

# umwelt & verkehr

## Karlsruhe

ISSN 1612-2283

5. Jg. Heft 3/07 Dez. 2007 - Feb. 2008



**THEMEN:**

**TURMBERGBAHN**

**FISCHFANG**

**KAISERSTRASSE**

**IRE STUTTGART**

**HEIZEN**

**Günstige KVV-Karten 4x im Jahr**



**Liebe Leserinnen, liebe Leser,**

EnBW und StoraEnso betreiben unverändert ihre geplanten **Kraftwerksprojekte am Rhein**. Der Karlsruher Gemeinderat hat dem Projekt der EnBW grundsätzlich zugestimmt. Um dem klimaschädlichen Vorhaben doch noch etwas entgegenzusetzen zu können, haben sich die Bürgervereine im Karlsruher Westen gemeinsam mit Umweltverbänden zu einem „Aktionsbündnis Saubere Luft“ zusammengeschlossen und Unterschriften gesammelt. Neu im Karlsruher Stadtbild sind die

**CallBikes**, die Mietfahrräder der Bahn. Durch die flexiblen Nutzungsmöglichkeiten gibt es wieder ein Argument mehr, das Leben ohne oder zumindest mit weniger Auto zu genießen. **Kürzungen beim Nahverkehrsangebot der Bahn** erreichen nun auch die Pfalz, wenn auch vornehmlich in Randlagen. Es bleibt zu hoffen, dass weitere Einschränkungen, wie sie mittelfristig in der Relation Karlsruhe – Neustadt angedacht sind, abgewendet werden können.

In dieser Ausgabe gibt es wieder viele Anregungen selbst für die Umwelt aktiv zu werden. U.a. geben wir Hinweise, wie wir uns durch unser Kaufverhalten nicht an der **Überfischung der Meere** beteiligen. Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen und Euch die Redaktion des umwelt & verkehr Karlsruhe.

BUZO, PRO BAHN und VCD

**Inhalt:**

Umwelt- und Klimaschutz selbstgemacht.....2	Heizen: Ja – aber richtig.....7	VCD in Baden-Württemberg ist 20!.... 11
BUZO-Vorwort.....3	Ohne Brücke eine Lücke!.....7	Optimierung der IRE-Linie Stuttgart – Pforzheim - Karlsruhe..... 12
Serviceleistungen der BUZO.....3	Baustellentourismus in Karlsruhe.....8	67000 Unterschriften gegen Stuttgart 21 13
BUZO-Jahresbericht.....3	Lokführerstreik ist Folge der Bahn-Privatisierungspläne..... 8	Schon fast vergessen?
20 000 Meilen ... ..4	VBB: Bahn investiert zu wenig ins Schienennetz.....9	Vor fünfzig Jahren: Windscale..... 14
Aktion saubere Luft Region Karlsruhe 5	Fahrplankonferenz Karlsruhe.....9	KVV-Jahreskartenaktion.....15
Auf den Turmberg ohne beschwerlichen Fußweg.....6	Pressemitteilung / Offener Brief zur Straßenbahn in der Kaiserstraße..... 10	Jahresmitgliederversammlung 2007 der BUZO.....15
Keine teuren technischen Spielereien, pragmatische Lösungen wählen!..... 6	Das Fahrrad für zwischendurch..... 11	Termine.....16
		Bahnstrecke im Wieslautertal.....16

**Umwelt- und Klimaschutz selbstgemacht**

Karlsruher Aktivbüro und Umweltzentrum organisierten 2007 zwei Veranstaltungen zum Umwelt- bzw. Klimaschutz. Die Ideen und Konzepte wurden in mehreren Abstimmungsrunden gemeinsam mit zahlreichen Umweltverbänden und dem Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz entwickelt. Zunächst gab es auf Initiative des Aktivbüros einen Wettbewerb für Vereine, Initiativen, Einzelpersonen und Unternehmen, die sich im Umweltschutz engagieren. Bürgermeister König und Regierungspräsidentin Gerlinde Hämmerle

überreichten die Preise. Die Geldpreise gingen an die Carl-Benz-GHS Wettersbach, die Marylandschule in der Nordstadt, BUND-Kindergruppen und an die BUND-Erdkrötenaktion Neureut für aktiven Umweltschutz. Die Initiative zur nachhaltigen Energiewirtschaft (KINE) erhielt einen Geldpreis für Aktivitäten zur Information über Projekte zur Förderung nachhaltiger Energienutzung ([www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/afsta/aktivbuero/Afsta-Aktivbuero-Wettbewerb-Umwelt2007.php](http://www1.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/afsta/aktivbuero/Afsta-Aktivbuero-Wettbewerb-Umwelt2007.php)). Unter dem Motto „Globaler Klimawan-

del – eine lokale Herausforderung“ diskutierten am 26.09.2007 Nicolai Schaaf vom NABU, Werner Korn vom VCD und Gerd Schädler vom Institut für Meteorologie und Klimaforschung der Universität Karlsruhe mit dem Publikum über das Ausmaß und die Auswirkungen des Klimawandels. In Kurzreferaten stellten Sie die jetzige Situation dar und dass wir durch konsequentes Handeln eine Verbesserung erreichen können. Durch die Verantwortung gegenüber unseren Kindern ist jeder einzelne aufgefordert, daran mitzuwirken. Johannes Meister

Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 - 38 05 75

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: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: gedruckt und online

Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Auflage: 3000, gedruckt auf hochweißem Bilderdruckpapier aus 100% Altpapier

ISSN: 1612 - 2283

Fotos: Deutsche Bahn, Knut Lickert, Helga Hartmann, Johannes Hertel, Dr. Ulrike Morlock-Fien, Karola Magerl-Feigl, Wolfgang Melchert, Johannes Meister, Margarete Ratzel, Gerhard Stolz, diverse Greenpeace-Fotografen

**Titelfoto: Turmbergbahn; Foto: Gerhard Stolz**

**Impressum**

Mitteilungsblatt von BUZO, PRO BAHN und VCD.

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich, siehe Leiste in Heftmitte, außer bei Gastbeiträgen anderer Vereine.

umwelt&verkehr erscheint dreimal im Jahr. Der Bezugspreis ist im jeweiligen Mitgliedsbeitrag enthalten.

Abonnement für Nichtmitglieder 10,- €/Jahr

## Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

ein kleines Jubiläum ist zu verkünden. Mit dieser Ausgabe ist unsere Zeitung „umwelt&verkehr Karlsruhe“ fünf Jahre alt: 15 Ausgaben haben wir seit dem Start im Jahre 2003 herausgebracht, mit Texten und Fotos gefüllt, gestaltet, adressiert und versandt. Dreimal jährlich Redaktionssitzungen, Artikel schreiben, Fotos machen, Adressen kleben und den Postversand erledigen, da ist viel Zeit und Mühe verwendet worden.

1.500 Exemplare pro Ausgabe gingen an die Mitglieder von BUZO, PRO BAHN und VCD, 1.500 wurden über die KVV-Kundenzentren in Karlsruhe, Ettlingen und Baden-Baden, sowie in Umweltzentrum, VHS und Landesbibliothek verteilt – kostenlos für die Leser.

Die Zeitung wurde vom Publikum gut angenommen, Reaktionen waren durchweg positiv.

Wir würden uns freuen, wenn viele Leserinnen und Leser die Hürde von der kostenlosen Lektüre zur Mitgliedschaft in einem der Vereine überwinden könnten.

Immerhin – einen leichten Aufwärtstrend in der Mitgliederentwicklung konnten wir erfreulicherweise im zurückliegenden Jahr verzeichnen. Darüber freuen wir uns natürlich.

Die BUZO muss sparen. Die vom Vorstand angedachten Schritte umfassen alle erdenklichen Sparmaßnahmen.

Von Mieterhöhung der Nutzervereine des Umweltzentrums bis zur Einsparung bei kleineren Posten ist alles im Gespräch. Fest steht bereits, dass wir Spendenbescheinigungen unter 100 € nur noch auf Anforderung versenden.

Das Thema Einsparung wird auf unse-

rer Mitgliederversammlung, die am 17.12.07 wie gewohnt um 19.30 Uhr im Umweltzentrum stattfindet, ausführlich erörtert (bitte beachten Sie die offizielle Einladung mit Tagesordnung in diesem Heft). Zur Mitgliederversammlung laden wir Sie herzlich ein. Brezeln und Getränke gibt es natürlich auch.

Das Umweltzentrum bietet neben Informationsmaterial auch Praktisches: Sie können bei uns Laubsäcke kaufen, Korken und alte CDs abgeben, gegen Kautionsleistung ein Leistungsmessgerät für Ihre Haushaltsgeräte sowie ein Lärmmessgerät ausleihen. Und wenn Sie wissen wollen, welche Produkte gut und ökologisch vertretbar sind, können Sie das im Monatsmagazin „Ökotest“ nachlesen, das im Umweltzentrum zur Einsicht zur Verfügung steht.

Ihr Uwe Haack

## Nutzen Sie die Serviceleistungen der BUZO!

Neben der Umweltberatung bietet die BUZO zahlreiche weitere Serviceleistungen. Herumgesprachen hat sich längst, dass wir Korken für die Aktion „Korken für Kork“ sammeln und im Herbst Laubsäcke verkaufen, die das AfA im gesamten Stadtgebiet einmal wöchentlich abholt. Folgende Dienstleistungen werden bislang weniger in Anspruch genommen, weil sie weniger bekannt bzw. neu sind:

### Messgeräteverleih

Das BUZO-Umweltzentrum verleiht folgende Messgeräte gegen eine Kaution von 20 € (erhält der Kunde bei Rückgabe zurück):

- Schallpegel-Messgerät/dB-Meter (Westfalica Technica YF-20)
- Energiemessgerät zur Kontrolle des Energieverbrauchs (Voltcraft Energy Check 3000)

### Zeitschrift ÖKOTEST

Das BUZO-Team legt für Interessenten im Laden die Zeitschrift ÖKOTEST zum Lesen aus. Nutzen Sie unser Abonnement und informieren Sie sich kostenfrei über die Beurteilung von Produkten. Themen der beiden letzten Ausgaben

waren u.a.

- „Wie gut ist Bio vom Discounter?“ (Test von Milch, Käse, Nudeln, Kaffee, ...)
- „Waschmittel“ (Welche weiß waschen, welche die Umwelt schonen)

### CD-Recycling

Oft landen die ausgedienten CDs und DVDs im Hausmüll, obwohl sie sich für die Wiederverwertung eignen. Polycarbonat – ein glasklarer und vielseitig einsetzbarer Kunststoff – wird beim CD-Recycling wieder gewonnen und in den Rohstoffkreislauf zurückgeführt. Hieraus können vielfältige neue Produkte hergestellt werden.

Im BUZO-Umweltzentrum steht nun die sogenannte „blueboxx“, ein Sammelbehälter der Firma Blueboxx GmbH bereit, in der die ausgedienten „Silberscheiben“ gesammelt werden. Die Firma Blueboxx GmbH unterstützt mit einem Teil des Gewinns den Verein für krebskranke Kinder e.V. der Medizinischen Hochschule Hannover.

### Neu bei der Korkensammlung

Nach wie vor sammeln wir Korken. Neuerdings verwendet die Industrie für

den Verschlusskorken Kunststoff statt „echten“ Kork. Die Kunststoffkorken sehen echten Korken z. T. sehr ähnlich, weil oftmals Korkmaserungen täuschend echt aufgedruckt werden. Beim Erasten lässt sich der Unterschied zwischen den rauen Korken und den glatten Kunststoffkorken jedoch leicht erkennen.

Kunststoffkorken gehören in den Wertstoffmüll, jedoch nicht in unsere Korkannahmestelle. Bitte geben sie bei uns nur „echte“ Korken ab. Vielen Dank!

Margarete Ratzel

## BUZO-Jahresbericht

Der neue Bericht über den Tätigkeitszeitraum 9/06 bis 08/07 liegt vor. Er informiert über all unsere Aktivitäten. Ob Arbeitskreise, Umweltberatung, Veranstaltungen, CD-Sammlung oder Umweltwettbewerb: Hier erfahren Sie, was uns bewegt hat und wir bewegt haben. Der Bericht liegt zur Einsicht im Umweltzentrum aus.

Margarete Ratzel

Licht am Fahrrad erhöht die Verkehrssicherheit.

Sie überprüfen öfter Ihre Lichtanlage und schalten sie bei Dunkelheit auch ein.

– Sicherer für Sie, sicherer für andere. Das finden wir gut!





## + Auf den Turmberg ohne beschwerlichen Fußweg Pro & Contra



Foto: G. Stolz

Die Turmbergbahn Durlach, ein sicher nicht unbedeutendes Wahrzeichen des Stadtteils Durlach und der Gesamtstadt Karlsruhe, leidet sehr unter der mangelnden Inanspruchnahme.

Zweifellos hat sie in den vergangenen Jahren durch den starken Kfz-Verkehr und die Verbesserung dessen Infrastruktur (Parkplätze, Straßenausbau) an Bedeutung verloren. Aber gerade deshalb sollte alles getan werden, um ihre Attraktivität zu steigern, will man auf Dauer die Fahrgastzahlen nicht nur erhalten, sondern steigern.

Ihre größte Schwäche hat die Turmbergbahn im nicht vorhandenen Anschluss an die Straßenbahn, d.h. eine fehlende Verlängerung hin zur Grötzinger Straße. Deshalb sollte die Bahn um ca. 250 Meter bis hin zur Endhaltestelle der Straßenbahn verlängert werden.

Sicher sind die genannten Argumente, die für eine Verlängerung sprechen, nicht gerade zwingend, was ja auch der Grund für die dauernde Ablehnung ist und war. Aber gibt es denn überhaupt stichhaltige oder zwingende Gegenargumente? Mir fallen nur Allerweltsargumente ein, die eigentlich immer genannt werden, wenn man etwas nicht will.

Geld: Geschätzte Kosten, vom Geschäftsführer des KVV bei der jüngsten Ortschaftsratsitzung in Durlach vorge tragen, 5 - 7 Millionen Euro, allerdings nicht bestätigt durch neuere Planungen.

**Lärm:** Mit Sicherheit ist der Lärm der parallelen Bergbahnstraße oder gar der Grötzinger Straße so hoch, dass die Bahn gar nicht zu hören sein wird. Man bedenke, dass die Turmbergbahn im Fahrzeug keinen Motor hat.

**Behinderung des Straßenverkehrs:** Die Posseltstraße muss gekreuzt werden. Sicher werden Autofahrer, die an der roten Ampel warten müssen, ihren Unmut äußern. Aber vielleicht erfordert diese Kreuzung auch eine Brücke für die Bahn, dann gäbe es sicher Einwendungen von der Anwohnerschaft.

**Unterschiedliche Steigungen:** Andere Beispiele zeigen, dass diese kaum wahrzunehmen sind und deshalb keine Probleme darstellen.

**Flächenverbrauch und Umweltauswirkungen:** Keine, denn die Trasse ist komplett vorhanden.

**Pläne zur Verlängerung der Drahtseilbahn oder der Straßenbahn zur Talstation** gab es in der Vergangenheit einige. Der Ortschaftsratsrat Durlach diskutierte jüngst über eine Verlängerung und kommt mehrheitlich zum Ergebnis, dass diese aus Kostengründen nicht weiter verfolgt werden soll. Gleichzeitig wird aber auch mit Mehrheit der Wunsch nach einer Attraktivitätssteigerung vortragen. Genannt wurde der Bau eines Schrägaufzuges von der Straßenbahnhaltestelle zur Talstation. Alternativen hierzu

ist eine Rolltreppe oder der Einsatz von Kleinbussen.

Wer keine Verlängerung will, denkt auch nicht an diejenigen, die Schwierigkeiten haben, die 250 m von der Straßenbahnhaltestelle bis zur Talstation bei ca. 10 % Steigung zu überwinden. In der Regel sind das ältere Menschen und Behinderte. Sollen diese Menschen vom öffentlichen Verkehr ausgeschlossen werden? Wenn die Antwort „ja“ lautet, dann brauchen wir nirgendwo behindertengerechte Einrichtungen, denn auch diese kosten Geld.

Die verlängerte Turmbergbahn erhöht, wenn auch in bescheidenem Umfang, die Mobilität dieser Menschen, indem sie ihnen eines der schönsten Naherholungsgebiete von Karlsruhe erschließt. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich in den nächsten Jahren bei der Turmbergbahn etwas tut, ist äußerst gering. Nachdem die Verlängerung wieder einmal in der Versenkung zu verschwinden droht, wird sich wohl gar nichts tun. Denn wer an einen Schrägaufzug, eine Rolltreppe oder an den Einsatz von Bussen glaubt, der kann auch gleich an den Weihnachtsmann glauben!

Gerhard Stolz

## - Keine teuren technischen Spielereien, pragmatische Lösungen wählen!

Auf den ersten Blick erscheint eine Verlängerung der Turmbergbahn von der heutigen Talstation hinab zur Straßenbahn-Endstation an der Grötzinger Straße einfach realisierbar. Immerhin ist auf dem Mittelstreifen der Bergbahnstraße schon Platz für eine Trasse vorhanden. Bei einer genaueren Betrachtung zeigt sich jedoch, dass für ein solches Projekt ein erheblicher Aufwand nötig wäre.

Das Hauptproblem ist, dass ein verlängerter unterer Streckenteil eine ganz andere Steigung hätte als der bisherige Streckenteil. Die Turmbergbahn hat bisher eine Steigung von 32 % und überwindet einen Höhenunterschied von 100 m. Eine Verlängerung hätte dagegen eine Steigung von nur 10 %, bei 25 m Höhenunterschied. Das bedeutet, dass die Gesamtstrecke – verglichen mit der Luftlinie – einen kräftigen „Knick“ nach unten macht.

Ein solcher starker Knick ist für eine

Standseilbahn ein Problem. Steht nämlich eine Bahn am unteren Ende des flacheren Abschnitts und wird ihr Seil vom oberen Ende des steileren Abschnitts aus angezogen, so wird das Seil unweigerlich vom Boden abheben und den kürzeren Weg in einigen Metern Höhe durch die Luft suchen. Das Seil muss aber hier unbedingt am Boden bleiben, denn genau im Bereich des Steigungswechsels macht die Strecke auch eine Linkskurve. Dies erfordert eine seitliche Führung des Seils, dies geht nur durch Rollen am Boden.

Es wäre also erforderlich die Steigungen der beiden Streckenabschnitte in einem Übergangsbereich allmählich aneinander anzugleichen. Hierzu müsste die Strecke von der Talstation aus auf einem Viadukt gegenüber dem Gelände ansteigen und sich dann zur Bergstation hin wieder dem Gelände annähern. Auf diesem Viadukt käme auch die neue Ausweichstelle für die Begegnung

der beiden Wagen zu liegen. Außer dem Viadukt bräuhete man auch noch neue Wagen, die an die geänderte mittlere Steigung angepasst sind, und eine neue Talstation. Der bauliche und finanzielle Aufwand wäre also erheblich.

Ist dieser Aufwand wirklich nötig, wenn man gehbehinderten Personen den Zugang zum Turmberg erleichtern will? Nein, denn es gibt eine viel einfachere: Man könnte eine der bisher am Fuße des Turmbergs endenden Buslinien verlängern und über Rittnerstraße und Rittnerthof auf den Turmberg führen. Dann bekäme endlich auch die Sportschule Schöneck einen Anschluss an den regulären öffentlichen Nahverkehr. Die Turmbergbahn bliebe zusätzlich für den Ausflugsverkehr und als technisches Denkmal erhalten. Und das gesparte Geld könnte für andere, Verkehrlich sinnvollere Projekte eingesetzt werden.

Wolfgang Melchert

# Heizen: Ja – aber richtig

Jeder fürchtet die Heizungsrechnung. Mit diesen Tipps sparen Sie bares Geld:

## 1. Heizen Sie Ihr Geld nicht zum Fenster raus

Ein stundenlang gekipptes Fenster verschafft Ihnen kaum frische Luft, aber eine hohe Heizkostenrechnung. Lüften Sie lieber öfter, dann aber nur für wenige Minuten und bei weit geöffnetem Fenster (Stoßlüftung).

## 2. Versperren Sie der Wärme nicht den Weg

Unverkleidete Heizkörper sind nicht immer ein schöner Anblick, aber die Gewähr dafür, dass sich die Wärme ungehindert im Raum ausbreiten kann. Lange Vorhänge, Verkleidungen vor Heizkörpern, ungünstig platzierte Möbel sowie Handtuchstangen zum Trocknen der Wäsche können bis zu 20 % Wärme schlucken.

## 3. Überheizen Sie Ihre Wohnung nicht

Manche mögen's heiß – und wundern sich dann über ihre hohen Heizkosten. Bedenken Sie: Pro Grad Raumtemperatur mehr müssen Sie mit ca. 6 % höheren Kosten rechnen.

## 4. Heizen Sie Ihre Wohnung, nicht den Heizungskeller

Heizkessel, Warmwasserboiler, Heizungs- und Warmwasserrohre können gar nicht gut genug gedämmt sein, denn schließlich soll Ihre Wohnung warm werden, nicht der Keller.

## 5. Lassen Sie Wärme nicht entweichen

Schließen Sie nachts Ihre Rollläden und Vorhänge, damit die Wärmeverluste durchs Fenster verringert werden. Dämmen Sie auch Ihre Heizkörpernischen und bringen Sie hier eine reflektierende Silberfolie an. Dadurch lassen sich bis zu 4 % sparen.

## 6. Ein moderner Heizkessel ist der beste Energie-Sparer

Denn er ist ein sehr guter Futterverwerter und geht mit der kostbaren Energie besonders sparsam um. Ein moderner Niedertemperatur- oder Brennwertkessel kommt mit bis zu 40 % weniger Energie aus als eine veraltete Heizungsanlage.

## 7. Eine moderne Heizungsregelung regelt auch ihre Heizkosten

Der Einbau einer modernen Heizungsregelung mit automatischer Nachtabsenkung ist nicht teuer, hilft Ihnen aber, viel Geld und Energie zu sparen. Thermostatventile sind auch bei Altanlagen Pflicht.

## Noch ein paar Ökotipps für Jedermann

- Warm anziehen. Nicht T-Shirt, sondern besser Wollkleidung tragen und abends in Woldecken einkuscheln.
- Wird ein Raum nur für kurze Zeit benötigt (z. B. Badezimmer), kann man mit Elektroheizlüftern oder Strahlern den Raum kurzzeitig erwärmen. Somit spart man eine gesamte Heizung in der Endabrechnung ein.
- Öfter mal die Heizung runterdrehen oder auf Sparflamme stellen (1).
- Wenn möglich nur ein Zimmer aufheizen, nicht die gesamte Wohnung.
- Bewegung hält den Körper nicht nur gesund, sondern auch warm.
- Heiße Getränke wie Tees wärmen von innen.

Viel Spaß beim Energiesparen!

Petra Schenk

# Ohne Brücke eine Lücke!

Die Wasserwerkbrücke überbrückt die Gleise des Rangierbahnhofs und verbindet die Südstadt auf direktem Wege mit dem Naherholungsgebiet Oberwald. Sie hat damit eine große Bedeutung für die Lebensqualität der dicht bebauten und an Grünflächen armen Südstadt. Es gibt wohl keine Minute des Tages, in der nicht Spaziergänger, Jogger oder Radfahrer die Brücke überqueren.

Leider ist die Brücke mittlerweile so baufällig, dass sie abgerissen und neu gebaut werden muss. Vorgesehen war bisher, die Brücke während der Bauzeit von etwa einem Jahr ersatzlos zu sperren. Fußgänger sollten in dieser Zeit ein Umweg von 2x 2 km über Fautenbruchstraße und Ettlinger Allee gehen.

Gegen diese Planungen gründete sich im Mai 2007 unter Führung der Karlsruher Liste (KAL) das Bündnis „PROvisorium Wasserwerkbrücke“. Es setzt sich dafür ein, dass während des Baus eine Behelfsbrücke neben der Wasserwerkbrücke errichtet wird. Die Verwaltung lehnte diese bisher wegen zu hoher Kosten ab.

Stattdessen wurde allen Ernstes vorgeschlagen (von der SPD), einen Bus-Shuttle einzurichten. Dieser würde allerdings den Bereich von Tierpark und Kinderspielplatz im Oberwald gar nicht erreichen, sondern könnte höchstens zum Dammstock fahren, wohin man aber auch jetzt schon mit der Straßenbahn kommt. Dieser Bus würde laut Tiefbauamt ca. 500 € pro Tag kosten, im Jahr also ca. 180.000 €. Eine Behelfsbrücke von 85 m Länge und 2 m Breite wäre dagegen für nur etwa 100.000 € realisierbar.

Bei der Länge der Behelfsbrücke von 85 m ist schon berücksichtigt, dass die Bahn einen Teil des Rangierbahnhofs stillgelegt hat und nur noch die 7 südlichen Gleise in Betrieb sind. Eine neue Brücke braucht deshalb nicht mehr 173 m lang zu sein wie die bisherige Brücke, sondern bloß noch halb so lang. In dieser Länge würde eine endgültige Brücke mit einer für Fußgänger und Radfahrer ausreichenden Breite von 3,50 m ca. 313.000 € kosten. Die Verwaltung will die Brücke jedoch

Sanierungsfall  
Wasserwerksbrücke  
Foto: Wolfgang Melchert



5,50 m breit bauen, damit über die Brücke auch Autos zum Wasserwerk fahren können, was die Kosten auf ca. 492.000 € erhöht. Eine Befahrbarkeit mit Autos ist aber gar nicht nötig, denn die jetzige Brücke ist wegen ihrer Baufälligkeit schon seit vielen Jahren für Autos gesperrt, und das Wasserwerk ist trotzdem über mehrere Wege mit dem Auto zu erreichen. Unter anderem gibt es einen direkten Anschluss an die Südtangente, der auch der kürzeste Weg für die Feuerwehr ist.

Da sich durch die Stilllegung von Teilen des Rangierbahnhofs die Planungsgrundlage geändert hat, wurde der eigentlich schon für 2007 vorgesehene Baubeginn verschoben. Hoffentlich hält die alte Brücke noch solange durch, damit es nicht doch heißt „ohne Brücke eine Lücke“!  
Wolfgang Melchert



## Baustellentourismus in Karlsruhe

Das kannte man nur von Großbaustellen wie dem Potsdamer Platz in Berlin: Passanten bleiben stehen, um stauend Bauarbeitern bei der Arbeit zuzusehen, andere kommen sogar extra her, um gebannt dem Fortgang der Arbeiten zu folgen. Und das alles nur, weil ein doch eher überschaubares Stück von ungefähr 100 Metern Straßenbahngleis ausgetauscht wird. Die Tatsache des Gleiswechsels ist an und für sich keine Besonderheit, das ganze Jahr über werden irgendwo im weit verzweigten Karlsruher Straßenbahn- und Stadtbahnnetz abgenutzte Schienen durch neue ersetzt. Doch dieses mal war alles ein bisschen anders.

Zum einen erfolgte der Gleiswechsel in der Fußgängerzone zwischen Wald- und Herrenstraße zum ersten Mal nicht bei laufendem Betrieb, das heißt, die Strecke wurde für zwei Wochen voll gesperrt. Zum anderen wurde beim Einbau der Gleise ein vollkommen neues Bauverfahren erprobt:

Nach Entfernen der alten Schienen wurde der Untergrund ausgebaggert und dann eine 30 cm dicke Tragschicht eingebracht. Darauf kam dann der eigentliche Clou, nämlich der Einbau von 40 cm dicken, 4 m langen und 2,90 m breiten Betonfertigteilen, die mit Hilfe von Kranwagen eingesetzt wurden. Das war dann auch das Schauspiel, das so viele Bewunderer anzog. Jedes dieser Teile wog 11 Tonnen und wurde von den Arbeitern passgenau an seinen zukünftigen Platz gesetzt, was zum Teil

die Zuschauer sogar zu spontanem Applaus hinriß. Danach wurden die vorher verschweißten neuen Schienen in die dafür vorgesehenen Spurkanäle eingelassen und in ein Kunststoffbett verklebt. Für die gesamte Umbaumaßnahme waren zwei Wochen angesetzt worden, letztendlich war man dann sogar einen Tag früher fertig als geplant.

Bei der gesamten Maßnahme handelte es sich um ein Pilotprojekt im Rahmen des Forschungsvorhabens „Urban Track“, das von der Europäischen Union durchgeführt und gefördert wird. Ziel dieses Projektes ist es, die Entwicklung und Erprobung innovativen, standardisierten und kostengünstigen städtischen Schienenverkehrs voranzutreiben. Hierfür werden in 13 verschiedenen Städten Europas (unter anderem Barcelona, London und Bremen) Lösungen für verschiedene Anwendungsgebiete gefördert und untersucht.

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe versprechen sich von der Maßnahme verschiedene Vorteile:

1. Beschleunigung von Umbauarbeiten, insbesondere bei verkehrlich schwierigen Gleisabschnitten
2. Verringerung der Fahrgeräusche durch bessere Dämmung der Gleise
3. Verminderung der Folgekosten durch bessere Bodenstabilität. Die neue Oberfläche zwischen den Schienen sieht zwar fast genau so aus wie der alte Pflasterbelag, kann sich aber nicht mehr absenken und Stolperfal-



Vergleich: Vorher / Nachher



Fotos: Johannes Hertel

len bilden, da die neuen „Pflastersteine“ nur in die Fertigteile eingeritzt und aufgedruckt sind.

4. Wiederverwendbarkeit der Fertigteile, zum Beispiel, wenn es dann tatsächlich so weit kommen sollte, dass im Zuge der Kombilösung die Schienen aus der Fußgängerzone wieder entfernt werden müssten.

Die Verkehrsbetriebe äußerten sich sehr zufrieden über den zügigen Ablauf der Umbaumaßnahme und sind der Überzeugung, dass sich die – trotz Förderung der EU – entstandenen Mehrkosten auf Dauer amortisieren werden.

Jörg Maurer

## Lokführerstreik ist Folge der Bahn-Privatisierungspläne

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht eine eindeutige politische Verantwortung der Bundesregierung für den Tarifkonflikt zwischen Deutsche Bahn (DB) und Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL). „Die Härte der Tarifauseinandersetzung zwischen der DB und der Gewerkschaft des fahrenden Personals ist darauf zurückzuführen, dass die Lokführergewerkschaft die Pläne Mehdorns zur Kapitalprivatisierung der DB („Börsengang“) nicht unterstützt,“ erklärt das Vorstandsmitglied des Verbraucherverbandes Hartmut Buyken. „Während die Bahngewerkschaften Transnet und GDBA gemeinsam Mehdorns Kapitalprivatisierungs-Pläne mit Schienennetz verfechten, befürwortet die GDL ein selbständiges Schienennetz in Staats-

verantwortung. Die Bundesregierung schweigt zugunsten der Börsengang-Pläne Tiefensees.“ Buyken erläutert: „Die Gewerkschaften Transnet und GDBA haben ihren Tarifvertrag in kumpelhafter Solidarität mit DB-Chef Mehdorn fast geräuschlos abgeschlossen. Für ihre Solidarität bei der Durchsetzung der DB-Kapitalprivatisierung mit Schienennetz zahlt Mehdorn ihnen nun 4,5 Prozent Lohnerhöhung. Mehdorns Verhandlungspartner Transnet-Chef Norbert Hansen bereitet jetzt in SPD-Parteigremien Beschlüsse vor, um die Mehdorn/Tiefensee-Pläne im SPD-Parteitag durchzubringen. Während Mehdorn 2006 einen eindeutig illegalen politischen Streik der Gewerkschaft Transnet zugunsten des Börsengangs unter-

stützte, wird jetzt gegen die GDL mit Methoden vorgegangen, die in der Geschichte Nachkriegsdeutschlands einmalig sind. Wir befürchten, dass Bahn, Transnet und GDBA gemeinsam die politisch missliebige konkurrierende Lokführergewerkschaft schwächen oder sogar vernichten wollen.“ Zu dieser Strategie passt nach Auffassung des Fahrgastverbandes, dass der DB-Börsengang Arbeitsplätze von Lokführern vor allem außerhalb der Deutschen Bahn bedroht. „Nach dem seit Mitte September vorliegenden Gutachten der Bundesländer droht mit der Kapitalprivatisierung der DB die Stilllegung von 10.000 Kilometern Schienestrecken. Das würde vor allem Lokführer bei erfolgreichen Wettbewerbern der DB tref-





fen, die auf vielen gefährdeten Regionalstrecken fahren," erläutert Buyken. „Politisch unerträglich ist für die Bürger, dass ein hundertprozentiger Staatskonzern wie die Deutsche Bahn über Gerichtsverfahren das verfassungsmäßig garantierte Streikrecht bedroht," erklärt PRO BAHN-Rechtsexperte Rainer Engel. „Genauso, wie die Kapitalprivatisierungs-Pläne bereits von sieben Gutach-

tern für verfassungswidrig erachtet wurden, würde es vor dem Verfassungsgericht keinen Bestand haben, wenn Instanzgerichte aussuchen, ob und welche Fahrgäste unter den Streiks leiden müssen. Die Prozessiererei der DB ist verbraucherfeindlich, weil Gewerkschaften genötigt werden, auf die Ankündigung von Streiks zu verzichten. Dennoch verfolgt Tiefensee seinen Ge-

setzentwurf und sieht tatenlos zu, wie die Deutsche Bahn Verfassungsrechte aushöhlt. Den Verbrauchern ist zwar kein Streik recht, der auf ihre Kosten geht, aber die meisten Verbraucher sind zugleich Arbeitnehmer, die wissen, wie wichtig das Streikrecht ist.“

PRO BAHN-Medieninformationen,  
8.10.2007

## VBB: Bahn investiert zu wenig ins Schienennetz

Nach Ansicht des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) rechnet die Deutsche Bahn AG den Netzzustand schön. Der Mobilitätskonzern hatte den Vorwurf erhoben, der VBB habe eine falsche Bewertung des Netzzustandes vorgelegt. Der VBB stellt richtig, dass er die Geschwindigkeitseinbrüche im Verbund korrekt berechnet hat. In puncto Investitionen begrüßt der VBB zwar die jetzt der Öffentlichkeit vorgestellten Infrastrukturverbesserungen im Regionalbereich Ost wie zum Beispiel den Ausbau des Ostkreuzes. Allerdings würden durch diese Investitionen keineswegs die vom VBB beschriebenen und bestehenden Mängel im Netz aufgehoben. „Es muss dringend in das Netz investiert werden und zwar nicht nur bei den Leuchtturmprojekten“, so VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz. „Südbrandenburg bleibt zum Beispiel bei den geplanten Investitionen außen vor, obwohl allein auf den Strecken Falkenberg-Cottbus und Frankfurt/Oder-Cottbus dringend Handlungsbedarf besteht.“

### Netzzustand schöngerechnet

Wer von Berlin nach Dresden fährt, muss feststellen, dass der Zug plötzlich ohne äußeren ersichtlichen Grund sehr häufig seine Geschwindigkeit reduzieren muss, obwohl die Strecke bereits Anfang der 90er Jahre für 160 km/h ausgebaut wurde. Folgt man der Sichtweise der DB Netz AG, existiert auf der Strecke keine Langsamfahrstelle, ob-

wohl es häufig zu Geschwindigkeitseinbrüchen kommt. Wer so rechnet, kommt natürlich in Sachen Netzzustand zu anderen Ergebnissen als der VBB, für den jeder Geschwindigkeitseinbruch eine Langsamfahrstelle ist und ein Indiz für ein mangelhaftes Netz. Der VBB kritisiert an der DB Netz AG deswegen Schönrechnerei. Die DB Netz AG behauptet, die Anzahl der Langsamfahrstellen in Berlin-Brandenburg hätten von über 70 im vergangenen Jahr auf 35 im Jahr 2007 reduziert werden können. Dabei erklärt sich die von der DB Netz AG genannte niedrige Zahl der Langsamfahrstellen aus der Tatsache, dass nach Bahn-Definition nur als Langsamfahrstelle gilt, wenn sie erst kurzfristig entstanden ist. Ältere Geschwindigkeitseinbrüche, die teilweise bereits seit Jahren existieren, berücksichtigt die DB Netz AG bei Ihrer Zählung nicht. Die Strecke Berlin-Dresden ist dabei nur ein Beispiel von vielen Strecken, die nach Zählung der DB Netz AG langsamfahrstellenfrei ist.

Achtzig Prozent der Geschwindigkeitseinbrüche bestehen langfristig. Aus Sicht des VBB ist diese Zählmethode und schöngefärbte Darstellung des Netzzustandes durch nichts zu rechtfertigen. Zu den zentralen Ergebnissen der VBB-Netzzustandsanalyse für das erste Halbjahr 2007 zählt, dass zwanzig Prozent der Geschwindigkeitseinbrüche im Netz kurzfristig existieren. 80 Prozent der Langsamfahrstellen bestehen bereits seit längerer Zeit, manche seit

Jahren. Diese langfristigen Langsamfahrstellen sind zwar im Fahrplan berücksichtigt, aber das ändert nichts an der Tatsache, dass diese Geschwindigkeitseinbrüche und Netzmängel unakzeptabel sind. „An über 660 Stellen im Netz können die Züge derzeit nicht die vorgesehene Geschwindigkeit fahren. Dies ist besonders ärgerlich, weil viele öffentliche Mittel ins Netz geflossen sind, um die Fahrzeit zu reduzieren und den Regionalverkehr so für die Fahrgäste noch attraktiver werden zu lassen,“ so Hans-Werner Franz. Auch die Behauptung der Deutschen Bahn AG, dass viele Langsamfahrstellen und Verspätungen ihre „Ursache in Gegebenheiten des Netzes“ habe, so Helge Schreiner vom Regionalbereich Netz der Deutschen Bahn gegenüber der Presse, hält der VBB in dieser Absolutheit nicht für zutreffend. VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz: „Wer permanent das Netz instandhält und das System wartet, hat dann auch nicht das Problem, dass es verkommt.“ Auch der von der Deutschen Bahn in ihrem Netzzustandsbericht berechnete Fahrzeitverlust durch Langsamfahrstellen hält der VBB für schöngefärbt. Bei der Berechnung werde so getan, als könne der Zug mit voller Geschwindigkeit bis zur Langsamfahrstelle fahren, dann mit voller Kraft abbremsen und danach problemlos ad hoc die gewünschte Geschwindigkeit erreichen.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg  
(VBB) Presseinformation

## Fahrplankonferenz Karlsruhe

Karlsruhe stand am Anfang der Fahrplankonferenzen in diesem Herbst. Martin Theodor Ludwig von PRO BAHN war dabei und berichtet zunächst von den Änderungen im Fernverkehr:

Nach Paris fährt ein vierter TGV pro Tag (und zwar über Stuttgart hinaus

bis/ab München), nach Paris Karlsruhe ab 09.32 bzw. aus Paris an 18.25 (die drei bisherigen TGV-Zugpaare bleiben unverändert). Weitere Schnellverbindungen nach Paris bestehen über Mannheim, wo der ICE Frankfurt-Paris wochentags fünfmal (samstags und

sonntags viermal) fährt und nur kurze Wartezeiten von den ICEs aus Karlsruhe bestehen.

Im Nachtzugverkehr gibt es neue Verbindungen von Karlsruhe nach Dresden-Prag und Warschau-Minsk-Moskau; es entfallen die Nachtverbindun-



## Das Fahrrad für zwischendurch

Nun sind sie da und hier und dort, die neuen silber-roten „CallBikes“. Etwa 350 DB-Fahrräder stehen seit dem 14. August 2007 mehr oder weniger gleichmäßig verstreut in der Karlsruher Innenstadt und können bei Bedarf ausgeliehen werden. Das schönste dabei: Sie müssen nicht an den ursprünglichen Platz zurückgebracht werden. Es gibt auch keine besonders ausgewiesenen Stationen, wie z.B. in Stuttgart oder Paris, wo ähnliche Modelle bereits erfolgreich umgesetzt wurden. Die Fahrräder können an jeder beliebigen Kreuzung in der Karlsruher Innenstadt abgestellt werden. Dass der Service nicht ganz kostenlos ist, versteht sich von selbst. Für 8 Cent pro Minute ist das Rad zu haben, das sind 1,20 € in der Viertelstunde. Viel länger dauern die meisten Fahrten in der City ohnehin nicht. BahnCard-Besitzer zahlen nur 6 Cent pro Minute, also 90 Cent in 15 Minuten. Egal, wie lange man das Rad nutzt, man zahlt maximal 15,- € je 24 Stunden bzw. 60,- € je Woche.

Voraussetzung ist, dass man sich ein-

malig als Nutzer angemeldet hat (unter [www.callabike.de](http://www.callabike.de) oder gebührenpflichtig per Telefon: 07000 5 22 55 22) und dabei eine Bankverbindung zur Abbuchung angeben kann. Bei der Anmeldung werden 5,- € fällig, die aber in voller Höhe als Fahrguthaben zur Verfügung stehen.

Wenn man dann spontan ein Rad leihen möchte, genügen ein Anruf vor Beginn der Fahrt und einer bei der Rückgabe. Das Fahrradschloss öffnet sich nach Eingabe einer vierstelligen Zahl, die am Telefon genannt wird. Hat man bei der Anmeldung die eigene Handynummer hinterlegt, kann man sich die Angabe der Kundennummer beim Ausleihen sparen. Bei der Rückgabe teilt man den neuen Standort und wieder einen vierstelligen Code mit. Diese Infos stehen übrigens auch auf den Rädern.

Ausleihen und abstellen kann man die CallBikes an allen Straßenkreuzungen zwischen Entenfang und Ostring, zwischen Moltkestraße bzw. Willy-Andre-



Silber-rote „CallBikes“ warten auf ihren Einsatz



Mit einer Nummer wird das Schloss geöffnet

Fotos: Deutsche Bahn AG

as-Allee und Südtangente. Damit fahren kann man natürlich auch außerhalb dieses Gebiets. Als Call-a-Bike-Nutzer kann man übrigens auch die Räder in Frankfurt am Main, Berlin, Köln und München zu den gleichen Konditionen nutzen. In Stuttgart sind die Räder an 40 Standorten stationiert. Dafür sind dort die ersten 30 Minuten kostenfrei.

Johannes Meister

## Der VCD in Baden-Württemberg ist 20!

Am 15.9.2007 fand bei spätsommerlichem Wetter anlässlich des 20. Geburtstags des VCD in Baden-Württemberg eine Stadtbahnsonderfahrt von Stuttgart Hbf nach Freudenstadt Hbf bzw. Baiersbronn statt.

Unter sachkundiger Reiseleitung von Matthias Lieb ging es an den verkehrspolitischen Höhepunkten vorbei (Stuttgart 21, eingleisiger Streckenabschnitt der Gäubahn, neue Messe Stuttgart).



VCD-Landesvorstand (von links nach rechts): Hinten: Matthias Lieb, Klaus Arnoldi, Sebastian Kühlewein, Florian Müller; Mitte: Knut Lickert, Sabine Pich; vorne: Manfred Mersmann und Philipp Horn;  
 Foto: Helga Hartmann

Nach der Ankunft in Freudenstadt fand dann der offizielle Höhepunkt statt:

Grußworte sprachen:

- Ministerialdirektor Bernhard Bauer, Umweltministerium BaWü ("Der VCD ist der Stachel im Fleisch der Verkehrspolitik.")

- Peter Dombrowsky, Landrat des Landkreises Freudenstadt (Er erinnerte daran, dass sich vor 20 Jahren keiner vorstellen konnte, dass es heute noch Schienenverkehr im Landkreis Freudenstadt gibt und lobte

den Einsatz der Aktiven vor Ort.)

- Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer der AVG
- Michael Gehrman, Vorsitzender des VCD Bundesverbandes (Er hielt einen 10-minütigen, humorvollen Exkurs durch die Verkehrspolitik von Stuttgart 21 bis 3-Liter Auto).

Aber auch für das leibliche Wohl war bestens gesorgt, wofür dem TSNV ein sehr großes Lob gebührt.

Viele interessante Gespräche am Rande rundeten einen sehr erfolgreichen Tag ab.



Infostand Freudenstadt Hbf anlässlich der 20Jahrfeier;

Foto: Knut Lickert

Bleibt nur noch der Aufruf an alle Mitglieder und Freunde des VCD: Helft mit, dass der VCD BaWü auch seinen 40. Geburtstag feiern kann. Nie hatten wir bessere Argumente für unsere Sache als heute!

Links noch ein paar Impressionen von der Sonderfahrt.

Philipp Horn



Wäre auch für die heute bestehenden IRE Karlsruhe – Stuttgart benötigten zwei Zuggarnituren auf eine Zuggarnitur zu reduzieren? Da die Zeiten in Karlsruhe durch den ICE vorgegeben sind, kann nur durch den Wegfall des Haltes in Durlach eine ausreichende Wendezeit in Stuttgart erzielt werden. Da die neue Verbindung zur halben Stunde einen Halt in Durlach hat, erscheint dies vertretbar. Während heute in Durlach außerhalb des Berufsverkehrs nur Anschlüsse in die Innenstadt bestehen, werden durch den Halt der neuen IRE-Züge zudem regelmäßig Anschlüsse an die S3 Richtung Heidelberg hergestellt.

In Karlsruhe werden weiterhin die ICE-Züge zur vollen Stunde Richtung Norden und Süden erreicht, zusätzlich besteht mit den neuen IRE-Zügen An-



**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

schluss an den TGV von und nach Paris mit kurzen Umsteigezeiten. Die Verbindungen in die Südpfalz werden deutlich schneller, da auch hier jetzt kurze Umsteigezeiten bestehen.

In Mühlacker bzw. Vaihingen/Enz werden Verknüpfungen mit den RE-Zügen Stuttgart-Heidelberg bzw. Stuttgart-Karlsruhe hergestellt.

Damit ergibt sich der Musterfahrplan: Er besteht aus vier sich überlagernden 2-Stunden-Takten, so dass sich zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim ein 30-Minuten-Takt ergibt. Einbezogen ist hierbei auch der schon bestehende IC-Verkehr, der unverändert übernommen wird.

	IRE 1	IRE 2	IC	IRE 3
Karlsruhe	10:05	10:33	11:07	11:33
KA-Durlach	–	10:37	–	11:37
Pforzheim	10:24	10:54	11:27	11:54
Mühlacker	10:32	11:02	11:37	12:02
Vaihingen	10:39	11:09	11:46	12:09
Stuttgart	10:56	11:26	12:03	12:26
Stuttgart	11:02	11:32	12:01	12:32
Vaihingen	11:18	11:48	12:16	12:48
Mühlacker	11:24	11:54	12:23	12:54
Pforzheim	11:33	12:03	12:34	13:03
KA-Durlach	–	12:20	–	12:20
Karlsruhe	11:52	12:26	12:53	13:26

Im Vergleich zum bestehenden Angebot (2-Stunden-Takt Karlsruhe-Stuttgart) werden **durch die optimierten Verbindungen ohne die Beschaffung zusätzlicher Wagen pro Stunde rund 430 zusätzliche Sitzplätze zwischen Stuttgart und Karlsruhe angeboten, gleichzeitig wird das Angebot von einem Stundentakt auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.**

Die bisherigen IRE-Züge fahren ca. 590.000 km jährlich. Für das neue Fahrplankonzept, welches montags bis freitags ein rund dreifaches IRE-Angebot zwischen Stuttgart und Karlsruhe, am Wochenende ein doppelt so hohes Angebot im Vergleich zu heute bietet, werden 1.160.000 km jährlich benötigt. Da für die DB das eingesetzte Lok- und Wagenmaterial effizienter einsetzen kann und auch günstigere Personaleinsatzpläne als heute möglich sind, steigen die Betriebskosten nicht überproportional. Durch die Verdreifachung des Angebotes erhöhen sich die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen.

Nach dem Geschäftsbericht von DB Regio 2006 betragen die durchschnittlichen Zugförderungskosten pro Trassen-km 11,77 €. Die durchschnittlichen Fahrgeldeinnahmen pro Fahrgast und Personen-km betragen 0,068 €.

Damit ergibt sich bei einer durchschnittlichen Auslastung von 173 Personen pro Zugkilometer eine Vollkostendeckung. Bei einer Grenzkostenbetrachtung wären sogar noch weniger Fahrgäste nötig. Angesichts der heute schon hohen Nachfrage würde eine Fahrplanausweitung – wie vorgeschlagen – die erforderlichen Fahrgäste für einen kostendeckenden Betrieb problemlos erzielen, so dass diese Maßnahme sowohl für den Fahrgast als auch den Betreiber sinnvoll ist und gleichzeitig einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz darstellt.

Dass Nahverkehrszüge tatsächlich eigenwirtschaftlich betrieben werden, zeigt das Beispiel der DB-Tochter Südostbayernbahn (SOB).

Da für die Realisierung dieses neuen Fahrplans keine zusätzlichen Investitionskosten anfallen, wäre eine Umsetzung schon kurzfristig zum Winterfahrplan 2007/2008 möglich.

Matthias Lieb

Weitere Details siehe [http://pforzheim.vcd-bw.de/themen/ire\\_s\\_ka/index.html](http://pforzheim.vcd-bw.de/themen/ire_s_ka/index.html)

PS:

Der Winterfahrplan ist mittlerweile online und zeigt, dass man sich leider nicht für eine so kurzfristige Umsetzung des VCD-Konzeptes vom August 2007 erwärmen konnte.

Zwar verkündete die Landesregierung am 2.11. eine Rücknahme der letzten Kürzungen im Schienennahverkehrsangebot (nach Kürzung der Regionalisierungsmittel), aber nur um 16 %, wie der VCD-Landesverband am 5.11. nachrechnete. Das 6-fache dieses Betrages fließt neu in den Straßenausbau. Und Stuttgart 21 blockiere weiterhin Verbesserungen im Nahverkehr, so der VCD-LV. Ja

## 67.000 Bürger unterschreiben gegen Stuttgart 21

Kurz vor Druck aus einer Pressemitteilung des Bündnisses zitiert: (s.a. [www.stuttgart21-nein-danke.de](http://www.stuttgart21-nein-danke.de))

„Sensation beim Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21: In nur knapp sechs

Wochen hat das Bündnis 67.000 Unterschriften gegen das Milliardengrab gesammelt. In keiner Stadt Baden-Württembergs wurden für ein Bürgerbegehren in so kurzer Zeit je so viele Unter-

schriften gesammelt.“

Nötig wären nur 20.000 Unterschriften gewesen. Jetzt muss der Stuttgarter Gemeinderat entscheiden, ob es auch zu einem Bürgerentscheid kommt.

# Schon fast vergessen? Vor fünfzig Jahren: Windscale

Man vergisst so leicht – besonders wenn das durch eine Umbenennung erleichtert wird. Und so ist es mit dem ehemaligen Windscale, das durch die Umbenennung nach dem nahe gelegenen Ort Sellafield aus dem öffentlichen Bewusstsein getilgt wurde: Wer erinnert sich noch, dass dort der erste Großunfall des damals noch freudig begrüßten atomaren Zeitalters geschah?

Damals war es auch leichter, solche Katastrophen zu verheimlichen, gab es doch kaum Stationen und Apparaturen zum Messen der ausgetretenen Radioaktivität - anders als knapp dreißig Jahre danach, als der Atomausbruch in Tschernobyl erst durch die Messeinrichtungen in Skandinavien, dann in ganz Europa und schließlich überall auf dem Globus festgestellt wurde. Damals wusste man auch noch nicht, welche schlimmen Folgen auch niedrige Mengen von Radioaktivität haben können – die Folgen von Windscale haben dazu beigetragen.

Was war geschehen? Einfach die übliche Schlampelei in Planung, Bau und Betrieb, „menschliches Versagen“ nennt man es. Windscale, Biblis, Three Mile Island (Harrisburg, USA), Tschernobyl, Krümmel – um nur einige Stationen der Geschichte von Leichtsinn und Inkompetenz zu nennen, die sich durch die ganze Entwicklung der Kernenergie zieht.

Es begann damit, dass auch Großbritannien als Siegermacht des zweiten Weltkriegs seine eigene Atombombe haben wollte, und so baute man auf die Schnelle zwei luftgekühlte, graphitmoderierte Natururanreaktoren, die Plutonium erbrüten sollten. Schon 1952 ergaben sich ungeplante Energieentladungen, die man dann abzuleiten versuchte.

Auch am 7. Oktober 1957 startete man wieder einen solchen Versuch, hatte aber

einiges nicht berücksichtigt – und nachdem man mehr oder weniger im Nebel stocherte und noch weiter herum pfuschte, musste man am 10. Oktober feststellen, dass im Reaktorkern das Graphit und dazu noch drei Tonnen Uran in Flammen standen. Zu dieser Zeit hatte sich auch schon Radioaktivität außerhalb des Reaktors gezeigt.

Nach verzweifelten Versuchen gelang es der Reaktormannschaft, den Brand zu löschen. Reaktor 1, in dem dieses passiert war, ging nie mehr in Betrieb, Reaktor 2 wurde kurz darauf stillgelegt, und dann nahmen die Briten Tschernobyl vorweg: Auch sie betonierten die beiden Reaktoren ein, und es ist geplant, in nächster Zukunft damit zu beginnen, die strahlende Hinterlassenschaft dieses Reaktorunfalls zu beseitigen; wie weit das allerdings gelingt, steht in den Sternen, jedenfalls dürfte es auch bei der Hinterlassenschaft von

Windscale genügend auf Jahr(zehn) tausende strahlende Stoffe geben.

Jedenfalls zog auch bereits damals eine radioaktive Wolke über Europa, es ist noch immer nicht klar, wie viele der Arbeiter und Menschen aus der Umgebung ums Leben kamen – es wird von über Tausend gesprochen – oder erkrankten. Außerdem wurden mehrere Millionen Liter Milch vernichtet, weil in ihr radioaktive Stoffe festgestellt wurden.

Immer wieder hat sich in der Entwicklung der Kernenergie gezeigt, wie recht die Warner hatten, die dabei zur Vorsicht rieten, weil es immer wieder die Möglichkeit gibt, dass zuvor falsch eingeschätzte oder sogar ganz unbekannte Phänomene – gepaart mit menschlicher Leichtfertigkeit – zu schweren Unfällen führen können.

Leider jammert derzeit alles über die schwindenden fossilen Energievorräte, und etliche Staaten begeben sich lieber auf den Irrweg der Atomenergie, die ja auch keine unendlichen Vorräte verspricht. Manche Leute glauben allerdings noch an die illusionäre Kernfusion, deren wirtschaftliche Durchführbarkeit uns immer wieder für die jeweils nächsten Jahrzehnte versprochen wird.

Stattdessen sollten wir darauf setzen, dass bei vernünftiger Nutzung die erneuerbaren Energien noch Jahrmilliarden ausreichen werden – so lange eben die Sonne scheint.

Reinhold Hillenbrand



weidewerke-stutt

alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport



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

KA, Waldstr.58  
Tel. 07 21 - 2 66 05

Mo - Fr 10.00 - 19.00  
Sa 10.00 - 16.00

## KVV-Jahreskartenaktion für BUZO-, PRO BAHN- und VCD-Mitglieder

<b>Bestellung:</b> Adresse auf Rückseite eintragen bzw. Adressaufkleber korrigieren		zum Vergleich:	
<b>Mitglied in:</b>	<input type="radio"/> BUZO <input type="radio"/> PRO BAHN <input type="radio"/> VCD	<b>Zonen:</b>	<b>Preis: *)</b>
Mitgliedsnummer (VCD)		<input type="radio"/> <b>2</b>	<b>394,20 €</b>
			438,- €
<b>Abholung ...</b>	<input type="radio"/> Abholzeiten siehe Text	<input type="radio"/> <b>3</b>	<b>518,40 €</b>
			576,- €
<b>... oder Versand mit:</b>	<input type="radio"/> als Brief: 1,50 € *) (unversichert)	<input type="radio"/> <b>4</b>	<b>631,80 €</b>
			702,- €
	<input type="radio"/> als Paket: 7,50 € *) (bis 500,- € vers.)	<input type="radio"/> <b>5</b>	<b>756,- €</b>
			840,- €
	<input type="radio"/> Express: 8,10 € *) (bis 500,- € vers.)	<input type="radio"/> <b>6</b>	<b>874,80 €</b>
			972,- €
<b>Startwabe (oder „Netz“)</b>		<input type="radio"/> <b>Netz</b>	<b>1090,80 €</b>
			1212,- €
<b>Zielwabe</b>		<b>Laufzeit der Jahreskarte ab:</b>	
		<input type="radio"/> 1.2.*) <input type="radio"/> 1.5.*) <input type="radio"/> 1.8.*) <input type="radio"/> 1.11.*)	

Mitglieder können eine **übertragbare** KVV-Jahreskarte mit **10 Prozent Rabatt** beziehen (Ersparnis für Sie zwischen 43,80 und 121,20 €). Da lohnt es sich für bisherige Nichtmitglieder, in einen der Vereine einzutreten, *siehe Aufnahmeformular Rückseite*. Füllen Sie die Online-Bestellung im Web unter [www.umverka.de](http://www.umverka.de) aus. Oder schicken Sie uns das obige Bestellformular an:

**Umweltzentrum Karlsruhe**  
**Jahreskartenaktion**  
**Kronenstraße 9**  
**76133 Karlsruhe**

**Bestellung und Geld \*) müssen für eine gültige Bestellung bis zum Stichtag bei uns sein! Achten Sie insbes. auf das korrekte Konto:**

**VCD Karlsruhe**  
**Sparda-Bank B-W**  
**BLZ 600 90 800**  
**Kontonummer 953 695**  
**Verwendungszweck:**  
**„KVV-Jahreskarte“**  
**sowie den Namen angeben,**  
**unter dem Sie bestellt haben.**

Die Karten können **gegen Vorlage des Personalausweises** abgeholt werden. Zum 1.5. im Umweltzentrum zu dessen Öffnungszeiten, ansonsten Ort/Zeit auf Nachfrage. Auf Wunsch ist eine **Zusendung** auf **eigenes Risiko** möglich: als Paket, Expressbrief (Haftung der Post bis 500,- €) oder Brief (unversichert). *Änderungen vorbehalten. Ohne Gewähr. Kein Anspruch auf Angebot.*

<b>bezahlen bis</b>	23.12.	17.3.	30.6.	29.9.
<b>abholen ab</b>	24.1.	24.4.	25.7.	23.10.

### \*) Preisänderungen vorbehalten

Stand: 1.1.2008. Sollten sich die KVV-Preise etc. ändern, müssen natürlich auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden! Aktuelle Preise im Internet unter [umverka.de](http://umverka.de)

## Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2007 der Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V.

Liebe Mitglieder,

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

**Montag, den 17. Dezember,**

um **19.30 Uhr**

im **Umweltzentrum** in der **Kronenstraße 9.**

### Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand, Perspektiven
4. Bericht über die Arbeit des Umweltzentrums
5. Kassenbericht 2007
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstands
9. Verschiedenes

Im Anschluss gibt es wie gewohnt Brezeln und Getränke.  
Der Vorstand



**BUCHHANDLUNG am KRONENPLATZ GmbH**

... looooo!

24 Stunden: [www.kronenplatz.de](http://www.kronenplatz.de)  
Fritz-Erler-Straße 1-3 • 76133 Karlsruhe  
Tel. 0721/377775 • Fax: 0721/377575

VCD PRO BAHN BUZO VCD PRO BAHN BUZO VCD PRO BAHN BUZO VCD PRO BAHN BUZO

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

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift  
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Umweltzentrum Karlsruhe  
Kronenstraße 9  
76133 Karlsruhe

Ich möchte  
Mitglied werden bei:

- BUZO (30,- € / Jahr)
- PRO BAHN (38,- € / Jahr)
- VCD (44,- € / Jahr)

Alle genannten Beiträge (bzw. empfohlenen  
Spende bei BUZO) für normale Mitglied-  
schaften. Beiträge für besondere Gruppen  
bitte bei den einzelnen Vereinen erfragen.

Name:.....

Adresse:.....

Telefon/E-Mail:.....

Ausschneiden und frankiert im Fensterumschlag zusenden  
oder E-Mail schicken an eine der Adressen unten.

## TERMINE

### 6. Dezember 2007 Frühlingserahnen

Dia-Vortrag um 19.30 Uhr beim NABU-  
Monatstreff, Treffpunkt: Kolpinghaus,  
Karlstr. 115, Haltestelle Kolpingplatz;  
Info: 0721 / 3 60 60

### 12. Dezember 2007 Nomaden der Lüfte – Wintergäste der Rheinaue

Veranstalter: Stadt Karlsruhe, Umwelt-  
und Arbeitsschutz; Treffpunkt: Karlsru-

he-Neureut, Tiefgestade, Parkplatz am  
westlichen Ende des Unteren Damm-  
wegs

### 17. Dezember 2007 BUZO-Jahresmitgliederversammlung

19.30 Uhr im Umweltzentrum, Tages-  
ordnung siehe Seite 15

### Vorschau: 15./16. März 2008 fahrrad.markt.zukunft

Publikumsmesse Fahrrad, Fitness und  
Tourismus

### Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

#### Montag: BUZO-AG Verkehr

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

Montag/Dienstag um 20 Uhr:  
Aktiventreffen des VCD in der Regel  
jeweils am 1. Dienstag im Monat und  
Stammtisch des VCD in der Regel  
am 3. Montag im Monat zusammen mit  
der BUZO-AG Verkehr:

Aktiventreff:	Stammtisch:
Di. 4.12.	Mo. 17.12.
Di. 9.1.	Mo. 21.1.
Di. 5.2.	Mo. 18.2.
Di. 4.3.	Mo. 17.3.
Di. 1.4.	Mo. 21.4.

#### Mittwoch: ADFC

ADFC-Infoladen:  
mittwochs 17 - 20 Uhr  
freitags 15 - 18 Uhr

#### Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

## Bahnstrecke im Wieslautertal

Bei einer Exkursion in das Wieslautertal  
in der Pfalz erfuhren Mitglieder von  
BUZO, PRO BAHN und VCD aus erster  
Hand, dass die Ausflugsverkehre auf  
der Strecke Hinterweidenthal – Bun-  
denthal-Rumbach (KVV R85, VRN R55,  
DB KBS 675.1) im Winter gestrichen  
werden. So fährt der „Bundenthaler“  
dieses Jahr noch bis zum 2. Dezember  
an Sonn- und Feiertagen. Nächstes  
Jahr beginnt die Fahrsaison am 1. Mai  
und endet am 1. November 2008. Das  
Besondere: Es soll ein Zugpaar geben,  
das umsteigefrei von und nach Karlsru-  
he fährt. Nebenbei: die Albtal-Verkehrs-  
Gesellschaft hat angeboten, die Infra-  
struktur zu betreiben. Damit wäre die  
Erhaltung dieser Strecke vorerst gesi-  
chert. Die Stadt Dahn hatte ursprüng-

lich eine Entlastungsstraße auf der  
Bahntrasse geplant. Das wäre aber nur  
dann gegangen, wenn sich niemand für  
den Betrieb der Streckeninfrastruktur  
gefunden hätte.

Johannes Meister



Mit dem „Bundenthaler“ unterwegs  
Foto: Johannes Meister

Spenden:	<b>BUZO</b>	<b>PRO BAHN</b>	<b>VCD</b>
Kontonr.:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01 (Sparkasse)	370 100 50 (Postb. Köln)	600 908 00 (Spardab.)
Telefon:	0721 - 38 05 75	0721 - 38 05 75	0721 - 38 06 48
Internet:	buzo.umverka.de	probahn.umverka.de	vcd.umverka.de
E-Mail:	buzo@umverka.de	probahn@umverka.de	vcd@umverka.de

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

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