

**Rheinauen in Gefahr:**



## **Faktencheck Rheinbrücke Pappelkahlschlag Wasserwerk Kastenwört**

**Günstige KVV-Karten 4x im Jahr**

**Inhalt:**

Vorwort..... 3  
 Nachruf Reinhold Hillenbrand..... 3  
 Pappelkahlschlag in den Rheinauen..... 4  
 Finanz- und Bankenkrise ohne Ende?..... 5  
 Wasserwerk in Daxlanden-Kastenwört?!..... 7  
 BUZO-Jahresmitgliederversammlung..... 7  
 Weniger ist mehr – das Fastenticket 2012..... 7  
 Alternative zus. Rheinbrücke: öff. Verkehr!..... 8  
 Besuch der Mainzer Straßenbahn..... 9  
 Bekommt KA teuerste Fußgängerbrücke?..... 10  
 S33 eröffnet..... 12  
 Bahnfahrten in benachbarte Vverbünde..... 13  
 VCD-Jahresmitgliederversammlung..... 13  
 Umsteigefrei im Nachtzug durch Europa..... 14  
 Luftkurort Karlsruhe..... 14  
 Aktiventreff in Bruchsal..... 15  
 Termine..... 16  
 Mangelnde Pünktlichkeit Stadtbahnen..... 17  
 Falsche Fahrplanauskunft: alle Jahre wieder?..... 18  
 Offener Brief: Straßenrheinbrücke Karlsruhe. 20

**Fotos:** E. Fey, U. Haack, J. Meister, S. Ziegler  
**Titelfoto: Wozu hier noch eine Rheinbrücke? Dank Klimawandel kann man ja bald rüberlaufen ...** **Fotos: Heiko Jacobs**



Verein:	BUZO	PRO BAHN	VCD
Konto:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01	370 100 50	600 908 00
Tel. 0721	/ 38 05 75	/ 38 05 75	/ 38 06 48
<b>verein@umverka.de</b>		<b>http://verein.umverka.de</b>	

**KVV-Jahreskarte für Mitglieder**

Waben:	Preis: <sup>3)</sup>	Startwabe:	
<input type="radio"/> 2	<b>466,56 €</b>	Zielwabe:	
<input type="radio"/> 3	<b>615,60 €</b>		
<input type="radio"/> 4 <sup>1)</sup>	<b>750,60 €</b>	Name:	
<input type="radio"/> 5 <sup>1)</sup>	<b>896,40 €</b>		
<input type="radio"/> 6 <sup>1)</sup>	<b>1036,80 €</b>	Straße:	
<input type="radio"/> Netz <sup>1)</sup>	<b>1301,40 €</b>		
<input type="radio"/> Abholen	<b>0, – €</b>	Ort:	
<input type="radio"/> Brief	<b>1,50 €</b>		
<input type="radio"/> Paket <sup>2)</sup>	<b>7,50 €</b>	Tel.:	
<input type="radio"/> Express <sup>2)</sup>	<b>10,50 €</b>		
<b>Summe:</b>		Mail:	
<input type="radio"/> BUZO <input type="radio"/> PRO BAHN <input type="radio"/> VCD			
<input type="radio"/> 1.2.	<input type="radio"/> 1.5.	<input type="radio"/> 1.8.	<input type="radio"/> 1.11. <b>gültig ab</b>
15.12.	13.3.	25.6.	24.9. <b>bezahlen</b>
24.1.	24.4.	24.7.	24.10. <b>abholen ca.</b>

**VCD Karlsruhe, BLZ 600 90 800, SPARDA-Bank, Kontonummer 953 695**  
**Verwendung: „Jahreskarte“ + Name!**

*Änderung/Einstellung d. Angebots vorbehalten.  
 Ohne Gewähr. Kein Anspruch auf das Angebot.*

**10 % Rabatt auf die übertragbare KVV-Jahreskarte: Da lohnt es Mitglied zu werden!**  
**BUZO 30,- €, PRO BAHN 42,- €, VCD 50,- €**  
 Abholung gegen Ausweis oder Versand, <sup>2)</sup>Paket und Express bis 500,- € versichert. <sup>1)</sup>Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare KombiCard für's *gesamte* KVV-Netz 69,- €/Monat! <sup>3)</sup>Stand (KVV-)Preise: **11.12.2011**. Sollten sich KVV-Preise etc. ändern, müssen auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!  
**Details & Online-Bestellung: umverka.de**

**Impressum**

*Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr. Der Bezugspreis ist im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitgliedern 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier 100% Altpapier*

Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, alle Herausgeber: Kronenstr. 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75  
 Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Mari Däschner E-Mail: redaktion@umverka.de  
 www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de  
 Layout: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: Papier & online  
 Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

## Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

Große Verkehrsthemen haben uns bewegt. Viele haben gegen **Stuttgart 21** gekämpft und aus der Perspektive der Schiene spricht immer noch viel dagegen. Leider obsiegt andere Sichtweisen ... Spannend könnte vielleicht noch die ungeklärte Frage der Mehrkosten werden, denn der dafür vorgesehene Risikopuffer dürfte aufgebraucht sein.

Regional stand der **Faktencheck zur Rheinbrücke** im Vordergrund, zwei Artikel sind dieser Planung gewidmet. Viel geändert an den unvereinbaren Standpunkten haben die veröffentlichten Fakten aber offenbar nicht.

Fast schon Alltag ist der **U-Strab**-Bau. Aber nicht nur Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer leiden darunter, auch die Bahnen fahren nach allem, nur nicht nach Plan ... Der Landesverband des VCD bemängelte im Juni die **unpünktlichen regionalen Stadtbahnen** und bekam als Antwort, es läge auch viel an den Streiks und ansonsten würde alles wieder

gut! Wir glauben nicht so ganz daran ...  
*Aus Platzgründen findet man die Briefe nur nur in dieser Online-Version auf Seite 17.*

Bewegt hat viele auch die **Finanzkrise**, der sich auch einen lokaler Artikel widmet.

Nicht nur Verkehrsprojekte wie eine weitere Rheinbrücke bedrohen die Rheinauen, auch das geplante **Wasserwerk** Kastenwört und eine übertriebene **Baumfällaktion** greifen in das empfindliche Ökosystem am Rhein ein. Darüber informieren wir Sie mit zwei weiteren Beiträgen in dieser Ausgabe. Zu spät für den schon vollen u&v kam der Ärger über das ebenso überflüssige „Aufräumen auf Vorrat“ (könnte ja mal ein Investor kommen ...) beim **Technologiepark**: Die armen Nachtigallen werden vor Schreck tot umfallen, wenn sie aus den Tropen zurückkommen und ihre Brutstätten einfach nicht mehr da sind... Auch in der westlichen **Kriegsstraße** ist man entsetzt über die Baumfällungen. Die dortigen Linden stehen aber zu eng und sind durch jahrelanges enges Parken ramponiert. Durch die Neuordnung des Mittelstreifens kommen hoffentlich auch die Bahnen besser durch.

Nicht zuletzt laden BUZO und VCD zu ihrer **Mitgliederversammlung** ein.

Viel Spaß beim Lesen wünschen

*J. Mende*  
*John Mende* *Hilke Jand*

## Nachruf Reinhold Hillenbrand

Unser Gründungsmitglied Reinhold Hillenbrand ist Anfang Januar verstorben. Er war seit über 40 Jahren Mitglied der Bürgeraktion Umweltschutz und auch außerhalb seit vielen Jahren als Wohnumfeldberater tätig. Bis vor wenigen Jahren war er Schriftführer im Vorstand des Vereins. In Versammlungen und Diskussionen überraschte er uns immer mit seinem großen und fundierten Fachwissen. Privat pflegte er einen nachhaltigen Lebensstil. U. a. wanderte er sehr gerne und lernte so im Laufe der Jahre große Teile von Europa kennen. Wir verlieren mit ihm einen klugen und engagierten Umweltfreund.



Reinhold Hillenbrand

## „Nachhaltiger“ Pappelkahlschlag in den Rheinauen

Ende November 2011 machten Spaziergänger am Rheinufer bei Eggenstein-Leopoldshafen eine schlimme Entdeckung: Sämtliche Pappeln vom Ufer bis zum ersten Rheindamm waren gefällt, und riesige Stapel von gefällten Stämmen lagen herum.

Leider ist dieser Vorgang kein Einzelfall, denn schon seit über 10 Jahren werden systematisch jedes Jahr große, meist angrenzende Flächen gerodet. U. a. gab es im Jahr 2000 auch eine Petition im Landtag (12/8146 betreffend Erhaltung von Bäumen am Leinpfad).

Auf dem Leinpfad, auch Treidelpfad genannt, wurden früher die hölzernen Schiffe mit Zugtieren flussaufwärts gezogen (getreidelt). Zwischen Basel und den Niederlanden ist er übrigens noch fast vollständig erhalten.

Auslöser der aktuellen Fällaktion war ein Beinahe-Unfall im Juni 2011, als ein Ast hinter einer Gruppe Radfahrer auf den Leinpfad stürzte. Bei einer daraufhin erfolgten Inspektion seien zahlreiche Dürnräste sowie mehrere (5-6!) stammfaule Pappeln entdeckt worden. Die Pappeln hätten angeblich mit 75 Jahren ihre Altersgrenze erreicht und seien mit ihrem spröden Stammholz besonders windbruchgefährdet, so der zuständige Förster Friedhelm Booms. Tatsache war, dass die Radler von der Stelle, an der der Ast, den man übrigens bequem wegtragen konnte, zu Boden fiel, über 20 m entfernt waren.

Auszug aus einem BNN-Artikel (Hardt-Ausg. vom 20. Sept. 2011): „Um die Verkehrssicher-



Kahlschlag am Leinpfad;

Fotos: Stefan Ziegler

heit komme man nicht herum, macht denn auch Thomas Eichkorn klar, der im Landratsamt für die meisten Wälder im BNN-Hardtgebiet zuständig ist. „Was gefährlich sei – Pappeln in diesem Alter und in dieser Höhe könnten bei einem Gewitter oder bei stärkerem Wind brechen –, müsse weg. Sicherheit gehe vor Landschaftsschutz. Man werde aber stehen lassen, was möglich sei ...“

Diese Aussage, gefährliche Bäume in der Nähe des viel von Spaziergängern begangenen Überweges zu entfernen, steht außer Frage. Was dann aber in Wahrheit geschah, straft diese Behauptung als unglaubliche Verharmlosung ab. Es wurden 550-600 größtenteils gesunde Bäume einer durchschnittlichen Höhe von über 30 m mit Stammumfängen bis zu 2 m auf einer Fläche von 2,5 ha (entspricht 3 Fußballfeldern) gefällt. Auch in der nördlich davon gelegenen Gemarkung von Linkenheim-Hochstetten wurden über 1 ha (1,5 Fußballfelder) gerodet. Die gefällten Pappeln wurden auch wirtschaftlich nicht nachhaltig „behandelt“: Sie wurden nicht in der Nähe verarbeitet, sondern mit über 70 LKW-Ladungen nach Basel verfrachtet, um in Italien zu Möbeln u. a. verarbeitet zu werden.

Auch forstrechtliche Bestimmungen bei der „Holzernte“, wie das ausschließliche Befahren von sogenannten Rückegassen durch die Maschinen, wurden besonders im zweiten Fällgebiet missachtet, so dass es zu umfangreichen Bodenschädigungen gekommen ist. Die gesamte Fläche soll 2012 vorwiegend mit



Stieleichen und anderen Laubgehölzen bepflanzt werden. Dies misslang teilweise auf vorangegangenen Flächen, so dass teure Nachpflanzungen erforderlich wurden.

Auch die Behauptung, die dort überwiegend wachsende Hybridpappel sei bei uns nicht heimisch, mutet absurd an, wenn man bedenkt, dass etwa 300 m weiter nördlich nach der dortigen „Pappelvernichtung“ z. B. Dutzende Ginkgos entlang des Leinpfads gepflanzt wurden. Besser wäre hier die Pyramidenpappel geeignet, die aufgrund ihrer schlanken, schmalkronigen Form wesentlich sturmsicherer und weniger bruchgefährdet ist. Der damalige Protest forderte diese Anpflanzung, die auch vom Wasser- und Schifffahrtsamt sowie vom Forstamt versprochen, aber bis heute nicht ausgeführt wurde. Die Eiche als stärkster Pfahlwurzler hat überhaupt keine Chance, einen Bestand zu erbringen, wie die Pappel es tat. Es wird zehnmal länger dauern, bis eine annähernd große Biomasse entstanden ist. Ein nachhaltigeres, weniger brutales Vorgehen kann man südlich von Eggenstein auf der Gemarkung Karlsruhe beob-

achten. (Einzelentnahmen, Kleinstkahlf lächen).

Es drängt sich der Verdacht auf, dass unter dem Vorwand der Verkehrssicherungspflicht unumkehrbare Tatsachen geschaffen werden sollen und nach den Walddesign-Plänen eines zwar engagierten, aber unter Umweltaspekten falsch programmierten Forstbeamten ein aufgeräumter Eichenwald entstehen soll, der im Vergleich zur Pappel viel weniger Lebensraum für Kleintiere aller Art bietet.

Diese Aktion war zwar vom Gemeinderat beschlossen und damit, wie andere prominentere Beispiele, juristisch vermutlich korrekt, aber unter Umweltaspekten völlig überzogen und in ihren Auswirkungen katastrophal. Leider wurden die Bürger wieder schlecht oder sogar falsch, zumindest einseitig informiert. Nun ist es zu spät – die Bäume sind weg. Diese Politik werden wir uns auf Dauer nicht mehr leisten können. Die Natur braucht uns nicht, aber wir brauchen die Natur.

Wilhelm Knobloch & Hans Seiler

## Finanz- und Bankenkrise ohne Ende?

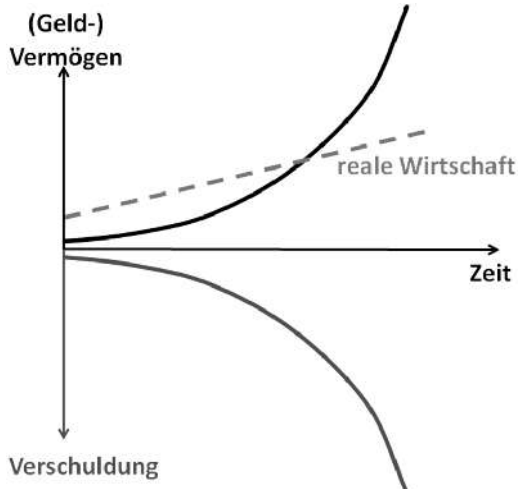
*„99 Prozent der Menschen sehen das Geldproblem nicht. Die Wissenschaft sieht es nicht, die Ökonomie sieht es nicht, sie erklärt es sogar als ‚nicht existent‘. Solange wir aber die Geldwirtschaft nicht als Problem erkennen, ist keine wirkliche ökologische Wende möglich.“*

Prof. Hans Christoph Binswanger, Ökonom, Universität St. Gallen

Der renommierte Volkswirtschaftler Hans-Christoph Binswanger benennt ein Problem von erheblicher Tragweite. Obwohl in den letzten Jahren die Finanz- bzw. Bankenkrise in den Medien ständig präsent ist, werden die wahren Ursachen nur selten analysiert bzw. offen angesprochen.

Ein wesentlicher Aspekt des Geldproblems ist, dass Geld nicht nur als Wertmaßstab und Tauschmittel dient, sondern gleichzeitig auch als Vermögensspeicher verwendet wird. Dieses Dilemma zeigt sich deutlich bei Betrachtung einer verzinsten Geldanlage:

Unter der Voraussetzung, dass die Zinsbeträge wieder angelegt werden, wächst das Ver-



mögen exponentiell, das heißt eine Vervielfachung des Vermögens erfolgt in immer kürzeren Zeitabständen. Ein solches Wachstum ist nicht dauerhaft durchzuhalten und muss langfristig zu Verwerfungen führen.

Um Guthabenzinsen auf Geldanlagen zu erwirtschaften, muss das der Bank zur Verfügung gestellte Geld als Kredit vergeben werden. Daraus folgt, dass die Summe der Vermögen vereinfacht ungefähr gleich der Summe der Schulden sein muss. Somit muss mit einem exponentiellen Wachstum der Vermögen zwangsläufig auch die Summe der Schulden exponentiell wachsen. Mit dieser Erkenntnis stellt sich folgende grundlegende Frage: Ist ein exponentielles Wachstum in einer endlichen (auch globalisierten) Welt dauerhaft möglich? Oder sinnvoll?

Was ist die Folge, wenn der zinsbedingte Vermögenszuwachs längerfristig größer ist als die Wachstumsrate der (realen) Wirtschaft? Könnte dies womöglich erklären, warum nach Jahrzehnten ohne Kriegseinwirkung in Deutschland das Geld knapp zu werden scheint? Inwiefern ist der allgegenwärtige Wachstumszwang unserer Wirtschaft im gegenwärtigen Geldsystem begründet?

Wer profitiert vom gegenwärtigen Geldsystem? Kredite werden sowohl von Privatleuten als auch der Wirtschaft (Handwerk/Industrie/Dienstleistern) sowie dem Staat aufgenommen. Letztlich kann sich niemand der Zahlung von Schuldzinsen entziehen, denn zumindest die Finanzierung der Schuldzinsen von Wirtschaft und Staat muss von der Allgemeinheit über Preise bzw. Steuern und Abgaben bewältigt werden. Somit führen die gegenwärtigen

Geldeigenschaften zu einer systembedingten Umverteilung von unten nach oben mit dem Ergebnis, dass Vermögen (nicht nur in Deutschland) nicht nur äußerst ungleich verteilt ist, sondern auch der Grad der Ungleichheit tendenziell wächst.

Wie könnten alternative Geldsysteme ausgestaltet werden? Können solche Ansätze auf der individuellen Ebene umgesetzt werden? Vor diesem Hintergrund gibt es genügend Ansporn, sich mit Geldeigenschaften näher zu befassen und Konzepte wie z. B. CARLO oder o/ZB zu unterstützen, die der Gemeinschaft nützen, anstatt Einzelpersonen (zu Lasten der Gemeinschaft) zu extrem hohen, „leistungslosen“ Einkommen zu verhelfen.

Seit rund einem Jahr sind das Regionalgeld CARLO und die Spar- und Leihgemeinschaft o/ZB (ohne Zins) direkt im BUZO-Umweltzentrum vertreten: Jeden Freitag zwischen 15 und 17 Uhr werden im direkten persönlichen Gespräch Informationen zu beiden Organisationen angeboten. Dabei werden Lösungsansätze für das oben angesprochene Geldproblem präsentiert, die auf der individuellen Ebene angesiedelt sind.

**Termin:** CARLO Info-Stand beim Frühlingmarkt am Samstag, 24. März 2012, 8-12 Uhr (Freie Waldorfschule Karlsruhe-Waldstadt, Neisser Str. 2)

Gastbeitrag Roland Schulze oZB

Weitere Infos: carlo-regional.de o. ozb-ka.de

**Literatur:** Bernard Lietaer: *Das Geld der Zukunft*, 2002, ISBN 3-570-50035-7: *Geldeigenschaften, Geldgeschichte, Zukunftsszenarien*  
Helmut Creutz: *Das Geldsyndrom*, 5. Auflage, ISBN 3-928493-46-9: *Auswirkungen Zinseszins-System auf Wirtschaft und Gesellschaft, Download 4. Aufl. kostenlos:* <http://userpage.fu-berlin.de/~roehrigw/creutz/geldsyndrom/>  
Helmut Creutz: *„Die 29 Irrtümer rund ums Geld“*, 2004, ISBN 3-85436-362-1: *wie „Das Geldsyndrom“, anders strukturiert, aktualisiert*  
Margrit Kennedy & Bernard Lietaer: *„Regionalwährungen“*, 2004, ISBN 3-570-50052-7: *Anleitung Einführung Regionalwährung*  
Silvio Gesell: *Die natürliche Wirtschaftsordnung, Nachdruck des Originals von 1916*, ISBN 3-87998-421-2: *erstmalige Beschreibung einer Umlaufsicherung („fließenden“ Geldes)*

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  
zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

## (K)ein Wasserwerk in Daxlanden-Kastenwört?!

Steht der Schutz der Rheinauen in Karlsruhe wirklich so weit oben, wie es die Stadtverwaltung uns vermitteln möchte? Mit dem Bau eines Wasserwerks im Auenwald wird das deutlich in Frage gestellt. Es soll Ersatz bieten für das Wasserwerk „Durlacher Wald“, das wegen der Kontamination des Grundwassers durch eine Färberei in Rüppurr vor über hundert Jahren geschlossen werden muss. Für durchschnittlich etwas über 30 Tage im Jahr wird zusätzliches Trinkwasser für den Spitzenbedarf benötigt. Damit soll u. a. der Mehrbedarf für 182 ha neue Industrie- und Gewerbeflächen gedeckt werden.

Doch muss dafür wirklich ein viertes Wasserwerk gebaut werden? Andere Städte, wie z. B. Mannheim kommen mit weniger Wasserwerken aus. Welche Auswirkungen auf die sensiblen und einzigartigen Biotope die Trinkwassergewinnung haben wird, scheint auch den Experten nicht ganz klar: Mit einem intensiven „Monitoring“ wird die über 10 Jahre gestreckte Inbetriebnahme bis zur maximalen Entnahme von 5,2 Mio. m<sup>3</sup>/Jahr begleitet. Ur-

sprünglich war ein Zeitraum von 4 Jahren für eine Wassergewinnung von bis zu 7,4 Mio. m<sup>3</sup>/Jahr vorgesehen. Aber wer glaubt, dass die Förderung eingestellt wird, wenn Lebensräume merklich in Mitleidenschaft gezogen wurden? Das Gut Trinkwasser geht dann mit Sicherheit vor.

Deshalb fordert die BUZO die Stadt Karlsruhe und die Stadtwerke auf, intensiver als bisher Alternativen zu prüfen. Dabei sollte vor allem die weitere Reduzierung des Verbrauchs im Blickfeld stehen. Auch sollte geprüft werden, ob sich die Prognosen an den Realitäten orientieren oder an den Wünschen der Wirtschaftsentwicklung.

Seit den ersten Überlegungen für den Standort Kastenwört in den 1970er Jahren hat sich viel getan. Es darf nicht sein, dass die letzten Rheinauen so beeinträchtigt werden, dass nur durch Ausgleichsmaßnahmen wichtige Teile des einzigartigen Lebensraums künstlich aufrecht erhalten werden können.

Johannes Meister

## Einladung BUZO-Jahresmitgliederversammlung

Liebe Mitglieder,

hiermit laden wir Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt: **Montag, 16.4.2012 um 19:00 Uhr**, wie gewohnt im **Umweltzentrum Kronenstraße 9**.

Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand

### Tagesordnung:

1. Kurzvortrag zum Thema Klimawandel in Karlsruhe von Johannes Meister
2. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
3. Wahl des Versammlungsleiters
4. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
5. Bericht über Arbeit des Umweltzentrums
6. Kassenbericht 2011
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Aussprache
9. Entlastung des Vorstands
10. Wahl des Vorstands
11. Wahl der Kassenprüfer
12. Verschiedenes

## Weniger ist mehr – das Fastenticket 2012

Auch dieses Jahr verlockt die Aktion „7 Wochen weniger Auto“ dazu, das Auto öfter mal stehen zu lassen und auf Öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Machen Sie mit! Das Fastenticket gilt in der Fastenzeit von Aschermittwoch (22. Februar) bis zum Oster-

montag (9. April) sieben Tage lang im gesamten KVV-Netz, an Sonn- und Feiertagen sogar für die ganze Familie. Es kostet 22 € und ist bei allen KVV-Kundenzentren erhältlich.





# Die Alternative zur zusätzlichen Rheinbrücke heißt öffentlicher Verkehr!

Von den Befürwortern einer zusätzlichen Rheinbrücke, sie nennen diese eine zweite Rheinbrücke, obwohl es bereits zwei Brücken bei Maxau gibt, wird betont, dass viele Menschen täglich mit ihren Autos auf der Straßenbrücke im Stau stehen. Die Technologie-Region Karlsruhe hat sich in den vergangenen Jahren sehr entwickelt, so dass auch die Verkehrsbeziehungen über den Rhein zunehmen. Dabei hat nicht nur der Straßenverkehr, sondern auch der Bahnverkehr über die Eisenbahnbrücke zugenommen. So besteht inzwischen ca. alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit auf der Schiene in beiden Richtungen.

Trotzdem ist von vielen Pendlern zu hören, sie seien auf ihr Auto angewiesen, weil der öffentliche Verkehr keine Alternative sei. Teilweise haben sie Recht, denn in der Südpfalz und im Elsass ist keine flächendeckende ÖV-Versorgung vorhanden.

Hier ist Handlungsbedarf: Mit einem Kostenaufwand, der geringer wäre als die Kapitalkosten einer zusätzlichen Straßenbrücke, könnte ein ÖV-Standard erreicht werden, der viele Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen ließe. Dieser bessere ÖPNV würde allen Menschen nützen und nicht nur den Autofahrern.

Neben einigen Verbesserungen im Eisenbahnverkehr muss unbedingt der Busverkehr neu geordnet werden, denn für die Menschen, die nicht im Einzugsbereich der Schiene leben, bestehen kaum passenden Fahrmöglichkeiten, im nördlichen Elsass sieht es noch viel schlechter aus.

Die derzeitigen Buslinien in der Südpfalz fahren, außer der Weinstraßenlinie 543, die am Wochenende eingeschränkt verkehrt, in keinem merkbaren Takt, Anschlüsse an die Bahn sind rein zufällig. Auch sind die Fahrzeiten, bedingt durch Umwegefahrten, zu viele Haltestellen und zu lange Haltestellenaufenthalten, für einen attraktiven Verkehr zu lang.

Für die südlichen Teile der Landkreise Germersheim und Südliche Weinstraße habe ich ein Busangebot entworfen, das auf dem Mo-

dell Stadtbus aufbaut und alle Gemeinden in diesem Bereich passend an die Schiene anschließt. Um attraktiv und wirtschaftlich zu sein, werden Umwegefahrten vermieden, auch wenn es Einsprüche einzelner, auch von Eltern geben wird, das Gleiche gilt für zu viele Haltestellenaufenthalte in einer Ortschaft. Außerdem müssen die Haltestellenaufenthalte durch eine verbesserte Organisation der Fahrkartenkontrolle und des Verkaufs verkürzt werden.

Die Kriterien des neuen Bussystems sind mindestens ein Stundentakt an sieben Tagen in der Woche mit einem Betrieb von ca. 6.00 Uhr bis ca. 23.00 Uhr. Das System hat seine Rendezvous Haltestelle am Bahnhof Kandel, an der sich alle Linien zur vollen Stunde begegnen. Die Auswahl fiel auf Kandel, da sich zu dieser Zeit dort die Regionalbahnen kreuzen. Um die genannten Gebiete flächendeckend stündlich zu versorgen, werden fünf Linien mit je einem Fahrzeug benötigt. Die Kosten betragen pro Bus in einem Jahr maximal 250.000 €. Bei fünf Linien wären dies weniger als 2,5 Millionen Euro. Für zwei Landkreise müsste das zu finanzieren sein, zumal mit zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen zu rechnen ist und außerdem die Kosten des derzeitigen Busverkehrs angerechnet werden können.

Der gemachte Vorschlag soll ein Denkanstoß sein, um bei Politikern, Verkehrsplanern und Bürgern eine Abkehr von der Windschutzscheibenperspektive, die unter Verkehr nur den Autoverkehr sieht, zu bewirken. Sicher gibt es auch andere Möglichkeiten einen attraktiven öffentlichen Verkehr anzubieten. Nur ein Beispiel: Man könnte einige Buslinien so legen, dass Kandel und Winden die beiden Endpunkte sind. So könnte in Kandel zur vollen Stunde die Regionalbahn erreicht werden und in Winden zur Minute 30 der Regionalexpress, jeweils in beide Richtungen. Ein äußerst attraktives Angebot, das aber noch genauer untersucht werden müsste. Die Südpfalz ist gefordert!

Rechnen wir einmal aus Sicht des Steuerzahlers: Die zusätzliche Rheinbrücke kostet ca.



110 Millionen. Kapitalkosten betragen derzeit ca. 3 %. Das wären Dauerkosten allein aus den Baukosten von 3,3 Millionen pro Jahr. Hinzu kommt noch die Abschreibung. Bei einer Lebenszeit von 100 Jahren kommt nochmals eine Million dazu. Die Unterhaltung der

Brücke ist noch gar nicht mitgerechnet.

Mit diesem Geld könnte ein sehr guter ÖPNV geschaffen werden. Allein es fehlt am Willen!

Gerhard Stolz

S. a. offener Brief an die IHK Karlsruhe auf Seite 20 in dieser Online-Version.

## Spontaner Besuch der Mainzer Straßenbahn

Wir, das sind Uwe Haack und Johannes Hertel, beschlossen spontan am 16.12.2011 der Mainzer Straßenbahn einen Besuch abzustatten, hatten wir doch gehört, dass dort demnächst eine Streckenerweiterung ansteht und dass ein neues Straßenbahnfahrzeug, die erste Variobahn für Mainz, eingetroffen sei.

Das Wetter war halbwegs passabel, und so machten wir uns gleich an die Arbeit und fuhren das Streckennetz ab. Dabei fiel uns eine gut funktionierende Ampelvorrechtsschaltung auf. Die Streckenführung ist zu einem großen Anteil auf eigenem Bahnkörper und der Gleisbau in einem sehr guten Zustand. Interessant fanden wir auch, dass in Mainz die elektronischen Abfahrtstafeln an den Haltestellen in den Wartehäuschen integriert sind. Mainz hat einen 20-Minutentakt. Da aber ca. 80 % der Hauptstrecken von zwei Linien befahren werden, kommt dort dann ein 10-Minutentakt zustande. Die neue Variobahn bekamen wir leider nicht zu Gesicht; sie muss aber noch nicht lange vor unserem Besuch angeliefert worden sein, und – wie das so ist – werden, bevor das Fahrzeug in den Fahrgastbetrieb geht, noch zahlreiche Einstellungsarbeiten, Prüfungen und Tests vorgenommen.

Zur Zeit hat Mainz 3 Straßenbahnlinien. Es

waren früher mal mehr. Mainz hatte ein relativ großes Netz, und durch die Nähe zu Wiesbaden gab es auch Gleisverbindungen zur Wiesbadener Straßenbahn und durchgehende Straßenbahnlinien nach Wiesbaden. Der Niedergang setzte in Wiesbaden leider schon vor dem zweiten Weltkrieg ein und setzte sich nach dem Kriege dann rapide fort. Die Strecke nach Wiesbaden wurde 1955 stillgelegt, aber auch nach Schierstein hörte um diese Zeit der Straßenbahnbetrieb auf. Nach Kastell dann um 1958, womit rechtsrheinisch der Straßenbahnbetrieb beendet war. Linksrheinisch wurden dann 1963 die Strecken nach Mombach und Weisenau eingestellt, und die – hoffentlich – letzte Straßenbahneinstellung fand im November 1997 statt: der nördliche Zweig der Linie 8 zur Ingelheimer Aue.

Zur Zeit hat Mainz eine Betriebsstreckenlänge von 19 km. Das wird sich aber bald ändern.

Es ist eine ca. 10 km lange Straßenbahnstrecke zum Lerchenberg zum ZDF geplant, die sogenannte „Mainzelbahn“. Sie führt am Campus der Universität vorbei, an der Fachhochschule und – nicht zuletzt – am Fußballstadion und könnte jährlich bis zu 1,1 Mio. Fahrgäste gewinnen, so die Prognose. Die Kosten dürften sich um die 70 Mio. Euro belaufen, wovon aber der Bund und das Land 50 Mio. Euro übernehmen würden. Die Planfeststellungsunterlagen will die MVG schon im Februar an die zuständige Behörde in Speyer übergeben. Baubeginn könnte 2014 sein und die Betriebsaufnahme dann im Dezember 2016.

Wir bedanken uns bei allen Informanten und wünschen dem Neubauprojekt zum Lerchenberg sowohl von der Ausführung wie auch vom Termin ein gutes Gelingen.

Johannes Hertel



Schillerplatz in Mainz;

Foto: Uwe Haack

# Bekommt Karlsruhe die teuerste Fußgängerbrücke der Welt?

Zu einem öffentlichen **Faktencheck „Leistungsfähige Rheinquerung“** hatte das Landesverkehrsministerium im November 2011 eingeladen. An zwei Tagen wurde den Besuchern eine Vielzahl von Vorträgen von Behördenvertretern und Gutachtern geliefert, die sich mit der bestehenden Rheinquerung (Straßen- und Bahnbrücke) und den Planungen für eine weitere Kfz-Brücke – irreführend gemeinhin als 2. Rheinbrücke bezeichnet – befassten. Dazu waren 16 Verbände und Unternehmen (incl. VCD) eingeladen, einen Vertreter in den Faktencheck zu entsenden, der zum Vorgetragenen Fragen stellen durfte, je 8 aus Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Professionelle Wirtschaftslobbyisten als Befürworter trafen auf überwiegend Ehrenamtliche, die für die Bürger und für die Umwelt das Neubauprojekt kritisch begleiteten. Um das Mammutprogramm bewältigen zu können, wurde den Verbandsvertretern eine ganze Minute pro Themenblock gewährt, ihre Fragen zu stellen. Was allerdings nicht zwingend bedeutete, dass die Fragen auch beantwortet wurden. Längst nicht alle Behördenvertreter hatten offenbar ein Interesse an der versprochenen Transparenz. Insbesondere das Regierungspräsidium Karlsruhe spielte mit seiner Desinformationspolitik wie bereits bei Einleitung des Planfeststellungsverfahrens eine unrühmliche Rolle. Der ranghöchste Vertreter des Mainzer Ministeriums machte zudem gleich mit seinem Eingangsstatement klar, dass der Faktencheck für die rheinland-pfälzische Seite keineswegs – wie an sich vorab versprochen – ergebnisoffen war.

Dennoch hat der Faktencheck einiges zur Transparenz beigetragen und eine Reihe neuer Informationen gebracht. Keineswegs neu, aber erstmals von der badischen Presse über die Stadtgrenzen von Karlsruhe verbreitet war die Erkenntnis, dass der morgendliche Stau im Berufsverkehr nicht durch die bestehende Rheinbrücke Maxau verursacht wird, sondern ausschließlich durch die Verkehrsmenge und die nachfolgenden Engpässe im Karlsruher Stadtgebiet. Gerade einmal 500 Kfz sind es in

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



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

Bruchsal  
Karlsruhe  
Saverne  
Strasbourg  
Obernai

Baden-Baden  
Offenburg



Rheinquerung  
1 : 75 000

Mittlerer  
Oberrheingraben  
Valée moyenne  
du Rhin supérieur  
Middle Rhine Valley  
of the Upper Rhine

BUGGISCH

ISBN 3-9806111-1-6      9,80 €

BUGGISCH       [www.klaus-buggisch.de](http://www.klaus-buggisch.de)

der Spitzenstunde zu viel, die der sog. Knielinger Pförtner nicht mehr verkraften kann. Das ergibt sich aus einem erstmals referierten Gutachten, das die Stadtverwaltung Karlsruhe bislang zurückgehalten hat. Diese – nach Aussage des Gutachters für eine Stadt von der Größenordnung Karlsruhe ohnehin eher bescheidene – Verkehrsspitze ließe sich mit verkehrsbegleitenden Maßnahmen verringern. Auch eine Öffnung des Knielinger Pförtners wäre verkehrstechnisch möglich, wenn auch aus Sicherheitsgründen wohl nur mit Umbaumaßnahmen. Dass der geplante Bau einer zusätzlichen Trasse mit Anschluss an das Ölkreuz zu einer Verringerung des Staus führen würde, konnte hingegen nicht von den Planern überzeugend dargelegt werden.

Erstmals wurde auch der Bahnverkehr bei der Beurteilung der Rheinquerung in Betracht gezogen. In den Planfeststellungsunterlagen für den Bau einer weiteren Kfz-Brücke fehlt das Wort ÖPNV ganz. Die wichtigste Erkenntnis: Entgegen vorherigen Behauptungen wären auch Kapazitätssteigerungen im Bahnverkehr realisierbar. Nach einem Umbau des Wörther Bahnhofs mit seinen ungenügenden Weichenanordnungen könnten sogar zwei Züge stündlich zusätzlich dort durchgeschleust

werden. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Wörth-Winden als Zubringer wäre zudem dringend notwendig. Mit dem Stellwerk Wörth hätte diese Maßnahme übrigens nichts zu tun. Dessen Leistungsfähigkeit wird von den verantwortlichen Experten nicht in Frage gestellt. Welchen Stellenwert der Bahnverkehr hat, machten die meisten Pressevertreter und ein Großteil der Straßenbaulobbyisten allerdings dadurch deutlich, dass sie vor den hochinteressanten Ausführungen des Referenten am Tagesende den Saal verließen.

Das bislang stärkste Argument für den Neubau überlebte den Faktencheck nicht. Ein neues Sanierungsverfahren macht es aller Voraussicht nach möglich, bei der irgendwann in den nächsten Jahren anstehenden Sanierung der Fahrbahn die Vollsperrung der Brücke auf ca. 9-12 Sonntage zu reduzieren. Die Beeinträchtigung an den Sonntagen ließe sich durch ein zusätzliches Bahnangebot weitestgehend minimieren. Damit ist vor allem auch der Zeitdruck aus den Planungen raus. Ohnehin wurde beim Faktencheck deutlich, dass ein Brückenneubau nicht annähernd so schnell zu realisieren wäre, wie von denen, die im doppelten Sinn aufs Gas treten, er-

wünscht. Weder stehen die erforderlichen Grundstücke zur Verfügung noch die Finanzmittel für den Bau. Einen völlig unterschätzten Unsicherheitsfaktor stellen auch die Ausgleichsmaßnahmen dar, die für Dutzende gefährdeter Tierarten vorzunehmen wären. Gebaut werden darf dabei erst dann, wenn die Neuansiedlung der bedrohten Tierart an anderer Stelle gelungen ist. Die Planungsbehörden veranschlagen dafür je nach Biotop zwischen 2 und 5 Jahren. Den Einwand, dass bis zur Umsiedlung der letzten Tierart gewartet werden müsste, kontertten sie mit Hinweis, diese unterschiedlichen Zeiten könnten in den Bauzeitenplänen berücksichtigt werden. Im Klartext: Da die umzuzielnden Biotope ganz überwiegend auf Pfälzer Seite liegen, könnte die Trasse ggf. auf Karlsruher Gebiet gebaut und die Brücke über den Rhein geschlagen werden. Wenn sich dann herausstellt, dass einzelne Tierarten – was durchaus umstritten ist – sich doch nicht umsiedeln lassen, könnte Karlsruhe vielleicht doch profitieren: mit einem Eintrag in das Guinness Buch der Rekorde – für die teuerste Fußgängerbrücke der Welt.

Reiner Neises



[www.basislager.de](http://www.basislager.de)

alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport



**Umzug!** Kaiserstr. 231  
Karlsruhe, Waldstraße 38  
26.3. (Ecke Hirschstr.)



## S33 eröffnet

Am 11. Dezember wurde die neue S-Bahn Linie S33 zwischen Bruchsal und Germersheim in Betrieb genommen. Diese ist eigentlich eine Verlängerung der S3 und S4 der S-Bahn RheinNeckar, da aber sonst die S3 und S4 in Bruchsal zweimal gehalten hätten, wurde sie als neue Linie eingeführt.

### Angebot

Bis auf einige Verstärkungszüge und die Bedienung der neuen Stationen Bruchsal-Sportzentrum, Bruchsal-Im Mantel und Germersheim-Mitte/Rhein ist der Fahrplan gegenüber der alten Regionalbahn nicht großartig verändert worden, die Veränderungen betreffen vor allem einige zusätzliche Verstärkerzüge in der Hauptverkehrszeit sowie zusätzliche „Spätzüge“. Fuhr früher z. B. von Bruchsal nach 20:39 nur noch ein Zug um 23:28 nach Germersheim, gibt es nun Fahrtmöglichkeiten um 21:42, 22:35 und 0:17. In der Gegenrichtung bestand früher ab Germersheim nach 20:49 nur noch eine Fahrtmöglichkeit um 22:23. Jetzt bestehen Fahrtmöglichkeiten um 21:48 und 23:06. Dies liegt zwar noch weit hinter anderen Strecken im KVV zurück und sollte dringend weiter ausgebaut werden, doch ein erster Anfang ist gemacht.

In den Morgenstunden kommen auch noch die alten Dieseltriebwagen der Baureihe 628 zum Einsatz, da die Elektrotriebwagen der Baureihe 425 nicht ausreichen.

### Anschlüsse

Am neuen Haltepunkt Germersheim-Mitte/Rhein wurde am Wochenende die Umsteigemöglichkeit zur S52 ermöglicht, indem diese um etwa 10 min. im Fahrplan verschoben wurde. So besteht in Germersheim-Mitte/Rhein eine Übergangszeit von 5 min. (Ankunft mit S33 aus Bruchsal um :05, Abfahrt mit S52 nach Karlsruhe um :10). Dies gilt leider nicht für die Gegenrichtung, wo der Anschluss um 6 min. verpasst wird. Hier sollte der Besteller dringend versuchen, die S52 entsprechend zu verschieben, damit auch hier ein Übereckenschluss hergestellt werden kann. Problematisch könnte sich die Abstimmung mit den RE Karlsruhe-Neustadt erweisen, denn wenn man die S52 um 10 min. nach vorne schieben



Bruchsal-Sportzentrum;

Alle Fotos: Erich Fey



Germersheim-Mitte: Für die Stadtbahn (Gleise unten) gibt's richtige Anzeigen, für die S33 nur eine Billigversion

würde, würden beide zur gleichen Zeit die Maxauer Rheinbrücke überqueren.

### Barrierefreiheit

Derzeit sind einige Stationen noch nicht ganz fertig gestellt, alle neuen Aufzüge (in Bruchsal-Sportzentrum, Graben-Neudorf, Philippsburg und Germersheim-Mitte/Rhein werden erst im April/Mai 2012 in Betrieb gehen. In Karlsdorf wird erst im Laufe des Jahres eine neue Unterführung erstellt, bis dahin müssen vor allem alle, die auf einen ebenerdigen Zu-



Zugang der Haltestelle Bruchsal-Im Mantel. Man beachte den LKW-Parkplatz VOR dem einzigen Zugangsweg. Schiebe-Rinnen an den Treppen sucht man vergebens, von Aufzügen oder Rampen ganz zu schweigen.

gang zu den Bahnsteigen angewiesen sind, erhebliche Umwege zu den Bahnsteigen in Kauf nehmen.

Einen sehr schlechten Eindruck hinterlässt die Station Bruchsal-Im Mantel. Wer den Zugang zwischen parkenden LKW erst einmal gefunden hat, muss frustriert feststellen, dass die Zugangssituation alles andere als vernünftig ist: Erst muss man ca. 1-2 Meter nach oben

auf den Bahnsteig nach Bruchsal, dann eventuell wieder nach unten durch die Unterführung, um die Züge Richtung Germersheim zu erreichen. Dass es weder Schiebe-Rinnen noch Rampen noch Aufzüge an der Station gibt, ist unverständlich und schon fast eine Schande für die sonst eigentlich barrierefreie S-Bahn RheinNeckar. Auch hier sollte dringend nachgebessert werden. Ericch Fey

## Bahnfahrten in die benachbarten Verkehrsverbünde

Reisende, die für den KVV-Bereich eine Fahrkarte besitzen, können für Fahrten außerhalb des KVV an den Fahrkartenautomaten der DB mit folgendem Dialog Fahrkarten erwerben:

- Gesamtes Angebot wählen
- Service und Zusatzkarten wählen
- Fahrkarten zur Weiterfahrt DB wählen

Wählen Sie als Startbahnhof den Grenzbahnhof vor der KVV Grenze (Rinnthal, Maikammer-Kirrweiler, Lingenfeld, Waghäusel, Eppingen, Vaihingen (Enz), Kirschbaumwasen, Bühl) Danach wählen Sie wie üblich (Zielbahnhof, Zeit, ...). Wenn Sie am selben Tag zurückkehren, lohnt sich eine Rückfahrkarte, um eventuelle Probleme zu vermeiden.

Es gibt einige Komplikationen:

Bei Rinnthal als Startpunkt und Pirmasens als Ziel gibt es keine Probleme, aber die nahen Ziele Hauenstein und Wilgartswiesen werden abgewiesen mit der Meldung: Der gewählte Zielbahnhof ist für das Angebot leider nicht zugelassen. Fängt man am Anfang mit Start-Ziel an, bekommt man eine ergänzende Information: Die Verbundfahrkarte kann nur am

Abfahrtbahnhof gekauft werden.

Bei Waghäusel als Startpunkt wird Mannheim als Zielpunkt angenommen, aber Lauda abgewiesen.

Bei Bad Schönborn-Kronau als Startpunkt werden Walldorf/Wiesloch, Heidelberg, Weingarten oder Heppenheim als Zielbahnhöfe nicht zugelassen.

Bei Eppingen als Startpunkt sind die Zielpunkte im Verkehrsverbund HNV erreichbar, aber Lauda als Zielpunkt im Verkehrsverbund VRN wird nicht zugelassen.

Interessenhalber wurden KVV und VRN verglichen. An einem Fahrkartenautomaten in Mannheim wurde versucht, eine Fahrkarte aus dem Verkehrsverbund VRN, ab dortigem Grenzbahnhof Neulußheim, nach Karlsruhe in den Verkehrsverbund KVV zu bekommen. Das ging nicht.

Fazit: Das System hat offensichtlich noch einige Schwachstellen, die für die Fahrgäste ziemlich ärgerlich sein können. Sie sollten möglichst bald behoben werden.

Walter Suppanz

## Einladung VCD-Jahresmitgliederversammlung

**Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD-Kreisverbandes!**

Hiermit laden wir euch zur diesjährigen **Mitgliederversammlung** ein. Sie findet statt: **Dienstag, 3.4.2012 um 19.30 Uhr**, wie gewohnt im Umweltzentrum Kronenstraße 9.

Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand

### Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung Tagesordnung
2. Wahl der Versammlungsleitung
3. Jahresbericht Vorstand & Perspektiven
4. Kassenbericht 2011
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache
7. Entlastung des Vorstands
8. Haushaltsplan 2012
9. Wahl der Landes- und Bundesdelegierten
10. Sonstiges

# Umsteigefrei im Nachtzug durch Europa

Mit dem Nachtzug durch Europa – das geht auch heute noch. So manche europäische Metropole können Sie auf diese Weise umsteigefrei und ausgeruht erreichen: Hamburg, Berlin, Amsterdam, Kopenhagen, Prag, Warschau, Minsk und sogar Moskau (2 Nächte) – und das jeden Tag. Doch über den Nachtzügen schwebt das Damoklesschwert. Denn für die Bahnunternehmen ist ein wirtschaftlicher Einsatz der Nachtzüge schwierig. So werden spezielle Wagen und mehr Personal benötigt. Vor bald zwei Jahren fuhren der letzte reguläre Orient-Express nach Budapest und der letzte Nachtzug von Karlsruhe nach Mailand. Italien, Frankreich, Österreich und Ungarn sind nur noch mit Umsteigen in Stuttgart bzw. München im Nachtzug erreichbar.

Doch die Idee des Nachtzugs hat auch in Zeiten des Billigflugs und des Hochgeschwindigkeitsverkehrs unschlagbare Vorteile: Nur er bietet die Möglichkeit, hunderte von Kilometern im Schlaf zurückzulegen und am nächsten Morgen am Ziel entspannt aufzuwachen.

## Luftkurort Karlsruhe

„Karlsruhe ist kein Luftkurort, sondern Oberzentrum“ sagte die Vorsitzende der CDU-Gemeinderatsfraktion Luczak-Schwarz, als ihre Fraktion Ende Oktober 2011 die Schlacht um den Verkehrsraum ausrief. Recht hat sie. Die Luftqualität in Karlsruhe ist ziemlich schlecht. Dass der motorisierte Individualverkehr aufgrund jahrzehntelanger verfehlter Verkehrspolitik einen überzogenen Stellenwert hat, trägt ganz entschieden mit dazu bei. Karlsruhe sollte daher dankbar sein für jeden Autofahrer, der ganz oder zeitweise aufs Fahrrad umsteigt, und um jede Verbesserung der Infrastruktur, die einen Anreiz für den Umstieg schafft. Jeder einzelne Radfahrer erhöht damit die Lebensqualität in der Stadt.

Dankbar ist die CDU dafür allerdings nicht. Im Gegenteil. Radfahrer gehören nach ihrer Vorstellung weg von den Straßen dahin, wo sie den Autofahrern nicht im Weg sein können. Deutlich machte sie das bei einem verkehrspolitischen Forum, zu dem die Gemeinderatsfraktion der CDU zwar Verkehrsplaner und

Für Karlsruhe gibt es folgende umsteigefreie Verbindungen (Alle Angaben ohne Gewähr):

### Abf. von KA / Ank. in KA / Ziel:

20:35 8:17 Kopenhagen, Warschau, Moskau

23:04 5:40 Prag

0:18 4:37 Amsterdam

Johannes Meister



København und Moskau, ab Fulda vereint; F.: J. Meister

Verkehrsverbände eingeladen hatte, jedoch keine Presse. Was die Verbände und Experten hinter verschlossenen Türen von der Fraktion zu hören bekamen, läuft im Ergebnis darauf hinaus, das 20-Punkte-Programm der Stadt Karlsruhe zur Radverkehrsförderung in Frage zu stellen. Dementsprechend heftig war auch die Kritik, die die Gastgeber ihrerseits von Seiten der geladenen Gäste einstecken mussten. Dass die Presse zu dem Termin nicht geladen war, diente wohl in erster Linie dazu, den Inhalt der Veranstaltung gefiltert nach außen zu tragen. In der Pressemitteilung der CDU wurde zwar das Treffen mit den Experten herausgestellt. Von der geäußerten Kritik war allerdings nichts zu lesen. So blieb das ungute Gefühl, dass der VCD als Verband mit der Einladung, zu diesem nichtöffentlichen Forum schlichtweg instrumentalisiert wurde, um der Kampagne der CDU das Deckmäntelchen der Absprache mit Experten und Verkehrsverbänden zu geben.

Die Geister, die ich rief ...



# TERMINE

## Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

### Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr  
(Infos unter 0721 / 38 05 75)

### Dienstag um 19.30 Uhr:

**Aktiventreffen des VCD** in der Regel  
am 1. Dienstag im Monat:  
6.3., **3.4.: MV, 8.5.**, 5.6., 3.7., 7.8., 4.9. ←

**Stammtisch des VCD:** zusammen mit  
der BUZO-AG Verkehr, s. o.

### Mittw./Donnerst.: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17–20 Uhr,  
donnerstags 16–19 Uhr,  
weitere Termine s. Webseite o. Aushang

### Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

### Freitag: CARLO-Ausgabe und Sprechzeit

zu CARLO und o/ZB 15–17 Uhr

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post   
INFOPOST

## Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

### 10./11. März 2012

#### Fukushima – Jahrestag

Demos und Aktionen am 10.3. in Karlsruhe,  
am 11.3. z. B. in Neckarwestheim. Infos unter  
[www.ausgestrahlt.de](http://www.ausgestrahlt.de)

### 15. März 2012

**Die Zukunft der kommunalen und regio-  
nalen Verkehrsentwicklung für Karlsruhe** ←  
PRO BAHN-Vortrag des Trierer Verkehrsex-  
perten Prof. Dr. Monheim. Umweltzentrum,  
19:30 Uhr.

24. März 2012: **CARLO**, s. S. 6

3. April 2012: **VCD-Mitgl.vers.**, s. S. 13

16. April 2012: **BUZO-Mitgl.vers.**, s. S. 7

### 21. April 2012

#### Die Dinge am Weg

Beschauliche BUZO-Wanderung nach Wein-  
garten, 10:50 Uhr. Bitte bis 19. April anmelden  
unter Tel. 0721 / 380575 oder  
[buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de](mailto:buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de)

### 17. Juni 2012

#### Tag der Erneuerbaren Energien

BUZO-Infostand auf dem Energieberg, Infos  
unter [www.tdee.de](http://www.tdee.de)

21. April, 28. April, 5. Mai, 12. Mai

#### ADFC-Fahrradschule

Fahrrad fahren lernen an vier Samstagen  
Infos unter Tel. 6647905

kais-pizza.de

HeimService  
mit dem Rad



Brücken  
Restaurant



täglich 11–23 Uhr: 0721 37 37 34

**BUZO, PRO BAHN und VCD** im  
Umweltzentrum

**Kronenstraße 9  
76133 Karlsruhe**

**Öffnungszeiten:**

**Di–Do 9–12 Uhr, Di+Do 14–17 Uhr**



## Mangelnde Pünktlichkeit der Stadtbahnen im KVV-Netz

Stuttgart, den 29.6.2011

Sehr geehrter Herr Dr. Casazza,

im aktuellen KVV-Magazin versprechen Sie, dass Ihre Fahrgäste – trotz Bauarbeiten – ihr Ziel zuverlässig erreichen.

Doch bedauerlicherweise hat die Pünktlichkeit der Stadtbahnen im Karlsruher Stadtbahn-Netz, das inzwischen bis Öhringen, Eutingen im Gäu, Bietigheim-Bissingen und Achern reicht, in den letzten Monaten sehr gelitten.

Die mangelnde Pünktlichkeit war auch immer wieder Thema bei den regionalen Fahrplan-Konferenzen. Trotz eingeleiteter Maßnahmen müssen wir weiterhin regelmäßig größere Verspätungen bzw. Ausfälle bei den Stadtbahnen, aber auch der innerstädtischen Tram feststellen.

Insbesondere die Verspätungen und Ausfälle auf den regionalen Stadtbahnlinien sind aus unserer Sicht ein Problem, da daraus resultierend es zu Anschlussverlusten sowohl zum Regionalverkehr der DB AG, als auch zu Buslinien kommt. Anschlussverluste insbesondere im Berufsverkehr sind besonders ärgerlich für die Fahrgäste und gefährden auch die Einnahmen der Verkehrsunternehmen.

Wir bitten Sie deshalb, stärker als in der Vergangenheit dafür Sorge zu tragen, dass gerade außerhalb des Stadtgebietes von Karlsruhe (dort gibt es ein dichtes Taktgefüge) die Stadtbahnen pünktlich verkehren können und innerstädtische Baumaßnahmen sich nicht negativ durch Verspätungen auf die Fahrpläne der Regionallinien auswirken.

Die AVG war in den vergangenen Jahren sehr erfolgreich als regionales Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und sollte diesen guten Ruf jetzt nicht durch dauerhafte Verspätungen in Gefahr bringen.

Da die Bauarbeiten zur Kombilösung bekanntlich noch viele Jahre dauern werden, bleiben pünktliche und zuverlässige Stadtbahnen ein Dauerthema, das auch ständig eine hohe Aufmerksamkeit seitens der Ge-

schäftsleitung erfordert. Dazu gehört nicht nur, Pünktlichkeit zu versprechen, sondern diese auch tagtäglich wirklich zu erbringen!

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Lieb, Landesverband des VCD

Karlsruhe, 14.07.2011

Sehr geehrter Herr Lieb,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29.06.2011 und dem damit verbundenen Interesse an unserem Stadtbahnverkehr.

Leider lag die Pünktlichkeit unserer Bahnen in den vergangenen Monaten nicht immer bei den von uns angestrebten Werten. Die Gründe hierfür sind jedoch vielfältig. So waren im Februar, März und April vor allem die Tage, an denen die AVG bestreikt wurde, Auslöser für schlechte Pünktlichkeitswerte. Seitdem steigen unsere Pünktlichkeitszahlen jedoch wieder, im Juni sind wir wieder auf den meisten Linien wieder auf einem guten Niveau angekommen.

Unsere pünktlichsten Strecken sind momentan die BMO-Bahn, die Enztalbahn sowie die Strecke zwischen Heilbronn und Öhringen. Auch auf der S4 sind wir mit den Werten wieder zufrieden. Einige Probleme haben wir noch auf der S5, aber auch hier sind wir bemüht Lösungen zu finden und somit gute Qualität garantieren zu können.

Baustellen werden natürlich auch weiterhin den Betriebsablauf beeinflussen, wir versichern Ihnen aber, dass die notwendigen Arbeiten so rasch wie möglich abgewickelt werden. Außerdem sind wir natürlich immer bemüht den Betriebsablauf dem Baugeschehen so anzupassen, dass sich unsere Kunden auch weiterhin auf den Fahrplan verlassen können.

Wir hoffen, Ihr Anliegen mit diesem Schreiben beantwortet zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Walter Casazza, AVG



## Falsche Fahrplanauskunft – alle Jahre wieder?

Vorbemerkung 1: einen nicht-konstruktiven Artikel wie diesen zu schreiben ist nicht sonderlich schön - aber die Situation ist in diesem Fall so.

Vorbemerkung 2: wer in den Fahrplanunterlagen ähnliche Widersprüche wie nachfolgend beschrieben findet, möge diese bitte an die Redaktion bzw. an den Autor senden (und falls es tatsächlich zum Verpassen eines Zuges geführt hat, das Pünktlichkeitsgarantieformular des KVV bzw. das Fahrgastrechteformular der DB ausfüllen: auch wenn es keine Verspätung im Wortsinn ist, so ist dennoch das Nichteinhalten des veröffentlichten Fahrplans die Ursache für eine verspätete Ankunft am Fahrziel).

Vorbemerkung 3: die Daten für die elektronische Fahrplanauskunft werden manchmal zwischendurch aktualisiert, auch wenn kein Fahrplanwechsel ist.

In diesem Sinn würde man sich fast schon darüber freuen, wenn der Artikel bis zum Tag des Erscheinens in Detailangaben veraltet ist.

Mit der heutigen Technik der computergestützten Datenverarbeitung sind die richtigen Fahrplandaten immer und überall kurzfristig verfügbar. So wird es jedenfalls aus manchen höheren Etagen immer wieder verlautbart.

Aber wie sieht es in der Realität aus?

Nehmen wir (als dasjenige Beispiel, das nach dem Fahrplanwechsel letzten Dezember zufälligerweise als erstes entdeckt wurde) den Zug der S32 von Karlsruhe nach Menzingen kurz vor 19 Uhr, und zwar am Wochenende. Beim Blättern im KVV-Kursbuch finden wir dafür in der Strecke S31/S32 die Abfahrtszeit 18.50 Uhr. Vorsichtshalber werfen wir noch einen Blick ein paar Seiten weiter vorne in die Strecke S3 und finden ebenfalls 18.50.

Wenn wir jedoch (zum Beispiel unterwegs) nicht auf das KVV-Kursbuch zurückgreifen, sondern auf diese praktischen Faltpfahrpläne (die es für jede einzelne Strecke gibt), dann steht da auf einmal eine andere Zeit, nämlich 18.40 – und das sowohl bei S32-Fahrplan

nach Menzingen als auch beim S3-Gesamtverkehr nach Bruchsal. Nanu? Schauen wir doch nochmal ins KVV-Kursbuch: da sind hinten auch die Abfahrtspläne abgedruckt, wie sie in den Bahnhöfen aushängen. Und wir finden bei Karlsruhe Hbf wieder 18.40, dann in Karlsruhe-Durlach 18.54 (entspräche also Hauptbahnhof 18.50: der steht im Hauptbahnhofsplan mit dem Zusatz werktags außer samstags, in Durlach hingegen täglich!) – und in Bruchsal fehlt dieser Zug komplett (d.h. er steht nur werktags außer samstags drin).

Eine Stunde später sieht es ähnlich aus, wobei der Streit zwischen 19.40 und 19.50 an einigen Stellen auch noch von dem Zusatz begleitet wird, er fahre sonntags nur von Mai bis Oktober (und im Winterhalbjahr überhaupt nicht). Im 3-Löwen-Kursbuch Baden-Württemberg findet sich diese Strecke ebenfalls zweimal, nämlich in den Tabellen 701 und 710.3. Während sich diese beiden Tabellen für 18.50 noch einig sind, bringen sie bei 19.40 vs. 19.50 noch einige weitere Varianten ins Spiel, damit es nicht zu langweilig wird. Quasi konsequenterweise fehlt dieser Zug auf dem Abfahrtsplan Karlsruhe Hauptbahnhof komplett. In Durlach und Bruchsal ist er wieder drin, und zwar in der 19.50-Fahrplage – und das mit der gleichen Zugnummer 85203, wie man ihn auch auf der anderen Seite von Karlsruhe findet (nämlich in den Abfahrtsplänen von Freudenstadt und Rastatt). Der geneigte Beobachter mag sich fragen: habe ich da jetzt etwas verpasst, dass Karlsruhe Hbf schon heute einen unterirdischen oder sonst wie geheimen Bahnhof hat, wo dieser Zug (durch-)fährt?

Wer die elektronische Fahrplanauskunft befragt – sei es am Schalter oder im Internet, sei es bei der DB oder beim KVV – der bekommt inzwischen übereinstimmend 18.50 und 19.50 gesagt (jedenfalls für Verkehrstage nicht später als im Mai). Das war aber nicht immer so: kurz nach dem Fahrplanwechsel ging es da ähnlich uneinig zu wie in den gedruckten Fahrplänen. Und während man im Bahnhof Bruchsal beim ursprünglich wochenends feh-



lenden Zug um 19.12 nach Menzingen (das ist unser vorhin mit 18.50 ab Karlsruhe genannter Kamerad) schon wenige Tage oder gar Stunden nach dem Fahrplanwechsel korrigierende Überklebungen auf den Abfahrtsplänen vorfand, hängt in Karlsruhe auch noch Monate später der unveränderte Abfahrtsplan, wie er aus der Druckerei kam und den Zug um 18.50 zehn Minuten zu früh (und den um 19.50 überhaupt nicht) aufführt, mit Ausnahme eines Exemplares in Sonderformat im Reisezentrum .

Wenn man daraufhin die verschiedenen Schalterpersonen im oder vor dem Bahnhof befragt und dabei anklingen lässt, dass da wohl verschiedene Fahrplanversionen im Umlauf sind, dann bekommt man zur eigentlichen Auskunft auch noch bissige bis resignierte Kommentare von „das ist alles bloß Quatsch, was da hängt“ bis „die kriegen's mal wieder nicht auf die Reihe“ ...

Nun mag man im konkreten Fall einwenden, was denn so schlimm sei, wenn der Zug ein paar Minuten später fahre, denn man bekommt ihn doch, egal, ob man sich an die Version mit der Minute 40 oder die mit der Minute 50 hält. Dann sei zum einen ein Blick auf die Gegenrichtung empfohlen: da steht in allen genannten KVV-Fahrplantabellen Menzingen ab 18.30 (es geht wieder bzw. immer noch ums Wochenende). Wer aber tatsächlich zu dieser Zeit kommt, muss feststellen, dass der Zug schon seit zehn Minuten weg ist (im 3-Löwen-Kursbuch steht er mit 18.20, wie auch die anderen Züge am Wochenende Menzingen zur Minute 20 verlassen). Besonders „hübsch“ ist dieser Zug in Bruchsal, wo man je nach konsultierter Fahrplanstelle sogar drei verschiedene Zeiten findet, nämlich 18.56, 18.48 oder 18.47 Uhr. Und zum anderen findet man mit diesen falschen Daten die eigentlich bestehenden Durchbindungen nicht (wo statt dessen nur deutlich frühere oder spätere oder zeitraubendere Verbindungen herauskommen). Es muss ja nicht gleich der gesamte Durchlauf von Freudenstadt bis Menzingen sein – auch schon von Rastatt nach Durlach fährt man damit sehr viel schneller und bequemer als mit dem andernfalls fälligen Umsteigen mit einer halben

Stunde Wartezeit in Karlsruhe.

Bedauerlicherweise ist das nicht die erste Panne dieser Art: als im November 2011 im Murgtal zwei Wochen Schienenersatzverkehr herrschte, bekam man die elektronische Fahrplanauskunft immerhin noch so weit dresiert, dass sie nicht mehr die normalen Fahrzeiten ausgab. Zur ersatzweisen Ausgabe der baustellenbedingt abweichenden Fahrzeiten hat es jedoch nicht gereicht: sondern da sollte man in Freudenstadt einen Bus nach Wildbad nehmen und über Pforzheim eine Stunde später in Karlsruhe ankommen (wo aber tatsächlich genügt hätte, in Freudenstadt ca. 7 Minuten früher am Bahnhof zu sein, um Karlsruhe zur gewohnten Zeit zu erreichen). Und 2010 zog es sich (in wechselnden Varianten) buchstäblich durch das gesamte Jahr, ob denn die S32 südwärts in Bruchsal zur Minute 48 oder 46 (oder manchmal auch 47) abfährt – wobei besonders pikant war, dass man (meistens) die Minute 48 erreichte, wenn man zur Minute 44 aus Richtung Heidelberg ankam, die Minute 46/47 jedoch nicht (und damit auch nicht in Durlach den IRE nach Stuttgart).

Alle hiervon betroffenen Züge sind AVG-Züge (also nicht DB-Züge). Das sagt freilich nichts darüber aus, ob die AVG bei diesem Durcheinander eher der Täter ist (indem sie nicht rechtzeitig die richtigen Daten an die elektronischen Auskunftssysteme liefert) oder eher das Opfer (indem die gelieferten Daten nicht ordnungsgemäß übernommen werden). Und es war auch fallweise zu beobachten, dass die an das DB-System gelieferten Korrekturdaten die vormaligen Daten nicht etwa ersetzen, sondern parallel dazu liefern (so dass man zwei Züge im Minutenabstand angezeigt bekam, wo in der Praxis nur einer fährt). Bei all dem fragt man sich (sofern man sich nicht längst verärgert abgewendet hat und daheim bleibt oder Auto fährt), ob es bei dieser Datenverwaltung denn überhaupt keine Qualitätskontrolle gibt???

(Zum Abschluss empfiehlt der Autor, nochmal die Vorbemerkungen zu diesem Artikel zu lesen!)

Martin Theodor Ludwig

# Offener Brief: Straßenrheinbrücke Karlsruhe

Sehr geehrter Herr Bechtold, sehr geehrte Damen und Herren,

mit Interesse verfolgen wir Ihre Verlautbarungen zur Karlsruher Straßenrheinbrücke. Ihre jüngste Aussage entnehmen wir der Januar-Ausgabe 1/2012, S. 7 Ihrer Zeitschrift „Wirtschaft in der TechnologieRegion Karlsruhe“. Dabei betonen Sie, dass das Nordelsass, die Südpfalz und Karlsruhe längst ein gemeinsamer Wirtschaftsraum seien und sich die Menschen zur TechnologieRegion Karlsruhe zugehörig fühlen. Auch betonen Sie, dass viele Menschen von der anderen Rheinseite derzeit im Großraum Karlsruhe arbeiten und deshalb auf die Brücke angewiesen seien. Bei einer Sperrung seien Umwege notwendig, was wirtschaftlich, ökologisch und sozial unverträglich wäre.

Ihre Folgerung daraus heißt, dass eine zusätzliche Straßenrheinbrücke gebaut werden müsse.

Wir vom Fahrgastverband Pro Bahn vermischen allerdings von Seiten der IHK die Erwähnung und Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs, und zwar einerseits das gute, bereits vorhandene Angebot im Schienenverkehr zwischen der Südpfalz und Karlsruhe und andererseits die eklatanten Mängel im Bussystem der Südpfalz, in den fast nicht vorhandenen Verbindungen Richtung Frankreich und dort im Elsaß die unzureichenden Bahn- und Busverbindungen. Außerdem fehlt eine Tarifkooperation zwischen dem KVV und den Anbietern des öffentlichen Verkehrs im Nordelsaß.

Als IHK sollten Ihnen auch die Belange der

Nichtautofahrer und des Umweltschutzes ein Anliegen sein, die am besten durch Verbesserungen des öffentlichen Verkehrsangebotes erfüllt werden können. Deshalb sollten Sie sich auch um diese Verkehrsart kümmern, um allen Menschen, nicht nur den Autofahrern, ein ordentliches Mobilitätsangebot zu bieten. Wir meinen, dass auch Sie dazu beitragen sollten, dass in der TechnologieRegion und im Pamina-Raum folgende Maßnahmen ganz dringend umgesetzt werden:

- Direkte stündliche RE-Verbindungen Karlsruhe–Pirmasens.
- Zweigleisiger Ausbau der Bahnstrecke Wörth–Winden.
- Verbessertes Angebot der S-Bahnen zwischen Wörth und Germersheim.
- Ertüchtigung der Signal- und Gleisanlagen im Bahnhof Wörth.
- Integrales Bussystem (mindestens Stundentakt) in der Südpfalz und im Elsaß mit passenden Anschlüssen an den Schienenverkehr.
- Verbindungen bzw. Durchbindungen mit den elsässischen Bahnlinien Lauterburg–Straßburg und Weißenburg–Straßburg.
- Tarifverbund mit dem Elsaß

Mit nur einem geringen Teil der Kosten der zusätzlichen Rheinbrücke könnten diese Maßnahmen alle finanziert werden. Wir meinen, dass der öffentliche Verkehr deshalb absolute Priorität genießen sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Für Pro Bahn  
Gerhard Stolz

