung zum Schutz des Flugplatzes bei Gelegenheit an Dritte weiter,

- ◆ kann eine Projektpatenschaft übernehmen (Ansprechpartner Carsten Weber, siehe unten).

Auch wenn sich durch Abstimmung vom 18.05.04 die Mehrheit des Karlsruher Gemeinderates (durch die Stimmen von CDU, FDP/A und OB) für eine Teilbebauung des Alten Flugplatzes ausgesprochen hat (gegen die heftige Kritik von Grünen, SPD, KAL und dem PDS-Stadtrat), ist eine solche äußerst fraglich, da auf FFH-Flächen keine Entscheidungshoheit, wohl aber ein "Verschlechterungsverbot" gilt. Bleibt also zu hoffen, dass der Alte Flugplatz vollständig erhalten wird, das Karlsruher "Eselprojekt" weiterhin erfolgreich verläuft und nicht zuletzt mittels Unterstützung durch die Karlsruher Bürger fortbestehen und ausgebaut werden kann.

Wer spezielle Fragen zum Eselprojekt hat oder dieses unterstützen möchte, kann sich mit dem das Projekt betreuenden Eselbesitzer, Herrn Carsten Weber, Tel.: 0721/9812420, in Verbindung setzen.

Margarete Ratzel

## „Spatenstich 1. Bauabschnitt der Nordtangente am 11.06.2004“ Gemeinsame Presseerklärung von BUZO, PRO BAHN und VCD vom 08.06.2004

Anstatt eines ersten Spatenstichs vom Elfmorgenbruch nach Westen zur Entlastung Hagsfelds wird nun nach Osten zur Autobahn gebaut.

Die vierspurig angelegte Planung nimmt zusammen betrachtet mit der diskutierten zweiten Rheinbrücke und dem autobahnähnlichen Ausbau der B 10 im Pfälzer Wald billigend in Kauf, dass eines Tages eine transeuropäische Schwerverkehrsachse Hardtwald und Karlsruher Stadtteile durchschneidet.

Eine zusätzliche Fernstraße, egal welcher Größenordnung, in einer vom Autoverkehr hochbelasteten Stadt hal-

ten die Verbände BUZO, PRO BAHN und VCD jedoch weiterhin für unakzeptabel. Wir lehnen diesen Einstieg in die Nordtangente deshalb ab.

Zur Wahrung einer zeitgemäßen Mobilität favorisieren BUZO, PRO BAHN und VCD Verbesserungen beim umwelt- und sozialverträglichen öffentlichen Verkehr, sowie Maßnahmen, die den Umsteigeeffekt vom Auto begünstigen.

BUZO, PRO BAHN und VCD



Der "Spatenstich" wurde vom Protest einiger Parteien und Umweltgruppen begleitet; Foto: Uwe Haack

## Windenergie für Frieden und Gerechtigkeit -- Ökumenisches Windrad Gastbeitrag von „Schöpfung nachhaltig bewahren e.V.“

Ohne Gerechtigkeit gibt es keinen Frieden zwischen den Völkern und ohne Umstieg auf erneuerbare Energien keinen Frieden mit der Natur, der Schöpfung Gottes.

Diese Überzeugung wollen wir mit dem Kauf einer Windkraftanlage nachhaltig in die Tat umsetzen. Denn die Erträge unseres regenerativ erzeugten Stroms fließen in Projekte zukunftsweisender, umweltverträglicher Energieerzeugung in Entwicklungsländern. Diese sollen unabhängiger werden vom Erdölmarkt, damit sie mehr Mittel investieren können für ihre eigene nachhaltige Entwicklung, z.B. in den Bereichen Bildung und Gesundheit.

### Was wir wollen

Mit Ihrer Hilfe wollen wir eine Windkraftanlage erwerben und ökologischen Strom erzeugen. Die Überschüsse aus dem Stromverkauf wollen wir einsetzen für ökologische Projekte in Entwicklungsländern. Die Windkraft aus dem Schwarzwald wird so zur Windenergie für Frieden und Gerechtigkeit!

### Unser Windrad

Das Windrad ist im Bau und kann seit Mitte Juni 2004 besichtigt werden. Es steht an der Straße von Hornberg nach Langenschiltach (bei St. Georgen).

<b>Typ:</b>	REpower MD 77 100 m Nabenhöhe
<b>Leistung:</b>	1,5 MW
<b>Standort:</b>	Auf dem Windkapf (926 m), bei Tennenbronn/ Schwarzwald.
<b>Energieertrag:</b>	2,6 Mill. kWh/Jahr (für ca. 1000 Haushalte)
<b>Kosten:</b>	1,9 Mio. Euro

### Beteiligen Sie sich!

Zum Betrieb der Anlage hat der Verein eine eigene GmbH & Co. KG gegründet. Wir wollen Sie (Gemeinden und Privatpersonen) als KommanditistInnen zum Kauf der ökumenischen Windkraftanlage gewinnen. Zur Beteili-

gung an der ökumenischen Windkraftanlage haben sie zwei Möglichkeiten:

- Kommanditkapital
- Zinslose Darlehen



Kommanditkapital kann mit 1000 Euro -- oder einem Vielfachen -- von jeder Person oder von jeder Gemeinde gegeben werden.

Mit einem Anteil von 1000 Euro wird der Strombedarf einer Person gedeckt. Die Rückzahlung erfolgt über die Gewinnausschüttung bis zur Höhe des Kommanditkapitals. Die darüber hinausgehenden Gewinne erbittet der Verein als Spende. Spendenbescheinigungen werden

ausgestellt. Nicht erbrachtes Eigenkapital finanzieren wir über ein Darlehen bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW).

Fordern Sie unsere ausführliche Broschüre an oder besuchen Sie uns im

Internet unter:

[www.schoepfung-bewahren.de](http://www.schoepfung-bewahren.de)

### Warum ein Windrad?

- Nutzung der uns kostenlos geschenkten Energiequelle Wind
- Schöpfung bewahren und gestalten
- Sicherung und Aufbau von Arbeitsplätzen in Deutschland in einer sinnvollen Zukunftsindustrie
- Unabhängig werden von fossilen Energien und Kernenergie und damit Kriege um Öl verhindern
- Erlöse aus dem Stromverkauf direkt in „Entwicklungsländer“ investieren

### Der „Gewinn“

Besonders wichtig ist uns die Förderung der "Entwicklungsländer". Wir wollen z.B. den Bau von Solarkochern sowie von Photovoltaikanlagen zur dezentralen Stromerzeugung unterstützen weil:

- die "Entwicklungsländer" nicht die gleichen Fehler bei der Energiegewinnung machen müssen wie die "entwickelten" Länder
- die Menschen in den "Entwicklungsländern" teilhaben sollen an der technischen Entwicklung, um sich selbst weiter entwickeln zu können

Ein wichtiger Grundsatz im Sinne der Hilfe zur Selbsthilfe ist dabei folgender: Die Menschen müssen sowohl die Solarkocher als auch die Photovoltaikanlagen mit Kleinkrediten selbst finanzieren. In ähnlichen Fällen hat sich gezeigt, dass nur dann ein dauerhafter Erfolg erzielt wird. Nach der Rückzahlung kann das Geld erneut verliehen werden.

**Wir wollen mit Ihrem Engagement eine WKA bauen, weil ...**

- Windkraftanlagen auch im Binnenland rentabel arbeiten
- die Stromabnahme vom Gesetzgeber langfristig garantiert wird

**Dr. Ulrich Fischer,  
Badischer Landesbischof:**

„Das ökumenische Windrad ist ein "Badisches Vorzeigeprojekt" für das ich sehr gerne die Schirmherrschaft übernehme. Ich hoffe sehr, dass sich viele Menschen überzeugen lassen, dieses Projekt zu unterstützen. Es macht das ökumenische Bemühen um Gerechtigkeit, Frieden und Bewahrung der Schöpfung beispielhaft sichtbar. Gerade die Erschließung erneuerbarer Energiequellen ist eine ökologisch höchst sinnvolle Aufgabe, zumal uns klimatische Veränderungen und andere Symptome zum Umdenken bei der Energiegewinnung zwingen.“

**Infos erhalten Sie vom Träger des Projektes:**

**Schöpfung nachhaltig bewahren e.V.**

c/o Konrad Fleig  
Gewerbestr. 2  
76327 Pfinztal

Tel.: 0721 / 46 20 31  
Fax: 0721 / 45 38 079  
E-Mail: [kulfleig@aol.com](mailto:kulfleig@aol.com)  
[www.schoepfung-bewahren.de](http://www.schoepfung-bewahren.de)

**Wenn Sie uns als Verein unterstützen möchten:**

**Unsere Spendenkonten**

Evangelische Kreditgenossenschaft eG (EKK) Karlsruhe,  
Konto-Nr. 501 120 5  
BLZ 660 608 00

PAX-BANK; Aachen  
Konto-Nr. 101 131 101 2  
BLZ 370 601 93

Die Spenden an den Verein werden nicht für den Erwerb der Windkraftanlage verwendet. Sie fließen direkt in die Projekte. Für Spenden über 100 Euro erhalten Sie von uns eine Spendenbescheinigung. Für Beträge bis 100 Euro genügt der quittierte Einlieferungsschein.

**Wer wir sind:**

Der Verein "Schöpfung nachhaltig bewahren e.V." ist aus Mitgliedern des Ökumenischen Ausschusses für "Gerechtigkeit, Frieden und Bewahrung der Schöpfung" des katholischen Dekanatsrates Karlsruhe und der evangelischen Bezirkssynode Karlsruhe und Durlach hervorgegangen.

**Menschen verschiedener christlicher Konfessionen haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam die Förderung von Gerechtigkeit, Frieden und der Bewahrung der Schöpfung voranzutreiben.**

**„Straßenbau auf Kosten von Bahn und Bus“**

**Gemeinsame Presseerklärung von BUZO, PRO BAHN und VCD vom 02.06.2004**

"Wir haben die Schleusen geöffnet".

Mit diesen Worten kommentierte Ulrich Müller, Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg, kurz vor der Kommunalwahl die Aufnahme von mehr Straßenbauvorhaben in das GVFG-Förderprogramm als dies in den letzten Jahren der Fall war. Was auf den ersten Blick für viele Bürger positiv erscheinen mag, entpuppt sich rasch als inkonsequente Verkehrspolitik. Erst vor wenigen Monaten wurden mit Hinweis auf die Haushaltslage die Finanzmittel für Stadt-, Straßenbahn und Bus in weit höherem Maße als für den Straßenbau zusammengestrichen. Und dies mit drastischen Konsequenzen für Kommunen und Bürger.

Bestes Beispiel ist die Fortführung der Stadtbahn in Stutensee: Ein Großteil der Schienen liegt bereits. Da das

Land die bewilligten Finanzmittel nur zeitlich verzögert bereitstellt, soll die Gemeinde einspringen. Weil dies wegen der schwierigen Haushaltslage der Kommunen kaum möglich ist, drohen Bauzeitverlängerung, Mehrkosten für Zwischenfinanzierung und im schlimmsten Fall sogar der Baustopp.

Aber auch die Fahrgäste von Bahn und Bus und insbesondere Familien müssen tiefer in die Tasche greifen. So wurden z.B. die Finanzmittel für die Schülerbeförderung gekürzt. Nicht zuletzt soll die Fahrradmitnahme in den Bahnen im Nah- und Regionalverkehr künftig nicht mehr kostenlos sein.

Es ist absolut unverständlich, weshalb mehr Straßenbauvorhaben wie bisher in das Förderprogramm neu aufgenommen werden, während

gleichzeitig in Bau befindliche Vorhaben im öffentlichen Verkehr wegen Haushaltskürzungen nicht wie vorgesehen abgeschlossen werden können. Das zeigt, dass das einseitige Streichkonzert im öffentlichen Verkehr nicht durch leere Kassen gerechtfertigt werden kann. Das Motto des Landes Baden-Württemberg "Schneller voran mit Bus und Bahn" und der gesetzliche Auftrag, den öffentlichen Verkehr zu einem gleichwertigen Verkehrssystem weiterzuentwickeln, werden damit zu bloßen Worthülsen.

Die Verbände BUZO, PRO BAHN und VCD verurteilen den Kurswechsel der Landesregierung und fordern den konsequenten Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

BUZO, PRO BAHN und VCD

# „Wir pflügen und wir streuen, den Samen auf das Land, doch Wachstum und Gedeihen liegt in ... der Multis Hand.“

Gastbeitrag von K. Nollert

Züchter, die konventionelle Nahrungs- und Futterpflanzen erzeugen, erhöhen deren Ertrag und Qualitätseigenschaften durch wiederholte Kreuzung und Auslese, Bestäuben und Ernten. Über natürliche Artgrenzen können Sie sich dabei allerdings nicht hinwegsetzen: Eine Tomate läßt sich natürlicherweise nicht mit einem Kohlkopf kreuzen.

Gentechniker dagegen übertragen nur Schnipsel der Erbinformationen von Tieren, Bakterien und Pilzen, die sie unmittelbar in den Zellkern von Pflanzen einschleusen, um z.B. Früchte kälteresistent oder Getreide pestizidresistent zu machen. Sie überschreiten dabei die Artgrenzen mit artfremden Genen, wobei der Ort, an dem die neuen Gene ihren Platz im pflanzlichen Erbgut finden, unbekannt ist.

Daraus können sich unerklärliche oder unbemerkte Veränderungen im Stoffwechsel der Pflanze ergeben, die sich wiederum negativ auf Mensch und Tier auswirken können.

Dank neuester Forschung ist heute bekannt, dass die Regulierung des Genoms wesentlich komplexer ist als bisher angenommen und dass gentechnische Experimente (die seit ca. 50 Jahren durchgeführt werden) mit unkalkulierbaren Risiken und Nebenwirkungen einhergehen können.

Die Langzeitauswirkungen auf die menschliche Gesundheit bei Ernährung mit genmanipulierten Nahrungsmitteln sind nicht erforscht.

Gentechniker, die immer wieder behaupten, sie wüssten, was sie tun, spielen in Wirklichkeit Russisches Roulette mit der Natur.

Im Gegensatz zur chemischen Verschmutzung sind Umwelteffekte, die von gentechnisch veränderten, lebenden Organismen ausgehen, nicht begrenzt. Die manipulierten Lebewesen vermehren sich, breiten sich aus und sind nicht wieder aus der Umwelt zu entfernen. In Kanada ist z.B. Gen-Raps mittlerweile schon so stark verbreitet, dass es schwierig ist, herkömmlichen oder Öko-Raps anzubauen, ohne dass dieser verunreinigt wird.

Uniforme Gen-Pflanzen der Agrarindustrie bieten keine Lösung für das Ernährungsproblem auf unserer Erde, vielmehr gelangt durch die Gentechnik die Kontrolle über die Nahrungsmittel in die Hände weniger multinationaler Konzerne.

Bisher sind in Deutschland erst vereinzelt Lebensmittel auf dem Markt, in denen Rohstoffe aus genmanipulierten Pflanzen verarbeitet sind. Unter dem großen Druck der VerbraucherInnen sichern fast alle Lebensmittelhersteller zu, ohne Gensoja und Genmais zu produzieren.

Auf Importware aus USA, Kanada und Argentinien, wo Gen-Pflanzen großflächig angebaut werden, wird weitgehend verzichtet. Importierte Gentechnik landet jedoch noch zu häufig im Futtertrogl.

Seit dem 19. April 2004 müssen in der EU alle gentechnisch veränderten Produkte gekennzeichnet werden, auch dann, wenn die fremde Erbsubstanz durch die weitere Verarbeitung nicht mehr nachweisbar ist.

Produkte, wie Milch, Käse oder Fleisch von Tieren, die gentechnisch verändertes Tierfutter erhalten haben, müssen dagegen auch weiterhin nicht gekennzeichnet werden.

Die VerbraucherInnen entscheiden durch ihr Kaufverhalten, ob sich gentechnisch veränderte Nahrungsmittel durchsetzen werden.

Mit dem "EinkaufsNetz" hat Greenpeace eine Plattform geschaffen, die die Verbrauchermacht bündelt. Hier engagieren sich Menschen, die ihre eigenen Interessen als VerbraucherInnen in die Hand nehmen und ihre Meinung auf verschiedene Weise äußern, um Druck auf Industrie, Handel und Politik auszuüben.

**Weitere Informationen** über das "EinkaufsNetz" können angefordert werden unter:

**Greenpeace**  
Stichwort: EinkaufsNetz Ratgeber  
"Essen ohne Gentechnik"  
Große Elbstraße 39  
22767 Hamburg  
Tel.: 040-30618-0  
[www.greenpeace.de/einkaufsnetz](http://www.greenpeace.de/einkaufsnetz)

Dieser Artikel wurde zusammengestellt auf der Grundlage einer Stellungnahme von Greenpeace zum Thema Gentechnik (Stand: 1/2004).

Kurt Nollert, Mitglied im Ökumenischen Ausschuss für Gerechtigkeit, Frieden, Bewahrung der Schöpfung des kath. Dekanatsrats und der evang. Bezirkssynode Karlsruhe und Durlach

## Stadtteilsanierung Innenstadt-West beginnt

Sie umfasst im wesentlichen die Innenstadt-Wohnquartiere südlich der Amalienstraße. Neben der Verbesserung der Wohnqualität und den Nutzungskonflikten am Cityrand dürfte der Verkehr ein wichtiges Thema sein. Zwei hochbelastete Straßen liegen im Gebiet, die Reinhold-Frank-Straße und die Kriegsstraße, so dass von der Sanierung für die Gesamtstadt wichtige Impulse ausgehen könnten. Aber auch innerhalb zeichnen sich verkehrli-



che Nutzungskonflikte ab, so rund um das Fichte-Gymnasium: Verkehrslärm stört den Unterricht, der Schulhof ist zu klein, das Parken für Lehrer und die Abholung der Kinder per Pkw sind Probleme, die Haltestelleninseln am Karlsruher Tor sind zu klein für die Schülermassen. Etwas weiter findet man eine Ladenzeile für die Nahversorgung des Quartiers. Dort ist einerseits der Gehweg sehr beengt durch Auslagen und parkende Fahrräder, andererseits ist die Fahrbahn überdimensioniert breit. Im September beginnen die Arbeitsgruppen. Wir möchten die Leser aus dem Gebiet zur Teilnahme aufrufen!

Heiko Jacobs

## Tram nach Aue und Wolfartsweier: seit 12. Juni 2004 in Betrieb

Vor über 20 Jahren, genau am 23. Juli 1983, startete die AG Verkehr der BUZO den Versuch, die Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier auf den Weg zu bringen. Und die AG Verkehr war erfolgreich! Natürlich war es ein langer und zeitaufwendiger Weg, umso erfreulicher, dass es letztendlich doch geklappt hat. So kann der 12. Juni 2004 als weiterer Markstein in die Geschichte des erfolgreichen Karlsruher ÖPNVs eingetragen werden.

Über zwanzig Jahre Planung sind im Verhältnis zur Bauphase von knapp zweieinhalb Jahren eine sehr lange Zeit. Eine Zeit, in der sich manchmal gar nichts bewegte und in der nur unerschütterliche Optimisten an eine Realisierung des Projektes glaubten.

Ein Schreiben an die Stadtverwaltung im Jahr 1983 sollte der Startschuss sein. Doch die Antwort durch Bürgermeister Gauly, dem damaligen Verkehrsdezernenten, war ernüchternd und entmutigend:

"So einfach ist das nicht: da hat jemand einen Einfall (eine Idee mag man so etwas nicht nennen), dann macht man einen Strich in den Stadtplan, veranstaltet eine Ortsbegehung, schickt den Einfall an die Stadtverwaltung ... und erwartet, das die Straßenbahn 'möglichst bald' in die angegebene Richtung fahren wird."

Möglichst bald fuhr die Straßenbahn zwar nicht in die angegebene Richtung, aber 20 Jahre später. Fast eins zu eins wurden die damaligen Vorschläge der AG Verkehr von den Planern übernommen.

Am 19. Dezember 2001 gab es für die Befürworter der Bahn ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk. An der Kreuzung Reichenbachstraße/Ellmendinger Straße wurden die ersten symbolischen Erdbewegungen gemacht.

Nach Aufstellung der Baustellenschilder ging es dann nach der Winterpause in den Monaten Februar und März 2002 kräftig los mit den weiteren Vorarbeiten, Strauch- und Baumfällarbeiten, die nicht in den Sommermonaten durchgeführt werden dürfen, hauptsächlich im Lohn-Lissen-Grünzug und in der Ernst-Friedrich-Straße.

Auffallend war, dass an verschiedenen Stellen der Trasse mit den unterschiedlichsten Arbeiten begonnen wurde. Ein Grund war zum Beispiel, dass beim ersten Spatenstich die Planungen im Bereich Wolfartsweier noch nicht ganz abgeschlossen waren.

Die Vorbereitungen auf Durlacher Gemarkung in der Ernst-Friedrich-Straße und Reichenbachstraße waren sehr aufwändig, mussten dort doch die umfangreichsten Verlegungen von Versorgungsleitungen durchgeführt werden. Auch der Parkdruck war und ist in diesen Straßen am stärksten, so dass immer nur abschnittsweise gebaut werden konnte. Einfacher waren die Baumaßnahmen weiter südlich im Lohn-Lissen-Grünzug und parallel zum Säuterich. Dort hatte es den Anschein, als sei schon eine Trasse freigehalten worden. Lediglich ein Wohnhaus musste der Bahn weichen.

Schwierigkeiten machte dann der weitere Verlauf zum Zündhüttele, da dort in landwirtschaftliche Betriebe eingegriffen werden musste. Umfangreiche Arbeiten für neue Zufahrten und neue Geräteschuppen waren die Folge.

Die Überquerung der Südtangente machte planerische Schwierigkeiten und wurde erst ganz zum Schluss der gesamten Baumaßnahme realisiert. Der Schlussstein, respektive Schlussnagel sitzt auf der Südtangente.

Die Kreuzung Pfnitztalstraße/Ernst-Friedrich-Straße wurde über einen Zeitraum von fast einem halben Jahr umgebaut. Dabei waren an zwei Wochenenden Anfang des Jahres 2004 der gesamte Bahnverkehr nach Durlach unterbrochen, um die umfangreichen Weichenverbindungen einbauen zu können.

Die neue Trasse führt vom Abzweig an der "Auer Straße" über die Haltestellen "Gritznerstraße", "Killisfeldstraße", "Ellmendinger Straße", "Ostmarkstraße", "Schlesier Straße (West)", "Steiermärker Straße" und "Zündhüttele" nach "Wolfartsweier Nord". Eine spätere Verlängerung bis ins Zentrum von Wolfartsweier ist möglich. Einige Stimmen waren zu hören, man möge doch über eine

Verlängerung in die Höhenstadteile nachdenken.

Unmittelbar nach dem Abzweig in die Ernst-Friedrich-Straße liegt die Haltestelle Gritznerstraße, die auf den Planunterlagen noch Herzogstraße heißt. Danach führt die Trasse auf der ehemaligen Hauptbahntrasse östlich der Fahrbahnen. Die Gleise liegen nicht in Mittellage, um möglichst viele Stellplätze zu erhalten. Aus diesem Grunde musste auch eine Baumreihe der dort vorhandenen Platanen der Säge zum Opfer fallen. Durch Neupflanzung konnte sie weitgehend wieder hergestellt werden. Die Gleise werden im Rasenbett verlegt.

**Länge:** 3,5 km, zweigleisig

**Kosten:** ca. 30 Mio. Euro, davon 85% von Bund und Land (GVFG-Mittel)

**Bauzeit:** 2,5 Jahre

**Planungszeit:** ca. 18 Jahre

**Anzahl der Haltestellen:** 8

**Fahrzeit auf der Neubaustrecke:** 8 Minuten



Wer genau vergleicht, stellt fest, dass die Anregung der Grünen von 1998 fast ausnahmslos übernommen wurden. Kleine Änderungen ergaben sich durch andere Liniennummern und die im Grünen-Konzept konsequenter geplanten Bus-Durchmesserlinien. Dadurch hätte die Bedeutung der zentralen Haltestelle Schlossplatz noch zugenommen. Leider konnten sich die Verkehrsbetriebe gegenüber der Straßenverkehrsbehörde nicht durchsetzen. Es war nicht möglich die Busse durch die Marstallstraße zu führen. Parkplätze sind eben wichtiger!



## Und wie sieht nun das kommende ÖPNV-Netz aus?

Tram 1 (10-Min-Takt) fährt unverändert bis Turmberg  
 Tram 2 (10-Min-Takt) verkehrt künftig über die Ernst-Friedrich-Straße nach Wolfartsweier  
 Tram 8 (nur werktags, 20-Min-Takt) verkehrt zwischen Turmberg und Wolfartsweier  
 Bus 21 (20-Min-Takt) Grötzingen Durlach Schlossplatz Stupferich  
 Bus 22 (20-Min-Takt) Grötzingen Turmberg  
 Bus 24 (20-Min-Takt) Bergwald Hohenwettersbach Brühlstraße Schlossplatz  
 Bus 26 (20-Min-Takt) Geigersberg Schlossplatz  
 Bus 27 (nur Hauptverkehrszeit, 20-Min-Takt) Palmbach Zündhütte Schlossplatz  
 Bus 42 (nur werktags, 20-Min-Takt) Durlach Bhf. Killisfeld Gottesauer Platz  
 Bus 44 (nur Hauptverkehrszeit, 20-Min-Takt) Hohenwettersbach Bergwald Zündhütte  
 Bus 47 (20-Min-Takt) Stupferich Wolfartsweier Zündhütte Hauptbahnhof

Trotzdem, die Busse verkehren über den Schlossplatz und bieten damit einen Anschluss an die Durlacher Innenstadt. Sehr erfreulich ist auch die durchgehende Einführung des 20-Minuten-Taktes, der endlich einheitlich und deshalb auch besser merkbar ist. Ein Novum für Durlach ist die neue Straßenbahnlinie 8, die erste eigene Straßenbahnlinie der alten Markgrafenstadt. Sie verkehrt nicht nach Karlsruhe, wie alle übrigen Straßenbahnlinien der Verkehrsbetriebe, sondern sie verbindet Durlach mit seinem ehemaligen Stadtteil Durlach-Aue und mit Wolfartsweier. Die Linie 8 verkehrt durchgehend im 20-Minuten-Takt, leider nicht an Sonn- und Feiertagen und nicht nach 20 Uhr!

Gerhard Stolz

## Neue dreiachsige Busse -- ein Jahr in Baden-Baden

Seit nun gut einem Jahr gibt es in Baden-Baden auf der BBL - der Baden-Baden-Linie - vier neue Busse, die sich von den dort bisher eingesetzten Fahrzeugen um einiges unterscheiden. Fuhren bislang die üblichen 12 m langen Wagen und Gelenkbusse von Mercedes-Benz und seit ein paar Jahren auch von Neoplan, so handelt es sich bei den Neuen erstmals um 13,7m lange dreiachsige Fahrzeuge von der Firma MAN.

Ausschlaggebend für diese Anschaffung war letztendlich der Schülerverkehr. Gerade in der Mittagsspitze, aber auch morgens kam es Engpässen. Auf der Linie 214, die Baden-Baden mit Ebersteinburg und Gaggenau verbindet, lassen sich aber Gelenkbusse wegen des engen Kreisels in Ebersteinburg leider nicht einsetzen, so dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden musste, was beim Busverkehr ja einen weiteren Fahrer bedeutet.

vier Busse dieser Länge bei MAN bestellt.

Es gibt zwei Varianten, eine für den Stadtverkehr und eine für den Überlandverkehr. Die Überlandvariante hat mehr Sitzplätze und eine Gepäckablage über den hinteren Sitzreihen. Von jedem Typ wurden zwei Wagen angeschafft. Alle haben einen Sechszylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 228 KW, ein Automatikgetriebe mit Retarder und einen Abgasfilter (CRT-Filter). Angetrieben wird die zweite Achse (die erste Hinterachse); die erste und die dritte Achse sind Lenkachsen. Für die Busfahrer ist es eine Umstellung, da der Überhang doch erheblich länger ist als bei den zweiachsigen Fahrzeugen; sie wurden extra geschult! Die Stadtausführung hat 108 Plätze, die sich aufteilen in 48 Sitz- und 60 Stehplätze, die Überlandausführung 112 Plätze, davon 52 Sitzplätze.

Eine Bewertung der BBL Betriebsleistung nach einem Jahr Einsatz der Dreiachser fällt positiv aus: Die Erwartungen an die Fahrzeuge haben sich erfüllt. Sie tragen zu einer betriebswirtschaftlichen Verbesserung bei, so mussten auf einigen Linien z.B. keine zusätzliche Busse mehr eingesetzt werden. Und die Wagen wurden von den Fahrgästen schon aufgrund ihrer Großräumigkeit gut angenommen.

Johannes Hertel



Lang und wendig -- der neue Dreiachser auf der Baden-Baden-Linie; Foto: J. Hertel

So wurden Versuche mit einem 13,7 m langen Prototyp gemacht, die positiv ausfielen und nach den üblichen EU-Ausschreibungsformalitäten

# Karlsruhe im ADAC-Test "Radfahren in Städten"

Dass der VCD meckert über schlechte Bedingungen für Radverkehr in Karlsruhe, das ist ja normal. Aber jetzt kam aus einer ganz unerwarteten Ecke eine ähnliche Kritik, nämlich vom ADAC. Der hat bundesweit mittlere Großstädte auf Fahrradfreundlichkeit untersucht -- und dabei landete Karlsruhe auf dem 18. Platz von 22 ([www.adac.de](http://www.adac.de) unter "Reisetests").

Als Testkriterien gingen in die Wertung ein:

- **Unfallhäufigkeit und -vermeidung:**

Anzahl der Unfälle, Konsequenzen daraus, Überprüfung der Radverkehrsanlagen (Karlsruhe unterdurchschnittlich)

- **Sicherheit und Komfort:**

Qualität der Radwege, Reinigung (Karlsruhe durchschnittlich)

- **Radverkehrsnetz und Wegweisung:**

Anteil Radverkehrsnetz am Straßennetz, für Radfahrer geöffnete Einbahnstraßen, Wegweisung, subjektive Sicherheit (Karlsruhe durchschnittlich)

- **Abstellplätze:**

Anzahl, Qualität, Bike&Ride-Anlagen (Karlsruhe durchschnittlich)

- **Kommunale Radverkehrsförderung:**

Förderung des Radfahrens, Konzepte, Maßnahmen- und Investitionsprogramme, fachliche Weiterbildung, Modellvorhaben (Karlsruhe schlecht)

- **Serviceangebote:**

Fahrradservicestationen, Mitnahme im ÖPNV, Zahl der Fachgeschäfte, sonst. Serviceangebote (Karlsruhe unterdurchschnittlich)

Karlsruhe ist also in keinem Punkt gut oder gar sehr gut eingestuft. Insbesondere der Punkt "kommunale Fahrradförderung" zeigt deutlich, dass es in Karlsruhe nicht wegen, sondern trotz der Fahrradpolitik von Verwaltung und Gemeinderatsmehrheit recht viele Radfahrer gibt.

Als Ergebnis wurden für Karlsruhe

folgende Stärken und Schwächen festgehalten (in Klammern immer unserer VCD-Kommentar zu diesem Punkt):

☺ "Viele geeignete Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, dadurch wenige Umwege" (wir haben zusammen mit dem ADAC seit vielen Jahren immer wieder auf diese Freigaben gedrängt)



Komfortables Radeln in der Drais-Stadt Karlsruhe?

☺ "Häufig getrennte Radwege entlang Straßen mit hoher Verkehrsdichte" (das dient aus Sicht der Stadtverwaltung wohl eher dazu, die Straßen für Autos freizuhalten)

☺ "Neue Radwege sicher und komfortabel" (hier wird die überwiegende Fahrradfreundlichkeit des Tiefbauamts sichtbar)

☺ "Kaum Gefährdung durch parkende Autos entlang der Teststrecken mit getrennten Radwegen" (die Tester hatten wohl Glück, auf vielen Karlsruher Straßen sieht das ganz anders aus, weil sich das Amt für Bürgerservice und Sicherheit nicht darum kümmert)

☺ "Einmündungen von Nebenstraßen und Grundstückszufahrten überwiegend sicher"

☺ "Viele Abstellplätze am Hauptbahnhof" (aber in welcher Qualität!, und trotzdem zu wenige)

☺ "Überdurchschnittlich viele und

schwere Unfälle mit Radfahrern" (Asche auf unser Haupt -- darum haben auch wir uns in letzter Zeit nicht mehr gekümmert)

☹ "Möglichkeiten, das subjektive Sicherheitsempfinden zu erhöhen, zum Beispiel mit parallelen Routen durch belebte Gebiete als Alternative zu Routen durch unbebaute Gebiete, werden nicht geprüft" (!)

☹ "Wenige Abstellplätze in der Innenstadt" (es sind schon einige vorhanden, aber sie reichen einfach nicht)

☹ "Abstellplätze am Hauptbahnhof wenig funktionell" (man hat die Wahl zwischen ungeschützt im Regen, sicher angeschlossen, oder unter zu kleinem Dach in miserablen Ständern)

☹ "Keine Fahrradstation mit gesicherten Stellplätzen, Vermietung und Werkstatt" (hier verspricht die Verwaltung dauernd etwas und erklärt anschließend, dass es doch nichts wird)

☺ "Wegweisung nur auf Radtouristen ausgerichtet" (zudem sind die wenigen Schildchen am Wegesrand fast alle viel zu klein, unsere Kritik daran wurde lange abgetan)

☹ "Wenig Werbung seitens der Stadt für die Nutzung des Fahrrads" (kein Wunder bei einem Oberbürgermeister, dem beim Radfahren allenfalls Freiherr von Drais einfällt und einem "Amt für Bürgerservice und Sicherheit", das um jeden einzelnen Autoparkplatz kämpft und viele Verbesserungen für Radfahrer blockiert)

☹ Internetseiten für Radfahrer zum Testzeitpunkt nicht attraktiv (es gibt nur den Radwegemängelbogen unter [www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengelb.htm](http://www.karlsruhe.de/Stadtraum/Tiefbau/maengelb.htm) und einige Infos unter [www.ka-mobil.de](http://www.ka-mobil.de))

Als Reaktion auf die Testergebnisse beeilte sich übrigens die Stadtverwaltung zu erklären, dass sie ja bereits ein Gutachten ausarbeiten lässt, in dem die Verbesserungspotenziale für den Radverkehr aufgeführt werden sollen (übrigens auf Antrag der GRÜNEN). Wir dürfen also gespannt sein....

Johannes Honné

# Neue Techniken am Fahrrad

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung hat das Jahr 2004 zum Jahr der Technik ausgerufen. Am 18.02.2004 stand in Karlsruhe im Landesgewerbeamt das Thema "Neue Techniken am Fahrrad: Innovationen oder Marketing-Gags?" auf dem Programm. Angekündigt waren die Referenten Hans-Christian Smolik mit dem Thema "Rahmen, Schaltung, Federung und Falträder" und die Herren Thomas Kramer und Dominik Krieger mit dem Thema "Zweckmäßigkeit und die Auswirkung der neuen Techniken auf die Gesundheit, Sicherheit und Komfort".

Die Popularität des Fahrrads ist ungebrochen. Trotz der gegenwärtigen Wirtschaftsflaute sind im Jahr 2003 die Verkaufszahlen um 3 % gestiegen. Jährlich werden in Deutschland 2,5 Millionen heimische und 2 Millionen importierte Fahrräder verkauft. In deutschen Haushalten gibt es etwa 75 Millionen Fahrräder. Auch wenn nur etwa 2,5 % der gesamten Wegstrecke mit dem Fahrrad bewältigt werden, so sind es in der Konkurrenz zu Auto, Bahn, Bus, Flugzeug, ... beachtliche 10 % der Wege. Auch in der Geburtsstadt des Fahrrades ist das Interesse an diesem vielfältig nutzbaren Verkehrs- und Freizeitmittel groß. Der Meidinger-Saal mit seinen 200 Sitzplätzen konnte die ungefähr 300 interessierten Personen nicht fassen und die Veranstaltung wurde zusätzlich mit

Bild und Ton in das bestuhlte Foyer übertragen. Das Thema hat Menschen aus allen Altersgruppen angezogen, in der überwiegenden Mehrheit männlichen Geschlechts, aber auch ein paar Frauen.

Seit dem Aufkommen der Motorisierung um das Jahr 1900 hat das Interesse an Neuerungen in der Fahrradtechnik nachgelassen. Aber seit 1980 wird wieder vermehrt an verschiedenen Möglichkeiten am Fahrrad experimentiert, um den Fahrkomfort und die Schnelligkeit nach Möglichkeit zu erhöhen. Außerdem sollten die Fahrräder möglichst leicht sein, um den Transport zu erleichtern.

Für den Rahmen und die Vordergabel werden als Werkstoffe Stahl, Aluminium und Karbon verwendet, wobei die Werkstoffe auch kombiniert werden. Stahl ist weiterhin ein verhältnismäßig billiger und guter Werkstoff. Er federt und die Schwingungen werden auf Dauer gut getragen. Außerdem ist Stahl ziemlich unempfindlich gegen Verletzungen durch Schlag und Stahl bricht außergewöhnlich selten plötzlich zusammen. Aluminium ist leichter als Stahl, aber nicht so reißfest. Um die Stabilität zu erhöhen, wird bei Aluminium die Rohrwand dicker und/oder der Rohrdurchmesser größer gemacht. Karbon federt besser als Stahl, solange die Fasern nicht verletzt werden. Wegen seines geringen Gewichtes und des hohen Preises wird Karbon vor allem in hochwertigen Rennrädern verwendet. Aber nach einer Meldung der FAZ vom 17.02.2004 mussten bei Porsche Mountainbikes der Karbonlenkervorbau 2540 mal und die Karbonsattelstütze 521 mal wegen Bruchgefahr ausgetauscht werden.

Um die Leichtgängigkeit zu erhöhen, ist der Elektroantrieb eine echte Erleichterung der Tretarbeit. Andererseits machen die Batterien das Fahrrad schwerer. Eine gut gewartete Kettenschaltung verschwendet etwa 1 bis 3 % der aufgewendeten Energie. Die Nabenschaltung vergeudet bis 10 % der Energie. Aber die Nabenschaltung ist geschützt un-

tergebracht und braucht, außer dem Ölen der Züge, wenig Pflege. Nabenschaltungen sind komplikationslos zu bedienen. Die 14-Gang-Nabenschaltung ist dazu auch noch genau so gut abgestuft wie die 3x9-Kettenschaltung. Bei den Nabenschaltungen kann als Antriebsüberträger auch ein Zahnriemen eingesetzt werden. Die neuentwickelten Zahnriemen sind der Dauerbelastung besser angepasst als ehemals. Sie sind vorteilhaft, weil sie nicht geschmiert werden und sauber sind.

Der Energieverlust in der Schaltung ist ziemlich unbedeutend im Vergleich zum Energieaufwand um den Luftwiderstand zu überwinden. Der Luftwiderstand wird, neben der Verkleidung zum Beispiel an Liegerädern, am meisten von der Sitzposition bestimmt. Die Sitzposition kann im Allgemeinen einfach mit der Lage und Form des Lenkers und der Höhe des Sattels verändert und den individuellen Wünschen angepasst werden. Der "Multifunktionsvorbau" und der sogenannte "Brezellenker" sind einfache Veränderungen, die auch an alten Fahrrädern verhältnismäßig billig erstaunliche Verbesserungen bewirken können.

Die traditionelle Federung mit luftgefüllten Gummireifen, über quer gespannten Speichen, einer leicht gebogenen Stahlgabel und Federn im Sattel und die Sattelpolsterung ist einfach und robust und erfüllt im Allgemeinen immer noch die meisten Anforderungen.

Bei Mountainbikes ist eine aufwändige Vorderradfederung notwendig und obligatorisch. Nach der Probefahrt mit einem vollgefederten Rad ist man begeistert, aber man muss bedenken, dass die Federgabel und/oder Hinterradfederung das Fahrrad merklich schwerer machen. Um die Funktion zu erfüllen, müssen die Federungen genau eingestellt werden. Außerdem macht die Federung beim Transport von erhöhter Zuladung das Fahren instabiler. Man kann versuchen mit kleineren Verbesserungen auszukommen. Zur Komforthöhung kann man breite Ballonreifen mit wenig Luftdruck nachrüsten. Größere Stöße können



**immer**  
Service + Beratung

Fachwerkstatt-Kundendienst  
Probefahren-Testräder  
und alles rund ums Rad

einfach reinschauen

Waldstrasse 58 0721 22238 [www.radundtat.net](http://www.radundtat.net)

**RAD+TAT**  
DER KARLSRUHER RADLADEN

abgefangen werden, wenn die Arme beim Fahren nicht ganz ausgestreckt sind, und die Handgelenke sollten nicht abknicken und die Nerven nicht gequetscht werden. Am Lenker kann man weiche dicke Gummigriffe anbringen, welche die Stöße in den Händen abfangen. Eine Federgabel kann nachgerüstet werden. Eine gefederte Sattelstütze kann gegebenenfalls eine aufwändige Hinterradfederung ersetzen; das ergibt eventuell 3 kg weniger Gewicht. Wenn das Sitzrohr kurz genug ist und das Ausschwingen nicht behindert wird, kann eine gefederte Sattelstütze auch nachgerüstet werden. Auch Gelsättel sollten unbedingt nachgerüstet werden. Männer benutzen zunehmend Sättel mit einer Mulde in der Mitte. Für die richtige Stellung des Beckens sollte der Sattel so montiert werden, dass die Spitze nicht nach oben, sondern eher etwas abwärts zeigt.

Beim rauen Betrieb vor allem im Gelände werden die Felgen verschmutzt und abgenutzt. Die Mountainbikes bevorzugen Scheibenbremsen, auch

wenn sie mehr gewartet werden müssen. Hydraulikbremsen sind leichter zu bedienen als Bremsen mit Zügen.

Die Luftwirbel bewirken auch an den Laufrädern einen Energieverlust, dem bei Rennrädern durch besondere Speichen und besondere Besspannung der Speichen entgegengewirkt wird. Wegen der schlechteren Seitenstabilität und Dämpfung lohnt sich der Aufwand für den Allgemeingebrauch nicht.

Ein plötzlicher Druckabfall im Reifen kann zu Stürzen führen. Inzwischen gibt es in Anlehnung an die schlauchlosen Reifen beim Auto auch bei Fahrrädern analoge Erzeugnisse. Das Aufziehen auf die Felge ist schwieriger als bei den bisher verbreiteten bekannten Fabrikaten, weil die Kontaktfläche zwischen Reifen und Felge luftdicht sein muss.

Um sich Wartungskosten zu ersparen, lohnt die "pannensichere" Bereifung und ein zuverlässiger Dynamo. Der Nabendynamo ist unüber-

troffen in der Zuverlässigkeit und im Preis. Der Seitenläufer ist die billige, leider anfällige Alternative. Der Durchmesser des Laufrädchens sollte doppelt so groß wie die bisher üblichen Laufrädchen sein. Außerdem soll das Laufrädchen mit weichem Gummi belegt sein, damit es einen guten Kontakt zum Reifen bekommt (Marke AXA). Das Vorderlicht und das Rücklicht sollten mit Zuleitungen zum Pluspol und zum Minuspol des Dynamos verbunden sein.

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

Es gibt inzwischen mehrere Klappräder auf dem Markt, welche auf verhältnismäßig glatten Wegen im Fahrverhalten den Fahrrädern ohne Klappmechanismus wenig nachstehen, aber dafür den Vorteil haben, erheblich besser transportiert werden zu können. ([www.klapprad.de](http://www.klapprad.de), [www.faltrad.de](http://www.faltrad.de)). Wegen der kleineren Auflagefläche der Reifen, müssen die Reifen, um nicht beschädigt zu werden, stärker aufgepumpt werden. Dabei wird auch der Rollwiderstand kleiner.

Die heutige Vielfalt von jeweils Ein-, Kinder-, Jugend-, Klapp-, Elektro-, Renn-, Liegerädern, City-, Trekking-, Mountainbikes, Tandems, Rikschas, ... ermöglicht es jedem Interessenten, das für ihn passende Fahrrad zu finden. Die Referenten haben vermieden, eine Liste von wenig sinnvollen Neuerungen aufzustellen. Sie befürworten das Experimentieren und den Fortschritt.

In der Fahrradtechnik ist vieles im Fluss. Neben sinnvollen Neuerungen sind auch weniger günstige Lösungen auf dem Markt und in Gebrauch. Manche ausgefallenen Designerideen können sich in der Praxis, sei es fürs Renommieren, bewähren.

Walter Suppanz

www.basislager.de  
KA, Waldstr. 58  
Tel. 07 21 - 2 66 05  
Mo - Fr 10.00 - 19.00  
Sa 10.00 - 16.00

alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport

## Bereich von RegioX erweitert, weitere Tarifänderungen

Kopf frei,  
Buch auf, ...

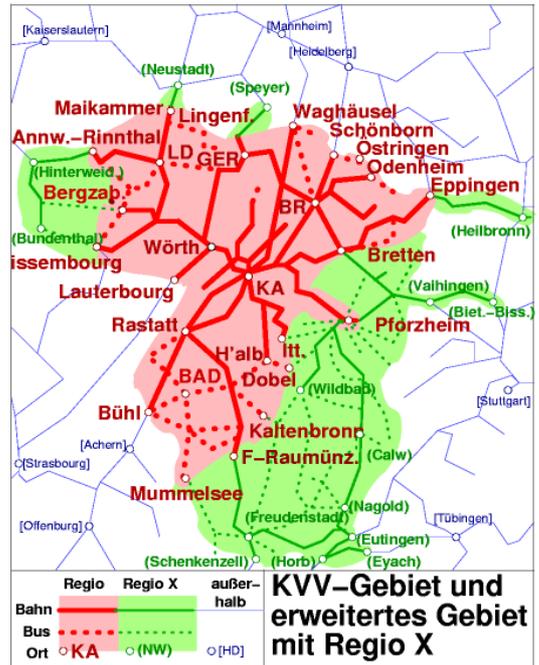
BUCH  
HAND  
LUNG  
am  
KRONEN  
PLATZ GmbH

... looooo!

24 Stunden: [www.kronenplatz.de](http://www.kronenplatz.de)  
Fritz-Erler-Straße 1-3 • 76133 Karlsruhe  
Tel. 0721/37 77 75 • Fax: 0721/37 75 75

Ende 2001 hat sich der Gültigkeitsbereich der RegioX-Karte nochmals erweitert. Auf der S5 wurde er bis nach Bietigheim-Bissingen verlängert. Vor allem sind aber Ende 2003 bzw. am 1. Juni 2004 die Netze von VGF und VGC, also die Verbünde der Kreise Freudenstadt und Calw, hinzugekommen. Praktisch im ganzen Nordschwarzwald kann man nun Bahnen und Busse für 11,- Euro (1 Person) bzw. 16,50 Euro (bis zu 5 Personen) nutzen. Womöglich wird das Verbundgebiet Ende 2004 mit Eröffnung der Stadtbahn nach Achern dorthin erweitert.

Regio und RegioX werden in der Region so immer mehr zur kostengünstigen Alternative zum Schönes-Wochenende-Ticket (28,-) bzw. Baden-Württemberg-Ticket (21,-) oder Rheinland-Pfalz-Ticket (21,-) gilt auch auf der DB-Schienenstrecke Würth-Karlsruhe Hbf-Graben-Mannheim-Ludwigshafen bzw. Graben-Germersheim). Neu ist auch, dass die Solo-Karten City, Regio und RegioX durch Lösen einer Kinder-Ergänzungskarte für 1,- Euro für 1 Kind bzw. alle eigenen Kinder erweitert werden können. Ebenfalls neu ist, dass man mit einer BahnCard Einzelfahrscheine künftig ca. 25% er-



mäßigt an Automaten und in KVV-Kundenzentren bekommt. Hunde können nun auf Monats- und Jahreskarten kostenlos mitgenommen werden. Wermutstropfen: Die kostenlose Fahrradmitnahme wird nach Auslaufen der Ausgleichszahlungen des Landes wahrscheinlich Ende des Jahres wieder abgeschafft.

Heiko Jacobs

Gegenüber unserer letzten Übersicht

## Mit dem historischen Elektrotriebwagen in den Nordschwarzwald

Die elektrische Stadtbahn nach Bad Wildbad ermöglicht jetzt die Wiederbelebung einer historischen Direktverbindung per Bahn von Stuttgart nach

Bad Wildbad: Der Elektrotriebwagen ET 25 aus dem Jahre 1935 fährt als "Enztäler Freizeitexpress" noch an vier Sonntagen von Stuttgart bis Bad Wildbad. Damit lebt eine historische Zugverbindung wieder auf, die sich bis 1873 zurück verfolgen lässt.

Abfahrt in Pforzheim Hbf Richtung Bad Wildbad ist um 9:10 und 13:10. In Bad Wildbad Bahnhof fährt der Zug um 10:20 und 17:20 los. Es gelten die Fahrkarten der Verkehrsverbünde sowie normale Bahnfahrkarten, die Fahrradmitnahme ist kostenlos. Die Fahrt 8:04 ab Stuttgart und 17:20 ab Bad Wildbad wird mit einem zusätzlichen Fahrradwagen durchgeführt.



Der Enztalexpress; Foto: M. Lieb

Betriebstage sind der 18. Juli, 1. August, 19. September und 3. Oktober. Der Zug fährt um 8:04 und 12:04 in Stuttgart Hbf los.

Möglich wurden die Fahrten durch die finanzielle Unterstützung der Sponsoren Sparkasse Pforzheim Calw und Wirtschaftsförderung Zukunftsregion Nordschwarzwald GmbH. Der Enzkreis und der Kreis Calw unterstützen das Projekt ideell, der VCD Pforzheim/Enz-

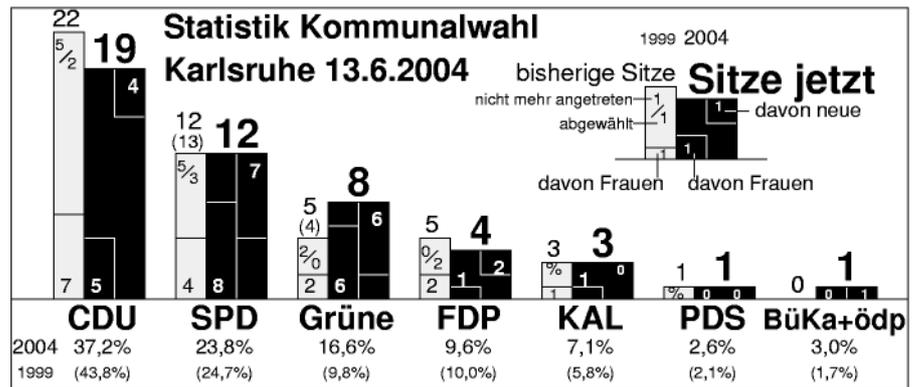
kreis e.V. ist der Koordinator dieser Zugverbindung.

Matthias Lieb, VCD Pforzheim

## Gemeinderatswahl in Karlsruhe

Ein aus unserer Sicht unerwartet gutes Wahlergebnis gab es bei der Gemeinderatswahl in Karlsruhe. Endlich wurde die Mehrheit von CDU (einschließlich Oberbürgermeister) und FDP gebrochen, die für viele Fehlentscheidungen des Gemeinderats in der Vergangenheit stand, insbesondere auch im Umwelt- und Verkehrsbereich. Zu befürchten war wegen des Trends gegen die derzeitige Regierungspolitik in Berlin sogar eine absolute CDU-Mehrheit in Karlsruhe. Eine vernünftige Umwelt- und Verkehrspolitik wäre in Karlsruhe dann noch schwieriger geworden. Auch deswegen haben wir uns im Internet (siehe [umverka.de/wahl](http://umverka.de/wahl)) und mit einigen Infoständen kurz vor der Wahl in den Wahlkampf eingemischt, indem wir die Programmaussagen der Parteien im Umwelt- und Verkehrsbereich miteinander verglichen haben. Mehrere Umweltgruppen organisierten zudem eine gemeinsame Podiumsdiskussion zu diesem Themenkomplex, deren Ergebnisse auch unter der obigen URL nachzulesen sind.

Bei der Europawahl war das bundesweite Ergebnis teils wie erwartet (SPD -9,3%, FDP +3,1%), teils auch überraschend (CDU -4,1%, Grüne +5,6%). Also insgesamt ein Minus des "bürgerlichen Lagers" von 1,0 Prozentpunkt und ein Minus der Regierung von 3,7 Prozentpunkten. Für den Karlsruher Gemeinderat dagegen ergab sich entgegen diesem Bundestrend ein anderes Ergebnis: SPD -0,9%, CDU -6,6%, FDP -0,4%, Grüne +6,8%, sowie KAL +1,3%, PDS +0,5%, ödp +1,3%. Also satte 7 Prozentpunkte weniger für das "bürgerliche Lager", das somit auch die Mehrheit der Sitze verlor, während die "Berliner Regierung" sogar 5,9 Prozentpunkte bei der Karlsruher Kommunalwahl hinzu gewann. Das lässt relativ klar darauf schließen, dass die Karlsruher CDU-Politik, die auf Autos und Großprojekte ausgerichtet war, ein Irrweg auch in den Augen vieler Wähler war. Ob un-



ser Engagement dazu beitrug oder ob die Unzufriedenheit mit der Karlsruher Politik sowieso schon groß genug war im Volk, niemand kann das sagen. Die Zugriffszahlen auf die [umverka.de](http://umverka.de) - Seiten stiegen zwar spürbar, aber dies kann den gegenläufigen Trend nur zum Teil erklären.

Aber wird ab September, wenn der neue Gemeinderat seine Arbeit aufnimmt, alles besser? Zu beachten ist, dass die SPD bei vielen "großen" Themen mehrheitlich mit der CDU gestimmt hat, insbesondere pro Nordtangente und pro Kombilösung. Dazu kommt, dass die Stadtverwaltung in einigen Schlüsselpositionen von Personal besetzt ist, das eine wenig umweltfreundliche Haltung hat. Und in Baden-Württemberg ist die Stellung der Verwaltung mit dem OB an ihrer Spitze gegenüber dem Gemeinderat sehr stark, so dass der Oberbürgermeister auch in der Vergangenheit bereits bei zahlreichen Wünschen aus dem Gemeinderat einfach geantwortet hat, dass diese Entscheidung ausschließlich durch die Verwaltung getroffen wird. Das gilt ganz besonders für den Verkehrsbereich, etwa wenn es um Tempo 30 oder um Zebrastreifen oder Ampeln geht. Trotzdem kann man darauf hoffen, dass in vielen Einzelentscheidungen demnächst ein anderer Wind durch den Gemeinderat weht, weil die neue rot-grün-bunte Mehrheit im Gemeinderat eine modernere Auffassung von den Zielen der Politik hat.

Immerhin hat sich z.B. durch den Protest aus den betroffenen Stadtteilen in einigen Parteien die Position zur Nordtangente bewegt. Eine Mehrheit für eine Nordtangente mit Hardtwald-durchstich, was verklaustriert im CDU-Programm stand, ist derzeit in weite Ferne gerückt. Auch haben die bedingungslosen U-Strab-Anhänger

keine Mehrheit mehr. Jetzige Mehrheiten würden wohl eher der Kriegsstraße Priorität vor der U-Strab einräumen. Der Bebauung der "Unteren Hub", von einer Mehrheit aus CDU und KAL beschlossen, würde nun auch die Mehrheit fehlen. Eine Mehrheit finden würde dagegen die vom VCD vor rund einem Jahr geforderte neue Haltestelle Vogesenbrücke. Diese Idee hatten kürzlich die Grünen in den Gemeinderat eingebracht, was von der CDU/FDP-Mehrheit abgelehnt wurde.

Die Graphik zeigt den Wandel: Das Schicksal der alten Stadträte (nicht mehr angetreten, abgewählt, Frauenanteil) und die Zusammensetzung der neuen Gruppen (Neulinge, Frauenanteil). Keine Änderungen gab es bei den 3 Stadträten der KAL und dem einen Stadtrat der PDS. Neu hinzu kam ein Stadtrat für die Gruppierung BüKa+ödp. Einen größeren personellen Wandel gab es in den Fraktionen von SPD, Grünen und FDP. Während sich die Umwelt- und Verkehrspolitik der Grünen dadurch sicher nicht grundlegend ändern wird, man hat das jetzige Programm ja schon bisher immer so konsequent wie möglich verfolgt, darf man bei der fast völlig erneuerten SPD-Fraktion gespannt sein, wie sich der bisher eher unstete Kurs entwickeln wird und ob der evtl. neue Kurs in unserem Sinne sein wird.

Die Erneuerung in der CDU-Fraktion ist dagegen relativ gering, so dass zu befürchten ist, dass hier die umwelt- und verkehrspolitisch veraltete Politik weiter fortgesetzt wird und dass diese durch Leute an entscheidenden Positionen in der Verwaltung trotz neuer Mehrheit auch in die Praxis umgesetzt wird.

Hier hilft nur ein fähiger Gegenkandidat zu unserem derzeitigen OB für die OB-Wahl in rund zwei Jahren. Hier

sollte die "neue Mehrheit" die Chance gemeinsam suchen.  
nutzen und rechtzeitig einen solchen

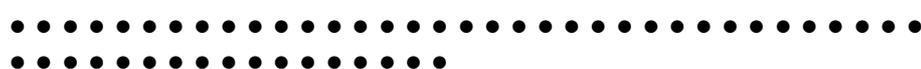
Heiko Jacobs

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift  
Anschriftenberichtigungskarte senden an:

Umweltzentrum, Kronenstr. 9, 76133 Karlsruhe

**Deutsche Post AG**  
**Entgelt bezahlt**  
**76131 Karlsruhe 27**

## TERMINE



### Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

#### 05. August bis 12. September 2004

Ausstellung "Der Zaunkönig Vogel des Jahres 2004" im Naturschutzzentrum Karlsruhe-Rappenwört, Infos unter Tel. 0721/950-470

#### BUZO - Veranstaltungsreihe:

#### 21. Juli 2004

**Stadtbotanik:** Selbst die unwirtlichsten Ecken der Stadtmitte bieten so manche botanische Überraschung. Führung mit Thomas Breunig vom Institut für Botanik und Landschaftskunde, Treffpunkt um 17.30 Uhr Haupteingang Karlsruher Schloss

#### 07. August 2004

Radtour von der europ. Wasserscheide abwärts zur Kinzig. Mit dem Zug bis St. Georgen, dann per Rad nach Hausach, ca. 70 km; Tour für Geübte in hügeligem Gelände; Gangschaltung u. gute Kondition erforderlich! Anmeldung bis 02.08. beim ADFC-KA, Tel.: 0721/404491

#### BUZO – Veranstaltungsreihe:

#### 27. August 2004

**Fahrrad -- Typen, Pflege, Wartung.** Leitung: Lothar Stork vom ADFC; Dauer ca. 3 h, Treffpunkt 18 Uhr im BUZO-Umweltzentrum

#### 13. September 2004

Neues aus der astronomischen Forschung; kostenfreie Veranstaltung der Astronomischen Vereinigung im Vortragssaal des Naturkundemuseums Karlsruhe, Erbprinzenstr. 13 (Friedrichsplatz) um 20 Uhr

#### 26. September 2004

Tag der offenen Tür auf Rappenwört (und im Tierheim Daxlanden),

Das Naturschutzzentrum bietet zum "Tag des besonderen Programms" von 11 bis 18 Uhr neue Aktionshighlights zum aktuellen Schwerpunktthema "Boden im Focus"; Weitere Infos: Tel. 0721/950-470

#### BUZO – Veranstaltungsreihe:

#### 29. September 2004

**Wanderung durch die Rheinauen** mit Harald Dannenmayer. Treffpunkt um 17.30 Uhr am Naturschutzzentrum Karlsruhe-Rappenwört, Hermann-Schneider-Allee 47

#### 03. Oktober 2004

Tag der offenen Tür bei der Waldpädagogik Karlsruhe: Erkunden Sie das Waldklassenzimmer, die Biotope, den Sinnesbereich und all die anderen

#### 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: Di. 3.8., Mo. 16.8., Di. 7.9., Mo. 20.9., Di. 5.10., Mo. 18.10., Di. 2.11., Mo. 15.11., Di. 7.12., Mo. 20.12.

#### 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)

Attraktionen. Infos: 0721/926-3951



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

Telefon: 0721-380575 (BUZO, PRO BAHN) 0721-380648 (VCD) .....

Internet: [www.umweltzentrum-karlsruhe.de](http://www.umweltzentrum-karlsruhe.de)    [www.vcd.org/karlsruhe](http://www.vcd.org/karlsruhe)    [www.umverka.de](http://www.umverka.de)  
Mail: [buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de](mailto:buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de)    [karlsruhe@vcd.org](mailto:karlsruhe@vcd.org)    .....  
Bürozeiten: Mo-Fr 10-13 Uhr    .....