

Bedrohte Vielfalt Rheinland-Pfalz-Takt Salami-Straßenbau, Radverkehr Veranstaltungsreihe II, Günstige KVV-Karten 4x im Jahr



Inhalt:

Vorwort.....	3
Aktuelles aus dem BUZO-Umweltzentrum...	3
BUZO-Veranstaltungsreihe 2010.....	4
Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel.....	5
Bedrohte Vielfalt.....	6
Umzingelung einer modernen Festung.....	7
Rheinland-Pfalz-Takt – ein Erfolgsmodell....	9
Bericht von VCD-Mitgliederversammlung...	11
VCD unterwegs.....	11
Dettenheim droht Verkehrsinfarkt.....	12
Salamitaktiken: Scheibchenweise zu Mehrverkehr	12
StVO-Novelle nichtig?.....	13
Kreisverkehr in Ettlingen.....	14
Neues und Gutes.....	15
Altes und Schlechtes.....	15
Termine.....	16

Fotos: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Meister, Harald Reisel, Thomas Sauer, Hans Seiler

Titelfoto: Esel auf dem „Alten Flugplatz“

Fotos: Mari Däschner



Verein:	BUZO	PRO BAHN	VCD
Konto:	924 23 55	310 548 500	953 695
BLZ:	660 501 01	370 100 50	600 908 00
Tel. 0721	/ 38 05 75	/ 38 05 75	/ 38 06 48
verein@umverka.de	http://verein.umverka.de		

KVV-Jahreskarte für Mitglieder

Waben:	Preis:	Startwabe:
☐ 2	424,44 €	Zielwabe:
☐ 3	562,68 €	
☐ 4	686,88 €	
☐ 5	820,80 €	
☐ 6	950,40 €	Name:
☐ Netz	1190,16 €	Straße:
☐ Abholen	0, – €	Ort:
☐ Brief	1,50 €	
☐ Paket	7,50 €	
☐ Express	8,60 €	Tel.:
Summe:		Mail:

☐ BUZO	☐ PRO BAHN	☐ VCD	
☐ 1.2.	☐ 1.5.	☐ 1.8.	☐ 1.11. gültig ab
16.12.	14.3.	25.6.	23.9. bezahlen
25.1.	25.4.	26.7.	25.10. abholen

**VCD Karlsruhe, BLZ 600 90 800,
SPARDA-Bank, Kontonummer 953 695
Verwendung: „Jahreskarte“ + Name!**

*Änderung/Einstellung d. Angebots vorbehalten.
Ohne Gewähr. Kein Anspruch auf das Angebot.*

10% Rabatt auf die übertragbare KVV-Jahreskarte: Da lohnt es Mitglied zu werden!
BUZO 30,– €, PROBAHN 42,– €, VCD 44,– €
 Abholung gegen Ausweis oder Versand, Paket u. Express bis 500,– € versichert. Beachten Sie u.a. die nicht übertragbare Kombi-Card für das KVV-Netz 64,– €/Monat **Stand der Preise: 1.1.2010** Sollten sich KVV-Preise etc. ändern, müssen auch unsere – für Sie relevanten – Preise angepasst werden!

Details & Online-Bestellung: umverka.de

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr. Der Bezugspreis ist im Beitrag enthalten. Abo für Nichtmitglieder 10,– €/Jahr. ISSN: 1612-2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier 100% Altp.

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
 Redaktion: Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes
 Meister, Mari Däschner E-Mail: redaktion@umverka.de
 www.umwelt-und-verkehr-karlsruhe.de oder kurz: www.umverka.de
 Layout: auch-rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: Papier & online
 Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Liebe Mitglieder, Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die U-Strab ist in Bau und wird kommen. BUZO, PRO BAHN und VCD befürchten Kapazitätsengpässe, sehen aber vor allem auch das Abschneiden der Karlstraße und der Rüppurrer Straße vom Marktplatz als Problem. Es spricht einiges dafür, nach Realisierung der Kombilösung nur die Schienen auf dem Marktplatz zu entfernen, die Ost-West-Achse in der Kaiserstraße mit reduziertem Verkehrsangebot aber oberirdisch beizu-

behalten. Wir werden in zukünftigen Ausgaben dieses Thema aufgreifen. In diesem Heft stehen erstmal folgende Themen auf dem Programm: Die BUZO setzt sich für den Atomausstieg ein und PRO BAHN berichtet über den Rheinland-Pfalz-Takt, der VCD widmet sich dem Radverkehr in mehreren Facetten und einigen wohlbekannten und auch neuen Salamischeiben in Sachen Straßenbau, denn so werden heutzutage alte Projekte in bürgergerechte Happen aufgeteilt.

Wie immer wünschen wir Ihnen eine interessante Lektüre,

Johannes Meister

Herb Jach

J. Meister

Aktuelles aus dem BUZO-Umweltzentrum

Liebe Mitgliederinnen, liebe Mitglieder, die BUZO engagiert sich wieder intensiv für den Atomausstieg, nach dem insbesondere von Ministerpräsident Stefan Mappus der Atomausstieg aufgekündigt wird. Es wurden mehrere Veranstaltungen angeboten, darunter gemeinsam mit anderen Verbänden eine Filmvorführung zum Thema Atommüll. Wir bleiben auch weiterhin am Ball. Wir danken bei dieser Gelegenheit vor allem auch Wilhelm Knobloch für seine Unterstützung.

Die geplante Satzungsänderung konnte bis zum Redaktionsschluss noch nicht umge-

setzt werden, da noch rechtliche Fragen zu klären sind. Voraussichtlich wird es dieses Jahr daher eine zweite Mitgliederversammlung im Dezember geben, für die in der nächsten Ausgabe eingeladen wird. Auch dann wird es wieder einen inhaltlichen Beitrag geben, voraussichtlich zum Thema Flächenverbrauch, auf das die BUZO wieder stärker den Fokus richten möchte. Möchten auch Sie sich für den Erhalt der letzten Freiflächen einsetzen? Machen Sie mit. Wir brauchen Sie.

Johannes Meister

**Jetzt direkt
am
Werderplatz!**

Laden 3

Naturkost und Naturwaren

**Werderstraße 43
76137 Karlsruhe
0721/ 38 81 71**

BUZO-Veranstaltungsreihe 2010

Auch dieses Jahr bietet die BUZO in Zusammenarbeit mit Karlsruher Umweltgruppen und -institutionen wieder interessante Veranstaltungen an. Alle – auch Nichtmitglieder – sind herzlich willkommen! Durch die teilweise erhobenen Teilnahmegebühren unterstützen Sie die Arbeit der jeweiligen Verbände (bei BUZO die des Umweltzentrums).

Fahrt mit historischem „Esslinger Triebwagen“ ins Dahner Felsenland

Die BUZO und der VCD veranstalten einen Ausflug ins Dahner Felsenland. Um 9.17 Uhr fahren wir mit dem historischen „Esslinger Triebwagen“ durchgehend nach Dahn Süd (Ankunft gegen 11.00 Uhr). Von dort geht es zur Burgruine Alt Dahn, wo wir die Aussicht über das Dahner Felsenland und den Pfälzer Wald genießen können. Um unseren Weg fortzusetzen gibt es nun mehrere Möglichkeiten: Wir können z. B. nach Hauenstein laufen (ca. 15 km) oder nach Hinterweidenthal-Ort gemütlich an der Wieslauter entlang (ca. 15 km) oder nach Bundenthal ca. 10 km. Für ganz Sportliche bietet sich auch eine größere Wanderung nach Wissembourg an (ca. 20 km). Einkehrmöglichkeit immer erst am Ende der Wanderung! Bitte feste Schuhe und Rucksackverpflegung mitbringen!

Termin: Samstag, **31. Juli 2010, 9:00 Uhr;** Rückkehr zwischen 18.00 und 20.00 Uhr

Treffpunkt: Karlsruhe Hauptbahnhof am Service Point in der Bahnhofshalle

Fahrtkosten: Anteilig Regio X plus; gegebenenfalls anteilig Anrufsammeltaxi

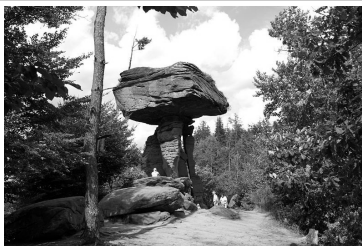
Leitung: Philipp Horn, VCD, und Johannes Meister, BUZO

Infos im Internet: www.wieslauterbahn.com
www.dahner-felsenland.de

Anmeldung: bitte bis Do. **29. Juli** unter Angabe von Tel.-Nr. und Name im Umweltzentrum Tel. 0721 / 380575 oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Im Kajak den Altrhein entdecken

Die BUZO bietet Ihnen eine Entdeckungstour aus ungewöhnlicher Perspektive in die Tier- und Pflanzenwelt des Altrheins: Mit dem Kanu unterwegs (Paddelerfahrung



penwörter Altrhein erkunden. Boote werden bei Bedarf gestellt, Wechselkleidung ist mitzubringen. Alle TeilnehmerInnen müssen schwimmen können. Teilnahme auf eigene Verantwortung!

Termin: Sommermonate nach Rücksprache
Treffpunkt: Bootshaus KTV auf der Insel Rappenwört (Straßenbahn Linie 6)

Teilnahmegebühr: 20,- €, BUZO-Mitgl. frei

Leitung: Johannes Meister, BUZO

Information und Anmeldung:

Umweltzentrum, Tel. 0721 / 380575 oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Der Auenwald vor der Haustür – die Rappenwörter Rheinauen

Die Auenlandschaft am Oberrhein ist mit ihrer Vielfalt an Lebensräumen etwas ganz Besonderes. Der Rhein hat zu seinen „wildern“ Zeiten diese Landschaft maßgeblich gestaltet. Pflanzen und Tiere haben sich daran angepasst. Auch nach der Rheinbegradigung haben wir noch eine wahre Perle vor der Haustür. Wir möchten Sie zu einer Entdeckungstour von Natur und Kultur einladen!

Termin: Sonntag, **24. Oktober 2010, 14.30** bis ca. 17.00 Uhr

Treffpunkt: Naturschutzzentrum Rappenwört (Tram Linie 6 bis Endstation Rappenwört, dann ca. 10 Minuten Fußweg)

Teilnahmegebühr: 3,- €, BUZO-Mitgl. frei

Leitung: Simone Gilbert, BUZO

Information/Anmeldung: bitte bis Do. **21. Oktober** unter Angabe von Tel.-Nr. und Name im Umweltzentrum unter Tel. 0721 / 380575, buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Naturkundlicher Waldspaziergang

Die BUZO lädt ein zu einer kleinen Wanderung durch den Karlsruher Wald. Wir möchten gemeinsam entdecken, was uns die Natur auf diesem Spaziergang zu bieten hat

und Ihnen Pflanzen, Tiere und Pilze des Waldes vorstellen. Mit etwas Glück können wir uns sogar ein paar Speisepilze mit nach Hause nehmen und für ein schmackhaftes Pilzgericht verwenden ... Da wir erst spät wissen, ob und wo möglicherweise Pilze wachsen, wird den Teilnehmenden der Veranstaltungsort kurzfristig mitgeteilt.

Termin: Sonntag, **14. November 2010**, 11:00 Uhr (Dauer 2-3 Stunden)

Treffpunkt: wird noch bekannt gegeben (voraussichtlich Hardt- oder Oberwald)

Teilnahmegebühr: 5,- €, BUZO-Mitgl. frei

Leitung: Mari Däschner, BUZO

Anmeldung: bitte bis Do, **11. November** unter Angabe von Tel.-Nr. und Name im Umweltzentrum unter Tel. 0721 / 380575 oder buzo@umweltzentrum-karlsruhe.de

Äpfel, Nüsse, Mandelkern

Der Nikolausmarkt und die Kunsthalle Villa Streccius in Landau sind das Ziel einer Tour, die der VCD anbietet. In Landau ist ein etwa einstündiger Spaziergang vorgesehen. Die Rückkehr ist gegen 18:00 Uhr geplant.

Termin: Sonntag, **12. Dezember 2010**, **11:45** (geändert gegenüber Flyer!)

Treffpunkt: Karlsruher Hbf am Serviceschalter, Abfahrt um **12:07** Uhr

Teilnahmegebühr: Fahrtkosten (anteilig Regiokarte) + Eintritt Kunsthalle

Leitung: Uwe Haack, VCD

Information: im BUZO-Umweltzentrum unter Tel. 0721 / 38 05 75

Anmeldung: nicht erforderlich

Mari Däschner

Der Buchtipp des Umweltzentrums – Prädikat: Sehr empfehlenswert!

Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel

Auf eine faszinierende Weise zeigt dieser Bildband den erschreckenden Landschaftsverbrauch der letzten 50 Jahre. Bereits 1990 stellte der Luftbildfotograf Albrecht Brugger Aufnahmen aus den 80er Jahren Fotografien der 50er und 60er Jahre gegenüber. In der Neuauflage wird der Bogen bis 2008 gespannt und damit auch die aktuelle Entwicklung gezeigt. Die Bilder, die die unterschiedlichsten Landschaftsräume aus ganz Baden-Württemberg umfassen, werden von Fachleuten aus den Bereichen Geowissenschaften und Natur- und Umweltschutz kommentiert. Die Zusammenstellung wurde von der LUBW, der Landesanstalt für Umwelt, Messungen, und Naturschutz koordiniert.

Der sehr lesenswerte einführende Text stellt die Veränderungen unserer Tage in einen historischen Kontext, der manches relativiert, aber durchaus nicht verharmlost. Der Gedanke der Nachhaltigkeit steht dabei immer im Vordergrund. Es wird angemahnt, die ausreichend vorliegenden Vorschläge zur Lösung der heutigen Umweltprobleme verstärkt umzusetzen.

Der nachfolgende Bildteil führt in einem Bogen über den Oberrhein zum Bodensee,

über die schwäbische Alb bis ins fränkische Baden und schließlich über Heilbronn nach Stuttgart. Die Beschreibungen sind manchmal etwas allgemein gehalten. Das ist aber bei Regionen, die man noch nicht selbst kennt, durchaus hilfreich. Durch die Bildtexte erkennt man auch Veränderungen, die nicht sofort ins Auge springen. Neben der Inanspruchnahme der Landschaft wird auch auf Maßnahmen des Naturschutzes hingewiesen. Manche Entwicklungen werden subjektiv kommentiert. Man bemerkt die unterschiedlichen Sichtweisen der Autoren.

Das Buch öffnet den Blick für die Veränderungen unserer Landschaft und fordert den Leser indirekt dazu auf, sich für den Erhalt und die ökologische Verbesserung unserer Kulturlandschaft einzusetzen, die schon seit Jahrtausenden vom Menschen beeinflusst und geprägt wird.

Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel, Luftbilder aus 50 Jahren, Konrad Theiss Verlag GmbH, Stuttgart, www.theiss.de ISBN 978-3-8062-2227-2, Herausgegeben 2009 vom Landesmedienzentrum Stuttgart in Kooperation mit der LUBW. Preis: 29,90 €.

Johannes Meister

Bedrohte Vielfalt

Das Jahr 2010 wurde von den Vereinten Nationen zum Internationalen Jahr der Biodiversität erklärt. Unter Biodiversität versteht man die Vielfalt des Lebens auf der Erde, also die Vielfalt innerhalb der Arten, zwischen den Arten und die Vielfalt der Ökosysteme. Wir Menschen hängen ganz existenziell von einer funktionierenden Natur ab, denn die Vielfalt des Lebens beschert uns nicht nur direkt Nahrungsmittel und deren Grundlage, nämlich den fruchtbaren Boden auf dem Landwirtschaft betrieben wird, sondern sorgt auch für ein stabiles Klima, reine Luft, sauberes Wasser und zahlreiche Rohstoffe, die wir zum Leben brauchen. Davon abgesehen besitzen wir aber auch eine ethische Verantwortung zur Erhaltung der biologischen Vielfalt. Diese Vielfalt ist jedoch massiv bedroht: In Deutschland gelten 72 % der natürlichen Lebensräume als gefährdet oder sogar akut bedroht. Besonders betroffen sind Moore, naturnahe Gewässer und Auen sowie Grünlandbiotope. Von den in Deutschland einheimischen Tierarten sind 36 % gefährdet, bei den Pflanzenarten sind es 27 %. Jedes Jahr werden die Roten Listen länger. Und der Verlust an Biodiversität ist irreversibel.



Der Weißstorch – Symbol für erfolgreichen Naturschutz.

Foto: Mari Däschner

Das Problem ist schon seit den 1970er Jahren bekannt. Dennoch konnte der weltweite Artenschwund nicht gestoppt werden. Die Vereinten Nationen haben 1992 in Rio de Janeiro ein Übereinkommen über die Biodiversität geschaffen, das in Deutschland beispielsweise mit der „Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt“

auf nationaler Ebene umgesetzt werden soll. In einer weiteren Konferenz der Vereinten Nationen zum Thema Biodiversität wurde schließlich das ehrgeizige Ziel vereinbart, bis 2010 den Verlust der biologischen Vielfalt zu verlangsamen oder zu stoppen. Im Herbst dieses Jahres soll nun also Bilanz gezogen werden. Doch es ist klar: Dieses Ziel ist weit verfehlt worden. Der globale Raubbau an der Natur geht weiter.

Die wichtigsten Gründe für den Artenschwund sind die direkte Zerstörung und Zerschneidung von Lebensräumen, der Natur schädende Formen von Land- und Forstwirtschaft, Beeinträchtigungen durch wasserwirtschaftliche Maßnahmen, Fischerei sowie durch Freizeitnutzungen. Auch Klimawandel und die Ausbreitung nicht einheimischer invasiver Arten gefährden die Artenvielfalt.

Es gibt bereits genügend Vorschläge, mit welchen Maßnahmen wir die biologische Vielfalt erhalten könnten, jetzt gilt es, die bestehenden Pläne in die Tat umzusetzen. Ein übergeordnetes Gesetz zum Schutz der biologischen Vielfalt muss geschaffen werden, das eine nachhaltige Nutzung unserer natürlichen Ressourcen regelt. Doch bis ein solches Gesetz erarbeitet ist, müssen wir die bestehenden Lebensräume vor einer Zerstörung oder Beeinträchtigung zum Beispiel durch wachsende Siedlungs- oder Gewerbegebiete und Verkehrsflächen schützen.

In Karlsruhe haben wir beispielsweise mit den Rheinauen, der Alb oder dem Alten Flugplatz einige Flächen, die ein großes Potenzial zum Erhalt der biologischen Vielfalt besitzen. Viele dieser Gebiete wurden schon

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

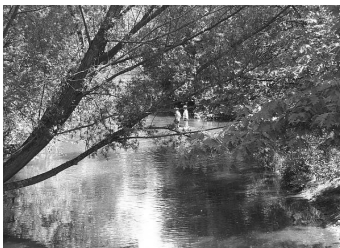


Café Pan



zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

als FFH- oder Naturschutzgebiete gesichert und werden durch verschiedene Maßnahmen in ihrer Entwicklung gefördert. Doch auch Flächen, die aufgrund ihrer geringeren Größe oder einer verbauten Umgebung



Die Alb, FFH-Gebiet inmitten der Stadt. Foto: Mari Däschner

erhalten. Mit dem Totschlagargument Arbeitsplätze wird etwa das Edeka-Fleischwerk in Rheinstetten gebaut. An anderen Stellen fressen sich Siedlungsgebiete in die Landschaft

zunächst als weniger wertvoll erscheinen mögen, können als Trittsteine in einem Biotopverbund und als Rückzugsinseln für Tiere und Pflanzen einen entscheidenden Beitrag zum Erhalt von Arten leisten. Dafür müssen sie allerdings als Teil eines Gesamtkonzeptes in den Planungen berücksichtigt und mit benachbarten Naturräumen vernetzt werden.

Als besonderes Problem erweist sich der anhaltende Flächenverbrauch. Leider wird im Nutzungskonflikt noch viel zu oft einer Bebauung Vorrang eingeräumt, anstatt Böden unversiegelt zu lassen und für die Natur zu

hinein, während Ortszentren veröden. Solange wir es nicht schaffen, sparsamer mit der begrenzten Ressource Fläche umzugehen, wird auch der Artenschwund anhalten.

Und auch in allen anderen Bereichen müssen die Menschen dringend zu einer nachhaltigeren Lebensweise finden. Sonst werden es die künftigen Generationen sehr schwer haben.

Der Spruch ist abgedroschen, aber wahr: Wir brauchen die Natur, die Natur aber braucht uns nicht.

Mari Däschner

Umzingelung einer modernen Festung

Bericht von der Anti-AKW-Demo in Biblis am 24.4.2010

Die Anfahrt fand selbstverständlich umweltfreundlich mit der Bahn statt. Es gab zwar einen Sonderzug ab Basel, aber wir fuhren mit dem Schönes-Wochenende-Ticket als Kleingruppe flexibler. Nach dem Umsteigen in Mannheim bemerkten wir, dass auf der zweiten Fahrstrecke nach Biblis die Zahl der Fahrgäste stark zunahm. Sie hatten auch teilweise ein ganz anderes Outfit als üblicherweise an einem Samstag:

Viele trugen Anti-Atom-Shirts oder hatten Stangen mit gerollten Tüchern dabei. Am Ziel war auf dem Bahnsteig alles dicht. Übermütige Demonstranten mussten vor einem durchbrausenden ICE, der uns einen kräftigen Fahrtwind bescherte, in letzter Sekunde von der Bahnsteigkante weggerissen werden. Nach dieser Gefahr waren wir „vorsensibilisiert“ und es konnte losgehen. Am zentralen Infostand nahm ich noch ein kleines Merkblatt mit: „Wie verhalte ich mich, wenn ich verhaftet werde?“. Wir marschierten von der Ortsmitte auf der genau vorgeschriebenen Route los. Auf der Strecke dünnte sich die Menge ganz schön aus und ich dachte,

wenn wir das AKW-Gelände, das nach Kartenschätzung über 3 km „Zaun“ besitzt (die Anführungszeichen von Zaun erklären sich später!), umzingeln wollen, müssen wir unsere Arme auf 10 m verlängern. Der Weg zog und zog sich hin. Wir liefen fast immer nur auf Feldwegen. Auf der Hälfte der Strecke von fast 6 km kreuzten wir die Kraftwerkstraße, auf der immer mehr Busse hielten. (Später hörte ich etwas von über 50, was durchaus stimmen konnte, denn auf dem Rückweg war die riesige Schlange gut zu sehen).

Wir wurden immer mehr – Junge und Alte, Familien mit Fahrrädern und Kinder-Anhängern. Ein Musiker mit Gitarre und tollen Anti-AKW-Liedern, die ich auf Großdemos der 80er noch nicht gehört hatte, sorgte für gute Stimmung. Polizei war im Gegensatz zu früher auf der ganzen Strecke kaum zu sehen. Nur an einigen Hochspannungsmasten standen einige Sicherungsposten.

Der doch beeindruckende Kraftwerkskomplex mit den beiden Kuppeln und den vier riesigen Kühltürmen, aus dem Hochspannungsleitungen herausführen, wuchs vor uns wie eine Kathedrale der Energiemächtigen oder doch besser wie ein weißer Dinosaurier

mit Buckeln, Hörnern und Stacheln empor.

Demozug zum AKW.

Foto: Hans Seiler

Wir kamen inzwischen vor lauter bunten Menschen mit Fahnen aller Couleur nur noch langsam voran und erreichten gegen 13:30 Uhr die Südostecke des Geländes.

Hier konnte ich einen ersten Blick auf den Zaun werfen – nein ein Zaun war das nicht, sondern ein breiter Wassergraben, hinter dem sich ein mehr als 2 m hoher Betonzaun emporreckte. Auch hier war lediglich innerhalb des Geländes Polizei zu sehen. Die Betreiber konnten sich bei dieser Befestigung ihrer Sache sehr sicher sein. Die ganze Anlage rief die Erinnerung an Robert Jungks „Atomstaat“ wach... Nur der riesige grüne Plastikwürfel beim Tor mit der Aufschrift „Deutsche Kernkraftwerke sparen Jahr für Jahr 130.000.000 Tonnen CO₂ ein – unser Beitrag zum Klimaschutz“ passte nicht in dieses Bild. Aber „green-washing“ gehört eben zur Image-Pflege!



Sehr gut und informativ waren die Redebeiträge von Ursula Sladek von der EWS Schönau, Michael Wilk vom AKU Wiesbaden und weitere Vorträge. Hier hörte ich erstmals davon, dass wir weit über 10.000 waren. In den Abendnachrichten wurde sogar von 15.000 Demonstranten berichtet.

Nach 15 Uhr begann etwas verspätet die eigentliche Umzingelung. Wir liefen zurück, um auf der Ostseite in Richtung Rhein den Kreis zu schließen. Einer der Infoposten in weißer, „Strahlenschutzkleidung“ rief uns unterwegs zu, dass die Umzingelung schon längst vollendet sei und wir eine zweite Reihe aufmachen könnten. Es setzte ein riesiger Applaus ein, der sich langsam in Richtung Rhein von uns weg bewegte. Ich erwartete eigentlich, dass wir uns alle die Hände gaben, aber die Leute standen nur locker rum. Das ist wohl moderne Demokultur. Aber der alte Anti-Atom-Kanon: „Wehrt euch, leistet Widerstand, gegen das Atomkraftwerk im Land! Schließt euch fest zusammen ...“ wurde von jungen Leuten gesungen.



Versammlung auf dem Parkplatz, Foto: Thomas Sauer

Wir „strömten“ zum großen Versammlungsplatz südlich des Kraftwerks, um etwas von den angekündigten Vorträgen mitzubekommen. Inzwischen war es doch ganz schön warm geworden. Vom Infostand bis zu Essen und Trinken wurde für alles hervorragend gesorgt, allerdings waren die Schlangen teilweise sehr lang.

Als wir mitten auf einem feuchten Feldweg und Acker waren, kam über Megaphon das Kommando zum „Massensterben“ in Form einer Sirene. Die Leute legten sich eher picknickmäßig auf den Boden und waren teilweise alles andere als bewegungslos. In einer Nachrichtensendung des HR am Abend hieß es: „Jetzt sei doch mal ruhig, Du bist doch tot!“ Nach ca. 5 Min. kam die „Entwarnung“ und wir beschlossen, noch zum Rhein vorzulaufen. Unterwegs mussten wir einen Rheindamm im Schatten der riesigen Ostkühltürme überwinden. Auf den Sockeln und allen Gebäuden konnten wir die Staatsmacht mit Ferngläsern und riesigen Teleobjektiven sehen. Auch auf dem Rhein war für Sicherheit gesorgt. Ein Boot der Wasserschutzpolizei bewachte den riesigen Kühlwasserauslauf des Kraftwerks, aus dem sich über vier breite Wehre riesige dampfende Wassermengen in den Rhein ergossen. Dieser Auslauf war die einzige „Bewegung“, die der Dinosaurier zeigte. Die Kühltürme waren wohl ausgeschaltet, um Provokationen zu vermeiden,



BUZO in Biblis;

Foto: Thomas Sauer

anstellung verspätet zu Ende, und wir mussten noch den Rückweg antreten. Der fiel uns bei Windstille und inzwischen sehr starker Sonneneinstrahlung alles andere als leicht. Wir nahmen daher auch den Zug eine Stunde später und konnten so noch die Abfahrt des Sonderzuges miterleben, der unter großem Jubel den Bahnhof in Richtung Süden verließ.

Zusammen mit den beiden anderen Demos (die 120-km-Menschenkette im Norden und die Demo um Ahaus) waren wir am 24. März fast 150.000 Menschen, eine kritische Masse in Sachen Pro-Energiewende, und das mit mehrheitlich jüngeren Leuten.

Hoffentlich trug dieser Tag auch zu einer Wende in den Köpfen der Atompolitiker bei.

Hans Seiler

Gegen 17 Uhr war der offizielle Teil der Ver-

Rheinland-Pfalz-Takt – ein Erfolgsmodell

Der PRO BAHN - Bundesverband hat 2010 für besondere Leistungen im öffentlichen Verkehr fünf Fahrgastpreise verliehen, davon gingen zwei nach Rheinland-Pfalz. Geehrt wurde das Land für den Rheinland-Pfalz-Takt und der Pfälzer Nahverkehrsexperte Werner Schreiner für sein Lebenswerk.

Der Rheinland-Pfalz-Takt wurde im Zuge der Bahnreform 1994 eingeführt. Trotz beschränkter Finanzen wurde flächendeckend ein Zugverkehr mindestens im Stundentakt an allen 7 Wochentagen mit optimierten Umsteigemöglichkeiten an den Knotenbahnhöfen eingeführt. Viele Strecken konnten vor der Stilllegung bewahrt werden und andere zuvor von der Deutschen Bundesbahn „mit Erfolg“ (so ein hoher Bahnbeamter) stillgelegte Strecken wieder eröffnet werden. Die Zahl der Fahrgäste hat sich mehr als verdoppelt und viele Menschen in Rheinland-Pfalz sind heute ohne Auto mobil. Zu den erfolgreichsten Strecken mit inzwischen einer Vervielfachung der Fahrgäste gehört die Strecke Neustadt – Karlsruhe. Probieren geht über studieren. Wer aus dem Großraum Karlsruhe die Vorzüge des Rheinland-Pfalz-Taktes erleben und den Pfälzer Wein genie-

ßen möchte, kann das bequem tun: mit dem schnellen RE nach Neustadt, Karlsruhe Hbf ab zur Minute 7 oder mit der Stadtbahn S 5 zum Bahnhof Wörth und weiter mit dem RE zur Minute 17. Möglich ist auch die RB, in Karlsruhe Hbf ab zur Minute 37 bzw. im Bf Wörth ab zur Minute 52. Für kürzere Strecken (bis Landau) und den gesamten Kreis Südliche Weinstraße genügen die Fahrkarten des KVV. Für große Strecken bis nach Dahn und das gesamte Saarland benutzen Sie das Rheinland-Pfalz-Ticket, das auf der



Paradestrecke Karlsruhe-Neustadt, abfahrtsbereite Regionalbahn nach Bad Bergzabern in Winden.

DB-Strecke ab Karlsruhe Hbf gilt.

Noch einige Informationen: Gemäß dem rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz gibt es 2 Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), einen Zweckverband Süd mit Sitz in Kaiserslautern und einen Zweckverband Nord. Dem Zweckverband gehören die Landkreise und kreisfreien Städte an. Die Mitgliederversammlung des Zweckverbandes entscheidet und die Geschäftsstelle setzt die Entscheidungen um. In Rheinland-Pfalz zahlen die Gemeinden, Städte und Landkreise weder Betriebskosten für den SPNV, noch kaufen sie Fahrzeuge. Durch europaweite Ausschreibung der Verkehrsleistungen bringt der Wettbewerb mehr Qualität. Obwohl die Finanzmittel gedeckelt sind, kann auf wichtigen Strecken dennoch das Zugangebot verdichtet werden. Das Regionalbahnnetz der Südpfalz war ausgeschrieben und die Deutsche Bahn bleibt Betreiber. Das Regionalexpressnetz befindet sich im Ausschreibungsverfahren und wird ab 2015 neu vergeben. Lediglich die Strecke Wörth-Germersheim wurde ohne Ausschreibung an die AVG vergeben und soll Ende Dezember 2010 als Stadtbahn neu in Betrieb gehen.

2015 sind auch für den Großraum Karlsruhe bedeutsame Verbesserungen geplant. Der RE von Karlsruhe nach Neustadt soll im 2-Stundentakt weiter nach Kaiserslautern fahren und in Hochspeyer Anschluss an einen RE nach Koblenz haben. Züge von/zum Queichtal sollen, insbesondere im Berufsver-

kehr, mit den Zügen aus/nach Neustadt in Landau gekuppelt bzw. geflügelt werden. Damit wäre es möglich, ohne Umsteigen von Karlsruhe ins Queichtal zu fahren.

Herr Werner Schreiner, heute Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, hat schon lange vor der Bahnreform noch als Lehrer an einem Gymnasium die Stilllegung der Bahn nach Bad Dürkheim verhindert, das Zugangebot auf dieser Strecke erweitert und für einen Bahnhofstempel am Neustädter Schulzentrum Ost gesorgt. Herr Schreiner hat wesentlich den Rheinland-Pfalz-Takt gestaltet und viele Jahre als Direktor des Zweckverbandes Rheinland-Pfalz Süd den Betrieb organisiert. Mit Fachwissen, unermüdlichem Engagement und Durchsetzungsvermögen hat Herr Werner Schreiner den Rheinland-Pfalz-Takt und die S-Bahn Rhein-Neckar zum Erfolg gebracht.

Nur mit dem Auto zum Rheinland-Pfalz-Takt – gibt es das? Leider ja. Dafür ein krasses Beispiel aus der Südpfalz. Der Kreis Germersheim ist dicht besiedelt und einer der am stärksten industrialisierten Landkreise Deutschlands, gehört zur Metropolregion Rhein-Neckar und hat starke Verkehrsbeziehungen zur Universitätsstadt Landau. Mit der neuen Stadtbahn wird mit neuen Haltepunkten der Bereich zwischen Wörth und Germersheim optimal erschlossen und die Stadt Germersheim, Mittelzentrum, Schul- und Universitätsstadt, erhält endlich einen besseren Bahnanschluss. Der Bahnhof Germersheim liegt rund 2 km nördlich von Germersheim. Was fehlt ist jedoch eine leistungsfähige Verbindung nach Landau und damit zum Rheinland-Pfalz-Takt. Die Bahn ist stillgelegt. Nach Sachlage wäre eine Verlängerung der Stadtbahn von Germersheim nach Landau dringend erforderlich. Sehr hohe Fahrgastzahlen sind garantiert. Ein weiteres Problem: Die S-Bahn RheinNeckar endet am Bahnhof Germersheim. Eine Weiterführung nach Bruchsal ist geplant, hat für die Pfalz aber nur eine geringe Bedeutung. Eine Verlängerung über Wörth nach Karlsruhe nach dem Beispiel Karlsruhe-Bruchsal-Heidelberg als Ergänzung zur Stadtbahn brächte viele Fahrgäste.

Herbert Jäger



S-Bahn trifft die Regionalbahn: Regionalknoten Germersheim. Alle Fotos: Uwe Haack

Bericht von der VCD-Mitgliederversammlung

Am 12. April 2010 fand die diesjährige MV des VCD KV Karlsruhe statt. 11 Aktive fanden den Weg ins Umweltzentrum.

Nach einem ausführlichen und sehr informativen Bericht von Wolfgang Melchert über den ÖV an der Ostküste und im Mittleren Westen der USA gab Uwe Haack einen Überblick über die Aktivitäten des KV in den zurückliegenden Monaten. Er berichtete von den Bundes- und Landesdelegiertenversammlungen in Köln und Stuttgart, über die Beteiligung an Messeständen, bzw. eigenen Ständen, über Exkursionen, Ausflüge, Termine, Pressearbeit, den Verkauf der Jahresumweltkarte und die redaktionelle Mitgestaltung unserer Zeitung „umwelt & verkehr“. Positiv war anzumerken, dass unsere Mitgliederentwicklung stabil ist (im Gegensatz zum Landes- bzw. Bundesverband).

Anschließend stellte Philipp Horn den Haushaltsabschluss 2009 bzw. den Haushaltsplan 2010 vor. Das Jahr 2009 konnte mit einem Plus abgeschlossen werden. Da aber unsere Rücklagen den erlaubten Betrag überschritten haben, bekommen wir in diesem Jahr weniger Mitgliedsbeiträge vom Landesverband zugeteilt. Es ist mit einem Minus in

2010 zu rechnen. Der größte Posten bei den Einnahmen sind nach wie vor die Mitgliedsbeiträge. Der größte Posten bei den Ausgaben ist die u&v. Die Kassenprüfer konnten keine Unregelmäßigkeiten entdecken. Der Vorstand wurde einstimmig entlastet.

Außerdem mussten wir uns noch eine neue Satzung geben, da die alte nicht mehr den aktuellen Erfordernissen entsprochen hatte. Die neue Satzung basiert auf der Mustersatzung des Bundesverbands. Sie wurde einstimmig angenommen und vom Landesverband anerkannt.

Im Jahr 2010 sind z. B. folgende Aktivitäten angedacht: Eine Radtour in das Weingarterner Moor am 20.6. (MOA), Infostände beim "Fest" am 24./25.7. und auf dem „Markt der Möglichkeiten“ am 19.9., Ausflüge in das "Dahner Felsenland" (19.7.) und am 12.12. nach Landau zum Nikolausmarkt, verbunden mit einem Besuch der Kunsthalle Landau (Villa Streccius).

Philipp Horn

VCD unterwegs

Der diesjährige landespolitische Ausflug führt uns in die **Region Main-Tauber**. Ausgehend von Heilbronn über Öhringen, Schwäbisch Hall und Crailsheim soll die Taubertalbahn bis Bad Mergentheim befahren werden. Auch durch VCD-Aktivitäten konnte diese vor der Stilllegung bewahrt werden! In Bad Mergentheim ist eine Mittagspause und ein Treffen mit VCD-Aktiven vor Ort geplant. Die Rückreise ist über Lauda und Osterburken vorgesehen.

Termin: 21. August 2010 10.00 Uhr Heilbronn Hbf! (ab Karlsruhe mit der S4E erreichbar: KA-Hbf Vorplatz 8:25, KA-Markt- platz 8:30, Durlach Bf. 8:40 Uhr)

Kosten: anteilig BW-Ticket & Mittagessen. Anmeldung bis 18.8.2010 über die VCD-Geschäftsstelle: Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart, Tel. 07 11/6 07 02 17, info@vcd-bw.de

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
		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		E				G			S			R
		D		B				E			C		E	
		E	L	E	K	T			R	I	S	C	H	
		R		N										H
		T								K	O	M	F	O



RAD+TAT

DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

Dettenheim droht Verkehrsinfarkt

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der L 602 zwischen Dettenheim, Ortsteil Rußheim und Huttenheim. Dabei würde die L 602 direkt an die B 35 angeschlossen, der bisherige Abschnitt innerhalb Huttenheims wird zur Ortsstraße und damit entlastet. Der weitere Verlauf der L 602 durch Hochstetten ist dank der Querspange zwischen B 36 und Dettenheim, Ortsteil Liedolsheim vom Durchgangsverkehr befreit.

Hierdurch entsteht eine direkte Verbindung zwischen der B 35 und der B 36 mit Dettenheim als einziger Gemeinde auf der Durchfahrt. Die Streckenersparnis für den übergeordneten Verkehr, der jetzt über die beiden Bundesstraßen fließt, würde dann knapp sechs Kilometer betragen. Der dadurch zu erwartende Mehrverkehr auf der bis zu 15.000 Fahrzeuge pro Tag leistenden Neubaustrecke geht dann nur zu Lasten der Gemeinde Dettenheim. Aus dem Erläuterungsbericht der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) geht hervor, dass die engen Ortsdurchfahrten in Liedolsheim und Rußheim für die Abwicklung des stark angestiegenen

Pendlerverkehrs schon jetzt wenig geeignet sind. Sollte diese Planung tatsächlich umgesetzt werden, ist ein Verkehrsinfarkt in Dettenheim vorprogrammiert, mit einem enormen Schaden für die Umwelt und die Lebensqualität der betroffenen Familien.

Dieses Beispiel zeigt deutlich, wie schnell vermeintliche Verbesserungen in der Verkehrsplanung ins Gegenteil umschlagen können. Leidtragende sind dann immer die Anwohner, insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Schulkinder und ältere Menschen.

Die Bürgerinitiative L 602 nimmt sich dieses Problems an und versucht die Situation zu entschärfen. Ihre Forderungen zur Änderung des Planfeststellungsverfahrens fanden in weniger als zwei Wochen 630 Unterstützer, dies entspricht ca. 12% der wahlberechtigten Bevölkerung in Dettenheim. Diese Einwände wurden zu großen Teilen auch vom Dettenheimer Gemeinderat aufgenommen und liegen nun dem Regierungspräsidium vor.

Gastbeitrag u. a. von Sven Krohla, Initiative L 602, mehr Infos: <http://initiative-L602.de/vu/>

Salamitaktiken: Scheibchenweise zu Mehrverkehr

Anlass des Neubaus der L 602 sind u.a. zwei abgängige Brücken. Kommt uns das nicht bekannt vor? Einigen fällt da womöglich eine marode **Rheinbrücke** und ein Verkehrsproblem bei **Hagsfeld** ein ... Hier ein Salamischeibchen (der Wunsch Hagsfelder Gewerbetreibenden nach A-5-Anbindung, die nächste Scheibe, Entlastung Hagsfeld, folgt bald, aber wie weit wird die Scheibe reichen?), dort ein Scheibchen (B-10-Ausbau in der Pfalz) und fertig ist irgendwann die transeuropäische Fernverkehrsachse. Wehret den Anfängen! In **Dettenheim** geht es noch, bei der **Nordtangente** wird es langsam knapp. Verloren ist der Kampf schon bei der **B 293**, die schon fast durchgehend ortsdurchfahrenfrei von Karlsruhe nach Heilbronn führt. Nur Jöhlingen und Berghausen fehlen noch, aber immerhin konnte man dort noch die Trasse durchs **Wöschbacher Tal** verhindern und mit dem damit zusammen-

hängenden **Hopfenbergertunnel** auch die erste Salamischeibe für eine Ortsumgehungskette Richtung Pforzheim. Verloren ist meiner Befürchtung nach auch der Kampf in **Bad Schönborn**, wo es um das letzte Stück einer auch fast schon ortsdurchfahrtsfreien Verbindung der (Ersatz-)B 3 geht. Hier engagiert sich die Initiative gegen die **K-3575**-Umgehung, siehe <http://www.k3575-initiative.de/> Das dort verlinkte Konzept der Grünen für den lokalen Verkehr ist aber beachtenswert!

Andere Salamischeiben schmecken langfristiger besser. Ein Schild „benutzungspflichtiger **Radweg**“ nach dem anderen fällt und Radspuren machen Radfahrer auf der Fahrbahn präsenter. Ähnlich der **ÖV**-Ausbau im Karlsruher Raum. Dort gilt es auf andere Salamitaktiken aufzupassen: Scheibchenweise landet immer mehr Landesgeld im Straßenbau und wo der Bund Subventionen kürzen wird, ich fürchte, das ahnen wir ... Heiko Jacobs

StVO-Novelle nichtig?

Im August 2009 wurde eine StVO-Novelle verkündet, die zum 1. September 2009 in Kraft treten sollte. Ändern sollten sich dadurch vor allem Kleinigkeiten, davon aber einige nicht ganz unwichtige: So können Radwege linksseitig freigegeben werden, ohne sie benutzungspflichtig zu machen, und auf für das Radfahren freigegebenen Gehwegen ist nicht mehr strikte Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben.

Eher unbemerkt wurde allerdings mit der Novelle auch eine Übergangsregelung gestrichen, nach der diverse 1992 abgeschaffte Verkehrszeichen weiterhin ihre Gültigkeit behalten. Dieses Problem fiel in Fachkreisen recht schnell auf und kochte im März 2010 schließlich in den Medien hoch. Die Kommunen wiesen auf die hohen Kosten für den nötigen Austausch der alten Schilder hin und setzten den Bundesverkehrsminister damit unter Zugzwang.

Dieser ließ nach einer Lösung suchen und fand sie: Wegen Formfehlern in der Ein-

gangsformel sollte die Novelle nichtig sein. Ob das wirklich vollständig so ist (woran Juristen zweifeln), sei dahingestellt.

Jedenfalls führt die Nichtigkeit im Tausch für die doch gültigen alten Schilder zu allerhand anderen Problemen: Neu eingeführte Schilder sind doch nicht gültig, Fahrschüler wurden nach nicht existenten Regelungen unterrichtet, Bußgeldbescheide mit nicht existierenden Vorschriften begründet. Um dieses Chaos zu überwinden, arbeitet das Ministerium „mit Hochdruck“ an einer Neufassung der Novelle, die dann allerdings doch bis Herbst auf sich warten lassen soll.

Das lässt befürchten, dass es doch nicht darum geht, nur die Formfehler zu beseitigen, denn das ließe sich in wenigen Wochen erledigen, sondern dass die Novelle und ihre Bestandteile inhaltlich wieder auf den Prüfstand und den Verhandlungstisch sollen. So werden bereits Erleichterungen für die Anordnung von Radwegbenutzungspflichten gefordert. Hier ist Wachsamkeit gefragt, damit die neue 46. Novelle nicht hinter der alten 46. Novelle oder gar dem Stand von 1998 zurückbleibt.

Jens Müller



www.basislager.de

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport



Karlsruhe, Waldstraße 58

Kreisverkehr in Ettlingen

Der Einfluss der Hersteller von Ampeln hat lange verhindert, dass in Deutschland die Vorteile von Kreisverkehren ins allgemeine Bewusstsein drangen. Ettlingen hat, im Vergleich zu anderen Städten, früh die positiven Möglichkeiten erkannt, und inzwischen sind 13 unfallanfällige und ziemlich befahrene Kreuzungen durch Kreisverkehre ersetzt worden. Es funktioniert alles prima ohne Rechner, Sensoren und Ampeln.

Vor allem Geländewagen und renntaugliche Autos überholen mich als Radfahrer öfter und leider zu nah und ich staune, wie manierlich es stattdessen im Kreisverkehr zugeht. Da sind die Verhältnisse eindeutiger und andere Verkehrsteilnehmer sehen mich auf der Fahrbahn direkt vor sich und halten immer den nötigen Abstand. Der Straßenverkehr fließt ruhig, sicher, flüssig, mit weniger Abgasen, billiger als ampelgesteuert. Das investierte Geld macht sich bezahlt und die Stadt prüft weitere Möglichkeiten, Ettlinger Kreuzungen durch Kreisel zu ersetzen.

Sie können in Ettlingen die Verbesserungen selbst ausprobieren und sich dafür einsetzen, dass die guten Erfahrungen auch anderswo genutzt werden. Mit etwas Planung besuchen Sie die meisten in einer Runde. In der Karlsruher Straße werden Sie drei Kreisel kennenlernen, in der Durlacher Straße, bei der Spinnerei im Albtal, Rheinstraße/Dieselstraße, Bruchhausen je einen, in der Rudolf-Planck-Straße und der anschließenden Herzstraße gibt es zwei weitere.

In der Innenstadt können viele Ziele zu Fuß erreicht werden, für Transport und längere Wege bietet sich das Rad an und das wird vielfach genutzt. Die Planer bemühten sich lange, diese Bedürfnisse zu erfüllen, und Ettlingen genoss den Ruf einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt. Beim Projektieren sind den Planern leider Fehler unterlaufen; sie haben an den Kreiseln durch separate Umwege abseits der Fahrbahn die Radfahrer vom motorisierten Verkehr getrennt. Ettlingen argumentierte mit einem vermeintlichen Sicherheitsgewinn für Radfahrer. Jens Müller hat darauf beharrt, dass die Radfahrer mit anderen Verkehrsteilnehmern gleichberech-

**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 **Offenburg**
Oberrhein



ISBN 3-9806111-1-6

9,80 €

BUGGISCH

www.klaus-buggisch.de

tigt sind und so auch im Kreisel behandelt werden müssen (s. a. u&v 1/10). Die Stadt Ettlingen ist in der juristische Auseinandersetzung um den Kreisel Durlacher Straße unterlegen und Ettlingens Entscheidungsgremien haben sich besonnen und auf weitere juristischen Schritte verzichtet. Mit der einfachen Änderung der Beschilderung von „Radfahrer muss“ auf „Radfahrer kann“ ist es gelungen, alle Radfahrer zufrieden zu stellen. Die ängstlichen Radfahrer können weiterhin den, ihrer Meinung nach, sicheren Umweg benutzen. Beiden Parteien und insbesondere unserem Mitglied Jens gebührt unser Dank.

Damit der Kreisel in Zukunft noch flüssiger und sicherer wird, hoffe ich, dass möglichst viele Radfahrer die Angst überwinden und, anstatt Umwege zu fahren, zusammen mit den anderen Fahrzeugen den Kreisel durchfahren. Denn die aus dem Kreisel ausfahrenden Verkehrsteilnehmer müssen sonst wegen der nicht auf der Fahrbahn fahrenden Radler (und wegen der Fußgänger) abbremsen; damit wird der Vorteil des freien Verkehrsflusses im Kreisel zunichte gemacht. Außerdem ist die Unfallwahrscheinlichkeit vergrößert, weil die Abbieger die in diesem Falle räumlich nach rechts versetzten Radfahrer später erblicken. Der "sicherere Umweg" ist ein Trugschluss! Walter Suppanz

Neues und Gutes

Der **Pfälzer Schwerverkehr** auf der B 10 bei Godramstein, einem der Hauptzubringer für die bereits bestehende 2. **Rheinbrücke** (ebenfalls B 10) neben der Eisenbahnbrücke, ist im Jahr 2009 um 4 % gesunken (Quelle: DIE RHEINPFALZ vom 20.04.2010). Eine vermeintlich zunehmende Verkehrsbelastung wird immer wieder als eins der Hauptargumente für die Erforderlichkeit einer 3. Rheinbrücke ins Feld geführt.

30 % Steigerung im Fernverkehr verzeichnete hingegen die **Deutsche Bahn** Mitte April. Ein isländischer Vulkan machte es möglich. Die Bahn hätte in diesen Tagen noch deutlich mehr Passagiere befördern können, wenn sie nicht im ungleichen Kampf mit dem hochgradig subventionierten Verkehrsmittel Flugzeug längst zurückgesteckt und ihre Fahrzeugkapazitäten abgebaut hätte. Dass die Bahn keine Ersatzfahrten für Erdbeeren und Schnittblumen aus Südafrika oder Spargel aus Peru anbieten konnte, ist weniger schlimm. Vielleicht nützte das ja sogar einheimischen Spargelbauern. Interessant auch, dass der Himmel mit der isländischen Aschewolke (sternen)klarer war als mit dem üblichen Hinterlassenschaften von AIRBUS & Co.

Die **Stadtbahn Karlsruhe-Wörth-Germersheim** liegt voll im Fahrplan und kann voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Anfang Dezember ihren Betrieb aufnehmen. Das bestätigte KVV-Chef Walter Casazza bei einem Gespräch mit Vertretern von BUZO, PRO BAHN und VCD im April. Die neue Stadtbahn soll im Karlsruher Stadtgebiet über zwei verschiedene Trassen geführt werden, jeweils einmal stündlich über die Trasse der S 5 Richtung Innenstadt und über die DB-Trasse Richtung Hauptbahnhof. Letzteres ist durchaus auch für die Karlsruher in Knielingen und Mühlburg interessant, die damit eine direkte und schnelle Anbindung an den Fernverkehr bekommen ohne die langen Wartezeiten, die die Regionalbahn bislang mit sich brachte.

Karlsruher Taxifahrer sind vielleicht doch

besser als ihr Ruf. Einer begegnete mir kürzlich, der im Interesse der von ihm beförderten Rentnerin den eindeutig kürzesten und billigsten Weg gewählt hatte – gegen die Einbahnstraße! Ob das verkehrstechnisch auch eine gute Lösung war, könnte man allerdings hinterfragen.

Reiner Neises

Altes und Schlechtes

So könnte man als Kontrast die Antwort der Stadt auf die Anfrage der Grünen nach dem Radweg in der **Reinhold-Frank-Straße** bezeichnen ... Auf deren vierte Frage:

„Wenn die Autos abschnittsweise bis etwa 20 cm in den Radweg hinein abgestellt sind, wie weit ragt dann ein Fahrrad in den Gehweg hinein?“

... lautete die Antwort der Stadtverwaltung: *„Wenn ein Auto 0,20 m in den 1,30 m breiten westlichen Radweg abgestellt wird, ragt der Radfahrer, unter Berücksichtigung von 0,75 m Sicherheitsbereich zum parkenden Kfz und 1,00 m Verkehrsraum des Radfahrers, 0,65 m in den Gehweg hinein.“*

Wenn ein 60 cm breiter Radler 65 cm irgendwo reinragt, dann wird das aber eine ziemlich schräge Sache ... Mit anderen Worten: Wahl zwischen Pest (Fahren im Schwenkbereich der Autotüren) oder Cholera (illegal auf dem Gehweg fahren), sicheres UND legales Radfahren ist dort unmöglich! Die Stadt hofft als Lösung derzeit, dass die Grundstücksbesitzer freiwillig auf private Vorgärten und Parkplätze verzichten und sie teilweise für breitere Radwege verkaufen. Optimisten ...

Auch schlecht geblieben auf der neu eröffneten **Radroute Knielingen-City**: Der stadtauswärtige schmale und wegen der Mauer unübersichtliche Radweg beim Klinikum, s.a. u&v 2/07. Ansonsten gibt es auf der Route Licht und Schatten. Wir bleiben dran.

2003 beschwerten wir uns über die **Messe**-anbindung für Radler. Karlsruhe baute einen Weg an der B 36. Nur muss man 'ne Ehrenrunde um die Messe drehen ... Viele schummelten sich direkter durch, nach der letzten Radmesse offenbar zu viele! Die prompte Lösung Rheinstettens:

Foto&Text: Heiko Jacobs



Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Bei Unzustellbarkeit oder Mängeln in der Anschrift
Anschriftenberichtigungskarte zusenden

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 42,- €, VCD 44,- €

Deutsche Post AG
Entgelt bezahlt
76131 Karlsruhe 13

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum

Montag: BUZO-AG Verkehr
in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr
(Infos unter 0721 / 38 05 75)

Dienstag um 19.30 Uhr:
Aktiventreffen des VCD in der Regel am 1. Dienstag im Monat:

6.7., 3.8., 7.9., 5.10., 2.11., 7.12., 4.1

Stammtisch des VCD zusammen mit der BUZO-AG Verkehr, s.o.

TERMINE

7. Juli 2010

„Auto – Mobil in die Zukunft“ Podiumsdiskussion mit Experten aus Forschung, Umwelt, Politik und Wirtschaft. Markgrafen-Gymnasium Durlach, 11:30 – 13:00 Uhr

23. Juli 2010

Pflanzen auf Wanderschaft

Für interessierte Naturbeobachter und Familien mit Kindern ab 8 Jahren. Leitung: T. Breunig. Treffpunkt: Waldklassenzimmer, 16-18:00 Uhr, Eintritt 3,00 € / 1,50 €.

25. Juli – 7. August

Tour de Natur von Biblis nach Lichtenfels.

Umweltpolitische Fahrradtour seit 20 Jahren. www.tourdenatur.net

19. September

Markt der Möglichkeiten Durlach

13:00 – 18:00 Uhr, Marktplatz & Saumarkt

24. September bis 10. Oktober 2010

„Wer weiter denkt, kauft näher ein“ – Aktionswochen zum Tag der Regionen am 3.10.

S. a. BUZO-Veranstaltungsreihe 2010, S. 4

Mittwoch: ADFC-Infoladen:

mittwochs 17 - 20 Uhr, weitere Termine siehe Webseite oder Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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



Die Alb
Foto: Mari Däschner

www.verbraucherfuersklima.de

Beratung zum Klimaschützen durch jeden!
Incl. VCD-Mobilitätsberatung in Ba-Wü

**BUZO, PRO BAHN und VCD im
Umweltzentrum**

**Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe**

Öffnungszeiten:

Di-Do 9-12 Uhr, Di+Do 14-17 Uhr