

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 10. Jg.

2/12

Juli – Oktober 2012

Fußgänger sind Verkehr!

Glühlampenverbot – Segen oder Fluch?

Teurer Sprit



Günstige KVV-Karten 4x im Jahr



PRO BAHN e.V.
Baden-Württemberg



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Inhalt:

Vorwort 3
 Neues aus der BUZO 3
 Glühlampenverbot – Segen oder Fluch? 4
 EnBW-Hauptversammlung am 26. April '12 6
 Susan Boos: „Fukushima lässt grüssen.“
 Die Folgen eines Super-GAU's 6
 In eigener Sache: Pizzaservice ökologisch 7
 Lamento für Laubbläser Solo 7
 Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe 8
 Für neue Kurzstreckenkarte in Karlsruhe 9
 Zu Fuß in Ettlingen 10
 Stellung der Fußgänger in Karlsruhe 11
 Pleiten, Pech und Pannen bei der AVG 13
 Jobkiller Regionalflughäfen 14
 Und immer wieder der Spritpreis 15
 Termine 16

Fotos: M. Däschner, H. Jacobs, W. Melchert
Titelfoto: Ettlinger Marktplatz: Paradies fast nur für Fußgänger; Foto: Heiko Jacobs



BUZO-Exkursion zu Verkehrsmaßnahmen rund um den Weinbrennerplatz. Hier wird nahe der ersten Straßenbahnkreuzungsweiche gerätselt, warum der neue Abzweig nur eingleisig ist; Foto: H. Jacobs

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: ³⁾	Startwabe:
<input type="radio"/> 2	466,56 €	Zielwabe:
<input type="radio"/> 3	615,60 €	
<input type="radio"/> 4 ¹⁾	750,60 €	Name:
<input type="radio"/> 5 ¹⁾	896,40 €	
<input type="radio"/> 6 ¹⁾	1036,80 €	Straße:
<input type="radio"/> Netz ¹⁾	1301,40 €	
<input type="radio"/> Abholen	0, – €	Ort:
<input type="radio"/> Brief	1,50 €	
<input type="radio"/> Paket ²⁾	7,50 €	Tel.:
<input type="radio"/> Express ²⁾	10,50 €	
Summe:		Mail:

<input type="radio"/> BUZO	<input type="radio"/> PRO BAHN	<input type="radio"/> VCD	M.nr.
<input type="radio"/> 1.2.	<input type="radio"/> 1.5.	<input type="radio"/> 1.8.	<input type="radio"/> 1.11. gültig ab
15.12.	13.3.	25.6.	24.9. bezahlen
24.1.	24.4.	24.7.	24.10. abholen ca.

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,- €, PRO BAHN 42,- €, VCD 50,- €
 Abholung gegen Ausweis oder Versand, ²⁾Paket und Express bis 500,- € versichert. ¹⁾Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare KombiCard für's *gesamte* KVV-Netz 69,- €/Monat! ³⁾Stand (KVV-)Preise: **11.12.2011**. 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 f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier 100% Altpapier

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: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister 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 Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder, es werde Licht!

... aber wie? Lange Zeit galt die Leuchtstofflampe als das Non-Plus-Ultra. Aber wo viel Licht ist, ist auch Schatten: Denn sie kommt langsam wegen des Quecksilbergehaltes und anderer Haken in Verruf. Den Stand der aktuell durch zwei Filme angestoßenen Diskussion erfahren Sie auf der nächsten Seite.

Die Zukunft des Verkehrs in Karlsruhe hat die Vertreter der drei Verbände bei einigen Terminen zum Verkehrsentwicklungsplan beschäftigt. Langsam wird dieser konkret. Gegenüber dem (Kompromiss-)Szenario 2 kamen noch ein paar kleine Verbesserungen Richtung Umweltverbund hinzu. Dieser soll gestärkt werden, das ist gut! Ob die moderaten Angebotsverbesserungen und die Werbung für einen freiwilligen Umstieg (mit oder ohne Unterstützung durch den Benzinpreis ...) aber ausreichen, oder ob mehr nötig oder sinnvoll wäre, wird in der Heftmitte mit Vorschlägen von Pro Bahn beleuchtet.

Was man für den Fußverkehr tun kann, stellen für Ettlingen und Karlsruhe zwei Artikel dar. Jeder ist Fußgänger! Und sei es auch nur auf dem Weg zu Auto, Bahn oder Rad ...

Um **Energieverbrauch** ging es schon bei den Lampen, der Fußverkehr dagegen kommt ohne zusätzliche Energie aus. Im BUZO-Teil widmen sich zwei weitere Artikel der **Atomenergie**, im VCD-Teil ein weiterer dem **Benzinpreis**. Gnadenlos rausgeblasen wird die Energie auch bei den **Laubbläsern**, wo oft ein Besen gleiches deutlich leiser bewirken würde ... Nur bräuchte man dann einen Mann mehr, womit wir beim Thema **Jobkiller** wären, wo sich auch die **Flughäfen** negativ hervortun, wenn man mal genauer hinschaut, wie es im VCD-Teil getan wird.

Unpünktliche Stadtbahnen sind das Thema eines VCD-Beitrags aus dem betroffenen Umland. Wer auch mal Grund zur **Beschwerde** hat, kann sich an den KVV wenden: kvv.de/service/anregungen-und-reklamationen.html Die allgemeine Service-Nummer des KVV ist: 0721-6107-5885

Viel Spaß beim Lesen wünschen

Johannes Meister

Hans-Joachim

J. Meister

Neues aus der BUZO

Die BUZO hat einen neuen Vorstand. Reinhold Hillenbrand ist leider Mitte Januar verstorben. Dafür haben wir Luise Meister für die Mitarbeit gewinnen können. Mit Rosemarie Köhnlein sind jetzt zumindest zwei Frauen im 7-köpfigen Vorstand. Den Vorsitz übernimmt wieder Johannes Meister. Uwe Haack, Wolfgang Melchert und Hans Seiler sind schon seit vielen Jahren aktiv. Reiner Neises ist seit 2 Jahren dabei und engagiert sich schwerpunktmäßig in Sachen Rheinbrücke.

Bei der BUZO kann sich jeder für die Themen einsetzen, die ihm oder ihr wichtig sind – vorausgesetzt, dass das Engagement dem gemeinnützigen Ziel Umweltschutz dient.

Also, geben Sie sich einen Ruck und sprechen uns an, sei es an einem unserer Infostände, im Rahmen einer unserer Veranstaltungen oder Aktivitäten.



Tour nach Weingarten am 5.5.12 mit Wolfgang Melchert, Thomas Bayer, Mari Däschner, Luise Meister, Johannes Meister, Reiner Neises, Uwe Haack (v.l.n.r.)

Foto: Selbstaurlöser!

Sie erreichen uns natürlich auch per E-Mail oder über unsere Mitarbeiterin, Mari Däschner, im Umweltzentrum.

Johannes Meister

Glühlampenverbot – Segen oder Fluch?

Im Herbst tritt die letzte Stufe des Glühlampenverbots in Kraft. Dann trifft es auch die 25-W- und 40-W-Glühlampen, nachdem leistungsstärkere Glühlampen stufenweise schon in den Jahren zuvor verboten wurden. Kann man sich jetzt also guten Gewissens zurücklehnen, nachdem man brav alle Glühlampen durch die stattdessen empfohlenen Leuchtstofflampen („Energiesparlampen“) ersetzt hat? Enthalten Leuchtstofflampen nicht das hochgiftige Quecksilber, das bei versehentlich zerbrechender Lampe verdampft und beim Menschen schwere Vergiftungen auslöst? Ist Quecksilber in anderen Geräten, beispielsweise in Fieberthermometern, nicht mittlerweile wegen seiner Gefahren auch verboten? Man kommt ins Zweifeln: Sollte das Glühlampenverbot womöglich gar nicht aus Umweltgründen erlassen worden sein, sondern aus Gründen der Wirtschaftsförderung, um Hersteller von Leuchtstofflampen zu unterstützen?

Energie verschwenden verboten?

Unbestritten ist es sinnvoll, Energie zu sparen und die Verschwendung von Energie zu vermeiden. Wenn man jedoch auf den Gedanken kommt, dies durch ein Verbot zu erzwingen, dann sollte man sinnvollerweise bei solchen elektrischen Geräten ansetzen, die einen wirklich hohen Leistungsverbrauch haben, beispielsweise elektrische Heizöfen, und nicht bei leistungsschwachen elektrischen Glühlampen. Eine Glühlampe mit 25 Watt soll aus Energiespargründen verboten sein, ein elektrischer Heizofen mit 2500 W, also dem 100-fachen der Leistung, darf aber selbstverständlich betrieben werden! Der Sinn einer solchen Regelung ist schwer nachzuvollziehen. Einfallsreiche Menschen kamen deshalb schon auf die Idee, Glühlampen als Heizkörper („Heatball“) zu deklarieren, der zusätzlich zur Heiz-Wärme „zufällig“ auch etwas Licht abstrahlt, das sei dann wieder erlaubt! Es ist schon absurd. Man könnte darüber lachen, wenn es nicht das Problem mit dem giftigen Quecksilber gäbe, das die als Ersatz für Glühlampen empfohlenen Leuchtstofflampen mitbringen.

Unterschätzte Gefahr Quecksilber

Alle Leuchtstofflampen benötigen zum Betrieb Quecksilber. Das gilt für sogenannte Energiesparlampen mit Schraubgewinde genauso wie für die stabförmigen, oft fälschlicherweise als Neonröhren bezeichneten Lampen. Ist zu wenig Quecksilber in der Lampe, so startet sie nicht, bei zu viel Quecksilber aber durchaus, weshalb einige Hersteller lieber etwas mehr Quecksilber einfüllen als nötig. Solange die Lampe unbeschädigt ist, ist das Quecksilber sicher eingeschlossen. Wenn die Lampe jedoch versehentlich zerbricht, dann tritt Quecksilberdampf aus, und ein anwesender Mensch, der diesen einatmet, kann eine schwere Vergiftung bekommen. Kürzlich gab es in den Medien einen Bericht über ein Kleinkind, neben dem eine Leuchtstofflampe zerbrach; das Kind hat seitdem chronische Nervenschäden und die Wohnung sei wegen der Quecksilber-Verseuchung unbewohnbar.



Sammlung defekter Leuchtstofflampen in einem Arbeitsbetrieb, man beachte die Scherben zerbrochener Lampen.
Foto: Wolfgang Melchert

Leuchtstofflampen müssen deshalb sehr vorsichtig behandelt werden. Defekte Leuchtstofflampen gehören unbedingt zu einer Sondermüll-Annahmestelle (in Karlsruhe beispielsweise am Rheinhafen, in der Maybachstraße oder bei den mobilen Schadstoffsammlungen in den Stadtteilen). Viele Menschen werfen defekte Leuchtstofflampen aber einfach in den normalen Hausmüll, wo sie dann bei der Abholung und Verpressung durch die Müllabfuhr zerbrechen, so dass das giftige Quecksilber freigesetzt wird. Auch Arbeitsbetriebe sind gehalten, defekte Leuchtstofflampen als Sondermüll zu sammeln und zu entsorgen. Die dort anfallenden größeren Mengen werden mehr oder weniger sorgfältig gestapelt und zusammengeschützt, wobei es immer wieder vorkommt, dass Lampen zerbrechen (siehe Foto). Auch beim folgenden Abtransport des Sondermülls einschließlich mehrmaligem Umladen zerbrechen weitere Lampen. Angesichts dieser Gefahren gewinnt man den Eindruck, dass das Glühlampenverbot und die Empfehlung für Leuchtstofflampen nicht sehr gründlich durchdacht waren, und dass hier der Teufel mit dem Beelzebub ausgetrieben wurde. Was also tun?



Leuchtstofflampe 7 W (links) und vergleichbare LED-Lampe 6 W (rechts).
 Foto: Wolfgang Melchert

Leuchtmittel bereits weitgehend verdrängt haben, ist zu erwarten, dass sie dies auch bei 230-V-Beleuchtungen im Haushalt tun werden. Das wird dann der Umwelt mehr nützen als das voreilig ausgesprochene Glühlampenverbot samt Kaufempfehlung für quecksilberhaltige Leuchtstofflampen.

Wolfgang Melchert

3sat.de/page/?source=/wissenschafsdoku/sendungen/161065/index.html
bulbfiction-derfilm.com daserste.de/ttt/energie-lexikon.info/bulb_fiction.html

Zukünftige Alternative: LED-Lampen

LED-Lampen brauchen genauso wenig Energie wie Leuchtstofflampen und enthalten kein giftiges Quecksilber. Zwar gelten ausgediente LED-Lampen wegen der enthaltenen Elektronik auch als Sondermüll, wie alle elektronischen Geräte, aber eine direkte Gefahr für den Verbraucher geht von ihnen nicht aus. Nach den technischen Fortschritten der letzten Jahre sind LED-Lampen mittlerweile bezüglich Qualität und Kosten mit Leuchtstofflampen vergleichbar. Der aktuell noch höhere Preis der LED-Lampen relativiert sich durch ihre längere Lebensdauer: Eine LED-Lampe kostet beispielsweise 25 Euro und hält 25.000 Stunden, eine vergleichbare Leuchtstofflampe kostet 10 Euro und hält 10.000 Stunden. Auf die Lebensdauer bezogen sind LED-Lampen also nicht teurer, und es ist zu erwarten, dass ihr Preis zukünftig noch weiter sinkt. Nachdem LED-Lampen bei Fahrrad- und Auto-Beleuchtungen und bei Taschenlampen andere

Crêpes*

süß + herzhaft

Tee

spezialitäten

Säfte

frisch gepresst

Partyservice

*auf Wunsch vegan

haiserstraße 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



Café Pan



zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

EnBW-Hauptversammlung am 26. April 2012

Ausgerechnet am Tag, an dem sich vor 26 Jahren in Tschernobyl der schrecklichste Atomunfall ereignete, treffen sich in Karlsruhe die Aktionäre des Atomkraftwerksbetreibers EnBW zur Jahreshauptversammlung. Eine Gruppe von vielleicht 20 bis 30 Aktiven wollte das nicht einfach so hinnehmen und platzierte sich bei einer Mahnwache mit Fahnen, Transparenten, Atommüllfässern, Kerzen und einem Gong vor dem Kongresszentrum am Festplatz, wo die Hauptversammlung stattfand. Auf diese Art sollte an die Katastrophe erinnert und an die Opfer gedacht werden. Denn die Menschen in weitem Umkreis von Tschernobyl leiden auch heute noch. Atomkraftwerke sind auch bei uns nicht sicher. Niemand weiß, wo der ganze Atommüll hin soll. Der ganze Uranbrennstoffkreislauf ist eine Umweltkatastrophe für sich. Atomstrom ist viel zu teuer, weil er Leben kostet. Trotz Atomausstieg laufen immer noch neun Atomkraftwerke in Deutschland. Die Atomlobby arbeitet mit aller Macht an einem



Protest mit nicht rostenden Fässern vor der EnBW-Hauptversammlung.
Fotos: Mari Däschner

Comeback.
Doch Atomkraft ist ein großer Irrtum. Weg damit.

Mari Däschner



Neu in der BUZO-Bibliothek:

Susan Boos: „Fukushima lässt grüssen. Die Folgen eines Super-GAU“

Susan Boos (Redaktionsleiterin der schweizerischen Wochenzeitung) ist im Oktober 2011 durch Japan gereist und hat mit Betroffenen, Aktiven aus der Anti-AKW-Bewegung, aber auch mit offiziellen Behördenvertretern gesprochen. Die Autorin bleibt nicht bei der Beschreibung von Einzelschicksalen, sondern kombiniert geschickt Berichte über ihre Begegnungen in Japan mit Hintergrundinformationen zur Geschichte und Kultur des Landes.

Im zweiten Teil geht sie der Frage nach: Was wäre, wenn sich im AKW Beznau, das im Kanton Aargau in der Nähe der deutschen Grenze steht, ein Super-GAU ereignen würde? Sie kommt zu erschreckenden Ergebnissen!

Das Buch ist sehr spannend, informativ und auch für Laien verständlich geschrieben.

Ergänzt wird es durch einige Grafiken z. B. zur Atomtechnik und Kontaminierungskarten.

Das Buch kann jederzeit in der kleinen Bibliothek im Umweltzentrum ausgeliehen oder im Handel erworben werden.
Die ISBN lautet 978-3-85869-474-4



Foto unseres neuen Buches; M. D.

Weitere Infos: www.woz.ch, rotpunktverlag.ch

In eigener Sache: Pizzaservice ökologisch

Mit dem ersten Heft 2012 hat die umwelt&verkehr einen neuen Anzeigenkunden gewonnen. Kai's Pizza hat die finanzielle Lücke geschlossen, die dem Umweltzentrum durch die Neuorientierung eines alten Inserenten drohte. „Pizza-Service und Umweltschutz – wie passt das zusammen?“ wird da vielleicht der eine oder andere treue Leser fragen.

Kai's Pizza unterscheidet sich deutlich von üblichen Pizzadiensten. Das Restaurant, das sich an markanter Stelle auf der Rad- und Fußgängerbrücke am Kronenplatz über die Fritz-Erler-Straße befindet, liefert von dort aus die Bestellungen ausschließlich per Rad aus. Mit einem nahe gelegenen Pizzaservice ganz ähnlichen Namens, der mit stinkenden Motorrollern daher kommt, sollte man den Laden daher nicht verwechseln. Ausgeliefert wird in Mehrwegverpackungen, und zwar Pizzen, Aufläufe, Salate und Saucen gleichermaßen. Wenn der radehende Pizzabote an der Tür klingelt, sollten die Teller also bereit stehen. Das Auftischen auf die häuslichen Teller ge-

hört zum Service dazu. Als Müll verbleibt lediglich bei Pizzen eine dünne Pappeinlage, deren Gewicht um ein Mehrfaches geringer ist als das üblicher Pizza-Kartons. Kai's Pizza beteiligt sich zudem an der auch vom



Kai's Pizzaräder Foto: Heiko Jacobs

Umweltzentrum unterstützten Aktion „Donnerstag ist Veggie-Tag“ und produziert das Essen – nicht nur donnerstags – mit Ökostrom.

Die BUZO meint daher, dass ein Pizza-Service und Umweltschutz in diesem konkreten Fall auch gut zusammen passen.

Reiner Neises

Lamento für Laubbläser Solo

Die Moderne bringt neue Instrumente, die aber zuweilen in unseren Ohren oft ziemlich dissonant klingen – um nicht zu sagen grauslich. Aber über Kunst lässt sich trefflich streiten. Auch in diesem Fall will das virtuose Spiel wohl geübt sein. Und so erschallt der Klang des Laubbläasers jeden Vormittag vor dem benachbarten Mietshaus. Im Gegensatz zum Laubsänger handelt es sich nicht um einen wohlklingenden Vogel, sondern um ein, in manchen Augen, überaus praktisches Spielgerät, mit dem man Blättern nachjagen und Feinstaub gleichmäßig verteilen kann. Es ist ein Spiel mit allen Sinnen: So werden nicht nur der Hörnerv, sondern auch der Geruchssinn ange-regt. Die Blätter nur in der Gegend herum zu blasen macht in der Tat allein wenig Sinn. Deswegen erschallt zumeist statt des besagten Solos ein Duo für Laubbläser und Laubsauger. Letzterer lässt die Häufchen zu entsorgenden Biomülls unter lautem Dröhnen rasch wieder verschwinden. Die Anhänger der neuen Musik

können sich freuen: Da bereits im Frühjahr manchmal die ersten Blätter von den Bäumen fallen, ist mindestens für ein halbes Jahr Unterhaltung geboten, bevor im Winter das Schneeräumgerät für Abwechslung sorgt.

Johannes Meister



Hier reicht ein Handfeger! ;-)

Foto: Heiko Jacobs

Verkehrsentwicklungsplan Karlsruhe

Fotos:
Heiko Jacobs

– Stellungnahme von Pro Bahn

Maßnahmen greifen zu kurz – Verkehrs- politische Wende ist weit entfernt

Der in den vergangenen Jahren in mehreren Foren entworfene Verkehrsentwicklungsplan für Karlsruhe (Nähere Infos: www.karlsruhe.de/b3/verkehr/verkehrsentwicklung.de) enthält einige diskussionswürdige Aspekte, ist allerdings, so die Meinung von Pro Bahn, als Absichtserklärung für eine verkehrsfreundliche Zukunft Karlsruhes zu allgemein gehalten, und damit ist die verkehrspolitische Wende weit entfernt. Für Pro Bahn muss die Zielvorgabe sein, den Individualverkehr deutlich zu verringern, denn nur dadurch lässt sich die Lebensqualität in der Stadt für alle Bewohner und damit auch für alle Verkehrsteilnehmer verbessern. Fußgänger, Radfahrer und ÖV-Nutzer leiden ganz besonders unter der starken Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Gelingen würde dies am besten durch Verlagerungen auf den Umweltverbund. Die größten Anstrengungen müssen im Bereich des ÖV unternommen werden, was allen Bewohnern zugute kommt, nicht nur den Autofahrern. Durch Erweiterung und Verbesserung des Angebotes lassen sich merkliche Umsteigezahlen erreichen. Dies haben Karlsruhe und seine Region in den vergangenen Jahren durch große Anstrengungen bei der Erweiterung des Netzes bewiesen und dabei große Erfolge erzielt. Dieses Engagement darf nicht nachlassen, sondern muss weiter gefördert werden.

Bei der Bearbeitung der einzelnen im Verkehrsentwicklungsplan vorgestellten Szenarien wird sich wohl eine große Mehrheit im Gemeinderat für Szenario 2 entscheiden, der Fahrgastverband Pro Bahn schlägt deshalb ergänzend zu Szenario 2 folgende Maßnahmen vor:

Mobilitätsmanagement und Mobilitätsmarketing

Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement muss die Anregung zur Nutzung des ÖV im Vordergrund stehen. Wirkungsvoll wäre eine



Wie Perlen an einer Schnur liegen viele Gewerbegebiete Karlsruhes am Bahnhaltbring incl. der AVG-Güterstrecke Neureut – Mühlburg, nur fehlen Linien darauf und ...



... Verknüpfungen mit anderen, bspw. Hardecksiedlung.

Finanzierung der Jobtickets durch den Arbeitgeber. Eine mögliche Finanzierung könnte durch eine Parkraumbewirtschaftung erleichtert werden. Die öffentliche Hand könnte mit gutem Beispiel vorangehen. Unternehmen inklusive Einzelhandel sollten bei ihren Anreisempfehlungen unbedingt die Erreichbarkeit mit dem ÖV herausstellen. Außerdem sollten bei Bauplanungen die Anbindung an den ÖV und die fußgängerfreundliche Erreichbarkeit eine viel höhere Wichtigkeit einnehmen.

In Städten, in denen Neubürger eine Netzkarte des ÖPNV erhalten, nutzen diese den ÖPNV umso intensiver, je länger die Freifahrt gilt, auch über diese Zeit hinaus. Deshalb sollte Karlsruhe jedem Zuziehenden eine Netzkarte mit mindestens halbjähriger Geltungsdauer überreichen.

Die Diskussion um die Elektromobilität muss unbedingt auch auf den öffentlichen Verkehr ausgedehnt werden. Alle Straßen-, Stadt-, Berg- und Eisenbahnen verkehren in Karlsruhe elektrisch! Selbst Omnibusse könnten elektrisch betrieben werden, Beispiel O- bzw. Trolleybusse.

Öffentlicher Verkehr

Ein wichtiges Anliegen des Fahrgastverbandes zur Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs ist die Verkürzung der Reisezeiten. Folgende Maßnahmen müssen noch verstärkt umgesetzt werden:

Vorrang für Bahnen und Busse an allen Kreuzungen, möglichst ohne Geschwindigkeitsreduzierungen, durch rechtzeitige Vorrangsignalgebung.

Mehr Direktverbindungen mit Schnellbussen.

Verkürzung der Umsteigeverluste durch Optimierung der Fahrpläne.

Zusätzliche Express-S-Bahnen auf vorhandenen Gleisen zum Teil der DB: (Hochstetten) – Eggenstein – Neureut – Bhf Mühlburg – Hauptbahnhof – (Stutensee DB) und

(Albtal) – Ettlingen-Stadt – Bf Ettlingen-West – Hauptbahnhof – Pforzheim.

Diese beiden zuletzt genannten Express-S-Bahnen könnten neben der Fahrzeiterparnis auch den innerstädtischen Straßenbahnverkehr entlasten.

Bessere Anbindung abgelegener Wohnquartiere durch Quartiersbusse.

Beispiele: Rüppurr-Gartenstadt und Märchensiedlung, Bergwaldsiedlung, Durlach Basler-Tor-Straße und alle von der nächsten Haltestelle weit entfernten Wohngebiete.

Dichter Takt und bessere Anbindung von

Sport- und Freizeitanlagen.

Beispiele: Wildparkstadion und Sportstätten am Adenauerring, Sportstätte der SpVgg Durlach-Aue, zukünftiger Sportpark Durlach, Landschaftspark Rhein, Turmberg, Gut Scheibenhardt, Turmbergbad, u.v.m.

Dichter Takt und bessere Anbindung und Verknüpfung mit dem Regionalverkehr von Gewerbegebieten. Beispiele: Rheinhafen, Killisfeld, Breit, Storrenacker u. v. m.

Echtzeitfahrpläne im Netz und fürs Handy

Fußgänger

Verhindern des Gehwegparkens. Kein Befahren der Gehwege durch Radfahrer.

Es nützt nichts, ausreichende Gehwegbreiten anzubieten, wenn Fußgänger durch parkende Pkw behindert werden.

Verkürzung der Aufenthaltszeiten an Ampeln, besonders wenn mehrere Furten zu überqueren sind, durch kürzere Umlaufzeiten. Große Zeitverluste an genannten Kreuzungen erleiden Fußgänger bei einem relativ oft anzutreffenden 90-Sekunden-Umlauf.

Erweiterung bestehender Fußgängerzonen und evtl. Neueinrichtung von Fußgängerzonen, z. B. in den B-Zentren Durlach und Mühlburg. Ausweitung und Neueinrichtung verkehrsberuhigter Bereiche.

Gerhard Stolz

Wie kurz ist kurz? Für eine neue Kurzstreckenkarte in Karlsruhe

Die Kurzstreckenkarte des Karlsruher Verkehrsverbunds dürfte eigentlich nicht so heißen. Es gibt nämlich keine Kurzstreckenregelung im Tarif, wie es in den meisten anderen Verbänden üblich ist. Dort gilt eine solche Karte für eine Fahrt über die Entfernung einer festgelegten Anzahl von Stationen. So gilt in Köln und Kassel die Kurzstreckenkarte über die Distanz von der Einstiegshaltestelle bis zur viert nächsten Haltestelle, in Berlin für 3 Haltestellen mit der Bahn und 6 mit dem Bus.

Doch bei uns in Karlsruhe ist alles anders: Sie gilt hier nämlich nur für den innersten City-Bereich, also zwischen Europaplatz, Karlstor, Ettlinger Tor, Mendelssohnplatz und Kronen-

platz sowie in Durlach zwischen Auer Straße und Turmberg. Die Folge: Man zahlt mehr für eine Fahrt von der Mathystraße zum Europaplatz als vom dazwischen liegenden Karlstor zum Kronenplatz. Zum einen ist diese Regelung nicht gerecht, z. B. gibt es in Mühlburg keine entsprechende Regelung, und zum anderen hilft sie nur begrenzt, neue Kunden für den KVV zu gewinnen.

Nach über 15 Jahren gehört die jetzige Regelung endlich auf den Prüfstand, damit die Kurzstreckenkarte ihrem Namen gerecht wird. Sonderregelung für die Innenstädte (1 Wabe für Innenstadt Karlsruhe und Ettlingen) können ja bestehen bleiben. Johannes Meister

Zu Fuß in Ettlingen

Die Stadt Ettlingen hat vor Jahrzehnten in der Altstadt die Gebäude saniert und eine verkehrsberuhigte Zone geschaffen. Um ein mittelalterliches Aussehen nachzuahmen, wurden die schmalen Bürgersteige beseitigt und die Wege bekamen in ganzer Breite Kopfsteinpflaster. Die Bevölkerung weiß die Neuerung zu schätzen. Seit damals ist die Stadt einladender geworden. Wir können der Hektik entsagen und die angenehme Atmosphäre genießen. Wo es möglich ist, werden auch außerhalb der Altstadt weiterhin verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen, und auch die eingemeindeten Ortsteile Ettlingenweiler und Bruchhausen haben ihre eigenen verkehrsberuhigten Bereiche.

Das Kopfsteinpflaster ist unangenehm zu gehen und macht leider vielen Leuten Probleme. Menschen, die auf einen Rollator angewiesen sind, Frauen, die Schuhe mit spitzen Absätzen tragen ... Die erhöhte Sturzgefahr versuchte man durch Bänder aus 40X60 cm großen Sandsteinplatten zu entschärfen. Aber Sandsteinplatten sind teuer, erst recht, weil sie öfter brechen, und das unverwüstliche Kopfsteinpflaster wurde nur etwa zu einem Viertel der Straßenbreite ersetzt. Ein weiterer Nachteil ist, dass in den engen Straßen die „Möbliierung“ und Fahrzeuge die schmalen Sandsteinplattenbänder vielfach verstellen. Meines Erachtens wird nichts unternommen, die Sandsteinplattenbänder konsequent frei zu halten, vielleicht ist es nicht durchführbar. Um den untragbaren Zustand zu verbessern, sollte das Kopfsteinpflaster auf der ganzen Straßenbreite durch gewöhnlichen ebenen Straßenbelag ersetzt werden!

Ein viel benutzter Fußgängerüberweg über die Rheinstraße fungiert auch als Schulweg und wurde durch eine Ampel gesichert. Vor etwa einem Jahr wurde auf die Ampel auf der einen Straßenseite eine Kamera aufgesetzt, die den Überweg erfasst. Über den Ampelknopf wird verhältnismäßig schnell der Verkehr auf der Fahrbahn angehalten. Die Kamera (mit Rechner) erfasst die querenden Fußgänger und hält den Zustand der 4 Ampeln



In der Messervitrine fehlt leider die Machete zum Weg freischneiden ...



Besser: in der Mitte; Fotos: H. Jacobs

aufrecht, bis die Fußgänger die Furt geräumt haben. Auch größere Gruppen, die an dieser Stelle zu Schulbeginn und Schulende queren, gelangen schnell und komfortabel über die Straße.

An dieser Stelle wurde auch eine Orientierungshilfe, vor allem für Sehbehinderte geschaffen. An den abgesenkten Bürgersteigen beiderseits des Fußgängerüberwegs ist ein Band von hellen weißen genoppten Platten verlegt. Am Ampelmast verläuft quer über den Bürgersteig ein Band von gerillten Platten, die Position des Ampelmastes kann von Sehbehinderten durch den Stock ertastet werden. Wenn die Fußgänger Grün haben, ertönt aber leider für Blinde weder ein akustisches Signal, noch ist eine Vibrationsplatte vorhanden. Außerdem wird die Ampelanlage in der Dunkelheit abgeschaltet. Das sind zwei Nachteile für Fußgänger!

In der Seestraße waren beim Straßenbau größere Änderungen fällig, und bei dieser Gelegenheit sind auch für Fußgänger Verbesserungen geschaffen worden. An Fußgängerüberwegen wurde der Bürgersteig bis auf die Fahrbahnhöhe abgesenkt. Ein großer Fortschritt: Vor allem für Gehbehinderte und Menschen, die mit rollendem Gerät unterwegs sind, ist die Querung sehr erleichtert. Um auch den Sehbehinderten zu helfen, wurden, wo der Bürgersteig endet, helle weiße gepunktete Plattenbänder verlegt.

Im Wohngebiet der Seestraße sind zwar nur 30 km/h erlaubt, aber es gibt viele Raser. Um den Fußgängern wirklich zu helfen, sollten in der Nähe der zwei Bushaltestellen und des Bahnhofs Bruchhausen die Fußgängerüberwege mit Zebrastrifen gesichert werden!

Es gibt noch was zu tun!

Walter Suppanz

VCD-Positionen zur Stellung der Fußgänger in Karlsruhe

Fußgänger sind Verkehr

Fußgänger sollten nicht nur unter dem Gesichtspunkt betrachtet werden, dass sie möglichst nicht den Verkehr behindern. Sie sind Teil des Verkehrs und sollten gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sein.

Ein Gewinn für alle

Gehen hält fit und gesund. Fußgänger machen keinen Lärm, sind in weniger Unfälle verwickelt und nehmen mehr von ihrer Umgebung wahr. Gehen nützt dem Klima und hilft, Gesundheitskosten und Arbeitsausfallzeiten zu reduzieren. Da ein Großteil der Wege im Alltag auf einer Entfernung von weniger als drei Kilometern zurückgelegt wird, sind die Schuhsohlen eine echte Alternative zu anderen Verkehrssträgern.

Auch Bahnfahrer sind Fußgänger

... spätestens wenn sie wieder aus der Bahn steigen. Ein kurzer und attraktiver Weg zur nächsten Haltestelle erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass Busse und Bahnen zum Nutzen

aller besser ausgelastet sind. Fußgänger sind Teil des Umweltverbunds gemeinsam mit Bahn, Bus und Fahrrad. Sie sollten als solche vorrangig gefördert werden.

Fuß- und Radverkehr kostet deutlich weniger als Autoverkehr. Angesichts der dauerhaft knappen Kassen der Kommunen sind Investitionen in den Fuß- und Radverkehr schon deshalb sinnvoll, weil mit vergleichsweise geringen Beträgen viel erreicht werden kann.

Leitbild sollte **die Stadt der kurzen Wege** sein.

Etwas mehr Farbe würde Karlsruhe gut tun

Konflikte von Fuß- und Radverkehr sind vielfältig. Sie hängen u. a. damit zusammen, dass Radfahrer nicht selten auf einen gemeinsamen Rad- und Fußweg gezwungen werden, obwohl sie auf der Straße besser aufgehoben wären. Aktuell ist das etwa auf der Honselstraße zwischen Lameyplatz und Rheinhafen und Rheinhafen geschehen, wo auf einem



www.basislager.de

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport



Umzug! Kaiserstr. 231
Karlsruhe, Waldstraße 38
(Ecke Hirschstr.)



Fußgängerweg, der aus gutem Grund bis vor kurzem für Radfahrer gesperrt war, jetzt plötzlich zusätzlich (!) die Radfahrer beider (!) Richtungen Platz haben sollen – nur weil die Stadt die Radfahrer nicht mehr auf der Fahrbahn haben will¹⁾. An anderen Stellen erfolgten gerade zweifelhafte und äußerst schlecht markierte Zusammenlegungen von getrennten zu gemeinsamen Rad- und Fußwegen, die das Gefährdungspotential erhöhen.

Auch schwerhörige Fußgänger sind Fußgänger und hören nicht, wenn sie von hinten „angeklingelt“ werden.

Konflikte sind auch häufig dadurch verursacht, dass getrennte Radwege schlecht markiert sind. Mit etwas mehr (roter) Farbe auf den Radwegen wären diese Konflikte deutlich zu verringern. Allerdings sind rein farbliche Markierungen für Blinde nicht zu erkennen.

Durch Ausweitung der 30-km/h-Zonen lässt sich der Verkehrsraum für Fußgänger deutlich vergrößern, da Radwege dann aufgehoben werden und die Radfahrer auf der Straße fahren müssen und problemlos können.

Nach Verlegung des Radwegs auf die Straße werden die Markierungen für die alten „Radwege“ regelmäßig nicht entfernt, was zu allseitigen Unsicherheiten führt.

Besser ebenerdig als unterirdisch

Unterführungen und Fußgängerbrücken dienen in aller Regel allein dem Autoverkehr, sind aber nicht fußgängerfreundlich.

Ampeln sollen Fußgängern helfen, nicht sie ausbremsen

Karlsruhe hat noch Potential, die Ampelschaltungen für Fußgänger zu verbessern.

Positiv sind Dunkelampeln, die unsicheren Fußgängern und Radfahrern die Möglichkeit geben, bei Bedarf Grün anzufordern, die sicheren Fußgänger und Radfahrer jedoch nicht durch unnötiges Rot aufhalten.

Zweifelhaft sind Druckampeln, die von den Fußgängern erwarten, das Grünlicht selbst dann anzufordern, wenn es parallel zu dem in die gleiche Richtung fließenden Autoverkehr geschaltet wird.

Positionspapier anlässlich einer SPD-Veranstaltung, auf der es von Reiner Neises vertreten wurde.

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

Fußgängerfreundlich heißt Rollatortauglich

Immer mehr Senioren erfreuen sich eines langen Lebens, in dem sie möglichst lange mobil sein können. Der Rollator gehört mittlerweile für viele zum Alltag. Straßenpflaster sieht zwar schön aus, stellt aber Behinderte wie ältere Fußgänger vor Probleme, ist also nicht barrierefrei.

Parken auf dem Bürgersteig ist kein Kavaliersdelikt

... in Karlsruhe allerdings allgegenwärtig und müsste daher viel konsequenter kontrolliert und geahndet werden. Selbst die von der Stadt gewährte großzügige Toleranzregelung für illegales Parken wird nicht ansatzweise umgesetzt. Der umwelt&verkehr hatte etwa im Heft 2/08 anschaulich die Parksituation in der Eisenlohrstraße bemängelt. Geschehen ist seitdem – nichts! Ein sinnvolles Betätigungsfeld für den Kommunalen Ordnungsdienst.

¹⁾ *Fahrbahnverbot nach Protest div. VCD-Mitgl. wieder aufgehoben, Wegweisung besteht aber weiter ...*

Pleiten, Pech und Pannen bei der AVG

Mitte April waren längere Bauarbeiten im Bereich der Stadtbahnlinie S5 bei Söllingen. Schwer enttäuscht über die mangelhafte Qualität des Baustellenfahrplanes anlässlich der Streckensperrung der Bahnlinie Karlsruhe – Pforzheim bei Söllingen war der ökologische Verkehrsclub VCD.

„Am ersten Tag der Baustelle war der Fahrplan das Papier nicht wert, auf das er gedruckt war“, beklagte VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb, der viele verzweifelte Reisende an den Bahnhöfen angetroffen hatte. „Morgens sind mehrfach hintereinander Stadtbahnen der AVG einfach ausgefallen oder waren rund 30 Minuten verspätet. Mancher Fahrgast von Pforzheim nach Stuttgart verpasste so zweimal den Anschluss und benötigte statt 30 Minuten über zwei Stunden“, kritisierte Matthias Lieb.

Zusätzliche Züge, die z. B. zwischen Vaihingen/Enz und Pforzheim für den Berufsverkehr als Abbringer vom IRE vorgesehen waren, wären nach VCD-Angaben einfach ausgefallen, außerdem seien auch auf der S9 Mühlacker – Bruchsal Stadtbahnen vollständig – wegen Personalmangel – ausgefallen. Wie sich später herausstellte, gab es hier in den Fahrplanunterlagen Fehler, so dass Züge im Baustellen-Fahrplan abgedruckt waren, die gar nicht bestellt waren.

Der VCD sieht insbesondere bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) in Karlsruhe zunehmend organisatorische Mängel, die immer stärker auf die Fahrgäste negativ durchschlagen. „War die AVG noch vor wenigen Jahren unter Dieter Ludwig das Vorzeigunternehmen im Schienenpersonennahverkehr, so fällt die AVG heute fast nur noch durch Pleiten, Pech und Pannen auf“, so Matthias Lieb. Aus VCD-Sicht kommt die Geschäftsleitung der AVG bzw. des KVV ihrer Verantwortung als großes regionales Verkehrsunternehmen mit einem Schienennetz von mehreren hundert Kilometern nicht ausreichend nach. „Man hat den Eindruck, diese Überlandlinien werden heute nur noch als lästige Anhängsel des Straßenbahnsystems betrieben, dabei macht gerade die Kombination von Straßenbahn- mit Regionalstrecke den Erfolg des

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



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

**Bruchsal
Karlsruhe
Saverne
Straßburg
Obernai**

**Baden-Baden
Offenburg**



ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

Karlsruher Modells aus“, erklärt Matthias Lieb. Der VCD hatte sich schon im vergangenen Jahr an die Geschäftsleitung gewandt und eine höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eingefordert. „Doch leider sind bis heute keine ausreichenden Maßnahmen umgesetzt worden und kommt es immer wieder zu solchen massiven Störungen wie jetzt während der Baustelle“, so Lieb. Inzwischen hat sich auch der CDU-Bundestagsabgeordnete Gunter Krichbaum aus Pforzheim mit einem Beschwerdeschreiben an die AVG-Geschäftsleitung gewandt, nachdem sich viele Fahrgäste bei ihm über die Unzuverlässigkeit der AVG im Raum Pforzheim beschwert hatten. Obwohl bundesweit die Fahrgastzahlen bei Bus und Bahn aufgrund der hohen Benzinpreise steigen, gibt es im Raum Pforzheim seit 2 Jahren Fahrgastrückgänge im Schienenverkehr, die auf die mangelhafte Pünktlichkeit bei den Linien S5, S6 und S9 zurückzuführen sind, beklagt Matthias Lieb und erklärt: „Die AVG saß schon bei der letzten Fahrplankonferenz auf dem ‚Sünderbänkchen‘ und ist deshalb aufgefordert, wieder zur früherer gewohnten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zurückzukehren. Der VCD stellt die AVG nunmehr unter besondere Beobachtung.“ M. Lieb

Jobkiller Regionalflughäfen

Regionalflughäfen sind Prestigeobjekte. Kaum einer ist kostendeckend. Jede Zunahme von Fluggastzahlen wird von Politik und Presse bejubelt. Jede neue Linie kommt an prominenter Stelle in die Presse. Von solch einer Lobby kann die Bahn nur träumen.

In den Jubelorgien darf der Hinweis auf die vielen geschaffenen Arbeitsplätze natürlich nicht fehlen. Doch nützen die Flughäfen unter dem Strich tatsächlich dem Arbeitsmarkt? Mitnichten. Dass das Gegenteil der Fall ist, liegt auf der Hand. Jeder, der im Inland Urlaub macht, trägt ungleich mehr zur Stärkung der inländischen Wirtschaft und des Arbeitsmarkts bei als der, der sich in ein Flugzeug setzt und außer den paar Euro für den Flug seine Kaufkraft ins Ausland fliegt. Und dass wir das ganze Jahr Erdbeeren aus Südafrika und Spargel aus Chile einfliegen, trägt auch nicht gerade zur Stärkung der inländischen Wirtschaft bei.

Wer meint, der Verlust an Wirtschaftskraft durch den Flugreiseverkehr außer Land würde dadurch kompensiert, dass auch Gäste zu uns kommen, irrt gewaltig. Die Ausgaben der Bundesbürger im Ausland übersteigen Deutschlands Einnahmen von Besuchern aus dem Ausland um mehr als das Doppelte. Schon diese Zahl zeigt, wie hoch das Potential zur Arbeitsplatzvernichtung im Inland ist.

Und diese Vernichtung von Arbeitsplätzen wird mit enormen Subventionen an Steuermitteln gefördert. Allein die Befreiung des mit Abstand umweltschädlichen Verkehrsmittels von Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer kostete den deutschen Staat im Jahr 2010 rund 11,5 Milliarden Euro. Hinzu kommen die vielfältigen direkten und indirekten Subventionierungen der Flughäfen. So zahlt die Stadt Karlsruhe jährlich 1,3 Mio. Euro direkte Subventionen an den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden. Jeder Fluggast am Flughafen Saarbrücken wird aus dem saarländischen Landeshaushalt mit rund 20 Euro subventioniert. Die EU-Kommission prüft mittlerweile, ob die Flughäfen in Saarbrücken und Zweibrücken gegen EU-Bestimmungen zu staatlichen Beihilfen verstoßen haben. Dennoch gibt es aktuell Überlegungen, bei Mannheim

einen zusätzlichen Flugplatz als neues Subventionsloch zu schaffen.

Die viel gescholtene Luftverkehrsabgabe griff 2011, im Jahr ihrer Einführung, gerade einmal 905 Mio. Euro ab, also ganze 7,87 % der an den Luftverkehr gewährten Steuersubventionen – sonstige Subventionen nicht eingerechnet. Wie sehr manche Fluggesellschaften von diesen schädlichen Subventionen leben, zeigt das Beispiel Germanwings. Der Billigfluganbieter klagt darüber, dass 5 % seines Umsatzes wegen der Abgabe an den Staat fließen. Umgerechnet bedeutet das nichts anderes, als dass Germanwings mehr als die Hälfte seines Umsatzes aus den steuerlichen Subventionen gewinnt. Anstatt die Luftverkehrsabgabe zumindest sukzessive zu erhöhen, wurde sie 2012 bereits wieder um knapp 10 % gesenkt. Selbst Flüge nach Sibirien unterliegen dem geringsten Tarif für die „Kurzstrecke“ von gerade einmal 7,50 Euro pro Flug.

Unter dem Strich steht also bei den Regionalflughäfen nicht der vielbeschworene volkswirtschaftliche Nutzen, sondern ein immenser volkswirtschaftlicher Schaden, und zwar schon ohne überhaupt zu berücksichtigen, dass das Verkehrsmittel Flugzeug ganz besonders umwelt- und klimaschädlich ist.

Reiner Neises

P.S.: Der VCD bietet eine Alternative zum umwelt- und wirtschaftsschädlichen Flugtourismus an. Er kooperiert mit der Deutschen Bahn, dem BUND und dem NABU im Projekt „Fahrtziel Natur“, das für eine nachhaltige Mobilität auch im Urlaub steht. Informationen unter www.fahrtziel-natur.de



Mediterranes Flair: Bremerhaven! Foto: H. Jacobs

Und immer wieder der Spritpreis ...

Auch wenn sich die Spritpreise beim Verfassen dieser Zeilen bereits wieder im Sinkflug befinden, die Zeit um Ostern war für den Autor von großem Humor geprägt. Zum Beispiel kam da eine Partei, die sonst nichts auf die freie Marktwirtschaft kommen lässt, plötzlich mit Forderungen nach einer staatlichen Preiskontrolle daher. Doch warum? Wie möchten die Personen, die dies fordern, denn ernsthaft in die Relation von Angebot und Nachfrage eingreifen?

Fakt ist doch eindeutig, dass die Ölproduktion immer teurer wird. Während früher das Öl fast von alleine aus dem Boden schoss, muss man heute schon einen hohen technischen Aufwand betreiben. Denn das „konventionelle“ Erdöl, also jenes, welches sich ohne immense Investitionen fördern lässt, ist schon zu großen Teilen verbraucht. Auch dieses Öl muss heute geradezu aus dem Boden gepresst werden. Daher lohnt es sich sogar, alte Ölfelder noch einmal auf ihre Restbestände zu untersuchen, wie dies Anfang des Jahres nördlich von Karlsruhe geschehen ist.

Neue Ölvorkommen findet man heute fast ausschließlich in Gegenden, wo auf aufwendige technische Verfahren zurückgegriffen werden muss, sei es mit hohen Kosten und Risiken in Tiefseegebieten oder aber auch beispielsweise mit Ölsanden in Kanada. Da wird dann mal der gesamte Boden abgebaggert und mit hohem Energieverbrauch und Verschleiß (die Anlagenteile werden ja durch den Sand dauernd sandgestrahlt) das Öl herausgelöst. Dass die Gegend danach nicht mehr wirklich als sauber gelten kann, muss man wohl nicht erwähnen. Wir sehen also, dass die Ölproduktion immer teurer (und umweltschädigender) wird, daher muss auch nach den Regeln der Marktwirtschaft zwangsweise der Preis des Endproduktes stei-

gen. Dazu kommt, dass sich auch immer mehr Leute in Schwellenländern ein Auto leisten wollen, das – Überraschung – dann auch hin und wieder an die Tankstelle fährt. Natürlich will keiner den Menschen in den Schwellenländern das Auto verbieten, doch die Folgen (erhöhte Nachfrage ergibt erhöhten Preis) sind klar.

Als nachhaltige Lösung bleibt daher langfristig nur die Änderung des Mobilitätsverhaltens, da muss die Politik endlich ansetzen. Sei es mit mehr ÖV statt mehr Straßen oder indem man sich an der Tatsache orientiert, dass heute immer noch 50 % aller Autofahrten kürzer als 6 km sind. Man sollte meinen, dass dies auch mit Fahrrädern oder auch mit Elektrorädern machbar ist. Apropos: Von Letzteren gibt es bereits über 1 Million in Deutschland gegenüber von nur 4541 Elektroautos, die es Anfang 2012 in Deutschland gab. Ein bedeutender deutscher Hersteller und Importeur von Elektroautos wurde dieses Jahr übrigens, trotz des „Booms“ um Elektrofahrzeuge, nach Insolvenz aufgelöst. Doch wie kommt es denn dazu? Offenbar geht bei hohen Benzinpreisen sofort ein Aufschrei durchs Land, aber trotzdem richtet noch immer ein nicht sehr kleiner Teil der Autobesitzer sein Gefährt auf den Jahresurlaub aus und nicht für die täglichen Wege. Doch leider sind Elektrofahrzeuge wegen den teuren Akkus nur als Kleinstfahrzeug sinnvoll umsetzbar und nicht als 250 km/h schneller Stadtgeländewagen. Somit ist auch klar, dass die Verschwörungstheorien, wonach „böse Mächte“ neue Antriebstechnologien bekämpfen würden, vollkommen der Realität widersprechen. Fakt ist, dass bereits vor über 25 Jahren die ersten Elektroautos in Serie gefertigt wurden, mit sehr mäßigem Verkaufserfolg. Dass sich die Autofahrer mit diesem Verhalten selber schädigen, scheint nur wenigen aufzufallen. Denn bei weniger Kraftstoffverbrauch werden auch die Preise nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage wieder fallen.

Erich Fey



Nicht nur Mineralöl, sondern auch Biodiesel und -ethanol (Preis unten) als erster umstrittener Schritt



Aber besser, man tankt dort nur Luft! Für's Pedelec oder das normale Rad.
 Fotos: Heiko Jacobs

TERMINE

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:
3.7., 7.8., 4.9., 2.10., 6.11., 4.12., 8.1.

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

Mittw./Donnerst.: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17–20 Uhr,
donnerstags 16–19 Uhr,
weitere Termine s. Webseite o. Aushang

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

Freitag: CARLO-Ausgabe und Sprechzeit

zu CARLO und o/ZB 15–17 Uhr

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
INFOPOST

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

16. September 2012

Markt der Möglichkeiten 13 – 18 Uhr

Marktplatz Durlach, mdm.durlacher.de

kais-pizza.de

HeimService
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



täglich 11-23 Uhr: 0721 37 37 34

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

**Kronenstraße 9
76133 Karlsruhe**

Öffnungszeiten:

Di-Do 9–12 Uhr, Di+Do 14–17 Uhr



Wie Perlen an einer Schnur liegen in Karlsruhe viele Gewerbegebiete am Bahnhalbring rund um die Stadt, hier der Anfang des AVG-Gleises bei Mühlburg mit Siemens in der Hintergrund. Es folgen die Gebiete Schoemperlen- und Gablonzer Straße, Daimlerstraße, Husarenlager, Weißenburger Straße und ganz im Norden das KIT Nord, ex Forschungszentrum, dazwischen noch die Wohngebiete Neureut und Eggenstein-Leopoldshafen.



In die andere Richtung auf DB-Gleisen geht es vorbei an Rheinhafen, Grünwinkel, Karlsruhe-West mit List- und Hardeckstr. und Bannwaldallee, Hardecksiedlung, Unterweingartenfeld, Großoberfeld, Bulach, Hbf, Ottostr., Durlach, Breit, Roßweid, Storrenacker. Auch Ettlingen-West und Raffinerie liegen an der Schiene. Fotos/Text: Heiko Jacobs, s. a. S. 8