



Themen:

Fußverkehr, Nahverkehr und Atom in der Region Karlsruhe



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs entsorgen
- Messgeräte ausleihen (Schallpegel, Energie, Elektrosmog)
- Fahrradkarten kaufen
- unsere kleine Umweltbibliothek nutzen
- Zeitschriften lesen, z. B. Öko-Test
- alte Mobiltelefone abgeben
- Infobroschüren mitnehmen, z. B. über Ökostromanbieter
- bei Projekten mitmachen
- eine Klimakiste ausleihen
- CARLO-Regionalgeld tauschen
- 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
Einladung Mitgliederversammlung BUZO.....	3
Neues aus BUZO und Umweltzentrum.....	4
Atomregion Karlsruhe.....	5
Normale Batterien wieder aufladen?.....	6
Neues vom Nahverkehr in Baden-Baden.....	8
Eine nicht gehaltene Haushaltsrede zum Bereich Verkehr im Karlsruher Gemeinderat.....	8
Einladung Mitgliederversammlung Pro Bahn...10	
Aktuelles von der Pfinztalbahn.....	11
Trans-PAMINA-Ausflug Burg Fleckenstein.....	12
Ausflug zur Landesgartenschau Landau.....	13
Leserbrief zum Fahrradhelm.....	13
Einladung Mitgliederversammlung VCD.....	14
„Dammerstocker“ Kurve.....	14
Kriegsstraßenquerungen.....	15
Südabzweig Marktplatz.....	15
Termine.....	16

Fotos: M. Däschner, U. Haack, H. Jacobs, W. Melchert, U. Müller, H. Schönberger, H. Seiler

Titelbild: Zu Fuß gehen – Oft stiefmütterlich behandelt, aber eigentlich wichtigste und älteste Mobilitätsart. Foto: Uwe Haack

Mit dem **KVV-Fastenticket** fahren Sie im gesamten Netz von Aschermittwoch bis Ostern 7 Tage für nur € 24,- und die Familie fährt an Sonn- und Feiertagen gratis mit. Machen Sie mit beim Auto-Fasten. 7 Wochen weniger Auto. Alle Inos rund um das Fastenticket gibt's bei Ihren KVV-Kundenzentren und auf www.kvv.de KVV-Service-Telefon 0721 6107-5885

Beschwerde gegen die Subventionierung eines neuen englischen Atomkraftwerks unter www.ews-schoenau.de/kampagne

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

Verein:	0721/	SEPA _{/IBAN} = DE XX+ BLZ + Kontonr.	(BIC)
BUZO	38 05 75	DE 74 6605 0101 0009 2423 55	KARSDE66
Pro Bahn	38 05 75	DE 07 3701 0050 0310 5485 00	PBNKDEF370
VCD	38 06 48	DE 29 6009 0800 0000 9536 95	GENODEF1S02

Impressum

Für die Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x im Jahr, Bezugspreis im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2000, hochweißes Bilderdruckpapier, 100% Altpapier. Druck: Druckcooperative, Steinstr. 23, 76133 Karlsruhe. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

Liebe Leserinnen und Leser,

Neues Jahr, neues Glück? In allen drei Vereinen des u&v finden im April **Mitgliederversammlungen** mit Vorstandswahlen statt: Vorbeikommen, informieren, mitgestalten!

Hat sich das Thema **Atomenergie** nicht schon erledigt? Noch längst nicht! Sowohl in unserer Region gibt es noch „Leichen im Keller“, die unserer Aufmerksamkeit bedürfen, s. S. 5, wie der Abbau der stillzulegenden Kraftwerke und die Entsorgung des gelagerten Atom Mülls. Und **europaweit** auch noch nicht: Es sollen noch neue Atomkraftwerke gebaut und das mit Subventionen bei Bau und Betrieb! Links auf Seite 2 ist angegeben, wo man seinen Protest kundtun kann.

Wer seinen Lieblings-Ökostrom auch in ganz normale **Batterien** füllen möchte, findet ab S. 6 Tipps, ob und wie das überhaupt geht. Der Autor bietet im Umweltzentrum Hilfestellungen dafür an.



So einfach funktioniert Auto-Fasten.

Im diesmal umfangreicheren Pro-Bahn-Teil findet ihr auf S. 8 einen Bericht über ein Gespräch mit der neu gewählten Oberbürgermeisterin von **Baden-Baden** zu den Perspektiven des Nahverkehrs dort. Auch auf S. 8 findet sich mit der „nicht gehaltenen Haushaltsrede“ eine kleine Politikerschelte zu verpassenden Chancen der Schwerpunktsetzung beim anstehenden **Karlsruher Doppelhaushalt**. Auf S. 11 macht Pro Bahn einen Abstecher ins **Pfinztal** und berichtet über den Stand zur Beseitigung von Bahnübergängen. Insbesondere einer davon nervt die Bahnfahrergäste seit Jahren mit einer Langsamfahrstelle und man kam bzgl. Lösungen nie zu Potte ...

Alle drei Vereine machen bei Trans-PAMINA mit. Diese Initiative tagt nicht nur theoretisch zum grenzüberschreitenden Nahverkehr, sondern testet die schon bestehenden Möglichkeiten auch praktisch, letztes Jahr mit einer Fahrt mit dem **Wanderbus nach Fleckenstein**, dieses Jahr mit einem Besuch der **Landesgartenschau Landau**, s. S. 12 und 13.

Der VCD berichtet zudem auf S. 14 und 15 kurz über drei verkehrspolitische Themen, die derzeit in der Diskussion sind: Was ist die **„Dammerstocker Kurve“**? Was bedeutet der **Umbau der Kriegsstraße für Radfahrer**? Und eine Gegenrede zur Nichtwiederinbetriebnahme des **Südbzweigs Marktplatz**.

Weitere interessante kleine News aus der BUZO sind auf der nächsten Seite zu finden, ein Leserbrief zu Radhelmen auf S. 13. An dieser Stelle wünschen wir eine angenehme Lektüre des neuen u&v

Johannes Michel *Hans-Joachim* *J. Mark*

Einladung Mitgliederversammlung BUZO

Liebe Mitglieder, hiermit laden wir Euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am **Donnerstag, 16. April 2015, 19:00 Uhr**, wie gewohnt im **Umweltzentrum** Kronenstraße 9. Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen.

Der Vorstand

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
4. Bericht über Arbeit des Umweltzentrums
5. Kassenbericht 2014
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache
8. Entlastung des Vorstands
9. Wahl des Vorsitzenden
10. Wahl der Kassenprüfer
11. Verschiedenes

Neues aus der BUZO und dem Umweltzentrum

Spätestens seit der Finanzkrise 2008 ist es kein (Bank-)Geheimnis mehr, dass Geld nicht bei jeder Bank gleich gut aufgehoben ist. Das wurde auch im u&v 3/14 unter „Öko im Alltag“ verdeutlicht. Und schon bei einer Demo in Philippsburg nach Fukushima (26.4.2011 – 25 Jahre Tschernobyl) war der Aufruf zu hören: „Nach dem Stromanbieterwechsel – der Bankwechsel!“ Die bisherige „Zweitbank“ der BUZO, die Postbank, gehört inzwischen zum ganz überwiegenden Teil der Deutschen Bank, die bekanntlich wiederholt hohe Geldstrafen zahlen musste und wegen ihrer teilweise dubiosen Geschäfte (u. a. Spekulationen auf Lebensmittel) in die Kritik geraten ist. Daher gab es vor einiger Zeit den Vorstandsbeschluss, zur GLS-Bank (Gemeinschaftsbank für Leihen und Schenken) zu wechseln, die weltweit erste Bank für ethisch ökologische Geldanlagen zur Finanzierung nachhaltiger Projekte und Unternehmen. Ein Bankwechsel ist allerdings nicht so schnell und einfach zu vollziehen wie der Wechsel zu einem Ökostromanbieter. Doch inzwischen hat unser Kassenwart Wolfgang Melchert diese mühevollen Kleinarbeit weitgehend geschafft. Spenden werden aber wie bisher über das Konto bei der Sparkasse Karlsruhe laufen.

Ansonsten hat sich am 25.1. die BUZO bei der Anti-Atom-Initiative am Sonntagsspaziergang zum AKW Philippsburg beteiligt. Wieder einmal wurde die ungelöste Müllproblematik angeprangert und allein schon aus diesem Grund die sofortige Abschaltung aller AKWs gefordert.

Beim Ökofrühstück Ende Januar wurde das Umweltzentrum wie jedes Jahr zum Treffpunkt der verschiedenen Karlsruher Umweltverbände und Gruppen. Eine gute Gelegenheit, sich auszutauschen, zu vernetzen und den Plan zu fassen: Wir sollten doch mehr gemeinsam unternehmen, z. B. eine Radtour oder eine Exkursion zu umweltpolitisch relevanten Punkten und dazu auch öffentlich einladen. Als besonders wichtig und dringend wurde auf die Möglichkeit hingewiesen persönliche Einwendungen gegen den unzureichend geschützten Abriss der AKWs Neckarwestheim und Philippsburg zu machen.

(<http://atomerbe-neckarwestheim.de/artikel/84-dreckiger-abriss>) Ebenso auch gegen das Freihandelsabkommen TTIP. In seiner derzeit geplanten Form würden manche unserer Verbraucherrechte, Umwelt- und Sozialstandards ausgehebelt und Schiedsgerichte könnten die Interessen von Konzernen einklagen – beides zum Schaden der Demokratie.

Sehr angenehm und in zwangloser Atmosphäre verlief ein informelles Gespräch mit den neuen Geschäftsführern von KVV, AVG, VBK, KASIG, Herrn Dr. Pischon und Herrn Egerer, das am 3. Februar im Umweltzentrum statt fand. Eingeladen hatten BUZO, Pro Bahn und VCD. Eineinhalb Stunden dauerte der gut vorbereitete Informationsaustausch über die aktuelle Situation unseres ÖPNVs, und dabei ergab sich die Möglichkeit sich gegenseitig kennen zu lernen. Beide Seiten gaben ihre Zustimmung, auch zukünftig weitere Treffen durchzuführen.



Ascan Egerer, l., u. Alexander Pischon; Foto: Hans Seiler

Die Fächergärtner erhalten finanzielle Unterstützung durch die Bürgerstiftung Karlsruhe und starten in die Gartensaison sobald es das Wetter erlaubt.

Zusammen mit den anderen im **Umweltzentrum** vertretenen Vereinen planen wir für **Samstag den 21.3.** einen „**Tag der offenen Tür**“ von 11 bis 16 Uhr und freuen uns auf zahlreiche Neugierige!

Und last, not least, laden wir ganz herzlich ein zu unseren Mitgliederversammlungen, Termine und Tagesordnungen der Vereine stehen in diesem Heft! Rosemarie Köhnlein

Atomregion Karlsruhe

Für Schlagzeilen sorgte im November letzten Jahres die „Entdeckung“ von 1.692 rostigen Atommüllfässern auf dem Gelände der Wiederaufbereitungsanlage Karlsruhe. Ein paar Tage lang. Dann wurde es wieder still und andere Nachrichten rückten in den Vordergrund. Wir wollen das Thema Atom in unserer Region nicht vergessen. SchlieBlich befindet sich in Eggenstein-Leopoldshafen Deutschlands größtes oberirdisches Atommülllager, wird im Hardtwald fleißig Atomforschung betrieben und sind mit den Forschungsreaktoren und Philippsburger Kraftwerksblöcken mehrere Atomanlagen in unserer Region.

Der Reihe nach: Insgesamt lagern 65.000 Fässer mit schwach- und mittlerradioaktiven Abfällen im besagten Lager auf dem Gelände der Wiederaufbereitungsanlage Karlsruhe. Nur ein Teil davon, nämlich 20.000 Fässer, wurde bisher auf Korrosionsschäden untersucht, was bedeutet, dass die Zahl der Rostfässer sich noch erhöhen dürfte. Die geplante Endlagerung in Schacht Konrad verzögert sich und wird nicht vor 2022 möglich sein. Bis dahin, vermutlich aber noch länger muss die jetzt schon ziemlich volle Halle im Hardtwald den strahlenden Abfall beherbergen – unzureichend geschützt gegen Flugzeugabsturz oder Terrorangriffe.

Atomforschung wird im Hardtwald durch das ITU – dem europäischen Institut für Transurane – und Institute des KIT auf dem Campus Nord betrieben. Trotz Atomausstieg wird hier unter anderem an der nächsten Generation von Atomreaktoren und an der umstrittenen Transmutation geforscht. Dabei wird weiterer Atommüll produziert und Radioaktivität in die Umwelt abgegeben. Außerdem gefährden regelmäßige Transporte mit hoch gefährlichen Stoffen wie z. B. Plutonium zwischen dem Hardtwald und anderen Atomanlagen in Frankreich und anderswo die Bevölkerung. Ältere und bereits stillgelegte Atomanlagen auf dem Gelände des ehemaligen Kernforschungszentrums sind z. B. der Mehrzweckforschungsreaktor (MFZR), der Schnelle Brüter Karlsruhe (KNK2), die Wiederaufbereitungsanlage und die Verglasungsanlage für hochradioaktiven Müll.



Sonntagsspaziergang am 25.1.2015 in Philippsburg;
 Foto: Mari Däschner

Im Philippsburger Kernkraftwerk ist der zweite Block KKP2, dessen Abschaltung für 2019 vorgesehen ist, einer der neun in Deutschland aktuell laufenden Atomreaktoren. Sie alle produzieren täglich weiteren Atommüll. Der erste Block KKP1 ist seit 2011 abgeschaltet, doch seine Brennelemente sind zum Abklingen noch eine ganze Weile in einem Lagerbecken und müssen ständig gekühlt werden. Der Betreiber EnBW will den schnellen Abriss der Anlage. Das bedeutet aber, dass zunächst einmal neue Anlagen und Atommülllager gebaut werden müssen. Vorgesehen sind u. a. ein Reststoffbearbeitungszentrum und eine Wasserverdampfungsanlage. In der Praxis werden beim Abriss eines Atomkraftwerks Anlagenteile, die kontaminiert sind, solange geputzt und gewaschen, bis die Strahlung unter einem bestimmten Grenzwert liegt und sie „freigemessen“ werden können. Bei dieser Prozedur gelangen wiederum radioaktive Stoffe über Luft und Wasser in die Umwelt. Die gewaschenen, gering strahlenden Materialien, beispielsweise Beton und Metalle, gelangen auf normale Deponien oder werden als „Rohstoffe“ in neuen Produkten verarbeitet, können also in Zukunft in Form von Straßenbelag oder gewöhnlichen Haushaltsartikeln wie Bratpfannen großflächig in Deutschland verteilt werden. Ein kleines bisschen Radioaktivität im Alltag hier und ein bisschen Strahlung da – sieht so ein verantwortungsvoller Umgang mit den Hinterlassenschaften der Atomkraft aus? Angesichts der gewaltigen Mengen an Material, die beim Abriss aller Atomanlagen anfallen, werden sich die ge-

sundheitlichen Risiken für die Bevölkerung logischerweise summieren. Der Betreiber, also die EnBW, hat sich in Philippsburg und Neckarwestheim für den direkten Abbau entschieden, „aus sicherheitstechnischen und ökonomischen Gründen“. Die Alternative wäre der Sichere Einschluss, bei dem die Anlagenteile in versiegelten Gebäuden für eine längere Zeit verbleiben, um die Strahlung abklingen zu lassen.

Fest steht: Das ungelöste Problem Atommüll wird an die nachfolgenden Generationen weitergegeben werden. Es gibt schon längst Engpässe bei den Lagerkapazitäten an den Kraftwerksstandorten, doch die Abfallmengen werden sich noch drastisch erhöhen. Der Atommüll, das Standortlager und seine Castoren werden noch jahrzehntelang in Philippsburg bleiben.

Damit die Sicherheit und Gesundheit der Menschen durch den Betrieb, aber auch den Rückbau von Atomanlagen und durch Atommülllager möglichst wenig gefährdet wird, darf das Thema nicht den unter Zeit- und Spardruck stehenden Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft überlassen werden.

Normale Batterien wieder aufladen?

Es gibt Akkus, und es gibt Batterien. Akkus haben eine Spannung von 1,2 V⁽¹⁾ und sind wieder aufladbar, Batterien haben eine Spannung von 1,5 V⁽²⁾ und sind nicht wieder aufladbar, sondern müssen nach Gebrauch wegwerfen werden⁽³⁾. So ist die allgemeine Meinung. Tatsächlich kann man jedoch viele Batterien mit geeigneten Ladegeräten doch einige Male wieder aufladen⁽⁴⁾ und damit den Batterie-Müll reduzieren. Im folgenden Artikel werden diese Möglichkeit und die damit verbundenen Probleme genauer beschrieben und es wird ein Angebot des Umweltzentrums zum Aufladen von Batterien vorgestellt.

In vielen Geräten verwendet man bevorzugt Batterien und keine Akkus, weil Batterien eine höhere Spannung haben und weil sie sich bei längerer Nichtbenutzung weniger stark entladen. Dafür nimmt man in Kauf, dass Batterien nach Benutzung wegwerfen werden müssen. Tatsächlich ist es jedoch in Fachkreisen

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

B'Ö
zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

Wir müssen uns einmischen und protestieren: **Sammeleinwendungen gegen Neckarwestheim (nur noch bis 12.3.) und Philippsburg (nur noch bis 12.4.) und die Beschwerde gegen skandalösen AKW-Neubau in Europa sind hier im Umweltzentrum möglich!** Nächster Sonntagsspaziergang am 26.4., Treffpunkt 13 Uhr Marktplatz Philippsburg.

Mari Däschner

bekannt, dass bestimmte Batterien grundsätzlich wieder aufladbar sind, und zwar Batterien mit Alkaline-Mangan Technologie. Dies betrifft nicht Batterien mit Zink-Kohle Technologie, diese sind wirklich nicht aufladbar. Aufladbar sind also nur Alkaline-Batterien, die durch die Beschriftung „Alkaline“ als solche gekennzeichnet sind. Vor einigen Jahren gab es sogar für das wieder Aufladen optimierte Batterien unter dem Namen RAM-Zellen⁽⁵⁾, die aber mittlerweile wieder vom Markt verschwunden sind.

Aufgeladen werden können Alkaline-Batterien nur und ausschließlich mit speziellen Ladegeräten, die für diesen Zweck vorgesehen sind⁽⁶⁾. Auf keinen Fall darf man Ladegeräte für Akkus verwenden, die wegen der unterschiedlichen Spannungen und Ladeströme nicht geeignet sind! Aufgeladen werden können Alkaline-Batterien ca. 1 bis 5 mal, also deutlich weniger oft als Akkus. Es können

auch nur solche Batterien aufgeladen werden, die noch nicht komplett entladen sind, sondern noch eine ausreichende Restspannung haben⁽⁷⁾. Leider gibt es bei vielen Exemplaren von Alkaline-Batterien Probleme beim Aufladen⁽⁸⁾, weswegen dringend davon abgeraten wird, dass jeder selbst damit experimentiert. Ein gewisser Anteil der Batterien läuft nämlich nach dem Aufladen aus und muss entsorgt werden, andere fallen mit einem inneren Kurzschluss aus⁽⁹⁾. Nach den Erfahrungen des Autors und Angaben im Internet liegt die Erfolgsquote beim Aufladen nur bei etwa 50 %. Man muss die Batterien deshalb nach dem Aufladen noch einige Zeit sicher lagern und beobachten und kann sie erst wieder verwenden, wenn sie nicht ausgelaufen sind und noch ihre volle Spannung haben.

Damit nicht jeder experimentieren und sich mit diesen Problemen beschäftigen muss, bietet das Umweltzentrum an, mitgebrachte Alkaline-Batterien mit einem dafür geeigneten Gerät aufzuladen. Wir prüfen, ob die Batterien überhaupt geeignet sind, laden sie auf, lagern sie anschließend 1-2 Wochen lang, und kontrollieren sie auf Auslaufen und erhaltene Spannung. Batterien, die dies nicht überleben, entsorgen wir fachgerecht, die übrigen brauchbaren Batterien können wieder abgeholt werden. Das Benutzen dieser aufgeladenen Batterien erfolgt auf eigene Gefahr, das Umweltzentrum haftet nicht für Schäden, die durch ein eventuelles späteres Auslaufen der Batterien entstehen können, was allerdings auch bei neuen Batterien passieren kann. Man sollte die wieder aufgeladenen Batterien deshalb nicht in hochwertige Geräte einsetzen, sondern beispielsweise in Taschenlampen oder Uhren. Bitte auch nur selbst genutzte Batterien zum Aufladen bringen und nicht etwa öffentliche Batteriesammelkästen plündern, da deren Inhalt zweifelhaft ist!

Wolfgang Melchert

Anmerkungen:

⁽¹⁾Akkus in NiMH oder NiCd Technologie; bei Akkus mit mehreren hintereinander geschalteten Zellen entsprechend z. B. $2 \times 1,2 \text{ V} = 2,4 \text{ V}$ oder $6 \times 1,2 \text{ V} = 7,2 \text{ V}$. Blei-Akkus für Fahrzeuge und Großgeräte haben andere Spannungen, meist 6 V oder 12 V.



Ladegeräte für Alkaline-Batterien;

Foto: Wolfgang Melchert

⁽²⁾Bei Batterien mit mehreren hintereinander geschalteten Zellen entsprechend z. B. $2 \times 1,5 \text{ V} = 3 \text{ V}$ oder $6 \times 1,5 \text{ V} = 9 \text{ V}$.

⁽³⁾Entsorgung von ausgedienten Batterien nicht in den Hausmüll, sondern in die dafür vorgesehenen Batteriesammelkästen!

⁽⁴⁾Im Internet findet man vielfältige Quellen zum Thema, z. B. bei Wikipedia. Der Artikel beruht auf diesen Quellen und auf eigenen Erfahrungen des Autors.

⁽⁵⁾RAM = Rechargeable Alkaline-Mangan, hergestellt z. B. von Rayovac und Accucell.

⁽⁶⁾Geeignete Ladegeräte sind z. B. Maximal-Power FC999 und (baugleich) M.A.N.Z. RC999 (im Versandhandel erhältlich), sowie Ladegeräte für RAM-Zellen, wie Rayovac PS1 und PS3, Accucell ACL 62 und ACL 64 (nur noch als Restposten auf Auktions-Portalen erhältlich).

⁽⁷⁾Zum Prüfen der Batterien braucht man Messgeräte, die die Batterien unter Belastung testen und nicht nur im Leerlauf.

⁽⁸⁾Batterien bestimmter Hersteller scheinen beim Aufladen besonders problematisch zu sein, z. B. hat der Autor bei Batterien eines Herstellers bei einigen 10 Versuchen kein einziges Exemplar erfolgreich aufladen können, bei einem anderen Hersteller waren dagegen alle Aufladungen erfolgreich.

⁽⁹⁾Dies ist auch der Grund dafür, warum die Hersteller auf die Batterien den Warnhinweise „nicht wieder aufladbar!“ schreiben, denn kein Hersteller möchte mit ausgelaufenen Batterien in Verbindung gebracht werden oder für dadurch entstandene Schäden haften.



Neues vom Nahverkehr in Baden-Baden

Besuch bei Oberbürgermeisterin Mergen

Anlässlich einer Ausstellungseröffnung im vergangenen Jahr ergab sich für mich die Gelegenheit, unsere neue Oberbürgermeisterin Frau Mergen kennen zu lernen. Ich kümmerte mich damals als PRO-BAHN-Mitglied um die verkehrliche Anbindung der Cité, ein neu entstandener großer Stadtteil, an die Innenstadt Baden-Badens. Nötig zu wissen ist, dass – abgesehen von der Buslinie 201, der Tallinie vom Bahnhof Baden-Baden durch die Innenstadt nach Lichtental – ab ca. 19.30 Uhr der gesamte Busverkehr in Baden-Baden eingestellt wird. Und das betrifft auch die Cité. Nun befinden sich dort aber auch die Volkshochschule, deren Vorträge und Fremdsprachenunterricht teilweise bis 21.30 Uhr gehen, und die Eventakademie mit Studenten. Wie sollen die nach Hause kommen? Außerdem wird dort voraussichtlich im März dieses Jahres ein Multiplex-Kino eröffnet und dafür der Kino-komplex in der Innenstadt geschlossen. Auch die Kino-Besucher müssen ja wieder in die Innenstadt, denn gerade die Jugendlichen sind meistens ohne Auto unterwegs.

Ich hoffte Frau Mergen, die aus der nahverkehrsfreundlichen Stadt Karlsruhe kommt, für diese Probleme sensibilisieren zu können. Es fand dann im November ein Treffen statt, an dem auch Wolfgang Droll, der Leiter der Verkehrsbetriebe „Baden-Baden-Linie“, teilnahm.

Mir wurde da eröffnet, dass ab März dieses Jahres tagsüber ein Viertelstundentakt in die Cité gefahren werden soll bis ungefähr 20 Uhr, dann weiter bis 24 Uhr im Stundentakt. Ein Halbstundentakt bis 24 Uhr wäre zwar besser gewesen. Aber: Gut zu hören! Außerdem wird erwogen, eine Ausflugslinie – zum Scherrhof – die vor ein paar Jahren den Kürzungen zum Opfer gefallen ist, probeweise an Wochenenden wieder einzuführen!

PRO BAHN arbeitet mit anderen deutschen und französischen Organisationen zusammen am Aufbau eines grenzüberschreitenden Verkehrs in unserer Region. Dazu soll es ein sog. Weißbuch geben mit entsprechend ausgearbeiteten Vorschlägen. Ich habe mir bei dieser Gelegenheit erlaubt, je ein Vorexemplar dieses Weißbuches an die Oberbürgermeisterin und Herrn Droll von der „Baden-Baden-Linie“ zu überreichen. Meine daraus zitierte Anregung, die Buslinie 218, die von Baden-Baden nach Iffezheim/Wintersdorf fährt, über die Rheinbrücke ins Elsass bis Roeschwoog, wo sie Anschluss an die Bahnlinie nach Strasbourg und Lauterbourg hätte, zu verlängern, wurde nur mit fassungslosem Kopfschütteln und dem allzu oft gehörten Argument, wir haben dafür kein Geld, begegnet. Ich glaube, allzu lange können wir uns das aber nicht mehr leisten, wenn Europa zusammen wachsen soll.

Johannes Hertel

Eine nicht gehaltene Haushaltsrede zum Bereich Verkehr im Karlsruher Gemeinderat

Die Haushaltsreden des Karlsruher Gemeinderates für die Haushaltsjahre 2015/2016 wurden Mitte Januar 2015 von den Vertretern der sich im Gemeinderat befindenden Parteien und Wählergruppen gehalten.

Ich will auf einige Versäumnisse in den Reden aufmerksam machen. Was nicht angesprochen wurde, werde ich hier einmal auflisten. Hoffentlich erhalten damit diese Themenbereiche die nötige Aufwertung! Leider gibt es im Verkehrsbereich, so befürchte ich, einige Themen, für die sich niemand mehr interessiert. Warum der Fußverkehr und der öffentli-

che Verkehr überhaupt nicht behandelt wurden, ist mir unerklärlich, deshalb tauchen diese beiden Verkehrsarten in meiner Haushaltsrede auf.

Es werden von mir nur die Themen behandelt, die von den Rednern der Parteien nicht angesprochen wurden.

Der Fußverkehr

Die eigenen Füße als das individuellste Verkehrsmittel spielen auch in Karlsruhe eine wichtige Rolle und sollen deshalb im Teil Verkehr der Haushaltsrede entsprechend berücksichtig-



Gehwegparker in der Brauerstraße; Foto: Heiko Jacobs

sichtigt werden. Immerhin gibt es Untersuchungen, dass in Städten mit vergleichbarer Größe zu unserer Stadt jeder fünfte Weg ausschließlich zu Fuß zurückgelegt wird.

Mein verkehrspolitisches Ziel ist es eine Steigerung des Fußverkehrsaufkommens zu erzielen, und dazu müssen einige politische Schritte in Angriff genommen werden. Um dieses Ziel anzukurbeln, sind vor allem die Planungs- und Infrastrukturmaßnahmen zu berücksichtigen.

Um die Nahmobilität durch entsprechende Bebauungspläne und Bauvorschriften zu fördern, muss das optische Erscheinungsbild der Gehwege verbessert werden und diese tatsächlich hindernisfrei benutzt werden können. Deshalb haben Autos, Fahrräder, Masten, Bäume, Verkehrszeichen, Sicherungskästen, Werbetafeln, Außenbestuhlung usw. nichts auf Gehwegen verloren. Sie sind außerhalb des Gehbereiches abzustellen und anzuordnen, denn nur so können sich Fußgängerinnen und Fußgänger sicher und genussvoll bewegen. Die Gehwegbreite sollte dann mindestens 2,20 Meter betragen. Diese Breite wird auch in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, kurz RASt genannt, als Mindestbreite angegeben. Diese RASt wird penibel eingehalten, wenn es um Breiten von Straßenräumen für den MIV geht, bei Fußwegbreiten schaute man bisher oft großzügig darüber hinweg. Und die RASt geht für den Fußverkehr noch weiter und fordert je nach örtlicher Situation erhebliche Mehrbreiten einzuplanen. Dagegen dürfen in Karlsruhe Autos den Fußgängern ihren Platz sogar bis

auf 1,20 Meter einschränken!

Zu Recht hat die Stadt Karlsruhe vor zwei Jahren mit ihrem neuen Oberbürgermeister eine Kampagne begonnen, den parkenden MIV von den Gehwegen zu entfernen. Eine längst überfällige Maßnahme. Leider hört man derzeit sehr wenig über Fortschritte bei dieser Kampagne. Ob es wohl daran liegt, dass Widerstand aus den Reihen der Autofahrer kommt und sich der Stärkere mal wieder durchsetzt? Ich fordere jedenfalls den Oberbürgermeister auf, seine Ankündigungen zügig und mit Nachdruck umzusetzen.

Denn Fußgänger benötigen genügend breite, separate Verkehrsflächen, um Konflikte zu vermeiden. Es sollte auch grundsätzlich mehr Wert darauf gelegt werden, auch den Rad Fahrenden klar zu machen, dass das Radfahren auf Gehwegen und in Fußgängerbereichen nicht erlaubt ist und Fahrräder auf die Straße gehören. Vielleicht ist dies nur mein subjektives Empfinden, aber ich glaube der Radverkehr auf Gehwegen nimmt zu. Das kann nicht geduldet werden.

Der öffentliche Verkehr

Unser öffentlicher Verkehr hat es in den zurückliegenden Jahren zu Weltruhm gebracht. Die Verknüpfung zwischen Straßenbahn- und Eisenbahnnetz bekam sogar einen eigenen Namen, das Karlsruher Modell. Jetzt ist es allerdings um unseren öffentlichen Verkehr sehr ruhig geworden, lediglich über den Baufortschritt und vor allen Dingen über die Kosten der U-Strab wird diskutiert und Öffentlichkeit hergestellt. Dabei könnte und sollte doch einiges zusätzlich geschehen, um unser ÖV-System wieder in die Spur zu bringen.

Es ist wohl hinzunehmen, dass Straßenbahn-fahrgäste unangenehme Umleitungen oder Schienenersatzverkehr wegen des Tunnelbaus in Kauf nehmen müssen. Aber es ist nicht hinzunehmen, dass Ampelschaltungen für die Straßenbahn verschlechtert werden, weil die Autolobby laut über ihre gefühlten Staus und Verzögerungen klagt. Dabei könnte doch auch viel über die mangelnde Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit bei unserem öffentlichen Verkehr gesagt werden. Auch die Forderung nach einer Optimierung der Ampelsteuerung zu Gunsten des ÖVs darf nicht



fehlen. Die Forderung „Grüne Welle für die Straßenbahn“ aus den vergangenen Jahren wird von mir wieder erhoben! Die Straßenbahn soll schneller werden und nicht langsamer! Schließlich wurden in den zurückliegenden Jahren auf einigen Linien klammheimlich die Fahrzeiten verlängert, was leider die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs mindert. Ich meine, dass darin auch ein Zusammenhang zum Fahrgestrückgang besteht.

Unser Straßenbahn- und Busnetz bedarf weiterhin der Ergänzung und Erweiterung, schließlich wächst die Einwohnerzahl Karlsruhes beständig, so dass auch gleichzeitig das ÖV-Netz mitwachsen muss.

Ganz wichtig ist, dass endlich die Linie über die Pulverhausstraße in Angriff genommen wird. Auch die Planung für eine kurze Verlängerung von der jetzigen Endhaltestelle Wolfartsweier-Nord in Richtung Wolfartsweier-Süd sollte begonnen werden, da mit Sicherheit Schwierigkeiten zu erwarten sind. Aber je früher diese Planung angegangen wird, desto schneller können die Hindernisse beseitigt werden. Übrigens, der Verkehrsentwicklungsplan geht noch weiter und beinhaltet die Verlängerung dieser Trasse bis nach Ettlingen und schlägt sogar eine Linienführung in die Bergdörfer vor.

Eine Verknüpfung der jetzigen Linie 3 mit der Linie S1/S11 zwischen Neureut-Heide und Neureut-Kirchfeld würde sehr zur Attraktivität des ÖV in diesem Bereich beitragen. Deshalb meine Bitte, beginnen Sie mit der Planung!

Die Neureuter haben ohnehin ein Problem in angemessener Fahrzeit mit der Straßenbahn zum Hauptbahnhof zu kommen. Deshalb sollte eine Express-S-Bahn über die alte

Bahntrasse ab Haltestelle Welschneureuter Straße über Siemens-Industriepark und Bahnhof Mühlburg zum Hauptbahnhof geführt werden. Die Fahrzeit zwischen Neureut und dem Industriepark zum Hauptbahnhof könnte um mehr als die Hälfte gekürzt werden. Eine Planung zur Ertüchtigung der Strecke für Stadtbahnbetrieb muss deshalb in Angriff genommen werden.

Durch den neuen Sportpark in Durlach werden große Flächen im Bereich der jetzigen Sportanlagen für Wohnbebauung frei. Die Planung einer Anbindung des zukünftigen Wohngebietes an das Straßenbahnnetz muss bereits jetzt erfolgen, ebenso die Planung für eine ÖV-Anbindung des Sportparks.

Und wenn wir gerade in Durlach sind, dann sollte endlich eine Planung zur Verlängerung der Turmbergbahn in Richtung Haltestelle Turmberg auf den Tisch gelegt werden.

Bei der Diskussion um den Verkehrsentwicklungsplan wurde mehrfach die Verbesserung der Tangentialverbindungen im Busnetz gefordert. Die Umsetzung dieser Forderungen sollte umgehend begonnen werden.

Fahrkarten und Tarife

Sehr umstritten bei den jüngsten Fahrpreiserhöhungen waren die Umwandlung der 24-Stunden-Karten in Tageskarten, ebenso die Heraufsetzung der Altersgrenze bei der Karte ab 60. Es wäre gut, wenn diese Änderungen zurückgenommen würden.

Dem Verbundgebiet des KVV fehlt eine harmonische Abrundung in das Gebiet des Eurodistricts PAMINA. Hier sollte endlich das Verbundgebiet erweitert werden durch Einführung eines verbesserten Verkehrs- und Tarifangebotes.

Gerhard Stolz

Einladung Mitgliederversammlung Pro Bahn

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Regionalverband Mittlerer Oberrhein, lädt ein zu seiner Mitgliederversammlung mit **Neuwahlen** am **Donnerstag, dem 9. April 2015** um **19.30 Uhr** im **Umweltzentrum**, Kronenstraße 9. Das Ende der Mitgliederversammlung ist für 22 Uhr vorgesehen. Um rege Beteiligung wird gebeten.

Der Vorstand

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung der Tagesordnung
2. Bericht des Vorstands
3. Kassenbericht
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Aussprache
6. Entlastung Regionalvorstand
7. Vorschläge und Wahl Regionalvorstand
8. Verschiedenes

Aktuelles von der Pfinztalbahn

Bahnübergang Pfinztal-Söllingen km 7,640

Als erster Schritt zur Beseitigung des Bahnüberganges am Bahnhof Söllingen wurde im April 2014 bei km 7,058 eine LKW-fähige Eisenbahnüberführung auf dem dort dreigleisigen Streckenabschnitt mit Kosten von 18 Mio. Euro als sogenannte 600 m lange Nordtangente eröffnet. In den nächsten Jahren soll dann der eigentliche Bahnübergang am Bf. Söllingen mit dem Bau einer PKW- und Fußgänger-Unterführung aufgehoben werden. Die Gesamtmaßnahme ist mit rund 30 Mio. Euro veranschlagt.

Bahnübergang Kleinsteinbach km 10,330

Weniger günstig sieht es hier aus. Der direkt am Haltepunkt Pfinztal-Kleinsteinbach liegende Bahnübergang darf nach einem schweren Zusammenstoß mit einem Bus seit 2006 nur mit 30 km/h befahren werden. Das bedeutet jedesmal eine Abbremsung von 110 km/h auf 30 km/h. Betroffen sind davon werktäglich 54 Züge des Fern- und Regionalverkehrs, u. a. die IC-Verbindung Karlsruhe-Nürnberg. Insgesamt etwa 20.000 Reisende müssen eine Langsamfahrt über sich ergehen lassen. Aufgrund der Dauer-Langsamfahrstelle wurde die Fahrzeit Karlsruhe – Pforzheim gegenüber 2005 um eine Minute verlängert. In der Gegenrichtung ist sie gleich geblieben, da wird wohl eine mögliche Verspätung in Kauf genommen. Es gibt seit Jahren machbare und städtebaulich verträgliche Lösungen zur Aufhebung dieses Bahnübergangs. Allerdings will die Gemeinde Pfinztal aufgrund ihrer „angespannten“ Haushaltslage sich nach acht Jahren immer noch nicht an diesem 14-Mio.-Projekt nach Eisenbahnkreuzungsgesetz beteiligen. Ganz im Widerspruch zu den Bundes- und Landes-Grünen, die den Schienenverkehr verbessern wollen, will das örtliche Bündnis 90 / Die Grünen die bestehende Situation so belassen wie sie ist, wie einem Gemeinderatsprotokoll vom 21.1.2014 der Gemeinde Pfinztal zu entnehmen ist. Hier wäre zumindestens das Land als Zuschussgeber nach dem Landes-GVFG gefordert.

Pforzheimer Tunnel km 24,5

Die DB hat sich zum Ziel gesetzt bis zum 5.



RE 19537 am 15.11. 2014 beim Passieren des BÜ am HP Kleinsteinbach mit 30 km/h; Foto: Ullrich Müller

September 2018 parallel zu dem fast 160 Jahre alten Pforzheimer Tunnel eine neue 900 m lange zweigleisige Röhre für 88 Mio. Euro zu bauen. 2015 erfolgen umfangreiche Bauvorbereitungen, wie Straßenumlegung, 2016 kommt dann der eigentliche Tunnelbau. Die alte, baufällige Röhre wird später verfüllt. Mit dem Bauvorhaben sollte schon 2011 begonnen werden.

Schallschutzwände kontraproduktiv in Grötzingen km 2,6

Als kontraproduktiv haben sich Lärmschutzwände entlang des im Sommer 2014 neu gebauten 4. Gleises zwischen Bf. Grötzingen (km 2,6) und dem Haltepunkt Krappmühlweg (km 4,0) erwiesen. Dieses dient zur Verbesserung des Betriebsablaufes zwischen der S5 nach Söllingen (– Pforzheim) und der S4 nach Heilbronn. Um die Anwohner vor dem „krankmachenden Lärm der Bahn“ zu schützen, hatte der Grötzingener Ortschaftsrat eine Lärmschutzwand in diesem Bereich zwischen Bahn und einer parallel dazu verlaufenden Straße gefordert. Doch die betroffenen Anwohner selbst wehrten sich gegen den Bau, weil ihren Erfahrungen nach von der Bahn keine störenden Emissionen ausgingen. Vielmehr befürchteten diese mehr Belästigung durch Reflexion des Straßenlärms. Und genau so ist es gekommen, wie in Baden TV am 29.10.2014 die Anwohner bekräftigt hatten. Offiziell wird dieses Problem aber nicht thematisiert, sondern als Frage der Gestaltung behandelt.

Ullrich Müller

Trans-PAMINA-Ausflug zur Burg Fleckenstein

Trans-PAMINA hat sich zur Aufgabe gestellt, den grenzüberschreitenden Personenverkehr im PAMINA-Gebiet (Südpfalz / Mittelbaden / Nordelsass) auszubauen. Zu diesem Zweck fand eine öffentliche Fahrt von Karlsruhe bzw. Straßburg über Weißenburg zur Burg Fleckenstein am 1. November 2014 statt. Vielen Dank an Reiner Neises und André Niess für die hervorragende Planung der Fahrt.

Um die Mittagszeit starteten die Ausflugsgruppen pünktlich an den Bahnhöfen Straßburg und Karlsruhe. Bei mildem sonnigem Herbstwetter trafen beide fast gleichzeitig in Weißenburg ein. Optimal ist hier der Busanschluss zum Wanderbus 317. Dieser ist auf die ankommenden Züge vertaktet und steht abfahrtsbereit am Bahnhofsvorplatz des modernisierten Bahnhofes. Nach einem kurzen Gruppenfoto ging die Fahrt in einem modernen Reisebus über Lembach zur Burg Fleckenstein. Die Fahrt verläuft über kleine typisch elsässische Dörfer und durch Wälder, die um diese Jahreszeit in allen Gelb- und Rottönen leuchteten. Endhaltestelle des Buses 317 ist die Burg Fleckenstein. Dort angekommen teilte sich die Gruppe, die ungefähr 20 Teilnehmer umfasste, in zwei kleinere Gruppen auf. Gruppe 1 machte eine Drei-Burgen-Wanderung durch die malerischen Vogesen zu den Burgruinen Hohenburg und Löwenstein. Gruppe 2 besichtigte die sehr schön restaurierte Burgruine Fleckenstein, die sich auf Grund des Angebotes für Kinder optimal als Familienausflugsziel eignet. Von der Burg aus hat man einen traumhaften Blick auf

die Vogesen, den Pfälzer Wald und das Elsass. Nach der Besichtigung ging es über einen schönen Waldweg zum 20 min entfernten Gimbelhof. Dieser schön restaurierte Bauernhof ist eine ideale Rastmöglichkeit. Nach einer Pause, in der wir uns mit Kaffee und Kuchen stärkten, ging es zurück zur Burg Fleckenstein, wo unser Bus schon auf uns wartete, um uns zurück nach Weißenburg zu bringen. Dort angekommen setzte schon die Dämmerung ein. Wir entschlossen uns, erst einmal einen kleinen Rundgang durch das malerische Städtchen an der Lauter mit seinen schönen Fachwerkhäusern zu machen. Besonders sehenswert ist die Abteikirche Sankt Peter und Paul. Zum Abschluss gingen wir ins Restaurant Krone direkt am Rathausplatz von Weißenburg. Bei Elsässer Spezialitäten wie verschiedenen Flammkuchen kam die ganze Gruppe ins Gespräch. Viel zu schnell verging die Zeit, denn um kurz nach halb neun mussten wir pünktlich am Bahnhof sein, um die letzten Züge nach Straßburg und Karlsruhe zu erreichen. Ein wundervoller Herbsttag ging mit einer pünktlichen Ankunft an den Zielbahnhöfen zu Ende.

Weißenburg ist von Karlsruhe aus bequem mit der stündlich verkehrenden Regionalbahn nach Neustadt (Weinstraße) und einmaligem Umstieg in Winden (Pfalz) zu erreichen. Der Wanderbus in die Vogesen (Buslinie 317) ab Weißenburg wird auch in den Sommermonaten **2015** (3. April bis 1. November) wieder verkehren. Verkehrstage sind wieder Mittwoch, Sonntag und Feiertage. Ergänzend gibt es 2015 eine einzelne Verbindung am Dienstagmorgen. Die Fahrkarten für den Bus sind beim Busfahrer erhältlich. Verkauft werden Einzel- und Kleingruppenfahrkarten. Nutzer des Fleckenstein-Busses erhalten für die Burg ermäßigten Eintritt. Neben der Burg Fleckenstein bindet der Bus auch die Maginot Linie (Bunker aus dem zweiten Weltkrieg) bei Lembach an.

Holger Heidt

Weitere Informationen:
www.fleckenstein.fr
www.tourisme-nordalsace.fr

Fahrpläne auch im Umweltzentrum erhältlich



Bus am Ziel Fleckenstein; Fotos: Helmut Schönberger

Ausflug zur Landesgartenschau Landau

Der nächste Ausflug von **Trans-PAMINA** führt am Sonntag, 14. Juni 2015, zur Landesgartenschau in Landau. Die Hinfahrt erfolgt mit dem Bundenthal-Express. Treffpunkt um 10 Uhr vorm Infopunkt des Hauptbahnhofs. Anmeldung unter info@trans-pamina.eu

Vom 17.4. bis 18.10.2015 findet in Landau die **rheinland-pfälzische Landesgartenschau** 2015 statt. Der reguläre Eintritt kostet 15 €. Nutzer des öffentlichen Verkehrs erhalten je nach Fahrkarte 1 oder 2 € Ermäßigung auf den Eintritt.

Weitere Infos: www.lgs-landau.de

Leserbrief zum Fahrradhelm

Lieber Herr Stolz,

Ihr doch sehr einseitiger Artikel „Fahradhelme ...“ vom letzten VCD-Heft 3/14, S. 11 reizt mich zu folgendem Kommentar:

Auch ich bin gegen eine HelmPFLICHT! Aber als passionierter Radfahrer und Arzt mit Unfall-Chirurgie-Erfahrung trage ich prinzipiell einen Helm – auch für Kurzstrecken. Genauso, wie ich beim Inlinern entsprechende SCHUTZ-

ausrüstung anlege (kein „PSEUDO“-Schutz – Vergleichen Sie mal die Unfall-Statistiken.)

Ich fühle mich dabei einfach etwas sicherer und in meiner Spontaneität überhaupt nicht „eingeschränkt“, also keinesfalls „kontraproduktiv“ oder „gegängelt“. Zwei Fahrrad-Stürze von unbehelmten Radlern in unserem Stadtteil sind mir unvergessen: 1x mit tödlichem Kopf-Trauma, 1x mit Gehirnerschütterung -> 2 Wochen Klinik!

Dass Sie wegen des „Gruppenhelmdruckes“ auf Radtouren „verzichten“ müssen, finde ich traurig und abwegig:

1. seltsame Gruppe, die angeblich solchen Druck ausübt, 2. wo bleibt Ihr Selbstwertgefühl (trotzdem mit zu radeln), wo Sie doch I.E. die besseren Argumente haben ...?

In Summa: Schon eine ersparte Kopfprellung oder Commotio ist ein Erfolg. Aber jeder darf nach seiner Fassung selig werden, – mit „Leichtigkeit“ (oder: Leichtfertigkeit?) radeln. Helme, Warnwesten, Reflektoren sind EMPFEHLUNGEN – mit gutem Grund.

Freundliche Radler-Grüße,

Dr. med. Matthias Zedelius, VCDler



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

Einladung Mitgliederversammlung VCD

Liebe Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde des VCD-Kreisverbandes!

Hiermit laden wir euch zur diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Sie findet statt am **Dienstag, dem 14. April 2015 um 19.30 Uhr** im **Umweltzentrum**, Kronenstraße 9. Den Abend wollen wir mit Brezeln & Getränken ausklingen lassen. Wir würden uns über eine rege Teilnahme sehr freuen. Der Vorstand

Tagesordnung:

1. Begrüßung, Ergänzung Tagesordnung
2. Wahl des Versammlungsleiters
3. Jahresbericht Vorstand und Perspektiven
4. Kassenbericht 2014
5. Bericht der Kassenprüfer
6. Aussprache, Entlastung des Vorstands
7. Haushaltsplan 2015
8. Wahl Vorstand, Delegierte, Kassenprüfer
9. Sonstiges

„Dammerstocker“ Kurve

Für Aufruhr sorgte das Bekanntwerden von Überlegungen der DB zur „Dammerstocker Kurve“, die eigentlich zwischen Oberreut und Bulach liegt und die die Pfalzbahn mit der Strecke nach Rastatt verbinden könnte, damit aus der Pfalz kommende Güterzüge ohne Wenden weiterfahren könnten. Die Kurve ist Teil zweier Entlastungsideen für überlastete Strecken zwischen Nord und Süd: von Bingen über das Alsenztal bzw. von Mannheim über Germersheim. Zunächst hielten einige Politiker diese Kurve für was Neues, aber die Kurve wurde schon im Zweiten Weltkrieg aus strategischen Gründen gebaut und leistete danach den Franzosen gute Dienste. Erst in den 60ern wich sie dem Straßenbau, ein Rest diente noch lange als Anschlussgleis. So wie damals ist sie nicht mehr zu bauen, denn die ehemals ebenerdige Trasse wird von der Straßenbahn nach Oberreut durchschnitten. Würde man sie neu bauen, müsste man bis in Höhe Friedhof Oberreut auf dem Damm bleiben und die Wilhelm-Leuschner-Straße überbrücken. Der Platz dafür wird seit langem im gültigen Flächennutzungsplan freigehalten. Hochinteressant fanden wir die Reaktionen „der Politik“ in der Pfalz: Man befürchtet für die Anwohner der nie stillgelegten zweigleisigen Pfälzer Hauptstrecke den Lärm nächtlicher Güterzüge. Insofern nichts Neues, dass Anlieger einer alten Bahnstrecke vom Bahnlärm „überrascht“ werden. Nur sind es genau dieselben Politiker in der Pfalz, die keinerlei Bedenken haben, den Bau einer zweiten Autorheinbrücke zu fordern! Am liebsten gleich zusammen mit der Nordtangente, die dann als völlig neue Trasse zehntausende Karlsruher mit Autolärm belastet. Die eigenen Wäh-

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	E	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



Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

ler muss man also vor Lärm schützen, den „Badensern da drüben“ kann man dagegen neuen Lärm zumuten ...? Die Kurve selbst wird als Neubau alle modernen Lärmschutzanforderungen erfüllen müssen, für kritische Bestandsabschnitte sollte sich die Politik besser darauf konzentrieren, Lärmschutz zu fordern. **Wichtig** wäre auch der Ausbau des Bf. Wörth, samt Strecke bis Knielingen, und der Strecke zwischen der „Dammerstocker Kurve“ und dem Abzweig der Strecke durch den Rastatter Tunnel, damit der Zuwachs an Güterverkehr nicht zu Lasten des Öffentlichen Personennahverkehrs geht. Heiko Jacobs

Kriegsstraßenquerungen

So langsam rückt der Umbau der Kriegsstr. näher. Einige wurden davon überrascht, dass dabei die beiden Brücken im Zuge von Lamm- und Ritterstr. wegfallen, dabei war deren Abriss spätestens mit dem Bebauungsplanentwurf 2006 klar. In dem Verfahren hatte ich schon damals zwei Details für Radfahrer angeregt. In 2014 wurde die alte Planung für die Ausschreibungen überarbeitet, wobei durch Initiative eines Radlers auch ein Detail wohl nicht so stark verschlimmbessert wurde. Dieser regte auch den Erhalt der Brücken an, was von ADFC und Linken aufgegriffen wurde. Im Radlerforum wurden aktuelle Pläne vorgestellt. Neben Verbesserungen für Radler auf der Kriegsstr. selbst und an den großen Knoten Karls-, Ettlinger und Rüppurrer Tor und Kapellenstr. wird es (zusätzl. zur Hirschstr.) auch neue ebenerdige Querungen geben: An der Lammstr. auch für Autos, an Ritter-, Kreuz- und Adlerstr. für Fußgänger und somit auch für Radler als Ersatz für Brücken & Tunnel. Neben den Fahrbahnen ist dabei auch die Straßenbahn zu queren. Wie auch bei der Frage „Radweg oder Fahrbahn“ gibt es unterschiedliche Vorlieben. Den einen ist die wenig anstrengende ebene Querung lieber, auch wenn sie evtl. nicht zügig zu befahren ist wegen „Sicherheitseinrichtungen“ wie Ampeln und Umlaufgattern, andere bevorzugen schnelle

Querungen über Brücken. Die heutigen Brücken sind aber wegen der Stufen nur bedingt für Radler geeignet, sind dafür eigentlich gar nicht freigegeben (trotzdem läuft eine Umleitung darüber, wer wundert sich da noch über Gehwegradler...). Sie müssen schon wegen des Umbaus weg – sie sind im Weg. „Ordentliche“ neue radtaugliche Brücken wären flacher und damit viel länger, was mit Grünflächen wie dem Nymphengarten kollidieren würde. Wir werden aber die Pläne der ebenen Querungen prüfen und ggfs. Optimierungen für den Radverkehr anregen. Die 2006 geäußerte Kritik fand wohl Gehör: Man kann künftig auch über die Herrenstr. legal zum Karlsruh und im Bereich der alten Haltestelle zur Sophien- und südl. Karlsruh. queren. Heiko Jacobs

Südabzweig Marktplatz

Weitere Kombilösungs-News: Der Südabzweig Marktplatz bis über die Rampe Augartenstr. hinaus bleibt bis zur Eröffnung der U-Strab stillgelegt! Angeblich lohne sich dessen Wiederaufbau nicht und der Verzicht spare Kosten, Zeit und Belästigungen durch Baustellen. Widersprochen werden muss der Pressemeldung, dass es nur eine Abweichung vom Plan von 2 Jahren sei, denn im Planfeststellungsbeschluss (leider nicht im verpflichtenden Teil) ist nachzulesen, dass südlich der Baumeisterstraße während der ganzen Bauzeit Bahnbetrieb geplant war, nur die nördlichen Teile der 3 Südabzweige sollen je 1 Jahr stillgelegt werden. Das Echo ist geteilt: Einige schlucken die Kröte wegen der gesparten ca. 7 Mio. € und Baustellen, andere sehen die großen Nachteile insbes. für die ÖV-Fahrgäste: Weitere 2 Jahre nur Busverkehr (evtl. nach Norden verlängert), Umwege für die S1/S11 und Nichterreichbarkeit des Marktplatzes für die 2 und S4/S41. Außerdem besteht eine erhöhte Störanfälligkeit des Gesamtsystems, wenn ein Abzweig fehlt. Etliche Wochen lang muss baubedingt zudem ein weiterer gesperrt werden! Wenn man die Baustelle in der Ettlinger Str. nach Ende des Tunnelbaus dort scheidet, hätte man alles auch so bauen können, dass man es einfach liegen lassen kann. Eine weitere Rampenumfahrung hätte die Netzflexibilität bei Störungen erhöht. Diese Chance scheint nun vertan – m. E. Sparen am falschen Ende.
 Heiko Jacobs

**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



Radkartenset
 1 : 75 000

Mittlerer Oberrheingraben
 Vallée moyenne du Rhin supérieur
 Middle Riti Valley of the Upper Rhine

BUGGISCH

ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe
Öffnungszeiten:**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
INFOPOST

Di. 9-12 BUZO **14-17** NABU
Mi. 9-13 BUZO/NABU **17-20** ADFC
Do. 9-13 BUZO/NABU **14-19** B/A

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 42,- €, VCD 56,- €

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 Pizza nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
2.12., 6.1., 3.2., 3.3., 7.4., 5.5., 2.6., 7.7., 4.8.

VCD-Stammtisch:

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

Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

21. März

Tag der offenen Tür im Umweltzentrum.

Die Vereine im Umweltzentrum stellen sich
mit unterschiedlichen Angeboten und buntem
Programm vor. Kronenstr. 9, 11-16 Uhr.

27. März

Critical Mass

Gemeinsame Fahrradtour quer durch die
Stadt. Treffpunkt Kronenplatz 18 Uhr.
*... und evtl. jeden nachfolgenden letzten
Freitag im Monat, siehe adfc-bw.de/karlsruhe*

25./26. April

Spezialradmesse „Spezi“ Germersheim

spezialradmesse.de

26. April

Sonntagsspaziergang in Philippsburg

Demonstration anlässlich des Tschernobyl-
Jahrestages. Treffpunkt Marktplatz Philipps-
burg, 13 Uhr.

12. Juni

Draistag – Karlsruher Fahrradtag mit vielen
Angeboten und Infoständen, Friedrichsplatz

14. Juni

Ausflug Landesgartenschau Landau, s.S.13

Mitgliederversammlungen im UZ:

9. April 2015 19:30 Uhr Pro Bahn s.S.10

14. April 2015 19:30 Uhr VCD s.S.14

16. April 2015 19:00 Uhr BUZO s.S.3

kais-pizza.de

Heim Service
mit dem Rad



Brücken
Restaurant



täglich: **11-23** Tel: 0721 - **37 37 34**

Skandal: EU finanziert AKW-Neubau(ten)

Der Energiekonzern Electricité de France (EdF) will im englischen Hinkley Point eines der größten Atomkraftwerke der Welt bauen. Finanzierbar ist das Projekt aber nur mit massiven Subventionen durch die britische Regierung, die klar gegen EU Wettbewerbsrecht verstoßen. Die vorhergehende EU-Kommission hat in ihrer vorletzten Sitzung diese Atombeihilfen genehmigt.

Diese Förderung beträgt im letzten Förderjahr (2058) umgerechnet auf die Kilowattstunde 35 Cent. (Für eine Solaranlage werden momentan nur noch gerade mal 9 Cent vergütet.)

Diese skandalöse Entscheidung öffnet dem Bau neuer Atomkraftwerke in Europa Tür und

Tor. Die österreichische Regierung will beim Europäischen Gerichtshof dagegen klagen, Wir in Deutschland sind mit zähen Fortschritten bei der Verwirklichung des beschlossenen Atomausstiegs und die EG subventioniert in ganz Europa den Neubau von Atomanlagen.

Geht bitte auf die Seite der Kampagne www.ews-schoenau.de/kampagne.html und füllt dort das vorbereitete Schreiben aus. Jede Stimme ist wichtig! Denn nur wenn der Druck der Bürgerinnen und Bürger höher wird als der Einfluss der Atomlobby, können wir die neu ernannte EU-Kommission dazu bewegen, diese Fehlentscheidung zurückzunehmen.

Hans Seiler

