

# umwelt & verkehr

## Karlsruhe

ISSN 1612-2283

4. Jg. Heft 2/06

Juli-Oktober 2006

### Dicke Luft in Karlsruhe

### Bald zügig in Straßburg

### Straßenbahn nach



**35**  
Jahre  
BUZO

**20**  
JAHRE  
1986-2006  
VCD  
Ökologisch mobil



PRO BAHN e.V.  
Baden-Württemberg



## Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein klares Ja für eine umweltfreundliche Politik und für umweltfreundliches Handeln ist auch nach der OB-Wahl gefragt – und das parteiübergreifend für das Wohl von uns allen. Auch wenn man heute nur noch selten für die Umwelt auf die Straße geht, sind die Probleme brisant. Gerade beim gefährlichen Feinstaub sind die Belastungen durch Verkehr, Industrie und Kraftwerke zu hoch. Straßenbau, wie vom Regierungsprä-

sidium mit dem Ausbau der B36 gefordert, ist da das falsche Mittel – die Eröffnung der Nordstadtbahn und die Straßenbahnverlängerung nach Spöck dagegen das Richtige! Wir alle können unseren Beitrag leisten. Der Einsatz für die Umwelt kann aber auch Freude machen. Anregungen geben u.a. unser Terminkalender und der Beitrag über Naturbeobachtungen im Sommer. Oder Sie lassen für Ausflüge das Auto

stehen und nehmen dafür die Bahn, das Fahrrad oder kombinieren beides miteinander.

Eine interessante Lektüre und viel Spaß wünschen wieder einmal

BUZO, PRO BAHN und VCD

*J. Meister* *H. Jacobs*  
*Johannes Hertel*

### Inhalt:

Infostände und Jubiläen.....2	Die (noch) lange Fahrt in die Europastadt Strasbourg..... 8	Die Änderungen im Straßenbahnnetz helfen auch den Rollstuhlfahrern..... 11
BUZO-Vorwort..... 3	Börsengang des Schienennetzes nicht verantwortlich..... 8	Karlsruher Masterplan 2015/Verkehr.. 12
Atommüll-Verglasungsanlage im Hardtwald..... 3	Pro Bahn - Kurzinformationen..... 9	Planfeststellung und Bebauungsplan Kombilösung..... 13
Dicke Luft in Karlsruhe?..... 4	„Südpfalz-Draisinenbahn“- ein touristisches Highlight in der Südpfalz..... 9	Stadtbahnanschluss von Spöck zu teuer erkaufte?..... 14
Naturbeobachtungen im Sommer & Herbst..... 5	Bahn in die Nordstadt ist da!..... 10	Cityroute Nord eröffnet..... 15
Mit der Bahn ins Dahner Felsenland..... 7		Termine, Aufkleber gg. Nordtangente. 16

## Infostände und Jubiläen

Immer mal wieder aktiv vor Ort: die drei Verbände BUZO, PRO BAHN und VCD. Unten links ein gemeinsamer Stand bei der Eröffnung der Nordstadtbahn am 27.5.06 (s. S. 10, Foto: J. Meister), unten Mitte ein BUZO-Stand zum Tag der Umwelt am 8.6.06 (Foto: M. Ratzel), rechts ein Foto der Demonstration gegen die

Nordtangente am 17.5.06 von div. Verbänden und Bürgern (Foto H. Jacobs, eingeklinkt der „Lkw“ eines VCDlers mit den neuen Aufklebern, s. Rückseite).

20 Jahre alt wird dieses Jahr der VCD-Bundesverband, s.a. www.vcd.org. Deutlich älter ist bereits die BUZO: sie wird dieses Jahr 35 Jahre alt! Ja



Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721/380575

Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Margarete Ratzel E-Mail: redaktion@umverka.de

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

Satz/Layout: 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: T. Gabriel, U. Haack, D. Hofherr, H. Jacobs, Ch. Köhler, J. Meister, M. Ratzel

Titelfoto: **Eröffnung Straßenbahnstrecke nach Neureut-Heide** am 27.5.2006; Foto: Johannes Meister

## 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















# Die (noch) lange Fahrt in die Europastadt

Die Einstellung zweier EC-Zugpaare in der Relation Karlsruhe – Strasbourg beim vergangenen Fahrplanwechsel veranlasste mich, mir die Verbindungen Karlsruhe – Appenweier – Offenburg – Kehl – Strasbourg einmal etwas genauer anzusehen, soll doch Europa zusammenwachsen und Strasbourg als wichtige EU-Stadt liegt schließlich direkt vor unserer Haustür. Das Ergebnis: Es gibt 5 EC-Zugpaare mit denen man Strasbourg von Karlsruhe in einer Stunde erreichen kann. Aber dann wird es problematisch. Fast alle IRE- und RE-Verbindungen von Karlsruhe über Rastatt, Baden-Baden, Bühl und Achern nach Strasbourg mit Umsteigen in Appenweier haben dort eine Übergangszeit von ca. 50 Minuten, so dass die Reisezeit zwischen den zwei Großstädten, die etwa 75 km auseinander liegen, immerhin zwei Stunden dauert.

Zu begründen ist das mit anderen Anschlüssen nicht, da die Übergangszeiten von der Renchtalbahn (Bad Griesbach) auch im Schnitt 50 Minuten und die von der Kinzigtalbahn (Konstanz) ca. 40 Minuten betragen. Nur die Anschlüsse aus dem Süden sind besser, hier schwanken sie zwischen 5 und 20 Minuten.

Das bewog mich, einen Brief an die NVBW zu schreiben, der auch umgehend von Herrn Heiko Focken, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, Verkehrsplanung, beantwortet wurde. Die relevanten Ausschnitte des Briefes möchte ich nachfolgend zitieren:

Auf der Strecke Offenburg - Strasbourg stellt sich jedoch die Problematik, dass wir in unserer Angebotsgestaltung nicht frei agieren und den von uns angestrebten Integralen Taktfahrplan (ITF) nicht

nach allen Kriterien einführen können. Grund ist neben den Restriktionen, die bei der Fahrplangestaltung auf dem dicht belegten Abschnitt Offenburg - Appenweier bestehen, die Angebotsphilosophie der Französischen Staatsbahn SNCF, welche nicht nach den Grundsätzen des Taktfahrplans aufgebaut ist. Die Züge fahren in Frankreich rein "bedarfsorientiert", also ohne einen Takt. Ohne eine Bewertung der unterschiedlichen Ansätze vornehmen zu wollen, hat dies zur Folge, dass der Fahrplan der Züge Offenburg - Strasbourg mit den französischen Interessen im Raum Strasbourg und der Situation im Straßburger Bahnhof in Einklang zu bringen ist. Ansonsten würde die SNCF unsere Züge nicht annehmen, diese müssten dann in Kehl enden. Weiterhin sind bei den grenzüberschreitenden Zügen auch fahrplanmäßige Bausperrpausen der SNCF-Strecke sowie die Zuführung innerfranzösischer Züge auf dem Abschnitt Neudorf Betriebsbahnhof (kurz hinter der Rheinbrücke Kehl) - Strasbourg Gare zu berücksichtigen, welche ebenfalls die Strecke belegen.

Wir haben daher in den vergangenen Jahren versucht, mit den nur auf deutschem Gebiet verkehrenden Zügen Offenburg - Kehl eine weitgehende Vertaktung mit entsprechend kurzen Anschlüssen zu realisieren. Daraus entstand etwa in den Nachmittagsstunden der angenäherte 30-min-Takt auf dieser Verbindung. Für Fahrgäste von und nach Strasbourg wurden diese Vorteile natürlich nicht unmittelbar wirksam - oder nur bei Umstieg in den Straßburger Stadtbuss, der etwa alle 20 min vom Kehler Bahnhofsvorplatz ins Zentrum Straßburgs verkehrt.

Für das kommende Fahrplanjahr können wir Ihnen jedoch in Aussicht stellen, dass sich die Verbindungen Offenburg - Strasbourg signifikant verbessern werden. Gemeinsam mit unserem Partner auf der französischen Seite, der Région Alsace, wird ab Dezember 2006 ein völlig neuer Fahrplan in Kraft treten. Statt bisher 14 werden dann 24 Züge zwischen Offenburg und Strasbourg verkehren. Dies bedeutet, dass nahezu alle bislang in Kehl endenden Züge bis Strasbourg weiter verlängert werden. Zudem wird eine weitgehende Vertaktung der Züge erfolgen. Zwar wird es dabei zu verschiedenen Tageszeiten zu kleineren Kompromissen kommen, denn während die französischen Partner vorrangig den ICE-Knoten Offenburg zur Minute 30 und gleichzeitig den neuen TGV zur Minute 15 bzw. 45 in Strasbourg erreichen möchten, liegt unser Interesse primär in der Verknüpfung dieser Züge mit dem Nahverkehrsknoten in Offenburg bzw. Appenweier zur vollen Stunde. Dennoch dürfen wir Ihnen versichern, dass die Angebotsqualität auf dieser internationalen Strecke eine nachhaltige Verbesserung erfahren wird.

Abschließend wies Herr Focken noch auf die Buslinie 1062 von der Deutschen Touring hin, die zweimal am Tage von Strasbourg über Appenweier, Freudenstadt nach Tübingen und Reutlingen verkehrt. In diesem Bus werden nahezu alle Schienenfahrausweise anerkannt, einschließlich Baden-Württemberg-Ticket und SWT.

Auf den neuen Fahrplan im Dezember für diese Relation dürfen wir gespannt sein.

Johannes Hertel

## Börsengang des Schienennetzes nicht verantwortbar

**Fahrgastverband PRO BAHN fordert klare Trennung von unternehmerischen und staatlichen Aufgaben im Eisenbahnwesen**

Der Fahrgastverband PRO BAHN hält einen Börsengang des deutschen Schienennetzes für staatspolitisch nicht verantwortbar. Das ist das Ergebnis einer umfassenden Analyse aller Aspekte des Börsenganges der Deut-

schen Bahn AG, die der Verbraucherverband in seiner Verbandszeitschrift „Der Fahrgast“ jetzt veröffentlicht hat.

Der verbraucherpolitische Sprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN Joachim Kemnitz stellt dazu fest:

„Der von der Führung der Deutschen Bahn AG angestrebte Börsengang mit Schienennetz führt aus verfassungs-

rechtlichen Gründen dazu, dass die Bundesrepublik Deutschland auf Dauer eine Mehrheit an einem internationalen Konzern behalten muss, der überwiegend im internationalen See- und Straßengüterverkehr tätig ist. Das soll dem Steuerzahler damit schmackhaft gemacht werden, dass der Staat Dividenden aus dem Logistikgeschäft erhält. Gleichzeitig muss der Staat aber





das Schienennetz, das zu diesem Konzern gehört, unterhalten. Der Konzern nutzt diese verfassungsrechtliche Verpflichtung als Staatsgarantie für das Logistikgeschäft von den Vereinigten Staaten bis China.“

Der Fahrgastverband PRO BAHN tritt daher seit Jahren für eine klare Trennung von unternehmerischen und staatlichen Aufgaben im Schienenverkehr ein. „Die von der Bundesregierung eingesetzten Gutachter haben eindeutig festgestellt, dass Unternehmen in den Schienenverkehr nur dann neu in-

vestieren, wenn das Schienennetz neutral ist. So lange das Schienennetz einem Logistikkonzern gehört, hat dieser mit dem Monopol über die Schienen so umfangreiche und subtile Möglichkeiten der Diskriminierung von Wettbewerbern, dass eine Regulierungsbehörde das mit rechtlichen Mitteln nicht beherrschen kann. Wer in Schienenverkehr investieren will, braucht das Vertrauen auf ein neutrales und unabhängiges Schienennetz,“ erläutert Kemnitz. „Nur mit einem neutralen Netz kommen mehr Güter auf die Bahn als heute, und nur mehr Ver-

kehr auf den Schienen schafft sichere Arbeitsplätze für Eisenbahner. Die Fahrgäste und die Wirtschaft sind auf ein intaktes und leistungsfähiges Schienennetz angewiesen, und dessen Qualität darf nicht davon abhängen, wie gut oder schlecht die Deutsche Bahn AG im internationalen Logistikgeschäft verdient.“

Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Analyse des Börsenganges im Internet unter <http://www.der-fahrgast.de/> veröffentlicht und dem Bundestag zugeleitet.

PRO BAHN Bundesverband

## PRO BAHN - Kurzinformationen

Die Geschäftsstelle von **PRO BAHN in München** ist **umgezogen!** Die neue Adresse lautet: Agnes Bernauer-Platz 8, 80687 München (Tramlinie 19).

**10 Milliarden Fahrten** im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen im Jahr 2005. (Statistisches Bundesamt, 3.5.06)

**Das Kreuz mit dem Andreaskreuz** - Konflikte am Bahnübergang

Nach den Ergebnissen der 30. Continental-Verkehrsuntersuchung fühlen sich Verkehrsteilnehmer nur an Bahn-

übergängen mit Schranke und Lichtsignal weitgehend sicher. Jeder Vierte ist jedoch auch nach dem Aufleuchten des roten Lichtsignals noch zur Querung der Schienen bereit, und jeder Sechste ist auch dann noch bereit durchzufahren, wenn sich die Schranken bereits senken.

Die **Neufassung der Beförderungsbedingungen** der DB AG (gültig ab 13.5.06) ist erhältlich:

<http://www.bahn.de/p/view/hilfe/agb/agb-befoerederungsbedingungen.shtml>

Seit Anfang April ist aus Deutschlands größtem privaten Nahverkehrsanbieter **Connex** die Marke **Veolia** Verkehr geworden.

Die Veolia-Verkehrsgruppe hat im vergangenen Jahr im Personenverkehr mit rund 3.600 Mitarbeitern einen Umsatz von 347 Mio. Euro (2004: 336 Mio. Euro) erwirtschaftet. Sie verfügt über 1.250 Busse, 190 Dieseltriebwagen, 15 Wagenzüge mit Diesel- und Elektroloks sowie 26 Straßenbahnen. Veolia betreibt u.a. die WEG bei Stuttgart.

## „Südpfalz-Draisinenbahn“- ein touristisches Highlight in der Südpfalz

Die Idee einer Draisinenbahn auf der stillgelegten 21 km langen Bahnstrecke Landau-Germersheim entstand aufgrund eines Artikels von Alfons Heil (Lingenfeld) und Ulrich Mohr (Hochstadt) im August 2004. Dieter Hofherr aus Neustadt/Weinstraße, Eisenbahnfreund und Mitbegründer des Neustädter Kuckucksbühnel, sah in dieser Strecke seine Chance, neben der stark ausgebauten Draisinenstrecke im Glantal, die zweite Strecke in Rheinland-Pfalz für Fahrrad-Draisinen zu erschließen. Die Strecke ist völlig eben, also leicht zu befahren, es gibt keine Kunstbauten, wie Tunnels oder Brücken, die evtl. hohen Sanierungsbedarf haben könnten und die Trasse läuft abwechslungsreich durch Wald, Felder und Orte.

**Rechtliche Situation:** Die „Deutsche Bahn AG - Netz“ hat den Betrieb im Herbst 1998 eingestellt und die Strecke wurde formell stillgelegt. Das Land Rheinland-Pfalz hat jedoch die Trasse über einen so genannten „Trassen-Sicherungsvertrag“ erhalten, um jederzeit

wieder einen Bahnverkehr zu ermöglichen. Eigentümer der Strecke ist heute die „DB Services Immobilien GmbH“, Frankfurt, diese hat die Strecke bis 2010 verpachtet. Befahren wird jedoch nur der Abschnitt Bornheim (km 20,1) bis Lingenfeld (km 7,4). Eisenbahnrechtlich bleibt die Strecke „stillgelegt“ (also nicht „entwidmet“) und wird als „Anschlußbahn besonderer Art“ klassifiziert. Die notwendige „Nutzungserlaubnis“ des Landes Rheinland-Pfalz wurde nach Erfüllung der Auflagen vom rheinland-pfälzischen „Landesbetrieb Straßen & Verkehr“ (LSV) als private „Anschlußbahn bes. Art“ erteilt.

**Strecke und Betriebsablauf:** Der



Startpunkt in Bornheim

Fotos: D. Hofherr

Startpunkt liegt direkt nach dem Bahnübergang beim Hornbach Baumarkt (km 20,1). Hier wurde der Draisinenbahnhof eingerichtet. Die befahrene Streckenlänge von dort ab bis zum Ortseingang in Lingenfeld beträgt ca.13 km. Es wird morgens hin- und mittags (ab 14<sup>oo</sup> Uhr) zurückgefahren, so dass die Fahrzeuge abends immer wieder in Bornheim eintreffen. Am Endpunkt in Lingenfeld ist ein Bahnwaggon als Kiosk bzw. Aufenthaltsraum für die Fahrgäste bei schlechtem Wetter abgestellt.

**Sicherung der Bahnübergänge:** Nach den Absprachen mit dem „Landesbetrieb Straßen & Verkehr (LSV)“, den unteren Straßenverkehrsbehörden der Kreise SÜW und GER, sowie dem jetzt neu bestellten „Eisenbahn-Betriebsleiter nach BOA (Betriebsordnung für Anschlußbahnen) erfolgt die BÜ-Sicherung in 3 Stufen:

1. Überwege für Landwirte, Fußgänger, Radler: Andreaskreuze mit Zusatzschild „Draisinen kreuzen“ an Straße, Schilder „Achtung Feldweg“ am Gleis.

2. Bahnübergänge an schwach befahrenen Straßen: Wie 1) zusätzlich Rückfallschranken über das Gleis ca. 3 m vor Übergang + Schild „Achtung Schranke“.

3. Bahnübergänge an klassifizierten Straßen in Dreihof, Hochstadt, Zeiskam, Lustadt und Westheim: Wie 2), zusätzlich werden die (teils noch vorhandenen) Blinklichtanlagen so wieder in Betrieb genommen, dass der Draisinenfahrer eine Taste am Gleis drückt und damit das rote Blinklicht für eine kurze Zeitspanne in Betrieb setzt, die Schranke über dem Gleis öffnet und die Draisine über den Bahnübergang schiebt. Somit wird der Straßenverkehr, wie dies auch bei der Draisinenstrecke im Glantal gehandhabt wird, zusätzlich auf den Draisinenverkehr aufmerksam gemacht. Rechts und links des Bahnübergangs werden „Sichtdreiecke“ freigeschnitten, damit für beide Seiten eine Übersicht frei ist.

Dies war, außer der Beschaffung der Draisinenfahrzeuge, der finanziell aufwendigste Teil der Südpfalz-Draisinenbahn. Für die Lichtsignalanlagen war Stromanschluss erforderlich. Vorhandene Blinklichtanlagen alter Bauart wurden reaktiviert und dort, wo diese bereits abgebaut waren, wurden „Gelb/Rot“-Ampeln nach neuer Norm installiert.

**Einrichten von Raststationen:** Um die Draisinen bei Pausen sicher abstellen und vom Gleis nehmen zu können, wurden an den ehemaligen Bahnhöfen (im Bereich Westheim näher am Ort) gleishöhenegleiche Flächen mit Holzbelag in der Größe ca. 30 x 3 m angelegt. Die Draisinen können dort an Pfosten abgeschlossen werden.

**Herrichtung der Strecke seit August 2005:** Seit 1. August 2005 wurde begonnen, die Strecke von der Vegetation zu befreien. Hierzu wurde das Gleis per LKW, soweit möglich angefahren, bzw. mit einer Motordraisine mit offenem Anhänger befahren. Die Vegetation wurde teilweise verhäckselt und wieder auf dem Bahngelände eingebracht. Ausgeführt wurden diese Arbeiten teils durch freiwillige Helfer oder durch „kurzfristig Beschäftigte“ (400 Euro Jobs). Auch eine Reihe eisenbahnbegeisterter Helfer waren mit dabei. Ca. 6 km stark zugewachsenen Gleises wurden dabei wieder freigelegt.

DB-Netz Karlsruhe hatte zugesagt, die fehlenden Schienen am BÜ Hochstadt (K 40) wieder herzustellen. Dies erfolgte am 10. Januar 2006 durch die Gleisbaufirma Monti. Danach wurden noch die Schilder und Rückfallschranken angebracht.



Vereinsdraisine

**Fahrzeuge:** Es werden 20 moderne Draisinen der Firma PLAYTEAM eingesetzt, teils 4-/5-sitzig, teils 7-sitzig. Die veranschlagten Verleihpreise betragen:

4/5-sitzige Familiendraisine: werktags 32 €, Sa/So/Feiertags 38 €

7-sitzige Vereinsdraisine: werktags 60 €, Sa/So/Feiertags 69 €

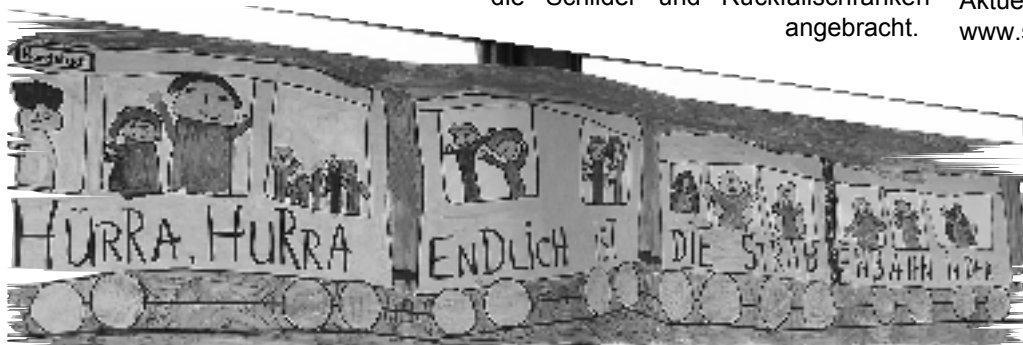
Die Buchung kann per Post/Fax/E-Mail oder online über Internet erfolgen.

Die Gesamtinvestition des Betreibers liegt bei 200.000 €. Offizielle Eröffnung war am Samstag, dem 29. April, Betriebsbeginn der 30. April 2006.

Im Monat Mai haben bereits über 2.500 Gäste die Bahn befahren, die Auslastung an Wochenenden liegt bei 100% (!), an Werktagen bei 60-80%.

Aktuelles auf der Homepage:  
[www.suedpfalzdraisine.de](http://www.suedpfalzdraisine.de)

Dieter Hofherr



Fotos: Christiane Köhler (oben), Johannes Meister (unten, links, Titelbild, S. 2)



Am 27. Mai 2006 wurde die Straßenbahn in die Nordstadt eröffnet. Vorerst endet sie nahe der Eislaufhalle in Neureut-Heide. Eine Verlängerung bis in das Konversionsgelände Neureut-Kirchfeld ist optional

## NORDSTADT DA!

vorgesehen, aber bei der derzeitigen Finanzlage im ÖV sicher nicht sobald umzusetzen... Verbunden damit war eine Umgestaltung des Liniennetzes: Die 3 fährt nun nach Heide, die 2 stattdessen in die Siemensallee und die 6 statt der 2 nach Daxlanden. 2 und 6 tauschen zudem bei Karl- und Brauerstraße die Routen. Welche Möglichkeiten sich hierdurch für auf den Rollstuhl angewiesene Fahrgäste ergeben, behandelt der nachfolgende Artikel. Bei der Eröffnung war neben dem KVV und dem TSNV mit Infoständen auch ein gemeinsamer Infostand von BUZO, PRO BAHN und VCD vertreten (s. S. 2).

Heiko Jacobs

# Die Änderungen im Straßenbahnnetz helfen auch den Rollstuhlfahrern

Im Heft 3/03 berichteten wir über Fortschritte im barrierefreien Nahverkehr Karlsruhes durch Eröffnung der S-Bahn RheinNeckar und der Eröffnung der Straßenbahn nach Aue und Wolfartsweier. Gleichzeitig beklagten wir die mangelhafte Vernetzung der bisherigen innerstädtischen barrierefreien Abschnitte und der nicht vorhandenen Erreichbarkeit der City. Nun können wir auch hier von Fortschritten berichten:

Eine Maßnahme mit Auswirkungen ist die **Eröffnung der Straßenbahn in die Nordstadt** mit neuen barrierefreien Haltestellen (s. a. Titelbild) und die damit zusammenhängende Umgestaltung des Liniennetzes. Ab Kunsthochschule nordwärts haben alle Bahnsteige die zu den dort verkehrenden Niederflurbahnen passende Bahnsteighöhe – sie sind also für Rollstuhlfahrer uneingeschränkt nutzbar. Dort eingestiegen können sie auch in die Waldstadt fahren, denn ab Jägerhaus bis zur Europäischen Schule haben auch dort die Bahnen passende Bahnsteige und die Linien 3 und 4 haben einen gemeinsamen Umlauf.

Richtig: Die 3 fährt nun in die Nordstadt und nicht mehr in die Siemensallee. Dort fährt künftig die Linie 2 hin, die unterwegs – neu – auch die barrierefreien Haltestellen in der Brauer- und Ebertstraße bedient. Damit ergibt sich ein zweites Netz aus den dortigen Haltestellen, den Haltestellen der Strecke nach Wolfartsweier ab Auer Straße und – durch Umsteigen dort – der Strecke nach Oberreut ab Weinbrennerplatz (mit der Ausnahme Bannwaldallee).

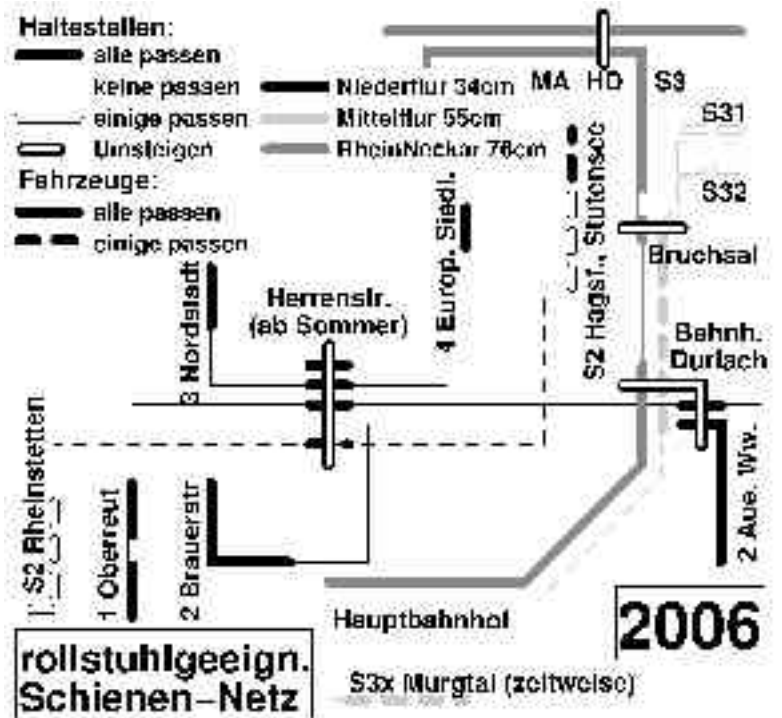
Beide Netze sind untereinander und mit der City noch nicht verbunden, aber auch das ändert sich im **Sommer**: Nach der Fußball-Weltmeisterschaft will man – laut weichenbengel 2/06 – beginnen, die **Haltestelle Herrenstraße** – direkt in der City gelegen – in 2x4 Wochen **umzubauen**. Allerdings nicht auf ganzer Länge: Ein Podest von 12 m Länge wird die Niederflur-Höhe von 34 cm haben – das passt zu den ersten beiden Türen einer Niederflurbahn und nur hinter diesen Türen ist genügend Platz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen vorhanden. An das Podest schließen 5,3 m

lange Rampen an, die auf das bisherige Haltestellenniveau herabführen. Das so insges. 22,6 m lange Podest ist gegen eventuell unvorsichtig ins Stolpern geratende Passanten „gesichert“ durch Sitzbänke

und Einrichtungen wie Vitрины und Fahrkartenautomaten. Auf etwas mehr als dieser Länge wird die Haltestelle auch über Blindenleitstreifen verfügen. Wegen der Bäume in der Kaiserstraße liegen die vorderen Enden der Haltestellen nicht mehr an der Kreuzung zu den Querstraßen wie bisher, sondern sie werden rund 20-30 m zurück verlegt. Als Nebeneffekt können zum einen nur noch 2 statt bisher 3 Wagen dort halten, zum anderen wird die durch stehende Bahnen „blockierte“ Straßenlänge reduziert: Zwei in beide Richtungen haltende Einzelwagen halten künftig nahezu nebeneinander.

Mit Umbau dieser Haltestellen erreicht man von jedem der bisher schon barrierefreien Karlsruher Netzabschnitte (Nordstadt, Oberreut, Waldstadt-Nord, Wolfartsweier und Aue, Brauer- und Ebertstraße) die City und kann zu jedem anderen Netzabschnitt umsteigen – von der Brauer- und Ebertstraße her muss man aber zunächst zur Auer Straße beim Durlacher Bahnhof fahren, um dort via Linie 1 die Herrenstraße zu erreichen. Von der Auer Straße aus ist auch stündlich über die S-Bahn RheinNeckar der Hauptbahnhof erreichbar sowie deren ganzes Netz.

Darüber hinaus werden mit der Herrenstraße auch die barrierefreien Halte der Linie S2 erreichbar (einige, aber nicht alle in Rheinstetten und Stutensee), allerdings nur dann, wenn die Kurse mit Niederflurbahnen bedient werden. Werktags sind diese im Fahrplan gekennzeichnet. Über die Auer



Straße und den Bahnhof Durlach erreicht man auch die Bahnen der Linien S31 nach Odenheim und S32 nach Menzingen, wo auch einige zu Mittelflurbahnen passende Bahnsteige existieren, allerdings verkehren dort teilweise auch nicht barrierefreie Hochflurbahnen! Weitere Reisemöglichkeiten in mit Hubliften ausgestatteten Zügen ergeben sich bei Voranmeldung in Richtung Osten. Details zum barrierefreien Nahverkehr findet man auch im Karlsruher Stadtwiki unter der Adresse „<http://ka.stadtwiki.net/BN>“. Die barrierefreien Abschnitte der Linien S4, S41, S5 und S6 bleiben vom Karlsruher Stadtgebiet aus leider immer noch für Rollstuhlfahrer unerreichbar – siehe auch Artikel im u&v 3/03 – nur das Murgtal erreicht man mit etwas Glück (Mittelflurer im Einsatz, nur bei den seltenen Fahrten nach Freudenstadt gewährleistet) zeitweise mittels der Linie S31/S32 über den Bahnhof Durlach.

Für vermutlich wohl lange Zeit wird das die letzte Verbesserung für Rollstuhlfahrer in der City bleiben, denn per GVFG geförderte Maßnahmen müssen mindestens 10 Jahre Bestand haben und dies trifft nur für die Haltestelle Herrenstraße zu. Alle anderen sind durch den Bau der U-Strab betroffen oder nicht umbaubar. Übrigens steht damit auch der früheste Termin fest, wann die oberirdischen Gleise in der Kaiserstraße stillgelegt werden können: Herbst 2016, vorher müsste man das Geld für den Umbau der Herrenstraße zurückzahlen.

Text und Graphik: Heiko Jacobs









# Cityroute Nord eröffnet

Am 8. Juni 2006 wurde die neue Cityroute Nord vom OB Heinz Fenrich offiziell eröffnet. Sie ist das erste sichtbare Ergebnis des Projektes „Fahrradfreundliches Karlsruhe“, das von Gemeinderat und Radlerforum unter Leitung von BM Ulrich Eidenmüller in Zusammenarbeit mit ADFC und VCD beschlossen wurde, u&v berichtete mehrfach.

Die neue Route führt vom Berliner Platz über Waldhornstraße, Zirkel und Stephanien- bzw. Akademiestraße zum Mühlburger Tor. Im Wesentlichen wurden einige neue Rad- und Angebotsstreifen und vorgezogene Haltestreifen markiert. Diese sollen das Abbiegen erleichtern, z.B. von der Hans-Thoma-Straße in Akademie- und Stephanienstraße. Nach gleichem Muster folgen wohl noch Bismarck- und Moltkestraße. Der Zirkel wurde zwischen Herren- und Adlerstraße zur „Fahrradstraße“ erklärt. Eine solche hat zwar eher nur symbolischen Wert, in Höhe Marktplatz ersetzt sie aber den bisherigen verkehrsberuhigten Bereich (=Schrittgeschwindigkeit) und beschleunigt dort den Radverkehr.

Auch die Cityroute Süd wurde bzw. wird noch überarbeitet (beide Routen zusammen für 270.000 €). Statt über den Ludwigsplatz führt sie nun über Herren- und Amalienstraße. Die Kreuzungen mit Karl- und Waldstraße wurden bereits umgestaltet. Hier zeigt sich aber auch, dass ADFC und VCD die Umsetzung des zukünftigen Radroutennetz aufmerksam begleiten müssen, denn hier



Enthüllung der neuen Schilder



Zirkel ist nun teils Fahrradstraße



Eröffnungsrede und Plan der beiden Cityrouten, Fotos: H. Jacobs



Neue Rad- und Angebotsstreifen auch zum Abbiegen von der Hans-Thoma-Straße in Akademie- und Stephanienstraße hinein

wurde womöglich zu viel des Guten mit vielen schmalen Streifen geplant, die trotz weggefallener Parkplätze doch recht eng für Rad- und Autofahrer sind. Teilweise führen die Angebotsstreifen auch zu dicht an parkenden Autos vorbei. Für ungeübte Radler sind die Maßnahmen sicher eine Verbesserung, die sie an das Fahren auf der Fahrbahn (statt auf dem Gehweg, wie oft zu sehen) gewöhnen. Geübte Alltagsradler führen im Mischverkehr vorher womöglich besser als heute.

Diese und andere Punkte wurden gleich im Rahmen der Eröffnung beim anschließenden Smalltalk mit Planern zur Sprache gebracht durch ADFC und immerhin drei anwesende VCD-Mitglieder: Walter Suppanz, Frank Binder und mich:

Heiko Jacobs



Veränderte Cityroute Süd im Bereich der Kreuzung von Karl-, Wald- und Amalienstraße



Fachgespräch zwischen OB Fenrich und VCD-Mitglied Walter Suppanz bzgl. der Leih-Fahrräder der DB-Firma Call-a-Bike

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

**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  
Spenden bei BUZO) für normale Mitglied-  
schaften. Beiträge für besondere Gruppen  
bitte bei den einzelnen Vereinen erfragen.

Meine Anschrift, E-Mail, ... :

.....  
.....  
.....

## TERMINE

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

### 28. - 30. Juli 2006

„DAS FEST“, Günter-Klotz-Anlage,  
voraussichtlich Sa./So. auch  
mit Infoständen ADFC/VCD

### 26. August 2006

**5-Länder-Tour** durch die **Nordvogesen**  
BUZO, PRO BAHN und VCD laden ge-  
meinsam zu dieser Tagestour mit dem  
Zug durch die Nordvogesen ein. Ein  
Zwischenaufenthalt im lothringischen  
Sarreguemines erlaubt Einblicke in die  
französische Kultur und Lebensart. Es  
fällt lediglich Kostenbeitrag für die Fahrt  
an (Vereine besorgen die Fahrkarten!)  
**Anmeldung** im Umweltzentrum erfor-  
derlich bis Donnerstag, 17.8.06,  
Tel.: 0721 – 380575

### 14. September 2006

**Pflanzen der Rheinaue;** Botanische  
Exkursion im Rahmen des LIFE-Natur-  
Tags „Lebendige Rheinauen bei Karls-  
ruhe“, **Treffpunkt:** 17 Uhr, Parkplatz ge-  
genüber Hundesportverein, Tiefgestade  
Eggenstein; Infos: 0721 – 950470

### 22. September 2006

Führung „Ökologie und Hochwasser-  
schutz in den Rheinauen“ durch die  
Dauerausstellung im Naturschutzzent-  
rum Rappenwört; Veranstaltung im Rah-  
men der BUZO-Veranstaltungsreihe;  
**Treffpunkt:** 18 Uhr Naturschutzzentrum  
Karlsruhe-Rappenwört, H.-Schneider-  
Allee 47, Infos: 0721 – 950470; Eintritt  
frei, Anmeldung nicht erforderlich

### 6. bis 11. November 2006

Die **Umweltakademie auf dem Spät-  
lings-Bauernmarkt** im Kreishaus Lud-  
wigsburg: „**Regionale Erzeugnisse** –  
ein Beitrag zur Landschaftsvielfalt und  
zum Klimaschutz“  
Veranstaltung der Reihe: Nachhaltige  
Landwirtschaft und bewusste Mobilität.  
Erzeuger und Verarbeiter von Lebens-  
mitteln stellen ihre Produkte vor. Die  
regionalen, traditionellen Vermark-  
tungswege werden wieder belebt. Die  
Bevölkerung wird sensibilisiert, welche  
Auswirkungen die Kaufentscheidung  
der Verbraucher auf die Kulturland-  
schaft und die biologische Vielfalt  
haben kann und wie die Vermarktung  
von regionalen Produkten mit dem  
Erhalt von Kulturlandschaftselementen  
zusammenhängt.

### Aufkleber gegen Nordtangente

U.a. im Umweltzentrum der BUZO und  
im BUND-Büro gibt es nun gratis und  
in zwei Größen (Auto/Rad) grüne Auf-  
kleber gegen die Nordtangente.



## Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

### Montag:

**BUZO-AG Verkehr**  
i.d.R. jeden Montag, 20 Uhr  
(Infos unter 0721/380575)

### Montag/Dienstag:

**Aktiventreffen des VCD**  
in der Regel jeweils am 1. Dienstag  
und 3. Montag im Monat, 20.00 Uhr:  
Di. 4.7., Mo. 17.7.,  
Di. 1.8., Mo. 21.8.,  
Di. 4.9., Mo. 18.9.,  
**Di. 10.10.** statt 3.10. (Feiertag),  
**Mo. 23.10.** statt 16.10.,  
Di. 7.11., Mo. 20.11.,  
Di. 5.12., Mo. 18.12.

### Mittwoch:

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

### Donnerstag:

**Fahrgastverband PRO BAHN**  
jeden zweiten Donnerstag  
im Monat, 19.30 Uhr  
(Infos unter 0721/380575)

## BUZO, PRO BAHN und VCD

finden Sie im  
**Umweltzentrum,**  
**Kronenstraße 9,**  
**76133 Karlsruhe**

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

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