

## Ressourcen schonen!

## Umbau City

## Schutzkreuzungen?



### IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

### Inhalt:

|   |    |
|---|----|
| Vorwort.....                                    | 3  |
| Ressourcen schonen!.....                        | 3  |
| Nachhaltig trotz Krise.....                     | 5  |
| NEIN zu neuen Straßen!.....                     | 6  |
| Generationenfrage „Wohlstands-Streaming“ .....  | 8  |
| GRAPPA* Monitor.....                            | 8  |
| Sind Elektroautos umwelt- u. klimafreundlich?.. | 9  |
| Boden – die verletzliche Haut unserer Erde..... | 12 |
| Fahrplanwechsel Dezember 2022.....              | 14 |
| Ausflugstipp: Freizeitexpress „Albtäler“.....   | 15 |
| Passagehof, Karlstraße und Europaplatz.....     | 16 |
| Reinhold-Frank-Straße und Radverkehr?.....      | 19 |
| ... und Niederländische Schutzkreuzungen?.....  | 21 |

### Fotos & Grafiken:

amsterdam, Christian Büttner,  
Mari Däschner, Heiko Jacobs,  
F. Linke, Pierre Rouzeau (PRZ),  
[xkcd.com/2684/](http://xkcd.com/2684/)

Auf dem **Titelbild** sieht man die Karlstraße nördlich der Kaiserstraße mit der Weinbrennerschen Münze an ihrem Ende und die provisorische, inzwischen wieder abgebaute (rechts) Umgestaltung im Rahmen des Reallabor, s. S. 16 ff. Seit Jahren von vielen Bürgern und Verbänden gefordert, nun dank Stadtbahnplanungen bald „alternativlos“.  
Fotos: Heiko Jacobs



### Impressum

**Redaktion:** Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e. V. (**BUZO**); Fahrgastverband **PRO BAHN**, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (**VCD**), Kreisverband Karlsruhe: Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/ Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, [abo@umverka.de](mailto:abo@umverka.de) ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 1.500, 100% Recyclingpapier 100 g/m<sup>2</sup>, Circle-silk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs

|                                      |          |                                    |       |  |            |  |               |
|--------------------------------------|----------|------------------------------------|-------|--|------------|--|---------------|
| Verein:                              | ☎ 0721/  | Spenden:                           | IBAN: | Web:   | umverka.de | E-Mail:  | redaktion@... |
| <b>BUZO</b> <small>1971/2004</small> | 38 05 75 | DE63 <b>4306 0967 7034 6752 00</b> |       | <a href="http://buzo.umverka.de">buzo.umverka.de</a>       |            | <a href="mailto:buzo@umverka.de">buzo@umverka.de</a>       |               |
| <b>PRO BAHN</b>                      | 38 05 75 | DE40 <b>6009 0800 0000 9500 05</b> |       | <a href="http://probahn.umverka.de">probahn.umverka.de</a> |            | <a href="mailto:probahn@umverka.de">probahn@umverka.de</a> |               |
| <b>VCD</b> <small>1986/89/91</small> | 38 06 48 | DE29 <b>6009 0800 0000 9536 95</b> |       | <a href="http://vcd.umverka.de">vcd.umverka.de</a>         |            | <a href="mailto:vcd@umverka.de">vcd@umverka.de</a>         |               |

## Liebe Leserinnen und Leser

Dieses Jahr ist nun schon das **20. Jahr**, in dem der **u&v** als gemeinsame Zeitschrift von BUZO, PRO BAHN und VCD erscheint! Wieder in den alten Rhythmus zu kommen mit 3x u&v/Jahr haben wir noch nicht geschafft. Diese letzte Ausgabe hat aber **24 statt 20 Seiten**, da eine entsprechende Zahl von interessanten Artikeln da war.

**Ressourcen schonen** könnte eine gemeinsame Überschrift vieler Artikel sein, nicht nur die des ersten, da es auch bei Nachhaltigkeit, Boden und Verkehr darum geht, vorhandene Ressourcen vernünftig einzusetzen. Der heiße Sommer hat hoffentlich allen gezeigt, wie wichtig das Thema Klimawandel ist. Und die aktuelle Lage in der Ukraine, wegen der unsere bisherige Versorgung mit Energie klemmt, zeigt uns, wie wichtig es gewesen wäre, schon viel früher auf regenerative Energien zu setzen, und vor allem auf das Energie**SPAREN**, denn das ist oft die am schnellsten verfügbare Energie„quelle“. Und alles, was gespart wird, muss nicht mit CO<sub>2</sub> erzeugt werden, auch Windräder wollen erst mal gebaut sein, noch mit dem heutigen Energiemix.

Im hinteren Teil geht es um den **Stadtbau**, insbesondere der Karlsruher City. Mit

## Ressourcen schonen!

Zum Glück haben inzwischen die meisten Menschen erkannt, dass unser aller Lebensgrundlagen massiv bedroht sind. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß muss verringert, die Ressourcen geschont und die biologische Vielfalt erhalten werden, so weit besteht gesellschaftlicher Konsens. Leider wurde vor allem in der jüngsten Vergangenheit eine bequeme Lösung durch technische Neuerungen und einfache Änderungen in Aussicht gestellt, bei der wir so weitermachen könnten wie bisher. Erneuerbare Energien statt Kohlekraftwerke, E-Autos und Bio-Landwirtschaft, und schon wäre alles gut. Gerade aus der Politik kamen von allen

einem Reallabor hat man getestet, was wir seit Jahren fordern (Karlstraße sperren) und was dank S31/S32 bald „alternativlos“ wird. Beim Radverkehr in der Reinhold-Frank-Straße stockt dagegen der nötige Umbau. „Niederländisch“ klingt gut, wenn es um Radverkehr geht, aber ist wirklich alles gut?

Apropos alter Rhythmus: An der gewohnten Aktivität der Verbände, wie die Präsenz bei Veranstaltungen wie DAS FEST, klemmt es auch noch, Corona-Lethargie, weil es sich von der Couch aus auch ganz bequem kämpft? Eine unserer wenigen Aktivitäten war es daher, die „Couch auf den Parkplatz zu stellen“ beim Park(ing) Day, siehe Bild.

Für dieses Heft wünschen wir eine **angenehme und inspirierende Lektüre!**



Park(ing) Day auf dem Lidellplatz; Foto: Mari Däschner

großen Parteien diese falschen Signale. Dabei müssen zwingend vor allem Ressourcen eingespart werden. Ressourcen fasst hier alles zusammen, was die Erde uns bietet: Land, Wasser, Luft, Energie, Rohstoffe und biologische Vielfalt.

Die aktuelle politische Lage macht vielen jetzt recht plötzlich und schmerzhaft bewusst, wie sehr unser Wohlstand auf die Ausbeutung fossiler Brennstoffe und anderer Rohstoffe aufgebaut ist. Dabei wird verdrängt, welche fatalen Auswirkungen die Ausbeutung der Rohstoffe auf die Menschen der betroffenen Länder hat, nicht nur in Russland. Korruption, Gewalt und Zer-



Mehr Steinkohleverstromung im Rheinhafen; F.: Jacobs

störung der Lebensgrundlagen findet überall in verheerendem Ausmaß statt. Auch in der Bundesrepublik war der Kohlebergbau im letzten Jahrhundert von massiven Umweltverschmutzungen und Korruption begleitet. Die massive Klimaschädlichkeit betrifft alle global.

Jetzt endlich werden Einsparungen gefordert, vor allem bei Gas, Öl und Strom, immerhin ein Anfang. Nun gehören die Leser und Leserinnen der u&v sicher zu den Menschen, die schon lange auf einen nachhaltigen Lebensstil achten. Die meisten von uns sind ziemlich frustriert, wie schwer es ist, andere Menschen zum Mitmachen zu gewinnen.

Überzeugen kann nur, wer ehrlich, auf Augenhöhe und ohne moralische Überlegenheit kommuniziert. Zu ehrlich gehört, dass jeder bei seinem umweltfreundlichen Verhalten eine eigene Auswahl trifft. Vieles fällt sogar leicht, manches ändert man aus Überzeugung, aber bei den meisten bleibt doch ein beträchtlicher Ressourcenverbrauch bei Sachen der eigenen Lebensgestaltung, auf die man nicht verzichten möchte. Ob man, wie mein Mann und ich, den Platz in der großzügigen Wohnung genießt, Freunde in fernen Ländern treffen möchte und mit dem Flugzeug hinreist oder kurze Alltagswege mit dem Auto fährt, es gibt keine Wertigkeit der verursachten Belastungen. Dazu sollte man ste-

hen und sich auch nicht gegenseitig kritisieren, nach dem Motto „die große Wohnung brauche ich, weil...“, aber du fliegst unnötig“ – „aber nein, ich muss fliegen, weil...“, deine Wohnung ist unnötig groß“. Jeder hat andere Bedürfnisse. Wie wäre es gemeinsam zu diskutieren, wie die große Wohnung gut genutzt werden kann, wie die Reise so gestaltet werden kann, dass viel Zeit gemeinsam verbracht wird, und für wen man bei den Autofahrten Dinge mit erledigen kann?

Auf Augenhöhe heißt z. B. ärmere Menschen nicht für ihre Lebensgestaltung kritisieren. Arme Menschen haben von alleine einen geringen Ressourcenverbrauch, da sie sich viele Ressourcen gar nicht leisten können. Da gilt es, viel Schönes gemeinsam zu machen und dabei mit wenigen Ressourcen auszukommen.

Moralische Überlegenheit drückt der Chef des ZKM Peter Weibel aus, wenn er angesichts des Stromverbrauchs von insgesamt 864 kWh (= Halbjahresverbrauch eines sparsamen 2-Personen-Haushalts) für die Projektoren an den 30 Abenden der Schlosslichtspiele sagt „Medienkunst ist keine Energieverschwendung, sondern speist die Energie des Lebens.“ (BNN vom 16.8.2022). Es gibt viele gute Argumente für die Schlosslichtspiele, etwa dass alle unabhängig vom Geldbeutel Kultur gemeinsam erleben kön-



Sachen tauschen und verschenken statt wegwerfen schonst Ressourcen (links) und passt zu einem nachhaltigen Lebensstil (Artikel rechts); Foto: Mari Däschner

nen, dass für diejenigen, die nicht verreist sind, etwas Spannendes in der Stadt angeboten wird oder dass der Stromverbrauch pro Besucher geringer ist, als wenn jeder zu Hause Netflix gucken würde – aber es ist sicher kein Argument, dass der Kunst per se mehr Ressourcen zustehen als anderen Bereichen.

Mit einem bewussten, ehrlichen und solidarischen eigenen Ressourcenverbrauch kann man gut und nachhaltiger leben und hoffentlich auch andere überzeugen. Überzeugungsarbeit braucht einen langen Atem und viel Geduld, ist aber oft erfolgreicher als es uns im Augenblick scheint.

## Nachhaltig trotz Krise

Nachdem die Corona-Krise fast schon überwunden schien, beeinträchtigt der Ukraine-Krieg mit seinen indirekten Auswirkungen weiterhin viele Bemühungen, nachhaltig zu handeln. Während früher die Kontaktbeschränkungen zu verändertem Konsum geführt haben, ist es jetzt der Kaufkraftverlust, der gerade den kleinen Geschäften zu schaffen macht. Das gilt für Bioläden, Unverpackt-Läden wie auch für konventionelle Bäcker, die gegenüber den „Ketten“ schneller unter den hohen Energie- und Rohstoffpreisen leiden. Das Problem ist vor allem, dass einmal geschlossene Geschäfte nicht einfach nach der Krise wieder geöffnet werden. Hier heißt es deshalb: Unterstützen wir diese Geschäfte, so gut wir es können.

Was den Energieverbrauch angeht, so soll jetzt tatsächlich gespart werden, wie es die BUZO schon lange allein schon aus Gründen des Klimaschutzes fordert. Doch werden dafür Kohlekraft reaktiviert und Atomstrom vielleicht bald auch wieder in Deutschland produziert. Dabei bieten gerade die erneuerbaren Energien die größte Unabhängigkeit. Deshalb sollte man gerade jetzt nicht von den Ökostrom-Anbietern zu vermeintlich günstigeren konventionellen Unternehmen wechseln.

Zum Schluss bleibt die dringende Forderung an die Politik, Ressourcen schonendes Wirtschaften zu fördern und auch zu erzwingen, z. B. durch Gesetze, Besteuerung und Subventionen. Unbedingt sind dabei die Menschen zu unterstützen, für die die damit verbundenen Teuerungen eine besondere Härte bedeuten.

Ute Rieger



*Kleinere Geschäfte wie Unverpackt-Läden brauchen in den aktuellen Krisen besonders unsere Unterstützung; Foto: Mari Däschner*

Letztlich liegt die Hauptverantwortung sicher noch beim Staat, der die richtigen Rahmenbedingungen für die „Kleinen“ schaffen muss. Aber auch wir sind gefragt, diese nicht fallen zu lassen, sondern gerade jetzt zu unterstützen. Doch wie soll das gehen, wenn alles teuer wird? Letztlich bleibt uns dann nur, Prioritäten zu setzen: Jetzt die Gelegenheit ergreifen, das teure Auto durch Carsharing zu ersetzen und weiterhin lieber in der Region statt im Ausland Urlaub zu machen. Auch der eigene Gemüsegarten oder die Streuobstwiese helfen, Kosten zu sparen und können gleichzeitig Spaß und Bewegung bringen. Oder wie wäre es wenigstens mal eine Zeitlang nur Secondhand-Kleidung zu kaufen und ganz auf unnötige Neuanschaffungen zu verzichten? Es gibt viele Beispiele für solche kostensparende persönliche Entscheidungen, die zugleich nachhaltig sind. Lasst uns mit Fantasie der Krise trotzen!

Johannes Meister

## NEIN zu neuen Straßen!

Im Karlsruher Westen werden aktuell die Planungen für eine Querspange zwischen der B 36 und der inzwischen planfestgestellten 2. Auto-Rheinbrücke vorangetrieben. Sie wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf gelistet und soll nördlich von Knielingen verlaufen.

Die Planung einer solchen Querspange entspringt der Idee aus einer längst überholten Vergangenheit: Auf von zu vielen Autos verstopften Straßen wird reflexartig mit dem Bau weiterer Straßen reagiert, in einem Land, das schon voller Straßen und Autos ist. Bei allen Bemühungen um einen möglichst verträglichen Verlauf einer Straße bleibt in jedem Fall ein Eingriff in die Landschaft und in Lebensräume, eine Zunahme von Lärm und Schadstoffen, die Vernichtung von landwirtschaftlich nutzbaren Böden, eine weitere Versiegelung und ein ungeheurer Einsatz von Ressourcen, bei dem auch klimaschädigendes CO<sub>2</sub> freigesetzt wird. Die bisher in verschiedenen Varianten geplante Querspange zur B 36 macht hier keine Ausnahme.



*Zwischen Ende der Siedlung und Raffinerie soll noch eine vierspurige Spange reinpassen; Foto: Heiko Jacobs*

Wir fordern ein verantwortungsvolles Handeln für eine schnelle Mobilitätswende: Der Autoverkehr muss durch alle möglichen Maßnahmen radikal reduziert werden. Dann brauchen wir keine neuen Straßen, weder eine Querspange B 36 noch eine weitere Brücke über den Rhein. Statt große Geldsummen in neue Straßen zu investieren, sollte zunächst die bestehende Infrastruktur wie marode Brücken und löchriger Asphalt saniert werden. Damit Autofahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden können, muss der klimaverträgliche Verkehr gefördert, das heißt ein gut funktionierender



*BUZO-Protest vor der Badnerlandhalle bei der Infoveranstaltung des RP am 4.10.2022; Foto: Christian Büttner*

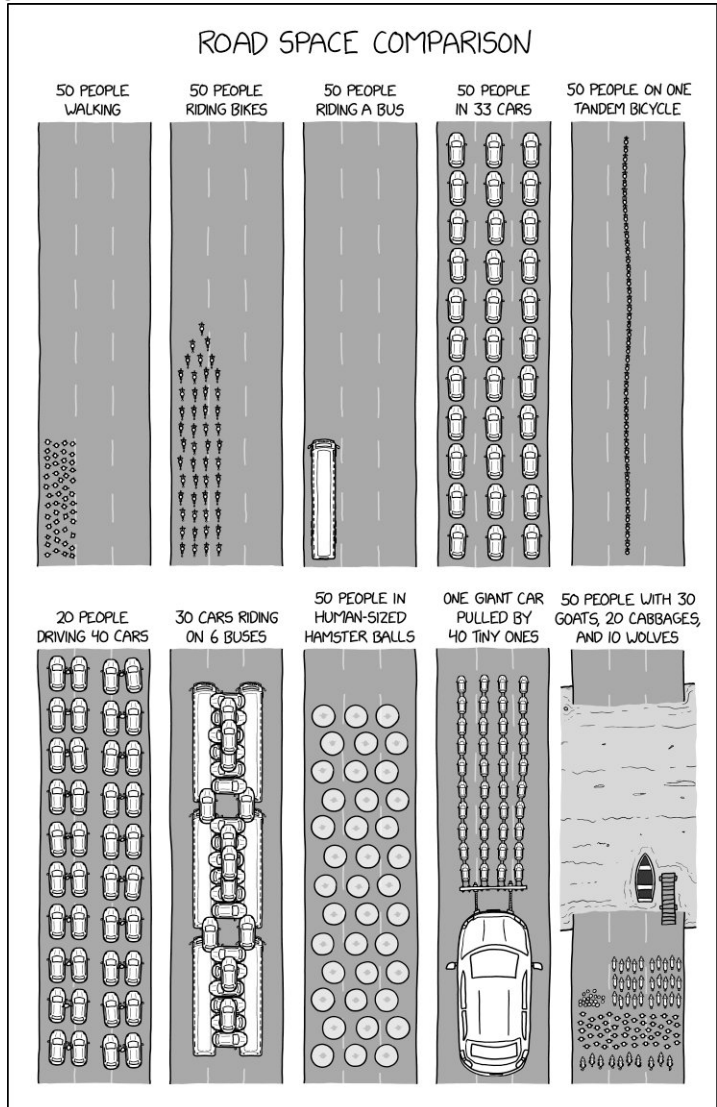
öffentlicher Verkehr geschaffen und Fahrradinfrastruktur verbessert werden.

Im konkreten Fall einer weiteren Rheinbrücke und ihrer Verbindung zur B 36 erwarten wir, dass die Planungstätigkeiten eingefroren werden, bis die vorgesehene Prüfung des Bundesverkehrswegeplan 2030

stattgefunden hat, bei der auch Klimabelange wie das Bundes-Klimaschutzgesetz und das Klimaschutzprogramm 2030 einbezogen werden. Wenn die Politik es ernst meint mit der notwendigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor, kann es eigentlich kein Festhalten an den alten Planungen mehr geben. Dann müssen Maßnahmen greifen, die künftig sehr viel weniger Autos über die Straßen rollen lassen, und damit gibt es eine neue Grundlage für Verkehrsprognosen: Sinkende Zahlen und folglich weniger Bedarf an Straßen. Schön wär's? Die Forderung nach einem Planungsstopp wenigstens bis zur bis Ende 2023 angepeilten Überprüfung der Bedarfspläne für den Bundesverkehrswegeplan wurde auch bei einer Informationsveranstaltung des Regierungspräsidiums Anfang Oktober erhoben. Zusammen mit einigen anderen Aktiven aus den Umweltverbänden haben wir uns als BUZO dem Protest angeschlossen und waren vor Ort. Zwar ist bisher noch nichts bekannt über ein Einfrieren der Planungen beim Regierungspräsidium

als zuständiger Behörde, aber wir wollen die Hoffnung nicht aufgeben, dass ein Um-denkprozess in Gang gekommen ist, an dessen Ende verantwortungsvolle Entscheidungen für einen zukunfts- und klimagerechten Verkehr stehen.

Mari Däschner



Alle Autos brauchen Platz, egal ob mit Benzin, Diesel, Bio, Wasserstoff oder Elektronen angetrieben, hier daher der altbekannte Platzvergleich mit leicht humoristischer Note aufbereitet, Achtung Kinder: Bitte untere Reihe **nicht** nachmachen!  
Grafik: [xkcd.com/2684/](http://xkcd.com/2684/) Lizenz: CC-by-nc 2.5

# Generationenfrage „Wohlstands-Streaming“ GRAPPA\* Monitor

„Its all about the data ...“, frei übersetzt: die Daten sind das Geschäft! Die AMAZON Lieferung ist nur der Anlass für den Geldaustausch, entscheidend sind die Daten, die die Besteller vor ihrer Order erzeugt haben. Denn damit lässt sich hinter den Kulissen viel Geld verdienen. Die Click-Gemeinde ahnt es sprichwörtlich: „Die wollen nur mein Bestes, mein Geld“.

Das Beste im/am Leben ist also das Geld! Die Weisheit der Indianer geht anders: Geld kann man nicht essen! Vielleicht ist das für Wohlstandskonsumenten einfach zu abstrakt. Völlig unzumutbar abstrakt wird es, wenn die Frage ansteht: Unter welchen Bedingungen, wie und wann kommt der Wohlstandskonsum in der Region XYZ (hier: PAMINA/Karlsruhe) an seine Grenzen? Wer hätte da mal passende Daten, wenigstens für eine Überschlagsrechnung? Was sind die entscheidenden Begrenzer-effekte, sind es eher mehrere unscheinbare Faktoren gleichzeitig oder vielleicht deren Wechselwirkungen?

Its all about the data ... eben! Dabei gibt es allein aus den letzten 30 Jahren tolle Simulationstechnik, eine Zeitenwende, die schon erfolgreich stattgefunden hat und weiter geht. Natürlich mit viel Digitalem, auch mit Statistik und so. Nicht jedermanns Sache. Auf jeden Fall „exponentiell“, also unvorstellbar.

Wenn wir Geschichts-Schablonen ins 3. Jahrtausend verlängern und es wie bei der Europäischen Aufklärung wieder 300 Jahre und viele Barrikadenopfer dauert, bis der Konsum-Absolutismus zu neuen Denk-, Planungs- Rechts- und Arbeits-Prinzipien geführt hat, dann vollzieht sich für die nächsten drei Generationen der Kalenderwechsel deutlich schneller als wirksame Entwicklungen zur Erhaltung von lebensstauglichen Umwelten, auch in der PAMINA.

Die Biologie hat über Millionen Jahre „vorgedacht“ und viel experimentiert: rein und raus in lebenden Organismen wird ständig im Millisekundentakt bilanziert und gesteuert. Vor Ort, nicht in Hinterzimmern, Klöstern oder Börsensälen. Das Konzept heißt Homöostase und reagiert vor allem auf die großen Drei: Energie, Umwelt und Klima. Soweit vorgedrungen ist der Formel-I Schimpanse MENSCH noch nicht!

Homo sapiens paminensis mixtus, der real existierende PAMINA Bürger, weiß nicht, wieviel aus Brasilien, Uganda, Shanghai oder Neuseeland rein kommt, verstoffwechselt wird und wieder raus geht. Völlig überraschend war eine allgemeingültige Erkenntnis für fleischfressende Zivilisationssysteme: auch diese Region ist eine Stickstoff-Senke. Clevere erinnern sich: da war irgendwas mit dem Grundwasser.

Bis auf weiteres bleibt die Idee der Evolution zur Steuerung eine systemrelevante Fehlanzeige. Dem Wohlstandsstreaming drohen andere Aussetzer, z. B. im Sozialsystem. Deshalb sind Bemühungen um Beruhigungslogiken, Umlage- und Entlastungs-Erklärungen in vollem Gange, z. B. die Erwartungen an höhere Vernunft von Marktkräften oder Emanzipationsbewegungen, oder Teilhabe etc.. Bleibt nur ein Problem: Wer macht die Arbeit, spricht: wer sorgt für Daten und zielführende Nutzung?!

Biologie bleibt indes wie immer brutal: Wer nicht funktioniert und mit seiner Energie zurecht kommt, ist dann mal tot! Verhungern bzw. Verdursten ist Hauptursache für Aussterben, immer! Merkt man als Art meistens nicht sofort. Manchmal gibt es für das Merken einfach keine Enkel mehr!

Autor: @kioxx2022

\* GRAPPA ist eine Generationen.Kultur.Aufklärungs.Initiative in EigenRegie; Kontakt: Dr. Haake, Mail: grappamail@posteo.de



# Sind Elektroautos umwelt- und klimafreundlich?

Eine Mär, die durch dauerndes Wiederholen auch nicht richtiger wird: Häufig werden Elektroautos als umwelt- oder klimafreundlich bezeichnet, was natürlich auf viele Mitbürger abfährt. Dabei werden gleichzeitig alle anderen negativen Folgen des individuellen Autoverkehrs negiert. Auch die Autolobby macht sich dies zum Nutzen und betont, dass der zukünftige Autoverkehr umwelt- und klimafreundlich sein wird. Dabei wird das Gesamtproblem des massenhaften Autoverkehrs ausgeblendet und werden nur die Emissions- und Energieprobleme angegangen, um diese dann vermeintlich zu lösen und damit das Verkehrsmodell „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV) nicht angreifbar zu machen. So wird das Thema Emissionen überhaupt nicht kleinergeredet, aber man verkündet natürlich die in der Zukunft liegende Lösung. Diese heißt Antriebswende. Es kann niemanden wundern, dass dieses Thema verfängt. Bei vielen Diskussionen steht es im Zusammenhang mit der Klimawende im Vordergrund. Alle anderen Probleme bleiben damit ausgeblendet. Selbst wenn man den emissionsfreien Antrieb als wichtigstes Problem benennt, gibt es auch in diesem Fall keine Lösung, weder für die Umwelt noch für das Klima. Aber die Gewöhnung an ein eigenes Auto und an das Privileg, besser als die Nichtmotorisierten voranzukommen, ist viel zu groß, als dass man über den Tellerand blickt und feststellt, dass Elektroautos nicht die Lösung der Verkehrsproblematik sind, auch zur Klimawende tragen sie nicht bei.

Nun bekommt man ja zu hören, wer eine eigene Fotovoltaikanlage auf dem Dach besitzt, der kann ja klimaneutral sein Auto aufladen. Aber das wäre fatal! Wir brauchen zukünftig jede Stromquelle, denn Strom ist viel zu wertvoll, und wir müssen unbedingt den erzeugten Strom, egal wie erzeugt, ins Netz einspeisen, um den dringend benötigten Strom der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen.

Derzeit wird sehr viel über die Energiewende diskutiert und auch erste Schritte in diese richtige Richtung getan. Allerdings tut sich im Verkehrsbereich viel zu wenig und vor allen Dingen viel Falsches, und die große Belastung für Umwelt und Klima durch den Verkehr wird nicht reduziert. Ein schlimmes Beispiel ist die neue Tesla-Fabrik in Brandenburg, die dazu beiträgt, die falsche Verkehrspolitik zu zementieren.

Die Lösung könnte eine andere Verkehrspolitik bringen. Diese wird schon lange von vielen gesellschaftlichen Gruppen und Initiativen angeregt. Zuvor muss aber eine grundsätzliche Änderung des gesamten Verkehrsgeschehens in Angriff genommen werden. Drei Schritte wären dazu nötig.

## Erster Schritt: Verkehrswende

Um eine Verkehrswende zu starten, müssen Änderungen in unserer Infrastruktur vorgenommen werden, hauptsächlich in der Bebauungsstruktur, die in den vergangenen Jahrzehnten eigentlich fast 100 Jahre auf den Autoverkehr ausgerichtet wurde und als Folge davon sich unsere gesamte Umwelt dem Autoverkehr anpasste.

Darauf muss nicht näher eingegangen werden, mit ein klein wenig Blick auf die Straßeninfrastruktur wird alles klar. Hinzu kommt, dass diese Infrastruktur von der Allgemeinheit erschaffen und nicht von den Autofahrenden bezahlt wurde.

Ein nachvollziehbares Beispiel ist die Stellplatzverordnung. Damit wurden und werden die Stellplätze nicht vom Autofahrenden bezahlt, sondern von der Allgemeinheit. Beim Bau eines Hauses, egal welche Funktion das Gebäude hat, ob Wohnhaus, Kaufhaus oder eine Kulturstätte, bezahlt jeder Nutzer die Parkflächen, selbst wenn er als Bewohner gar kein Auto besitzt. Auch ist es egal, mit welchem Verkehrsmittel er anreist oder ob er zu Fuß kommt, er bezahlt über die allgemeinen Kosten den Parkplatz mit. Natürlich wird bei den Anrei-

sempfehlungen dann gerne auf die vorhandenen Parkplätze hingewiesen. Dabei wäre es zielführender, es würde grundsätzlich die Anreisemöglichkeit deutlich – und zwar wirklich deutlich – mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) angegeben. Als Nachfolgelösung für die Stellplatzverordnung böte sich eine ÖV-Pflichtanbindung an. Werden Neubaugebiete ausgewiesen, dann muss dort der öffentliche Verkehr in privilegierter Weise angeboten werden. Heute wird in Bebauungsplänen oft nur halbherzig auf eine ÖV-Haltestelle, die mehr oder weniger weit weg ist, hingewiesen. Dafür umso mehr auf die zu erstellenden Parkplätze und Zufahrtsmöglichkeiten für den MIV. Deshalb muss das Planungsrecht gründlich verändert werden.

Es ist sinnvoll, wenn zukünftig solche Autoprivilegien abgeschafft werden. Natürlich hängt die Wirtschaft in unserem Land stark an der Automobilwirtschaft und damit hängen auch viele Arbeitsplätze daran. Diese Reduzierungen würden zu sozialen Spannungen führen. Auch dies ein Argument der Automobillobby. Aber in unserem Land fehlen derzeit in vielen Branchen Arbeitskräfte. Mit einem Umschulungsprogramm könnten viele Probleme gelöst werden. Zugegeben, einfach wäre dies nicht, aber was ist die Alternative?

Die häufig zu hörende Aussage, wenn irgendetwas von den Autoprivilegien beschnitten wird, ist: „Ich bin auf mein Auto angewiesen“. Und fast tränenrührend wird diese Aussage auch von vielen Multiplikatoren wie Redakteuren und Politikern auf-

genommen und weiterverbreitet. Solche Aussagen werden aber trotz häufigen Wiederholens nicht richtiger. Klassisches Beispiel ist die Krankenschwester, die in einem abgelegenen Dorf wohnt und für die der dortige ÖPNV kein Angebot macht. Natürlich gibt es Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, aber oft sind es nur kleine vermeintliche Nachteile für den Betroffenen, die beim Verzicht auf das Auto entstehen. Viel deutlicher sind die Vorteile für alle anderen.

Es ist festzustellen, dass eine Verkehrswende zwar Nachteile für manche Menschen bringt, aber für viele Menschen auch viele Vorteile! Hauptsächlich für alle, die nicht immer über ein Auto verfügen können und angesichts unserer dramatischen Klimaentwicklung auch wollen. Die Subventionierung und politische Bevorzugung des Autos verursacht soziale Ungerechtigkeit zugunsten von Autobesitzern.



Ladesäule steht noch vor den Häusern im Neubaugebiet; F.: H. Jacobs

## Zweiter Schritt: Mobilitätswende

Wichtig ist es, viele Fahrten, die heute mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, auf den Umweltverbund zu verlagern. Vorrang für Fußgänger, Bus, Bahn und Fahrrad, dies ist eine schon länger gemachte Forderung von Leuten, die eine andere Verkehrspolitik wünschen. Es ist also mehr als nur der Umstieg von Verbrennungs- auf Hybrid- oder Elektromotoren. Hierzu gehört auch ein Umdenken des Begriffs „Mobilität“ an sich. Umdenken muss hierzu die Politik, die Wirtschaft und die Gesellschaft überhaupt.

Allerdings, die Autodenke (Windschutzscheibenperspektive) hat sich schon wie ein Geschwür ausgebreitet.

Die Aussage, ich bin auf mein Auto angewiesen, darf nicht ungeprüft stehen bleiben. Die erste Frage ist, stimmt diese Aussage? Wenn diese Aussage stimmt, dann stellt sich die Frage, warum ist das so? Hat der oder die Betroffene sich bei der Wohnortwahl keine Gedanken gemacht? Hat er oder sie sich schon einmal um die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in seinem oder ihrem Wohnort bemüht?

Die Voraussetzung für eine Mobilitätswende ist ein Wandel der Einstellung zum Auto, das häufig noch als Symbol für Unabhängigkeit und Freiheit empfunden wird. Dabei ist die Freiheit nur die eigene, nicht aber der Schutz der Allgemeinheit vor Flächenverbrauch, Klimawandel, Unfallrisiken und Mobilitätseinschränkungen. Es muss sich in unserer Gesellschaft das Bewusstsein verbreiten, dass die Mobilitätswende nicht zu weniger Mobilität führt, sondern zu weniger Individualverkehr und trotzdem zu mehr Mobilität. Damit wird auch eine bessere Lebensqualität erreicht.

### Dritter Schritt: Antriebswende

Ziel muss sein, dass alle notwendigen Fahrzeuge nach Möglichkeit auf elektrischen oder anderweitigen emissionsfreien Antrieb umgerüstet werden. Wichtig dabei ist die Definition des Begriffs „notwendige Fahrzeuge“ oder „notwendige Fahrten“. Dies muss jeder für sich selbst entscheiden, aber wenn's nicht klappt, kommen wir nicht um Regulierungen herum. Für die Frage, wie die aussehen sollen, braucht es eine intensive, sachliche und vor allem eine zielorientierte Diskussion. Auf jeden Fall ist die derzeitige Prämienpolitik für den Erwerb von Elektromobilen und für private Wallboxen der falsche Weg! Unabhängig von der Tatsache, dass private Elektroautos keinen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, sind die Förderangebote der öffentlichen Hand unnötige Steuerverschwendungen

und an sozialer Ungerechtigkeit kaum zu überbieten. Nur Einfamilienhausbesitzer kommen leicht an eigene Lademöglichkeiten, die dann auch noch öffentlich zusammen mit dem Fahrzeug gefördert werden. Mieter oder Bewohner von Mehrfamilienhäusern gehen in der Regel derzeit leer aus.

Welche Fahrzeuge sollen dann auf Elektroantrieb umgestellt werden? Das sind alle die Fahrzeuge, die sofort jedem einfallen, wenn's darum geht, wie wichtig Autos sind:

Feuerwehr, Krankenwagen, Polizei, Notärzte und sehr viele mehr, die alle der Allgemeinheit Nutzen bringen. Allerdings nicht die Fahrzeuge, die privat zum Vergnügen genutzt werden. Zweifel besteht, wie man es schaffen soll, die Anzahl der Autos und Motorräder mit freiwilliger Mitarbeit der Bevölkerung zu reduzieren. Wie kann dieser Schritt getan werden? Aber wie sehen die Wege dahin aus? Gibt es überhaupt die Möglichkeit, den privaten Kfz-Bestand zu reduzieren?

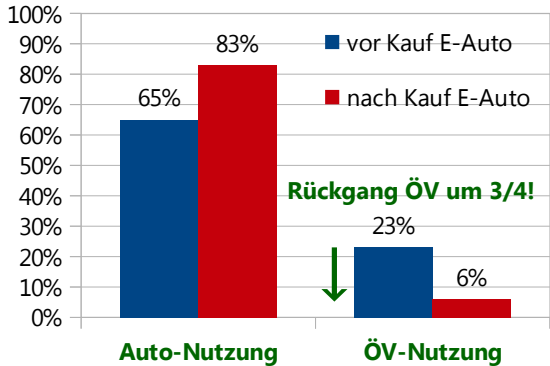
Umwelt- und energiepolitisch fatal wäre es, wenn die Autos zwar alle elektrisch angetrieben wären, aber die Anzahl der Fahrzeuge nicht abnehmen oder gar noch zunehmen würde. Umweltpolitisch, weil der Flächenverbrauch durch den Autoverkehr dramatisch ist und energiepolitisch, weil auch trotz Ausbau der erneuerbaren Energien diese auch immer knapp sein werden und sich die Frage stellt, wer denn bevorzugt versorgt werden soll. Es stellt sich dann auch weiterhin die Frage, warum gibt es für die Fortbewegung weiterhin die Zweiklassengesellschaft, nämlich die Personengruppe, die sich individuell fortbewegen kann und damit privilegiert ist und die Gruppe, die aus welchen Gründen auch immer auf den öffentlichen Verkehr angewiesen ist?

Leider gibt es kaum Artikel über Mobilität, in welchem nicht das E-Auto als das Non-plusultra hingestellt wird. Doch muss auch der Aspekt einer möglichen Änderung des

Verkehrsverhaltens durch Elektroautos beachtet werden:

Durch die deutlich niedrigeren fahrleistungsabhängigen Kosten kommt es sowohl zu einer Neu-Induktion von Verkehr als auch zu einer Verkehrsverlagerung vom ÖV zum MIV, was schwerwiegende ökologische (Zunahme von Flächenverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Unfallrisiko) und ökonomische Folgen hätte (Überlastung des Straßennetzes, Zunahme der Betriebskosten und des Defizits des ÖV).

Dieser Effekt wurde zuerst in Norwegen beobachtet und beschrieben. Norwegen ist das Land mit dem höchsten Anteil an Elektroautos, inzwischen sind rund ein Viertel der Neuwagen Elektroautos. Besitzer von Elektroautos nutzen auf dem Weg zur Arbeit in Norwegen deutlich häufiger das Auto als Öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad oder die eigenen Füße. Besonders interessant ist ein Vorher-Nachher-Vergleich des Einflusses des Kaufs eines Elektroautos auf das Nutzerverhalten. Nach



*Änderung des Modal Split bei Pendlern vor und nach Kauf eines Elektroautos aus norweg. Umfrage. Andere Verkehrsmittel nur geringfügig verändert; Ja*

Anschaffung eines Elektroautos ging die Nutzung des ÖPNV in Norwegen bei den Fahrten zur Arbeit um 74 % zurück.<sup>1)</sup>

Gerhard Stolz

<sup>1)</sup>UPI Heidelberg, Nr. 79: „Ökologische Folgen von Elektroautos – Ist die Förderung von Elektro- und Hybrid-Autos sinnvoll?“ [upi-institut.de/upi79\\_elektroautos.htm](http://upi-institut.de/upi79_elektroautos.htm)

## Boden – die verletzte Haut unserer Erde

Fruchtbare und gesunde Böden sind die Grundlage für die Erzeugung unserer täglichen Nahrungsmittel. Böden stehen im intensiven Kontakt mit der Atmosphäre und sind daher ein wichtiger Faktor im Klimageschehen. Wir müssen uns dabei klarmachen: Unsere Böden sind eine begrenzte Ressource.

Boden bezeichnet die oberste Schicht unserer Erde, deren Dicke von wenigen Zentimetern bis zu mehreren Metern betragen kann. Durch permanente Verwitterungsprozesse und das Einwirken von Tieren und Pflanzen mischen sich zerbröseltes Gestein und organisches Material. Poren und Hohlräume ermöglichen eine Belüftung sowie die Versickerung und die Speicherung von Wasser. Durch Mikroorganismen, wie Bakterien, Pilze und Algen sowie Milben, Würmer, Asseln und andere Kleinst-Lebewesen

werden abgestorbene Tier- und Pflanzenreste zu Humus umgewandelt. Diese zersetzte organische Substanz ist die Basis für neues Pflanzenwachstum. Der Boden ist somit ein hoch effizienter Bioreaktor, in dem wichtige Umsetzungsprozesse stattfinden.

Die Bodenbildung ist ein Prozess, der nicht in menschlichen sondern geologischen Zeiträumen stattfindet. Die Böden im heutigen Mitteleuropa sind im Laufe der letzten 12.000 Jahre, seit dem Ende der letzten Eiszeit, entstanden. Dies bedeutet, dass das, was wir heute zerstören, nicht einfach wiederhergestellt werden kann. Und fruchtbarer Boden geht heute um ein Vielfaches schneller verloren, als er sich bilden kann. Neuere Studien zeigen, dass allein die bisherige klimabedingte Temperaturerhöhung von global 1,0°C die weltweite Anbaufläche

bereits um 10 % verringert hat.

Dabei ist der Umgang mit Boden oft sorglos, manchen stört sogar der „Dreck“ unter den Füßen. Ein gepflastertes Grundstück dagegen gilt als gepflegt. Wir alle müssen unsere Haltung in diesem Punkt jedoch hinterfragen. Hierzulande ist die wichtigste Ursache für den Verlust fruchtbarer Böden nach wie vor die Überbauung von Böden für Siedlungs- und Verkehrsflächen. Nach Angaben der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) sind dies in Baden-Württemberg immer noch mehr als 5 ha pro Tag, dies entspricht 7 Fußballfeldern täglich.

Auch die Bodenerosion in Verbindung mit zunehmender Trockenheit und starken Winden begünstigt Bodenverwehungen und damit den Verlust von Ackerkrume, insbesondere bei der Bearbeitung. Am tragischsten wurde dies 2011 bei einer Massenkarambolage auf der A19 deutlich, die durch die Verwehung der Ackerkrume eines riesigen Feldes in Mecklenburg-Vorpommern ausgelöst worden war. Und der Trend zu trockeneren Böden ist bereits seit Jahren erkennbar.

Gleichzeitig setzt zunehmende Bodenverdichtung durch schwere Fahrzeuge und Maschinen vielen Böden zu, weil dadurch die natürliche Bodenstruktur zerstört wird. Das Geflecht aus Hohlräumen, Klüften und Poren, die mit Luft und Wasser gefüllt sind, verschwindet. Auf solchen Böden versickert das Regenwasser nicht mehr schnell genug und fließt bei einsetzendem Starkregen oberirdisch ab. Dabei wird Bodenmaterial abgeschwemmt und geht unwiderruflich verloren. Außerdem verschlechtern sich die Lebensbedingungen der Bodenorganismen, die ohne den Gasaustausch mit der Atmosphäre zugrunde gehen.

Die Pflanzen, aus denen Humus entsteht, wachsen, indem sie das Kohlendioxid der Atmosphäre aufnehmen. Der Boden ist also auch ein riesiger Speicherort für klimarelevanten Kohlenstoff. Im Zuge der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von

Frankreich ein globales Programm zum Humusaufbau gestartet. Mit dieser „4-Prozente-Initiative“ soll eine jährliche Erhöhung der globalen Bodenkohlenstoff-Vorräte bewirkt und damit ein erheblicher Beitrag zum globalen Klimaschutz geleistet werden. Am Beispiel Bayerns wurde eine Abschätzung dieses Speichervermögens vorgenommen und ergab, dass auch hierzulande ein ganz beträchtliches Potential zum Humusaufbau in den Böden vorhanden ist. Das Thünen-Institut (Bundesforschungsinstitut für Ländlichen Raum, Wald und Fischerei) warnt jedoch davor, dass dies keinesfalls so verstanden werden dürfe, dass Klimaschutzpolitische Ziele und Anstrengungen in anderen Sektoren dadurch verringert oder zurückgenommen werden dürften.

Für uns Menschen sind Böden die Grundlage für unsere Ernährung. In Zeiten eines sich wandelnden Klimas hängt unser Wohl(-Stand) maßgeblich vom Zustand unserer Böden ab. Wir sind also im eigenen Interesse gut beraten, wenn wir Bodenschutz ernst nehmen und seine leichtsinnige Zerstörung durch Versiegelung, Auslaugen, Verdichtung, zu intensive Bearbeitung und nicht zuletzt durch Vergiftung mit Chemikalien unterbinden. Auch wenn es vielen Menschen gar nicht bewusst zu sein scheint, wir sägen an dem berühmten Ast auf dem wir sitzen.

Claudia Linke



Bild: F. Linke

# Fahrplanwechsel Dezember 2022

Am 11. Dezember 2022 ist der jährliche Fahrplanwechsel. Hier die wichtigsten Änderungen für den Raum Karlsruhe – wie üblich gilt die Empfehlung, die genauen Fahrzeiten des konkreten Zuges kurz vorher zu überprüfen.

Zwischen **Wendlingen** und **Ulm** geht die Neubaustrecke (ein Teil von „Stuttgart 21“) in Betrieb, was dort(hin) für viele Züge einen Zeitgewinn von ungefähr 15 Minuten bedeutet.

Die IC-Linie **60 Karlsruhe – Bruchsal – Stuttgart** (– München) wird großenteils auf ICE umgestellt. Zusätzliche Züge fahren Karlsruhe ab 10:05 (bisher nur am Wochenende) und 14:05 (bisher nicht samstags) sowie Ankunft 7:53 (bisher nicht samstags), 13:53 (bisher nicht sonntags) und 23:58 (bisher nur sonntags, neu auch montags bis donnerstags). Hingegen fährt Karlsruhe ab 7:41 nicht in den Sommerferien und ist Karlsruhe an 9:28 gar nicht mehr auffindbar.

**Zusätzliche ICE-Direktverbindungen ab Karlsruhe** (üblicherweise zur ungeraden Stunde) gibt es über Köln hinaus Richtung **Dortmund – Osnabrück – Bremen**.

**Karlsruhe – Konstanz** erhält in den Sommermonaten zusätzliche Fernverkehrszüge: ICE Karlsruhe ab samstags 14:54 und freitags 16:54, Karlsruhe Ankunft samstags 14:59 und sonntags 16:59. Außerdem ein IC Karlsruhe ab 7:10 und an 19:55 täglich vom 3. Juni bis 26. Oktober.

Die Neubaustrecke **Fulda – Kassel** ist von April bis Dezember 2023 zwecks Generalsanierung gesperrt. Dadurch kommt es zu verlängerten Fahrzeiten und auch zu veränderten Durchbindungen für Ziele nördlich von Fulda.

Ein **Nachtzug** fährt neu ab Stuttgart (bisher nur ab München) nach Venedig / Zagreb / Rijeka / Wien – Budapest.

Anlässlich der **Neuvergabe von „Netz 7a/b“** kommt es zu folgenden strukturel-

len Änderungen im Raum Karlsruhe:

**Karlsruhe – Bruchsal – Heidelberg/Menzingen/Odenheim:**

Neu sind Regionalexpress-Verbindungen (Linienbezeichnung **RE73**) zwischen Karlsruhe und Heidelberg künftig jede Stunde (statt bislang nur einzelne Berufsverkehrs-Verstärkerzüge), die in Bruchsal in beide Richtungen ungefähr zur Minute 30 fahren. In diesem Zusammenhang enden die zwei-stündlichen REs von Mühlacker über Bretten in Bruchsal: zur Weiterfahrt nach Heidelberg ist direkter Umstieg in diese neue Linie RE73 angesagt.

Von Karlsruhe über Bruchsal nach Odenheim und Menzingen fahren ganztägig (auch abends und am Wochenende) zwei Züge pro Stunde statt bisher einem, indem ab Ubstadt Ort beide Strecken mit Zugflügelung bedient werden. Die Berufsverkehrs-Verstärkerzüge (dritter Zug pro Stunde) bleiben erhalten, beginnen aber großenteils erst in Bruchsal statt Karlsruhe (dann Umstieg in Bruchsal aus Karlsruhe aus der neuen Linie RE73 – bisherige S31/S32-Zwischenhalte werden teilweise von der S3 übernommen).

**Wochenend-Ausflugszüge** zusätzlich zum Grundangebot gibt es von Menzingen/Odenheim über Karlsruhe nach Bad Herrenalb.

**Karlsruhe – Heilbronn:** Die bisherigen S4-Eilzüge werden ersetzt durch Regionalexpress-Züge (Linienbezeichnung **RE45**) mit kürzeren Fahrzeiten und zu den Hauptbahnhöfen (statt Innenstädten) in Karlsruhe und Heilbronn. Viele Züge verschieben sich um bis zu einer halben Stunde.

**Karlsruhe – Stuttgart** über **Pforzheim:** tagsüber (ab 8 Uhr) fahren alle IRE-Züge täglich (bisher zum Teil nicht am Wochenende). Die **S5** zwischen Karlsruhe und Pforzheim fährt ein zweites Mal pro Stunde.

## Karlsruhe – Freudenstadt

Die zweistündlichen Eilzüge fahren mit neuen Fahrzeugen (statt bisher mit Stadtbahnwagen) mit der Linienbezeichnung **RE40**. Die weiteren Änderungen, die sich eigent-

lich aus „Netz 7a/b“ ergeben, treten erst später bei Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels in Kraft. Der Murgtal-Radexpress fährt ganzjährig sonn- und feiertags.

Martin Theodor Ludwig

## Ausflugstipp: Freizeitexpress „Albtäler“



Der Freizeitexpress Albtäler 2022 auf der Seitenbahn zwischen Ettlingen West und Stadt; Foto: Heiko Jacobs

Seit 1. Mai 2022 verkehrt der Freizeitexpress „Albtäler“ an Sonn- und Feiertagen von Menzingen und Odenheim im Kraichgau (Abfahrt: 9:00 Uhr bzw. 9:03 Uhr) über Ubstadt Ort (Abfahrt: 9:20 Uhr), Bruchsal (Abfahrt 9:26 Uhr) und Karlsruhe Hbf (Abfahrt: 9:50 Uhr). Ab hier nimmt der Freizeitexpress einen besonderen Fahrweg. Er fährt über Ettlingen West (Abfahrt: 9:56 Uhr) nach Ettlingen Stadt (Abfahrt: 10:05 Uhr) um dann die Strecke der Albtalbahn weiter nach Bad Herrenalb zu befahren, wo er um 10:28 Uhr ankommt. Somit ist der Freizeitexpress „Albtäler“ der einzige planmäßige Personenzug (außer den Dampfzügen der

Ulmer Eisenbahnfreunde), der die Bahnlinie Ettlingen West – Ettlingen Stadt befährt. In Bad Herrenalb hat der Freizeitexpress gute sechs Stunden Aufenthalt. Hier bleibt somit genügend Zeit um die wunderschöne Landschaft des Nordschwarzwaldes zu genießen oder sich kulinarisch verwöhnen zu lassen. Der Freizeitexpress verlässt Bad Herrenalb wieder um 16:35 Uhr, um auf selbigem Fahrweg (Karlsruhe Hbf: 17:10 Uhr; Bruchsal: 17:32 Uhr) Menzingen und Odenheim um 17:58 Uhr bzw. 17:55 Uhr zu erreichen. Da mit Erscheinen dieses Artikels die diesjährige Saison (bis 16.10.2022) bereits beendet ist, steigt schon jetzt die Vorfreude auf die kommende Ausflugssaison, die aber überraschend nicht erst im Frühjahr 2023 beginnt, sondern schon mit dem Fahrplanwechsel **ab 11.12.2022**: Ab dann verkehrt der **Albtäler ganzjährig!** Sämtliche Fahrscheine des Nahverkehrs werden anerkannt. Der genaue Fahrplan sowie weitere Informationen zu Sehenswürdigkeiten entlang des Fahrweges sind im Flyer unter folgendem Link abrufbar:

[vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren\\_Publikationen/NVBW\\_FEX\\_Albtaler\\_barrierefrei.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/NVBW_FEX_Albtaler_barrierefrei.pdf)

Holger Heidt



Den Albtäler gab es früher schon mal als Albtal-Express, vmtl. 1991–1998 (oben) danach 2000/01 von/nach Heilbronn, ansonsten fahren auf der Ettlinger Seitenbahn nur Güter- und Dampfzüge (rechts), Reaktivierung ist aber geplant; Video-Ausschnitte 1996/2008: Heiko Jacobs

# Passagehof, Karlstraße und Europaplatz

## Reallabore in Karlsruhe und mehr

Es tut sich was in der Karlsruher Innenstadt: Im Sommer 2022 fanden für Tests zur Aufwertung der City zwei Reallabore statt. Sie gehören zum Projekt „Öffentlicher Raum und Mobilität Innenstadt (ÖRMI)“, hinter der Karlstr. steckt aber auch ein ÖV-Projekt.

Im **Passagehof** findet man verschiedene Nutzungen. Immer mehr Gastronomie macht ihn zum Treffpunkt, andererseits wird auch noch viel geparkt, legal und illegal im verkehrsberuhigten Bereich, wo man nur auf markierten Plätzen parken dürfte, und es gibt Poser-Durchgangsverkehr, den

*Impressionen vom Reallabor nördliche Karlstraße:*



*Kontraste ...*

*Fotos: Heiko Jacobs*



*Lesecke Prinz-Max-Palais, dahinter Außengastronomie*



man inzwischen nachts durch einen Poller versucht zu reduzieren, wenn der denn immer funktionieren würde.

Für das Reallabor wurden die Parkplätze deutlich reduziert und dafür provisorische Sitzcken installiert, zum einen mit den von anderen Stellen schon bekannten gelben Plastikteilen, zum anderen auch ein Holzkonstrukt, das sowohl als kleine Bühne, als auch als Sitzgelegenheit genutzt wurde.

Nach meinen Beobachtungen als Innenstadtbewohner, der zum Einkaufen öfters durch den Passagehof lief, wurden diese nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten rege zu etlichen Zeiten zum Aufenthalt unter den großen alten Bäumen genutzt. Dieses Reallabor kann man als Erfolg betrachten, ein Umbau brächte einen großen Gewinn für die innerstädtische Aufenthaltsqualität. Das scheint auch die Meinung aller Fraktionen zu sein, einige hätten den Versuch am liebsten sofort weitergeführt.

Anschließend wurde das Mobiliar in die **nördliche Karlstraße** verlegt für das nächste Reallabor: die Sperrung in der nördlichen Karlstraße zwischen Amalien- und Stephaniestraße. Nur noch Anlieger inklusive Lieferverkehr durften rein. In Höhe Stephanplatz wurden für Grün und Mobiliar etliche Parkplätze aufgehoben und die Taxis verlegt, weiter nördlich gab es weitere Installationen statt Parkplätze, wie eine Lesecke vor dem Prinz-Max-Palais, bestückt von der dortigen Jugendbibliothek, und Außengastronomie. Auf fast ganzer Länge wurden kleine Bäume in Töpfen aufgestellt. Radverkehr in der ansonsten nicht dafür freigegebenen Einbahnstraße war fast auf ganzer Länge erlaubt, nur vor der Apotheke sollte man in die Waldstraße abbiegen.

Als Zwischenergebnis aus eigenen Beobachtungen als Quasi-Anlieger (nur 100 m) funktionieren die gelben Sitzmöbel dort schlechter, für eine Aufenthaltsqualität müsste auf einigen Abschnitten wesentlich



mehr getan werden. Die Leseecke wird frequentiert. Der Durchgangsverkehr ist nach anfänglichen Problemen stark reduziert, ohne dass es auf anderen Straßen zu mir bekannten Problemen kam. Wirklich wundern tut das nicht, gibt es doch zum einen offenbar ein Verkehrsgutachten, das dies voraussagte, und zum anderen kommt man in Gegenrichtung schon Jahrzehnte ohne diese Verbindung aus. Nachgebessert wurde die Zahl der Rollstuhlparkplätze.



*Viel Grün auf dem „Münzplatz“(?) wäre möglich*



*Dort neben der Postgalerie würde die neue Haltestelle entstehen, nur weiter rechts als heute, dort wäre dann wohl weniger Grün als heute bzw. während des Labors.*

gungsverfahren „ÖRMI“ von Bürgern und Verbänden vorgeschlagen. „Was lange währt, wird endlich gut“? Hoffentlich!

Wahrscheinlich ist nicht nur ÖRMI der Motor der neuen Entwicklung, sondern auch der geplante Umbau mit Verlegung der **Haltestelle Europaplatz**. In der Planfeststellung der U-Strab wurde anfangs noch die Lage der künftigen oberirdischen Haltestelle offen gelassen, später sollte der Standort auf dem Platz beibehalten und der in der Karlstraße aufgehoben werden.

Offen ist beim Karlsruher Modell noch die Einfädung der Linien **S31/S32** in die Innenstadt statt sie am Hauptbahnhof enden zu lassen. Früher war geplant, dass sie am Gleisbauhof der DB ausfädelt, über die Kriegsstraße fährt und am Ettlinger Tor zum Hauptbahnhof abbiegt, was dank U-Strab nicht mehr geht. Der Umweg für Fahrgäste mit Ziel Hauptbahnhof wurde damals kritisiert, denn alte Studien zeigten, dass nördlich von Weingarten die meisten dorthin wollten. Inzwischen wurde und wird das ÖV-Angebot der „richtigen“ Eisenbahn (u. a. S-Bahn RheinNeckar + RE) ausgebaut, so dass dorthin genug alternative Verbindungen bestehen, während der Anschluss der City weniger gut geblieben ist. Deswegen greift man diese alte Idee wieder auf, diesmal mit Ziel Europaplatz über die Kriegsstraße ohne Ziel Hauptbahnhof. Wo sie enden soll, ist noch offen. Nötig wird aber für die Barrierefreiheit, da sie mit Zweisystem-Mittelflurbahnen gefahren wird, ein 55 cm hoher Bahnsteigteil zusätzlich zum 34 cm hohen Bahnsteig für die innerstädtischen Linien. Diesen „Buckel“ kennt man

Die Idee ist im übrigen wahrlich nicht neu. Nach dem ersten 1996er Bürgerentscheid zur U-Strab, als ich im VCD aktiv wurde, war eine meiner ersten Aufgaben die Teilnahme an der 2. Runde des städtischen „AK ÖV“, der Alternativen zur U-Strab suchen sollte. Teil der Unterlagen waren auch Konzepte zur Innenstadt, u. a. zwei Pläne „Zielkonzept zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt“ und „Schritte zur ...“, leider undatiert, aber vmtl. von Ende der 80er oder Anfang der 90er. Schon darin wurde die Umwandlung zur Fußgängerzone als „mittelfristige Maßnahme“ vorgeschlagen, wenn auch zwischen Karlstor und Akademiestraße, neben anderen Maßnahmen wie Passagehof und (sogar als „kurzfristig“) die westliche Kaiserstraße. An diese Ziele haben auch die Verbände und Bürger öfters erinnert, bspw. 2002 im Beteiligungsverfahren „City 2015“ vor dem zweiten Bürgerentscheid zur U-Strab, erst die Tage wurde ich von einer zufällig getroffenen Co-Teilnehmerin daran erinnert, dass wir alles so schon vor 20 Jahren vorgeschlagen haben. Ganz ähnliche Ideen wurden im Beteili-

aus der U-Strab, vom Gottesauer Platz und den Halten in der Kriegsstraße, wo man die Pläne noch passend dazu geändert hatte.

Auf dem Europaplatz selbst wäre die Haltestelle bzgl. Umsteigebeziehungen zur Tiefhaltestelle mit den darauf ausgerichteten Zugängen zwar besser aufgehoben, aber da ist nicht genug Platz, ein Zugang ist im Weg. Man könnte womöglich andere Lösungen finden, aber alle nur mit hohem Aufwand und wenig zufriedenstellendem Ergebnis, weswegen wir der von der Stadt im Planungsausschuss vorgeschlagenen Lösung, die Haltestelle „um's Eck“ in die Karlstraße zu verlegen, nach sorgfältiger Abwägung positiv gegenüberstanden. „Leider“ braucht ein barrierefreier Halt nach modernen Richtlinien in der Breite deutlich mehr Platz als heute, so dass diese Verlegung „leider“ nicht mit einem Verbleib des MIV-Durchgangsverkehrs kompatibel ist. Die von uns seit Jahrzehnten gewünschte Sperrung ist also nicht mehr weiter auf Protest von Autofahrern aufschiebbar, sondern wird



*Das Kaiserplatz-Dreieck wäre ohne Autos viel schöner.*

nun „alternativlos“ sein und daher relativ bald kommen. Je nachdem, wie künftig die Radfahrer dort fahren, wüssten wir uns wegen der Belieferung noch Nachbesserungen des Querschnitts.

Teil der vorgestellten Planung ist auch die zusammen mit der U-Strab geplante, aber noch fehlende Haltestelle zwischen Hirsch- und Leopoldstraße, die auch zwangsläufig die westliche Kaiserstraße beruhigen wird.



alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231  
76133 Karlsruhe  
Tel. 07 21 - 920 906-0  
Mo.-Sa. 10-19 Uhr  
[www.basislager.de](http://www.basislager.de)

Sie reduziert die heute durch Verlegung der Haltestelle Mühlburger Tor zu lang gewordenen Fußwege zum ÖV. Die nötigen Änderungen am Kaiserplatz sehen im Plan noch alles andere als gut gelungen aus, sie führen u. a. zu Gefahren für Radfahrer im

Gleisbereich, was wir monierten. Wünschenswert wäre auch eine Umgestaltung zumindest des südlichen Dreiecksplatzes in der Ecke des Kaiserplatzes, wo die Außen-gastronomie bisher über die Fahrbahn hinweg bedient werden muss. **Heiko Jacobs**

## Reinhold-Frank-Straße und Radverkehr?

In der Innenstadt geht's voran – an ihrem Rand eher nicht, da klemmt es weiterhin.

Die Reinhold-Frank-Straße ist Teil dessen, was man vor ein paar Jahrzehnten als Innenstadtring bezeichnete: Zirkel/Schlossplatztunnel, Waldhornstr., Fritz-Erler-Str., Kriegsstr., Reinhold-Frank-Str., Moltkestr., alles außer den letzten zwei **war** vierspurig, daher stand auch hier ein vierspuriger Ausbau auf dem Plan. Das wurde zum Glück verworfen, Allee und Vorgärten, wichtige Puffer für die Anwohner, überlebten diese „gefährlichen Jahrzehnte“ der Ausbauplanung. Inzwischen sind auch andere Teile des Rings zurückgebaut auf zwei Spuren.

Jahrzehntelang ungeklärt blieb dadurch aber auch das Schicksal des Radverkehrs. Hätte man beim Ausbau alles platt gemacht, hätte man wohl auch (für damals) „großzügige“ Radwege planen können, so blieben sie weiterhin viel zu schmal.

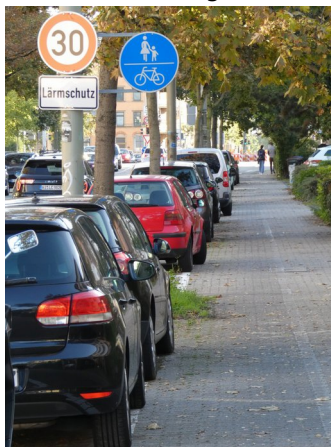
Schon 2010 fragte die Fraktion der Grünen nach dem Radverkehr, unter anderem: „Wenn die Autos abschnittsweise bis etwa 20 cm in den Radweg hinein abgestellt sind, wie weit ragt dann ein Fahrrad in den Gehweg hinein?“ Die Antwort der Stadtverwaltung lautete: „Wenn ein Auto 0,20 m in den 1,30 m breiten westlichen Radweg abgestellt wird, ragt der Radfahrer, unter Berücksichtigung von 0,75 m Sicherheitsbereich zum parkenden Kfz und 1,00 m Verkehrsraum des Radfahrers, 0,65 m in den Gehweg hin-



Südabschnitt Reinhold-Frank-Str.; Fotos: Heiko Jacobs

ein.“ Wie mag nur ein 60–70 cm breiter Radfahrer aussehen, der 65 cm in den Gehweg ragt, dabei aber immer noch auf dem Radweg führe? Eine **ziemlich schräge** Sache wäre das wohl ...

Auf zwei Lösungen kam man dann: Wenn der Radweg so schmal ist, dass der Radler eigentlich eh auf dem Gehweg fahren müsste, dann doch gleich zusammenwerfen! Also Linie am Anfang gelb durchge-x-t und die Schilder „getrennter Geh- u. Radweg“ gegen „gemeinsamer Geh- u. Radweg“ getauscht. Dass dieser „Taschenspielertrick“ zu Lasten der Fußgänger in der Praxis wegen der guten Erkennbarkeit der alten Trennung nicht viel ändert, sei's drum. Nachdem kurz danach ein Radfahrer an der Kreuzung Sophienstr., nun legal abseits der Radfart fahrend, mit einem Auto zusammenstieß,



Anderswo klappt's besser, hier stehen praktisch alle über die Linie, die alte Trennung G/R noch erkennbar.



Kreuzung Sophientraße, frisch rot eingelegt, Trennung

wurde es im Kreuzungsbereich aber schnell wieder zurückgeändert (Bild). An einigen Stellen wurde inzwischen das Pflaster getauscht, die Trennung ist dauerhaft weg.

Die andere Lösung war die Hoffnung, dass die Anlieger freiwillig ihren Puffer gegenüber dem Verkehr schmälern, um mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr zu bekommen. Das wollte niemand, nach rund 10 Jahren musste man nun das Scheitern dieser Hoffnung eingestehen.

Wieder stellten die Grünen im Frühjahr einen Antrag, nun auf Aufhebung aller Parkplätze in der südlichen Hälfte der Straße, denn die sind für viele heutige Autos zu schmal geworden, deswegen stehen sie an vielen Stellen deutlich über die Markierung hinaus und reduzieren damit noch mehr den sowieso zu geringen Platz für Fuß und Rad. Außerdem sollte das Parken in einigen Vorgärten unterbunden und in einem zweiten Schritt die Straße komplett umgeplant werden mit den Regelbreiten. Laut Stellungnahme der Stadt wären Regelmäße aber sehr raumgreifend. Statt heutiger 18 m mit Bestandsschutz wären 23 m inklusive Parkierung nötig, also auch Eingriffe in Baumbestand und Vorgärten.

Der Antrag sorgte natürlich für deutlichen Widerstand aus den Reihen der Autofahrer. Die CDU stellte den Gegenantrag, dass ein Neumalen des Trennstriches zu den Parkplätzen, mehr Kontrollen und Grünschnitt völlig ausreichen würden. Außerdem gäbe

es für Radfahrer ja schon genügend Ausweichrouten während sie für Autofahrer alternativlos wäre und Bäume seien wichtig.

Die Fraktion FW/FÜR (Freie Wähler und Für Karlsruhe) machte einen Alternativvorschlag für eine komplett andere Verteilung von Fahrbahnen, Radwegen und Parken, dem ich aber keine Chancen einräume. Eine Idee des ADFC, leider nur aus einem Zwischenentwurf ihrer Stellungnahme, würde ich als realistischer ansehen.

Der VCD hat in seiner Stellungnahme auf die VwV-StVO hingewiesen: „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“ Ruhender Verkehr kommt hier nicht vor, der steht demnach an letzter Stelle noch hinter dem fließenden Verkehr und beide zusammen hinter der Verkehrssicherheit.

Die Bäume und Vorgärten sehen wir als erhaltenswert an, durchgehend breitere Rad- und Gehwege werden problematisch auch

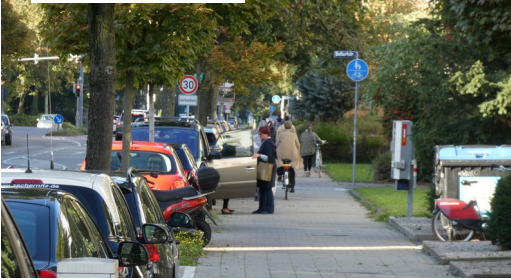
die Lösung

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



**RAD+TAT**  
DER KARLSRUHER RADLADEN

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



*Nutzungskonflikte im neu gepflasterten Abschnitt*

bei Wegfall von Parkplätzen, immerhin entfällt die Gefahr sich öffnender Autotüren und es schafft Abschnitte zum Überholen, das wäre schon ein hinreichender Grund, denn auch kleine Verbesserungen an unmöglichen Radwegen nützen!

„Um die Ecke“ (Gelände Kriegsstraße 200, das sich bis fast zur Sophienstraße zieht)

läuft übrigens gerade ein Bebauungsplanverfahren, warum nicht dort noch eine Quartiersgarage einfügen? Und muss man in die Belfort- und Viktoriastraße abbiegen können? Dort könnte man die Spurenzahl reduzieren und Parkplätze verschieben.

In die Irre führt der CDU-Hinweis auf vorhandene Alternativrouten. Zum einen liegen an dieser Straße bzw. in deren Verlängerung Ziele und Quellen des Radverkehrs, auch diese brauchen eine sichere Führung. Zum anderen ist bei vielen potentiellen Alternativen noch viel im Argen, sie stehen teils noch nicht im nötigen Standard oder überhaupt zur Verfügung. Radverkehr ist zudem umwegempfindlich. Ein „Entweder-Oder“ wäre falsch, nur „sowohl als auch“ ist die richtige Lösung. **Heiko Jacobs**

## ... und Niederländische Schutzkreuzungen?

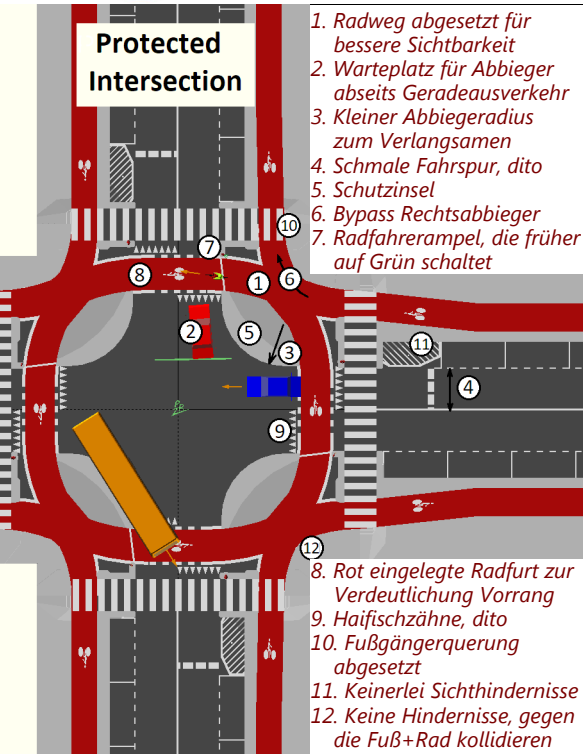
Teil des im Artikel zuvor behandelten Grünen-Antrags war, den *Umbau der Kreuzungen am Mühlburger Tor und der Kriegsstr. zu einer sogenannten Schutzkreuzung nach niederländischem Vorbild zu prüfen. Was ist das überhaupt, welche Vor- und Nachteile haben sie, auch aus Sicht der Fachwelt, wo kommen sie wirklich her?*

Gefährlich für Radfahrer sind vor allem die Stellen, wo sich die Wege verschiedener Verkehrsmittel kreuzen, also vor allem an Kreuzungen und Grundstückszufahrten.

Wenn Radverkehr auf eigenen Wegen geführt wird, war das **Paradigma der Planer in den letzten Jahrzehnten, die Radfahrer möglichst nahe am Autoverkehr zu führen**, damit nichts die Sicht zwischen beiden behindert, denn fehlende Sicht oder das „Vergessen“, auf andere, nicht sofort Sichtbare zu achten, ist das Hauptproblem. War ein Radweg zuvor durch Grün oder Parker abgesetzt, hat man ihn daher zur Fahrbahn hin verschwenkt. Das musste rechtzeitig vorher geschehen. Damit sich auch Fußgänger und Radfahrer nicht ins Gehege kommen, wird der Radweg vor der Fußfurt zur Radspur, denn Fußgänger war-

ten gewohnheitsmäßig am Bordstein, ohne diesen Trick im Zweifel mitten auf dem Radweg. Radfahrer, die geradeaus wollen, fahren gerade und flott über die Kreuzung, rechtsabbiegende Radler können sich aber nicht „hintenrum vorbeischummeln“, sondern warten ggfs. an der Ampel. Linksabbieger sind ein Problem, da sie entweder für das direkte Abbiegen durch den Verkehr eine Abbiegespur erreichen müssen, dann aber in einem Zug abbiegen, oder indirekt abbiegen müssen, was auch nicht immer gut eingerichtet wurde. Häufig finden sich Geradeausradfahrer zwischen Autospuren wieder, oft kein Wohlfühlgefühl.

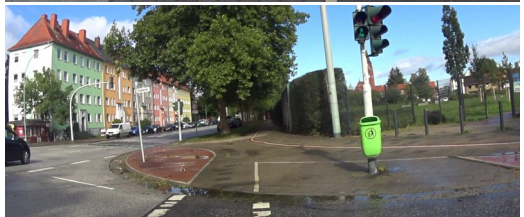
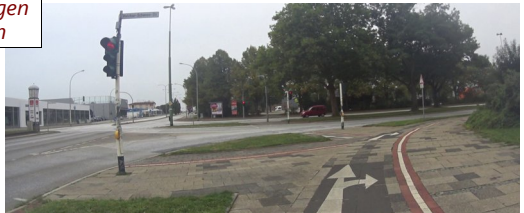
Die angeblich **niederländische Schutzkreuzung geht den genau anderen Weg**: Radfahrer werden von der durchgehenden Fahrbahn gegebenenfalls sogar weggeschwenkt. Geradeausfahrende Radler werden so gebremst, aber immer auf eigenem Weg, Rechtsabbieger tun dies ampelfrei, Linksabbieger quasi indirekt ohne Fahrspurwechsel mitten im Autoverkehr. Immer vorausgesetzt, der Knoten ist größer und alle vier Richtungen haben Radwege o. ä. Bisher klingt das teils nicht schlecht.



Protected\_intersection\_features.png von Pierre Rouzeau (PRZ) auf wikimedia commons, Lizenz CC-by-sa 4.0  
Prinzip der geschützten Kreuzung; Übersetzung: Jacobs

**... und in den Niederlanden?** In der städtischen Stellungnahme wurde aus einem Papier der FGSV<sup>1)</sup> zusammengefasst: „Schutzkreuzungen seien demnach vor allem mit Nachteilen für den Fußverkehr verbunden. Außerdem würden valide Erkenntnisse zur Sicherheitswirkung fehlen, da diese Variante der Radverkehrsführung an innerörtlichen Kreuzungen in den Niederlanden bislang eher selten umgesetzt wurde. Es seien auch keine Evaluationen dazu aus den Niederlanden bekannt.“ Warum überhaupt „niederländisch“? Diese Bezeichnung (oder „Dänemark“) steht bei uns quasi für erfolgreichen und vor allem sicheren Radverkehr. Erfolgreich ja, aber an der besseren Sicherheit gibt es Zweifel auf Basis des Vergleichs von (tödl.) Unfällen. Laut UDV sind sie 2017 pro Einwohner und auch nach Fahrleistung in den Niederlanden deutlich höher als in Deutschland und Dänemark<sup>2)</sup>, auch ein weiterer Vergleich im Netz kommt zu diesem Ergebnis.<sup>3)</sup>

**Ist diese abgesetzte Geometrie neu?** Aus dem Raum Karlsruhe kenne ich sie nicht, aber in Netzdiskussionen über Radverkehrssicherheit sehe ich (neben der anderen, auch bei uns bekannten Kreuzungsform mit Dreiecksinseln und „freilaufenden Rechtsabbiegern“) bundesweit immer wieder Beispiele mit abgesetzten Radfurten ganz ähnlich wie bei den Schutzkreuzungen. Aus meiner alten Heimatstadt Bremerhaven kenne ich aus eigener Erfahrung sehr ähnliche Geometrien. Unterschiede zwischen „alter deutscher“ und „neuer niederländischer“ „Schutzkreuzung“: Bei ersteren in der Regel Radwege auf Gehweghöhe und ohne „Zebra“, Schutzinseln nicht mit Bordsteinen, außerdem unterschiedlich große Radien und Absetzungen, nicht immer in „Pkw-Länge“. Letztere könnten durchaus relevant sein, der Rest eher nicht.



Ähnliche Geometrien bspw. in Bremerhaven; Actioncam-Ausschnitte 2018: Heiko Jacobs

## Das Mantra „Radverkehr in den Niederlanden ist sicherer“ sollte daher hinterfragt werden

und damit auch alles, was als „niederländisch“ verkauft wird: Ist es wirklich sicherer? Passt es auch zu uns in Deutschland? Und man muss Pkw und Lkw unterscheiden. Ein rechtsabbiegender Pkw ist bei Erreichen einer weit abgesetzten Furt schon recht weit rum, man kann durch die vorderen und hinteren Seitenfenster oft einen brauchbaren direkten Blick auf den Radverkehr haben. Ein großer Lkw (/Bus) ist dagegen dort noch mitten im Abbiegen und hat nur die Sicht aus einem kleinen Seitenfenster, seine Spiegel zeigen dann irgendwo hin, bei Aufliegern bspw. auf die Lkw-Seitenwand, aber nur noch begrenzt zum Radweg. Auch moderne Abbiegeassistenten scheinen wegen der schlechteren Winkel etc. zu versagen, so erste Ergebnisse der Unfallforscher der UDV<sup>4)</sup>. Ein weiteres Problem in Deutschland: Bei Absetzungen von mehr als 5 m wird Radfahrern regelmäßig per kleiner Schilder „Vorfahrt gewähren“ der Vorrang vor Abbiegern genommen, deutsche Autofahrer sind es so nicht mehr gewohnt, dort noch mit bevorrechtigten Radfahrern zu rechnen, zumal es für sie so aussieht, er würde auch rechts abbiegen, er fährt ja erst kurz vorher wieder „nach links“ zum Geradeausfahren. Hinzu kommt, dass Fußgänger und Radler und diese untereinander sich unregelmäßig kreuzen, ungünstig für Fußgänger, insbesondere mit Handicap, bei hohem Fuß- oder Radverkehr steht man sich gegenseitig im Weg.

## Liegt der angebliche Sicherheitsvorteil ganz woanders?

Beim UDV findet sich verstreckt der Hinweis, dass in den Niederlanden die Ampelschaltung oft anders ist: Die **Ampeln** der rechtsabbiegenden Autos und die der Radfahrer werden seltener, wie in



*Bsp. Niederlande, Amsterdam, Plesmanlaan: Hier (nicht überall!) mit getrennter Ampelschaltung: Abbieger Rot, Radfahrer Grün (evtl. sogar Rundum-Grün?); Foto: Mappillary, User amsterdam, 4.7.2017, Lizenz CC-by-sa 4.0*

Deutschland oft zu finden, nahezu gemeinsam, bestenfalls mit etwas Vorlauf für Rad+Fuß, sondern öfter **getrennt geschaltet**. Dann kommt es natürlich kaum zu Unfällen, aber das funktioniert auch bei anderen Geometrien ohne Verschwenkung und mischen von Rad+Fuß. Aber eine andere Ampelschaltung muss man erst mal wollen und einrichten können, denn sie geht zu Lasten der Leistungsfähigkeit der Kreuzung, Autos und auch Rad+Fuß hätten weniger Grünzeit. Und es braucht evtl. Platz für Rechtsabbiegespuren, wie auch die geschützte Kreuzung selbst durch die Absetzung Platz braucht, der vor allem innerstädtisch nur selten vorhanden ist. Damit sind wir schon **beim Hauptproblem aller Kreuzungsdesign: beim faulen Kompromiss**. Genauso, wie heute schon „unser“ Design oft verhunzt wird, weil die Spuren zu schmal sind oder das Ranschwenken an die Fahrbahn wegen Parkern/Bäumen zu spät erfolgt etc., wird der „faule Kompromiss“ auch „niederländische“ Schutzkreuzungen treffen und das schon in den Niederlanden selbst mit Unfällen. Bevor man sich daran versucht, immer neuere Designs zu verhunzen, sollte man zunächst die angeblichen **Vorteile in der Forschung verifizieren** und deren Umsetzbarkeit auf lokale Verhältnisse prüfen und auch „unser“ Design verbessern, insbesondere beim Linksabbiegen. **Heiko Jacobs**

## Quellen und Links:

<sup>1)</sup> [fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/26501.v.pdf](https://fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/26501.v.pdf)

<sup>2)</sup> [udv.de/udv/themen/radverkehrssicherheit-in-deutschland-niederlande-und-daenemark-81676](https://udv.de/udv/themen/radverkehrssicherheit-in-deutschland-niederlande-und-daenemark-81676)

<sup>3)</sup> [radunfaelle.wordpress.com/vergleiche-de-nl/](https://radunfaelle.wordpress.com/vergleiche-de-nl/)

<sup>4)</sup> [udv.de/udv/themen/kreuzungen-nach-niederlaendischem-vorbild-verschlechtert-sicht-fuer-lkw-81518](https://udv.de/udv/themen/kreuzungen-nach-niederlaendischem-vorbild-verschlechtert-sicht-fuer-lkw-81518)

[udv.de/udv/udv-blog/-geschuetzte-kreuzung-sinn-oder-unsinn-76752](https://udv.de/udv/udv-blog/-geschuetzte-kreuzung-sinn-oder-unsinn-76752)

[darmstadtfaehrtrrad.org/?p=671](https://darmstadtfaehrtrrad.org/?p=671)

[mobilogisch.de/41-ml/artikel/265-niederlaendische-kreuzungen-rechtsabbieger.html](https://mobilogisch.de/41-ml/artikel/265-niederlaendische-kreuzungen-rechtsabbieger.html)



# TERMINE

**Umweltzentrum  
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post   
DIALOGPOST

**76133 Karlsruhe, geöffnet:**

**Di. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

**Mi. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

**Do. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

## Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

### Montag: BUZO-AG Verkehr

In der Regel jeden Montag ab 19:30 Uhr  
Infos über Ort 0721 / 38 05 75, Treff oft  
im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

### Dienstag: VCD-Monatstreffen \*)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:  
6.12., 7.2., 7.3., 4.4., 2.5., 6.6., 4.7., 1.8., 5.9., 10.10.,...

### VCD-Stammtisch

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

### Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN \*)

Jeweils am zweiten Donnerstag im Monat,  
19:30 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

### 25.11., 30.12., 27.1., 24.2., 31.3., 28.4., 26.5., ...

**Critical Mass** – verkehrspolitische Radtour,  
Kronenplatz, letzter Fr. im Monat, 18 Uhr, s. a.  
[cm-ka.de](http://cm-ka.de) [facebook.com/CriticalMassKarlsruhe](https://facebook.com/CriticalMassKarlsruhe)

Öffnungszeiten/Termine unter Corona-Vorbehalt,  
\*) ggfs. online! Besser vorher Anruf/Mail, s. a. S. 2

## Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 69,- €  
(je incl. 2-3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

**Aktionen von Fridays for future und  
Karlsruhe for future** → [fffka.de](http://fffka.de) und  
[klimabuendnis-karlsruhe.de](http://klimabuendnis-karlsruhe.de)

### 25.–27. November 2022 Runterfahren!

Sitzblockade beim AKW Neckarwestheim ge-  
gen Laufzeitverlängerungen. [runterfahren.org](http://runterfahren.org)

### 28. November 2022 Unser Boden, unser

**Erbe.** Film im Bürgersaal, Begegnungsstätte  
Grötzingen, 19–21 Uhr. Veranstalter Natur-  
treff Grötzingen, [naturtreff-groetzingen.de](http://naturtreff-groetzingen.de)

### Bis 30. November 2022 ADFC-Fahrrad- klima-Test [fahrradklima-test.adfc.de](http://fahrradklima-test.adfc.de)

### 12. Dezember 2022 Klimagerechtigkeit –

**Was ist das und wie kommen wir dahin?**  
Workshop des Klimakollektiv Karlsruhe  
(KliKo), Jubeez-Café am Kronenplatz, 19 Uhr.

### 19. Januar 2023 Klima, Kohle und Armuts-

**bekämpfung** – Herausforderungen für  
Klimapolitik in Entwicklungs- und Schwellen-  
ländern. Vortrag Prof. Dr. Jan Steckel am  
Colloquium Fundamentale des KIT.

### 21. Januar 2023 Reparaturcafé, Reparieren

statt Wegwerfen und Ressourcen schonen,  
in der Oststadt, leih-lokal, Anmeldung unter  
[reparaturcafe-karlsruhe.de](http://reparaturcafe-karlsruhe.de)

### 23. April 2023 Conservation gardening –

private Gärten als Zufluchtsort für seltene  
Pflanzen. Botanischer Garten am KIT, Anmeld.  
unter [kit-gartenfreunde.de/veranstaltungen](http://kit-gartenfreunde.de/veranstaltungen)

Wegen der bei Druck nicht genau vorhersag-  
baren Corona-Lage besser vorher nachfragen!

**Kais Bio Pizza**

Öko-  
logisch

Bio-  
logisch

**Brückenrestaurant**  
Fritz-Erler-Str. 1-3, 76133 KA  
S-Bahn Haltestelle Kronenplatz  
[kais-pizza.de](http://kais-pizza.de)

**Lieferservice**  
ausschließlich mit dem Rad  
und in Mehrwegverpackungen  
**0721-373734**