

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 15. Jg.

2/17

Juli–Oktober 2017

15 Jahre u&v

Neues zu Rad und Bahn in der Region Insektensterben





IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Inhalt:

Vorwort, Bundestagswahl.....	2
Flaschenpfand – Regelungen u. Absurditäten....	3
Ursachen für das Insektensterben.....	4
Tour de Natur 2017 im Raum Karlsruhe!.....	5
Fehlplanung Passagehof.....	6
Aktionsprogramm ÖPNV stärken.....	6
Premierenfahrt nach Straßburg.....	8
Wieder Straßenbahn von Straßburg nach Kehl..	8
Führung der S31/S32 in die City Karlsruhes?...	10
„Lastenkarle“ erfolgreich gestartet.....	11
Radlos im Albatal	12
Eröffnung Kraichradweg.....	13
Radschnellwege für die Region Karlsruhe?.....	14
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, H. Heidt, H. Hopp, H. Jacobs, W. Melchert, U. Müller, M. Winkelmann

Titelbild: Wildbiene besucht Kronwicke.
Insekten sind für uns und das Ökosystem lebenswichtig.
Foto: M. Däschner

Liebe Leserinnen und Leser,

auch **im 15. Jahr des u&v** bleibt's schwierig: Zuerst ist nichts da, dann viel zu viel ... ;-) Daher wünschen wir diesmal ohne Umschweife bzw. ohne großes Editorial eine angenehme Lektüre!

Hinweisen möchten wir besonders auf unsere

Veranstaltung der Karlsruher Umweltverbände zur Bundestagswahl

KandidatInnen von 6 Parteien diskutieren mit uns über **soziale und ökologische Grenzen des Wachstums**. Sowie Einführungsvortrag von Landesbischof Jochen Cornelius-Bundschuh ab 19:30 Uhr. Infostände im Foyer ab 19 Uhr, im

Tollhaus, Di., 12. September 2017

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

Verein:	☎ 0721/	Spenden: IBAN	(BIC)
BUZO 1994	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00	GENODEM1GLS
Pro Bahn	38 05 75	DE07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD 1968	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr, Bezugspreis im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.500, hochweißes Bilderdruckpapier, 100% Altpapier. Druck: Druckcooperative, Steinstr. 23, 76133 Karlsruhe. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

Flaschenpfand – Regelungen und Absurditäten

Rateaufgabe: Wo hört man folgende Geräusche: „roll – brumm – knautsch, roll – brumm – knautsch, ...“, ganz oft wiederholt, schließlich „piep – druck-druck-druck“? Antwort: Beim Pfandautomaten eines 4-Buchstaben-Discounters, wenn ein Flaschensammler dort seine gesammelten Flaschen abgibt.

Da das Recycling von Getränkeflaschen aus Umweltsicht wichtig ist, gibt es in Deutschland ein Pfand-System als Anreiz, damit man die Flaschen auch wirklich wieder abgibt. Wenn dies der Kunde nicht tut, dann freut sich der Flaschensammler. Leider ist die Regelung für Einwegflaschen und Mehrwegflaschen jedoch verschieden und nur für Einwegflaschen wirklich kundenfreundlich:

Einweg-Pfandflaschen sind solche Flaschen, die nicht als Flasche wiederbefüllt werden, sondern die schon im Pfandautomat gepresst und später als Kunststoffmaterial weiterverwendet werden. Für diese Flaschen gilt seit 2006: Sie sind durch das links gezeigte einheitliche Logo gekennzeichnet, sie bringen immer 25 ct Pfand, und sie können in allen Läden wieder abgegeben werden. Abb. 1 zeigt Beispiele für solche Flaschen.

Dagegen sind die Regelungen für Mehrweg-Pfandflaschen, die als ganze Flaschen wiederbefüllt werden, uneinheitlich und weniger kundenfreundlich. Das kann beispielsweise zu absurden Erlebnissen führen wie dem folgenden:



1. Beispiele für Einweg-Pfandflaschen
Fotos: Wolfgang Melchert



2. Mehrweg-Plastikflaschen aus dem Automat, die keiner annehmen will



3. Mehrweg-Glasflaschen ohne Pfand-Hinweise

Der Autor kaufte auf einigen Bahnreisen in Verkaufsautomaten am Bahnsteig die in Abb. 2 gezeigten Limonadenflaschen. Aufschrift: „Mehrweg-Pfand 15 Cent“. Um diese Flaschen wieder abzugeben, ging der Autor zu mehreren Karlsruher Supermärkten, die auch Mehrwegflaschen verkaufen (also keine 4-Buchstaben-Discounter, die nur Einweg verkaufen). Überall mit dem gleichen Ergebnis: Der Mehrweg-Pfandautomat sagt „tröt – Flasche wird nicht akzeptiert“. Das Personal sagt „Nein, diese Flaschen nehmen wir nicht, wir nehmen nur Flaschen, die wir auch verkaufen“. Auf meine Frage, wo ich denn die Flaschen abgeben solle, ich habe sie doch an einem Automaten gekauft, dem könne man nichts zurückgeben, bekam ich die sinngemäße Antwort: „Das ist Ihr Problem, nicht unseres“.

Darf der Supermarkt so reagieren? Ja, er ist vollkommen im Recht. Er muss tatsächlich nur solche Flaschen annehmen, die er selbst verkauft. Bei Mehrweg-Pfandflaschen gibt es keine allgemeine Rücknahmepflicht. Auch für die Höhe des Pfandes und für die Kennzeichnung gibt es bei Mehrwegflaschen keine einheitlichen Regeln. Das Pfand liegt zwischen 15 ct (Limonade), 8 ct (Bier) und 3 ct (einige Weinflaschen), wobei die Motivation zur Rückgabe bei Beträgen unter 10 ct schon zweifelhaft ist. Auf den Etiketten sind Mehrwegflaschen oft gar nicht als Pfandflasche gekennzeichnet, insbesondere bei Glasflaschen wie in Abb. 3. Einziger Hinweis ist dort das im Glas der Flasche eingeprägte Wort „Leihflasche“, das zu

einer weiteren Absurdität führt:

Tatsächlich erwirbt ein Kunde beim Kauf einer Mehrwegflasche gar nicht die Flasche, sondern nur die enthaltene Flüssigkeit. Der Vorgang nennt sich rechtlich „leiheähnliche Gebrauchsgüterüberlassung“. Die Flasche bleibt Eigentum des Flaschenherstellers, und wenn der Kunde sie wegschmeißt oder zerstört, macht er sich theoretisch sogar strafbar. Um die Verwirrung noch zu steigern, gilt diese Eigentumsregelung aber nur für sogenannte „Individualflaschen“, bei denen der Eigentümer auf der Flasche genannt ist, nicht aber für sogenannte „Einheitsflaschen“, die von

vielen Abfüllern genutzt werden. Die Rechtsexperten streiten noch, ob die bekannten Mineralwasser-Glasflaschen der „Gesellschaft Deutscher Brunnen“ zur einen oder zur anderen Gruppe zu rechnen sind.

Jedenfalls gehört die Regelung bei Mehrwegflaschen dringend mal vereinheitlicht, so wie es bei Einwegflaschen schon der Fall ist.

PS: Der Autor hat noch die drei Mehrweg-Pfandflaschen aus Abb. 2 zu verschenken. Wer eine Abgabestelle für diese Flaschen findet, darf das Pfand von 3x15 ct behalten.

Wolfgang Melchert

Ursachen für das Insektensterben

Vor 30 Jahren wurde der Sommerausflug mit Papas Auto von der Natur mit Hunderten von Insekten auf der Windschutzscheibe quitiert. Heute? NICHTS! Warum? Die sind ALLE WEG! Fehlen die bestäubenden Insekten, dann fehlen irgendwann auch die zu bestäubenden Pflanzen und machen selbst- oder windbestäubenden Pflanzen Platz. Mit entsprechenden Folgen für Allergiker. Nach den Insekten kommen übrigens die Singvögel dran ...

Woran liegt das? Die agrochemische Industrie ist sich weitgehend einig über die Ursachen des vielerorts feststellbaren Insektensterbens. Es werden Landschaftsveränderungen aufgeführt, etwa das Verschwinden von Hecken, Wiesen, Waldrainen, Büschen usw. Recht hat sie, die agrochemische Industrie. Wenn unsere Generation Golf begriffe, dass sie sich mit ihren Steingärten, ihren abusiven ‚Ich-Will-Alles-Und-Noch-Viel-Mehr‘-Einstellungen keinen Deut von der altvorderen Asbest- und Atomstrom-Anbeter-Generation unterscheidet. Alles, was unsere Väter gelegentlich an Flurschäden angerichtet haben, zerstören wir heute mit wissenschaftlicher Akririe. Weiterhin wird in dieser Gilde gerne mit dem Klimawandel als Ursache für das Insektensterben argumentiert. Das Treibhausgas Nr. 1 ist jedoch nicht etwa CO₂. Aber mit dem CO₂-Handel lässt sich ja eine Menge Geld verdienen. Gravierender wirken sich hier z. B. die von Menschenhand gemachte Wolkenbildung über unseren Flugverkehr aus. Aber wer möchte schon dieses goldene Lamm schlachten? ... und Methangas, ausgestoßen von Abermil-

lionen Kühen weltweit. EU-Agrarkommissar Phil Hogan hatte ja zuletzt angekündigt, 15 Mio. € locker zu machen für eine Werbekampagne, die uns Europäern den Fleischkonsum wieder schmackhafter machen soll.

Die tatsächlich größte Bedrohung für die Insektenvielfalt ist jedoch der Einsatz von systemischen Giften, eingesetzt zum Beispiel in der Landwirtschaft – und damit die agrochemische Industrie selbst. Man findet diese Gifte aber auch in Zeckenschutzmitteln für Haustiere, die vom wenig geschulten Verbraucher oft bedenkenlos eingesetzt werden. Verhängnisvoller Leichtsinn, insbesondere wenn auch noch Kinder mit an Bord sind. Die Hauptgruppe dieser Gifte sind die sogenannten Neonikotinoide, die als Kontakt- und Fraßgift wirken. Es gibt eine Menge Studien, die die Giftigkeit dieser Stoffe für Insekten belegen.“) So konnte gezeigt werden, dass die Orientierungsleistung von Honigbienen bereits bei wenigen Nanogramm-Gaben erheblich absinkt, die Tiere finden nicht mehr in den Stock zurück. Dies sind keine direkt tödlichen Effekte, sondern subletale, die im Ergebnis aber zu nichts anderem führen als zum Tod der Insekten. Es wird ebenso gezeigt, dass die Bienen die Gifte im Stock anreichern, wenn sie belasteten Pollen oder Nektar sammeln. Der Tod der Völker tritt dann nicht direkt ein, sondern erst im Winter, wenn die additive Vergiftung der Insektenvölker verschiedene Funktionen im Volk beeinträchtigt. Eine Studie zeigt auch, dass das Neonikotinoid Clothianidin, welches als Beiz-Insektizid auf Maiskörnern Verwen-

dung findet, auch von Bienen in den Stock getragen wird, die den Mais gar nicht angefliegen hatten, sondern den Löwenzahn daneben auf der Wiese. Das Gift wandert also entweder über das Wurzelsystem oder aber über die Luft von Pflanze zu Pflanze.

Zu allem Unglück nehmen Bienen im Feldversuch Futtergaben ihren Schwarm; Foto: M. Däschner

lieber auf, die Neonics enthalten, als nicht verunreinigte. Weil nun aber Clothianidin für die herstellenden Firmen zu den gewinnträchtigsten Portfolioprodukten gehört, wollen diese alles daran setzen, dass diese Geldeinnahmequelle nicht versiegt. Bayer verkauft ihr Clothianidin unter dem Namen „PONCHO“. Bereits 2008 war es in der Rheinschiene zum Verlust von Tausenden von Bienenvölkern durch PONCHO gekommen, der Konzern hatte damals 2 Mio. € Entschädigung bezahlt. Die Giftigkeit von PONCHO ist etwa 6000x höher als die von DDT. Clothianidin hat der US-Umwelt-Agentur EPA zufolge eine Halbwertszeit von bis zu 1155 Tagen. Andere Neonikotinoide haben Lebensdauern von bis zu 19 Jahren. Werden uns unsere Kinder hierfür eines Tages aus dem Grab holen? Die Stoffe, in die Clothianidin anschließend zerfällt, sind leider nicht weniger gefährlich.

Honigbienen faszinieren und sind in großer Gefahr. Hier die Besiedelung einer Klotzbeute durch einen Schwarm; Foto: M. Däschner



Die Störungen, die Neonikotinoide bei den Insekten verursachen, sind vielfältig, und leider, wenn überhaupt, dann nur bei den Honigbienen wenigstens ansatzweise erforscht. Bereits ab 21 Nanogramm pro Biene wird im Bienenorganismus ein Steuerungsprotein benommen, welches für die hohen Immunkräfte dieser Tiere verantwortlich ist. Hierdurch wird verständlich, warum heute bereits mit einer Belastung von 500–1000 Varroamilben/Volk eine ganz erhebliche Todesgefahr einhergeht, wohingegen vor 30 Jahren, als dieser Parasit von deutschen Wissenschaftlern versehentlich freigelassen wurde, ein Bienenvolk erst ab einer Belastung von ca. 2000 Milben/Volk als belastet angesehen wurde. Die Varroamilbe überträgt durch ihren Biss eine ganze Menge von Krankheitserregern in den Bienenorganismus. Eine Biene vor 30 Jahren konnte sich hiergegen erfolgreich zur Wehr setzen. Die Bienen im heutigen Europa sind durch die Neonikotinoid-Belastungen jedoch derart geschwächt, dass viele Krankheiten zum Tod des Volkes führen.

Rainer Romer

**) Whitehorn in SCIENCE(2012), Schneider in PLOS ONE(2012), Krupke in PLOS ONE (2012)*

Tour de Natur 2017 im Raum Karlsruhe!

Wie schon im u&v 1/17 angekündigt, ist vom 29.7. bis 12.8.2017 die „Tour de Natur“ mit dem Rad von Basel nach Kaiserslautern unterwegs. Thematische Schwerpunkte sind Atomkraft, Radverkehr und Friedenspolitik.

Sie kommt dabei auch durch unsere Region: So führt die 8. Etappe am So., den 6.8. wohl von Rheinmünster nach Karlsruhe und macht dabei an den Rheinübergängen in Iffezheim und Wintersdorf Halt, an ersterem wird um ca. 10:30 Uhr für eine Querbarkeit des Übergangs zu Fuß und per Rad demonstriert, beides derzeit nicht möglich. Beim zweiten wird die von deutschen u. französischen, in Trans-PAMINA vereinten Verkehrsinitiativen geforderte Reaktivierung der Bahnstrecke Rastatt–Haguenau thematisiert. Der 9. Tag am Mo., den 7.8. wird im Karlsruher Stadtgebiet stattfinden anlässlich des 200-jährigen Jubiläum des Draisschen

Lauftrades als Fahrradvorläufer. Auf das Rad schwingt man sich wieder bei der 10. Etappe am Di., den 8.8., wo man, am Kernkraftwerk Philippsburg vorbei (natürlich mit Kundgebung dort ca. 12:00 Uhr) nach Heidelberg fährt mit weiterer Kundgebung am Hockenheim Motodrom ca. 16:00 Uhr. **Details und evtl. Änderungen im Programmablauf** erfährt man auf der Webseite der „Tour de Natur“: tourdenatur.net/node/405

Unter dem Motto „Aktiv – umweltbewegt – unaufhaltsam“ kann jeder, jung oder alt, bei der Mitmachtour mitradeln. Gerne auch mehrere Etappen (ca. 30–60 km) mit organisierter Übernachtung (in Hallen oder Zelt) und Verpflegung (pflanzlich, ökologisch, möglichst regional), dann mit Anmeldung bis 15.7., damit die Organisatoren planen können, und Überweisung des Beitrags. Spontanes Mit-

radeln ohne Übernachtung bei Einzelaktionen
bspw. von Karlsruhe aus geht auch ohne. Die

Kostenbeiträge und Kontaktdaten findet man
auf tourdenatur.net
Heiko Jacobs

Fehlplanung Passagehof

Es könnte einer der schönsten Plätze in Karlsruhe sein, der Passagehof: Kino, reichlich Außengastronomie unter hohen Bäumen, von den Haltestellen Europaplatz und Herrenstraße nur wenige hundert Meter entfernt und mit der Kaiserstraße durch die, wenn auch etwas herabgekommene, historische Kaiserpassage verbunden, die zum Zeitpunkt ihrer Eröffnung im 19. Jahrhundert eine Attraktion in Karlsruhe und darüber hinaus war.

Wären da nicht die Autos und Motorräder, die einem zur Mittagszeit ständig quasi über den Teller fahren und abends auch außerhalb der zugelassenen Stellplätze und ungeachtet der offiziellen Begrenzung auf Anwohnerparken alles zustellen. Aus irgendwelchen Gründen zudem besonders beliebt bei Zeitgenossen, die mit übermotorisierten und vermeintlich sogar manipulierten Fahrzeugen unterwegs sind, und sich gerne zum Protzen zeigen und hören lassen (sog. Auto- bzw. Motorradposen), sehr zum Leidwesen der Restaurantgäste, Anwohner und arbeitenden Bevölkerung. Offenbar kann man nirgends in der Innenstadt so gut die Mitmenschen mit Motorgeheul quälen wie auf der Route Karl-, Wald-, Akademiestr., Passagehof, usw.

Bedingt wird dieses Verkehrsaufkommen allerdings auch durch die Verkehrsleitung. Denn motorisiert ist der Passagehof legal nur durch die westliche Akademiestraße erreichbar. Die ist jedoch so unglücklich gestaltet, dass der motorisierte Verkehr von der Karlstraße in eine Sackgasse geleitet wird. Während Radfahrer gegen die Einbahnstraße nach Osten weiterfahren dürfen, wird der restliche Verkehr zwingend durch den Passagehof geführt. Dass er zugleich als Zufahrt zu einem Parkhaus wenige hundert Meter weiter dient, darf man auch nicht gerade als glückliche Entscheidung ansehen.

Der Passagehof hätte sicherlich mehr verdient als knatternde und parkende Autos und Motorräder. Darauf wollen wir anlässlich des weltweiten Parking Days am 15.9.2017 hinweisen, nachmittags zwischen 14 und 20 Uhr. Der Parking Day findet jedes Jahr am dritten Freitag im September statt. Er will kreativ zeigen, dass man wertvolle Fläche vielfach wesentlich besser nutzen kann als als Parkfläche. Wer mitmachen möchte, möge sich an karlsruhe@vcd.org wenden oder einfach vorbeikommen.

Reiner Neises

Aktionsprogramm ÖPNV stärken

Die Regionsumfrage 2016, mit der Karlsruhe die Beurteilung der Stadt von Besuchern aus der Region untersuchen ließ, zeigt einen erschreckenden Rückgang bei der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf. Bei den Ursachen fällt den Verantwortlichen in den städtischen Unternehmen, der Verwaltung, der Kommunalpolitik und der Presse nicht viel mehr ein als der Hinweis auf Baustellen und Fahrermangel. Diese Betrachtung greift zu kurz. Es gibt viele Möglichkeiten, durch einfache Maßnahmen den öffentlichen Verkehr zu stärken und positiv zu besetzen. Leider wurde vieles seit Jahren versäumt.

Vorrangschaltung konsequent umsetzen

Karlsruhe braucht eine Vorrangschaltung für Busse und Bahnen, die ihren Namen verdient. Es kommt immer noch vor, dass unbedeuten-

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

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice

*auf Wunsch vegan

Café Pan

B'Ö
zusatzstoffe aus kontrolliert biologischem anbau

de Nebenstraßen an Ampelschaltungen Vorrang bekommen und Bahnen selbst für einzelne Pkw gestoppt werden. Pünktlichkeitswerte und die allgemeine Zufriedenheit der Kunden lassen sich so erhöhen.

Konsequent für den ÖPNV werben

Auch in der Werbung für Veranstaltungen sollte der ÖPNV Vorrang haben, vor allem für solche, die von der öffentlichen Hand mit ausgerichtet werden. Jede Veranstaltungsankündigung sollte grundsätzlich die Bitte enthalten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen und die nächstgelegene Haltestelle anzugeben. Insbesondere die Karlsruher Messe und Kongress GmbH sollte nicht nur dann Besuchern die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfehlen, wenn zu befürchten ist, dass die Parkkapazitäten wegen mehrerer Veranstaltungen gleichzeitig nicht ausreichen. Das kann der Oberbürgermeister durch eine Dienstanweisung an alle Ämter sicherstellen. Eine Anreiseskizze für den Autoverkehr und der Hinweis auf Parkmöglichkeiten dürfen hingegen gerne fehlen.

Das KVV Magazin und den KVV Newsletter als Werbeträger nutzen

Das „KVV Magazin“ und der „KVV Newsletter“ sollten Werbeträger für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sein und zugleich inhaltlich darüber informieren. Lifestyle-Berichte, die mit dem Öffentlichen Verkehr nichts zu tun haben, kann man auch an anderer Stelle zur Genüge lesen.

Für Orientierung sorgen

Was in vielen anderen Städten eine Selbstverständlichkeit ist, darf auch in Karlsruhe zum guten Ton gehören: An jeder größeren Haltestelle weisen Umgebungspläne Fahrgästen den Weg ins Viertel und an ihr Ziel.

Fußweg zur Haltestelle attraktiv gestalten

Jede Fahrt mit Bus und Bahn beginnt mit einem Fußweg zur Haltestelle. Wo der Fußverkehr gestärkt, Gehwegparken bekämpft und Fußgänger nicht durch ungeschickte und unnötige Ampelschaltungen aufgehalten werden, wird der Öffentliche Verkehr gestärkt. Auch Querungen über die Gleise sind häufig nicht im Sinne der Fahrgäste gestaltet, sondern an einem überzogenen Sicherheitsdenken orientiert.

Freie Sicht für Fahrgäste

Ein großes Plus des Öffentlichen Verkehrs ist, dass man die Zeit in Bus und Bahn – anders als im Auto – in aller Regel sinnvoll nutzen kann. Viele Fahrgäste nutzen auch die Gelegenheit, sich in Ruhe die Stadt oder das Treiben auf den Straßen anzuschauen. Dieser Blick wird leider zunehmend durch Werbung auf den Fensterscheiben verstellt.

Parkraum verknapfen

Ungleich wichtiger als Bahnen aus der Innenstadt zu verbannen, wäre es, größere Teile des Zentrums autofrei zu bekommen. Dass Kraftfahrzeuge an jeden Ort der Innenstadt fahren können, ist nicht erstrebenswert. Langfristig sollte eine sukzessive Verlagerung des Parkraums an die Peripherie der Innenstadt angestrebt werden. Die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt würde dadurch deutlich besser.

... und verteuern.

Parkgebühren sind viel zu niedrig. Wenn Benzin und Diesel so billig sind, kann der Parkplatz in der Innenstadt schon etwas teurer sein. Die billigste Parkgebühr sollte daher nie unter dem Preis liegen, der auch für eine Fahrt mit Bus oder Bahn anfallen würde. Die Fahrpreise im ÖPNV werden stattdessen jährlich angehoben, Parkgebühren hingegen äußerst selten. Inflationsbereinigt ist Parken bundesweit daher sogar günstiger als im Jahr 2006. Mit der Erhöhung der Parkgebühren im Januar 2017 ließ sich die Stadt Karlsruhe etwa 5½ Jahre seit Juni 2011 Zeit. Und sie fiel mal wieder äußerst halbherzig aus. Unverständlich ist insbesondere, dass die Gebühren für Kurzzeitparken nicht erhöht wurden. Damit wird kein Anreiz geschaffen, auf den Umweltverbund umzusteigen, sondern sogar darauf hingearbeitet, dass möglichst viele Autofahrer eben mal schnell in die Stadt fahren. Wer schnell für eine Erledigung zwei oder Stationen mit der Bahn in die Stadt fahren will, zahlt 4,80 € bzw. selbst mit Bahncard-Ermäßigung noch 3,60 €. Den Autofahrern wird der Kurzzeitparkplatz mit 50 Cent hingegen geradezu hinterhergeworfen. Noch schlimmer ist es in den Stadtteilen Durlach und Mühlburg, wo die sog. „Brötchentaste“ kostenloses Parken ermöglicht und so für die Nichtnutzung von Bussen und Bahnen wirbt. Reiner Neises

Premierenfahrt nach Straßburg

18 Jahre seit der Reaktivierung der Strecke Wörth–Lauterburg hat es gedauert, bis erstmals durchgehende Personenzüge von Wörth nach Straßburg führen. Am 6. Mai war es so weit. Das Regionalverkehrsforum Trans-PALMINA nutzte die Gelegenheit, um bei der Premierenfahrt dabei zu sein. Aktive der französischen Organisationen ASTUS und FNAUT nahmen den ersten morgendlichen Zug aus Straßburg und trafen in Wörth auf eine Gruppenfahrt aus Karlsruhe und Umgebung, die von der BUZO organisiert war. In Wörth standen die Kameras des SWR am Bahnsteig. Sie galten zugleich Werner Schreiner, der sich als ehem. Chef des VRN und im Unruhestand nun ehrenamtl. Beauftragter der rheinland-pfälzischen Ministerpräsidentin für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr stark macht. Auch die neue Tram von Straßburg nach Kehl, die erst eine Woche zuvor eröffnet worden war, durfte bei der Fahrt nicht fehlen.

Einzelne durchgehende Personenzüge auf der Strecke von Wörth nach Straßburg gab es zuletzt bis 1980. Sie dienten in erster Linie dazu, französische Militärangehörige von Ludwigshafen in ihr Heimatland zu bringen. 1984 wurde der Personenverkehr auf deutscher Seite eingestellt, 1999 zunächst als Ausflugsverkehr und 2002 im Regelverkehr bis Lauterburg wieder reaktiviert.

In der Ausflugssaison bis Ende Oktober werden nun samstags und sonntags mindestens drei durchgehende Züge täglich in beide Richtungen angeboten. Die durchgehenden Züge sind deutlich schneller als die früheren Verbindungen. Je nach Startpunkt sind sie auch eine zeitliche und preisliche Alternative zu Regionalzugverbindungen mit Umstieg in Appenweier. Der bahnsteiggleiche Umstieg in Wörth ist allemal angenehmer als der lange Weg, den man in Appenweier zurücklegen muss. In Wörth starten die Züge um 9:32,

*Neue
Straßenbahn
Kehl–Strasbourg;
Fotos:
Holger Heidt*



12:19 und 16:19 Uhr. Bei der Fahrplanauskunft von bahn.de werden die Verbindungen allerdings teilweise nur angezeigt, wenn man die Auswahl auf Nahverkehrszüge reduziert.

Bereits seit Dezember bieten KVV und SNCF zudem das „TicketPlus Alsace“ an, das als Anschlussstagesfahrkarte für KVV-Kunden konzipiert ist. Es gilt in Verbindung mit Netzkarten wie Regiosolo, Regioplus, KombiCard, Karte ab 65. Für Einzelreisende kostet das TicketPlus Alsace 7,50 €, für Gruppen bis zu 5 Pers. 15,- €. Zusammen mit der Tageskarte Regiosolo zahlt eine einzelne Person damit etwa nur 18,50 € für den Tagesausflug, die Gruppe bis zu 5 Pers. zusammen mit Regioplus sogar lediglich 34,60 €. Das TicketPlus Alsace gilt im Elsass für alle TER-Regionalzüge im Département Bas-Rhin, also weit über Straßburg hinaus. Südlichster Punkt des Geltungsbereichs ist Sélestat. Schade nur, dass die Tram in Straßburg im Preis nicht enthalten ist. Am Wochenende gibt es dort aber bereits ab 6,70 € ein Tagedicket („ALSA+ GROUPE JOURNÉE – EMS“), mit dem bis zu fünf Personen die Trams und Busse im gesamten Eurometropolengebiet nutzen können. Reiner Neises

Wieder Straßenbahn von Straßburg nach Kehl

Nach fast 100 Jahren der Unterbrechung, lediglich mit Ausnahme während der deutschen Besatzung des Elsass zwischen Mai 1942 und November 1944, verkehren jetzt wieder Straßenbahnen von Straßburg nach Kehl. Neben Basel–Weil am Rhein ist dies die

zweite grenzüberschreitende Straßenbahnlinie am Oberrhein. Im Dezember wird eine dritte Tramlinie zwischen Basel und St. Ludwig im Elsass dazu kommen.

Durch die Grenze seit dem 1. Weltkrieg konn-



Neue Straßenbahnbrücke Kehl-Strasbourg; F.: U. Müller

te ein stabiler Fahrplan über den Rhein durch die sehr strengen Pass- und Zollkontrollen nicht mehr eingehalten werden, da infolge der beginnenden Inflation sich damals bereits ein lebhafter Einkaufstourismus entwickelte, der aufwändige Zollkontrollen nach sich zog. Überhaupt war das Hanauer Land um Kehl herum seit alters her der Lebensmittellieferant Straßburgs. Die Bahnen endeten aufgrund der neuen Verhältnisse am Westkopf der Rheinbrücke. Am Ostkopf konnte weiterhin in die ursprünglich ab 1892 von den Straßburger Straßenbahnen in Baden betriebenen Dampfstraßenbahnzüge nach Lahr, Offenburg, Bühl und Rastatt umgestiegen werden.

Seit 1994 wurde das bis 1960 stillgelegte Straßburger Straßenbahnnetz sukzessive wieder aufgebaut und erste Überlegungen zum Anschluss Kehls an das im Werden begriffene Straßenbahnnetz angestellt. Ab 2007 endete die Linie „D“ an der Haltestelle „Aristide Briand“, wo Anschluss mit dem Bus nach Kehl bestand. Trotz der ungünstigen Umsteigeverhältnisse „über die Straße“ und der durch die ewig verstopfte Europabrücke samt Zufahrten verspäteten Busse, stieg die Zahl der Busnutzer ständig an. Es lag also auf der Hand, für die Fahrgäste eine umweltfreundliche umsteigefreie Tramverbindung zu schaffen.

Mit dem ersten Spatenstich am 26.2.2014 auf dem Gelände des ausgedienten französischen Zollhofes begann der Bau der in Zukunft rund 3,5 km langen Strecke, die auf Straßburger Seite im Wesentlichen der ursprünglichen Linienführung von 1896 folgt und vorübergehend auf dem Kehler Bahnhofsvorplatz endet. Bis Dezember 2018 wird sie dann ihren ehemaligen Endpunkt am Kehler Rathaus wieder erreicht haben. Entlang der Tramstrecke wird gleichzeitig durch den Bau von modernen Wohn- und Geschäftshäusern eine städtebauliche Aufwertung der momentan noch bestehenden Hafen- und Industriebrache angestrebt. Markante Wahrzeichen sind die im-

santen Bogenbrücken über das Vaubahn-Becken und über den Rhein.

Sechs Wochen nach der festlichen Einweihung am 28./29. April unter Anteilnahme von rund 110.000 Besuchern aus Nah und Fern, haben sich die Prognosen der Planer bestätigt: Im ersten Monat des Betriebes wurden im Durchschnitt 8.000 Fahrgäste täglich gezählt, samstags sogar 10.000. Das bedeutet in etwa eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen gegenüber den Bussen. Es wird davon ausgegangen, dass 20 % der rund 36.000 Autofahrer über den Rhein auf die Bahn umsteigen werden oder teilweise schon umgestiegen sind. Erfreulich auch ist, dass schon jetzt durch den entfallenen Busbetrieb ca. 350 t CO₂ weniger anfallen. Die insgesamt 120 Mio. Euro Baukosten dürften also gut angelegt sein.

Nicht die Technik, sondern die Findung eines gemeinsamen Tarifs zwischen den CTS und der Tarifgemeinschaft Ortenau (TGO) waren das größte zu überwindende Hindernis an diesem länderübergreifenden Projekt, das aber auch gemeistert werden konnte. Fast unschlagbar sind die Fahrpreise der CTS, die beispielsweise ausgedruckte Einzelfahrkarten am Automaten für 1,70 € oder 24-h-Karten für 4,30 € anbieten. Vergleichsweise kostet eine KVV Einzelfahrt im Stadtgebiet von Karlsruhe oder Baden-Baden 2,40 € oder die Tageskarte 6,30 €. Noch günstiger sind die von den CTS ausgegebenen aufladbaren „Badgeo“-Plastikkarten, auf denen sehr stark rabattierte Fahrten z. B. im 30er Pack erworben werden können. Dann kostet die Einzelfahrt nur noch 1,27 €, also knapp die Hälfte einer Einzelfahrt im KVV. Vorteil dieser „Badgeo“ ist, dass diese analog in den Verkaufsstellen oder am Automaten aufgeladen werden können. Der Fahrgast benötigt kein elektronisches Endgerät. Ein Vorteil für Kinder und Senioren und für alle die, die skeptisch der Elektronik gegenüber stehen.

Die großzügigen Tram-Ausbauprojekte und günstigen Fahrpreise sind in Frankreich einer Nahverkehrsabgabe zu verdanken, die alle Unternehmen mit mehr als 9 Mitarbeitern zu entrichten haben. In Tübingen wurde erst kürzlich der Versuch Boris Palmers auch dort eine Nahverkehrsabgabe einzuführen, erfolgreich abgelehnt ...

Ullrich Müller

Führung der S31/S32 in die City Karlsruhes?

Alte Hasen des Karlsruher Modells kennen vielleicht noch die Idee aus den 90ern, auch die heutige S31/S32 in die City von Karlsruhe zu führen. Zur Diskussion stand damals, aus Richtung Bruchsal die Bahnen nach dem Durlacher Bahnhof und der Gütergleisbrücke über eine alte Rampe am Gleisbauhof und die heutige Ludwig-Erhard-Allee zum Ettlinger Tor zu führen, von wo sie weiter über Hauptbahnhof (Hbf), Rüppurr, Ettlingen-Erbprinz und Bruchhausen nach Rastatt fahren sollten. Mit Kombilösung ist aber das Abbiegen am Ettlinger Tor unmöglich. Evtl. auch deswegen wurde es jahrelang still um dieses Projekt, die Planfeststellung Erbprinz-Bruchhausen wurde wohl auch nicht beendet. Tot war die Idee aber trotzdem nicht, sie fand sich noch im Verkehrsentwicklungsplan und war Vorgabe für die Planer des Rahmenplans Durlacher Allee. Und das Projekt tauchte die letzten Wochen wieder verstärkt in der Presse auf.

Eigentlich wäre eine umsteigefreie Verbindung in die City doch kundenfreundlich? Ja, aber ... Vor der Stadtbahn nach Bretten war der Bahnverkehr dort miserabel. Durch die Führung der S4 in die City wurden wesentlich mehr neue Fahrgäste angelockt als durch den deutlich längeren Weg zum Hbf vergrämt wurden. Bei der S31/S32 besteht schon jahrelang eine gute Verbindung zum Hbf, hier könnte ein deutlicher Anteil von Fahrgästen verprellt werden. Außerdem wird die schnelle und häufige Verbindung zwischen den Bahnhöfen gerne von Durlachern genutzt. Die obige Führung würde die City nur am Rand anbinden. Den Hbf zu erreichen ist mit der Kombilösung schwierig geworden. Daher ist fraglich, ob hier wirklich ein Nutzen für Fahrgäste erzeugt wird. Warum die Idee jetzt wieder auftaucht, ist nicht ganz klar. Da die Ausschreibung der Linie ansteht, könnte die dann nötige Zweisystemtechnik die Linie für die AVG sichern sollen? Nichts gegen das lokale Unternehmen, aber der Nutzen für die Fahrgäste sollte wichtiger sein.

Als andere Lösung wird eine Verknüpfung schon am Bf Durlach diskutiert. Auch wenn der Landrat dort Gleisprobleme sieht, könnten so die Bahnen via Tunnel die City viel

besser anbinden und dann direkt zum Hbf. Aber angesichts der Tatsache, dass unter Experten die Kapazität des Tunnels bezweifelt wird, ist zu fragen, wie das möglich sein soll? Ausreichend „Luft“ im Tunnel könnte wohl nur entstehen mit einem unter der Hand kursierenden Liniennetz, das auf eine Linie im Tunnel aus Spar- und/oder Kapazitätsgründen verzichtet, was anderen Fahrgästen deutliche Nachteile brächte. Deswegen ist auch diese Lösung insgesamt gesehen schlecht.

Eine dritte denkbare Lösung findet sich unter den alten U-Strab-Alternativen: Die „2. Rampe am Hbf“, die damals auch von BUZO, Pro Bahn und VCD gefordert wurde. Mit ihr sollte das Zweisystemnetz so reorganisiert werden, dass eine Linie weniger in der zentralen Fußgängerzone führe. Als positiver Nebeneffekt würden mit einem passenden Liniennetz alle Fahrgäste aller Zweisystemlinien umsteigefrei sowohl an die City, als auch an den Hbf angebunden. Das haben bisher nur die Fahrgäste der S4/S7/S8, mit 2. Rampe auch die der S5 und S31/S32/S71/S81. Dabei würde im Falle der S31/S32 wie bisher der Hbf zuerst angefahren, danach neu die City ohne nennenswerten Zeitverlust gegenüber heute. Während die Bahnen bei der „2. Rampe“ als U-Strab-Alternative über die Karlstr. hätte fahren sollen, könnten sie mit Tunnel über die Ettlinger Str., was die Erschließungsgüte und das Umsteigen zwischen den Bahnen gegenüber der alten Alternative verbessert. Es könnte unter den drei Möglichkeiten die mit der besten Wirkung für die Fahrgäste sein, deswegen haben wir nun dafür geworben, diese in der Machbarkeitsstudie auch zu untersuchen.

Der Gleisbauhof ist ein historisches Relikt, das nicht mehr funktioniert, Bf Durlach ein Notbehelf mit Haken, die 2. Rampe ist zwar auch „historisch“, funktioniert aber besser denn je. Nicht mehr alle damaligen Ideen zur Umsetzung der „2. Rampe“ wären heute noch sinnvoll, dafür gibt es neue. Man muss nur, statt wie damals Gründe für die Ablehnung der politisch unerwünschten Alternative zu suchen, die Vorteile erkennen, Lösungen suchen und diese mit den anderen Varianten abwägen wollen.

Heiko Jacobs

„Lastenkarle“ erfolgreich gestartet

Wie bereits in der letzten Ausgabe berichtet (s. u&v 1/17), hat sich im Januar unter Mitwirkung von VCD und ADFC der Verein „Lastenrad-Initiative für die Region Karlsruhe e. V.“ gegründet. Ziel der jungen Initiative ist es, wie in rund 40 anderen deutschen Städten auch, kostenlos Lastenräder zur Ausleihe zur Verfügung zu stellen und so einen Beitrag zu Lärm-, Klima- und Ressourcenschutz zu leisten. Der Plan, den Verleih rechtzeitig zum Fahrradfestival „Ganz schön Drais!“ am 27./28. Mai aufzubauen, ist aufgegangen: An einem eigenen Infostand auf dem Schlachthofgelände wurden für die Nutzung von Lastenrädern geworben und viele Interessenten für Leih-Lastenräder in Karlsruhe gewonnen.

Darüber hinaus ist es gelungen, unter der per Umfrage ermittelten Marke „Lastenkarle“ das erste Lastenrad im Online-Buchungssystem unter lastenkarle.de zur Verfügung zu stellen. Dieses kann online für die gewünschte Zeit gebucht und nach einfacher Identifikation bei der ersten Station, Velorep in Durlach, abgeholt werden.

Vier weitere Lastenräder in verschiedenen Stadtteilen sollen in diesem Jahr noch hinzukommen. Es werden sowohl vom Verein selbst Räder beschafft, als auch Räder von Dritten in das Leihsystem integriert, die ihr Lastenrad gerne einbringen und damit einen Beitrag zur raschen Verbreitung und Verkehrsverlagerung leisten wollen. Zur Finanzierung eigener Lastenräder konnte kurz vor dem Fahrradfestival ein wichtiger Erfolg erzielt werden: So wurde Lastenkarle am 24. Mai in der Karlsruher Durlach zum Sieger beim Projektwettbewerb „Unsere Zukunft – Dein Projekt“ gekürt. Die Jury um Bürgermeister Klaus Stapf würdigte das „große Potential“ der Idee eines kostenfreien Lastenrad-Leihsystems „in der Fahrradstadt Karlsruhe“. Mit dem Preisgeld von 15.000 €



Landesverkehrsminister Winfried Herrmann und Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup am Infostand bei „Ganz schön Drais!“; Foto: Marc Winkelmann

werden in den nächsten Wochen die ersten eigenen Lastenräder gekauft. Darüber hinaus soll gegen Ende des Jahres ein E-Lastenrad zur Nutzung durch Gewerbetreibende bereitgestellt werden.

Die laufenden Kosten der Räder sowie weitere Leih-Lastenräder in langfristig allen Karlsruher Stadtteilen sollen über Spenden finanziert werden. Auch der VCD Kreisverband Karlsruhe wird Lastenkarle bei der weiteren



Das Konzept von Lastenkarle hat die Jury um Bürgermeister Klaus Stapf überzeugt; Foto: Marc Winkelmann

Entwicklung als Fördermitglied unterstützen. Ebenso werden die Stationen im Stadtgebiet gesucht, das heißt weitere Kooperationspartner wie z. B. Privatpersonen, Verbände, Kirchengemeinden oder Einzelhändler, die ein Lastenrad in ihren Räumlichkeiten stationieren und ausgeben können.

Auf Facebook unter @LastenradKarlsruhe sowie unter der E-Mail post@lastenkarle.de freut sich die Initiative daher nicht nur über möglichst viele Lastenradnutzer, sondern auch über neue Mitstreiter. Manuel Quinting Kurz vor Druck erreichten uns noch 2 Termine dazu: **17.7., 19 Uhr, im UZ: Mitgliederversammlung/Arbeitstreffen. 5.+19.7. 16–20 Uhr Lastenkarle a. Abendmarkt, Marktplatz KA**

Rad^tlos im Albtal ...

Anfang April erreichte uns folgende E-Mail aus dem Landratsamt Karlsruhe:

„Betreff: Forstweg im Zuge der Landesstraße im Albtal von Bad Herrenalb bis Gewerbegebiet Ettlingen Ost

... uns erreichen immer wieder Beschwerden bezüglich der o. a. Strecke.

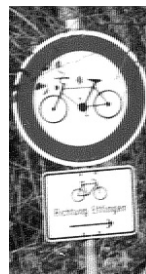
Falls dies durch Ihre Mitglieder geschehen sollte, möchte ich darum bitten diese mit dem folgenden Sachverhalt aufzuklären und um Verständnis zu werben.

Im Landkreis Karlsruhe ist der o. a. Weg durchweg ein Forst- und kein Radweg und dient lediglich dem Freizeitradverkehr, was auch die ausschließlich vorzufindende Freizeitbeschilderung nach FGSV-Standard unterstreicht (keine blaue StVO Beschilderung mit Benutzungspflicht vorhanden).

Auf der Verbindung Bad Herrenalb–Gewerbegebiet Ettlingen Ost kann, aufgrund der Pendlerbeziehungen, S-Bahn-Strecke, Topografie (350 Höhenmeter auf und 150 Höhenmeter ab) und insbesondere Entfernung (16 km), nicht mit einem signifikanten Alltagsradverkehr gerechnet werden, welcher einen Radweg nach StVO und den damit in Verbindung stehenden enormen Unter- und Erhalt rechtfertigen würde. Somit ist die Verbindung in unserem Radverkehrskonzept lediglich für den Freizeitradverkehr angedacht.

Dies bedeutet, dass der Nutzer des Wegs mit den typischen Gefahren eines Forstwegs wie z. B. Glätte, Wurzeln, Äste, Holzrückarbeiten und sogar Entwässerungsrinnen rechnen muss. Es besteht somit nicht wie bei einem Radweg ein entsprechender Rechtsanspruch auf eine entsprechende Nutzung. ...“

Es gibt im Prinzip drei Radfahrmöglichkeiten im Albtal: den Graf-Rhena-Weg auf der Westseite (wassergebundene Decke, als Wanderweg markiert, klar Waldweg, Moosalbbrücke inzwischen stufenfrei, aber mit „Absteigen“-Schild!), die Landesstraße 562 bzw. 564 im Talgrund und den „Radweg“ auf der Ostseite, um den es in der E-Mail geht – durchgehend asphaltiert, Lücken überbrückt durch bspw. Seitenstreifen an der K 3556 nach Etzenrot und



Radfahrverbot auf der Landesstraße bei Marxzell Februar 2000 mit Verweis auf den „Radweg“; Foto: Heiko Jacobs

direkt übergehend in zwei kurze straßenbegleitende Radwege mit blauen StVO-Schildern bei Busenbach und Bad Herrenalb. Bis Anfang 2000 war die Landesstraße größtenteils mit Radfahrverboten bestückt, Zusatzschilder wiesen eindeutig auf diesen „Radweg“. Der Sturm „Lothar“ Jahresende '99 blockierte für längere Zeit beide Wege und erst u. a. durch meine Beschwerde über die Nichtbefahrbarkeit des ganzen Tales per Rad wurden die Verbote aufgehoben (s. a. kreisfairkehr Frühjahr 2000). Bis dahin war der „Radweg“ offenbar die offizielle Radroute im Albtal? War/Ist der Weg also wirklich nur ein einfacher Waldweg? Wenn alles mit rechten Dingen zuging, müsste er zumindest damals „mehr“ gewesen sein und er könnte es nach Landesstraßengesetz wieder werden, wenn man nur wollte.

Dass es auf diesem Weg keinen Alltagsverkehr gäbe, möchte ich in Zweifel ziehen, da er in Hauptpendelrichtung bergab flott befahrbar wäre und zurück bergauf helfen heutzutage Pedelecs oder es erspart den Sport als Ausgleich zum Bürojob. Außerdem ist es eine Entfernung, für die man gerade Radschnellwege konzipiert! Die „Freizeit“-Wegweisung ist eigentlich kein Indiz, denn mit dieser werden bspw. im Stadtgebiet Karlsruhe eindeutig Alltagsrouten ausgewiesen.

Und egal, ob Alltags- oder Freizeitverkehr: Wenn der Landkreis keine adäquate Wartung des Weges garantieren will (auf gut deutsch: bei Unfällen Haftungsansprüche aus der Verkehrssicherungspflicht abwimmeln will), wo soll man dann fahren? Der Graf-Rhena-Weg ist ja noch „waldwegiger“, bliebe nur die Landesstraße ... Im Selbstversuch habe ich verglichen: „Radweg“ mit alter 5-Gang-Möhre zur Erkundung (ein anderes Rad war gerade nicht

intakt: Man kommt sogar damit das Tal hoch!), später mit Liegedreirad und dann mit diesem die Landesstraße jeweils rauf und runter. Die Qualität des Weges lässt in der Tat stetig nach, mit Liegedreirad ist dessen Nutzung nicht mehr wirklich zu empfehlen. Auf der Landesstraße sieht man mehr von der Landschaft (Stichwort Freizeitverkehr) und man kommt gefühlt schneller voran, wohl weil es weniger „verlorene Höhen“ gibt als auf dem „Radweg“. Bis dahin lautet die Empfehlung: Landesstraße statt Waldweg!

... wenn da nicht der Autoverkehr wäre ... Im unteren Teil ist der Verkehr dichter bei weniger Ausweichmöglichkeiten. Führt man nicht direkt am Fahrbahnrand (was sich aus Sicherheitsgründen nicht empfiehlt, da es zu engem Überholen führt, mit dem Liegedreirad ginge es sowieso nicht), ist man ein „Verkehrshindernis“ in den Augen der Autofahrer und die tun dann kund, dass sie ganz genau wissen,

dass „da oben“ ohne Zweifel ein Radweg ist! Man braucht dort also ein dickes Fell, der Autor hat zum Glück ein solches ...

Wenn man dann noch bedenkt, dass dieses „schlechte Klima“ schon innerhalb Ettlingens beginnt, seitdem der Radweg durch einen „Gehweg, Radfahrer frei“ ersetzt wurde (wenn man diese neue Freiheit frecherweise wirklich nutzt), und dass in Höhe Bf. Busenbach sowohl auf Radweg, als auch Landesstraße (und Moosalbbrücke s. o.) Radfahren verboten ist und am Ende in Bad Herrenalb ein nagelneuer, aber zu schmaler Schutzstreifen wartet, wo ich mich gleich bei *Erstn*utzung mit einem Autofahrer rumärgern musste, dann fragt man sich, ob Radfahrer im Alb tal momentan wirklich erwünscht sind ...

Ich folge dem Wunsch des Landkreises, „über die Sachverhalte aufzuklären“, aber „für Verständnis werben“ fällt mir irgendwie schwer ...

Heiko Jacobs

Eröffnung Kraichradweg

Am 7. Mai wurde der Kraichradweg eröffnet. Der Kraichradweg ist eine touristische Fluss-

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		C
		R		N									H
		T								K	O	M	F
													T

Radroute, die von der Quelle des Kraichbaches (der Kraich) bei Sterrenfels (Enzkreis) bis zur Mündung in den (Alt-)Rhein bei Ketsch (Rhein-Neckar-Kreis) verläuft. Es ist der Fluss/Bach, der der ganzen Region den Namen gibt. 10 Kommunen in 3 Landkreisen sind an dieser 63 km langen Route beteiligt. Der Teil des Landkreises Karlsruhe geht von Oberderdingen über Kraichtal, Ubstadt, Stettfeld bis Bad Schönborn und Kronau.

Als touristische Radroute wurde, wie üblich, mehr an Wochenend-Radtouren mit Kind und Kegel gedacht und weniger an eine attraktive Alltagsroute, um von A nach B zu kommen. Es wurde auch (fast) nichts gebaut. Einzige Ausnahme ist eine ohnehin angeordnete und dieses Jahr auch beschlossene Straßenquerung in Bad Schönborn, die aber noch gebaut werden muss. Die Route verläuft also auf Wegen, die schon da waren, lediglich in Wegweiser und in etwas Marketing wie Infotafeln oder Flyer wurde investiert.

Das Ziel der Wegeführung war möglichst naturnah dem Kraichbach und möglichst wenig Straßen zu folgen. An den meisten Ortszentren fährt man daher eher vorbei, wenn man keinen gezielten Abstecher macht. Es gibt den üblichen Mix aus Wald- und Schotterwe-



RAD+TAT

DER KARLSRUHER RADLADEN

gen, Wirtschaftswegen, Rad/Fußwegen, Nebenstraßen und ein paar sehr kurzen Stücken auf Innerortsstraßen mit mehr Autoverkehr. Verglichen mit anderen Flussradwegen ist der Kraichradweg gut im Sinne von „naturnah“ und „wenig Straße“, aber der Anteil von unbefestigten und anderen schlechten Wegen (Unebenheiten, Flickschusterei, das allseits bekannte Bordstein-rauf-und-runter etc.) ist vergleichsweise hoch (mehr als ein Drittel). Der Rest ist Mittelmaß und gut und damit im Rahmen des üblichen. Für die 1 km lange Strecke von St. Leon zum Campingplatz St. Leon kann man sogar eine 1 geben.

Ein großes Lob muss man dem Initiator Bernd Pelz aus Sternenfels zollen. Ohne ihn würde es den Kraichradweg sicher nicht geben. Es ist schon bemerkenswert, wie schwierig es ist, 10 Gemeinden aus 3 Landkreisen unter einen Hut zu bekommen, wenn kein „Offizieller“ den Hut auf hat. In allen beteiligten Gemeinden und Kreisen wurde die Idee befürwortet, aber dass insgesamt etwas brauchbares Gemeinsames herauskam, ist wohl hauptsächlich Bernd Pelz, einem einfachen engagiertem Bürger, zu verdanken.

Etwas Einblick in die Schwierigkeiten konnte ich nehmen, da ich vom VCD bei den meisten Kraichradweg-Planungssitzungen dabei war (wenn auch nicht von Anfang an). Manchmal endet die Gemeinsamkeit an eigentlich eher harmlosen Stellen. So ist es z. B. schade, dass es keine gemeinsame Webseite gibt, weil niemand die Verantwortung für alle übernehmen will. Was mich aber im Rückblick am meisten



Eröffnungsfest m. Minister Winfried Hermann (re.); F.: H. Hopp

störte, war, wie wenig es eigentlich um Radfahrer ging und dass es nicht im geringsten um Verbesserungen an der Strecke ging, als diese feststand.

Am Ende kommt dasselbe raus wie fast überall: Unsere Kommunen wollen gerne so tun, als ob man etwas für Radfahrer tut, aber es soll (fast) nichts kosten. Daran gemessen, ist es eine durchaus gute Route geworden, auch wenn ich die Wegequalität in weiten Teilen für verbesserungswürdig halte. Aber das

kann bei Interesse und notwendigem Finanzmitteleinsatz der einzelnen Gemeinden durchaus noch verbessert werden ...

Zurück zum Eröffnungstag: Zwei Eröffnungsfahrten starteten von den beiden Endpunkten in Sternenfels und Ketsch und trafen nach gemütlicher Fahrzeit in Kronau (etwa in der Mitte des Kraichradweges) ein. Dort gab es ein kleines Eröffnungsfest mit Präsentations-, Unterhaltungs- und Politikprominenz-Programm, an dem auch ADFC und VCD beteiligt waren. Das Wetter war leider nicht ganz ideal, aber wir hatten letztlich doch Glück: Es startete mit Regen, der aber im Laufe des Vormittags aufhörte, so dass es doch noch einen trockenen Tag gab. Erst am Abend auf der Rückfahrt gab es den nächsten kräftigen Schauer. Trotz des Wetters waren viele Radler unterwegs und bei der Veranstaltung in Kronau. Radfahrer lassen sich durch schlechtes Wetter nicht abhalten!

Holger Hopp
www.landkreis-karlsruhe.de/radverkehr und
alpregio.outdooractive.com/ar-karlsruhe/de/alpregio.jsp#i=13584036

Radschnellwege für die Region Karlsruhe?

Radschnellwege sind seit einiger Zeit in aller Munde. Erfunden in den 1980ern in den Niederlanden und erfolgreich auch in Kopenhagen und anderen Regionen will man nun auch in Deutschland auf diesen Zug aufspringen. Vorreiter sind die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und das Ruhrgebiet mit dem Radschnellweg RS1 zwischen Duisburg und Hamm auf einer alten Bahntrasse. 2014 brachte die FGSV das

Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ heraus, das Eigenschaften definierte: mind. 5 km lang, für 30 km/h (Kurven) und in der Breite für drei Fahrräder ausgelegt, Separierung von Auto- und Fußverkehr(!), unter Umständen kreuzungsfrei und weitere höhere Standards bei Linienführung und Bauart.

Auch die Landesregierung Baden-Württemberg will Radschnellwege fördern und hat

Machbarkeitsstudien für konkrete Projekte auf den Weg gebracht und eine Potentialanalyse. Bis 2018 wird vom Land eine Projektstelle beim VCD-Landesverband gefördert. In diesem Rahmen wird auch ein Handlungsleitfaden erstellt mit Kriterien für diese Wege. Geld vom Bund gibt es auch, wenn die Wege mindestens 10 km lang sind und 2000 Radfahrten pro Tag erwarten lassen. Das Land will bis 2025 zehn solcher Radschnellwege fördern. Der Regionalverband hat zur weiteren Untersuchung drei Routen angemeldet: Sölingen-Wörth, Stutensee-Ettlingen(-Bruchsal) und Leopoldshafen-Rastatt(-Baden-Baden).

Schnelle Radwege wären gut für den Radverkehr, würden diesen fördern und sind in Zeiten des Pedelegs der richtige Weg. Bessere Fahrräder mit und ohne Motor machen den Radverkehr immer schneller und somit zur Alternative zu Autos. Aber ob das alles einfach wird? Nicht umsonst steht der Artikel nach denen zum Kraich- und Albtaal-„Radweg“, die schon einen Vorgeschmack auf potentielle Probleme bieten. Einen solchen bietet auch der Versuch der Stadt Karlsruhe, für eine schnelle Route nach Weingarten einen Weg

entlang der Bahn auszubauen, wo sie auf starken Widerstand der amtlichen Naturschützer trifft. Dieser Weg könnte auch Anlass des Zitates von Baubürgermeister Michael Obert gewesen sein im Zusammenhang mit der Anmeldung der o. g. Wege: „Es kann nicht sein, dass für Radschnellwege strengere Umweltvorgaben angelegt werden als für eine Landstraße.“ 4 m breite kreuzungsfreie Radwege (plus Gehweg daneben) in unserem dicht bebauten Umfeld unterzubringen wird knifflig. Dazu kommt die Belagsfrage: Schnelle Wege erfordern Asphalt. Eine Studie aus Mecklenburg-Vorpommern sagt aus, dass diese bzgl. Versiegelung gleichwertig zu (langsameren) wassergebundenen Decken (verdichtete Kieswege) sind. Naturschützer wenden aber ein, dass Asphalt schlechter bzgl. Querbarkeit durch Kleintiere sind (Aufheizung, Rauigkeit etc.). Freiburg hat einen etwas anderen Ansatz mit „Rad-Vorrang-Routen“ mit geringeren Standards, davon wären evtl. mehr Verbindungen möglich. Unsere Hardtwaldalleen wären vorhandene und genutzte Beispiele. Man darf gespannt sein, was wann im Raum Karlsruhe umgesetzt wird.

Heiko Jacobs



alles für Reisen,
 Wandern, Bergsport

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



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

Öffnungszeiten:

Di. 9–12 BUZO **14–17** NABU

Mi. 9–13 BUZO/NABU **17–20** ADFC

Do. 9–13 BUZO/NABU **14–19** B/A

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

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

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:
4.7., 1.8., 5.9., **10.10.**, 7.11., 5.12., 2.1., 6.2., ...

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

12. Juli Abendmarkt mit BUZO-Infostand,
Marktplatz 16 – 20 Uhr, ohne immer mittwochs

17.+19. Juli Lastenrad, MV, Info, s. S. 11.

22./23. Juli DAS FEST, Open-Air-Festival mit
Infostand BUZO/VCD, Günther-Klotz-Anlage

12. September Diskuss. Bundestagswahl,
s. S. 2: soziale und ökologische Grenzen des
Wachstums + Infostände, Tollhaus, 19 Uhr

15. September Parking Day, Aktionstag für
sinnvolle Nutzung von Parkflächen, s. S. 6.
Infos: buzo-ka.de und facebook.com/VcdKa

17. September Markt der Möglichkeiten,
mit Infostand BUZO/VCD, Durlacher Markt-
platz und Saumarkt, 13 – 18 Uhr

8. Oktober Trans-PAMINA Ausflug Elsass,
Einen Ausflug ins elsässische Grenzland bie-
tet das Regionalverkehrsforum Trans-PAMI-
NA an. Die Fahrt geht mit der Regionalbahn
nach Wissembourg und wird von dort mit
dem Ausflugsbus zur Burg Fleckenstein (Bus-
linie 317) fortgesetzt. Im nahegelegenen Gim-
belhof findet an diesem Tag der Bio- und
Bauernmarkt statt. Alternativ zur Burg Fle-
ckenstein lassen sich andere Burgen der Re-
gion erwandern. Festes Schuhwerk ist emp-
fehlenswert. Treffpunkt für die Fahrt ist um
12:15 Uhr, Infopunkt Karlsruhe Hauptbahnhof
Anmeldungen werden erbeten unter Tel.
0721/20 80 546 oder info@trans-pamina.eu

29. Juli – 12. Aug. Tour de Natur, s. S. 5

28. Juli, 25. Aug., 29. Sept., 27. Okt., 24. ...
Critical Mass – Radtour, Kronenplatz, 18 Uhr,
s. a. facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

kais-pizza.de

Lieferservice
mit dem Rad



Brücken-
Restaurant



am Kronenplatz

www.kais-pizza.de

Tel: 0721-37 37 34