

# umwelt & verkehr

## Karlsruhe

ISSN 1612-2283 16. Jg.

3/18 Dez. 2018 – März 2019

30 Jahre  
VCD

**Wasser?**  
**Schienenprojekte**  
**Atomforschung**  
**Park(ing) Day**



### IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

### Inhalt:

Vorwort.....	3
Rhein ohne Wasser?.....	3
Karlsruher Bündnis gegen neue Generationen von Atomreaktoren.....	4
Wasser sparen – einmal anders!.....	6
leih.lokal und Frei_Räume:	
Zwei Ideen – Ein Ort.....	7
Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Karlsruhe – Strasbourg.....	8
Großer Wurf für den Öffentlichen Verkehr.....	9
Fahrplankonferenz 2018.....	12
Starkes Zeichen für die Verkehrswende.....	12
Kerosinregen – kein Thema für Baden-Württemberg?.....	14
Radfahren in der Region.....	15
Termine.....	16

**Fotos:** Bürgerstiftung Karlsruhe, Heiko Jacobs, Willy Pastorini, Manuel Quinting  
S. 14: Ausschnitt aus File:FuelDumpA340-600.JPG aus Wikimedia Commons vom Nutzer Bobmil42  
Lizenz: CC BY 3.0, siehe [creativecommons.org](http://creativecommons.org)

**Titelbild:** Kaum noch Wasser im Rhein, ein von mindestens zwei Extremen, die immer öfter vorkommen werden. **Foto: H. Jacobs**



**Park(ing) Day-Night:** Ohne Autos kann man die Straße Tag und Nacht gemütlicher nutzen! Siehe Bericht auf Seite 12; **Foto: Manuel Quinting**

Redaktion: Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, E-Mail: [redaktion@umverka.de](mailto:redaktion@umverka.de) Web: [www.umverka.de](http://www.umverka.de) bzw. jeweils: [verein@umverka.de](mailto:verein@umverka.de) [verein.umverka.de](http://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:

<b>Verein:</b>	☎ 0721/	Spenden: <b>IBAN</b>	(BIC)
<b>BUZO</b> <small>1974</small>	38 05 75	DE63 <b>4306 0967 7034 6752 00</b>	GENODEM1GLS
<b>Pro Bahn</b>	38 05 75	DE07 <b>3701 0050 0310 5485 00</b>	PBNKDEF370
<b>VCD</b> <small>1988</small>	38 06 48	DE29 <b>6009 0800 0000 9536 95</b>	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: 2.250, auf Circlesilk 100 % Recyclingpapier 100 g/m<sup>2</sup>, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: **Heiko Jacobs**.

## Liebe Leserinnen und Leser,

Wieder neigt sich ein Jahr dem Ende zu, gefühlt nahezu direkt von einem sehr überhitzten Dauerhochsommer in den Winter übergehend. Wird das künftig normal? Die Berichte der Klimaforscher kürzlich sollten aufrütteln, aber die Politik „kümmert“ sich scheinbar um alles andere, nur nicht um die für uns alle wichtigen Themen der Zukunft, die näher ist, als viele es wahrhaben wollen.

Brauchen wir für unsere Zukunft neue Gene-

## Rhein ohne Wasser?

Erschreckende Ausmaße hat der Regenmangel im Jahr 2018 angenommen, wie unser Titelfoto zeigt. Der Wasserstand des Rheins sank am Pegel Maxau in diesem Herbst auf unter 3,15 m und erreichte damit den niedrigsten Wert seit 1972. Da das Niedrigwasser schon über Monate andauerte und bereits im Sommer herrschte, ergeben sich offensichtliche Folgen vor allem natürlich für den Fluss als Lebensraum: Unter der Aufheizung im Sommer leiden insbesondere die Fische, die oberhalb bestimmter Temperaturen nicht mehr leben können. Der Mensch verschärft die Situation, indem Rheinwasser zur Kühlung von Kraftwerken und Industrieanlagen entnommen und einige Grad wärmer wieder eingeleitet wird. Die Allgemeinheit merkt von dem Mangel meist wenig. Dieses Mal wirkt er sich jedoch erstmals signifikant auf die Heizöl- und Benzinpreise aus, da die Binnenschiffe, die vielfach Öl und Erzeugnisse der Raffinerien transportieren, weniger Ladung aufnehmen dürfen, um nicht auf Grund zu laufen. Entscheidend aber ist, dass flächendeckend Wasser fehlt, sei es für die Natur, die unter einer Grundwasserabsenkung leidet, sei es für uns Menschen, da wir daraus unser Trinkwasser gewinnen und mit Hilfe der Landwirtschaft regionale Lebensmittel erzeugen. Die Stadt Karlsruhe meldete Anfang Oktober, dass sie rund 700 Bäume fallen wird, 50 mehr als im Vorjahr, da vermehrt Bäume, vor allem neu gepflanzte, den Hitzestress nicht überlebt haben.

Einige entgegnen nun, dass es doch erst im Frühjahr Hochwasser gegeben hätte. Das ist aber nur die zweite Seite der einen Medaille

rationen von Atomkraftwerken? Eigentlich nicht (S. 4)! Besser wäre es, man würde mal über nicht direkt sichtbaren Wasserverbrauch nachdenken (S. 6), wie man eh schon produzierte Sachen effektiver ausnutzt (S. 7), den öffentlichen Verkehr ausbaut (S. 8 u. 9), öffentliche Räume statt Parken umnutzt (S. 12), Radverkehr fördert (S. 15) und was gegen Kerosin von oben macht (S. 14).

Für dieses bunte und wichtige Themenbündel wünschen wir eine angenehme Lektüre!



*20.10.18: Fast könnte man meinen, man könne bald den Rhein zu Fuß überqueren ... Fotos: Heiko Jacobs*



*Das Fundament der 1. Rheinbrücke (1938) wird sichtbar.*



*Hochwasser (6.1.18) ist dabei kein Gegenargument, sondern nur die zweite Seite derselben Medaille:*

„Klimawandel“. Mehr Wärme bedeutet auch mehr Energie in der Atmosphäre und damit sind auch mehr Starkregenereignisse und stärkere Stürme möglich, wenn nicht gerade Dürre herrscht. Das „normale“ Wetter wird seltener, das extreme dagegen häufiger. Aus anderen Sommern kennt man ja Wochen, wo es kaum Tage ohne Gewitter gab.

Die Konsequenz liegt eigentlich auf der Hand: Klimaschutz muss endlich oberstes Ziel sein. Die Folgen des Klimawandels betreffen am Ende uns alle.

Johannes Meister, Heiko Jacobs

# Karlsruher Bündnis gegen neue Generationen von Atomreaktoren

ATOMFORSCHUNG  
IN DEUTSCHLAND



Im Herbst 2017 hat sich im Anschluss an die 3. Karlsruher Atomtage eine neue Gruppe gebildet, die sich als Teil der bundesweiten Bewegung für den vollständigen Ausstieg aus der industriellen Atomenergie auf einen besonderen Punkt konzentriert: Das ‚Karlsruher Bündnis gegen neue Generationen von Atomreaktoren‘.

Worum geht es in diesem Bündnis, in dem neben Einzelpersonen die Anti-Atom-Initiative Karlsruhe, attac – Karlsruhe, der BUND Mittler Oberrhein und Karlsruhe, die BI Müll und Umwelt Karlsruhe, die Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet (BUZO), DIE LINKE KV Karlsruhe, der IPPNW Deutschland (International Councilor Dr. Helmut Lohrer), die Initiative gegen Militärforschung an Universitäten, der Initiativkreis Energie Kraichgau, Die Grünen KV Karlsruhe, sowie Sylvia Kotting-Uhl (MdB BÜNDNIS 90/Die Grünen) mitarbeiten?

Das Thema ‚Atomenergie in Deutschland‘ ist für viele eigentlich erledigt – die Abschaltung aller Reaktoren bis 2022 ist ja beschlossene Sache.

Also alles in trockenen Tüchern? Leider nein!

Nach wie vor wird in Deutschland Uran angereichert, werden Kernbrennelemente hergestellt und damit in Deutschland und international AKWs am Laufen gehalten. [1] Zusammen mit dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) betreibt der französische Atomkonzern Framatome (frühere AREVA) eine Fortbildungseinrichtung – die ‚Framatome Professional School‘. [2]

Insbesondere aber sind Einrichtungen in Deutschland in die Entwicklung neuer Atomreaktoren eingebunden – und diese Arbeiten sind auf deutscher Seite in Karlsruhe konzentriert: Eine Reihe von Instituten am KIT [3] sowie das Joint Research Center Karlsruhe (JRC) der Europäischen Union [4] arbeiten der Entwicklung von ‚Atomreaktoren der 4. Generation‘ [5] zu.



*Nahe dran! Links hinter dem Schlossturm in 27 km die zwei Kühlwassertürme in Philippsburg, rechts am Bildrand in 10 km der Wasserturm/Kamin des ehem. Forschungszentrums Karlsruhe, heute KIT; Foto: H. Jacobs*

## Worum geht es dem Karlsruher Bündnis?

**Die Forschung und Entwicklung für Atomreaktoren der 4. Generation hebelt den Ausstieg aus der Atomenergienutzung in Deutschland und anderswo aus. Das in Karlsruhe favorisierte Reaktorkonzept birgt zudem eine Reihe von Risiken, die es bei den bisherigen Atomreaktoren der Generationen 1 bis 3 so nicht gab:**

- Über die Verwendung von Thorium als Beigabe zu den Kernbrennstoffen wird das atomwaffenfähige Uran-Isotop 233 erzeugt. Dieses lässt sich ohne großen technischen Aufwand hochkonzentriert separieren. [6]
- Damit wird der Bau von Atomwaffen wesentlich einfacher. Bis heute ist es notwendig, das atomwaffenfähige Uran-Isotop 235 durch komplexe Prozesstechniken zur Anreicherung aus natürlichen Uranvorkommen zu gewinnen. Diese Hochtechnologiehürde würde mit den neuen Atomreaktoren komplett entfallen.
- Die neuen Reaktoren sollen als kleine, modulare Einzelreaktoren in ‚Containergröße‘ gebaut und so global verkauft werden.
- **Damit würde der Weiterverbreitung von Atomwaffen, der Proliferation, Tür und Tor geöffnet.**

## Unsere Zielsetzungen

Als Teil der Bewegung für einen umfassenden Ausstieg aus der zivilen und militärischen Atomenergienutzung arbeitet das Karlsruher Bündnis gezielt zu Forschung und Entwicklung für Atomreaktoren der 4. Generation mit folgenden Zielen:

Die Aktivitäten zum Bau der Atomreaktoren der 4. Generation, die damit verbundene Gefahr der Proliferation und die Unterstützung durch Forschungseinrichtungen in Deutschland müssen umfassender bekannt werden, damit sich ein breiter gesellschaftlicher Widerstand hiergegen entwickeln kann.

Die staatliche Unterstützung der Forschung zu neuen Reaktoren durch die Bundesregierung, auch über EURATOM, sowie die Landesregierung über Betriebserlaubnisse und Forschungsetats muss eingestellt werden.

Die so freiwerdenden Mittel sind beispielsweise für verstärkte Forschungen im Bereich Erneuerbarer Energien und Energiespeicherung zu verwenden.

Das KIT und das JRC müssen die Forschung zu Themenstellungen im Zusammenhang mit Atomreaktoren der 4. Generation aufgeben.

**Wer sich zu den genannten Themen einbringen möchte, ist herzlich zur Mitarbeit eingeladen. Das Bündnis trifft sich in der Regel einmal im Monat, Kontakt: GegenGeneration4@anti-atom-ka.de**

Volker Behrens

### Hinweise und Quellen:

[1] Die Advanced Nuclear Fuels GmbH, Lingen ist eine 100%-ige Tochter des Framatome-Konzerns (ehemals AREVA). Seit mehr als 40 Jahren werden am Standort Lingen (Niedersachsen) Kernbrennstäbe für Atomreaktoren gefertigt. <http://de.aveva.com>

Die Anreicherung von Uran für diese Brennstäbe erfolgt durch die URENCO Deutschland GmbH, Gronau. [www.urencogroup.com](http://www.urencogroup.com)

[2] Eingebunden in das Institut für Kern- und Energietechnik (IKET) des KIT ist die 'Framatome Professional School (FPS)', die einen wichtigen Beitrag zum Weiterbetrieb der Atomkraftwerke leistet. [www.iket.kit.edu/138.php](http://www.iket.kit.edu/138.php) und [www.fps.kit.edu/](http://www.fps.kit.edu/)

[3] Am KIT arbeiten folgende Institute und Einrichtungen zum Thema Kernenergie:

- Institut für Kern- und Energietechnik (IKET)
- Institut für Neutronenphysik und Reaktortechnik (INR)
- Institut für Fusionstechnologie und Reaktortechnik (IFRT)



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

Crêpes\*  
 süß + herzhaft

Tee  
 spezialitäten

Säfte  
 frisch gepresst

Partyservice  
 \*auf Wunsch vegan

**BIO**  
 in der Wertschöpfungskette  
 zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

- Institut für Nukleare Entsorgung (INE)
- Untersuchungen im Umfeld der Atomkraft hat auch durchgeführt: Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS)

Insbesondere beteiligt sich das KIT und das JRC (siehe [4]) im Rahmen des EU-Horizon 2020 Euratom-Projektes SAMOFAR (Safety Assessment of the Molten Salt Fast Reactor) an der Entwicklung der schnellen Flüssigsalz-Reaktoren. [www.samofar.eu](http://www.samofar.eu)

[4] Das JRC Karlsruhe (früher: Institut für Transurane (ITU)) auf dem Gelände des Campus Nord arbeitet offiziell zur Sicherheit von Atomreaktoren [ec.europa.eu/jrc/en/about/jrc-site/karlsruhe](http://ec.europa.eu/jrc/en/about/jrc-site/karlsruhe) De facto allerdings auch an Brennstoffen für neue Generationen von Atomkraftwerken (siehe z. B. JRC-Konferenzbeiträge, June 2017, Yekaterinburg (Russland)).

[5] Diese Arbeiten finden insbesondere im FMR-Labor (Fuels and Materials Research) statt. [ec.europa.eu/jrc/en/research-facility/open-access/calls/relevance/2018-1-RD-ActUSLab-FMR](http://ec.europa.eu/jrc/en/research-facility/open-access/calls/relevance/2018-1-RD-ActUSLab-FMR)

[6] Th. Partmann: „Atomwaffen aus Thorium?“, 3. Karlsruhe Atomtage, [www.atomtage.de/wp-content/uploads/2017/07/ThomasPartmann-Neuartige-Thoriumreaktoren-und-deren-Risiken-Zusammenfassung.pdf](http://www.atomtage.de/wp-content/uploads/2017/07/ThomasPartmann-Neuartige-Thoriumreaktoren-und-deren-Risiken-Zusammenfassung.pdf)

## Wasser sparen – einmal anders!

Warum ein Artikel über Wassersparen? Viele mögen erst einmal denken, dass sie keine Wasserverschwender sind. Das ist vordergründig auch richtig. Der Tagesverbrauch der Deutschen liegt mit ca. 125 Liter (l) pro Kopf seit Jahren im europäischen Mittelfeld. Wo kann man da noch viel sparen? Dass Wasser sparen immer wichtiger wird, können wir durch unseren trockenen Jahrhundertssommer zurzeit anschaulich erleben.

Es gibt einen ganz anderen Wasserverbrauch, der im Alltag vielen nicht bewusst ist. Er tritt nicht bei uns Zuhause auf, sondern bei der Erzeugung unserer Lebensmittel und anderer Konsumartikel des täglichen Lebens. Er nennt sich virtueller Wasserverbrauch oder wird auch als Wasserfußabdruck bezeichnet. Ist der denn so wichtig im Vergleich zu meinen 120 l/Tag? Leider ja und das werde ich nachfolgend erläutern.

Die private Wassernutzung macht nur einen kleinen Teil des Gesamtverbrauchs aus. Pro Verbraucher ergeben sich ca. 1200 l, was dem zehnfachen Wert des sichtbaren Verbrauchs entspricht. Wie kommen diese mit fast 1100 l pro Tag doch recht hohen Werte zustande?

Betrachten wir zunächst einmal die Lebensmittel. Hier schlagen logischerweise die modernen Erzeugungsmethoden in Landwirtschaft und verarbeitender Industrie zu Buche. Die nachfolgenden Werte wurden übrigens in aufwändigen Berechnungen von der UNESCO ermittelt.

Mein „Lieblingsungetränk“, die Milch (ich habe darüber schon in einer früheren Ausgabe berichtet), hat pro erzeugtem Liter einen Wasserverbrauch von 1000 l. Dieser setzt sich hauptsächlich aus der Erzeugung des Futters für die Kühe, des Wassers, welches sie trinken und der Weiterverarbeitung bei Transport und Molkerei zusammen. Beim Folgeprodukt, dem Käse, verzehnfacht sich der Wert mit 10.000 l/kg, weil für 1 kg Käse 10 l Milch benötigt werden.

Wie sieht es beim Fleisch aus? Bekannt sind ja schon die hohen Energieverbräuche. Fast 30 % der eisfreien Erdoberfläche dienen der Viehwirtschaft, ein gutes Drittel aller Nutz-

pflanzen wird an Tiere verfüttert, 15.500 l Wasser werden benötigt, um 1 kg Rindfleisch zu erzeugen. Bei Schweinefleisch sieht es mit 4800 l/kg schon besser aus. Trotz dieses Aufwands trägt Fleisch nur mit 18 % zur weltweiten Kalorienzufuhr des Menschen bei.

Wer es lieber vegetarisch möchte und zur Kartoffel greift, muss den recht hohen Wert von 900 l/kg akzeptieren. Diese Zahl kommt vor allen Dingen durch den hohen Anteil von Importware aus Nordafrika im Winter und Frühjahr zustande. Hier fallen hohe Wasserkosten beim Anbau an. Wer Saisonkartoffeln aus Deutschland kauft, liegt um einiges besser. Wer richtig Wasser sparend essen möchte, sollte zu Möhren (131 l/kg) und Tomaten (184 l/kg) greifen.

Bei Erdbeeren gibt es ein Problem. Zwar ist der Wasserverbrauch mit 276 l/kg relativ niedrig, aber da sie außer im Sommer meist aus Spanien zu uns kommen, entsteht beim Anbau in Südspanien durch teilweise illegale Wasserentnahmen aus dem Naturschutzgebiet „Coto de Donana“ ein großer ökologischer Schaden. Am besten sollten wir möglichst nur regionale und saisonale Lebensmittel kaufen. Und möglichst unverpackt, weil auch die oft unnötigen Plastikschaalen und Folien mit hohem Wasserverbrauch hergestellt werden.

Zuletzt möchte ich noch drei Beispiele von gängigen Konsumartikeln erwähnen:

1. Computer. Ein PC schlägt mit sehr hohen 20.000 l zu Buche. Vor allem beim Abbau der wertvollen Rohstoffe fallen hohe Wassermengen an. Schon ein einzelner Chip (elektronischer Baustein) „enthält“ 32 l Wasser.
2. Jeans. Hier fallen im Durchschnitt weltweit 11.000 l/kg Kleidung an.
3. Autos. Von der Rohstoffgewinnung bis zur Endmontage werden ungeheure 400.000 l benötigt. Umso verantwortungsloser ist die zur Zeit laufende Umtauschkampagne zu Diesel-PKWs der Bundesregierung.

Aktueller Link: [www.wwf.de/2018/august/wassernotstand-im-supermarkt/](http://www.wwf.de/2018/august/wassernotstand-im-supermarkt/)

## leih.lokal und Frei Räume: Zwei Ideen – Ein Ort

Am 6. Oktober 2018 kehrte neues Leben in die Räume der ehemaligen Metzgerei Bäbler, Gerwigstraße 41 ein: Zwei neue Projekte gehen an den Start, die Teilen und bürgerschaftliches Engagement leichter machen. Sie werden von der Bürgerstiftung Karlsruhe getragen, wurden initiiert durch ihre Vorsitzende, Frau Cornelia Holsten, und schließlich ermöglicht durch tatkräftiges Engagement Karlsruher Mitbürger.

Im **leih.lokal** können endlich die Dinge, die monatelang in so manchen privaten Haushalten in Regalen und Schränken auf ihren Einsatz warten, nutzbringend allen zur Verfügung gestellt werden. Die Bürgerstiftung Karlsruhe hat hierzu einen „Leihladen“ eingerichtet, in dem die Kunden die unterschiedlichsten Dinge und Gerätschaften aus den Bereichen Heimwerker, Haushalt, Kinder und Freizeit gegen ein Pfand ausleihen können. Werden die Dinge in einwandfreiem Zustand innerhalb der vereinbarten Zeit zurückbringen, entstehen keine Kosten. Mit einer Spende kann man den Leihladen jedoch freiwillig unterstützen. Auch hinsichtlich der angebotenen Gerätschaften lebt dieses Projekt von der Unterstützung derer, die längst festgestellt haben, dass es am Ende mehr belastet als nützt, wenn man für jede eventuelle Problemlösung das passende Gerät vorhält. Das Projekt ist auf funktionstüchtige Sachspenden angewiesen, wobei jedoch Kleidung, Bücher, Spielzeug und digitale Medien nicht angenommen werden. Dafür stehen bereits heute andere Lösungen zur Verfügung. Es

können bis zu 3 Gegenstände gleichzeitig für einen Zeitraum von 8 Tagen ausgeliehen werden. Bei Bedarf kann diese Frist individuell verlängert werden.

Auf der Homepage des leih.lokal finden Interessierte die Vielfalt des Angebots, das von 170 auf 800 Artikel erweitert werden soll, wie auch die detaillierten Leih-Bedingungen: [leihlokal.buergerstiftung-karlsruhe.de](http://leihlokal.buergerstiftung-karlsruhe.de)

Mit dem Projekt **Frei Räume** stellt die Bürgerstiftung Räume für Gruppen und Initiativen in Form eines „Mitmachladens“ zur Verfügung. Sie bietet damit Möglichkeiten, im Miteinander neue Wege zu finden, gemeinsames zu schaffen. Dabei können Räumlichkeiten für bürgerschaftliches Engagement genutzt werden, sofern die Zwecke den gemeinnützigen Zielen der Bürgerstiftung entsprechen. Nur bei einer kommerziellen Nutzung wird eine Raummiete erhoben.

Die Stadt Karlsruhe hat das Projekt in der Karlsruher Oststadt im Projekt-Wettbewerb Nachhaltigkeit „Unsere Zukunft – Dein Projekt“ ausgezeichnet. Die BUZO wünscht dem Projekt viel Erfolg!

Wer Dinge hat, die auf neue Aufgaben warten oder wer Räume benötigt, um ein gemeinnütziges Ziel zu erreichen, wendet sich bitte an Frau Holsten oder Herrn Ackermann. Die Kontaktdaten finden sich auf der oben genannten Homepage.

Derzeitige Öffnungszeiten (Stand: 6.10.2018):  
Mo, Do, Fr 15 – 19 Uhr, Sa 11 – 16 Uhr

Johannes Meister



Blick ins leih.lokal; Fotos: Bürgerstiftung Karlsruhe



Leihladen in der Oststadt, Gerwigstraße 41

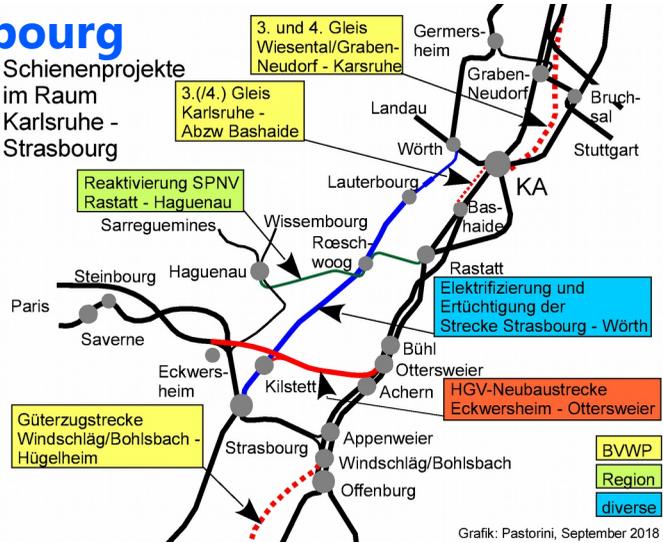
# Ausbau der Schieneninfrastruktur im Raum Karlsruhe – Strasbourg

Am 10. September fand ein Runder Tisch über den Schienenwegebau im Raum Karlsruhe – Strasbourg statt, um entsprechende Projekte voranzubringen. Es ist zu begrüßen, dass auch aus der Region heraus Anstöße gegeben werden, um die örtlichen Schwachstellen im europäischen Eisenbahnnetz auszumerzen. Es fällt jedoch eine starke Fokussierung auf die Appenweierer Kurve auf, mit deren Ausbau kein allzu großer Effekt ermöglicht wird. Ihre Eingleisigkeit, der relative enge Radius und die niveaugleichen Anschlüsse an die Rheintalbahn sowie die Kurve nach Offenburg wirken sich leistungshemmend aus, aber auch bei bestem Ausbau des Knotens Appenweier und der Strecke nach Kehl auf 200 km/h lässt sich die Fahrzeit von Karlsruhe nach Strasbourg damit um allenfalls ca. 2 min verkürzen. Das darf man nicht gering achten, aber der Hebel ist hier an der falschen Stelle angesetzt.

Alternativ stand und steht auch immer wieder die Wintersdorfer Brücke in der Diskussion. Mit zugehörigen Maßnahmen, die von Rastatt über Haguenau hinaus bis nach Steinbourg reichen, kann man die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Paris um mehr als 10 Minuten verkürzen. Hierfür sind ca. 62 km teilweise zu reaktivierende Ausbau- sowie komplette Neubaustreckenabschnitte erforderlich, wogegen sich die Maßnahmen im Raum Appenweier – Kehl auf etwa 15 km beschränken.

Eine wirksame und tragfähige Lösung ist jedoch in der deutsch-französischen **Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992** vorgezeichnet. Artikel 5, Absatz 4 besagt: „Die Vertragsparteien treffen im übrigen im Rahmen ihrer Befugnisse Vorsorge für die spätere Realisierbarkeit einer Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecke nördlich von Strasbourg.“ Für den Weg über Strasbourg selbst wird keine konkrete Angabe gemacht, nur: „Auf deutscher Seite wird die Verbindung

## Schienenprojekte im Raum Karlsruhe - Strasbourg



Grafik: Pastorini, September 2018

Kehl zur Schnellbahnstrecke Karlsruhe – Basel bei Appenweier hergestellt ...“ (Artikel 5, Absatz 1(2)), was erfüllt ist.

Das Ende der LGV Est (Ligne à grande vitesse Paris – Strasbourg) bei Eckwersheim ist demgegenüber exakt so gestaltet, dass die Strecke in Richtung Ottersweier in gerader Richtung fortgesetzt werden kann, wogegen in Richtung Strasbourg zwei Verbindungskurven mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h hiervon abzweigen. Die Verlängerung nach Ottersweier hätte eine Länge von knapp 32 km, weniger als die via Wintersdorf zusätzlich noch erforderlichen Neubaustreckenabschnitte, und verkürzt die Fahrzeit von Karlsruhe nach Paris *mehr als jede andere Variante*.

Ein Verbindungsbogen bei Kilstett zur Strecke Strasbourg – Wörth sicherte auch die kürzeste Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Strasbourg; der notwendige Ausbau der Strecke Strasbourg – Wörth (*leistungsfähige Umleitungsstrecke*) wie auch die nah- bzw. regionalverkehrsorientierte Reaktivierung Rastatt – Haguenau blieben unabhängig davon realisierbare Projekte, letzteres auch für eine regionalverkehrsbasierte umsteigefreie Verbindung Karlsruhe – nördliches Elsass – Strasbourg.

Willy Pastorini

# Großer Wurf für den Öffentlichen Verkehr

## Eine Antwort auf die Mitteilung des KVV „Gelingt der große Wurf“, BNN 13.8.2018

Ein wichtiges Ziel von PRO BAHN ist es, mehr Fahrgäste für den ÖV zu gewinnen. Denn ÖV ist Daseinsvorsorge und ein Beitrag zum Umweltschutz in all seinen Facetten (weniger Flächenverbrauch, weniger Zersiedelung, weniger Trennwirkungen, höhere Sicherheit, weniger Lärm, bessere Luftqualität) und sollte nicht ein Minimum an Komfort bieten, sondern ein Maximum. Ein nicht zu unterschätzendes Argument ist, dass das Zusammenleben der Menschen durch den ÖV gefördert wird.

Die Förderung des MIV steht diesen Zielen im Wege! Egal mit welchem Antrieb, die Konkurrenz des MIV verschlechtert das mögliche gute ÖV-Angebot.

PRO BAHN bemüht sich daher um eine Veränderung des Modal-Split, d. h. mehr Bahn und gleichzeitig weniger Autoverkehr.

## Ein Schritt zum großen Wurf muss heißen: Werbung für den öffentlichen Verkehr:

Es muss mit allen Mitteln versucht werden, die Stimmung zugunsten des ÖV zu drehen. In den Köpfen der Bevölkerung und aller Vertreter von Einrichtungen muss der öffentliche Verkehr, Bahn, Bus, Straßenbahn, U-Bahn usw., einen deutlich größeren Raum einnehmen. Um dies zu erreichen, sollte von öffentlicher Seite eine dauerhafte Kampagne gestartet werden. Gleichzeitig ist es besonders wichtig, die Verkehrsunternehmen großzügig mit finanziellen Mitteln auszustatten. Wirtschaftliche Betriebsform darf nie zu Lasten der Fahrgäste gehen, d. h. es darf nicht so gespart werden, dass es der Fahrgast spürt oder noch schlechter, dass Fahrgäste dem ÖV den Rücken zuwenden oder potenzielle Fahrgäste abgehalten werden den ÖV zu nutzen.

Es kann nicht sein, dass bei den Problemen des Kfz-Verkehrs nur auf die Dieselabgase geschaut wird. Die Themen Landschaftsverbrauch und innerstädtischer Flächenverbrauch sind von viel größerer Wichtigkeit, denn sie bleiben bei der Lösung des Abgasproblems – der keine technischen, sondern Hindernisse der Akzeptanz, dass sie bezahlt

werden muss, entgegenstehen – fortbestehen.

Reiseanbieter müssen ermutigt und darauf hingewiesen werden, dass es auch Bahnen gibt. Es kann nicht sein, dass bei fast allen Reisen, Ausflügen, Veranstaltungen u. v. m. die Anreise mit dem Auto oder Flugzeug angeboten wird und gleichzeitig immer wieder Hinweise auf Parkplätze gemacht werden. Der ÖV wird dagegen stiefmütterlich behandelt! Dazu muss sich einiges ändern.

## Tarifmaßnahmen:

Ein u. E. völlig ungeeignetes Beispiel ist die Diskussion, ob die Scool-Card zukünftig in ihrem Geltungsbereich eingeschränkt werden soll. Das hätte geradezu einen gegensätzlichen Effekt. Wir erinnern an die Einführung der Umweltkarte in den frühen 1980er Jahren. Argumente für diese waren damals der günstige Preis als Netzkarte, die Übertragbarkeit, die Mitnahmeregelung. Alles, was zur Vereinfachung beitrug. Der Erfolg stellte sich ein. Ähnliche Argumente wurden für die Einführung der Scool-Card genannt. Aber leider bekamen allmählich wieder die Sparverwalter die politische Oberhand, so dass von der Umweltkarte nichts mehr übrig blieb. Noch nicht einmal mehr deren Name. Richtig ist, dass durch Einführung des KVV zehn Jahre später die Tarifstruktur einfacher und übersichtlicher wurde.

Notwendig wäre die Erweiterung der Angebote im Bereich Zeitkarten, um noch mehr Menschen an den ÖPNV in der Region zu binden. Für alle Gäste der Stadt sollte automatisch eine Netzkarte für drei Tage ausgegeben werden. Auch Fahrten zu Veranstaltungen sollten grundsätzlich im Eintrittspreis enthalten sein. Oder es gibt Ermäßigungen bei der Vorlage einer KVV-Karte, auch wenn dies für viele Netzkarteninhaber unbedeutend ist. Vielleicht schafft es der Einzelhandel, statt Erstattung der Parkgebühren, bzw. kostenlosem Parken, einen Anteil der Reisekosten zu übernehmen.

Interessant wären mehr verbundübergreifende Angebote auch mit Frankreich; vergleiche die Vorschläge der Initiative Trans-PAMINA, bei der PRO BAHN Mitglied ist.

## Netzgestaltung und Netzerweiterung:

Nach Inbetriebnahme der U-Bahn muss das ÖV-Angebot im Verbundbereich wesentlich besser werden. Die Vorteile der U-Bahn, z. B. kürzere Reisezeiten, müssen ausgespielt werden. Wo die U-Bahn wegen ihres eingeschränkten Netzes kein Angebot machen kann, muss weiterhin die Straßenbahn das Angebot übernehmen. Deshalb brauchen wir weiterhin oberirdische Gleise in der Kaiserstraße. Nur damit können auch alle Fahrwünsche befriedigt werden.

Die Aufgabe des KVV und seiner Träger muss sein, den ÖPNV regelmäßig zu verbessern, d.h. mehr Fahrangebote vor allen Dingen dort, wo keine guten Angebote bestehen. PRO BAHN listet deshalb Vorschläge für Netzerweiterungen auf, die teilweise auf bestehenden Gleisen verwirklicht werden können, teilweise aber auch Neubaumaßnahmen erfordern oder bei denen es offen bleibt, welches System zum Einsatz kommt.

Wenn man den Anforderungen der Gegenwart und der Zukunft gerecht werden will, ist es klar, dass immer wieder mögliche Verbesserungen im Netz in Angriff genommen werden müssen und nicht auf die lange Bank geschoben werden sollten. Unsere wichtigsten Vorschläge sind in der Liste rechts dargestellt.

## Fahrkomfort und subjektives Empfinden, gefühlte Attraktivität:

Es ist wichtig, dass die Reisezeiten mit dem ÖPNV verkürzt werden. Die Abläufe einer Beeinflussung an Lichtsignalanlagen (LSA) müssen einen glatt verlaufenden Fahrtverlauf der beeinflussenden Bahn sicherstellen; Gegenteiliges ist heute der Fall. Bei vielen Ampeln wird die Bahn nach Anmeldung „A“ viel zu spät in den LSA-Umlauf einprogrammiert. Das Ziel sollte sein, für die Bahn rechtzeitig freie Fahrt zu schalten. Gegenwärtig wird die Bahn häufig zum Abbremsen, sogar bis zum Stillstand, gezwungen, statt ungebremst die Kreuzung passieren zu können. PRO BAHN setzt sich schon lange dafür ein, dass der ÖV an Ampeln bevorrechtigt wird. Dies würde die Reisezeiten verkürzen und gleichzeitig ein subjektiv positives Gefühl bei den Fahrgästen verursachen. Möglicherweise könnte bei einigen Linien der eine oder andere Umlauf eingesparrt werden.

Noch unattraktiver ist die Ampelsteuerung beim Busverkehr. Zwar gibt es auch dort an einigen LSA eine Anmeldung „B“, diese funktioniert aber als direkte Freigabe selten. Eher wird die parallele Grünphase verlängert. Ein „Großer Wurf“ wäre es, auch die Ampeln für den Busverkehr zu optimieren.

Bushaltestellen werden immer noch als Buchten gebaut, obwohl es bereits seit mehr als dreißig Jahren Konsens ist, nur noch Kaps zu bauen oder straßenbündig zu halten. Die jüngste „Bausünde“ dieser Art hat man in der Ottostraße getätigt. Dort wurden die Haltestellen zwar barrierefrei gestaltet, leider aber mit Buchten. Die Behinderungen der Busse durch den MIV sind deshalb dort an der Tagesordnung.

Auch bei Baumaßnahmen muss sich einiges tun. Wird eine Baustelle eingerichtet, steht selten der Fahrgast im Mittelpunkt. Vielmehr drängt sich der Eindruck auf, dass möglichst der Betrieb eingestellt wird, um ungestört und lange bauen zu können. Wie es dem Fahrgast ergeht, ist offensichtlich zweitrangig. Es gibt viele negative Beispiele. So wurde fast im gesamten Monat August das Durlacher Tor vollkommen abgehängt, ebenso die Haltestelle Hauptfriedhof in Richtung Innenstadt. Haltestellen-, Fahrgastraum- und Sitzgestaltung beeinflussen das Komfortempfinden ebenfalls. Sehr unangenehm fallen die ergonomischen Sitze auf, die aus Brandschutzgründen frühere Sitzgenerationen ablösen, ebenso die zahllosen Sichtbehinderungen der jüngsten Fahrzeugbaureihen und die Behinderung der freien Sicht nach außen durch Werbung auf den Fenstern. Werden neue Fahrzeuge beschafft, sollte die Fahrgastfreundlichkeit an erster Stelle stehen. Auch dies wäre ein Beitrag, um mehr Fahrgäste zu gewinnen.

## Paradigmenumkehr

Nicht der ÖV-Nutzer darf bemitleidet werden, sondern der Autonutzer. ÖV ist für alle Bevölkerungsgruppen da, nicht nur für Captive Riders (ohne Alternative zum ÖV), siehe als Vorbild die Schweiz. Dafür muss die Akzeptanz stimmen und diese hängt von der Annäherung an die Optima in allen Aspekten ab.

Gerhard Stolz, Willy Pastorini

## Projektliste für „Großer Wurf für den ÖV“

Nachfolgende Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit! Besondere Priorität genießen die fett hervorgehobenen Projekte

### ÖPNV in Stadt und Umland

- Ausbau des Tramnetzes, des Zweisystemnetzes und des Eisenbahnnetzes
- **Optimale Erschließung der Kernstadt**, der Außenbezirke sowie der Gewerbe- und Industriegebiete
- Schaffung neuer und Wiederherstellung aufgebrochener **Durchmesserlinien**
- Einrichtung bzw. Verbesserung wichtiger **Tangentialverbindungen**
- Vermeidung alternativer Führungen gleicher Linien

### Gesamtkonzepte

- Anbindung Nationalpark Schwarzwald
- **Grenzüberschreitende Angebote: vgl. Trans-PAMINA**

### Maßnahmen im Tramnetz

- **Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit an der Tunnelausfahrt Richtung Mühlburger Tor**
- Verlängerung Knielingen-Nord
- Verlängerung Heide – Neureut
- Verlängerung der Kriegstraßenbrasse Richtung Weinbrennerplatz, mindestens bis zur Reinhold-Frank-Straße.
- Verlängerung der Tram in Wolfartsweier
- Verlängerung Durlach – Pfingst Carrée, evtl. Verlängerung nach Grötzingen
- Wiedereinführung Linie 8
- Verlängerung S2 nach Dürmersheim / Verknüpfung
- **Keine Stilllegung der Straßenbahngleise in der Karlsruher Kaiserstraße**

### Maßnahmen im Zweisystemnetz

- Einschleifung der S31/32 ins Straßenbahnnetz
- Express-S-Bahn zwischen KIT-Nord – Neureut – Bf. Mühlburg – Albtalbahnhof – Marktplatz
- Stadtbahn Baden-Baden

### Maßnahmen im Eisenbahnnetz

- Zweigleisigkeit Winden – Wörth
- Elektrifizierung Neustadt – Wörth
- Elektrifizierung und Ausbau Wörth – Strasbourg
- Güterbahnkorridor Karlsruhe – Graben-Neudorf / Wiesental
- **Viergleisigkeit Karlsruhe Hbf – Anschluss NBS Richtung Süden mit Ertüchtigung des Westkopfes von Karlsruhe Hbf im Bereich Pfalzbahn/Anschluss Albtalbahnhof**
- Verknüpfung Pfalzbahn – Entenfang
- Reaktivierung Rastatt – Haguenau (vgl. Trans-PAMINA)
- Grabener Kurve für HGV Richtung Stuttgart
- Reaktivierung GERMERSHEIM – LANDAU

### Maßnahmen im Busnetz

- Taktverdichtungen allgemein
- Taktverdichtungen Durlach – Ettlingen
- Taktverdichtung Karlsruhe-Hauptbahnhof – Grünwettersbach – Palmbach
- Anschluss Sportpark Durlach
- Anschluss Adenauerring (Mühlburger Tor – Durlacher Tor)
- Verkehrskonzept Nationalpark Schwarzwald



*Geht ja doch! Personenzug 9.9.18 auf kaum genutzter Güterstrecke Mühlburg – Neureut. Nur moderner dürfte es noch werden ... Fotos: Heiko Jacobs*



*Radbus Hornsgrinde, gut, ansonsten Busse im Schwarzwald unzureichend*



*Aufgebockt statt reaktiviert: Strecke Rastatt – Haguenau bei Wintersdorf*

## Fahrplankonferenz 2018

Im September 2018 wurde auf der Fahrplankonferenz bei der IHK der Fahrplan für 2019 vorgestellt. Die wichtigsten Änderungen für den Raum Karlsruhe sind folgende:

### Fernverkehr

Aus München–Stuttgart erreicht der TGV Karlsruhe um 9.51 statt 9.30, umgekehrt erreicht der IC Karlsruhe um 9.28 statt 9.53.

Der IC Karlsruhe samstags ab 15.05 nach Stuttgart–München–Klagenfurt entfällt in der bisherigen Form (kommt künftig von Frankfurt). Die beiden ICs Karlsruhe ab 15.06 über Pforzheim nach Stuttgart–Nürnberg und 16.06 über Bruchsal nach Stuttgart–München fahren zusätzlich auch samstags (damit insgesamt täglich).

Der IC Karlsruhe freitags ab 15.44 über Bruchsal nach Stuttgart fährt drei Stunden später.

Von Mannheim Richtung Köln und von Stutt-

gart Richtung München gibt es einige zusätzliche ICE/IC-Verbindungen.

Die IC-Linie Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart–Nürnberg erhält neue Fahrzeuge vom Typ IC2 (wie sie schon zwischen Stuttgart und Singen fahren).

Die IC-Linie Karlsruhe–Heidelberg–Frankfurt–Hamburg erhält neue Fahrzeuge vom Typ ICE4 (mit höherem Komfort, wahrscheinlich höheren Fahrpreisen, und eingeschränkter Fahrradmitnahme).

### Nahverkehr

Neuordnung des gesamten Verkehrs im Raum Pforzheim ab Juni 2019 (Einzelheiten im nächsten Heft).

Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg hat 2019 mehrere Großbaustellen mit immer wieder wechselndem Fahrplan (und teils Schienenersatzverkehr).

Martin Theodor Ludwig

## Starkes Zeichen für die Verkehrswende

Ein Tag, 43 Stellplätze, 16 Organisationen und ebenso viele kreative Aktionen.

Das ist die bemerkenswerte Bilanz des am 21. September von VCD, ADFC, autofrei leben!, BUZO, COLA TAXI OKAY, die Anstoß e. V., Greenpeace, ITAS-Institut, Kinder- und Jugendbibliothek, mehreren Gastronomen und Bürgergruppen organisierten Park(ing) Day Karlsruhe 2018 (s. u&v 2/18). Einen Erfolg gab es zudem bereits während der Vorbereitungen zu verzeichnen: Ende August hatte die Stadt mit dem Stadtplanungsamt verkündet, ebenfalls offiziell am Park(ing) Day teilzunehmen und unsere Veranstaltung zu unterstützen. Zahlreiche weitere Bürger aus dem ganzen Stadtgebiet haben sich mit eigenen kleinen Aktionen angeschlossen und vor ihrer

Haustür Kfz-Stellplätze umgenutzt.

Bei der zentralen Veranstaltung in der Karlstraße ist es gelungen, den gesamten Straßenabschnitt mit 38 Parkplätzen zwischen Akademie- und Stephaniestraße vom ruhenden Kfz-Verkehr zu befreien. Die Aktionen waren sehr bunt: Vom Picknick über eine Bar, über Wikinger-Schach und eine Malaktion bis zum Vorlesen für Kinder war eine breite Palette an alternativen Möglichkeiten der Parkraumnutzung geboten. Ein Highlight war die Passantenbefragung des Stadtplanungsamtes zur Umwidmung der Karlstraße in eine Fußgängerzone. 74 von 77 Befragten stimmten für eine Visualisierung des Straßenzugs als durchgehend gepflasterte Fläche (s. u.).



So könnte es mal aussehen;  
Fotos: Manuel Quinting



**Hauptaktion des Park(ing) Days 2018 in der Karlstraße**

Einzig das Wetter war in diesem Jahr erneut nicht auf unserer Seite. 90 Minuten Regen mit Temperatursturz konnte die meisten Aktiven aber nicht davon abbringen, wie geplant bis 22 Uhr den Park(ing) Day fortzusetzen. Fazit ist, dass insgesamt ein starkes Signal für eine sinnvolle Nutzung eines besonders problematischen Straßenabschnitts gesendet wer-

den konnte und die Park(ing)-Day-Bewegung in Karlsruhe deutlich gewachsen ist.

Alle Aktiven vor Ort haben einen Tag lang erlebt, wie stark die Belastung des viel zu schnellen Kraftfahrzeugverkehrs in dem Bereich der Karlstraße ist. Wir werden die entstandene Aufmerksamkeit nutzen, uns weiterhin für eine Befreiung der nördlichen Karlstraße vom motorisierten Individualverkehr stark zu machen und Fußgängern mehr Aufenthaltsraum zu geben.

Nach dem Park(ing) Day ist vor dem Park(ing) Day: In diesem Sinne sammeln wir bereits jetzt Ideen für mögliche Spielorte im kommenden Jahr. Voraussetzung ist, dass es sich um Straßenabschnitte in der Karlsruher Kernstadt handelt (ohne Vororte), in denen

- ein besonderes Ungleichgewicht bei der Raumnutzung zugunsten des Kraftfahrzeugs vorherrscht,
- offizielle und mehrere zusammenhängende Parkplätze vorhanden sind,
- viele Menschen zu Fuß unterwegs sind.

Ideen nehmen wir gerne bis Ende Februar 2019 unter [karlsruhe@vcd.org](mailto:karlsruhe@vcd.org) entgegen.

Manuel Quinting




alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231  
76133 Karlsruhe  
Tel. 07 21 - 920 906-0  
Mo.-Sa. 10-19 Uhr  
[www.basislager.de](http://www.basislager.de)

# Kerosinregen – kein Thema für Baden-Württemberg?

Wenige Kilometer entfernt von hier in Rheinland-Pfalz regnet es mit schöner Regelmäßigkeit Kerosin. Um einen Zwischenstopp zu vermeiden, starten Langstreckenflieger meist mit einem höheren Startgewicht als dem zulässigen Landegewicht. Bei regulärem Flugverlauf wird das Übergewicht von bis zu 100 Tonnen Kerosin – für einen einzigen Flug wohlgesagt – bis zur Landung am Zielort verbrannt. Tritt unterwegs, insbesondere bereits beim oder kurz nach dem Start eine Unregelmäßigkeit auf, kann es sein, dass der Pilot sich für einen Abbruch des Flugs entscheidet. Für diesen Fall sind größere Fracht- und Passagiermaschinen, aber auch Militärflugzeuge mit einer Ablassereinrichtung für Kerosin ausgerüstet. Nach Mitteilung des außerplanmäßigen Manövers an die Deutsche Flugsicherung, um zu gewährleisten, dass der Luftraum unter der Maschine frei ist, wird der Treibstoff in einer (offiziellen) Mindesthöhe von 1.800 m mit hohem Druck in die Atmosphäre gepumpt. Die Entscheidung darüber liegt allein beim Piloten; Gründe für den Flugabbruch werden nicht gezielt erfasst.

Regional erfolgt der Kerosinablass insbesondere über einem Teil Bayerns, der Nordsee und zu zwei Dritteln über Rheinland-Pfalz, wobei Kerosin ablassende Flugzeuge ganz besonders gerne Runden über den benachbarten Regionen der Pfalz drehen. Begründet wird dies offiziell mit der Vielzahl an Flughäfen in der Region mit Frankfurt, Luxemburg, Saarbrücken, Köln/Bonn, dem Flughafen in dem 190-Seelen-Dorf Hahn im Hunsrück und diversen Militärflughäfen und der Vorgabe, den Treibstoff über möglichst dünn besiedeltem Gebiet abzulassen. Gleichzeitig wird der Bevölkerung erzählt, dass das Abspritzen des Kerosins in die Atmosphäre unproblematisch sei und kaum etwas am Boden ankomme. Laut Lufthansa sollen es nur 8 Prozent sein – bei 92 Tonnen wie beim Vorfall vom 28. Juli wären das immerhin 7 Tonnen. Der Rest soll sich – im wahrsten Sinne des Wortes – in Luft auflösen. Verunreinigte Pflanzen- und Bodenproben habe es bislang nicht



*Kerosinablass Airbus; Foto: Bobmil42, Bildrechte s. S. 2*

gegeben. Sie werden aber offenbar auch gar nicht genommen. Denn belastbare Untersuchungen gibt es nicht und sind auch nicht beabsichtigt. Obwohl die existierenden Gutachten 25 Jahre alt sind, soll ein von der Umweltministerkonferenz beim Umweltbundesamt in Auftrag gegebenes Gutachten, das für Ende des Jahres angekündigt ist, nur auf der Basis dieser veralteten Daten erstellt werden. Konkrete Messungen sind nicht vorgesehen. Ein Schelm, der sich Böses dabei denkt.

Augenzeugenberichte vor allem aus der Pfalz sagen etwas ganz anderes aus. Und während die Landesregierungen in Mainz und Saarbrücken mittlerweile durch die öffentliche Diskussion ordentlich unter Druck geraten sind, kümmert es im benachbarten Baden-Württemberg bislang niemand. Dabei wäre es doch naheliegend, dass – falls das Kerosin sich doch nicht in Luft auflöst – bei den meist herrschenden Westwinden das meiste davon östlich des Rheins runterkommt. Und die Luftverkehrslobby bleibt auch eine Erklärung dafür schuldig, weshalb der Kerosinablass nur über dünn besiedeltem Gebiet erfolgen soll, wenn eh nichts am Boden ankommt.

## Was wäre zu tun?

- systematische Erfassung aller Flugabbrüche samt Ursachen, auch der Militärmaschinen, und des erfolgten Kerosinablasses
- vollkommene Transparenz durch umgehende Veröffentlichung der Daten durch die Deutsche Flugsicherung
- Reduzierung des zulässigen Startgewichts auf das zulässige Landegewicht
- Beendigung der Subventionierung des klimaschädlichen Flugverkehrs und damit insbesondere deutliche Verteuerung des Kerosins





# TERMINE

**Umweltzentrum  
Kronenstraße 9,  
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post   
DIALOGPOST

## Neue Öffnungszeiten:

**Di. 9–13** BUZO **14–17** NABU

**Mi. 9–13** BUZO/NABU **15–18** ADFC

**Do. 9–13** BUZO/NABU **nachm. geschloss.**

## 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:  
4.12., **8.1.**, 5.2., 5.3., 2.4., 7.5., 4.6., 2.7., 6.8., 3.9.,...

### VCD-Stammtisch:

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

### Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

Mi. 15–18 Uhr, weitere Termine siehe Aushang  
oder [adfc-bw.de/karlsruhe](http://adfc-bw.de/karlsruhe)

### 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,- €

### 13. November 2018 Energiewende aus der Sicht eines Stadtwerks

Von kine organisierter Vortrag am KIT. 19:15  
– 21 Uhr, Kleiner ETI-Hörsaal, Gebäude 11.10.

### 25. November 2018 Reparaturcafé

Besser Reparieren als Wegwerfen und da-  
durch Ressourcen schonen. Hilfe zur Selbst-  
hilfe und Austausch in gemütlicher Runde. 12  
– 18 Uhr, Kinder- und Jugendhaus Oststadt,  
Rintheimer Str. 47, [reparaturcafe-karlsruhe.de](http://reparaturcafe-karlsruhe.de)

### 4. Dezember 2018 Thorium – Atomkraft ohne Risiko?

Vortrag, Film und Podiumsdiskussion im Rah-  
men der EFFEKTE-Reihe des Wissenschafts-  
büros, Stadt Karlsruhe. 18–21 Uhr, Substage.

### 16. Januar 2019 Fächergärtner Karlsruhe

Vernetzungstreffen der Urban Gardening  
Gruppen. 19 Uhr, Umweltzentrum.

### 2. März 2019 Saatguttauschbörse

Tauschen und Verschenken von Saatgut für  
Gemüse, Obst und Blumen für die kommende  
Gartensaison. 14–16 Uhr, Mitmachladen,  
Mathystraße 12.

### 30.11., 28.12., 25.1., 22.2., 29.3., 26.4., ...

**Critical Mass** – verkehrspolitische Radtour,  
Kronenplatz, letzter Fr./Monat, 18 Uhr, s. a.  
[cm-ka.de](http://cm-ka.de) [facebook.com/CriticalMassKarlsruhe](https://facebook.com/CriticalMassKarlsruhe)



# kais-pizza.de

Lieferservice  
mit dem Rad



Brücken-  
Restaurant



am Kronenplatz

[www.kais-pizza.de](http://www.kais-pizza.de)

Tel: 0721-37 37 34