

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 10. Jg.

3/12 Nov. 2012 – Feb. 2013

Mehr Radverkehr

Weniger Barrieren

Neue Tram

Günstige KVV-Karten 4x im Jahr

< Platz für Stadtgemüse? >

Inhalt:

Vorwort..... 3
 Neues aus der BUZO..... 3
 Gemüse in der Stadt..... 4
 Arktisches Eis schrumpft: Rekordminimum..... 6
 Gesalzener Winter im Anmarsch!..... 7
 „Unwesentl. Änderungen“ auf S4-Süd/S41..... 8
 Neue Straßenbahnstrecke eingeweiht..... 9
 Weitere Fortschritte bei der Barrierefreiheit. 10
 Barrierefreiheit in Bretten Bahnhof..... 12
 Bretten – Kein Paradies für Radfahrer..... 13
 Karlsruhe ist bald wirklich Fahrradstadt..... 14
 KVV-Pedelec-Verleih..... 15
 Karlsruher Oberbürgermeisterwahl 2012..... 15
 Bundesdelegiertenversammlung 2012..... 15
 Termine..... 16

Fotos: M. Däschner, E. Fey, U. Haack, H. Jacobs, J. Meister, NASA, NSIDC

Titelfoto: Neue Straßenbahn Südost und daneben viel Platz für Stadtgemüse samt

**Bewässerung?
s. S. 4 und 9**

**Foto:
Heiko Jacobs**



Wofür Auto?

Der Anhänger des Umweltzentrums im Einsatz für mehr Platz für TK-Pizzen
 Foto & Fahrer: Heiko 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	486,- €	Zielwabe:
<input type="radio"/> 3	645,84 €	
<input type="radio"/> 4 ¹⁾	788,40 €	Name:
<input type="radio"/> 5 ¹⁾	945,- €	
<input type="radio"/> 6 ¹⁾	1.096,20 €	
<input type="radio"/> Netz ¹⁾	1.377,- €	Straße:
<input type="radio"/> Abholen	0,- €	Ort:
<input type="radio"/> Brief	1,50 €	
<input type="radio"/> Paket ²⁾	7,50 €	
<input type="radio"/> Express ²⁾	10,50 €	
Summe:		Tel.:
		Mail:

<input type="radio"/> BUZO	<input type="radio"/> PRO BAHN	<input type="radio"/> VCD	Mitgl.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, ¹⁾Paaket und Express bis 500,- € versichert. ²⁾Beachten Sie u. a. die nicht übertragbare KombiCard für's *gesamte* KVV-Netz 72,- €/Monat! ³⁾Stand (KVV-)**Preise: 9.12.2012.** Sollten sich KVV-/Post-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: rein.de Internet-Service Heiko Jacobs: Papier & online
 Druck: Druckcooperative, Steinstraße 23, 76133 Karlsruhe

Liebe Leserinnen und Leser, liebe Mitglieder,

die **OB-Wahl** wirft ihren Schatten voraus: Mit Koordination durch die BUZO wurde gemeinsam mit VCD, PRO BAHN und Naturschutzverbänden ein Fragenkatalog erstellt, um den Kandidaten auf den Zahn zu fühlen. Da deren Antworten erst nach Redaktionsschluss vorlagen, sind sie auf der Internetseite des umwelt&verkehr veröffentlicht: umverka.de/wahl Dabei ist das Spektrum der Fragen breit gefächert, wie auch die Themen dieser Ausgabe des u&v. Die BUZO stellt das Projekt „**Essbare Stadt Andernach**“ vor, das Vorbild auch für Karlsruhe sein könnte. Mit einem Artikel über das **Abschmelzen des arktischen Eis-**

panzers starten wir eine Reihe zum Thema Klimaschutz. Während diesmal der Blick auf das globale Klima gerichtet ist, gehen wir in der nächsten Ausgabe auf die Folgen der Klimaerwärmung für uns in Karlsruhe ein. Entscheidend ist dabei, dass für den Klimaschutz sowohl die Politik, und damit auch unser künftiger OB, als auch wir selbst zu verantwortungsvollem Handeln aufgerufen sind. Beim Verkehr berichten wir über die **neue Tram Südost**. Nicht nur diese bringt Fortschritte bei der **Barrierefreiheit** in Karlsruhe, während es dabei und beim **Radverkehr in Bretten** noch offene Fragen gibt. Derweil wird das Radfahren in Karlsruhe immer attraktiver. Trotz der ersten Themen wünschen wir wie immer auch viel Spaß bei der Lektüre.

Johannes Michel, Hans-Joachim Illmer

Neues aus der BUZO

Wie in den letzten Jahren präsentierte sich die BUZO beim „FEST“ in der „Klotze“ und beim „Markt der Möglichkeiten“ in Durlach. Dabei stand das Thema Energiewende im Vordergrund. Mit einem Augenzwinkern hatten wir mit Nussknackern und Walnüssen zur „Kernspaltung selbst gemacht“ aufgerufen. Die dabei auftretenden Abfälle waren 100 % biologisch abbaubar. Etwas ernster ging es zu bei der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans seitens der Stadt Karlsruhe. Uwe Haack hat dabei Ideen für den ÖPNV von morgen eingebracht. Im Januar 2013 unterstützen wir das Amt für Umwelt und Arbeitsschutz bei der Aktion „Klimawette“. Mehrere

Karlsruher Haushalte versuchen dabei Ihren Energieverbrauch drastisch zu reduzieren www.karlsruhe-macht-klima.de/klimawette.de Dabei informieren wir über umweltfreundliche Mobilität und zeigen, welche attraktive Alternativen es heute schon zum Auto gibt. Wie immer sucht und findet die BUZO unkonventionelle Themen: Diesmal ist es das Projekt „Essbare Stadt“ mit dem die Stadt Andernach Schlagzeilen macht: Statt Rasen wird Gemüse öffentlich angepflanzt und jeder darf sich bedienen. Ein Vorbild auch für Karlsruhe? Die BUZO bringt es auf die Tagesordnung. Insgesamt bleiben es aber leider viel zu wenige Ansatzpunkte, so dass wir gerne weitere Mitstreiter in unserer Runde hätten. Helfen Sie mit. Ein Anruf im Umweltzentrum (0721 / 38 05 75) ist dazu vielleicht der erste Schritt!

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

Crêpes*
 süß + herzhaft

Tee
 spezialitäten

Säfte
 frisch gepresst

Partyservice

*auf wunsch vegan

Café Pan

zutaten aus kontrolliert biologischem anbau



FEST-Infostand von BUZO und VCD Foto: Uwe Haack

Gemüse in der Stadt

Urbane Landwirtschaft, Guerilla Gärtner, Urban Farming, Gemeinschaftsgärten, ... – es tut sich was seit einigen Jahren in Deutschlands Städten. In Karlsruhe bisher noch nicht so viel – oder vielleicht doch?

Bei genauerem Hinsehen lässt sich in so manchen öffentlichen Beeten mitten in der Stadt schon Neues entdecken. Da blüht dann plötzlich Kapuzienerkresse auf einer Baumscheibe zwischen den parkenden Autos, wo zuvor noch der im Stadtgrün meist angepflanzte Cotoneaster keinen anderen Bewuchs zuließ. Oder Ringelblumen und Prachtwinden bringen auf einmal Farbe ins Straßengrau, statt Abfall und Hundekot schmücken neuerdings Buschbohnen und Tomaten das Beet vor dem Mietshaus und manche bekannten Küchenkräuter verströmen ihren Duft neben dem Gehweg, weil ein unbekannter Nachbar hier Pflanzensamen ausgestreut hat. Immer mehr Stadtbewohner erobern sich auf diese Weise öffentlichen Raum zurück, übernehmen Verantwortung, greifen mit oder ohne Erlaubnis von städtischen Ämtern zu Handschuhen und Schaufel und beginnen mit Gartenarbeiten direkt vor der Haustür.

In vielen Städten haben sich längst Bewohner von einzelnen Vierteln zusammen getan und bewirtschaften auf ehemals brach liegenden städtischen Flächen ganze Gemüsegärten. So entstehen nicht nur Selbstversorger-Inseln mitten in der Stadt. Viele dieser Gemeinschaftsgärten haben sich zu sozialen und interkulturellen Treffpunkten entwickelt, in denen gemeinsam im Boden gewühlt, gewässert, mit Sorten experimentiert und natürlich geerntet und gefeiert wird. Doch im Vergleich zum Ausland „sind wir in



*Mobiler Lehrgarten, der bei Bedarf an die Schulen fährt.
Foto: Mari Däschner*

Deutschland hier eher Entwicklungsland“, wie Lutz Kosack, Geoökologe bei der Stadtverwaltung von Andernach betont. Wie die vielen englischen Begriffe schon andeuten, sind Urban Gardening und all seine Variationen zum Beispiel in Großbritannien und den USA schon viel weiter verbreitet.

Während in den meisten Großstädten in Deutschland Initiativen aus der Bevölkerung mit der urbanen Landwirtschaft anfangen, ist die Stadt Andernach einen ganz anderen Weg gegangen: Der Anstoß kam hier aus der Stadtverwaltung, und im Jahr 2010 fing man an, gleich an der Stadtmauer Teile des städtischen Einheitsgrüns und der Rasenflächen in Gemüsebeete umzuwandeln, in denen unter anderem 100 Tomatensorten angepflanzt wurden. „Am Anfang haben die mich erst mal alle für bekloppt erklärt“, schmunzelt Herr Kosack, aber spätestens beim Tomatenfest waren die Kritiker überzeugt. Das Projekt wurde ein Riesen-Erfolg und ist mittlerweile fester Bestandteil des Stadtmarketings. Nach dem Motto „Pflücken erlaubt“ darf



Gemüsebeet in Andernach. Foto: Joh. Meister

sich jede/r BürgerIn ernten, was da so wächst, und das ist auch durch den Anspruch, die Biodiversität und seltene Arten zu fördern, eine ganze Menge: Ob Grünkohl, Salat, Zucchini oder auch Wildblumenwiesen – es wächst und gedeiht in einer unglaublichen Vielfalt dank der fachkundigen Pflege von Langzeitarbeitslosen. So wird das zentral gelegene Gemüsebeet wieder zum sozialen Treffpunkt, es wird über Lebensmittel und Gemüsesorten gesprochen, Umweltbildung wird anschaulich praktiziert. Diese Multifunktionalität der Flächen, von der Lutz Kosack besonders

gerne spricht, überzeugt völlig. Hier bekommen Menschen mit einer sinnvollen Beschäftigung wieder eine Perspektive, früher eher langweilige Flächen erhalten eine ganz neue Ästhetik, produzieren dabei nachhaltig und ortsnah Nahrungsmittel für die Bewohner der Stadt, fördern die Biodiversität, sind Begegnungsstätten für Bürger/innen und Lebensraum für seltene Tierarten. Dabei wird das Ganze nach ökologischen Gesichtspunkten bewirtschaftet: Der Einsatz von Herbiziden ist ebenso tabu wie die Verwendung von Torf, gedüngt wird nur organisch, und viele Elemente der Permakultur werden berücksichtigt. Den entscheidenden Beitrag dazu leistet die seit 2007 bestehende 14 Hektar große Permakultur-Anlage „Lebenswelten“ in einem etwas außerhalb liegenden Stadtteil von Andernach, wo auch selten gewordene Nutztierassen gehalten werden. Hier werden Gemüsepflanzen und Stauden vorgezogen, die dann später im Zentrum von Andernach in die Beete kommen. Indem das Gemüse aus dieser Anlage in der Lebenswelten-Kantine verkocht wird, erhalten Menschen teilweise erstmals Zugang zu Biolebensmitteln, die sie sich sonst nicht leisten konnten. Ansonsten



Lutz Kosack (rechts) erläutert den BUZO-Aktivitäten das Projekt in Andernach. F.: M. Däschner

wird durch den Verkauf der landwirtschaftlichen Produkte im Fairregio, einem Laden in Andernach, Geld erwirtschaftet, das wieder in das Projekt fließen kann. Eine ganze Menge Geld einsparen kann die Stadtverwaltung übrigens durch die Umwandlung von kosten- und arbeitsintensiven Wechselbeeten, wie wir sie ja auch in Karlsruhe zum Beispiel am Friedrichsplatz gut kennen, in mehrjährige Staudenbeete. Das Geld kann dann wieder in Saatgut, Gemüse oder andere Posten des Projekts investiert werden.

Das Beispiel von Andernach ist so faszinierend, dass sich die Frage aufdrängt, ob wir etwas Ähnliches nicht auch in Karlsruhe praktizieren können. Und schon kommen Antworten. Von Seiten des Amtes für Umwelt- und Arbeitsschutz gibt es schon eine Menge offener Ohren beim Thema, und ganz in der Nähe werkelt sogar schon eine Initiative im Gemeinschaftsgarten: Die „Ackerdemie“ in Durlach. Und wer aufmerksam durch Karlsruhes Straßen spaziert, wird an so manchen Stellen längst die grünen Spuren von Guerilla-Gärtnern und anderen StadtbewohnerInnen finden, die sich nach einem nachhaltigen Leben in der Stadt sehnen ... Es tut sich also doch schon was in Karlsruhe.

Die kommende Winterzeit ist eigentlich genau richtig zum Planen und Vorbereiten, dann könnten wir vielleicht schon im nächsten Frühjahr ein kleines grünes Wunder in Karlsruhe erleben. Wer Interesse an einer Arbeitsgruppe „Karlsruher Gemüsegärten“ hat, kann sich gerne im Umweltzentrum melden.

Mari Däschner

www.heike-boomgaarden.de/projekte/projekt-andernach-unsere-stadt-blueht-auf/
www.ackerdemie.org

Arktisches Eis schrumpft auf neues Rekordminimum

Die mit Meereis bedeckte Fläche in der Arktis erreichte auch in diesem Jahr im Spätsommer (der nördlichen Hemisphäre) seine minimale Ausdehnung, bevor die Fläche des Meereises jahreszeitlich bedingt wieder wächst. Nach vorläufigen Auswertungen schrumpfte in diesem Jahr das arktische Meereis auf ein neues Rekordminimum (seit Beginn der Satellitenmessungen im Jahr 1979) von rd. 3,41 Mio. Quadratkilometer (km²).

Die im September 2012 beobachtete Fläche des Meereises ist demzufolge etwa 18 % kleiner als das bisherige Minimum aus dem Jahr 2007. Diese Flächendifferenz ist etwa doppelt so groß wie Deutschland. Alle sechs saisonal kleinsten Flächen traten in den sechs vergangenen Jahren auf (2007 bis 2012). Im August 2012 war der Flächenverlust besonders dramatisch: Zeitweilig verminderte sich die mit Meereis bedeckte Fläche binnen 24 Stunden um eine Fläche, die Bayern plus Hessen entspricht. Dieses erneute Rekordminimum zeigt, dass das arktische Eis wesentlich schneller schwindet als prognostiziert. Damit könnte bereits in wenigen Jahrzehnten das Nordpolarmeer im Nordsommer größtenteils eisfrei sein, einzelne Klimaforscher rechnen damit bereits in weniger als einem Jahrzehnt.

Ist das arktische Meereis „systemrelevant“?

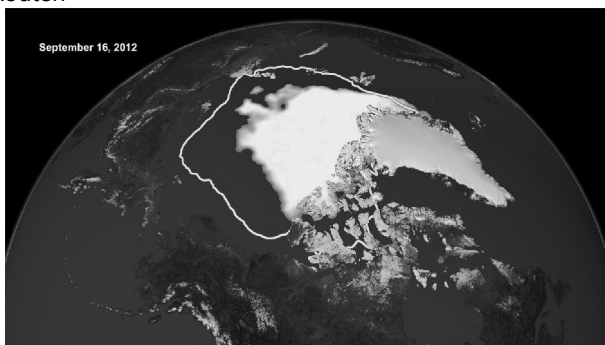
Durch das fehlende Eis im Nordpolarmeer ergeben sich zwar einige neue Chancen: Z. B. werden der Schifffahrt saisonal neue Routen ermöglicht, auch der Zugang zu neuen Lagerstätten eröffnet neue Optionen. Das Potenzial solcher Chancen verblasst jedoch im Vergleich mit den absehbar schwerwiegenden Risiken als Folge des schwindenden arktischen Eises auf das Klimasystem der Erde:

- Eine Erwärmung der Nordpolarregion kann nicht ohne Einfluss auf die Permafrostgebiete bleiben. Eine zunehmende großflächige Emission des im gefrorenen Boden gebundenen hochwirksamen Treibhausgases Methan aus den auftauenden Permafrostgebieten oder auch direkt aus dem

Nordpolarmeer ist dann unausweichlich – mit wesentlichen Folgen für das globale Klimasystem.

- Meereisbildung führt zu einem erhöhten Salzgehalt der darunterliegenden Meerwasserschicht. Dieser erhöhte Salzgehalt (Salinität) vergrößert die Dichte des Meerwassers, was zum Absinken dieses Meerwassers führt. Die dadurch initiierte thermohaline Zirkulation bildet einen wesentlichen Antrieb der globalen Meeresströmungen, wozu auch der für Nord- und Mitteleuropa klimabestimmende Golfstrom gehört. Eine verminderte Salinität des Meerwassers im Nordpolarmeer könnte auch Eigenschaften des Golfstroms verändern – mit kaum abschätzbaren Folgen für Europa.

- Das fehlende Meereis, das bislang einen großen Teil des Sonnenlichts reflektiert (Albedo), verändert die Strahlungsbilanz der Nordpolarregion, was zu einer tendenziell stärkeren Erwärmung des Nordpolarmeers führt. Dieser Effekt ist besonders im Nordsommer wirksam. Komplizierter sind die Zusammenhänge hinsichtlich des Wärmeaustauschs zwischen Meer und Atmosphäre in der Übergangsphase beim Wiederaufbau des Meereises während des Beginns des Nordwinters (Polarnacht). Jedenfalls könnte der Eis-Albedo-Effekt weiterhin ein wichtiger Kipp-Punkt im Klimasystem der Erde sein. Nach neueren Erkenntnissen ist diese Gefahr geringer, solange sich im Nordwinter noch wesentliche Meereisflächen ausbilden können.



Arktis mit der am 16.9.2012 von Meereis bedeckte Fläche (weiße Fläche), helle Linie: durchschnittliches Minimum des Meereises der Jahre 1979 bis 2010 Bild: NASA/Goddard Space Flight Center Scientific Visualization Studio <http://svs.gsfc.nasa.gov/goto?3998>

Verharmlosende und irreführende Argumente

Der Zustand des arktischen Meereises vom September 2012 ist ein außerordentliches Ereignis. Trotzdem wird gelegentlich versucht, dieses Ereignis mit zweifelhaften Argumenten zu relativieren. Einige solcher Argumente werden nachfolgend diskutiert:

- *„Die Verminderung des Nordpolareises wird durch die Zunahme des Südpolareises kompensiert.“*

Das Volumen der Eisbedeckung des antarktischen Kontinents (Landeis) nimmt eindeutig ab. Im Gegensatz dazu nimmt das Meereis im Südpolarbereich tendenziell leicht zu (statistisch nicht signifikant). Die saisonalen Schwankungen sind sehr groß. Demgegenüber nimmt das Meereis im Nordpolarbereich tendenziell stark ab (und zwar um ein mehrfaches der Zunahme des Meereises der Antarktis). Folglich nimmt die Fläche des globalen Meereises (also Arktis plus Antarktis) tendenziell ab (auch hier bei großen saisonalen Schwankungen).

- *„Am 16. September 2012 herrschte in der Antarktis extremer Frost.“*

In der Tat wurde an diesem Tag an der Wetterstation Wostok (Vostok) – auch bekannt als „Kältepol“ – eine Temperatur von $-83,6\text{ °C}$

BUZO-Unwetterwarnung: Gesalzener Winter im Anmarsch!

Der Winter naht und trotz oder gerade wegen der Klimaerwärmung werden Schnee und Eis gefürchtet, als würde beim geringsten Schneefall das öffentliche Leben zusammenbrechen. Um sicher zu gehen, dass der Gehweg von allem Weiß verschont wird, muss Streusalz her und das in ausreichenden Mengen. So ist mancher Gehweg von einer dicken Salzschrift bedeckt. Dass das aber unter -10 °C kaum noch Wirkung zeigt, wird ignoriert. Schließlich wird's ja irgendwann mal wieder wärmer. Da die Bäume trotz Salz immer noch nicht abgestorben sind, kann das Salz ja auch nicht so schlimm sein. Wer denkt schließlich bei braunen Blättern und vorzeitigem Laubfall im Sommer noch an das Streusalz des letzten Winters? Und so wird auch im kommenden Winter offensichtlich mit gutem

gemessen. Die tiefste in einem September (seit 1958) gemessene Temperatur liegt dort bei $-85,6\text{ °C}$. Solche Messungen sagen wenig über den in der Antarktis herrschenden Klimatrend aus. Basierend auf Satellitenmessungen (1981 bis 2007) ist in großen Teilen der Antarktis eine Erwärmung eingetreten, die – wie bereits oben erwähnt – langfristig mit einer Abnahme des Landeises einhergeht. Daher ist eine solche Momentaufnahme aus der Antarktis nicht besonders aussagekräftig.

- *„Ein außergewöhnlicher Sturm hat den dramatischen Verlust an Meereis ausgelöst.“*

In der ersten Augustwoche tobte in der Arktis tatsächlich ein – im Nordsommer eher seltener – schwerer Sturm. Allerdings kann dieser Sturm das Abtauen des Meereises nicht grundsätzlich verursacht haben: Ausgehend von einem relativ hohen Eisbestand schrumpfte in den Folgemonaten die Eisfläche so stark, dass bereits seit Anfang Juli (d. h. lange vor dem Sturm) extrem kleine Werte erreicht wurden, die im gesamten Juli im Bereich des bisherigen Extremjahres 2007 lagen. Allerdings ist durchaus vorstellbar, dass der Sturm das ohnehin sehr dünne Meereis zusätzlich zerlegt hat und so zusätzliche Angriffsflächen für den Tauvorgang geschaffen hat. So könnte die bereits vor dem Sturm extrem kleine Meereisfläche zusätzlich reduziert worden sein.

Roland Schulze

Gewissen das Streuverbot der Stadt ignoriert, zumal die Stadt mit Salz ja auch nicht spart. Aber die Fahrt im Auto darf ja auch bei Schnee und Eis nicht länger dauern als im Sommer. Schließlich sind Autofahrer auch Wähler. Und so wurde die frühere Zurückhaltung beim Streuen aufgegeben. Hauptsache: Mobil bleiben! Da nimmt man halt auch Korrosion an Autos und Schäden an Häusern und Kanalisation, entzündete Pfoten bei unseren vierbeinigen Freunden und nicht zuletzt weiße Ränder an den Schuhen in Kauf. Aber ist es das wirklich wert? Als Kind hat man sich noch über Schnee gefreut. Doch die Romantik wurde der ungebremsten Mobilität geopfert. Meine Meinung: Salz gehört auf die Brezeln und nicht auf die Straße!

Johannes Meister



„Unwesentliche Änderungen“ auf der S4/S41 südlich von Karlsruhe

Wer am Durmersheimer Streckenast wohnt und die Linien S4/S41 regelmäßig benutzt, war im Laufe der letzten Jahre beim Fahrplanwechsel immer wieder von gravierenden Änderungen betroffen.

So fielen, als die Linie S4 nach Achern eingerichtet wurde, die bis dahin durchgehenden Abendverbindungen zwischen Baden-Baden und der Durmersheimer Strecke weg. Es gab nur noch Umsteigen mit unzumutbaren Wartezeiten von fast einer Stunde in Rastatt. Immerhin wurde wieder ein durchgehender Kurs nach 23 Uhr eingerichtet, und im jetzt aktuellen Fahrplan sind einige verbesserte Umsteigemöglichkeiten ausgewiesen.

Dann traf die Auftrennung der S4 die Fahrgäste, die in beiden Richtungen über Karlsruhe hinaus weiterfahren. „Zum Fahrplanwechsel nur unwesentliche Änderungen“, war damals im Badischen Tagblatt zu lesen. Die „unwesentlichen Änderungen“ bestanden darin, dass Montags bis Freitags ab 8 Uhr morgens in beiden Richtungen sämtliche durchgehenden Verbindungen über Karlsruhe hinaus gekappt wurden, in Gegenrichtung blieb ein einziger durchgehender Abendkurs von Heilbronn nach Baden-Baden, und am Wochenende fielen alle durchgehenden Verbindungen weg. Zwar wurde eine Umsteigeverbindung in beiden Richtungen eingerichtet, mit der man gegenüber dem durchgehenden Eilzug „nur“ 15 bis 25 Minuten verliert, falls sie pünktlich verkehrt; wer unterwegs jedoch noch einmal umsteigen muss, ist eine ganze Stunde länger unterwegs. So ist es bis heute geblieben.

Die Eröffnung der Stadtbahnlinien S51/S52 nach Germersheim brachte wieder neue Überraschungen, diesmal beim Platzangebot. Zwar wurde kein Kurs gestrichen, doch während bis dahin Montags bis Freitags, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, zwischen Karlsruhe und Rastatt tagsüber Zweiwagenzüge eingesetzt waren, verkehren jetzt viele Kurse der Linie S4 von und nach Achern nur noch mit einem Triebwagen, d. h. der Hälfte des früheren Platzangebots. Das führt

in vorher schon gut besetzten Zügen nicht nur im Berufsverkehr dazu, dass die Kapazität unzureichend ist. So mussten beim Ein-Wagen-Kurs 11.02 Uhr ab Rastatt Richtung Karlsruhe am 1. August drei Radfahrer in Durmersheim Nord zurückbleiben, weil in der überfüllten Bahn für sie und ihre Räder einfach kein Platz mehr war.

Die Kurse der Linie S41 dagegen verkehren am Nachmittag zwar meist mit zwei Fahrzeugen; das Platzangebot am Vormittag wurde jedoch eingeschränkt. Früher fuhr nur der Kurs 8.22 Uhr ab Rastatt in Richtung Karlsruhe mit nur einem Triebwagen, was immer wieder Probleme zur Folge hatte, wenn Gruppen mitfahren; jetzt verkehren auch die Kurse um 9.22 und 10.22 Uhr nur noch mit einem Fahrzeug.

Alles zusammen wirkt sich auf ein Nahverkehrssystem, das zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel motivieren soll, sehr kontraproduktiv aus. Denn die überwiegende Mehrzahl der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist nicht auf diese angewiesen, sondern besitzt einen PKW, auf den wieder umgestiegen wird, wenn die Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs als unbefriedigend oder gar unzumutbar erlebt wird. Für die Linien S4/S41 ergibt sich daraus die Konsequenz, dass die Auftrennung der S4 so bald wie möglich wieder rückgängig gemacht und das Platzangebot der S4/S41 nachhaltig verbessert und zumindest wieder auf den alten Stand gebracht werden sollte.

Wolfgang Stihler



Radexkursion zur Südostbahn einen Tag vor deren Eröffnung;
 Foto: Uwe Haack / Teilnehmerin

Neue Straßenbahnstrecke eingeweiht

Auf lange Zeit die letzte Netzerweiterung?

Am 8.9.2012 war es soweit! Die Südostbahn ging mit der Linie 6 in Betrieb, die von Daxlanden bzw. Rappenwört kommend ihren östlichen Endpunkt bisher an der Haltestelle Tivoli hatte. Sie verkehrt nun über die Ettlinger Straße und Baumeisterstraße zur Neubaustrecke. Diese hat dann folgende neue Haltestellen: Ostendstraße, Wolfartsweierer Straße, Schloss Gottesau/Hochschule für Musik. An der Tullastraße schließt sie an das bestehende Netz an und wird weitergeführt zur neuen Endhaltestelle Hirtenweg/Technologiepark. Die Baukosten betragen 30 Millionen Euro, von denen zwei Drittel vom Land übernommen wurden. Blickt man auf frühere Projekte zurück, macht sich Ernüchterung breit, denn bis vor wenigen Jahren wurden ÖPNV-Neubaumaßnahmen noch mit 85 % bezuschusst. Auch die drei zusätzlich benötigten Fahrzeuge müssen allein von den Verkehrsbetrieben finanziert werden, bis zum Jahre 2003 beteiligte sich auch hier das Land mit 50 %. Pro Bahn fordert deshalb schon lange die alten Fördersatzte wieder zu gewähren. Dies wäre sicher auch ein deutliches Signal der Politik in Richtung ernstzunehmendem Umweltschutz.

Alle neuen Halte sind barrierefrei zu erreichen und auch beim Design der neuen Wartehallen hat man sich auf ein vollkommen neues, sehr ansprechendes Aussehen geeinigt. Schwieriger dürfte sich der Betrieb abwickeln, sind doch mehrmals stärker befahrene Straßen zu kreuzen. Vom Hauptbahnhof kommend muss 2x eine Richtungsfahrbahn der Ettlinger Straße gekreuzt werden: an der Haltestelle Poststraße und bei der Einfahrt in die Baumeisterstraße zum provisorischen Halt Volkswohnung. Danach wird die Rüppurrer Straße überquert, um kurz vor der Haltestelle Ostendstraße in die Ludwig-Erhard-Allee einzubiegen. Von dort bis zur nächsten Haltestelle Wolfartsweierer Straße ist sogar eine Geschwindigkeit von 60 km/h möglich. Danach gilt es aber den Ostring-Verkehrskreislauf zu überqueren. Hier befürchtet die lokale Presse Behinderungen für den Autoverkehr. Weniger Probleme dürfte dann der weitere Verlauf durch die Schlachthausstraße machen

bis zur nächsten Kreuzung mit der Durlacher Allee und der Tullastraße.

Erste persönliche Erfahrungen auf der Neubaustrecke sind in Sachen Vorrangschaltung ernüchternd! Kaum eine Ampel, bei der die Bahn verzögerungsfrei über die Kreuzung fährt. Meistens muss die Bahn fast auf Tempo 0 km/h abbremesen, um dann ihr Signal zu bekommen, oder sie wird in den Haltestellen viel länger, als für den Fahrgastwechsel nötig, aufgehalten. Dabei kann nicht gesagt werden, welche Ampel besonders zu Verzögerungen führt. Durch die dauernden Änderungen der Ampel-Umläufe sind immer wieder andere Aufenthalte zu verzeichnen. Ein Beispiel sei noch genannt: Am Kreisel meldet sich die Bahn anscheinend immer zu spät an, so dass Wartezeiten bis zu 60 Sekunden entstehen.

Es ist zu hoffen, dass die anvisierten 10.000 Fahrgäste pro Tag die Linie nutzen, trotz der etwas abseits vom neuen Wohngebiet Südoststadt geführten Trasse. Die breite Ludwig-Erhard-Allee verhindert eine richtig gute neue Erschließung für die Bewohner. Allerdings wird der Kreativpark mit diversen Kultureinrichtungen optimal angeschlossen! Bleibt abzuwarten, ob deren Besucher dann umweltfreundlich mit der Tram anreisen, zumal das Kulturzentrum zusätzlich über die Haltestelle Tullastr. mit mehreren Linien angebunden ist!

In naher Zukunft soll auf dieser neuen Trasse zusätzlich eine neue Linie 7 verkehren, die vom Westen kommend, evtl. Daxlanden, nach Osten zur Durlacher Altstadt geführt wird.



Gemeinschaftsstand Pro Bahn & VCD; Foto: Uwe Haack

Weitere Neubaustrecken wird es wohl in absehbarer Zeit in Karlsruhe nicht mehr geben, wohl weil das Spardiktat den öffentlichen Verkehr besonders trifft und weil der Schwung der vergangenen Jahre in Karlsruhe nicht mehr zu spüren ist.

Dreißig Jahre wird nun schon die Verlängerung der Linie 2 zum neuen Wohngebiet Knielingen 2.0 geplant. Zweifel an einer baldigen Realisierung bestehen, denn die Finanzierung ist keineswegs gesichert.

Die wünschenswerte Strecke für eine neue Linie in der Pulverhausstraße steht ebenso in

den Sternen wie die Verlängerung der Linie 3 zur Haltestelle Kirchfeld und damit zur S1.

Noch weiter entfernt von jeglicher Realisierungschance sind die S-Bahn-Erschließungen der Innenstädte von Baden-Baden, Rastatt und Bruchsal.

Immerhin, eine Verlängerung in Wolfartsweiler mit Verlängerungen in die Höhenstadtteile und nach Ettlingen wird im Karlsruher Verkehrsentwicklungsplan angedacht. Verbindlich ist davon aber gar nichts und Pläne sind auch nicht in Sicht.

Gerhard Stolz

Weitere Fortschritte bei der Barrierefreiheit

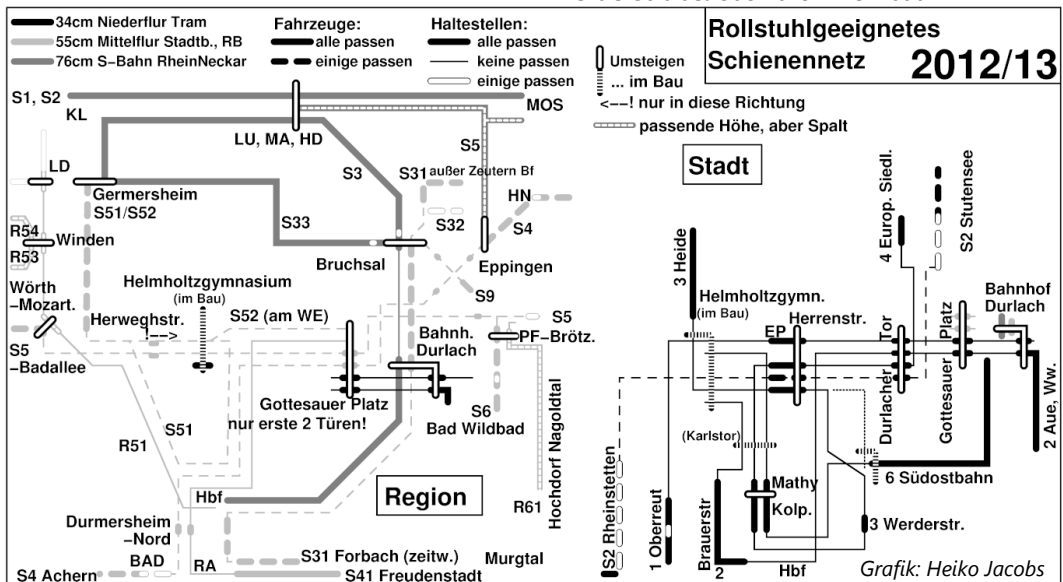
Derzeit befinden sich einige Tramhaltestellen im Umbau bzw. sind bereits fertiggestellt, die die Lage der Mobilitätseingeschränkten weiter verbessern werden:

Helmholtzgynasium: Hier wird erstmals eine auch für die S51/S52 in beiden Richtungen zugängliche Umsteigehaltestelle im Stadtgebiet erbaut, geplante Inbetriebnahme im Frühjahr 2013. Auch für Fahrten aus Richtung Wörth-Dorschberg (S5) eignet sich diese Haltestelle besser zum Umsteigen als der Gottesauer Platz: Der erhöhte Bahnsteig wird so lang wie eine Doppeltraktion sein, so dass auch bei „falscher Wagenreihung“, also einem Hochflurfahrzeug vorne, eingestiegen werden

kann. Dies kann das kurze Podest am Gottesauer Platz (s. u&v 3/11) nicht leisten.

Kolpingplatz: Bei entsprechend eingesetzten Fahrzeugen ist mit dieser erstmals eine barrierefreie Verbindung vom Hauptbahnhof zu den die Stadt durchquerenden Zweisystemlinien möglich: Mit der Buslinie 55 (wenn ein Fahrzeug mit Einstiegshilfe verkehrt) bis zum Kolpingplatz, von dort aus mit der Tram 2 zum Helmholtzgynasium oder zum Gottesauer Platz und dort dann in die Zweisystemlinien umsteigen. Dies ist zwar noch immer weit von einem funktionierenden Netz entfernt, jedoch eine spürbare Verbesserung.

Werderstraße: ebenfalls im Umbau



Karlstor, Mendelssohnplatz: werden ab Herbst gebaut und ersetzen südlich der Kreuzung die heutigen Halte auf der Nordseite.

Südostbahn: fünf neue Haltestellen, s. S. 9

Mathystraße in der Karlstraße (34 cm am Nordende), **Kolpingplatz** (... Südende) und das Provisorium **Durlacher Tor/Uni** (... erster Wagen) haben, wie schon die Herrenstraße und das Provisorium Europaplatz nicht auf ganzer Länge zweier Bahnen 34 cm Niederflurhöhe, der eventuelle andere Wagen hält an einem niedrigeren Abschnitt.

Insgesamt entsteht aber **innerstädtisch** inklusive der Linie S2 langsam ein nutzbares Netz, das ohne fremde Hilfe nutzbar ist, siehe rechte Hälfte der Graphik, wenn auch manchmal mit großen Umwegen. Um von der Tullastrasse (Linie 6) drei Haltestellen weiter nach Osten zum Bf. Durlach zu kommen, muss man Kolpingplatz oder Mathystr. umsteigen!

Auch im **regionalen Netz** der Mittelflur-Stadtbahnen mit 55 cm Höhe und einiger weiterer Linien tut sich was, siehe linker Teil der Graphik. Neben Gottesauer Platz und bald Helmholtzgymnasium entstand im Zuge des Umbaus des Elsässer Platzes **nur stadteinwärts** an der Haltestelle **Herweghstraße** ein 55-cm-Bahnsteig. Nur **stadtauswärts** soll **Maxau** erreichbar sein laut KVV-Plan, aber leider passt die Bahnsteighöhe **nicht!**

Im Netz der **S-Bahn RheinNeckar** (76 cm) kam die Strecke Gernersheim – Bruchsal hinzu (außer „Am Mantel“, s. u&v 1/12). Die Dezember 2009 eröffnete **VRN-S5** Heidelberg – Eppingen mit 2010er **VRN-S51**-Zweig nach Aglasterhausen hat zwar passende Höhen bei Halten und Bahnen, aber den Bahnen fehlt die Ausfahrstufe, so dass hier vorne der Lokführer für den **breiten Spalt** Überfahrhilfen anlegt. Am Wochenende sind aber wegen des gemeinsamen Umlaufs mit der **VRN-S2** meist Bahnen mit Ausfahrstufe unterwegs.

Die **Pfalz** ist inzwischen auch besser erreichbar. Mit neuen 55-cm-Halten der S5 und diverser Pfälzer Eisenbahnhalte, dem Einbau von Aufzügen in **Landau** und **Winden** und dem Einsatz neuer Fahrzeuge sind viele Orte mit etwas Hilfe via Umsteigen erreichbar, z. B. von Wörth-Badallee (S5) via Rampen(!) nach Wörth-Mozartstraße (Halt nur der Regionalbahn der Linie R51), wenn auch mit 20 oder

die Lösung

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


RAD+TAT
 DER KARLSRUHER RADLADEN

Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

40 min Umsteigen. Nachdem am **Hauptbahnhof** KA nun alle Bahnsteige Aufzüge haben incl. Pfälzer Bahnhof, sind auch die Regional-Expresse in die Pfalz erreichbar an den Türen am Prellbock, wo der Bahnsteig noch niedriger ist. Allerdings haben alle Züge in die Pfalz **keine** ausfahrbare Stufe, sodass ein recht **breiter Spalt** zu überwinden ist, ggfs. mit den vorhandenen Überfahrhilfen, vermutlich ebenfalls lokführerbedient.

Auf der anderen Seite wurde in den letzten Jahren die Halte der **Nagoldtalbahn** fast komplett (es fehlt Monbachtal) auf 55 cm umgebaut, so dass auch diese Strecke (ebenfalls **breiter Spalt!** S. o.) erreichbar ist mit durchgehenden Zügen Karlsruhe – Bad Wildbad und Umsteigen in PF-Brötzingen (knapper Anschluss!) oder mit Hilfe via Pforzheim Hbf, wo zwar Aufzüge eingebaut wurden, aber noch keine 55 cm hohen Bahnsteige vorhanden sind, die kommen erst noch.

Auch **Heilbronn** Hbf hat nun Aufzüge. Auch weitere DB-Regionalzüge dürften mit Hilfe nutzbar sein, Auskünfte unter 01805/51 25 12

Erich Fey, Heiko Jacobs

Barrierefreiheit in Bretten Bahnhof

Im Jahre 2000 wurde der Brettener Bahnhof saniert. Dabei wurden die Dächer saniert und die Bahnsteige auf das Niveau von 55 cm angehoben. Dies ermöglicht somit einen barrierefreien Einstieg in die mittelflurigen Stadtbahnen und die RE-Züge, welche mit Doppelstockwagen verkehren. Nach der Ausmusterung der hochflurigen Stadtbahnen könnte also zu 100 % Barrierefreiheit herrschen, gäbe es da nicht ein kleines Problem:

Beim Umbau des Bahnhofes hat man schlicht und einfach vergessen, dass Mobilitätseingeschränkte auch auf die Bahnsteige kommen sollten. So fehlen barrierefreie Zugänge zu den Bahnsteigen (bis auf Gleis 1) und auch die Blindenleitlinie in der Unterführung fehlt. Dies soll nun in ferner Zukunft nachgerüstet werden.

Letztes Jahr verschlechterte sich die Barrierefreiheit sogar noch, weil die DB eine ebenerdige Gleisquerung zurückgebaut hat, mit der wenigstens die Gleise 2 und 3 stufenlos erreichbar waren.

Die jetzige favorisierte Lösung mit Aufzügen hat allerdings gravierende Nachteile:

- Wegen der Enge des Bahnsteiges 2/3 sind Aufzüge nur unter erhöhtem Aufwand möglich, Eingriffe in die Dachkonstruktion sind wahrscheinlich unausweichlich.
- Bis zur Freigabe der Mittel wird noch eine lange Zeit vergehen.
- Die Lösung mit Aufzügen wird störanfälliger sein als ebenerdige Zugänge.

Während für Gleis 5/6 die Lösung mit Aufzügen fast unausweichlich scheint, sieht die Sache auf Gleis 2/3 schon ganz anders aus. Da auf den Gleisen 1 und 2 ausschließlich Stadtbahnen verkehren, wäre es möglich, hier ebenerdige Gleisquerungen einzurichten. Solche Lösungen bestehen auf der

Kraichgaubahn an sehr vielen Bahnhöfen, erst vor wenigen Jahren ging eine vergleichbare Lösung in Eppingen in Betrieb.

Die vorgeschlagene Mischlösung (2 ebenerdige Zugänge zu den Gleisen 1 bis 3, Aufzüge zu den Gleisen 5 und 6 sowie ein Aufzug auf Gleis 1 hätte folgende Vorteile:

- Ebenerdige Zugänge zu den Gleisen 2 und 3 könnten wegen der deutlich geringeren Kosten deutlich früher gebaut werden, auf Gleis 5 und 6 fahren bei weitem nicht so viele Züge, sodass eine verspätete Inbetriebnahme der Aufzüge provisorisch noch verschmerzbar wäre.
- Die Umsteigewege vom ZOB in Richtung Karlsruhe und Bruchsal würden sich um über 100m verkürzen.
- Die Zugänge auf Gleis 2 und 3 wären komplett ebenerdig und störungsfrei.

Als einziger Nachteil wäre zu vermeiden, dass die Umsteigewege von Gleis 2 und 3 zu den Gleisen 5 und 6 und umgekehrt sich minimal verlängern würden.

Unterm Strich wäre die vorgeschlagene Lösung aber deutlich besser für die Bedürfnisse von Mobilitätseingeschränkten geeignet als die jetzt angedachte. Wir fordern daher die Entscheidungsträger auf, dies ernsthaft zu prüfen.

Erich Fey



So nah und doch so fern: Heute muss man vom Busbahnhof bis auf Gleis 2/3 100-150m und 2 Treppen überwinden. Mit einen Übergang vor den erhöhten Bahnsteigen würde die Entfernung deutlich sinken und der Zugang wäre auch noch barrierefrei.
Foto: Erich Fey

Bretten – Kein Paradies für Radfahrer

Am 2. Oktober 2012 fand im Rahmen des monatlichen Aktiventreffens eine Exkursion in Bretten statt, um sich vor Ort ein Bild vom Zustand des Radwegenetzes zu machen. Damit wurde auch der Vorstandsbeschluss umgesetzt, einmal jährlich ein Treffen im Einzugsgebiet des Kreisverbandes durchzuführen. Nach Ettlingen und Bruchsal war nun Bretten an der Reihe, wo unser aktives Mitglied Erich Fey beheimatet und als Alltagsradfahrer mit den Gegebenheiten dort bestens vertraut ist. Mit kleiner Verspätung, die Karlsruher VCD-ler sind mit dem S4-Sprinter angereist, begann die Führung am Bahnhof. Externe Teilnehmer waren zwei engagierte Damen von den Grünen und ein ADFC-Mitglied, die alle über die Terminankündigung in der örtlichen Presse (Brettener Woche, BNN Bretten) zu uns gestoßen waren. Außerdem begleitete uns eine Redakteurin der BNN. 15 Stationen wurden zu Fuß begangen, die Erich Fey ausgewählt, fachkundig dokumentiert und kommentiert hat. Was wir dort gezeigt bekamen, hat die Karlsruher dann doch in Erstaunen versetzt und Aha-Effekte bei den Brettenern ausgelöst.

Der Fahrradverkehr hat hier praktisch keine Bedeutung, erfährt wenig Förderung, er ist im wahrsten Wortsinn eine Randerscheinung. Die Straße gehört uneingeschränkt den Autos. Selbst neu angelegte Radwege sind nicht praxistauglich, sind gefährlich und wegen der Breitenunterschreitung nicht legal. So ist auch die Verkehrsführung an einigen Stellen rätselhaft, zum Teil völlig unvollständig. Gleiches trifft auf die Beschilderung zu. Fahrradfahren in Bretten ist teils gefährlich, teils legal nicht möglich. Ein klares Konzept fehlt, vieles ist Stückwerk. Es besteht akuter Handlungsbedarf, offenbar aber wenig Interesse, etwas zu ändern. Selbst der für den Fahrradverkehr zuständige Mitarbeiter der Stadt Bretten wollte sich an unserem

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



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



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

ISBN 3-9806111-1-6

9,80 €

BUGGISCH

www.klaus-buggisch.de

Rundgang nicht beteiligen. (K)ein Trost für die Brettener RadfahrerInnen – in vielen anderen Städten ist es auch nicht besser. Dennoch, Fahrradfahren liegt im Trend, der Verkehrsanteil der Radfahrer wächst und wird auch zukünftig steigen. Die Städte und Gemeinden täten gut daran, schon heute auf diese Entwicklung zu reagieren. Uwe Haack



Hier ging's los: Bahnhof Bretten;

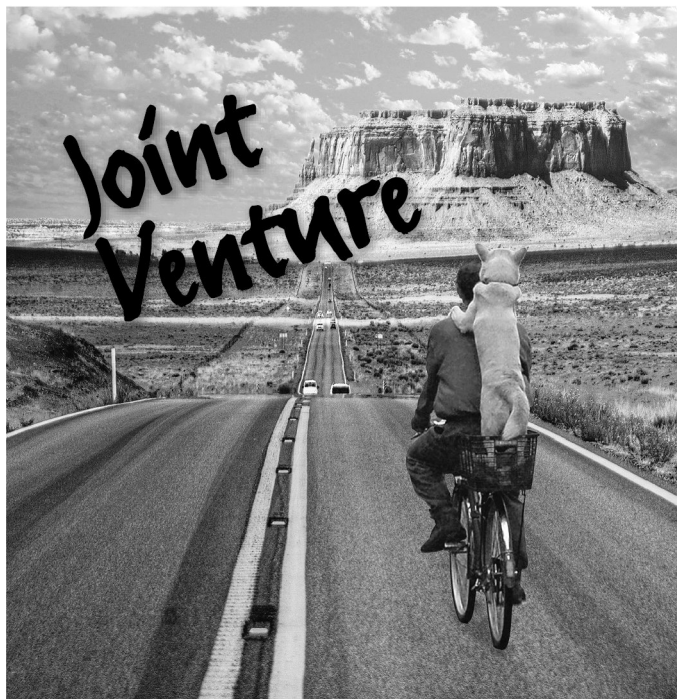
Foto: Uwe Haack / Passantin

Karlsruhe ist bald wirklich Fahrradstadt

In der Modal-Split Untersuchung des Jahres 2012, die am 12. September vorgestellt wurde, waren die Ergebnisse eindeutig:

Während der Radverkehr explosionsartig von 16% im Jahr 2002 auf 25% anstieg, sank der Autoverkehr rapide. Wurden 2002 noch 34% aller Fahrten autosteuern zurückgelegt, sind es jetzt nur noch 26%. Mit dem weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist damit zu rechnen, dass bald das Rad das Hauptfortbewegungsmittel der Karlsruher wird. Auch der Fußverkehr ist gut vertreten und liegt bei 24%. Als Wermutstropfen kann man den gesunkenen ÖV-Anteil ansehen, der von 18% auf 17% sank. Ähnliche Zahlen kamen auch aus dem Karlsruher Nachbarschaftsverband, wo zulasten des Autos der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖV gewinnen konnten. Neben dem Trend innerorts vom ÖV auf das Rad umzusteigen (dies war z. B. auch in Heidelberg zu beobachten) werden vermutlich auch die eingeschränkten Baustellenetze dazu beigetragen haben. Aus dieser Untersuchung leiten sich mehrere logische Schlussfolgerungen ab:

- Der Radverkehr sollte noch mehr gefördert werden, und Hindernisse sollten beseitigt werden. Auch in Baustellen ist dieser **immer** sicher zu führen, auch wenn dies möglicherweise zulasten des Autoverkehrs geht. Stand Mitte September gibt es auf mehreren Radrouten Baustellen, wo der Radverkehr zugunsten des Autoverkehrs nicht oder nur mangelhaft berücksichtigt wurde, z. B. in Ludwig-Erhard- und Durlacher Allee. Auch die seit einiger Zeit eingerichtete Umleitung des Radverkehrs über die Brücke der Ritterstraße ist für Radfahrer eigentlich nicht befahrbar.
- Zum Schutz des gestiegenen Fußverkehrs sollte es vermieden werden, den Radverkehr auf Gehwegen zu führen. Geh- und Radwege sollten mit noch größerer Priorität von Falschparkern geräumt werden. Gegen wild geparkte Fahrräder sollten mehr reguläre Fahrradständer, auch in den Wohngebieten, eingerichtet werden. Unser Positionsblatt zum Fußverkehr finden Sie im u&v 2/12.
- Aufgrund der Rückgänge des Autoverkehrs in Karlsruhe und Umland wirkt die Forderung



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

nach einer weiteren Autobrücke über den Rhein doch sehr weltfremd, schließlich ist mit dem weiteren Ausbau des ÖV in der Pfalz dort mit einer ähnlichen Tendenz zu rechnen.

• Der ÖV sollte sich mit höchster Priorität darum kümmern neue Kunden zu gewinnen und die alten zu halten. Dies kann z. B. durch den weiteren barrierefreien Ausbau von Haltestellen, Vergrößerung von Mehrzweckbereichen und einer Verbesserung der Tarife gelingen. Beispielsweise liegt Remchingen nur 2 km von der Karlsruher Stadtgrenze entfernt, im Busverkehr gilt der KVV aber trotzdem

nicht. Hier besteht dringend Nachholbedarf, auch die drastischen Preiserhöhungen zum Jahreswechsel gehen in die falsche Richtung. Weiter sollte die Pünktlichkeit endlich wieder verbessert werden.
Erich Fey

KVV-Pedelec-Verleih

Seit Anfang Oktober verleiht der KVV im K. am Ettlinger Tor 6 Allround- und 2 MTB-Pedelects ab 5,- €/Stunde oder 18,- €/Tag, mit Jahreskarte 40 % weniger. Mehr Infos: Flyer, Tel. 0721-6107 5850 oder kvv.de Ja

Karlsruher Oberbürgermeisterwahl 2012

Mindestens fünf Kandidaten wollen am 2. Dezember (bzw. am 16.12., wenn keiner auf Anhieb 50 % erreicht) OB Heinz Fenrich beerben, zwei davon kann man Chancen einräumen: Dem von der CDU unterstützten Ingo Wellenreuther, Stadtrat und MdB, und dem von SPD und Grünen ins Rennen geschickten und zusätzlich von KAL und Piraten unterstützten Frank Mentrup, Staatssekretär des Landes. Die anderen, darunter zwei U-Strab-Gegner, erzielen wohl maximal Achtungserfolge. Vorm Druck des u&v lagen die Antworten auf die Wahlprüfsteine der Verbände leider noch nicht vor, aber was die Verkehrspolitik betrifft, so ist von den bisher bekannten Aussagen her festzustellen, dass der Kandidat Wellenreuther bekennender Anhänger einer zweiten Autorheinbrücke und der Nordtangente ist, beides strikt abgelehnt vom VCD. Bei Mentrup findet sich im Programm zur Brücke: „Die aktuelle Planung wird von mir abgelehnt. Ich will dafür sorgen,

das die Nordtangente aus dem Bundesverkehrswegeplan herausgenommen wird ...“ Bei ka-news war aber auch von ihm zu lesen, dass die jetzige Brücke nicht reicht. Ansonsten liest sich das Programm zum Verkehr gut aus VCD-Sicht. Wellenreuthers Programm abseits der Brücke liest sich nur bei den Schlagworten gut, im Detail werden u. A. die bewährte Radspur in der Durlacher Allee und die Öffnung von Einbahnstraßen für Radler in Frage gestellt! Ähnlich der Vergleich des Umweltprogramms: eher schwach bei Wellenreuther, insbes. wenn man im Wirtschaftsteil „Bereitstellung von Gewerbeflächen“ liest, positiver bei Mentrup. Es ist daher zu vermuten, dass der Vergleich der Antworten auf die Wahlprüfsteine ähnlich ausfällt, die Sie über umverka.de/wahl online finden. Auf jeden Fall sollten Sie dort nachlesen und zu beiden Wahlterminen gehen. Immerhin wird ein OB auf acht Jahre gewählt, so schnell wird man einen Fehlgriff nicht los ...
Heiko Jacobs

Bundesdelegiertenversammlung 2012

Die Bundesdelegiertenversammlung des VCD 2012 (BDV) findet diesmal am 24./25. November in der evangelischen Akademie in **Bad Herrenalb** statt. Zentraler Tagesordnungspunkt ist die Wahl eines neuen Bundesvorstands, die alle zwei Jahre ansteht. Interessant dürften auch der Vorstandsbericht und die Berichte über die Mitgliederentwicklung und Finanzsituation sein. Als Delegierter für den Kreisverband Karlsruhe nimmt Uwe Haack teil. Am Samstag ab 20 Uhr gibt es dann einen "bunten Abend". Weitere **VCD-**

Mitglieder können an der BDV ohne Stimmrecht teilnehmen.

Der KV Karlsruhe bietet am Samstag Vormittag eine ca. 2-stündige Radtour zu positiven Beispielen im Karlsruher Radwegenetz an. Die Tour beginnt am Hauptbahnhof um 9:30 Uhr und endet um 11:20 Uhr. Der Landesverband Ba-Wü lädt zu einer Stadtbahnsonderfahrt nach Karlsruhe und Umgebung ein. Mehr Informationen gibt es auf unserer Homepage <http://www.vcd.org/vorort/karlsruhe> oder unter Telefon 0721 / 380575.

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:
6.11., 4.12., 8.1., 5.2., 5.3., 2.4., 7.5., 4.6.

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

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

28. Oktober 2012

Lust auf neues Geld? Vortrag und Diskussi-
on zum Thema Regionalgeld. Freie Waldorf-
schule Karlsruhe, 18:00 Uhr.

29. Oktober 2012

**Karlsruhe – wie weiter? Podiumsdiskussion
mit den OB-Kandidaten.** Ziegler-Saal im
„Akropolis“, Baumeisterstraße, 19:30 Uhr

7. November 2012

Yellow Cake, Filmvorführung zum Thema
Uranabbau mit anschließender Diskussion.
Luthersaal, 19:30 Uhr

24./25. November 2012

VCD-BDV in Bad Herrenalb, s. S. 15 incl.:

24. November 2012

**Positive Beispiele im Karlsruher Radwege-
netz:** VCD-Fahrradtour ab Hauptbahnhof,
9:30 Uhr bis ca. 11:20 Uhr, s. S. 15

29. November 2012

**Nationalpark Nordschwarzwald - Chancen
und Risiken:** Vortrag und anschließende Dis-
kussion. Gaststätte "Church Chill" im Kolping-
haus, 19:30 Uhr

1. Dezember 2012

**Ein neues Wir – Film über Gemeinschaften
in Europa:** Dokumentation über Ökodörfer
und ökologische Gemeinschaften. Kulturhaus
Mikado, Kanalweg, 20:00 Uhr

2. + 16. Dezember 2012

OB-Wahl in Karlsruhe s. S. 3 und 15

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

Arktisches Eis schrumpft auf neues Rekordminimum

Die mit Meereis bedeckte Fläche in der Arktis erreichte auch in diesem Jahr im Spätsommer (der nördlichen Hemisphäre) seine minimale Ausdehnung, bevor die Fläche des Meereises jahreszeitlich bedingt wieder wächst. Nach vorläufigen Auswertungen schrumpfte in diesem Jahr das arktische Meereis auf ein neues Rekordminimum (seit Beginn der Satellitenmessungen im Jahr 1979) von rund 3,41 Mio. Quadratkilometer (km²).

Die im September 2012 beobachtete Fläche des Meereises ist demzufolge etwa 18 % kleiner als das bisherige Minimum aus dem Jahr 2007. Diese Flächendifferenz ist etwa doppelt so groß wie Deutschland. Alle sechs saisonal kleinsten Flächen traten in den sechs vergangenen Jahren auf (2007 bis 2012). Im August 2012 war der Flächenverlust besonders dramatisch: Zeitweilig verminderte sich die mit Meereis bedeckte Fläche binnen 24 Stunden um eine Fläche, die Bayern plus Hessen entspricht. Gegenüber der letzten Maximalfläche des Nordwinters bedeutete dies einen Verlust von rund 11,8 Mio. km². Dieser Verlust ist um mehr als 1 Mio. km² größer, als alle bisher beobachteten jahreszeitlich bedingten Verluste.

Das Datum der geringsten Ausdehnung des Meereises wird von den beiden mit der Auswertung der Satellitendaten befassen Institutionen mit dem 13. bzw. 16. September 2012 geringfügig unterschiedlich angegeben (vorläufige Auswertung). Diese Diskrepanz lässt sich mit dem jeweils gewählten Auswerteverfahren leicht erklären: Die National Aeronautics and Space Administration (NASA) hat den 13. September nach individueller Auswertung der Messdaten eines jeden einzelnen Tages bestimmt. Wissenschaftler des „National Snow and Ice Data Center (NSIDC)“ ermittelten den 16. September auf Basis ei-

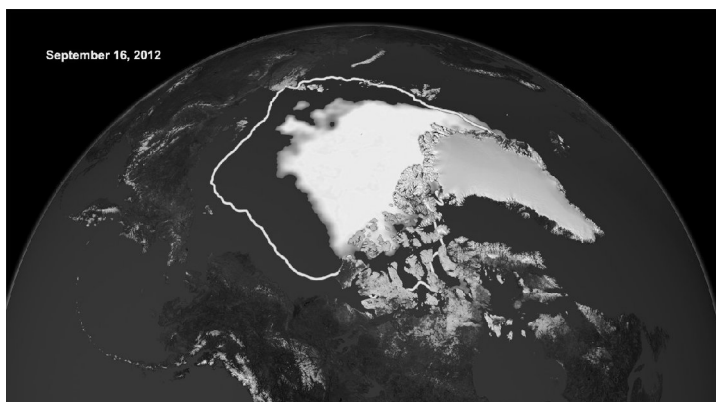
nes gleitenden Fünftagesmittels.

Dieses erneute Rekordminimum zeigt, dass das arktische Eis wesentlich schneller schwindet als prognostiziert. Damit könnte bereits in wenigen Jahrzehnten das Nordpolarmeer im Nordsommer größtenteils eisfrei sein, einzelne Klimaforscher rechnen damit bereits in weniger als einem Jahrzehnt.

Ist das arktische Meereis „systemrelevant“?

Durch das fehlende Eis im Nordpolarmeer ergeben sich zwar einige neue Chancen: Z. B. werden der Schifffahrt saisonal neue Routen ermöglicht, auch der Zugang zu neuen Lagerstätten eröffnet neue Möglichkeiten. Das Potenzial solcher Chancen verblasst jedoch im Vergleich mit den absehbar schwerwiegenden Risiken als Folge des schwindenden arktischen Eises auf das Klimasystem der Erde:

- Eine Erwärmung der Nordpolarregion kann nicht ohne Einfluss auf die Permafrostgebiete bleiben. Eine zunehmende großflächige Emission des im gefrorenen Boden gebundenen hochwirksamen Treibhausgases Methan aus den auftauenden Permafrostgebieten oder auch direkt aus dem Nordpolarmeer ist dann unausweichlich – mit wesentlichen Folgen für das globale Klimasystem.



Arktis mit der am 16. September 2012 von Meereis bedeckte Fläche (weiße Fläche), helle Linie: durchschnittliches Minimum des Meereises der Jahre 1979 bis 2010 Bild: NASA/Goddard Space Flight Center Scientific Visualization Studio <http://svs.gsfc.nasa.gov/goto?3998>

- In Meereis wird längerfristig nur weniger als ein Zehntel des Salzgehaltes von Meerwasser gebunden. Deshalb führt Meereisbildung zu einem erhöhten Salzgehalt der darunterliegenden Meerwasserschicht. Dieser erhöhte Salzgehalt (Salinität) vergrößert die Dichte des Meerwassers, was zum Absinken dieses Meerwassers führt. Die dadurch initiierte thermohaline Zirkulation bildet einen wesentlichen Antrieb der globalen Meeresströmungen, wozu auch der für Nord- und Mitteleuropa klimabestimmende Golfstrom gehört. Eine verminderte Salinität des Meerwassers im Nordpolarmeer könnte auch Eigenschaften des Golfstroms verändern – mit kaum abschätzbaren Folgen für Europa.

- Das fehlende Meereis, das bislang einen großen Teil des Sonnenlichts reflektiert (Albedo), verändert die Strahlungsbilanz der Nordpolargebiet, was zu einer tendenziell stärkeren Erwärmung des Nordpolarmeers führt. Dieser Effekt ist besonders im Nordsommer wirksam. Komplizierter sind die Zusammenhänge hinsichtlich des Wärmeaustauschs zwischen Meer und Atmosphäre in der Übergangsphase beim Wiederaufbau des Meereises während des Beginns des Nordwinters (Polarnacht). Jedenfalls könnte der Eis-Albedo-Effekt weiterhin ein wichtiger Kipp-Punkt im Klimasystem der Erde sein. Nach neueren Erkenntnissen ist diese Gefahr geringer, solange sich im Nordwinter noch wesentliche Meereisflächen ausbilden können.

Verharmlosende und irreführende Argumente

Der Zustand des arktischen Meereises vom September 2012 ist ein außerordentliches Ereignis. Trotzdem wird gelegentlich versucht, dieses Ereignis mit zweifelhaften Argumenten zu relativieren. Einige solcher Argumente werden nachfolgend diskutiert:

- *„Die Verminderung des Nordpolareises wird durch die Zunahme des Südpolareises kompensiert.“*

Dem ist nicht so, aus folgenden Gründen: Zunächst muss im Südpolarbereich unterschieden werden zwischen Meereis und Landeis. Das Volumen der Eisbedeckung des antarktischen

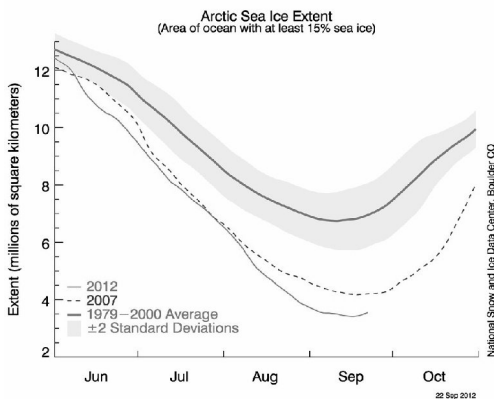
kontinents nimmt eindeutig ab. Im Gegensatz dazu nimmt das Meereis im Südpolarbereich tendenziell leicht zu (statistisch nicht signifikant). Die saisonalen Schwankungen sind sehr groß.

Demgegenüber nimmt das Meereis im Nordpolarbereich tendenziell stark ab (und zwar um ein mehrfaches der Zunahme des Meereises der Antarktis).

Folglich nimmt die Fläche des globalen Meereises (also Arktis plus Antarktis) tendenziell ab (auch hier bei großen saisonalen Schwankungen). Wegen der gegebenen Größenverhältnisse wird die minimale Fläche des globalen Meereises im Januar/Februar erreicht (Einfluss des Südsommers). Die Fläche des globalen Meereises von 15 Mio. km² wurde seit 2005 in allen Jahren (außer 2008 und 2009) unterschritten. Vor 2005 ist dies nie vorgekommen (seit Beginn der Satellitenmessungen 1979). Umgekehrt wird die maximale Fläche des globalen Meereises im Oktober/November beobachtet. Flächen von 23 Mio. km² und mehr wurden in den Jahren 1980, 1985, 1988 und 1994 beobachtet, danach wurde diese Größe nie mehr erreicht (Stand: 22. September 2012).

- *„Am 16. September 2012 herrschte in der Antarktis extremer Frost.“*

In der Tat wurde an diesem Tag an der Wetterstation Wostok (Vostok) - auch bekannt als „Kältepol“ - eine Temperatur von -83,6 °C ge-



Meereisausdehnung Arktis, Stand 22. Sept. 2012, Quelle: nsidc.org/data/seaiice_index/images/daily_images/N_stddev_timeseries.png nsidc.org/data/seaiice_index/

Wissenswertes

„**Kipp-Punkt**“ (tipping point) bezeichnet einen Vorgang, bei dem bei Überschreiten eines Grenzwertes eine relativ kleine Veränderung des Ausgangszustands eine wesentliche qualitative (evtl. sogar irreversible) Zustandsänderung bewirkt. Beispiel: Beim Erhitzen gerinnt Eiklar nach Überschreiten einer bestimmten Temperatur und wird danach auch bei sofortiger Abkühlung nicht mehr flüssig.

Obwohl **Arktis** und **Antarktis** auf den ersten Blick ähnlich erscheinen (extrem abgelegen und kalt) existieren grundlegende Unterschiede:

Das Nordpolarmeer der Arktis ist weitgehend von Landmassen umgeben. Die Antarktis ist ein von Ozeanen umgebener mit Eis überzogener Kontinent. Das führt dazu, dass auf das Meereis der Arktis wegen der trockenen Festlandsluft nur relativ wenig Schnee fällt. Ganz anders ist dies beim Meereis der Antarktis: Dort fallen wegen der feuchten Meeresluft große Schneemengen.

In der Forschung werden sowohl die **Meereisfläche** als auch die **Meereisausdehnung** verwendet. Dabei handelt es sich um zwei verschiedene Parameter (mit jeweils spezifischen Vor- und Nachteilen), die unterschiedlich ermittelt werden: Zur Ermittlung der Meereisfläche wird für jeden betrachteten Flächenabschnitt der Anteil der Eisfläche geschätzt, daraus die tatsächlich mit Eis bedeckte Fläche berechnet und diese tatsächlich mit Eis bedeckten Teilflächen aufsummiert (Meereisanteile von unter 15 % werden nicht berücksichtigt). Die Meereisausdehnung ist die Summe aller Flächenabschnitte mit einem Meereisanteil von mehr als 15 % (pragmatisch festgelegter, von NASA bzw. NSIDC verwendeter Schwellenwert). Daraus folgt, dass die Meereisausdehnung immer größer als die Meereisfläche sein muss.

messen. Die tiefste in einem September (seit 1958) gemessene Temperatur liegt dort bei $-85,6\text{ }^{\circ}\text{C}$. Darüber hinaus wurde dort am 21. Juli 1983 die bislang tiefste Temperatur weltweit gemessen: $-89,2\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Solche Messungen sagen wenig über den in der Antarktis herrschenden Klimatrend aus. Basierend auf Satellitenmessungen (1981 bis 2007) ist in großen Teilen der Antarktis eine Erwärmung eingetreten, die – wie bereits oben erwähnt – langfristig mit einer Abnahme des Landeises einhergeht. Daher ist eine solche Momentaufnahme aus der Antarktis nicht besonders aussagekräftig.

- „*Ein außergewöhnlicher Sturm hat den dramatischen Verlust an Meereis ausgelöst.*“

In der ersten Augustwoche tobte in der Arktis tatsächlich ein – im Nordsommer eher seltener – schwerer Sturm. Allerdings kann dieser Sturm das Abtauen des Meereises nicht grundsätzlich verursacht haben: Ausgehend von einem relativ hohen Eisbestand (der Anfang April 2012 in etwa dem der Jahreszeit entsprechenden Durchschnitt der Jahre 1972 bis 2011 entsprach) schrumpfte in den Folge Monaten die Eisfläche so stark, dass bereits seit Anfang Juli (d. h. lange vor dem Sturm) extrem kleine Werte erreicht wurden, die im gesamten Juli im Bereich des bisherigen Extremjahres 2007 lagen. Allerdings ist durchaus vorstellbar, dass der Sturm das ohnehin sehr dünne Meereis zusätzlich zerlegt hat und auf diese Weise zusätzliche Angriffsflächen für den Tauvorgang geschaffen hat. So könnte die bereits vor dem Sturm extrem kleine Meereisfläche zusätzlich reduziert worden sein.

Eine monatliche Zusammenfassung des lokalen und globalen Wettergeschehens (d. h. Deutschland und weltweit) kann unter <http://sonnenernte.npage.de> abgerufen werden [unter „Hauptmenü“ bitte den Punkt „2010-12-weiter-ueberdurchschnittlich-warm“ anklicken]. Jeweils im letzten Monatsdrittel werden die Daten des Vormonats zur Verfügung gestellt.

Weitere Informationen zum Thema:

<http://www.iup.uni-bremen.de:8084/ssmis/index.html>

<http://arctic.atmos.uiuc.edu/cryosphere/>
<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2012/09/arctic-sea-ice-extent-settles-at-record-seasonal-minimum/>