



Vorrang für Bahn, Fahrrad und Spielplätze



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Inhalt:

Vorwort..... 3
 Park(ing) Day..... 4
 Redebeitrag Erörterung Philippsburg 14.7.15... 5
 Plastik – nein Danke!..... 6
 Uns stinkt's..... 7
 Ampelsteuerungsexperte bei PRO BAHN..... 8
 Ausflugstipp: Fahrt mit den Trams der BVB..... 9
 Bericht von der Fahrplankonferenz..... 10
 Schöne Aussichten..... 11
 Critical Mass – Wir sind die kritische Masse..... 11
 Lastenräder..... 12
 Radverkehr in Graben-Neudorf..... 13
 Radfahren in Mühlburg..... 14
 Termine..... 16

Fotos: M. Däschner, U. Haack, H. Heidt, H. Jacobs, NABU/F. Paulin

Titelbild: Critical Mass auf dem Zirkel – Das Fahrrad als Verkehrsmittel präsent machen, auch ein Schwerpunktthema dieses u&v.

Foto: Uwe Haack

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



Halt Maxau, stadteinwärts nun nicht nur per Rampe erreichbar, sondern auch mit Aussicht auf Hofgut; F.: Ja

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:

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.

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

Liebe Leserinnen und Leser, wieder liegt eine neue Ausgabe vor Ihnen.

Sie hat dieses Mal etwas von einem Kontrastprogramm: Draußen wird's ungemütlich kalt und im Heft geht es in etlichen Artikeln um das Radfahren! Aber mit der richtigen Kleidung geht das auch im Winter! Vielleicht weniger die großen Radtouren, aber der Einkauf geht immer noch per Rad und wenn es etwas mehr sein soll, gerne auch per **Lastenrad**, womit wir bei einem der Themen des u&v wären. Ebenso den Winter durch radelt natürlich die „**Critical Mass**“ über Karlsruhes Fahrradbahnen, wobei wir gespannt sein können, welche Masse am 1. Weihnachtsfeiertag zusammen kommen wird.

Schon fast Tradition ist es, dass sich der VCD in der Region umschaute. Diesen Sommer traf man sich in **Graben-Neudorf**, wo es bzgl. Rad einiges zu verbessern gibt. Geteilt fällt der Bericht über die auch Radfahrer tangierenden Umbauten in **Mühlburg** aus. Untaugliche Radwege wurden ersetzt, Einbahnstraßen geöffnet, das ist gut, aber leider sind die Schutzstreifen zu dicht hinter Schrägparkbuchten angelegt! Noch nicht ganz druckreif war das Thema Fahrradstraßen, vielleicht kommt es in der nächsten Ausgabe.

Nicht nur der Radverkehr hat diesmal „Vorrang“ im u&v, sondern auch die Bahn. Im realen Leben bremst leider oft genug die **Ampelschaltung** die Bahnen aus. Über die Hintergründe dieser Technik ließ sich Pro Bahn in einem Fachvortrag informieren.

... oder die Bahn wird von Autos ausgebremst. **Uns stinkt das** mit deren Schadstoffen etc., daher radeln wir am **27.11.** zum „**Global Climate March**“ im Rahmen der Critical Mass“ an einen neuralgischen Punkt des Straßenverkehrs, evtl. Nordtangente oder Rheinbrücke. Zum Thema Brücke tut sich aktuell viel in der Presse, das nächste Jahr wird wohl entscheidend, auch wir werden dann berichten. Wenn das Auto nicht beim Fahren Schadstoffe ausstößt, steht es im Weg rum, worauf der „**Park(ing) Day**“ jährlich hinweist: Vorrang bspw. für Spielflächen statt Autos!

Wann man im neuen Jahr auf der Schiene wohin kommt, kann man im Bericht über die



Die bisherige Einbahnstr. Philippsstr. in Mühlburg konnte bei der Sanierung dank Umbaus der Ampel für Radler geöffnet werden, mögen die Falschparker davon fernbleiben; Foto: Heiko Jacobs

Fahrplankonferenz nachschauen. Zum Beispiel, ob sich was Richtung **Basel** ändert, wo es einen interessanten Verkehr mit historischen und modernen Bahnen gibt.

Vorrang für umweltschonendere Verpackungen und Transporte statt für die **Plastiktüte** fordert ein weiterer Artikel, denn diese verursachen langfristige Probleme auf der ganzen Welt! Der Vorrang für umweltfreundliche Energieerzeugung setzt sich nur langsam durch, aber selbst wenn schon der ganze Strom umweltfreundlich wäre: Mit den Hinterlassenschaft des Atomzeitalters, beispielsweise in **Philippsburg**, haben wir noch sehr lange zu tun. Was uns da beim Abbau der Altanlagen bevorsteht, berichtet ein weiterer Artikel.

In diesem Sinne wünschen wir eine angenehme Lektüre! Möge der u&v dabei helfen, stress-, verkehrs- und verpackungsarm durch die Vorweihnachtszeit zu kommen!

Johannes Mittel *Heiko Jacobs* *J. Mark*

Park(ing) Day

Wenn sich Kleinhaushalte Zweit- und Drittwagen vor das Haus stellen, beim Autoneukauf auf klobige Boliden (SUV-Ungetüme), Supervans und Riesenkombis hochgerüstet wird und Familien mit zwei Kindern schon einen eigenen Bus brauchen, verknappt sich zwangsläufig die Verkehrsfläche im öffentlichen Raum.

Autos schaffen Enge und entziehen dem urbanen Stadtleben viel Platz. Darauf möchte der internationale Aktionstag Park(ing) Day, der jährlich am dritten Freitag im September stattfindet, aufmerksam machen. Die BUZO und unser VCD-Kreisverband haben sich mit einem Stand über mehrere Parkplätze daran beteiligt, wobei auch unser Lastenfahrrad wieder zum Einsatz kam. Organisiert wurde der Park(ing) Day von engagierten Menschen

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

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice
*auf wunsch vegan

B'Ö
zutatensatz

Café Pan
zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

in der Ludwig-Wilhelm-Straße, wie bereits schon im letzten Jahr.

Uwe Haack



Sitzen, Reden, Lesen, Spielen, Malen, ... Alles, nur nicht Parken!

Foto: Mari Däschner

Redebeitrag zur Erörterung in Philippsburg 14.7.2015

Wir stehen vor einer riesigen Herausforderung. Atomkraftwerke wurden gebaut, Atom-müll wurde und wird produziert, die Atomforschung treibt seltsame Blüten. Fortschritts-gläubigkeit, Geld- und Machtgier haben die radioaktive Verseuchung der Erde sehenden Auges vorangetrieben.

Es wird Atommüll produziert, den man ins Meer kippte, mit dem man ganze Landstriche verseuchte, den man unter freiem Himmel lagert, im Meer versenkt, unter der Erde in absaufende Löcher wirft. Atommüll steckt man in Lager, die man als sogenannte Zwischenlager bezeichnet und wo das „Zwischen“ vermutlich Hunderte von Jahren, wenn nicht für die Ewigkeit bedeuten wird. Und man macht weiter mit Atommüllproduktion und Forschung: Augen zu und durch.

Dass wir kein Vertrauen in die Behörden haben, erklärt sich durch die Geschehnisse der Vergangenheit.

Behörden haben jämmerlich versagt: Statt über den Tellerrand hinaus zu denken, wurden Meiler genehmigt, ohne dass man wusste, ob die Materialien dem atomaren Höllenfeuer wirklich für lange Zeit standhalten können und wohin mit dem Müll. Bis heute konstruiert und baut man für Substanzen, die zu den gefährlichsten der Welt gehören, Fässer und Castoren, die nicht mal die vorgesehene Haltbarkeit von 40 Jahren haben. Bis heute kann jederzeit ein Atomkraftwerk hochgehen, wird in Atomanlagen radioaktiver Schrott produziert.

Ich fordere: Bestmöglicher, maximaler Einsatz von technischen Möglichkeiten, Radioaktivität von der Biosphäre fernzuhalten. Dazu gehört, dass Sicherheit Priorität vor ökonomischen Interessen hat in allen Bereichen, vom Nach-Betrieb bis zum Abriss der Atomanlagen. Das betrifft auch die Sicherheit der Arbeiter.

Ich fordere eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit und Mitentscheidungs-befugnis der Zivilgesellschaft. Die besten unabhängigen Köpfe der Zivilgesellschaft, auch Mediziner und Umweltspezialisten, müssen mitreden und mitentscheiden, wenn es um solch elementare Dinge geht, wie die körper-



Sonntagsspaziergang in Philippsburg am 26.4.2015;

Foto: Mari Däschner

liche und seelische Unversehrtheit der Menschheit. Erörterungen müssen ein echter Bürgerdialog werden.

Hier in Philippsburg bedeutet das, was den Abriss des Atommeilers betrifft, unter anderem Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Planung des neuen sogenannten Zwischenlagers und des sogenannten Reststoff- = Atommüll-bearbeitungszentrums. Kein sogenanntes Freimessen von Atommüll. Radioaktivität lässt sich durch Messen nicht beseitigen. Die natürliche Hintergrundstrahlung, die immer als Argument für die vermeintliche Harmlosigkeit des Verteilens von radioaktiven Partikeln in die Umwelt herangezogen wird, ist mitverursacht von Atomwaffenversuchen, atomaren Unfällen wie Tschernobyl und Fukushima und von der täglichen Emission durch Atomanlagen.

Weitere Forderungen werden ausführlich in Einwendungen dargestellt.

Von der entfesselten Industrie ist kaum Einsicht und Übernahme von Verantwortung für unsere Zukunft zu erwarten. Aber Politik und Behörden dürfen nicht länger weg sehen – sie müssen endlich ihre Verantwortung wahrnehmen.

Jeder beruft sich auf Gesetze, z. B. wenn es um Grenzwerte geht. Wie viele Lobbyisten der Atomindustrie haben auf diese Gesetze Einfluss genommen? Warum setzt man sich nicht dafür ein, diese Gesetze zu ändern?

Atomanlagen abschalten, sofort und weltweit.

Gastbeitrag von Renate Grossmann-Kohl,
 Anti-Atom-Initiative

Plastik – nein Danke!

Ein Thema, das mich schon jahrelang umtreibt, sind die Unmengen von Plastikmüll, die unsere ach so „moderne“ Konsumgesellschaft erzeugt. Auf das Thema aufmerksam wurde ich durch einen Bericht, dass sich im Nordpazifik ein Müllstrudel von der Größe Westeuropas gebildet hat. Auch im Südpazifik, Atlantik, Mittelmeer und im Indischen Ozean fahren Abfälle Karussell. Schätzungen zufolge gelangen knapp 9 Millionen Tonnen Plastikmüll pro Jahr in die Weltmeere. Für Seevögel und Meeressäuger hat dieser Müll oft tödliche Folgen, denn sie halten das blinkende Zeug für Nahrung, fressen es und verhungern infolgedessen mit vollem Magen. Selbst so große Meerestiere wie Wale sind durch Plastikmüll gefährdet. Man fand im Magen eines am Ufer des Mittelmeeres gestrandeten jungen Pottwals über 100 Plastiktüten. Wale verwechseln sie mit Kalamaren und verschlucken sie.

Dieser Plastikmüll verbleibt für Jahrhunderte im Wasser. Bedingt durch die UV-Strahlung der Sonne zersetzen sich die größeren Teile und werden so immer kleiner bis zu Mikroplastikteilchen, an die sich Schad- und Giftstoffe anlagern. Diese sind ein weiteres Problem, weil sie in die Nahrungsketten der Meerestiere gelangen und sie schädigen. Für uns Menschen – am Ende dieser Nahrungskette – besteht zunehmend die Gefahr, dass Mikroplastikchemikalien in unseren Körper gelangen und zu Krebs, Adipositas und anderen Krankheiten führen können.

Wir verschwenden Plastik, als wäre es wertlos. Da sich die Katastrophe in internationalen Gewässern zuträgt, fühlt sich keine Regierung dafür zuständig. Also sollten wir Konsumenten möglichst kein oder zumindest weniger Plastik verwenden und so das Müllaufkommen reduzieren. Leider wird es einem nicht einfach gemacht, wenn man z. B. im Supermarkt einkauft. Um Einkaufstüten gibt es viele Fragezeichen. Nur eines ist sicher: Wir müssen unseren Plastiktütenverbrauch dringend reduzieren. Der „Tütengroschen“ an der Kasse sollte auf 50 ct oder 1 € erhöht werden, damit der Verbrauch sinkt. Leider hat der Handel



Müll auf dem Darß;

Foto: NABU/F. Paulin

kein Interesse daran, da die Tüten auch günstige Werbeträger für die Unternehmen sind.

Es gibt zumindest aktuelle Ansätze in der Politik, wie z. B. den Beschluss, dass ab 2016 keine kostenlosen Plastiktüten mehr ausgegeben werden dürfen. Ausgenommen davon bleiben aber weiterhin die dünnen Tüten für Obst und Gemüse.

Papiertüten, wie sie jetzt z. B. bei Biomärkten angeboten werden, sind leider keine Alternative, auch wenn manche ungebleichte Papiertüten umweltfreundlicher aussehen. Bei Tüten aus Frischfaser geht man sogar von einer viel schlechteren Energiebilanz aus. Eine Frischfasertüte muss schätzungsweise dreimal so oft genutzt werden wie eine erdölbasierte Plastiktüte, damit sich die Klimabilanz ausgleicht. Die Herstellung von Zellulose für Papiertüten ist äußerst energie- und wasseraufwändig. Zudem werden umweltschädliche Chemikalien eingesetzt, um Papiertüten möglichst stabil zu machen. Aber immerhin werden Papiertüten noch eher sachgerecht recycelt als Plastiktüten und wenn nicht, verrotten sie in freier Natur einfach statt gefährliche Mikroplastikteilchen zu produzieren.

Neben Papier gibt es auch andere nachwachsende Rohstoffe: „Jute statt Plastik“ oder die bewährte Stofftasche aus Baumwolle oder auch biobasierte Kunststoffe, wobei auch bei letzteren der Energiebedarf bei der Herstellung groß ist plus eventuelle Konkurrenz zur Nahrungsproduktion.

Was wir Konsumenten tun können:

- Plastiktüten vermeiden: Immer eigene Taschen, Rucksäcke und alte Tüten mitnehmen. Ich habe immer zwei Plastiktüten in meinem Rucksack, damit ich nie neue Tüten nehmen muss.
- Wenn doch mal eine Einwegtüte nötig war – egal ob aus Plastik oder Papier: Die Tüte so oft wie möglich wieder benutzen.

Leider noch am Anfang ist das Zurückdrehen der Verschwendungsschraube in Form von

plastikfreien Läden; das ist die Möglichkeit, Waren wieder wie in Kaufläden aus meiner Kindheit offen zu kaufen ohne die unzähligen Plastik-Verpackungen. In Deutschland gibt es inzwischen acht verpackungsfreie Läden. Der Karlsruhe nächstgelegene heißt „Annas Unverpacktes“ in Heidelberg.

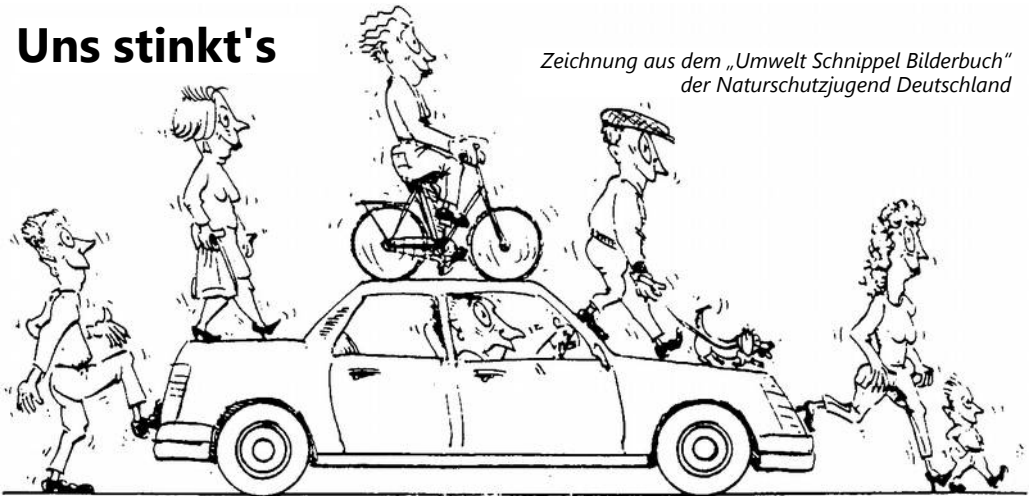
Gute Internet-Seite zum Thema:

Plastiktüten? Vermeiden statt ersetzen!

www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/oekologisch-leben/alltagsprodukte/19463.html

Hans Seiler

Uns stinkt's



Zeichnung aus dem „Umwelt Schnippel Bilderbuch“ der Naturschutzjugend Deutschland

Der Betrugsskandal beim VW-Konzern hat eine Zeitlang für Aufregung und Empörung gesorgt. Eigentlich wundern wir uns nicht mehr, ist doch schon lange klar, dass in der Autoindustrie gerne getrickst und geschummelt wird. Oder haben die auf dem Papier der Hersteller angegebenen Spritverbrauchs-werte der Fahrzeuge irgendetwas mit der Realität zu tun? Der Kraftstoffverbrauch unter realen Bedingungen auf der Straße liegt meist 30 bis 40 Prozent über dem im Labor ermittelten Wert. Endlich wissen wir nun auch, wie es trotz „Anstrengungen“ der Autobauer beispielsweise durch den Einbau von Filtern in den letzten Jahren zu keiner Reduzierung der Stickoxid- und Feinstaubemissionen in Ballungsräumen gekommen ist! Der eigentliche Skandal aber sind die engen Verbindungen von Politik und Autoindustrie und die jahrelange Untätigkeit von Bundesministern und Behörden. Egal ob es um den CO₂-Ausstoß,

Spritverbrauch oder Stickoxid- und Feinstaubemissionen geht, Klimaschutz und Gesundheit müssen vorgehen! Immer mehr Fahrzeuge, die immer schwerer werden und immer mehr verbrauchen, sind genauso unsinnig wie der Bau von neuen, aber unnötigen Straßen. Und weil der Termin so gut passt, rufen wir auf zum **„Global Climate March“** am **27.11.2015**, kurz vor Beginn der Weltklimakonferenz in Paris. Wir verbinden die Demo mit der monatlich stattfindenden **„Critical Mass“** und fahren abgasfrei mit Fahrrädern durch Karlsruhe. Uns stinkt's: Wir wollen weniger Autos, keine weitere Straßenbrücke über den Rhein und auch keine Luftverpester wie Kohlekraftwerke. Statt dessen wollen wir wirksamen Schutz des Klimas und unserer Gesundheit. Treffpunkt ist um **18 Uhr auf dem Kronenplatz**.

www.avaaz.org/de/event/globalclimatemarch

Ampelsteuerungsexperte zu Gast bei PRO BAHN

„Keine Auffälligkeiten oder Benachteiligungen der Straßenbahn an den von ihm beobachteten Kreuzungen, bzw. Knotenpunkten gegenüber den übrigen Verkehrsarten.“ Dies war die Kernaussage von Thomas Pöschl, der lange Jahre in Nürnberg zuständig war für die dortigen Lichtsignalanlagen(LSA)-Steuerungen im gesamten Straßenraum.



Auch am Stephanplatz ausgebremst, zwar nur eine minimale „Gedenksekunde“, aber in Summe über alle dieser Art kommt „Gezockel“ dabei raus ... F.: Heiko Jacobs

Pöschl, der sich die Knotenpunkte Kronenplatz, Rüppurrer Tor mit Baumeisterstraße und Karlstraße mit Ebertstraße vor seinem Treffen im Umweltzentrum anschaute, stellte angesichts der Komplexität der genannten Knotenpunkte fest, dass das zuständige Tiefbauamt mit den LSA-Programmen ein Optimum für den reibungslosen Verkehrsablauf geschaffen hat. Besonders würde man merken, dass versucht wird, möglichst Staus zu verhindern. Auch müssten die Straßenbahnen nicht länger warten als der Autoverkehr. Also in Karlsruhe alles in Ordnung?

Nun, dies war die Sicht aus dem Blickwinkel eines Verkehrsplaners, der, so wie seine Kollegen im Karlsruher Tiefbauamt, als oberstes Ziel hat, keine Staus zu erzeugen. Damit wird natürlich sehr stark auf die Interessen des Autoverkehrs Rücksicht genommen.

Wer allerdings als Verkehrspolitiker das Ziel hat, mehr Menschen hin zum öffentlichen Verkehr zu bringen, kann mit dieser Aussage oder Feststellung nicht zufrieden sein.

Gleichberechtigung an einem Knoten oder

auch an einer einfachen Kreuzung heißt noch lange nicht gleiches Recht in der Verkehrsabwicklung, und schon gar nicht kann dabei von einer Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs gesprochen werden.

In den letzten Jahren sind enorm viele neue Lichtsignalanlagen installiert worden, ganz besonders viele, die direkt die Straßenbahn betreffen. Neubaustrecken für Straßenbahnen werden ohnehin nur noch signalisiert gebaut, d. h. an jedem Überweg oder jeder Kreuzung steht eine Lichtsignalanlage. Und alle werden inzwischen von der ankommenden Straßenbahn angesteuert, erkenntlich an dem Buchstaben A über der Ampel. Inzwischen gibt es diese Ankündigungszeichen auch für den Busverkehr, erkennbar am Buchstaben B. Allerdings, wer glaubt, dass diese Ampeln auf freie Fahrt springen, um die Straßenbahn oder den Bus nicht auszubremsen, täuscht sich. Der senkrechte Balken, das Zeichen für „Fahrt frei“, erscheint oft sehr verzögert. An Haltestellen manchmal einige Sekunden nach Abschluss des Fahrgastwechsels, und auf freier Strecke muss die Bahn häufig abbremsen, weil das Freisignal sehr knapp oder sogar zu spät kommt und dies ohne ersichtlichen Grund. Im Einzelfall ist dies nicht tragisch, jedoch die Summe führt zu längeren Fahrzeiten. Der Karlsruher Volksmund spricht dann von „Gezockel“.

Als die Stadt Karlsruhe in den 1980er Jahren damit anfang, für die Straßenbahn Vorrang einzuführen, wurden nach und nach alle Signalisierungen von Festprogrammen auf variable Programme (Signalprogrammmodifizierte Ampelsteuerung)¹ umgestellt, mit dem Ziel, der Straßenbahn Vorrang zu gewähren. Die Zielsetzung war, in der Innenstadt den Straßenbahnverkehr zügig abzuwickeln und gleichzeitig dem Autoverkehr andere schnelle Wege, oft kreuzungsfrei aber mindestens mit Grüner Welle, in der Peripherie anzubieten. Beispiele: Kriegsstraße und Kriegsstraße-Ost, Südtangente, Nordtangente Ostabschnitt, Brauerstraße, Adenauerring und viele kleinere Maßnahmen, um dem Autoverkehr schnelle Wege am Rande der Stadt anzubieten. Anmerkung: Für die Straßenbahn gab es keine

schnellen Umfahrungsstrecken, dafür versuchte man mit Eilzügen etwas von den fahrzeitmäßigen Benachteiligungen aufzuheben. Ein problemloser Eilzugbetrieb hat aber bis heute nie richtig funktioniert, auch aus Gründen der LSA-Schaltungen.

Unumstritten waren diese LSA-Programmodifikationen von Anfang an nicht, denn die Autofahrer fühlten sich benachteiligt. Vermutlich durch Presseberichte, in denen die Vorrangschaltung für die Straßenbahn immer wieder betont wurde, ging die Autolobby auf die Barrikaden. Dabei war die Ampelsteuerung so ausgelegt, dass zwar der Straßenbahnverkehr vorrangig abgewickelt werden konnte, der Autoverkehr aber trotzdem kaum behindert wurde. Allerdings gab es einige Ausreißer, wenn Nebenstraßen, die auf Hauptstraßen führten, die Grünphase unterdrückt bekamen und dadurch zusätzliche Umläufe abzuwarten waren. Schnell wurden diese Sonderfälle verallgemeinert und dem Straßenbahnvorrangverkehr angelastet. Dabei war diese Phasenunterdrückung der Grünen Welle für den Autoverkehr auf der Hauptstraße geschuldet. Der Kampf gegen die Vorrangschaltung für die Bahnen begann. Eine konzertierte Aktion der Autolobby schaffte es, die Ampeln wieder freundlicher für den Auto-

verkehr zu schalten, natürlich zum Nachteil der Straßenbahn. Die Folge waren Fahrzeitverlängerungen auf vielen Linien (Vergleich der Fahrpläne von damals mit heute!).

Zitat aus einem Schreiben der Verkehrsbetriebe an PRO BAHN vom 31. Juli 2015:

„... die ÖPNV-Priorisierung [hat] nicht mehr das aus unserer Sicht wünschenswerte Maß. [...] In Abstimmungsrunden mit den zuständigen städtischen Ämtern kämpfen wir oftmals relativ allein für die Belange des ÖPNV, während auf der anderen Seite eine recht intensive Lobby aus Geschäftswelt, Presse, Leserbrieffschreibern etc. für die Belange des Kfz-Verkehrs streitet und starke Interessensverbände für die Belange des Radverkehrs. Davon bleiben die zuständigen Ämter natürlich nicht unbeeindruckt.“

Bleibt nur die Hoffnung, dass dieser Hilferuf die Leser dieses Artikels zum Handeln motiviert. Ein attraktiver schneller öffentlicher Verkehr sollte allen Umweltbewegten am Herzen liegen.

Gerhard Stolz

Ein kurzes Zeitfenster reicht der Straßenbahn, um die Kreuzung zu überqueren. Durch Anpassung der LSA-Umlaufzeiten erhält die Bahn genau in dem Moment ihr Freizeichen, wenn sie es auch benötigt.

Ausflugstipp: Fahrt mit den Trams der BVB

Ein besonderes Erlebnis bietet eine Fahrt durch das abendliche Basel mit den historischen Trambahnwagen der BVB (Basler Verkehrsbetriebe). An jedem Freitag und Samstag fährt eine historische Trambahngarnitur von der Haltestelle Schifflande aus durch das abendliche Basel. Ein Zwei-Gang-Menu ist im Fahrpreis von 48 Schweizer Franken inbegriffen. Die historischen Wagen versetzen den Fahrgast in eine andere Zeit. Da die Basler Trambahn oberirdisch verläuft, können die historischen Gebäude und die Innenstadt vom Sitzplatz aus bewundert werden. Auch eine Fahrt über eine der Rheinbrücken ist ein Erlebnis. Aber nicht nur der historische Verkehr der BVB ist eine Reise wert, sondern auch die derzeitigen Weiterentwicklungen: So stellt die BVB zurzeit ihre Fahrzeugflotte auf Niederflurtrams (FLEXITYBasel) um. Die vor-

wiegend grüne Tramflotte passt sich sehr gut ins Gesamtbild der Stadt ein. Durch die schmalspurigen Gleise sind enge Kurvenradien kein Problem. Außerdem besitzen die neuen längeren Fahrzeuge viele Gelenke. Ein großer Erfolg ist die im Dezember 2014 fer-



Eine historische Ersatztram statt der bis Jahresende defekten „Dante Schuggi“; Foto: Holger Heidt

tiggestellte Verlängerung der Linie 8 ins europäische Ausland nach Weil am Rhein. Diese Linie wird vor allem für Einkaufsfahrten genutzt und bietet in Weil am Rhein Übergang zu den Zügen der DB. Tariflich gilt aus Basel nach Weil am Rhein der Tarif der BVB, von Weil am Rhein nach Basel der Tarif des RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH). Nach diesem großen Erfolg planen die BVB nun eine weitere Verlängerung, die der Linie 3, nach St. Louis in Frankreich. Diese wird vor-

aussichtlich im Jahre 2017 fertiggestellt sein. Somit verbinden die Trams der BVB bald drei europäische Länder auf der Schiene.

Basel lässt sich von Deutschland aus mit dem Baden-Württemberg-Ticket im Nahverkehr günstig erreichen. Zusätzlich gibt es Fernverkehrsverbindungen stündlich ab Karlsruhe Hbf. Nähere Informationen zur Restauranttram „Dante Schuggi“ lassen sich unter www.landhus-allschwil.ch abrufen.

Holger Heidt

Bericht von der Fahrplankonferenz

Änderungen ab Fahrplanwechsel 13.12.2015 – Fernverkehr

Nach Paris geht am 3. April 2016 in Frankreich ein weiterer Teil der Schnellfahrstrecke in Betrieb, dadurch wird Paris eine halbe Stunde schneller erreicht. Ab Karlsruhe gibt es bis zu 7 (statt bisher 4) Verbindungen am Tag. Jedoch bleibt es bei dem Konstrukt, dass von Paris nach Karlsruhe der letzte direkte Zug schon vor 18 Uhr fährt und danach „nur“ noch die 19-Uhr-Abfahrt nach Mannheim (oder buchungstechnisch komplizierte Umsteigeverbindungen).

Nach Dortmund fährt ein zusätzlicher direkter ICE ab Mannheim (ab 9.21 / an 18.38 jeweils mit ICE-Anschluss von / nach Karlsruhe).

Nur mittelbar betroffen ist die Region Karlsruhe von der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Erfurt–Leipzig und der Neuordnung Stuttgart–Zürich (stündlich statt zweistündlich und gegenüber bisher eine halbe Stunde verschoben: Letzteres bedeutet bessere Anschlüsse in Stuttgart, aber längere Umsteigezeiten in Singen von Karlsruhe aus).

Änderungen ab Fahrplanwechsel 13.12.2015 – Nahverkehr

S3/S4 (Strecke 701): Bruchsal ab 5.33 Richtung Heidelberg fährt von Ende Februar bis Mitte Juni ca. 20 Minuten früher.

S33 (Strecke 665.3-4): Bruchsal ab 0.17 Richtung Gernersheim fährt weiter bis Speyer.

(Strecke 676/675): Der Felsenland-Express fährt 2016 nur zwischen Bundenthal und Neustadt/Weinstraße (statt Mannheim).

S51/52 (Strecke 710.51): Zwischen Wörth und

Gernersheim werden einzelne Fahrten am frühen Morgen von AVG-Stadtbahnen durchgeführt (statt bisher DB-Zügen).

S31/32 (Strecke 710.3) Karlsruhe–Muggensturm–Rastatt: neue Züge samstags und sonntags Karlsruhe ab 18.13 und Rastatt ab 19.24. Fallweise werden Halte zwischen Malsch Süd und Muggensturm Badeseen verschoben.

S31/41 (Strecke 710.8): Freudenstadt ab 17.30 (FDS Stadt) nach Rastatt entfällt sonntags von Mitte Oktober bis Anfang April (in der übrigen Jahreszeit fuhr er schon bisher sonntags nicht und dafür weiterhin der Fahrrad-Express).

S4 und S5: Die Eilzüge halten zusätzlich an der Station Tullastraße.

S5: Im Raum Pforzheim kommt es zu Verschiebungen und Zugausfällen (wegen der Baustelle Pforzheimer Tunnel während des gesamten Jahres).

S5 Karlsruhe–Wörth: samstags und sonntags frühmorgens entsteht ein durchgehender 20-Minuten-Takt (bisher teils „wild verstreute“ Zeiten).

(Strecke 720): Zwischen Karlsruhe und Konstanz werden die (bisher zweistündlich alternierenden) Abfahrtszeiten und Zwischenhalte verstetigt.

S1/S2 (Strecke 665.1-2): Auf Kaiserslautern–Mannheim–Heidelberg–Osterburken gilt wegen Großbaustellen ein mehrmals während des Jahres geänderter Fahrplan.

Darüber hinaus kann es überall zu Verschiebungen im Bereich einiger Minuten kommen.

Martin Theodor Ludwig

Schöne Aussichten

Es ist ein Ärgernis. In fast jedem Auto, nicht unbedingt ein Kleinwagen, sitzt nur eine Person. Die Straßen sind verstopft. Radfahrer und Fußgänger werden behindert, Abgase und Lärm gibt es dazu. Auch die umweltfreundliche Straßenbahn steckt eingekeilt im Autostau und holt sich wieder Verspätung. Natürlich fährt keiner freiwillig, alle müssen Auto fahren, manche sogar zum Bäcker gleich um die Ecke. Aber alles ist noch steigerbar. Nicht mehr lange, dann stehen auch Autos im Stau, in denen gar niemand mehr sitzt. Schöne Aussichten!

Uwe Haack



Steckt mit im Stau - die Straßenbahn; Foto: Uwe Haack

Critical Mass – Wir sind die kritische Masse

Am Freitag, 27. März um 19 Uhr startete, organisiert von ADFC und VCD, in einem zweiten Anlauf mit circa 150 TeilnehmerInnen die Radfahroffensive Critical Mass (CM). Schon 2011 gab es einen Versuch der Grünen Hochschulgruppe am KIT, den weltweiten Aktionstag für das Radfahren auch in Karlsruhe bekannt zu machen. Der Versuch scheiterte schon nach kurzer Zeit an der kritischen Masse. Diese beginnt ab 16 radfahrenden Teilnehmern. Laut Straßenverkehrsordnung entfällt dann die Radwegebenutzungspflicht, es kann die Fahrbahn benutzt werden, Radfahrende dürfen nebeneinander und im Konvoi



CM – Offensive für das Radfahren; Foto: Uwe Haack

**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





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

BRUCHSAL
 KARLSRUHE
 SAVERNE BADEN-BADEN
 STRASBOURG
 OBERNAI OFFENBURG

BUGGISCH 

ISBN 3-9806111-1-6 **9,80 €**

BUGGISCH  www.klaus-buggisch.de

auch über rote Ampeln fahren, wenn das Einfahren in den Kreuzungsbereich bei Grün erfolgt ist. Seit März 2015 setzt sich nun vom Kronenplatz aus jeden Monat am letzten Freitag eine kritische Masse aus Jung und Alt laut klingelnd zu einer Stadtrundfahrt von etwa einer Stunde in Bewegung, in den ersten Monaten noch von der Polizei auf Motorrädern eskortiert. Was 1992 in San Francisco begonnen hat, hat sich nun auch in Karlsruhe fest etabliert. Die Teilnehmerzahl schwankt jetzt je nach Wetterlage und abhängig von der Ferienzeit. Sie hat sich bei rund 50 Teilnehmern eingependelt. Trotz kurzfristiger Beeinträchtigungen für den übrigen Verkehr gibt es kaum negative Reaktionen. Selbst Autofahrer üben sich, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in Geduld. CM ist eine freundliche Offensive für das Fahrradfahren.

Uwe Haack

Lastenräder

Seit 1998 fahren BUZO, VCD und befreundete Umweltverbände mit dem eigenen Lastenrad, das vor Ort mit wenigen Handgriffen zum Infostand umgebaut wird. Prospekte, Transparente, Klappstühle, Regenschutz, alles passt in die große Vorderbox, Schirm und Plakatständer werden oben festgebunden und los geht's direkt bis zum Standplatz – ganz ohne Auto organisieren, Einfahrgenehmigung, Parkplatzsuche, Schlepperei und natürlich umweltfreundlich ohne Abgas und Lärm.

Pfiffige Lösungen setzen sich durch, so gehören Lastenräder in Holland und Dänemark schon länger zum Straßenbild und in Karlsruhe hat das Stadtplanungsamt im vergangenen Sommer im Rahmen der Kampagne zur Förderung des Radverkehrs ein Lastenfahrrad gekauft und Benutzergruppen jeweils drei Wochen zum Test überlassen. Ob Schreinerei, Tagespflege für Senioren oder Hausgemeinschaft, alle waren sehr zufrieden und hoffen, das Lastenrad bei der Verlosung zum Ende der Aktion zu gewinnen. Kinder, Werkzeuge, Einkäufe, Sportausrüstung, Picknick am Baggersee oder Infostand – für Radfahrer/innen ist das Lastenrad ein prima Transportmittel und reduziert die Alltagsfahrten mit dem Auto. Zusätzlich zu den Umweltvorteilen ist es vor allem die Möglichkeit, am Innenstadtbau vorbei und auch auf nicht mit dem Auto zu befahrenden Wegen flexibel direkt an das Ziel zu gelangen.

Schaut man sich bei einem guten Fahrradhändler, wie z. B. bei unseren Inserenten, um, so staunt man über die Vielfalt der Lösungen von vielleicht 15 Herstellern. Von der einfachen Variante für etwa 1.500 € bis zu einem ausgefeilten E-Bike für 5.000 €, Dreiräder mit Elektrounterstützung für mobilitätseingeschränkte Fahrer, lange Flitzer auf 2 Rädern mit großem Gepäckträger in der Mitte – fast für jeden Bedarf ist eine Lösung zu finden. Der VCD hat ausführliche Informationen zusammengestellt unter lastenrad.vcd.org

Bei einem Gang durch die Karlsruher Innenstadt fällt dann doch leider auf, dass trotz dieser vielen Vorteile, der zahlreichen Fahrradfahrer und einiger Fahrradanhänger kaum Lastenfahrräder zu sehen sind. Liegt es am



Unser fahrbarer Infostand; F.: U. Haack / M. Däschner

recht hohen Anschaffungspreis? Oder wird der Platzbedarf im Verkehr und vor allem beim Abstellen als Hindernis gesehen? Findet man für sein Fahrrad beinahe überall ein Plätzchen, so ist das für ein Lastenrad schon umständlicher. In vielen Häusern, gerade in den dicht bebauten Stadtteilen gibt es gar keine Abstellmöglichkeit. Durch ein enges Treppenhaus in den Hof kann man ein Fahrrad tragen, ein Anhänger geht meist auch noch, aber mehr nicht. Hier ist das Karlsruher Stadtplanungsamt gefragt, nicht nur die tolle Werbeaktion zu machen, sondern auch den notwendigen öffentlichen Raum zum Abstellen einzuplanen, z. B. durch das Umwidmen von Parkplätzen und die Pflicht für Bauherren, auch für nicht motorbetriebene Fahrzeuge ausreichende Zugangswege und Abstellmöglichkeiten zu schaffen. Eine gemeinsame Nutzung bietet sich angesichts der recht hohen Anschaffungskosten und des selteneren Bedarfs geradezu an, das wäre doch auch eine gute Ergänzung der Flotte für Anbieter von Carsharing oder Leihfahrrädern. Ute Rieger

gen weit auseinander. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens der Neudorfer Hauptstraße ist davon abzuraten, zumal die Breite der Straße ein Überholen des Radfahrers bei Gegenverkehr nicht zulässt. Da die Gemeinde die Hauptstraße erst vor wenigen Jahren neu gestaltet hat, wird sie kurzfristig nichts umbauen. Kein Bürgermeister erscheint gerne im Schwarzbuch des Steuerzahlerbundes.

Was ist das Fazit dieser Rundfahrt?

Der BUND in Graben-Neudorf wird sich in den nächsten Monaten verstärkt für den Radverkehr in der Gemeinde engagieren. Folgende Punkte sollen angegangen werden:

- Die Beseitigung von Gefahrenstellen hat

Radfahren in Mühlburg

Knapp 10 Jahre ist es her, dass ein Verkehrsversuch für die Rheinstraße in Mühlburg beschlossen wurde: Die zweistreifigen Fahrbahnen wurden in einen überbreiten Fahrstreifen und einen Schutzstreifen geteilt, ein Angebot für Radfahrer ohne die Kapazität für Autos wirklich zu reduzieren. Im u&v 2/07 (online) habe ich das kritisiert, weil bei zweistreifig fahrenden Autos die Überholabstände zu gering und die Schutzstreifen zu nahe an einigen Schrägparkern sind. Letzteres führte mindestens 2012 zu einem Unfall.

In den letzten Jahren lief in Mühlburg ein Sanierungsprojekt, bei dem auch einige Straßen umgestaltet wurden: die Hardtstr., die komplette Rheinstr. und die Lameystr. samt -platz. Im nördlichen Teil der Rheinstr. und in der Lameystr. wurden untaugliche Radwege durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn ersetzt, leider teils zu nahe an Schrägparkern. In der „großen“ Rheinstr. wurde die Haltestelle Philippstr. barrierefrei umgebaut und die Gehwege verbreitert. Beides braucht Platz, die Zahl der Parker wollte man aber nicht einschränken, daher wurden stadtauswärts die Schrägparkbuchten mit ehemals ausreichendem Abstand näher an die Fahrbahn gerückt, die im Querschnitt ca. wie 2007 blieb, während stadteinwärts der Querschnitt reduziert wurde. Bisher konnte man noch den Schutzstreifen (keine Benutzungspflicht) ignorieren und knapp links davon radeln, das Überholen blieb mög-

Priorität 1, insbesondere an den Hauptverkehrsachsen.

- Verbesserung der Fahrradrouten durch die Gemeinde: Auf vielen Nebensträßchen ist wenig Autoverkehr. Hier kann der Radverkehr oft mit wenig Aufwand verbessert und beschleunigt werden.
- Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten am Bahnhof, an den Bushaltestellen und bei den Einzelhandelsgeschäften.

Es ist also viel zu tun, aber das schaffen wir.

Herzlich bedanken möchten wir uns noch bei den Radexperten des VCD, die uns kompetent unterstützt und uns viele nützliche Tipps gegeben haben. Armin Gabler, BUND



Sicht auf Radler des Schutzstreifens erst dann, wenn man schon voll drauf steht und links nun direkt Autos.

lich, das klappt aber nun nicht mehr.

Meine Bedenken zu den Schutzstreifen und anderen Details mailte ich im Sommer 2013 an das Stadtplanungsamt, leider ohne großen Erfolg. Später ergänzte ich auch den Hinweis aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ zur „Wahl der Radverkehrsführung an Straßen“: „Je höher die Anzahl der Kurzzeitparker und je häufiger der Lieferverkehr oder das Halten in der zweiten Reihe ist, umso mehr spricht für eine Führung im Seitenraum. Besonders die Kombination von Schräg- bzw. Senkrechtparkern und hohen Parkwechselfrequenzen kann kritisch sein.“ Auf deutsch: Von der Kombi Schrägparker + Schutzstreifen in Geschäftsvierteln wie diesem wird dringend abgeraten! Radwege („im Seitenraum“) wären aber auch nichts. Mehr Platz für die Fahrbahn wäre besser gewesen.

Zum Glück gibt es die Fahrradstraße in der Sophienstr. und den Grünzug Hildapromena-

de als Alternativen Richtung Stadt ... Apropos Sophienstr.: Wer diese bisher Richtung Entenfang fuhr, endete dort im Nichts. Positiv zu vermerken ist, dass deren Anbindung an den Entenfang verbessert wurde: Man kann nun in alle Richtungen gesichert weiterfahren. Ob die Linksabbiegeföhrung auch für größere Scharen an Radfahrern taugt, kann bezweifelt werden, aber es ist ein Anfang.



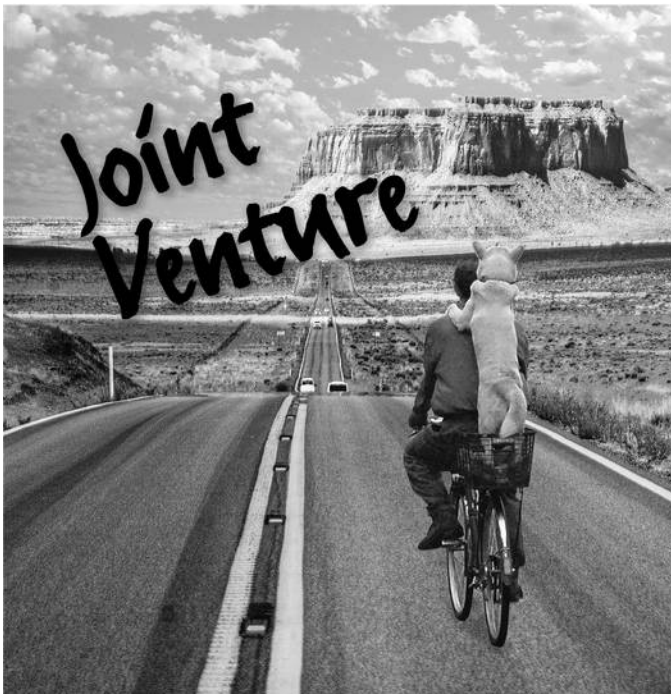
Neu: Linksabbiegen am Entenfang; Fotos: Heiko Jacobs

Positiv ist auch, dass im Zuge des Umbaus einige Ampeln erweitert wurden und so einige Einbahnstraßen für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben werden konnten (s. S. 3). Bei meiner Erstbesichtigung war aber die Radspur vor der Ampel in der Philippstr. zugestellt und somit auch die Induktionsschleife, somit wartete man vergeblich auf Grün! Ob die Föhrung aus der „kleinen Rheinstraße“ raus verständlich ist, man wird sehen ...

Tödliche Folgen hatte der Umbau am Lameyplatz. Dort geriet kurz nach Freigabe eine Radfahrerin unter einen abbiegenden Lkw. Man besserte zügig nach und baute eine Insel als Schutz. Ob diese auch geradeausfahrende Radler schützt? Durch eine leichte Linkskurve ergibt sich ein toter Winkel bei

Lkw mit Anhänger oder Auflieger. Die Furt lenkt auf den Bordsteinweg, ohne dass dieser freigegeben wäre. Im Frühjahr 2012 gab es in der Honselstr. ein Fahrbahnverbot für Radler ohne geeignete Alternative. Nachdem sich einige VCDler auch an uns wandten, widersprach ich dem Schild gerichtlich, und das zur Ampeloptimierung gedachte Verbot wurde aufgehoben. Wegweiser weisen aber noch immer dorthin, nun auch die Furt. Droht wieder Unheil? An der Brücke sind in der Böschung aktuell Pflöcke zu finden, soll womöglich die Trassierung in die Unterföhrung verbessert werden? Sie bliebe aber zu schmal neben anderen Haken. Wir bleiben wachsam.

Heiko Jacobs



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
INFOPOST

Öffnungszeiten:

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

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 Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:
1.12., 5.1., 2.2., 1.3., 5.4., 3.5., 7.6., 5.7., 2.8., ...

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)

24. November 2015

Die Gemeinwohlökonomie

Vortrag von Christian Felber und Diskussion
zum Thema neue Wirtschaftsordnung. Gerth-
sen-Hörsaal am KIT, Engesserstr. 9, 19:30 Uhr.

27. November 2015

„Uns stinkt´s“

Aktion anlässlich des „Global Climate March“
verbunden mit der Critical Mass. Fahrradtour
für Klimaschutz, gegen Luftverpester. s. a. S. 7

4. Dezember 2015

Fächergärtner-Treffen

Gruppenbildung für einen neuen Standort
zum Gärtnern im öffentlichen Raum in
Mühlburg. Umweltzentrum, 19 Uhr.

27. Nov. (s. a. S. 7), 25. Dez..

29. Jan., 26. Feb., 25. März, ...

Critical Mass – Radtour, Kronenplatz, 18 Uhr,
s. a. facebook.com/CriticalMassKarlsruhe



kais-pizza.de

Heim Service
mit dem Rad

Brücken
Restaurant

täglich: **11-22** Tel: 0721 - **37 37 34**



Neue Fahrradstraße Bahnhofstr.; Foto: Mari Däschner