

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 15. Jg.

3/17 Nov. 2017–Feb. 2018

15 Jahre u&v

**Rheinbrücke:
Jetzt gilt's!**

EU-Milchsee

Mobilitätswende

Lastenrad



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs und Druckerpatronen 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
- 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
Neues aus der BUZO.....	3
EU-Milchsee schadet Mensch und Tier.....	4
Klage Rheinbrücke – Jetzt gilt's!.....	6
Gibt es eine Mobilitätswende?.....	9
Bericht von der Fahrplankonferenz.....	10
Endlich die linke Rheinbahn entdeckt.....	11
Alle Jahre wieder	12
Lastenkarle rollt.....	13
Hafenstraße in Wörth.....	14
Fehlplanung Passagehof – Was tun?.....	14
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, H. Jacobs, H. Seiler, U. Müller, J. Niederstraßer, M. Winkelmann

Titelbild: Unsere zwei existierenden Rheinbrücken für Bahn und Auto/Rad/Fuß reichen völlig aus! Foto: Uwe Haack



... und hier kann man das Lastenkarle reichlich beladen! Vorführung zweier Lastenräder anlässlich der Eröffnung der neuen Verleihstation im Mitmach-Laden in der Südweststadt. S. a. S. 13; 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.de 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/	Spenden: IBAN		(BIC)
BUZO	38 05 75	DE63	4306 0967 7034 6752 00	GENODEM1GLS
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 im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.500, auf Circlesilk 100 % Recyclingpapier 100 g/m², Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

Liebe Leserinnen und Leser,

was kann man beim Vorbereiten einer neuen Ausgabe des u&v genau so gut brauchen wie Bauchweh? Wenn einem dabei die **Druckerei** abhanden kommt ... Die Druckcoop, die laut druckschrift-ka.de/drucken-in-selbstverwaltung dieses Jahr 35 Jahre alt wurde, musste Anfang Oktober leider Insolvenz anmelden und schließen. 1990–2000 ließ der VCD seinen „kreisfairkehr“ dort drucken. Nach der Fusion mit dem „Umweltschutz“ der BUZO wurde der u&v ab 2003 wieder gerne dort gedruckt. Ersatz zu finden ist nicht einfach. Wir haben als Umweltverbände ja einen Anspruch: Recyclingpapier, möglichst regional ohne große Transportwege und auch nicht allzu teuer. Acht Druckereien in Karlsruhe, Ettlingen, Pforzheim und Wendlingen, die uns empfohlen wurden oder im Web einen guten ökologischen Eindruck machten, wurden angemailt, vier nur antworteten, bei einer neunten konnte man online kalkulieren. Farbiger Umschlag auf Recycling, wie bisher, war überall deutlich teurer, man hätte entweder auf s/w zurück- oder, no-go, auf Billigpapier gehen müssen ... Daher auch nach Online-Druckereien geschaut, die deutlich billiger anbieten, sogar

Neues aus der BUZO

Seit kurzer Zeit präsentiert sich die BUZO auf www.buzo-ka.de mit einer neuen Internetseite. Unsere alte Homepage war schon sehr in die Jahre gekommen und entsprach nicht mehr den Anforderungen sowohl in rechtlicher und technischer Hinsicht wie auch in Bezug auf die Nutzung durch Besucher*innen. Spätestens nach einem im Oktober 2016 abgehaltenen Strategieseminar hatte sich im BUZO-Vorstand die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Internetseite des Vereins einer dringenden Modernisierung bedürfte.

Nach monatelanger Arbeit präsentieren wir nun also den Verein und das Umweltzentrum auf übersichtliche und moderne Weise. Wer unsere Seite besucht, erhält virtuell einen guten Eindruck von der hier geleisteten Arbeit, unseren Projekten und den Angeboten des Umweltzentrums. Im Gegensatz zu früher passt sich das Design der Seite an das Format mobiler Endgeräte an und entspricht auch in anderen technischen Details den aktuellen

komplett farbig. Zwei machten einen überzeugenden ökologischen Eindruck. Die eine in Berlin erhielt in einem Forum gute Kritiken, kostet vollfarbig ähnlich viel wie bisher. Nur ob es so bleibt? Just in diesen Tagen wurde sie verkauft ... Die andere ist mit Würzburg näher dran und günstiger, war im Fachforum aber nicht so bekannt. Den Ausschlag für sie gab auch die schnelle Antwort auf einige Fragen, was ein gutes Gefühl hinterließ. Ob's eine Zwischenlösung wird oder was längeres, muss noch intern diskutiert werden. **Für Tipps und Feedback sind wir dankbar!** Wie gut das Ergebnis ist, wissen wir auch kaum früher als unsere Leser. Könnte sein, dass die Farben etwas blasser ausfallen als bisher, aber näher am Ursprung dran. Schauen mer mal ...

Die Artikel flossen auch wieder etwas zaghaft, aber es gelang doch, eine interessante Ausgabe zusammenzustellen! **Wichtiges Thema ist die Rheinbrücke, bei der eine Klage der Verbände ansteht, für die gerne noch gespendet werden darf!** Milchsee der EU, Mobilitätswende, Park(ing) Day und die expandierende Lastenradinitiative bilden weitere interessante Schwerpunkte des Heftes, für das wir eine angenehme Lektüre wünschen!

Anforderungen.

Eine Internetseite ist nie fertig, sie muss ständig aktualisiert und gepflegt werden. Die BUZO-Seite enthält noch inhaltliche Lücken und ist bestimmt auch sonst optimierbar, daher freuen wir uns natürlich über Anregungen, Kritik und Lob von unseren Mitgliedern und von anderen Besucher*innen!

Eine wichtige Änderung betrifft unsere **Öffnungszeiten** im Umweltzentrum. Künftig gelten für die BUZO die neuen Bürozeiten Dienstag bis Donnerstag immer 9–13 Uhr. Auch beim ADFC werden sich bald die Öffnungszeiten ändern, am besten nachzusehen auf dessen Internetseite. Eine Übersicht findet sich wie immer auf der Rückseite des Heftes.

Außerdem sind im Umweltzentrum verschiedene Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen geplant, die sich teilweise schon in diesem Winter umsetzen lassen. Wir verraten lieber nicht zu viel und berichten dann im nächsten Heft!

Mari Däschner

EU-Milchsee schadet Mensch und Tier

Viele von uns Älteren können sich noch an die Butterberge der damaligen EG (Vorgänger der EU) in den Siebziger Jahren erinnern.

Ähnliches passiert inzwischen mit der Milch. Aufgrund der völlig überhöhten EU-Landwirtschaftsförderung (nur „big is beautiful“) und zu niedrigen Erzeugerpreisen gibt es viel zu viel Milch auf dem Markt. Leider endete 2015 die von der EU vor 30 Jahren eingeführte Milchquote. Dadurch drängten Billiganbieter in den Markt und die Preise fielen aufgrund des Überangebots noch weiter. Fast 2.000 Milchbauern mussten ihre Betriebe aufgeben. Einige haben sich sogar das Leben genommen.

Statt die Produktion zu senken wird, sobald die Preise unter ein bestimmtes Niveau fallen, die überschüssige Milch zu Magermilchpulver verarbeitet. Dafür hat man EU-weit sogenannte Interventionslager mit einer Obergrenze von 109.000 t angelegt, die seit 2016 erreicht ist. Allein in Deutschland liegen davon 19.000 t an drei Standorten.

Ende 2016 hat die EU-Kommission entschieden, 22.000 t eingelagertes Milchpulver wieder auf den Markt zu bringen. Diese Menge bleibt allerdings nur zu einem geringen Teil in der EU – davon 90 Prozent als Tierfutter.

Der größte Teil wird ins Ausland, vorwiegend nach Afrika, verkauft und zerstört dort die einheimischen Märkte. Leider wird das Milchpulver zum Teil auch zu minderwertigen

Natürliche Tierhaltung, auch noch mit der ganz natürlichen Milchverwendung durch das Kalb;

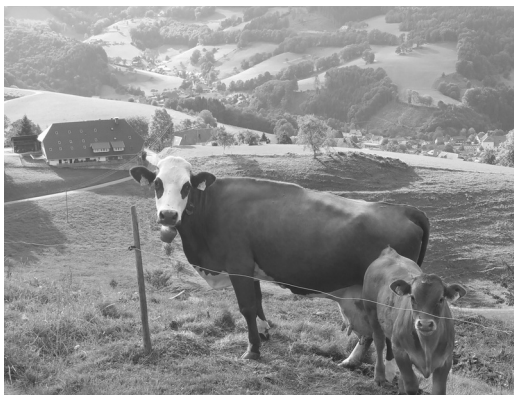
Fotos: Hans Seiler



Fertigprodukten (z. B. Joghurt) für den Export verarbeitet. Die afrikanischen Kleinbauern können mit den Billigpreisen der EU-Produkte logischerweise nicht mithalten und auf den dortigen Märkten fast nichts mehr verkaufen. Die Versuche und Ansätze, eine eigene kostengünstige Wertschöpfungskette aufzubauen, bleiben oft schon in den Ansätzen stecken, weil das Geld für die zu errichtenden Gebäude fehlt. Eine Förderung durch die dortigen, meist korrupten Regierungen findet leider auch nicht statt.

Wie sieht die Situation für die Bauern in Deutschland aus?

Aussage eines Bauern, der sich an die Vorgaben der Bauernverbände gehalten hat und den elterlichen Stall von 160 Kühen auf einen vollautomatischen, computerüberwachten High-Tech-Betrieb mit 450 Tieren umgestellt hat: „Ich sehe meine Kühe nur noch selten am Tag, da ich alles überwachen muss. Wenn ich an das Leben mit dem alten Stall zurückdenke, werde ich schon manchmal melancholisch. Die Arbeit fand ich früher nicht besser – viel mehr Handarbeit und Schmutz, aber man hatte mehr Ruhe, Zeit und konnte besser schlafen. Der Betrieb ist jetzt finanziell viel anfälliger wie früher. Ich habe große Sorge, ob wir das, was wir uns da aufgehast haben, schaffen. Man kommt sehr schnell in einen Schuldenberg, den die Kinder erben werden.“



Extensive Viehhaltung, wo Ackerbau schwierig wäre.

Diese Belastung spürt man deutlich.“ Und aus Effizienzgründen noch weiter wachsen will er auf keinen Fall, denn sonst wächst auch der Druck und er ist eben keine Maschine.

Aspekt Tierschutz

Nach dem Gesetz sollten die Tiere gepflegt und artgerecht „untergebracht“ werden. Das bedeutet: In Gruppen leben, da sie sehr gesellige und soziale Tiere sind. Kälber werden in der Natur nach der Geburt fürsorglich versorgt und geschützt. Auch andere Kühe in der Herde sind daran beteiligt und eingebunden.

Die Realität im Stall: Das Kälbchen wird nach der Geburt von der Mutter getrennt und muss einsam in einer getrennten Box aufwachsen, bekommt leider nicht die Milch der Mutter, sondern sogenannten „Milchaustauscher“, einen billigen Milchersatz, bestehend aus Milchpulver, später auch pflanzliche Proteine, wie Soja. Vom Gesetzgeber ist lediglich innerhalb der ersten vier Lebensstunden die sogenannte Biestmilch, eine besonders fett- und nährstoffreiche Milch der Mutterkuh, vorgeschrieben.

Milchkühe, die von Natur aus nur während der Kälbchenaufzucht Milch geben (!!!), werden quasi dauerfruchtig gehalten, um als Hochleistungskühe 5–6 Jahre durchzuhalten. Danach ist das Ende im wahrsten Sinne des Wortes vorprogrammiert.

Der Anteil von Bio-Milch liegt bundesweit nur bei 2,5 Prozent und gerade diese könnte zur Verbesserung der Lage beitragen, weil es den „Bio-Kühen“ besser geht.

Fazit: Ohne angemessene Preise für Produkte vom Land werden dort immer mehr Menschen ihre Existenz verlieren. Wie krank das „System Milch“ ist, zeigt ein gleichnamiger Film, der momentan in einigen Kinos gezeigt wird: Szene in der Biogasanlage eines Milchvieh-Großbetriebs in Donzdorf: „Die Rindergülle läuft jetzt einfach durch die Anlage durch und produziert so Gas und somit auch Strom. Mit der Gülle verdienen wir jetzt mehr Geld, als mit der Milch.“

Was können wir tun? Wir sind die Konsumenten! Bitte nur noch Milch kaufen, die mindes-

tens ein Euro kostet! Es muss nicht gleich De-meter-Milch aus dem Bioladen sein. Aktuelle Tests (www.test.de) zeigen, dass man bei Bio-Milch oder fairer Milch am wenigsten falsch machen kann. Man sollte sich aber über die Besonderheiten informieren. Die zwei bekanntesten Siegel sind „Die faire Milch“ und „Sternenfair“.

Ich lasse übrigens das Argument nicht gelten, dass sich ärmere Familien teure Milch nicht leisten können, weil wir Milch als Hauptnahrungsmittel gar nicht benötigen. Aus der veganen Ernährung, die auf Kuhmilchprodukte völlig verzichtet, ist inzwischen allgemein bekannt, dass keine Nachteile wie etwa Kalziummangel auftreten. Ich selbst trinke wegen einer (echten) Laktose-Intoleranz seit vielen Jahren keine Milch mehr – ohne gesundheitliche Nachteile.

Hans Seiler

Infos: Quarks Di, 26.9.17, 21:00 WDR
Turbokühe – Was ist gut für Mensch und Tier?

Das System Milch: dassystemmilch.de

Bücher: Milch besser nicht, Maria Rollinger, 350 Seiten, JOU-Verlag

Milch – vom Mythos zur Massenware, Andrea Fink-Kessler, 288 Seiten, oekom verlag

Der Murks mit der Milch, Max O. Bruker, 248 S., emu-Verlags- und Vertriebsgesellschaft

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



zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Klage Rheinbrücke – Jetzt gilt's!

Bekanntlich laufen seit März 2011 zwei Planfeststellungsverfahren für den Bau einer weiteren Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (irreführend als „Zweite Rheinbrücke“ bezeichnet). Ca. 1,5 km nördlich der bestehenden Rheinquerung mit Straßen- und Eisenbahnbrücke soll eine weitere Straßenbrücke gebaut werden, die sowohl in der Pfalz als auch in Karlsruhe mit einem Schlenker an die Hauptachse (B 10) angebunden werden soll. In der Pfalz verläuft die Trasse am Rand der Naturschutzgebiete der Rheinauen entlang, die mit einer ungewöhnlichen Zahl von geschützten Arten einen hohen Schutzstatus enthalten, obwohl eine deutlich unproblematischere Alternativführung parallel der bestehenden Bestandsachse möglich wäre. Auf beiden Seiten macht die Planung auch verkehrlich wenig Sinn. Im Westen wird die Trasse an die B 9 angebunden, über die nur Bruchteile des Verkehrs fließen. Im Osten ist ein Abfluss zusätzlichen Verkehrs nicht vernünftig möglich. Logische Folge dieser Planung – sollte sie realisiert werden – wären zusätzliche Verkehrsprobleme in Karlsruhe und ein erhöhter Druck, den zusätzlichen Verkehr über eine zweite dann auch noch zu bauende Stadtautobahn (irreführend: „Nordtangente“) abfließen zu lassen. Im neuen Bundesverkehrswegeplan ist ein Zwischenstück der Nordtangente zwar nicht mehr enthalten. Sollten die aktuellen Planungen realisiert werden, ist allerdings mit einer Reaktivierung der alten Pläne zu rechnen. Die Planungsbehörde in Rheinland-Pfalz, die nur bis an das andere Ende des Rheins plant, weigert sich strikt, die (Nicht-)Weiterführung des Verkehrs auf Karls-

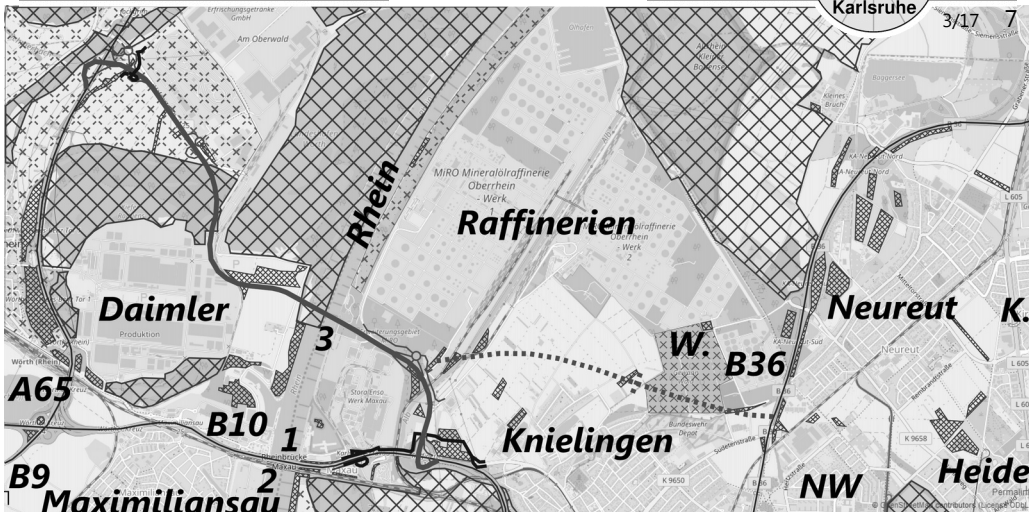
ruher Seite zu betrachten, da sie das als Aufgabe der baden-württembergischen Planer ansieht.

Die Existenz einer Eisenbahnbrücke und die mit relativ geringem Aufwand zu realisierenden Möglichkeiten einer Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene werden in den Planfeststellungsverfahren genauso wie im Bundesverkehrswegeplan völlig ignoriert. Die formal auf mehrere Projekte und mehrere Planfeststellungsverfahren aufgeteilten Teilmaßnahmen sind selbst im Bundesverkehrswegeplan mit einem äußerst dürftigen Nutzen-Kosten-Faktor bewertet worden. Und das, obwohl die eindeutig ideologisch motivierten Weichenstellungen des Bundesverkehrswegeplans Straßenbauprojekte gezielt begünstigen und Projekte auf der Schiene gezielt benachteiligen. So gilt etwa ein Pendler von Neustadt/Weinstraße auf der Straße als Fernverkehr und rechtfertigt damit für das Bundesverkehrsministerium den Bau von Straßen, während dieser Pendler in der Bahn als Nahverkehr gilt und die so dringend erforderliche Elektrifizierung der Strecke Neustadt-Wörth samt zweigleisigem Ausbau von Winden nach Wörth deshalb aus dem Bundeshaushalt nicht finanziert werden darf. Bei der Rheinbrücke musste man dabei sogar noch einmal zu einem zusätzlichen Trick greifen, um den Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0 zu erreichen, der erst überhaupt eine Finanzierung ermöglicht. Drei Projekte des Bundesverkehrswegeplans – die beiden Rheinbrückenabschnitte und die Anbindung auf badischer Seite an die B 36 – hat man für die Bewertung zusammengefasst und dürfen ganz offiziell nur als Gesamtheit betrachtet werden. Konsequenterweise würde das bedeuten, dass Geld für den Bau auch erst dann bereitgestellt werden dürfte, wenn auch der Weiterbau zur B 36 geplant und sichergestellt wäre. Der Bundesrechnungshof und der Rechnungsprüfungsausschuss haben das in den vergangenen Jahren immer wieder angemahnt. Auch da wäre die Weiterführung in Richtung Nordtangente also vorprogrammiert.

Die Stadt Karlsruhe lehnt den Bau ebenfalls als nicht zielführend ab. Es droht zusätzlicher



Bahnbrücke neben der 1. Autobrücke; Foto: Uwe Haack



	Natura2000: höchster europ. Schutz		Landschaftsschutzgeb.		Schnellstraßen: Bestand
	Biotope o.ä. abseits Natura2000		Waid gepl. Schutzgeb.		2. Autobrücke+Anbind.
					gepl. Querspange z.B36
					Radwegverlegung

© Heiko Jacobs, Hintergrund: openstreetmap.org + Mitwirkende

Verkehr, den das städtische Straßennetz nicht aufnehmen kann. Eine zusätzliche Achse für den Güterfernverkehr, auf die die Planungen langfristig zielen, hat mitten in einer Großstadt erst Recht nichts zu suchen. Während der Bundesverkehrswegeplan anderenorts eine kaum überschaubare Zahl von Ortsumgehungen zur Entlastung der Gemeinden vorsieht – allein für Baden-Württemberg sind 74 geplant – soll in und durch Karlsruhe mehr Verkehr geschwemmt werden. Ein offenbar einmaliger Fall. Bislang ist kein anderes Beispiel bekannt, in der der Bund eine Bundesstraße gegen den Willen einer Großstadt durch deren Gebiet durchgesetzt hat.

Da es verkehrlich erst recht keinen Sinn macht, wenn ein Huhn ein halbes Ei legt, hatten die Planfeststellungsbehörden stets zugesagt, etwaige Planfeststellungsbeschlüsse stets zeitgleich zu erlassen. Dieses Versprechen hat das Regierungspräsidium Karlsruhe nun gebrochen. Unmittelbar nach der Bundestagswahl Ende September – der Zeitpunkt war sicher nicht zufällig gewählt – ist es mit einem Planfeststellungsbeschluss vorgeprescht, der nur den Abschnitt vom Ölkreuz an der B 10 bis zum Rhein umfasst. Der politi-

sche Druck einer Öffentlichkeit, die vor allem in der Pfalz und im Umland von Karlsruhe die mit der Planung verbundenen Probleme nicht zur Kenntnis nimmt und die das Landesverkehrsministerium und das Regierungspräsidium – leider zu Unrecht – immer als Bremser darstellte, war offenbar zu hoch.

Zerstörerische Rheinbrückenplanung

Dabei waren es vor allem die großen naturschutzrechtlichen Bedenken auf Pfälzer Seite, die die Planer bis heute nicht in den Griff bekommen haben, die den Erlass der Planfeststellungsbeschlüsse verzögern. Es ist schon viel über die Unsinnigkeit dieses Projektes vor allem aus verkehrlicher Sicht gesagt und geschrieben worden, daher sollen an dieser Stelle auch einmal mehr Aspekte jenseits des Themas Verkehr betrachtet werden. Die auf badischer Seite geplante Trasse der neuen Brücke und ihrer Zufahrten durchschneidet oder berührt zahlreiche Biotop in der Rheinniederung, die bereits heute durch Straßen und Gewerbeflächen zerteilt sind. Umso wichtiger ist also, diese verbliebenen Lebensrauminseln vor einer weiteren Beeinträchtigung zu schützen. Einige der hier vorkommenden Tierarten sind selten und streng geschützt

wie beispielsweise alle Fledermausarten, mehrere Amphibienarten oder die Zauneidechse. Abgesehen von der fortschreitenden Zerschneidung der Lebensräume, die je nach Art früher oder später zum Erlöschen von Populationen führt, kommt es durch die Baumaßnahmen jedoch auch zur direkten Vernichtung von Biotopen, etwa von Gewässern, die als Laichplätze für Amphibien von Bedeutung sind. Auch zahlreiche (Auen-)Waldlebensräume und Wiesenflächen sind davon betroffen. Der hohe Versiegelungsgrad und die baustellenbedingten Störungen durch Lärm und Staub sind weitere negative Auswirkungen. Für den Menschen direkt wahrnehmbar wird es zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion in dem Gebiet kommen.

Besonders auf rheinland-pfälzischer Seite werden Verluste wertvoller landwirtschaftlich nutzbarer Böden zu beklagen sein, und der Fortbestand von deutschlandweit bedeutsamen Brutvogelvorkommen wird riskiert. Als wäre das alles noch nicht genug, wird mit den Folgeprojekten wie dem Anschluss an die B36 und damit dem zu befürchtenden Weiterbau der Nordtangente eine weitere Welle an Natur- und Landschaftszerstörungen ausgelöst, die in der jetzigen Planung noch gar nicht enthalten sind. Die vorgeschriebenen natur- und artenschutzrechtlichen Untersuchungen waren lange Zeit im Planfeststellungsverfahren unzureichend oder fehlerhaft und wurden erst in Folge massiver Kritik durch Umweltverbände und Naturschutzexperten der Stadt



Lebensräume von Amphibien, aber auch vieler anderer Tier- und Pflanzenarten sind durch die Rheinbrückenpläne in Gefahr;

Foto: M. Däschner

Karlsruhe überarbeitet und ergänzt. Doch auch jetzt enthalten die Unterlagen gravierende Mängel, was sich besonders an den vorgeschlagenen Maßnahmen zum Artenschutz zeigt: Hier sollen beispielsweise viel zu weit entfernte Ersatzlebensräume geschaffen werden, die in keinem räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem betroffenen Gebiet stehen.

Besonders unverständlich ist, dass die Alternative, nämlich der auch von uns befürwortete Bau einer Ersatzbrücke an alter Stelle, nie ernsthaft geprüft wurde, obwohl eindeutig festgestellt wurde, dass dies die wenigsten Eingriffe in Natur und Landschaft zur Folge hätte. Stattdessen haben wir nun eine Planung, die einer überholten autofixierten Verkehrspolitik folgt und auf der irrsinnigen Haltung beruht, einer immer weiter wachsen wollenden Wirtschaft einmalige Naturressourcen opfern und die dabei entstehenden Schäden einfach ausgleichen zu können!

Auch aus Sicht von Klimaschutzbestrebungen und einer dringend benötigten ökologischen Verkehrswende ist das Projekt abzulehnen. Am Ende bleibt zu hoffen, dass die Realisierung dieser sich auf die Umwelt verheerend auswirkenden Planung durch eine Klage bis zum 30.11. verhindert werden kann. BUZO, PRO BAHN und VCD sind Teil eines Bündnisses, das sich schon seit Jahren gegen die Idee einer neuen Rheinbrücke 1,5 km nördlich der bestehenden Brücken wehrt, und befürworten diese Klage. Der BUND koordiniert die hierfür notwendige Sammlung von Spenden mit dem **Spendenkonto „Keine 2. Rheinbrücke, keine Nordtangente“, IBAN DE98 6605 0101 0108 2558 37, Sparkasse Karlsruhe. Wir bitten um Unterstützung!**

Der Planfeststellungsbeschluss ist veröffentlicht unter rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt2/Ref24/Seiten/B10-2-Rheinbruecke.aspx Für jeden inhaltlichen Hinweis auf konkrete Kritikpunkte am Planfeststellungsbeschluss sind wir dankbar.

Mari Däschner / Reiner Neises



Eine der v. Bauvorhaben betroffenen Arten ist die europ. geschützte Knoblauchkröte; F.: J. Niederstraßer

Gibt es eine Mobilitätswende?

Seit dem Dieselskandal versuchen Politik und Automobilindustrie Schädigungen an der Umwelt durch Abgase aus Verbrennungsmotoren durch eine nachhaltige „Mobilitätswende“ zu minimieren. Immerhin stammen 25 % unserer schädlichen Emissionen von Verbrennungsmotoren. Tatsächlich ist erkennbar, dass sich hinter der „Mobilitätswende“ lediglich eine Änderung der Antriebsart versteckt, aber keine Änderung des Mobilitätsverhaltens. Im Grunde ist der E-Motor nicht schlecht, denn die lokalen Emissionen sind gleich NULL. Aber die neuen Antriebstechnologien müssen unbedingt auch mit neuen Nutzungsformen kombiniert werden. Also wir dürfen nicht 46 Millionen Verbrennungskraftfahrzeuge durch 46 Millionen Elektromobile ersetzen. Dagegen halten sich seltsamerweise unsere Nahverkehrsunternehmen mit der Elektrifizierung ihrer Busse extrem zurück. Einstmals gab es in der BRD rund 1000 Kilometer elektrischer Buslinien, u.a. in Baden-Baden und Pforzheim, die bis auf einen kümmerlichen Rest den Dieselsbus-Konzernen zum Opfer gefallen sind.

Warum braucht es einen Porsche Cayenne mit 324 kW Leistung, das sind 440 PS, zu einem Preis von 100.000,- €, um wenige Kilometer zur Arbeit oder zur Naherholung zu fahren, wenn der gleiche Weg mit einem Fahrrad für 1000,- € oder mit Bahn und Bus zurückgelegt werden kann?

Bei voller Besetzung mit 180 Leuten verbraucht eine Straßenbahn 3,11 kW pro Person. Um 5 Leute mit dem Cayenne zu transportieren verbraucht der 20-mal mehr an Energie und wenn die 180 Leute auch noch mit dem Cayenne transportiert werden sollen, dann ist der Raumbedarf 50-mal (!) größer als bei der Straßenbahn.

Daher darf der PKW in naher Zukunft kein universelles Transportmittel mehr sein, kein Kultobjekt, sondern ein Transportgefäß für die erste und die letzte Meile zum nächsten Bahnhof oder Haltestelle. Dazu kommen Elektro-Car- und Bike-Sharing-Angebote, sichere Rad- und Fußwege, Mitfahrgelegenheiten und Bürgerbusse im ländlichen Raum. Das gibt's eigentlich alles schon, aber es fehlt

vielfach am Verständnis der Entscheidungsträger, die eine Umsetzung verhindern. Denn leider erschöpft sich unsere Verkehrspolitik im Bau von langwierigen und milliarden-schweren Prestigeobjekten, wie den Karlsruher Stadtbahntunnel oder Stuttgart 21.

Die vielen kleinen Reparaturstellen werden dabei geflissentlich übersehen.

Keine 15 km von Karlsruhe entfernt müssen an einem unübersichtlichen Bahnübergang täglich 150 Züge von 110 km/h auf 30 km/h abbremsen. Dabei sind in den letzten 10 Jahren durch die Energievernichtung Kosten von 13,7 Mio. € entstanden. Dafür hätte auch der Bahnübergang beseitigt werden können. Und das ist das Dilemma: was auf der einen Seite an Baukosten eingespart werden soll, wird auf der anderen Seite mit erhöhten Energiekosten ausgegeben. Es fehlt das Denken im Zusammenhang.

Seit dem Tunnel-Desaster in Rastatt wird deutlich, wie wichtig, aber auch verwundbar die Rheintalbahn ist. Es fehlt im Rheintal nicht an alternativen Umleitungsstrecken, sondern bislang an der Zusammenarbeit der beiden nationalen Bahnverwaltungen DB und SNCF, die in Havariefällen kurzfristig Umleitungen bereitstellen könnten.

Aber selbst im Kleinen laufen die Bemühungen von Pro Bahn und VCD für einen verbesserten grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zwischen Baden und Elsass ins Leere. Auch hier fehlt das Verständnis von Verwaltung und Politik für die Reaktivierung der Wintersdorfer Brücke und die Einrichtung eines Busverkehrs von Baden-Baden nach Hagenau. Als kleiner Schritt ist es wenigstens gelungen, dass das „TICKETPLUS Alsace (Alsa+)“ als preiswerte Anschlusskarte im KVV erworben werden kann und dass wochenends die SNCF Züge umsteigefrei ab Wörth nach Straßburg fahren.

Einer kooperativen Verkehrsteilung Schiene/Straße zuwiderlaufend sollen zukünftig Hybrid-LKW unter Oberleitung auf der B 462 im Murgtal Güterverkehr machen, obwohl alle großen Firmen samt Daimler Benz Gleisan-



Ausgebremster TGV am Bahnübergang Kleinsteinbach.
Foto: Ullrich Müller

schlüsse haben. Ein echtes Modellprojekt wäre doch, den Schienengüterverkehr zu reaktivieren. Grundsätzlich wäre gegen eine Elektrifizierung von LKW auf Steilstrecken nichts einzuwenden, aber bitte nur dort, wo keine Bahnlösungen existieren. Im Murgtal ist das eben anders, hier wurden Güterverkehrskapazitäten auf der Schiene demontiert um den Straßengüterverkehr zu forcieren. Hier laufen die Absichtserklärungen der Politik zur Stärkung der Bahn mit dem tatsächlichen Handeln diametral auseinander.

Wie in Deutschland die Schieneninfrastruktur vernachlässigt wird, ist daran erkennbar, dass hierzulande 65,- € pro Einwohner und Jahr für die Schiene ausgegeben werden, in der Schweiz sind es aber 365,- €. In anderen europäischen Ländern sind es ähnlich hohe Beträge. Obendrein müssen Fernbusse keine Maut bezahlen und die Terminals werden

auch noch kostenlos zur Verfügung gestellt.

Unsere Bahn ist ein elementarer Bestandteil der Daseinsfürsorge und darf nicht länger sträflich benachteiligt werden.

Es bleibt nun zu fragen, ob unsere Volksvertreter den dringenden Wandel in der Mobilität erkennen werden, oder ob es ein „weiter so“ auf der Straße geben wird. Nur eben komplett elektrisch?

Ullrich Müller

Was ist eigentlich Mobilität?

Die Beantwortung dieser Frage ist äußerst wichtig, wenn man über die Zukunft auf unseren Straßen, Schienen, Wasserwegen oder in der Luft nachdenken und Lösungen entwickeln will. Rein definitionsgemäß ist Mobilität folgendes:

Potentielle Mobilität ist die Beweglichkeit von Personen, allgemein und als Möglichkeit. Realisierte Mobilität ist realisierte Beweglichkeit, ist die Befriedigung von Bedürfnissen durch Raumveränderung (kurz: Mobilität). Verkehr ist das Instrument, das man dann für die konkrete Umsetzung der Mobilität benötigt. Verkehr umfasst Fahrzeuge, Infrastrukturen und die Verkehrsregeln und ist auch sehr gut messbar.

Aus Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), S. 71; Dresden 1999

Bericht von der Fahrplankonferenz

Im September 2017 wurde auf der Fahrplankonferenz bei der IHK der Fahrplan für 2018 vorgestellt. Die wichtigsten Änderungen für den Raum Karlsruhe sind folgende:

Fernverkehr

Großereignis ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke (München-)Nürnberg-Erfurt (-Berlin). Im Raum Karlsruhe als solchem bleiben dadurch die Abfahrtszeiten weitgehend unverändert.

IC Karlsruhe ab 21:06 nach Stuttgart neu auch samstags (somit täglich).

IC Karlsruhe an 22:59 aus Stuttgart neu auch samstags (somit täglich).

Neue ICs von Stuttgart nach Nürnberg (mit

Durchbindung bzw. direktem Anschluss ab Karlsruhe) Stuttgart ab samstags 16:07 (somit täglich) und montags bis mittwochs 20:07 (somit täglich außer samstags) und in Gegenrichtung Stuttgart an aus Nürnberg sonntags 9:53 (somit täglich) und montags bis mittwochs 21:53 (somit täglich außer samstags).

Neue Direktverbindung Frankfurt-Karlsruhe-Mailand (Abfahrt Karlsruhe ca. 9 Uhr Richtung Süden und ca. 17 Uhr Richtung Norden) statt der bisherigen Durchbindung nach Zürich.

Der ÖBB-Nachtzug Zürich-Karlsruhe-Hamburg wird in Hildesheim geteilt und fährt direkt sowohl nach Hamburg als auch Berlin (statt bisher erst nach Berlin und dann von dort nach Hamburg) bzw. umgekehrt.

Nahverkehr

Strecke 700 (Linie RB2) Karlsruhe–Graben-Neudorf–Mannheim: neue Züge am Wochenende Karlsruhe ab 1:15 und in Gegenrichtung Mannheim ab 1:22.

Strecke 701 (Linie S3/S4) Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg: zwischen 13 und 19 Uhr täglich alle halbe Stunde (Verdichtung sonntags zwischen Karlsruhe und Bruchsal). Die Abfahrten in Heidelberg Richtung Karlsruhe um 23:58 und 0:57 werden verschoben auf 23:28, 0:29 und neu 1:35.

Strecke 710.5 (Linie S5): abends kürzere Wartezeiten beim Umstieg: aus Karlsruhe-Innenstadt Ankunft in Wörth 23:13 (bisher 22:53) auf RE 12046 (Wörth ab 23:21 Richtung Landau), in Gegenrichtung Abfahrt Wörth nach Karlsruhe-Innenstadt 22:47 (bisher 22:40) von RB 12487 (Ankunft Wörth, 22:42 aus Richtung Bad Bergzabern).

Strecke 710.51 (Linie S51/S52) Wörth–Germersheim: zusätzliche durchgehende Züge nach Ludwigshafen–Mannheim, Wörth ab

6:32 und an 18:44. Neuer Anschluss in Wörth aus Karlsruhe (Wörth an 6:41 statt 6:44) nach Germersheim (Wörth ab 6:44 statt bisher 6:27).

An Wochenenden Germersheim 9:01 nach Wörth und Wörth 9:25 nach Germersheim als Eilzug (Entfall einiger Unterwegshalte) mit neuem Anschluss in Wörth Richtung Strasbourg.

Strecke 770 Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart: IRE Karlsruhe ab 6:01 neu auch an Wochenenden (somit täglich). Neuer IRE Stuttgart ab 22:59 montags bis samstags (sonntags fährt um die gleiche Zeit ein IC).

Größere Baustellen

Wiesloch–Walldorf–Mannheim Juli bis Dezember 2018 (mit Ausfall einzelner Halte bzw. Züge, aber nach aktuellem Stand ohne Vollsperrung).

Pforzheim Mai bis Oktober 2018 (abschnittsweise Vollsperrung).

Martin Theodor Ludwig

Endlich die linke Rheinbahn entdeckt

Mitte September rollten Güterzüge auf der linken Rheintalbahn über Wörth, Lauterbourg, Strasbourg in die Schweiz und zu den neuen Alpentunnels statt auf der nach der Rastatter Tunnelpanne unterbrochenen rechten Rheintalbahn. Das ist eine Blamage für die deutsche Verkehrsplanung, die verpflichtet wäre, Transitverkehr von der Straße auf die neuen Eisenbahntunnels zu verlagern. Das kann aber die rechte Rheintalbahn auf lange Sicht, vermutlich sogar nie, allein leisten.

Die einst für den Personenfern- und Güterverkehr bedeutende linke Rheinbahn hat um 1970 die Deutsche Bundesbahn auf 11 km zwischen Wörth und Lauterbourg auf ein Gleis zurückgebaut. Es wäre also konsequent gewesen, die linke Rheinbahn gemeinsam mit Frankreich für wenig Geld zu einer leistungsfähigen Personen- und Güterbahn auszubauen, selbstverständlich mit integriertem Lärmschutz. Nördlich von Wörth ist sie zwar elektrifiziert und für alle Zuggattungen geeignet, ab Germersheim auch für eine Stadtbahn, sie wird aber nur in geringem Umfang genutzt.

Bereits 1989 hat eine Arbeitsgemeinschaft Südpfälzer Umweltschützer mit einem Sonderzug für die Einrichtung einer Zugverbindung Ludwigshafen–Strasbourg demonstriert. 1994 hat die Bürgerinitiative Bienwald als Alternative für die geplante Bienwaldautobahn den Ausbau der linken Rheinbahn gefordert und die Reaktivierung der Bahn von Rastatt nach Roeschwoog und weiter nach Strasbourg über die Wintersdorfer Brücke empfohlen. 2010 hat der Deutsche Industrie- und Handelskammertag die Notwendigkeit der linken Rheinbahn für den Güterverkehr der Zukunft deutlich gemacht. PRO BAHN und Verkehrsforum Südpfalz haben sich in jüngster Zeit für einen guten Nahverkehr von Germersheim über Wörth nach Karlsruhe eingesetzt und einen ½-Stundentakt Germersheim–Wörth–Karlsruhe mit einer Verlängerung der S-Bahn RheinNeckar von Germersheim zum Karlsruher Hbf als Eilzug, abgestimmt auf dem Taktpunkt Karlsruhe Hbf und einer Stadtbahn nach dem Karlsruher Vorbild gefordert. Alle Bemühungen wurden bisher abgeblockt.

Es bleibt zu hoffen, dass der neue Deutsche Bundestag parteiübergreifend erkennt, dass Elektromobilität auch eine Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Bahn bedeutet. Ohne Verkehrswende gibt es keine Energiewende. Die Unwetter, die wir weltweit in den letzten Wochen hatten, sind Folgen des Klimawandels und dieser wiederum eine Folge des steigenden Ausstoßes von Kohlendioxid durch den Straßenverkehr.

Mit Bahnen können wir eine Wende einleiten und mit weniger Kohlendioxid, weniger Feinstaub, weniger Stickstoffdioxid und weniger Lärm mehr Lebensqualität für die Bevölkerung erreichen.
Herbert Jäger

Alle Jahre wieder ...

Alle Jahre wieder
kommt das Christuskind
auf die Erde nieder,
wo die Autos sind.



Fährt mit seinem Wagen
mitten in die Stadt,
um den Mensch zu plagen,
er keine Ruhe hat.

Stau, Lärm, Hatz, Gestanke,
alles mit dabei.
Sagt doch mal: „Nein, danke!“
zu der Rennerei.

Diese „Zeitgewinnung“
macht das Leben öd.
Das nennt sich „Besinnung“.
Sind die Menschen blöd!

Zugegeben, wenn dieses Heft erscheint, ist Weihnachten noch etwas hin. Aber Domino-Steine und Schokoladenweihnachtsmänner stehen seit Monaten in den Regalen der Supermärkte. Dann darf man auch schon einmal an die Herausforderung der nahenden Adventszeit denken. Alle Jahre wieder ist der Aufenthalt in den Wochen vor Weihnachten in der Innenstadt ganz besonders unangenehm. Und man darf gespannt sein, was die Stadt sich zur Bewältigung der Herausforderungen, die die Verstopfung der Stadt mit dem Autoverkehr mit sich bringt, einfallen lässt. Oder ob sie sich vielleicht auch 2017 nichts Neues einfallen lässt.

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	E					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

Man darf gespannt sein, ob das Konzept der Stadt mal wieder darin besteht, den Radverkehr auszubremsen, dem Autoverkehr noch zusätzlichen Platz einzuräumen und den Öffentlichen Verkehr stiefmütterlich zu behandeln.

Man darf gespannt sein, ob das Gesamtprogramm der „Weihnachtsstadt Karlsruhe“ der Werbung für die Fahrt mit dem Pkw in die Stadt wieder dreimal so viel Platz einräumt wie der Werbung für die Bahn.

Man darf gespannt sein, ob die Deutsche Bahn wieder ihren kleinen Innenhof in der Lammstraße für kostenloses Parken öffnet und die Stadtzeitung dies wieder bewirbt – mit der Folge, dass viele Autofahrer in die Innenstadt fahren und sich dort erst einmal auf Parkplatzsuche begeben müssen.

Man darf gespannt sein, ob der Park-and-Ride-Platz am Messplatz trotz kostenloser Bahnfahrt in die Innenstadt daher mal wieder weitgehend leer bleibt oder ob weitere Angebote für Bus und Bahn dazukommen.

Reiner Neises

Lastenkarle rollt

Unter dieser Überschrift war am 19. Oktober auch der lokalen Presse zu entnehmen, dass das Lastenrad-Leihsystem Lastenkarle mächtig Fahrt aufgenommen hat. Wenige Monate nach dem Start im Mai kann das dritte Lastenrad online gebucht und ausgeliehen werden. Nur knapp zwei Wochen zuvor war die zweite Station in der Oststadt offiziell eingeweiht worden.

Parallel zur Inbetriebnahme der ersten Station im Juni (s. u&v 2/17) hatte der Verein zwei rote Lastenfahräder vom Typ Bakfiets Cargo-Bike Classic Long und ein weißes Riese+Müller Packster mit Elektroantrieb über den lokalen Fahrradhandel bestellt. Im September konnten daher drei eigene Räder entgegengenommen werden, für die nun geeignete Stationen gefunden wurden. Zwei Räder kommen in der Karlsruher Kernstadt unter: das Kinder- und Jugendhaus des Stadtjugendausschusses in der Oststadt sowie der Mitmach-Laden Südwest des Badischen Landesvereins für Innere Mission geben die Lastenräder zu ihren Öffnungszeiten aus.

Die Station am Kinder- und Jugendhaus in der Oststadt wurde am 7. Oktober eingeweiht. An dem Tag wurden Interessierte zu Lastenkarle und zur Funktionsweise der Ausleihe beraten und konnten am Vormittag die drei neuen Lastenräder Probe fahren. Am 26. Oktober fand am späten Nachmittag die Einweihung der Station am Mitmach-Laden Südwest statt. Zahlreiche „Nachbarn“ kamen vorbei, um mit den Lastenrädern eine Runde zu



Station in der Oststadt;

Foto: Marc Winkelmann

drehen und sich schon einmal an die langen Vehikel zu gewöhnen. Denn die Südweststädter waren begeistert, dass es nun losgeht und haben bereits angekündigt, „ihr“ Rad demnächst ausleihen zu wollen. Die Begeisterung spiegelt sich auch in den Buchungen wider: Am Tag der Eröffnung waren die ersten beiden Wochen bereits an je vier von fünf Wochentagen ausgebucht.

Bis Dezember wird noch eine weitere Station in der Nordstadt eingerichtet. Dann wird dort das Packster der Initiative und ein weiteres Lastenrad von einem privaten Unterstützer zum Ausleihen untergebracht. Zum Jahresende wird Lastenkarle damit eine Flotte von fünf Rädern im Angebot haben. Für den Beginn der nächsten Fahrradsaison plant Lastenkarle die Anschaffung eines weiteren Lastenrades. Ob es mit oder ohne Elektroantrieb ausgestattet sein wird ist noch nicht entschieden. Lastenkarle wartet auf die Erfahrungen der nächsten Monate und wird dann entscheiden. Wer mitmachen und mitentscheiden möchte, kann sich gerne an post@lastenkarle.de wenden oder die Aktiven im Umweltzentrum ansprechen.

Damit es im kommenden Jahr so rasant im Sinne der ökologischen Mobilität weitergehen kann, suchen wir weitere Stationen mit langen Öffnungszeiten. Es bieten sich Einzelhandelsgeschäfte oder Cafés an. Ebenfalls zur Werbung um Nutzer und Unterstützer wurde im Umweltzentrum ein temporärer Platz im Schaufenster für Lastenkarle geschaffen. Das Packster und eine Dropflag mit Logo und Claim sind hier ausgestellt, bis auch dieses Rad zu seiner Station kommt.

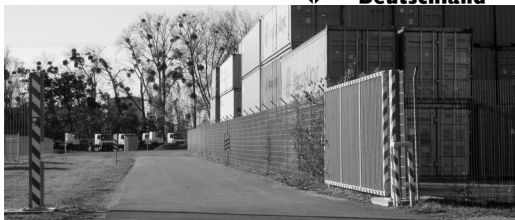
Manuel Quinting

So einfach ist die Buchung eines Lastenkarles:

1. Einmalig registrieren auf lastenkarle.de
2. Gewünschte Station oder Lastenrad wählen
3. Bis zu drei freie Tage im Kalender des jeweiligen Rads anklicken und bestätigen
4. Bestätigungs-E-Mail abrufen
5. Das dort verlinkte Ausleihformular ausfüllen, ausdrucken und unterschreiben
6. Mit Personalausweis und Ausleihformular das Rad zu den Öffnungszeiten bei der Station abholen

Hafenstraße in Wörth

Radeln in die Pfalz ist ein getrübtetes Vergnügen, denn der Radweg durch Wörth ist mit vielen Kreiseln (ohne Vorfahrt für Radler!), Querungen, Unterführungen, Parkern etc. ein Weg mit vielen Hemmnissen und Gefahren. Gleich nach der Rheinbrücke rechts oder links abbiegen empfiehlt sich ... Aber es soll noch schlimmer werden: Die Radwege zur Rheinbrücke würden am Ölkreuz bei Anschluss der Straße zur 2. Autobrücke deutlich verschlechtert! Aber das ist noch nicht alles: Wenn es nach dem Willen des neuen Wörther Hafentreibers ginge, würde baldmöglichst die Hafenstraße für den Verkehr geschlossen, die am Rand ein Stück über das Gelände des Containerterminals führt, ungewidmet über privaten statt öffentlichen Grund! Man beantragt die Sperrung und baut schon mal die Tore. Anlieger und Stadt Wörth sind dagegen ohne Ersatz, der aber schwierig ist, führte er



Frisch gebautes Hafentor, noch offen ...; Foto: H. Jacobs

doch durch höchste Naturschutzgebiete, woran hoffentlich die Autobrücke scheitert (s. S. 6–8). Man traf sich vor Gericht: Die Stadt darf die Sperrung nicht untersagen, aber das Land hätte beantragen müssen, nicht der Betrieb. Nächste Runde, die wieder als Eilverfahren vor Gericht landet: Sperrung abgelehnt, da keine Eilbedürftigkeit vorliegt, denn der Zustand besteht schließlich schon 50 Jahre unfallfrei. Gut erkannt, Sperre unnötig! Straße wieder auf, Problem aber vermutlich nur aufgeschoben. Die heutige Umfahrung, die für Fernradler beschildert ist, taugt im Alltag nix! Heiko Jacobs s. a. aktionsbuendnis-hafenstrasse-woerth.de

Fehlplanung Passagehof – Was tun?

Der Park(ing) Day im September im Passagehof begann mit Verspätung. Zwei der drei dafür vorgesehenen Parkplätze waren trotz unmissverständlicher Beschilderung des Parkverbots für den Aktionstag zugeparkt. Die herbeigerufene Politesse sah sich nicht in der Lage, kurzfristig für Räumung zu sorgen. Erst wurden die Halter ermittelt und versucht sie anzurufen, dann der Fahrer in sämtlichen Geschäften samt Friseur in der Nähe vergeblich gesucht und anschließend das Verhältnismäßigkeitsprinzip so lange abgewogen, dass die beiden Falschparker annähernd eineinhalb Stunden nie in die Gefahr kamen, abgeschleppt zu werden. Dass sie dabei zugleich eine angemeldete Versammlung und damit eines der höchst eingestuften Grundrechte verhinderten, spielte bei der Abwägung des Ordnungsamts offenbar keine Rolle. Das „Grundrecht auf illegales Parken“ wurde höher eingestuft. Kein Wunder, dass man in Karlsruhe fast nie einen Abschleppwagen beobachtet.

Die verkehrlichen Probleme des Passagehofs wurden teils bereits im vorherigen Heft des u&v beschrieben. 2010 wurde der westliche Passagehof umgestaltet und als verkehrsbe-

ruhiger Bereich („Spielstraße“) ausgewiesen. Neben einer Ladezone für den Lieferverkehr und 2 Behindertstellplätzen gibt es noch rund 11 ausgewiesene Stellplätze. Ab 20 Uhr sind sie offiziell Anwohnern vorbehalten. Der Parksuchverkehr, der den ganzen Tag durch den Passagehof fließt, beträgt ein Vielfaches. Dass Parken nur in den ausgewiesenen Flächen zulässig ist, wird von den Autofahrern ebenso ignoriert wie das Parkverbot für Auswärtige in den Abendstunden. Regelmäßig parken dort am Abend doppelt so viele Pkw wie Stellplätze ausgewiesen sind, bloß keine Anwohner. Faktisch haben sie aufgrund der Masse an Falschparkern überhaupt keine Chance, einen der für sie ausgewiesenen Parkplätze zu ergattern. In der Vorbereitung des Park(ing) Days und auch noch danach, hat der Verfasser immer wieder in den Morgen- und in den Abendstunden den Weg durch den Passagehof genommen. Mitarbeiter des Ordnungsamts, die ein Zeichen gegen die dortigen Missstände setzen, hat er dort nie angetroffen. Auch der Poller, der ab 23 Uhr die Zufahrt zum Passagehof absperren soll und den die Anwohner bei Bedarf runterfahren können, wird nicht zuverlässig eingesetzt.

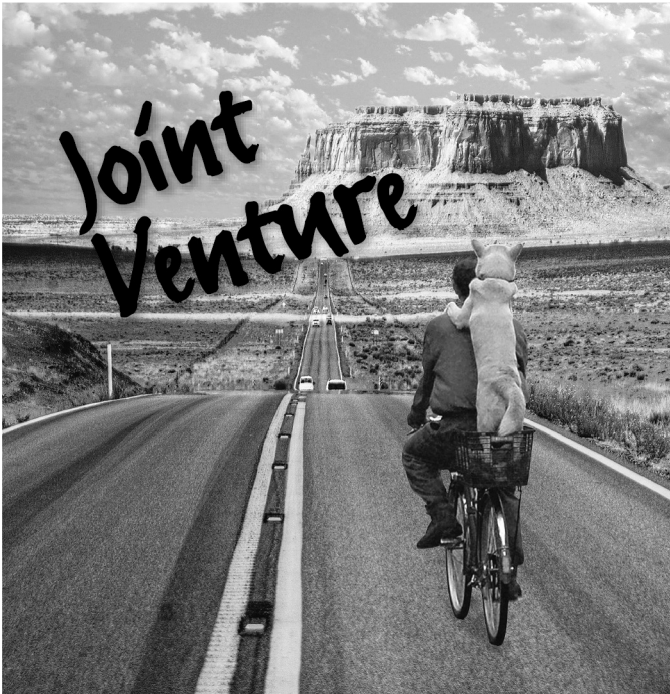
Die Umgestaltung des Passagehofs 2010 erfolgte nach einer Bürgerbeteiligung. Da Anwohner und Geschäftsleute sich damals gegen eine Sperrung des Passagehofs ausgesprochen haben, tut sich die Stadt schwer mit Einschränkungen, teilte Baubürgermeister Obert dem VCD mit. Auffällig war beim Park(ing) Day allerdings, dass im Laufe des Tages mit Ausnahme eines Shisha-Cafés mit regem Zulauf allenfalls eine Handvoll der Parkenden im Passagehof die angrenzenden Geschäfte besuchte. Dass die Parkplätze den Geschäftsleuten etwas bringen, muss daher stark angezweifelt werden. Das Umgestaltungskonzept von 2010 ist ersichtlich gescheitert, wie auch der Vorsitzende des Bürgervereins Stadtmitte bestätigte. Es wird allerdings offenbar auch nicht konsequent umgesetzt. Dabei wäre es ein Leichtes, für die beschlossene Reduzierung des Parkverkehrs auf Anwohner zu sorgen, indem der Poller in der Zufahrt aus der Akademiestraße einfach nur um 20 Uhr heraufgefahren würde. Ungleich besser wäre es aus Sicht der am Park(ing) Day beteiligten Verbände, wenn der Parksuch- und Durchgangsverkehr von Auswärtigen ganz aus dem Passagehof verbannt



Passagehof wohnlich eingerichtet; F.: Marc Winkelmann

würde. Faktisch ließe sich das Problem auch weitestgehend lösen, wenn die Karlstraße zwischen Amalienstraße und Akademiestraße als Fußgängerzone ausgewiesen würde, was der VCD schon länger vorgeschlagen hat. Aufwertung der Karlstraße, freie Fahrt für die Bahnen am Europaplatz und Wegfall des Zubringers zum Passagehof wären an sich eine Win-Win-Situation. Leider ist ersteres in der aktuellen Stadtpolitik, die sich längst noch nicht vom Ideal der autogerechten Stadt verabschiedet hat, immer noch nicht durchsetzbar.

Reiner Neises



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

Neue Öffnungszeiten:*)

Di. 9–13 BUZO **14–17** NABU

Mi. 9–13 BUZO/NABU **17–20** ADFC^{*)}

Do. 9–13 BUZO/NABU **16–19** ADFC^{*)}

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 Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:
7.11., 5.12., 2.1., 6.2., 6.3., 3.4., MV vsl. 10.4., **8.5.**

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

Mi. 17–20 Uhr*), Do. 16–19 Uhr*), weitere Termine siehe adfc-bw.de/karlsruhe oder Aushang
*) **ADFC: Änderung zu Jahreswechsel gepl.!**

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 60,- €

9. November 2017 Große Weidetiere in der Landschaft – Auftrieb für die bedrohte Artenvielfalt. Vortrag und Film von Bernd Gerken. 20 Uhr, Umweltzentrum.

16. November 2017 Atomforschung in Deutschland: Nur für die Sicherheit oder [offen] für Atomwaffen? Vortrag von Dr. Rainer Moormann. 20 Uhr, Saal im DGB-Haus (Ettlinger Straße 3a)

4.–7. Januar 2018 Naturschutztage am Bodensee. Große jährliche Naturschutztagung von BUND und NABU in Radolfzell. Mehr unter naturschutztage.de

Januar/Februar 2018 Thermografie-Rundgänge. Voraussichtl. zwischen Mitte Januar u. Mitte Februar 2018 bieten die Stadt Karlsruhe und die KEK Karlsruher Energie- und Klimaschutzagentur wieder Thermografie-Rundgänge in den Energie-Quartieren Rintheim, Durlach-Aue, Wettersbach und Knielingen an. Interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Eigenheimbesitzer können bei den Abendterminen anhand von Thermografieaufnahmen die Vorteile einer energetischen Gebäudesanierung auf besonders anschauliche Weise kennenlernen. Die genauen Termine werden rechtzeitig unter karlsruher-energiequartiere.de und karlsruhe.de/b3/gruene_stadt bekannt gegeben.

24.11., 29.12., 26.1., 23.2., 23.3., 27.4., ... Critical Mass – Radtour, Kronenplatz, 18 Uhr, s. a. facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

kais-pizza.de

Lieferservice
mit dem Rad



Brücken-
Restaurant



am Kronenplatz

www.kais-pizza.de

Tel: 0721-37 37 34