

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 12. Jg.

2/14

Juli – Oktober 2014



Beetgeflüster

Bäume pflanzen

Südumfahrung Hagsfeld

Räumliches Leitbild für Karlsruhe

S-Bahn Germersheim

...



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Inhalt:

Vorwort.....	3
Neues aus BUZO und Umweltzentrum.....	4
Bäume pflanzen gegen die Flut.....	5
Ist „Nachverdichtung“ wirklich eine gute Lösung für eine wachsende Stadt?.....	6
Willkommen Nationalpark.....	6
Beetgeflüster.....	7
Vorstoß für gutes Angebot auf der Bahn von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe..	8
Engpass zwischen Karlsruhe und Rastatt.....	9
Falsche Fahrplandaten.....	9
Trans-PAMINA – Öffentlicher Nahverkehr ohne Grenzen.....	10
Räumliches Leitbild für Karlsruhe in Arbeit.....	11
Südumfahrung Hagsfeld.....	14
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, U. Haack,
H. Jacobs, M. Müller, M. Schacht

Titelbild: Noch freie Landschaft!

Hier soll aber nach Beschluss des Gemeinderates das völlig überflüssige Anschlussrohr für die Südumfahrung Hagsfeld hin, statt auf der anderen Seite der Tram zu bleiben (im Hintergrund, siehe Seite 14).

Für andere ist diese Stelle dagegen Startpunkt eines grünen Landschaftsbandes auf der alten Nordtangentialtrasse mit Rad-schnellweg etc. (siehe Seite 11 zum räumlichen Leitbild).

Foto: Heiko Jacobs

Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, E-Mail: redaktion@umverka.de Web: www.umverka.de bzw. jeweils: **verein@umverka** **verein.umverka.de** Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (BUZO); Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Karlsruhe, alle Herausgeber: Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75, Spenden:

Verein:	0721/	SEPA /IBAN = DEXX+BLZ+Kontonr.	(BIC)
BUZO	38 05 75	DE74 6605 0101 0009 2423 55	KARSDE66
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr. Bezugspreis ist im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier, 100% Altpapier. Druck: Druckcooperative, Steinstr. 23, 76133 Karlsruhe. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

Liebe Leserinnen und Leser,

Es gibt nicht nur einen neuen u&v, sondern in ganz Baden-Württemberg auch neue Kreis- und Gemeinderäte. **Neue Leute, neue Politik**, besser oder schlechter? Das ist die große Frage, die wir leider nicht für unser ganzes Verbreitungsgebiet beantworten können. Die Änderungen für Karlsruhe sind in der Seitenmitte dargestellt: Wesentliches ändert sich wohl nicht. Wenn man berücksichtigt, dass auch der OB eine Stimme hat, sollte man 25 Räte hinter sich scharen, um etwas durchzusetzen. Weder der klassische „bürgerliche Block“ (CDU/FDP), noch der klassische „linke Block“ (SPD/Grüne/Linke) hat diese Mehrheit alleine – Es kommt auf die Kleinen an. Aber mit etwas Glück kann evtl. das in Sachen Umwelt und Verkehr meistens in unserem Sinne entscheidende „linke Lager“ die Mehrheit bekommen. Die Wahrscheinlichkeit dafür hat sich nun wohl dadurch erhöht, dass sich KAL, Piraten und PARTEI zu einer Fraktion zusammenschlossen, wenn auch ohne „Fraktionszwang“, wie diese betonten, so dass die Praxis zeigen muss, ob sich auch langfristig eine stabile „Umweltmehrheit“ ergibt. Anhand der Wahlprüfsteine 2009 und 2014, siehe u&v-Webseite, kann man die Themen „auszählen“, bspw. zur Rheinbrücke: Da war 2009 die FDP noch gegen eine Brücke auf Karlsruher Gemarkung, 2014 dafür! Hat ihr nicht geholfen ... „Brücke, aber woanders“ findet sich aber noch bei anderen Gruppen. Die neu reingewählte AfD positioniert sich laut Blogseite interessanterweise gegen eine zweite Autobrücke (aber für eine Umfahrung Knielingens inklusive Nordtangente mit Hardtwaldtunnel ...). Summiert sind es nun 16 statt 14 Anhänger einer zweiten Brücke, das reicht bei weitem nicht: Gut! Von der reinen Brückenfrage abgesehen lesen sich das Programm der AfD und deren Plakate aber, als stünde das „A“ für „Auto“: Schlecht ...

Zurück zum u&v: Wie üblich starten wir im BUZO-Teil mit Umwelt- und Naturthemen

wie mit Berichten über die **Baumpflanzaktion** gegen den Klimawandel und gegen das daraus oft resultierende Hochwasser. Das Thema **Urban Gardening** mitsamt Second-Hand-Gärten war schon öfters Thema im u&v und begegnet uns auch diesmal wieder mit **sozialen Gärten** und Aktuellem beim Urban Gardening.

Das Thema **Stadtentwicklung** kommt in zwei Beiträgen vor, zum einen im Plädoyer gegen zu viel **Nachverdichtung** im BUZO-Teil, zum anderen im Bericht im VCD-Teil über die Planungswerkstatt für ein neues **Räumliches Leitbild** für Karlsruhe mit der spannenden Frage, in welche Richtung sich unsere Stadt an welchen Standorten entwickeln soll.

Der Rest des u&v widmet sich Verkehrsthemen. Pro Bahn engagiert sich für Angebotsverbesserungen auf der Strecke zwischen **Germersheim** und Karlsruhe und berichtet in einem weiteren Artikel über die mangelhafte Qualität der **Fahrpläne**. Außerdem gibt es eine kleine Reaktion auf die VCD-/Pro-Bahn-Initiative zum Engpass im Anschluss an den Rastatter Tunnel. Ebenfalls beteiligt sind die Verbände an der Initiative **Trans-Pamina** für mehr grenzüberschreitenden Nahverkehr, der diesmal aus der Perspektive des **grenzüberschreitenden Radverkehrs** betrachtet wird, der davon auch profitiert.

Mit der Frage, wie man möglichst viel Geld für möglichst wenig verkehrlichen Nutzen versenken kann, beschäftigt sich der letzte Artikel zum Thema **Südfahrt Hagsfeld**, die zwar unbestritten sinnvoll ist, aber doch nicht so!

Abschließend sei noch auf die Rückseite verwiesen, wo sich nicht nur wieder interessante Termine finden, sondern auch die erweiterten **Öffnungszeiten**, die sich dadurch ergeben, dass nun auch der NABU seine Heimat im Umweltzentrum gefunden hat.

Viel Spaß beim Lesen des 35. Heftes des umwelt&verkehrs wünschen:

John Michel *Heiko Jacobs* *J. Müller*

	AfD 3
FDP 6	FDP 3
CDU 14	CDU 13
GfK 2	GfK 2
2 FW	FW
KAL 3	PARTEI 3
	KAL 2
	Piraten 2
Grüne 10	Grüne 9
SPD 10	SPD 10
Linke 2	Linke 2

*Sitzverteilung
Gemeinderat
von Karlsruhe
2009/2014;
Grafik:
Heiko Jacobs*

Neues aus der BUZO und dem Umweltzentrum

Wie bei allen wichtigen Wahlen in den letzten Jahren haben die Umweltverbände auch dieses Mal wieder Wahlprüfsteine aufgestellt und die Parteien um Beantwortung gebeten. Das Alles hat viel Zeit und organisatorischen Aufwand erfordert, wobei die BUZO maßgeblich an der Koordination und der VCD an der medialen Aufarbeitung beteiligt waren. Die Ergebnisse sind unter umverka.de/wahl im Internet zu finden und können gegebenenfalls zum Vergleich zwischen Gesagtem und Gemachtem herangezogen werden. Auch am Zustandekommen der obligatorischen Podiumsdiskussion im Zieglersaal mit Kandidaten von diesmal 9 Listen war die BUZO koordinierend beteiligt. Die Veranstaltung war gut besucht, fand in den Medien aber leider keine Erwähnung.



Vorstellung der Wahlprüfsteine der Umweltverbände beim Pressegespräch am 6. Mai 2014; Foto: Uwe Haack

Die Wahl ist nun vorbei, der neue Gemeinderat im Amt, die Kommunalpolitik ist viel bunter geworden, und einen Spaßvogel mit Stadtratsehren haben wir nun auch. Wie sich das politisch entwickelt, macht neugierig, denn bei der jetzigen Machtbalance ist es durchaus möglich, dass ausgerechnet ein Spaßvogel das Zünglein an der Waage bildet, entscheidenden Einfluss auf wichtige Abstimmungsergebnisse nehmen kann.

Anfang Mai ist der NABU Karlsruhe bei uns eingezogen und hat jetzt im Umweltzentrum seine Geschäftsstelle. Das Platzproblem konnte durch einige Umräummaßnahmen entschärft werden. Auch die Schreibtischfrage



Lebhafter Meinungsaustausch bei der Podiumsdiskussion mit unseren KommunalpolitikerInnen zu Umweltthemen am 9. Mai im Zieglersaal; Foto: Uwe Haack

wurde geklärt, ADFC und VCD teilen sich einen Schreibtisch, was wegen unterschiedlicher Anwesenheitszeiten – VCD vormittags, ADFC nachmittags – reibungslos funktioniert.

Mit dem NABU kann das Umweltzentrum sein Beratungs- und Informationsangebot um einen weiteren Themenbereich vergrößern und damit weiter an Bedeutung gewinnen. Die neuen Öffnungszeiten haben wir auf der Rückseite der u&v bekannt gegeben.

Das Trans-PAMINA-Projekt unter Beteiligung von Pro Bahn, VCD und BUZO wird kontinuierlich fort gesetzt. In Vorbereitung befindet sich ein Weißbuch zum grenzüberschreitenden Verkehr. Ein Faltblatt mit dem Titel „Trans-PAMINA, ÖPNV ohne Grenzen“ liegt im Umweltzentrum zur Verbreitung bereit. Schauen Sie mal rein, machen Sie mit!

Uwe Haack

kaiserstraße 50
... zwischen marktplatz
und kronenplatz
tel. 07 21 / 3 50 58 58
www.cafe-pan.com
mo – fr 11 – 19 uhr
sa 12 – 17 uhr

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice

*auf Wunsch vegan

Café Pan

B'io
zutatenaus kontrolliert biologischem anbau

Bäume pflanzen

Mehr als 50 Tote, 1.500 zerstörte Häuser und Hunderttausende, die evakuiert werden mussten. Die Bilanz des Jahrhunderthochwassers auf dem Balkan im Mai 2014 stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Der Südwesten Englands und Teile von Wales standen im Januar und Februar wochenlang unter Wasser. Im Mai und Juni 2013 überschwemmte ein Jahrhunderthochwasser große Teile Mitteleuropas. Das letzte Jahrhunderthochwasser lag zu diesem Zeitpunkt noch keine 11 Jahre zurück. Die Maßnahmen, die man seit 2002 gegen das Hochwasser ergriffen hatte, zeigten die zu erwartenden Wirkungen. Orte, die neue Deiche angelegt und alte erhöht hatten, blieben von den Fluten verschont. Die neuen und höheren Deiche gingen allerdings zu Lasten der Unterlieger. Dort kam das Wasser schneller und noch in größeren Mengen an. Im Ergebnis wurden die Probleme damit vielerorts nicht gelöst, sondern nur verlagert.

Die Kosten des Hochwassers sind enorm. Allein der von Bundesregierung und Bundesländern nach der Flut 2013 aufgelegte Hilfsfonds zur Schadensbeseitigung umfasst 8 Milliarden. Die Ausgaben für die Bekämpfung der Flut sind dort nicht enthalten. Und viele Schäden werden auch nicht ersetzt. Dennoch hat sich auch nach dieser Flutkatastrophe immer noch nicht die Erkenntnis durchgesetzt, dass effektiver Hochwasserschutz letztlich nur beschränkt durch Deiche zu gewährleisten ist. Schon die Wiedergewinnung von Retentionsräumen hat sich in den letzten Jahren vielerorts als schwierig erwiesen. Die Konsequenzen aus den ständig zunehmenden Hochwassern müssten allerdings viel weitreichender sein. Dass man dafür den Klimawandel endlich ernst nehmen müsste, wird von der Politik und der Öffentlichkeit weitestgehend ignoriert. Stattdessen hat der CO₂-Ausstoß in Deutschland 2013 wieder deutlich zugenommen. Die Energiewende wird ausgebremst.



Pfarrer Thomas Ehret und Amelie unterstützen mit den übrigen 39 Ministranten der Pfarrei Christkönig die Aktion. Sie finanzieren aus eigener Tasche gemeinsam 6.000 neue Bäume, die von den Partnern von Plant-for-the-Planet gepflanzt werden;

Foto: Markus Müller

gegen die Flut

Autos werden immer größer und der deutsche Steuerzahler subventioniert weiterhin Jahr für Jahr den Flugverkehr als das mit Abstand klimaschädlichste Verkehrsmittel mit zweistelligen Milliardenbeträgen.

Doch wo die Politik und die Erwachsenen versagen, nehmen Kinder und Jugendliche den Klimaschutz selbst in die Hand. Ihr Motto: „Während andere diskutieren, pflanzen wir Bäume“. Die Initiative dazu ging 2007 vom damals 9-jährigen Felix Finkbeiner aus. Als er ein Referat über die Klimakrise halten musste, forderte er anschließend seine

Schulfreunde und später alle Kinder der Welt auf, in jedem Land der Erde eine Million Bäume zu pflanzen. Mittlerweile sind die Ziele weit höher gesteckt. Jeder Mensch weltweit soll 150 Bäume pflanzen. 1.000 Milliarden Bäume sollen so bis 2020 zur Bindung des Kohlendioxids beitragen. Das „Pflanzen“ wird dabei einfach gemacht. Für jeden gespendeten Euro pflanzt die von Kindern und Jugendlichen selbst geführte Organisation Plant for the Planet einen Baum irgendwo in der Welt. Doch die jungen Aktivisten fassen durchaus auch selbst mit an. Im vergangenen Jahr pflanzte eine Gruppe Rüppurrer Ministranten im Wald von Hohenwettersbach 51 Bäume. Es folgten eine Fahrrad-Aktion „2 Pedale = 1 Baum“ und beim Gemeindefest ein vegetarisches Essensangebot, mit dessen Erlös weitere Bäume finanziert wurden. Gleichzeitig informierten die „Minis“ über den Zusammenhang zwischen Fleischkonsum und Klimawandel. Weitere Aktionen sind in Vorbereitung. Die „eigenen“ 150 Bäume für jeden wollen die jungen Aktiven übrigens vom eigenen Taschengeld finanzieren. Da sollten wir Erwachsene nicht nachstehen.

Reiner Neises

Siehe auch: plant-for-the-planet.org
www.mm65.de/mini/plant.html

Ist „Nachverdichtung“ wirklich eine gute Lösung für eine wachsende Stadt?

Karlsruhe ist eine Stadt, die entgegen dem Bundestrend immer noch wächst. Deshalb werden hier auch weiterhin neue Wohnungen und Gewerbeeinrichtungen benötigt. Der damit einhergehende Flächenverbrauch und die Flächenversiegelung sind allerdings ein großes Umweltproblem, das hier im „Umwelt & Verkehr“ auch schon in anderen Beiträgen behandelt wurde. Als Lösung für dieses Problem wird allgemein eine „Nachverdichtung“ angesehen, also eine Nutzung von bisher freigebliebenen Restflächen in den bebauten Stadtgebieten. In diesem Sinne äußerten sich beispielsweise auf einer Podiumsveranstaltung zur Kommunalwahl alle anwesenden Vertreter der kandidierenden Parteien, als sie danach gefragt wurden, wie sie die wachsende Stadt gestalten wollen. Aber ist dies wirklich eine gute Lösung?

Der Ansatz der Nachverdichtung geht davon aus, dass unbebaute Freiflächen im Stadtgebiet keinen zu schützenden Wert haben und deshalb ruhig bebaut werden können. Das ist aber eine Fehleinschätzung! Grüne Freiflächen haben gerade in dicht bebauten Gebieten einen ganz erheblichen Wert für die Lebensqualität der dort wohnenden oder arbeitenden Menschen. Niemand möchte in einer Stadt leben, in der alle Freiflächen zugebaut sind und die nur noch aus Beton, Stein und Asphalt besteht. Man stelle sich beispielsweise vor, wie es wäre, wenn der Grünzug in der Südstadt oder die Hildapromenade in der Weststadt noch zugebaut werden. Diese beiden genannten Grünzüge sind zwar wohl tabu, aber die vielen kleinen anderen namen-

losen Freiflächen, die für eine Nachverdichtung infrage kommen, haben ebenfalls einen großen Wert für die lokale Lebensqualität. Auf solchen Flächen können Kinder spielen, man kann dort eine gärtnerische Nutzung durch die Nachbarschaft ermöglichen, wie es die Initiative „Fächergärtner“ bereits an einigen Stellen tut, oder man erfreut sich einfach an der grünen Insel im Häusermeer.

Bezüglich des Flächenverbrauchs und der Flächenversiegelung ist eine Nachverdichtung auch kein großer Vorteil gegenüber einem Neubaugebiet. Denn ob ein neues Haus auf einer Freifläche in der Stadt gebaut wird oder auf einem Maisacker am Stadtrand, es wird immer die gleiche Fläche benötigt, abgesehen von der am Stadtrand eventuell noch erforderlichen Erschließungsstraße.

Besonders ärgerlich ist es, wenn eine Freifläche als „Filet-Grundstück“ bezeichnet wird, wie beispielsweise am Tivoli, und offenbar hauptsächlich deshalb bebaut wird, weil die Stadt und der Investor damit viel Geld verdienen können. Muss man wirklich alles zu Geld machen? Kann man es sich wirklich nicht leisten, auf einem solchen Filet-Grundstück einfach eine Grünanlage zu gestalten? Darum: Bitte bremst die Nachverdichtung und erhaltet unsere grünen Inseln in der Stadt!

Wolfgang Melchert

Willkommen Nationalpark

Seit dem 1. Januar 2014 hat Baden-Württemberg im Nordschwarzwald offiziell seinen ersten Nationalpark bekommen: Zwei Teilgebiete, ein größeres am Ruhestein und ein kleineres rund um den Hohen Ochsenkopf, sum-



BUZO-Willkommenstour im neuen Nationalpark Schwarzwald am 25. Mai 2014; Foto: Martin Schacht

mieren sich auf eine Fläche von 10.062 Hektar und überschreiten damit die für einen Nationalpark erforderliche Mindestgröße von 10.000 Hektar nur knapp. Das gesamte Gebiet befindet sich innerhalb des bereits bestehenden Naturparks Schwarzwald Mitte/Nord. Im Naturschutzzentrum Ruhestein entsteht der Dienstsitz der Nationalparkverwaltung, die in den kommenden Jahren weiter ausgebaut und vergrößert wird und künftig die schrittweise Entwicklung des Großschutzgebiets zu einem von artenreichen Mischwäldern geprägten Natur- und Erlebnisraum sicherstellt. In einem Nationalparkplan, der unter Beteiligung von Bürgern und Experten er-

arbeitet wird, sollen die Aufgaben, Ziele und Maßnahmen beschrieben werden. Ergänzt wird der Plan in Zukunft durch Verkehrs- und Tourismuskonzepte und ein umfangreiches Umweltpädagogik- und Informationsangebot. Das Naturschutzzentrum Ruhestein ist aber auf alle Fälle auch jetzt schon einen Besuch wert: Eine Ausstellung und zahlreiche Veranstaltungen informieren über die Landschaft, Ökologie und Naturschutz. Weitere Informationen über schwarzwald-nationalpark.de und www.naturschutz.landbw.de/servlet/is/67496/

Mari Däschner

Beetgeflüster

Etwas versteckt an einem Feldweg in Wolfartsweier liegt der Soziale Garten von Initial e. V., den eine Gruppe von acht interessierten Menschen bei einem Ausflug der BUZO am 10. Mai besichtigten. Gleich hinter einem kleinen Informationsschild in der Wiese führt der Weg durch ein Rosentor, und hier beginnt ein wunderschöner Schaugarten mit duftender Kräuterspirale und vielen Blumen. Auch zahlreiche Blüten besuchende Insekten finden sich ein, um Nahrung zu suchen, die sie in der sonst eher eintönigen Ackerlandschaft der Umgebung nicht mehr finden. Vorbei an Obstbäumen und weiteren Blumen- und Gemüsebeeten gelangt man schließlich zu einem großen Gewächshaus, in dem in diesem Jahr knapp 40 verschiedene Tomatensorten und eine Vielzahl weiterer Gemüse- und anderer Pflanzenarten aufgezogen werden. Möglich wird das Ganze nur durch die Arbeit einer Gruppe von Langzeitarbeitslosen, die in dem Projekt „Der Soziale Garten“ unter fachlicher Anleitung einer Agraringenieurin und eines Gärtnermeisters die Pflege der ehemaligen Biogärtnerei übernommen haben. Mehr Informationen über dieses tolle Projekt gibt's unter www.sozialergarten.richtige-richtung.de und gute Gelegenheiten, den Garten einmal selbst zu besuchen, sind am 5. und am 19. Juli im Rahmen der städtischen Aktion „Offene Pforte“ www.karlsruhe.de/b3/freizeit/gruenflaechen/offene_pforte.de



Der Soziale Garten von Initial e.V. begeistert Fächergärtner und BUZO-Mitglieder bei einer Führung am 10. Mai 2014;
Foto: Mari Däschner

Ohne Termin zu besichtigen sind die Beete der Fächergärtner beim Marstallgelände in der Oststadt und beim Budo-Club in der Weststadt, denn sie befinden sich im öffentlichen Raum. An beiden Standorten wurden inzwischen Hoch- und Kistenbeete gebaut und aufgestellt, in denen Gemüse und Kräuter gedeihen. Die gärtnerischen Aktivitäten finden großen Zuspruch und animieren auch zu eigenen Initiativen, beispielsweise im Dialoggarten, in dem sich zur Zeit Schüler aus drei Karlsruher Pilotschulen und Bürger gemeinsam engagieren können: www.schule-des-werdens.de

Das Thema Urbanes Gärtnern wird uns in Karlsruhe also bestimmt noch eine Weile beschäftigen!

Mari Däschner

Vorstoß für ein gutes Angebot auf der Bahn von Gernersheim über Wörth nach Karlsruhe

Nach jahrzehntelangem Kampf für eine Stadtbahn von Karlsruhe über Wörth nach Gernersheim wurde diese im Dezember 2010 mit Volksfesten begrüßt. Leider wird uns auch nach 3½ Jahren noch eine teure aber chaotische „Stadtbahn“ zugemutet, die keine Alternative zu PKW oder Fahrrad ist.

Mit der zweigleisigen Bahnlinie wird die dicht besiedelte und wirtschaftlich stärkste Region von Rheinland-Pfalz optimal erschlossen. Allein 25.000 Menschen können an 14 Haltepunkten unsere Bahn in weniger als 10 min zu Fuß erreichen. Bis 2009 pendelte eine Regionalbahn der DB im Stundentakt zwischen Gernersheim und Wörth, die nur 12.000 Menschen an 7 Haltepunkten zu Fuß erreichen konnten. Damals waren 500 Sitzplätze in den Zügen zwischen 16 und 18 Uhr zur Beförderung der vielen Fahrgäste nötig. Heute reichen 400 Sitzplätze. Leere Park&Ride-Plätze z. B. in Rheinabern belegen ebenfalls die geringe Nachfrage.

Demgegenüber beweist die Linie Neustadt – Karlsruhe wie mit bescheidenem finanziellen Aufwand in einem dünner besiedeltem Gebiet die dreifache Fahrgastzahl im Vergleich zu Stadtbahn Gernersheim-Karlsruhe gewonnen werden kann.

Das war uns der Anlass, zunächst beim Landrat des Kreises Gernersheim, Herrn Dr. Fritz Brechtel den anhängenden Antrag zu stellen.

Herr Landrat hat den Antrag positiv bewertet und uns zugesichert, ihn an die entsprechenden Gremien weiterzuleiten. Darüber freuen wir uns.

Antrag für einen ½-Stundentakt im SPNV von Gernersheim über Wörth nach Karlsruhe an allen 7 Wochentagen

Kostenneutralität wird angestrebt durch ein neues Bedienungskonzept, das zum nächst möglichen Termin ausgeschrieben wird.

Das neue Bedienungskonzept:

1. Die S-Bahn RheinNeckar wird von Ger-

nersheim über Wörth nach Karlsruhe im Stundentakt verlängert.

2. Die Stadtbahn S5 aus dem Pfnztal wird stündlich ab Knielingen-Rheinbergstr. nach Gernersheim verlängert.

Beide Linien ergänzen sich zum ½-Stundentakt. Zusätzliche Züge im Berufsverkehr werden eingeplant.

Begründung:

3. Die Linie Mannheim – Ludwigshafen – Speyer – Gernersheim – Wörth – Karlsruhe würde nicht mehr im Bf. Gernersheim gebrochen. Das bringt Fahrgäste, spart Standzeiten und Kosten.

4. Das neue Bedienungskonzept garantiert hohe Fahrgastzahlen aus der dicht besiedelten Industrieregion zwischen Gernersheim und Wörth mit ihrer optimalen Schieneninfrastruktur.

5. Hohe Nachfrage erfordert auch eine hohe Anzahl von Fahrgastplätzen, die in den großen S-Bahn-Zügen bereitgestellt werden.

6. Eine gleich leistungsfähige Stadtbahn bräuchte mindestens 5 Doppelzüge im Umlauf mit zusammen 10 Stadtbahnwagen. Der Linienbruch in Gernersheim bliebe aber weiter bestehen.

7. Mit geeigneten Fahrplänen wären eine Integration in den Rheinland-Pfalz-Takt und gute Anschlüsse möglich.

8. Für mehr als 90.000 Menschen stünde eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung. Das wäre auch ein positiver Beitrag zur Energiewende.

9. Es würde die Chancengleichheit mit anderen, relativ dicht besiedelten Region in Rheinland-Pfalz hergestellt, die ebenfalls im Halbstundentakt bedient werden.

Für den Inhalt verantwortlich:

Herbert Jäger

Engpass auf der Schiene zwischen Karlsruhe und Rastatt

ProBahn und VCD haben in einem offenen Brief vom Dezember 2013 darauf aufmerksam gemacht, dass nach Eröffnung des Rastatter Tunnels im Jahre 2022 ein Engpass besonders für den Nahverkehr von Rastatt über Durmersheim nach Karlsruhe entstehen kann. Begründet war dies mit der nur zweigleisigen Ausstattung des Streckenabschnitts Karlsruhe – Forchheim – Abzweig Bashaide, dessen 1996 planfestgestellter Ausführung in minimaler, eingleisiger Form und einem zu erwartenden Mehrverkehr.

Mittlerweile gibt es hierzu eine Stellungnahme von der DB AG. Darin wird zunächst ausgeführt, dass der angesprochene Abzweig nicht mehr in der planfestgestellten Form gebaut werden soll, sondern dass eine leistungsfähigere Variante mit zweigleisiger Anbindung der Strecke nach Durmersheim zur Durchführung eines Planänderungsverfahrens beim Eisenbahnbundesamt in Vorbereitung sei. Damit würde die Leistungsfähigkeit des Gesamtabschnitts ausreichend erhöht, um die

aktuell prognostizierten zukünftigen Zugzahlen ebenso wie die mit der NVBW diskutierten noch etwas höheren Zugzahlen bewältigen zu können. Sollten darüber hinaus weitere Steigerungen zu erwarten sein, die ein drittes Gleis erforderten, würde die Planung dafür auch angestoßen. Es handele sich dann aber um eine Maßnahme, die nach dem GVFG zu finanzieren wäre. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Planungen eine Option auf ein drittes Gleis nicht behindern würden.

ProBahn und VCD begrüßen die beabsichtigte Verbesserung, stellen aber fest, dass die mit der NVBW diskutierten Zugzahlen offenbar immer noch nicht die Verdichtung auf einen 20-min-Takt Karlsruhe – Durmersheim – Rastatt berücksichtigen. Sie halten diesen jedoch weiterhin für sinnvoll und erforderlich, womit auch die Kapazität des Streckenabschnitts Karlsruhe – Forchheim – Abzweig Bashaide entsprechend erhöht werden müsse. Ja

Falsche Fahrplandaten

Im Heft 1/12 war dies schon einmal Thema gewesen (wenn auch „nur“ in der Online-Ausgabe), als zahlreiche AVG-Züge in den Fahrplänen der DB mit falschen bzw. widersprüchlichen Zeiten erschienen – zwar zumeist nur um eine oder zwei Minuten falsch, aber auch das ist hinreichend, um einen Zug vor der Nase wegfahren zu sehen bzw. Umsteigeverbindungen bei Auskunftsanfragen nicht angezeigt zu bekommen.

Die Annahme, die Verantwortlichen würden geeignete Vorkehrungen treffen, um eine Wiederholung zu vermeiden, erwies sich jetzt leider als unzutreffend: Zahlreiche Züge der S32 Richtung Norden, die eigentlich zur Minute 50 ab Karlsruhe Hbf fahren, waren auf den Aushang-Abfahrtsplänen mit der Minute 49 gedruckt.

Doch plötzlich hingen neue Abfahrtspläne mit Gültigkeit ab 22. März 2014 (nicht nur in Karlsruhe selber, sondern auch auf etlichen anderen Bahnhöfen im Bezirk), in denen dieser Fehler korrigiert war (hinten im KVV-Kurs-

buch steht noch die ursprüngliche Version der Aushangfahrpläne).

Dabei ist dieser Termin insofern völlig untypisch, als es weder ein regulärer Fahrplanwechsel ist, noch ein erkennbarer Anlass wie Beginn oder Ende einer Großbaustelle bestand, bei dem sich viele Zeiten ändern.

Als wir deswegen Anfang März zum einen lautstark auf dem Bahnsteig schimpften (einschließlich der Überlegung, dies an höherer Stelle zur Anzeige zu bringen – denn dass diese gleiche Schlamperei fast jedes Jahr aufs Neue passiert, ist nun wirklich kein Zustand) sowie mit der Kamera durch die Bahnhofshalle und das Reisezentrum zogen, ist das möglicherweise doch „jemandem“ aufgefallen, der daraufhin eine Neuauflage der Aushangfahrpläne veranlasst hat. Auch wenn ein kausaler Zusammenhang nicht erwiesen ist, spricht der zeitliche Ablauf doch deutliche Bände. Es ist zu wünschen, dass die Zuständigen beim nächsten Mal ihre Arbeit gleich von Anfang an ordentlich machen, damit es nicht wieder zu solchen ärgerlichen Fehlern kommt.

Martin Theodor Ludwig

Trans-PAMINA – Öffentlicher Nahverkehr ohne Grenzen

Nicht nur Freunde des Öffentlichen Verkehrs, auch Radfahrer kennen sie gut: die Schwierigkeiten, über den Rhein zu kommen. Die Iffezheimer Staustufe ist für den Radverkehr gesperrt. Die Überfahrt über die Wintersdorfer Rheinbrücke ist etwas für Mutige und die Rheinfähre Plittersdorf fährt nur zu eingeschränkten Zeiten. Auch ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ist nicht möglich. Nördlich der Achse Strasbourg – Kehl und südlich der beiden Rheinbrücken zwischen Karlsruhe und Wörth fahren keine einzige Bahn und kein Linienbus über den Rhein. Und selbst dort, wo die Züge in die Grenzorte Lauterbourg und Wissembourg führen, ist ein Anschluss auf französischer Seite in den wenigsten Fällen gewährleistet. Die wenigen Züge, die von Lauterbourg nach Strasbourg starten, fahren zum Teil genau eine Minute ab, bevor der Zug aus Wörth in Lauterbourg ankommt.

Ende 2013 hat sich nun eine neue Initiative gebildet, die an dem schlechten Nahverkehrsangebot in der Grenzregion etwas ändern möchte. Unter Beteiligung von BUZO, Pro Bahn und VCD haben sich in dem Regionalverkehrsforum Trans-PAMINA eine Reihe von Verkehrsinitiativen aus Baden, dem Elsass und der Pfalz zusammengefunden. Eine Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs lässt sich erfahrungsgemäß nur im Rahmen eines durchdachten Gesamtkonzepts erzielen. Akzeptanz für Busse und Bahnen erreicht man dabei nur mit einem Taktverkehr, der auch das Wochenende mit einschließt. Die Zeiten, in denen Mobilität in erster Linie auf dem Weg von und zur Arbeit stattfand, sind längst vorbei. Der Anteil des Freizeitverkehrs liegt heute weit über dem des Berufsverkehrs; er verteilt sich lediglich über längere Zeiträume des Tages und der Woche.

Kernstück des Konzepts von Trans-PAMINA, das derzeit erarbeitet wird, ist der Ausbau des Bahnhofs Roeschwoog zu einem Knoten, an dem sich stündlich zwei Bahnlinien (vier Bahnen) und eine Buslinie treffen. Die Bahnlinie Rastatt – Haguenau, die in Teilbereichen noch für den Güter- und den militärischen Verkehr

genutzt wird, soll durchgehend reaktiviert und im Stundentakt bedient werden. Die Züge aus Rastatt und aus Haguenau treffen in Roeschwoog auf die Züge aus Lauterbourg (Richtung Strasbourg) und aus Strasbourg (Richtung Lauterbourg), so dass der direkte Anschluss entlang des Rheins nach Süden und nach Norden gewährleistet ist. Dies setzt allerdings voraus, dass auch zwischen Roeschwoog und Lauterbourg ein durchgehender Stundentakt eingeführt wird. Durch eine Verlängerung der Buslinie 218 von Baden-Baden nach Iffezheim über die Staustufe nach Roeschwoog ließe sich auch die Kur- und Kulturstadt an den Knoten anbinden.

Profitieren würden davon insbesondere auch die Radfahrer. Bahn und Fahrrad sind perfekte Ergänzungen, wenn das Angebot stimmt. Nicht jeder Freizeitradler ist so sportlich, dass er lange Umwege oder den für Radler höchst unangenehmen Weg von Wintersdorf nach Beinheim über die frühere Eisenbahnbrücke in Kauf nimmt. Ein Stundentakt zwischen Rastatt und Haguenau würde ein problemloses Umsteigen ermöglichen. Gleiches gilt für die gesamte Strecke von Strasbourg nach Lauterbourg und möglichst noch weiter nach Wörth entlang dem Rheinradweg. Auch Haguenau ist Ausgangspunkt von fünf Radrouten, die vom Eurodistrict PAMINA und der grenzüberschreitenden Touristik-Gemeinschaft Vis-à-Vis beworben werden, eine davon über Bühl und Baden-Baden nach Iffezheim. Auf deutscher Seite führen drei weitere Radrouten nach Rastatt, sind aber bislang für Fahrradbegeisterte aus dem Nordelsass kaum zu erreichen. Wichtig wäre es dabei auch, dass die Ausschilderung am Fernradweg entlang des Rheins und an den anderen Radwegen auf einen nahegelegenen Bahnhof hinweisen würde, wie es teilweise schon im Kreis Gernsheim praktiziert wird.

Über die noch im Aufbau befindliche Seite www.trans-pamina.eu ist ein Flyer zum vorläufigen Verkehrskonzept von Trans-PAMINA abrufbar.

Reiner Neises

Räumliches Leitbild für Karlsruhe in Arbeit

Karlsruhe ist, im Gegensatz zu vielen über Jahrhunderte organisch gewachsenen Städten eine am Reißbrett entstandene Stadt, deren 300. Geburtstag bevorsteht, weswegen man sich hier die berechnete Frage stellte:

Wie plant man eine Planstadt weiter?

... auch angesichts des knapper werdenden Platzes und des neu aufzustellenden Flächennutzungsplans und neuer Anforderungen wie Klima- und demographischer Wandel. Deswegen suchte man Orientierung durch drei professionelle, größtenteils externe Teams und Bürger. Da dabei sicher auch Verkehrs- und Umweltfragen eine Rolle spielen würden, schaute ich mir den Prozess selbst an.

Ein ganzes Bündel von Unterlagen älterer Plannungen standen den Büros zum Weiterentwickeln zur Verfügung. Hinzu kam noch die vorgeschalteten „10 Fragen an Karlsruhe“, eine Voruntersuchung 2012, die im Sommer 2013 im Prinz-Max-Palais ausgestellt wurde.

wo auch Ideen und Anregungen von Bürgern gesammelt wurden. Zusammen mit einem daraus abgeleiteten ausführlichen Fragenkatalog bildete alles den Rahmen für die drei Teams. Während der Entwicklung des Leitbildes konnten Bürger die Präsentationen verfolgen und per Mail oder Facebook Ideen einspeisen, was ich zweimal machte. Anders als bei einem Architekturwettbewerb o. ä. gab es keinen „Sieger“, sondern alle drei Ausarbeitungen, die nächstes Jahr zum Stadtgeburtstag ausgestellt werden sollen, werden in den folgenden Jahren gleichwertig zu einem Leitbild weiterverarbeitet.

Die Vorschläge der drei Teams

Ein Team aus einem Berliner und zwei Karlsruher Raumplanerbüros leitete seine Empfehlungen ab aus dem Gegensatz: „Karlsruhe aus der Zukunft denken / Veränderungen zulassen“ contra „Karlsruhe aus dem Vorhandenen schöpfen / Vorhandenes bewahren“. Es definierte den Grüning, bestehend aus dem „Landschaftsband Nord“ (auf Nordtangentialtrasse mit Fahrradschnellweg bis zum Rhein und „Park-Wald“ im Hardtwald südlich davon), der Alb und einer Verbindung zwischen beiden im Osten ungefähr entlang der Güterbahn. Alle Verbindungen dorthin hätten verschattete Fuß-/Radwege. Die heute schon bunt gemischten Wohn- und Gewerbeflächen rund um den Westbahnhof will man zu einer „Mixed Zone“ entwickeln. Für den Schienenverkehr schlug man zum einen eine S-Bahn von Hagsfeldt samt neuen Halten an der Kreuzung mit der Linie 1 und in Höhe Durlacher Allee über den Hbf durch die „Mixed Zone“ bis mindestens Siemens oder weiter vor mit mehr und besseren Schnittstellen (das ist nahe an der alten Verbändeforderung nach Nahverkehr dort), zum anderen eine neue Straßenbahnstrecke über Adenauerring und Hagsfelder Allee, um Technologiepark und die Uni samt Erweiterungsgelände zu verbinden. Man sprach von der „5-min-Stadt“ als Schlagwort für eine Stadt der kurzen Wege, wo alles wichtige in 5/10/15 min erreichbar ist mit Fuß/Rad/Bahn. Flächen sollten ressourcenschonend verwendet werden, d. h.

die Lösung

		S	P	O	R	T ₁	L	I	C	H							
							I								G		
R	E	I	S	E	N ₁	C	L								A		
						A	N	H	A	E	N	G	E	N	D ₁		
		V				B	T	I							G		
G	O					E				C		K				K	
A	L			G						H	L					I	
B	E	L	E	U ₁	C	H	T	E	T		A ₁					N	
E		G		T								S				D	
L		E					L					S				G	
		F	A	L	T	B	A ₂	R			S	I	C	H	E	R	
			E				G					S				R	
		D ₂		B			E					C				E	
			E	L	E	K	T ₂	R	I	S	C	H				C	
			R		N											H	
			T							K	O	M	F	O	R	T	



RAD+TAT

DER KARLSRUHER RADLADEN

keine nur eingeschossigen Gewerbebauten und großflächige Parkplätze mehr. Ähnlich könnte man in Wohngebieten peu a peu kleinere durch größere Häuser ersetzen. Als „Jokerfläche“ wurde die Raffinerie bezeichnet, falls sie nach dem absehbaren Ende des Ölzeitalters frei würde.

Ein Team aus einem Hannoveraner Verkehrsplaner- und zwei Berliner Raumplanungs-/Freiraumplanerbüros suchte eine ganzheitliche Wahrnehmung von Stadt, Landschaft und Verkehr und ein qualitatives Wachstum mit Transformation statt Flächenfraß. Man fand die größten Potentiale an den Schnittstellen von innerer und äußerer Stadt. Man wollte ebenso die Nordtangente nördlich zu einem grünen Band machen mit Radschnellweg und Straßenbahn (!) durch einen lichter „Waldpark“ mit weniger Barrierewirkung, wobei man mit Ergänzung der Siedlungen an das Grünband ranrückt zur „Adressbildung“, d. h. definierte und beliebte Siedlungsränder zum Grün. Für das fragmentierte Gebiet südlich der Südtangente schlug man vor, die Gewerbeflächen zu urbanen Kernzonen zu entwickeln und vor allem die **Südtangente einzuhäusen**, um die Grünanlagen darüber hinweg zu entwickeln als Verbindung statt der trennenden Straße, auch als Adressbildung statt nur Hinterhöfe zur Tangente. Das „Albtal“ („Karlsruhe liegt an der Alb“) wird mit dem Pfinztal grün verbunden. Die Kernstadt wird mit transformierten Straßenräumen mit mehr Bäumen, Gründächern und Wasserflächen aufgewertet gegen Aufheizung. Vorgeschlagen wurde die Konversion des weitgehend ungenutzten ehemaligen Rangierbahnhofs samt Umfeld (incl. Fußverbindungen zum Oberwald), der in nicht allzu ferner Zukunft aufgegeben werden könnte. Große autobahnkreuzähnliche Knoten (bspw. das „Schwarzwaldkreuz“ Südtangente / Ettlinger Allee) werden mit „Holländerrampen“ (wie es sie am Kühlen Krug schon gibt) verschlankt.

Ein drittes Team aus Rotterdamer Stadtplanern und Grazer Verkehrsplanern und brachte den Begriff „Enkeltauglichkeit“ als anschauliche Weiterentwicklung der Nachhaltigkeit ins Spiel. Es erkannte im „Verkehrsspaghetti Süd“ aus Südtangente mit A5 und Bahnanlagen ein Problem. Im ersten Anlauf zu revolutionär bis

deutlich in den Oberwald hinein waren die Ideen zur Konversion des Rangierbahnhofs zu einem neuen Stadtteil mit überdeckelter Südtangente und Güterbahn, im zweiten Anlauf moderater nur hinterm Hauptbahnhof. Auch hier wieder angesichts der Entwicklung der Pedelecs das Thema Radschnellwege mit Fahrzeitgarantie sehr präsent, darunter einer an der Rheinhafeneinfahrt über den Rhein und eine weitere in Position der geplanten zweiten Autorheinbrücke. Für die Kernstadt wollte man Straßenräume mit mehr Bäumen als klimatische Aufwertung statt Parkierung im Straßenraum! Auch dieses Team will die Siedlungsränder als auch öffentliche „Adressen“ besser definieren, ein positives Beispiel sei Weiherfeld-Dammerstock an der Alb.

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



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

**Bruchsal
Karlsruhe
Saverne Baden-Baden
Strasbourg
Obernai Offenburg**



**Radkartenset
1 : 75 000**

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

BUGGISCH entw. von Wolfgang Preuss

ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Mein Resümee

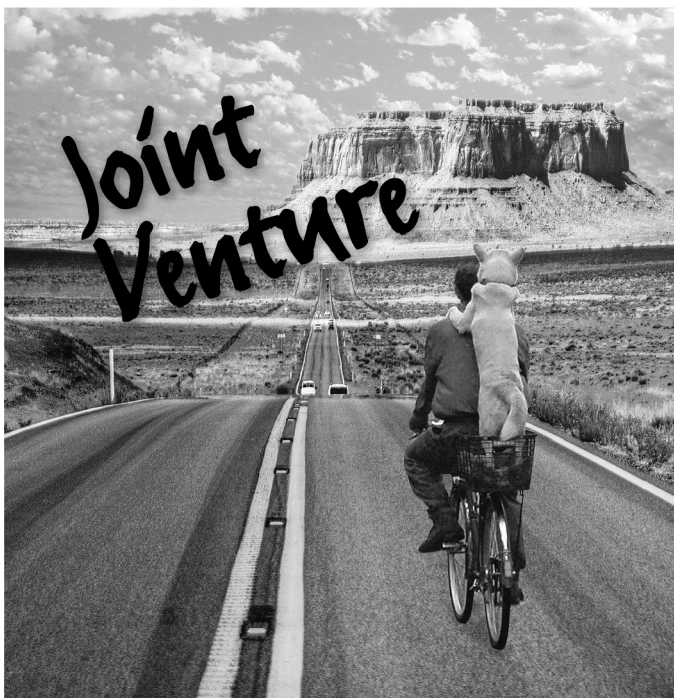
Frei nach Bürgermeister Obert lag vieles auf der Hand, man muss nur mal drauf gestoßen werden. Großparkplätze und einstöckige Hallen sind Platzverschwendung, die im flächenarmen Karlsruhe nichts mehr zu suchen haben; da gibt's bessere Lösungen. Die in der Presse vorgestellten Skizzen zur Ansiedlung von IKEA scheinen schon einen solchen Weg zu gehen; die neue dm-Zentrale mit in die Landschaft integriertem Parkhaus ebenso. Verkehrsbelästigungen durch große Straßen

durch Einhausungen zu lösen, wurde auch schon mehrfach erfolgreich umgesetzt, sogar in Karlsruhe (!), denn der Südtangenten-„Tunnel“ zwischen Beiertheim und Bulach ist im Prinzip nichts anderes als eine Einhausung! Ich schlug in diesem Prozess vor, dies zur Baulandgewinnung häufiger zu machen auch an anderen Stellen, wo Verkehrsstrassen tiefer liegen (Hardtbahn Nordweststadt) oder wo bei beidseitigem Lärmschutz „nur noch der Deckel fehlt“. Auch Radschnellwege waren ein angesprochenes Thema, wo sich Karlsruhe momentan noch etwas ziert. Ein Büro schlug weitere Rheinquerungen für Radler vor, u. a. in Höhe Rheinhafenzufahrt, was zu meinem zweiten Vorschlag passt, das Konzept der Rheinhafenbrücke zur Rhein+Hafen-Brücke zu erweitern. Auch dass die Trasse der Nordtangente, die zur Zeit zumeist planerisches „Niemandland“ ist, entwickelt gehört, liegt auf der Hand. Die Anforderungen bzgl. Flächenmanagement, Klimaanpassung und stadtverträglichem Verkehr sind bei den Plänen weitgehend angekommen und wurden von ihnen für das Leitbild vorgeschlagen,

jetzt muss alles nur noch bei Politik und Investoren ankommen, da ist noch viel zu tun, wie das Statement des CDU-Vertreters im Begleitgremium zur Zurückdrängung des Autos und Nordtangente zeigte, wie auch aktuelle Diskussionen zu Nachverdichtungen im Kaisergarten und auf dem Stephanplatz. Auch eine Umnutzung des ungenügend genutzten Rangierbahnhofs wäre reizvoll, auch wenn es einem „Eisenbahner“ ein wenig weh tut, aber nur zum Abstellen alter Waggons ist die Fläche zu schade. Ich würde auch noch die verbliebenen Bundeswehrstandorte ins Spiel bringen, die in strukturarmen Gebieten besser angesiedelt wären. Für Wirbel sorgten Vorstellungen eines „lichteren“ Hardtwaldes in Stadtnähe, dabei gehören Lichtungen zum Wald dazu, bloß sind die jetzt bereits existierenden Lichtungen meist nur Jägern bekannt, weil am Ende von Wegen nur zum Äsen für das Wild angelegt.

Weitere Infos incl. aller Präsentationen unter karlsruhe.de/raeumlichesleitbild2015

Heiko Jacobs



alles für Reisen,
 Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231
 76133 Karlsruhe
 Tel. 07 21 - 920 906-0
 Mo.-Sa. 10-19 Uhr
www.basislager.de

Südumfahrung Hagsfeld

Die Hagsfelder warten schon lange auf eine Entlastung ihrer Ortsdurchfahrt. Der Verkehr zwischen L560 (Stutensee, City) und Gewerbegebieten/A5 fließt derzeit mitten durch. Verschärft wurde dies durch den Anschluss der B10 aus dem Pfingsttal an A5 und Elfmorgenbruchstraße. Für die Anhänger des ungehinderten Straßenbaus liegt die Lösung auf der Hand: Nordtangente fertig bauen und weg ist der Durchgangsverkehr! Diese Denke war wohl Pate beim Weiterbau bis zur A5.

Das Baurecht wurde schon 1994 durch einen Bebauungsplan zwischen Grötzingen und Theodor-Heuss-Allee geschaffen. Der verfällt im Gegensatz zu Planfeststellungen nicht! Ihn durchzubringen war nicht leicht: Es wurde geklagt, man ging Kompromisse ein, um einen für damals guten Lärmschutz durch Tieflage zwischen Elfmorgenbruch und Theodor-Heuss-Allee zu erreichen. Wegen evtl. neuer Klagen fürchten viele die Neuaufstellung eines zeitgemäßen Bebauungsplanes.

Geändert hätte sich seit 1994 aber einiges! Der Hardtwalddurchstich wurde 1982 aufgegeben, der „Hängebauch“ über den Adenauerring 2009. Der Bund als Bauherr/Finanzier wäre nur an einer durchgehenden Bundesstraße interessiert incl. Rheinbrücke und irgendeinem passenden Mittelstück, sein Interesse endet daher – bei den Mehrheiten im Gemeinderat – noch lange Zeit an der A5. Deswegen müsste man zur Finanzierung einer Südumfahrung auf Landes- oder gar städt. Gelder zurückgreifen; Bundesgeld ist nicht...

Die Nordtangente ist tot, es lebe die Südumfahrung! Nur wo? Zwecks Abschreckung, was blühen würde, wenn man eine andere Trasse suchen müsste, wurde auch eine Var. 3 vorgestellt, die Hagsfeld nördlich umfährt in Verlängerung der Straße „An der Tagweide“, diverse Schutzgebiete maximal durchschneidend. Realistisch ist also nur die Option einer Südumfahrung. Damit wären wir wieder bei der Nordtangente-Trasse ... Auf ihr kann man auf zwei bis drei Arten bauen:

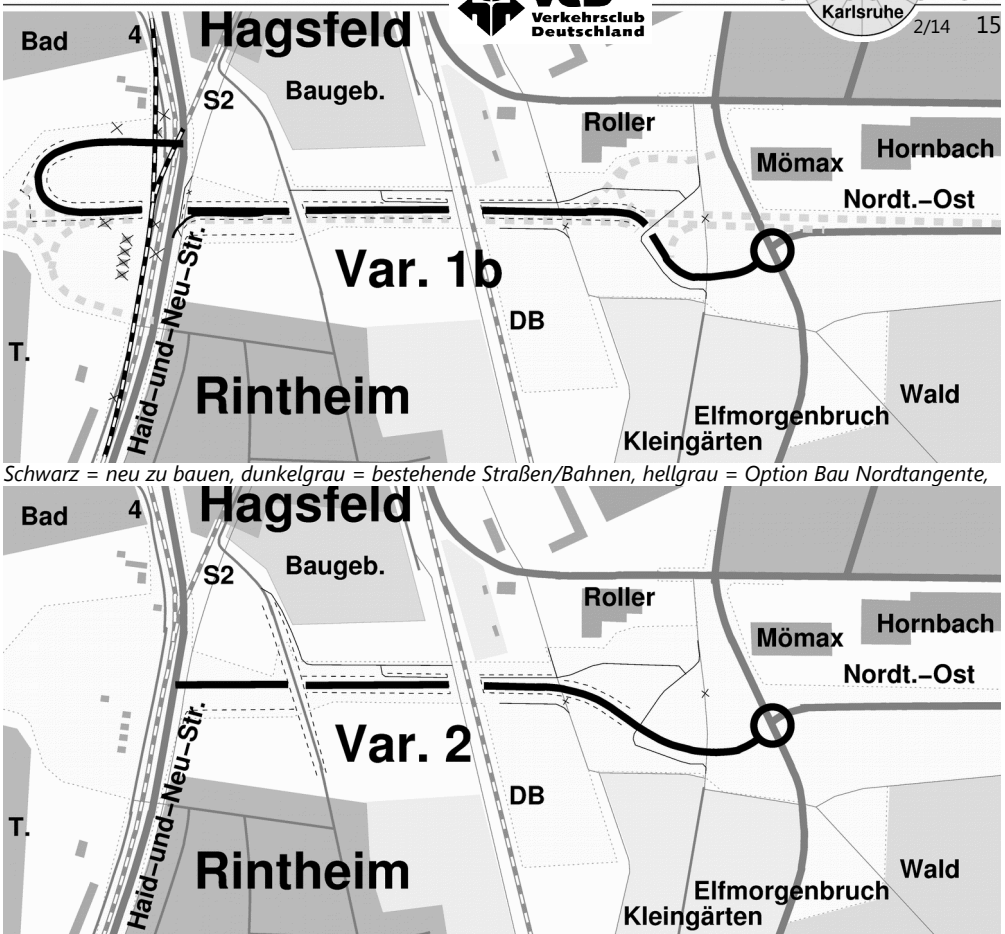
In den **Varianten 1a und 1b** baut man in Anlehnung an den Bebauungsplan, wenn auch in reduziertem Umfang: eine zweispurige Fahrbahn statt zwei davon, Kreisel am Elfmor-

genbruch statt Unterführung und Ende des Baus **westlich** der Haid-und-Neu-Straße. Die Var. 1a/1b unterscheiden sich bei der Bodenplatte der Grundwasserwanne: Während bei 1a die ursprünglich nötige Dicke gebaut wird und man beim vierspurigen Ausbau die eine „vorläufige“ Seitenwand wieder abreißen könnte, würde bei 1b die Dicke reduziert und ggfs. eine zweite Wanne daneben gesetzt, die Wand müsste dann stehen bleiben als Gewicht gegen das Aufschwimmen.

In der **Variante 2** wird an die Haid-und-Neu-Str. (HuN) ebenerdig angebunden, die Wanne würde früher enden und wäre *viel* billiger.

Warum bräuchte man für Var. 2 einen neuen Bebauungsplan, aber für den Kreisel am Elfmorgenbruch in Abweichung vom Plan nicht? Der Kreisel liegt als „Provisorium“ auf dem Weg zum „Endzustand“ (auch wenn er erst zu St. Nimmerlein käme ...) innerhalb der Grenzen des Planes und dem Endausbau nicht im Wege. Daher auch stärker verschwenkt. Bei der Var. 2 läge die nötige Brücke der Rintheimer Hauptstr. außerhalb des Planes und die andere Grundwasserwanne wäre einem theoretischen Weiterbau im Wege und der Lärmschutz des Bebauungsplans ist nur auf die Tieflage abgestimmt. Aber ist eine „plankompatible“, „provisorische“ ebene Lösung wirklich unmöglich? Ich zweifle da angesichts der Planabweichungen östlich der Bahn, die ich beim Vergleich mit dem alten Plan fand, die ähnlich auch westlich gehen sollten.

Die bisher geplanten Anschlussrohren der Nordtangente, von denen erst nur eins käme, liegen **westlich** der „HuN“, wohl um den Lärmschutz zu optimieren, östlich wären sie den Häusern deutlich näher gekommen. Dies mag sinnvoll sein bei einer durchgehende Nordtangente. Was ist aber die Folge bei einer dort endenden Planung? **Es hieße, dass nach Bebauungsplan die Grundwasserwanne unter der Haid-und-Neu-Straße durch fortgesetzt würde, dass man also auch die Strecke der Linien 4 und S2 unterquert, um nach einer 180°-Wende die gerade unterquerte Straßenbahn ebenerdig queren zu müssen!** Anderswo baut man Unterführungen, um Bahnübergänge aufzuheben, hier würde man tunneln, um einen nagelneuen Übergang zu schaffen! Verkehrlicher Wahn-



Schwarz = neu zu bauen, dunkelgrau = bestehende Straßen/Bahnen, hellgrau = Option Bau Nordtangente,

schwarz gestrichelt = Wannen, Dämme etc., hell punktiert = Gebiet Bebauungsplan; Grafiken: Heiko Jacobs

sinn! Aber auch ein finanzieller: Selbst in der abgespeckten Version ist Var. 1b mit 65 Mio. € für nur 900 m Lückenschluss(!) prognostiziert, während die sinnvolle Var. 2 nur 30 Mio. € kosten soll. Außerdem müsste die Tram verschoben und evtl. Häuser abgerissen, Nutzungen verlegt werden, u. a. der freie Kindergarten, Wagenburg und ein Pfadfinderlager.

Hauptgrund für die Var. 1b sei die schnelle Umsetzung, weil ein unangreifbarer Bebauungsplan existiert, innerhalb von 2 Jahren sei alles baureif, während man bei Var. 2 bis zur Baureife mit 5 Jahren rechnet. Nur was nützt dies, wenn kein Geld da ist? Man will Landesmittel, und zwar aus dem GVFG-Topf, der bis 2019 140 Mio. **landesweit** hat, von denen 40 Mio. schon verplant sind. Das Land hat gerade noch auf so ein 65-Mio-Projekt gewar-

tet ...!? Der Nutzen-Kosten-Faktor ist bei der teuren Lösung absehbar so schlecht, dass es aus diesem Topf kein Geld geben wird. Mit Glück wäre es bei der Var. 2 eher möglich. Bis dafür das Geld da ist, wäre wohl auch der neue Bebauungsplan fertig ... Im April hat der alte **Gemeinderat** die Var. 1b gegen die Grünen beschlossen, der neue wird aber nochmal über die Finanzierung abstimmen müssen!

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass einige Gruppen eine billigere Brücke über die Eisenbahn statt einer teuren Unterführung ins Spiel brachten, was aber von der Stadt u. a. mit Hinweis auf den Lärmschutz abgelehnt wurde. Auch dafür bräuchte man einen neuen Bebauungsplan. Ebenso für die teilweise gewünschte Anbindung des Technologieparks in beiden Varianten.

Heiko Jacobs



TERMINE

Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe
Öffnungszeiten:

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
INFOPOST

Di. 9-12 BUZO **14-17** NABU
Mi. 9-13 BUZO/NABU **17-20** ADFC
Do. 9-13 BUZO/NABU **14-19** B/A

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
Infos über Ort unter 0721 / 38 05 75,
Treff oft im UZ, danach meist Pizza nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
1.7. siehe rechts, 5.8., 2.9., 7.10., 4.11., 2.12.

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17-20 Uhr,
donnerstags 16-19 Uhr, weitere Termine
siehe adfc-bw.de/karlsruhe oder Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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




JETZT WECHSELN!

 **VCD**
Verkehrsclub
Deutschland
www.vcd.org

1. Juli
VCD-Monatstreffen vor Ort in Waghäusel
Abfahrt mit
Regionalbahn
18:25 ab KA Hbf
Thema: Radverkehr Waghäusel

5. u. 19. Juli
Offene Pforte bei Initial,

Besichtigung des Sozialen Gartens mit Blumen, Kräutern und Gemüse im Schaugarten u. Gewächshaus in Wolfartsweier. Feldweg bei Talwiesenstraße/Wettersteinstraße, 11-17 Uhr

26.-27. Juli

Das FEST, Open-Air-Spektakel in der Günter-Klotz-Anlage, wieder mit Infostand von BUZO/VCD.

21. September

Markt der Möglichkeiten, incl. Infostand von BUZO/VCD, Durlacher Marktplatz und Saumarkt 13-18 Uhr.

27. September

Fernost, BUZO-Ausflug in den Asiatischen Garten Münzesheim.

kais-pizza.de

Heim Service
mit dem Rad

Brücken
Restaurant



täglich: **11-23** Tel: 0721 - **37 37 34**