

Energiewende

Radschnellwege

Bus Elsass

Kiezblocks



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
- 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

Redaktion: Mari Däschner, Holger Heidt, Heiko Jacobs, Reiner Neises, Ute Rieger, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e. V. (**BUZO**); Fahrgastverband **PRO BAHN**, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (**VCD**), Kreisverband Karlsruhe: alle im Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75

Inhalt:

Vorwort.....	3
Der Schwarzwaldverein ist eingezogen.....	4
Wo soll künftig unsere Energie herkommen?....	5
Neuer Regionalvorstand gewählt.....	10
Grenzüberschreitende Buslinie 231.....	11
Kiezblocks in Karlsruhe.....	12
Vorzugstrassen der Radschnellwege sind da...15	
Mit der Schwarzwaldbahn an den Bodensee...18	
Leiser Besuch in einem Naturreservat.....	19
Termine.....	20

Fotos & Grafiken:

Changing Citys e. V., AG Energiebilanzen, Holger Heidt, Heiko Jacobs, Horst Jacobs, Dennis Scherle, Robert Stephan, Hans Seiler, Schwarzwaldverein Karlsruhe

Titelbild: Der Marktplatz in Rastatt war Endpunkt der Fahrraddemonstration für eine bessere Planung eines Radschnellweges, der diesen Namen auch verdient, mit Teilerfolg.

Foto: Heiko Jacobs



Blick nach vorne in den Lingenfelder Altrhein; Foto: Hans Seiler s. S. 19

Impressum

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, abo@umverka.de ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 1.500, 100 % Recyclingpapier 100 g/m², Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs

Verein:	☎ 0721/	Spenden:	IBAN:	Web:	umverka.de	E-Mail:	redaktion@...
BUZO <small>1971/2004</small>	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00		buzo.umverka.de		buzo@umverka.de	
PRO BAHN	38 05 75	DE40 6009 0800 0000 9500 05		probahn.umverka.de		probahn@umverka.de	
VCD <small>1986/89/91</small>	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95		vcd.umverka.de		vcd@umverka.de	

Liebe Leserinnen und Leser Strom kommt bekanntlich aus der Steckdose!

Wenn wir klimaneutral werden wollen – ein Verzicht auf dieses Ziel hätte sehr unangenehme Folgen – wird dort künftig noch mehr rauskommen müssen. Das kann aber nur klappen, wenn wir baldmöglichst alle nötigen Schalter umlegen! Welche Schalter das sein müssen und wie einfach und effizient das eigentlich wäre, jedenfalls theoretisch, behandelt ein großer Artikel, der ein Video eines Praktikers und Theoretikers zusammenfasst und kommentiert.



Strom kommt nur aus der Steckdose, wenn alles passt; Foto: Heiko Jacobs

Frische Luft tut gut!

Deswegen bereichert nun der Schwarzwaldverein das Umweltzentrum. Apropos **Schwarzwald**: Da rein führt die gleichnamige Bahn, zu deren touristische Bedeutung es gerade eine Ausstellung gibt.

... im Elsass

Deswegen hat Pro Bahn Verbesserungen für die neue Buslinie dorthin ausgelotet.

... im Nachen auf dem Altrhein

Die BUZO hätte da ein Angebot auf S. 19.

... oder auf dem Rad

Dafür wären die neuen Radschnellverbindungen praktisch!

... sofern sie wirklich sicher und schnell würden, was man aber zumindest bei dem Richtung Rastatt bezweifeln muss, schaut man sich die beim Vorverfahren zuerst herausgekommene Vorzugstrasse an, die weit ab der Forderungen vieler Radfahrer ist, die von einer anderen nahen Trasse erfüllt würden, die größtenteils schon da ist! Dafür hat der ADFC demonstriert, natürlich per Rad von Karlsruhe nach Rastatt. Mit Erfolg, kurz vor Druck wurde die Trasse geändert.

Apropos Radverkehr. Und Fußverkehr.

Der Karlsruher Fuß- und Radentscheid möchte noch vor den Haushaltsberatungen auf die Zielgerade kommen: Wer dafür

noch unterschreiben möchte (als EU-Bürger über 16 mit Wohnsitz in Karlsruhe), kann das jetzt noch tun, bspw. im Umweltzentrum oder anderswo, siehe fussradka.de

... und alles blockweise

Superblocks, die Durchgangsverkehr verhindern sollen, bspw. durch „Modalfilter“ (neudeutsch für Poller & Co.), kennen einige vielleicht schon aus Barcelona, wo sie ein großer Erfolg sind, oder aus anderen europäischen Städten mit nicht minder großem Erfolg. Auf Deutschland hat man das Konzept zuerst in Berlin adaptiert, daher der neue Name „Kiezblocks“. Was dahinter steckt und wie es exemplarisch für die Südstadt aussehen könnte, beschreibt ein weiterer Artikel.

20 Jahre u&v als gemeinsame Zeitschrift von BUZO, PRO BAHN und VCD liegen hinter uns, Zeit, wieder den normalen Rhythmus von drei Ausgaben pro Jahr aufzunehmen. In den schwierigen Coronajahren haben wir beim Rhythmus „leicht pausiert“ und nur 2 Ausgaben pro Jahr rausgebracht. Rechtzeitig zum FEST wird diese Ausgabe nun fertig, eine dritte folgt dann im Herbst.

Für dieses Heft wünschen wir eine **angenehme und inspirierende Lektüre!**



Nachen im Bootshaus bei Lingenfeld; Foto: Hans Seiler

Der Schwarzwaldverein ist eingezogen

Seit dem 1. März gehört nun auch der Schwarzwaldverein (SWV) Karlsruhe zu den Verbänden, die im Umweltzentrum ihre Geschäftsstelle haben. Fast fünfzig Jahre lang waren wir im Rathaus West, ehe das Gebäude vor zwei Jahren zur Generalsanierung geräumt wurde. Nach einem Zwischenquartier im Alten Bahnhof in Eggenstein-Leopoldshafen sind wir froh, wieder zurück in der Innenstadt zu sein.

Gerne machen wir mit bei Umweltschutzaktionen jeder Art. Zum Auftakt waren wir zusammen mit der BUZO an einer Aktion im Rahmen der diesjährigen Dreck-Weg-Wochen des Afa beteiligt – am 30. April ging's zu dritt los zu einer Tour in den Fasengarten – ausgerüstet mit viel guter Laune, Greifzangen und Arbeitshandschuhen verging die Zeit recht schnell. Zurück in der Kronenstraße waren im Wägelchen drei große gut gefüllte Abfallsäcke. Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei. Bis dahin üben wir den Umgang mit den Greifzangen auf dem Mahlberg, wo der SWV Karlsruhe den Mahlbergturm und die Markgrafenhütte für die Besucher attraktiv hält.

Im Herbst werden wir unsere Freunde im Umweltzentrum zu einer Wanderung auf den Mahlberg bei Moosbronn einladen. Aktuell

beim 4-wöchigen Spendenlauf für die Renovierung des Sybelcentrums in der Südstadt: zu viert haben wir bei acht Wander- und Radtouren zusammen mit den Teilnehmenden gut 1.000 Rad- und Wanderkilometer gesammelt – im Albtal, im Murgtal, im Hardtwald, und im Bienwald.

Seit vielen Jahren nutzen wir für die Anreise zu Wandergebieten im Südschwarzwald, auf der Schwäbischen Alb oder auch in den Kraichgau ausschließlich den ÖPNV. Klarer Fall, dass wir vom D-Ticket begeistert sind. Jetzt können wir ganz bequem über das KVV-Gebiet hinaus reisen – wir müssen uns nicht mehr an die Einschränkungen des BW-Tickets halten.

Zu diesem Credo für den ÖV passt unsere Beteiligung am Rahmenprogramm der Ausstellung „150 Jahre Schwarzwaldbahn“ der Badischen Landesbibliothek. Am 29. Juli bieten wir eine „Landpartie auf die Höhe von Karlsruhe“: vom höchsten Punkt Karlsruhes bei Grünwettersbach bis zur aussichtsreichen Turmbergterrasse. Am 26. August spazieren wir auf den Spuren Robert Gerwigs von der Oststadt über die Kriegsstraße zum Hauptbahnhof.

Charlotte Kämpf

Weitere Details auf

www.schwarzwaldverein-karlsruhe.de



Schwarzwaldverein



Mahlbergturm; Foto: © Schwarzwaldverein KA

beteiligen wir uns

Wo soll künftig unsere Energie herkommen?

Dies ist eine zentrale Frage von Klima-, Verkehrs-, Energie- und anderen Wenden und des Umweltschutzes allgemein. Bei der Suche nach einer Antwort auf diese Frage wird viel rumlamentiert: Wir brauchen dringend Flüssiggas! Nein, Atomstrom! Nein, Photovoltaik! Nein, Kohle! Nein, Windkraft! Aber die armen Vögel!!! Oder anders ausgedrückt: Jeder will die Wende, allerdings will jeder woandershin wenden und dabei ja nix an den alten Gewohnheiten ändern.

Anlässlich eines guten Videos bei youtube mit einem längeren Vortrag zu diesem Thema will ich diese Frage hier aufgreifen, zusammenfassen und ergänzen.

Als erster Einstieg empfiehlt sich aber ein sieben Jahre altes Video von **Harald Lesch**: [youtube.com/watch?v=dd5HNYr9sRQ](https://www.youtube.com/watch?v=dd5HNYr9sRQ)

„Energie: Die Grenzen des Wachstums!“ Sind erneuerbare Energien unerschöpflich? Plakativ nimmt er an, unser durchschnittlicher Welt-Energieverbrauch würde jedes Jahr um 4 Prozent steigen. Klingt nach fast nichts (oder nach dem Traum der Wirtschaft, nach denen für den Wohlstand solche Raten unerlässlich sein sollen), in den letzten Jahrzehnten lag die Rate bei ca. der Hälfte. Wann würden wir bei 4 % so viel Energie umsetzen wie unsere Sonne, also auf gut deutsch so hell strahlen wie diese? Noch ewig hin? Pustekuchen: In 800 Jahren schon! Nach dem Muster rechnet er durch, wie lange es dauert, bis bei dieser Rate die Erde komplett zugekackelt wäre, würden wir alle unsere Energie durch Photovoltaik (PV) gewinnen: 239 Jahre! Ähnlich für andere regenerative Energien, für die es noch schlechter aussähe. Seine Schlussfolgerung: „Die möglicherweise wichtigste Energiequelle im gesamten Universum“, wohl die einzige unerschöpfliche: **Energie sparen!**

Und ich füge mal hinzu: Wir sollten uns auch Gedanken über eine andere Grundlage des Wohlstands überlegen. Eine, die nur auf Wirtschaftswachstum beruht, ist nicht zukunftsfähig. Mit höheren Raten nennt

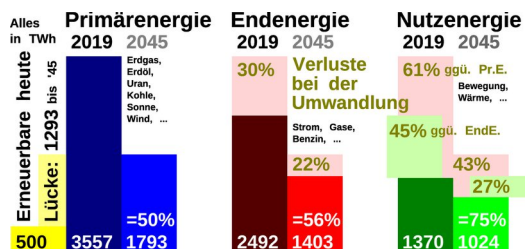
man es auch Schneeballsystem, Herzkreis o. ä., die verboten sind. „Weniger ist mehr“ bzw. qualitative Verbesserungen statt quantitatives Wachstum sollte die Devise werden. Man kann sich auch sparen, nur etwas die 4 % runter zu schrauben: Das Ende wird nicht durchgreifend später erreicht.

Das umfassendere Video, ca. 1:40 Std., ist: [youtube.com/watch?v=VvnmBOLuvGw](https://www.youtube.com/watch?v=VvnmBOLuvGw) **„Die Energiewende zu Ende gedacht – Was wird sich für uns ändern?“** von **Olaf Goebel**, Nov. 2022, Lehrgebiet „Energietechnik“ an der Hochschule Hamm-Lippstadt, vorher u. a. im Kraftwerkbau tätig.

Im Kern geht es darum, dass wir bis 2045 klimaneutral sein wollen, das ist nicht mehr lange hin, 23 Jahre nur, kann das klappen?

2019 wurden in Deutschland 3.557 TWh **Primärenergie** (Kohle, Öl, Uran, Sonne, ...) umgewandelt in nur noch 1.370 TWh **Nutzenergie** (Licht, Wärme, Bewegung bspw. des Autos, chemische Prozesse, ...), das sind nur noch 38,5 % der Primärenergie.

Die drei größten Energieschlucker (zusammen 67 %) sind die Prozessenergie in der Industrie, die Raumheizungen im Privatbereich (21 % 1995) und die Mobilität. Autos setzen aber nur rund 25 % der Energie im Benzin in Bewegung um, der Rest geht aus dem Auspuff raus: Aus 718 TWh werden beim Verbrenner 180 TWh Bewegung. Bei der E-Mobilität braucht man aber für 180 TWh kinetische Energie nur noch 224 TWh Strom wegen 80 % Wirkungsgrad des E-Motors: 494 TWh gespart!



Wie müsste sich unsere Energienutzung in Summe ändern?
 Grafik: Heiko Jacobs, aus Daten des Videos von Olaf Goebel

Moderne Heizungen setzen ca. 100 % der gelieferten Energie von 505 TWh in Raumwärme um, Wärmepumpen mit Jahresarbeitszahl 2,5 bräuchten dafür nur 202 TWh: 303 TWh gespart. Ohne Nutzeinschränkung (weniger Auto, Häuser nicht isoliert), nur mit modernerer Technik rund 800 TWh **Endenergie** (=Strom, Heizöl, ...) gespart!

Dann rechnet er mit einer Reduzierung bei der Nutzenergie von 25 % weiter (bspw. etwas weniger Verkehr, aber vor allem Gebäude isolieren) unter Nutzung besserer Technik (E-Mobilität, Wärmepumpen) und weniger Energieerzeugung mit thermischen Kraftwerken (große Energieverluste) zurück, dass nur noch die Hälfte der Primärenergie von 2019 gebraucht würde.

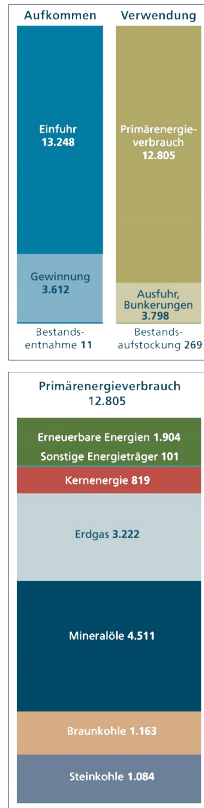
Diese nur noch rund 1.800 TWh müssten regenerativ erzeugt werden: Bei der Stromerzeugung sind wir schon nahe der Hälfte aus Erneuerbaren, Strom ist aber nur ein Drittel des Primärenergieverbrauchs, beim Verkehr liegen die Erneuerbaren nur bei 7 % (Biodiesel etc., elektr. Schienenverkehr), bei der Wärme bei 15 % (Holz etc.).

Für die erneuerbare Energieerzeugung kommen hauptsächlich Wind und Sonne in Frage, Umstellung auf E-Mobilität und Wärmepumpen wäre also zwingend. Wasserkraft ist aus Umweltgründen kaum noch ausbaubar. Für Biomasse werden heute schon 20 % der Fläche bei uns benötigt, was in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht, die in Zeiten des Klimawandels immer schwieriger werden wird und zudem unter dem Druck der immer noch wachsenden Flächenversiegelung steht.

Um den Strom für die Durchschnitts-Auto-Fahrleistung (14.000 km) eines E-Autos zu erzeugen, braucht man bei 60 % Flächenabdeckung gut 23 m² „Acker“. Um den Biosprit eines Verbrenners für diese Strecke zu erzeugen, braucht man aber 1.260 m² Acker! Schon deswegen sollte man umstellen.

Überschussstrom, bspw. aus Windkraft an der Küste, kann man per „Tauchsieder“ in Fernwärmenetze einspeisen. Oder in Was-

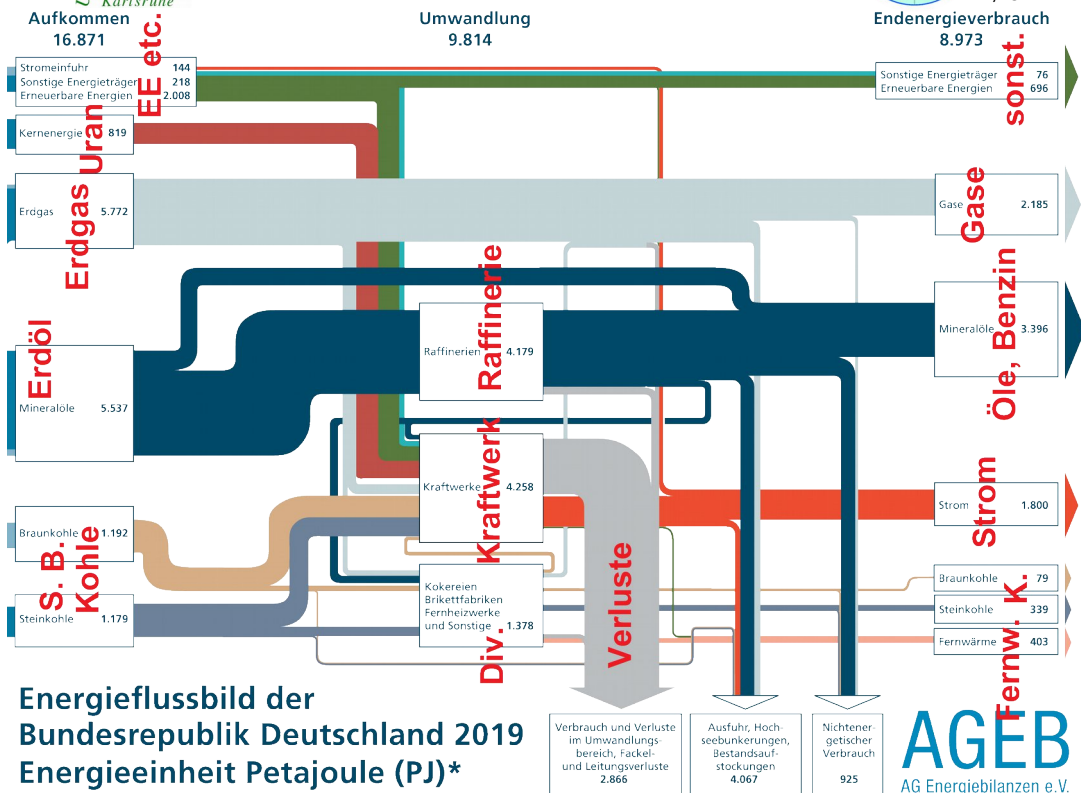
Energieflussbild aus 2019 = ungestört von Corona-Effekten, rechter Teil auf Seite 9. Original unter aq-energiebilanzen.de für nicht-kommerzielle Zwecke frei verwendbar. Original ist in der Online-Version des Artikels verlinkt und in besser lesbarer Auflösung. Aufgetrennt und leicht verändert für die Wiedergabe hier im u&v: Heiko Jacobs.



3,6 PJ = 1 TWh

serstoff umwandeln. Wären Wasserstoffautos eine Alternative zum E-Auto? Nicht wirklich: H₂-Autos sind im Kern sowieso E-Autos, die ihren Strom in Brennstoffzellen produzieren. Vom ursprünglichen Windstrom kommen so nur 40 % als Mobilität an, der Effizienzvorteil des E-Autos wäre futsch ... Dito beim Heizen mit H₂.

Wasserstoff wird gebraucht, wo schwere Batterien unpraktisch sind (Hochseeschiffe, Fernflüge, evtl. LKW im Fernverkehr) und vor allem als Prozessenergie (bspw. Stahlerzeugung) und als Rohstoff (bspw. Chemie- und Düngerproduktion etc.). Heute schon werden 57 TWh erzeugt, zumeist aus Erdgas, das *muss* „grün“ werden, s. o. Einsetzen könnte man H₂ in E-Bussen auch als Backup (bspw. wenn Strom in Dunkelflauten teuer ist) und zur Reichweitenerhöhung, letztere könnte man auch mit Bio-



*) 1 Mio. t SKE = 29,308 Petajoule (PJ)

Abweichungen in den Summen sind rundungsbedingt.

Der Anteil der erneuerbaren Energieträger am Primärenergieverbrauch liegt insgesamt bei 14,9 %

kraftstoff oder E-Fuels betreiben. E-Fuels sind eigentlich noch ineffizienter (mehr Verluste), aber leichter zu handhaben als Wasserstoff, aus dem man sie herstellen würde. Wer drauf wartet, seinen Lieblingsverbrenner damit „technologieoffen“ fahren zu können, wird aber an den Kosten verzweifeln! Überschussstrom wird es zwangsläufig geben, wenn man Sonne und Wind ausbaut. Den sollte man nicht vergeuden, sondern für die genannten Zwecke vorrangig verwenden, bevor man an private Wasserstoff-Pkw und -Heizungen denkt. Und Wasserstoff ist eine Möglichkeit der Energiespeicherung in einem Maßstab, eine zentrale Frage bei Erneuerbaren: Das Gaskraftwerk, heute schon oft „wasserstoff-ready“ gebaut, verbrennt dann Wasserstoff. Gespeichert wird dann, wie bei Erdgas, unterirdisch. Heutige Gasspeicher ha-

ben schon eine Kapazität von 270 TWh, mit Wasserstoff gefüllt hätten sie nur 90 TWh, das wären aber schon 5 % der künftigen 1.800 TWh Primärenergiebedarfs. 5 % wäre ungefähr das, was saisonal gespeichert werden müsste, wenn eher auf Wind als Sonne gesetzt würde. Außerdem kann man weitere Untergrund-Speicher relativ leicht bauen. „Private“ Speicherung von Wasserstoff in Tanks ist dagegen in der Regel viel zu teuer. Noch mehr Ideen zum Speichern gesucht? Harald Leschs „Voll geladen: neue Speicher für die Energiewende“ schauen: [youtube.com/watch?v=ReXgSAs65QA](https://www.youtube.com/watch?v=ReXgSAs65QA)

Was muss nun, neben den Speichern, ausgebaut werden? 1.800 TWh brauchen wir, 500 TWh sind schon regenerativ (darunter 130 TWh Wind und 50 TWh Sonne), **Lücke** also 1300 TWh = Wind verzehnfachen oder

26x Sonne. Sonne ist leichter umzusetzen als Wind. Als Beispiel rechnet er weiter mit Wind verdreifachen und Sonne verachtzehnfachen, Wasser und Biomasse Null aus o.g. Gründen. Nimmt man den Ausbau von 2010 auf 2020 als Maßstab, dauert es 100 Jahre, bis diese Werte erreicht werden. Wir wollen es aber in 23 Jahren schaffen, d. h. das Ausbautempo der letzten 10 Jahre muss „nur“ vervierfacht werden. 18x Sonne wären rund 95 km mal 95 km Landfläche = 2,5 % der Landfläche oder 5 % der landwirtschaftlich genutzten Fläche. Von letzterer werden heute schon 20 % für Biomasse genutzt: Ein Viertel davon für Photovoltaik und das Problem wäre gelöst, mit E-Autos braucht man ja eh weniger Biosprit ... Oder bebaute Fläche mit PV überbauen! Alleine auf Gebäuden sieht eine Studie mehr Potential als bei der obigen Beispielrechnung gebraucht würde, ist aber teurer. Große Parkplätze überdachen bräuchte 6 %, „Agri-PV“, also gemeinsame Nutzung für Landwirtschaft und PV, bräuchte das Dreifache des Nötigen und hat für einige schattenliebende- und wind-/regenempfindliche Kulturen (bspw. Beeren und einige Gemüsesorten) weitere Vorteile. Für die Verdreifachung der Windnutzung bräuchte man 3,4 % der Landfläche, die weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzt werden kann oder gemischt mit Photovoltaik.

Fazit: Es ist machbar! Von der Menge her und bezüglich Zeit, wenn man sich ranhält. Und seine Rechnung nach einer Stunde Vortrag bzgl. der Maßnahmen von Politik und Wirtschaft beruht auf Annahmen ohne wirklichen Komfortverlust. Was jeder Einzelne tun kann, folgt dann, inklusive fundamentaler Denkfehler (auch sehr interessant anzuschauen) beim eigenen Verhalten, wie auch bei der Frage, warum wir mit „nur 2 %“ des CO₂-Austoßes der Welt was tun müssen, statt auf die anderen zu warten.

„Man kann das, was auf jeden Fall richtig ist, schon tun, bevor man alles zu Ende geplant hat.“ ist seine abschließende Erkenntnis: Ausbautempo von Wind und

PV (3x) und Renovierungsrate von Gebäuden (2x) erhöhen, Elektrolyseure für grünen Wasserstoff aus Überschussstrom, schnelle Einführung von E-Mobilität und Wärmepumpen, Nutzerverhalten (**Energiesparen**), sowie weltweiten Export von Energiewende-Erfahrung und -Technik in Entwicklungs- und Schwellenländer, Anreize für Umkehr des Bevölkerungswachstums, Stopp der Entwaldung.

Drei Fakten statt Fake stehen am Ende des Vortrags: Führen alle E-Autos, bräuchte man übrigens nur 20 % mehr Strom als heute, statt 360 TWh verbraucht man aber nur noch 120 TWh Primärenergie. Der Mehrverbrauch entsteht aber nicht von heute auf morgen. Würden alle E-Autos mit 22 kW gleichzeitig komplett geladen, würde zwar das Stromnetz zusammenbrechen, wäre aber genauso wahrscheinlich und folgenschwer, als wenn alle Leute gleichzeitig ihren Verbrenner tanken wollten, das gäbe 15 km Stau vor *jeder* Tankstelle! Normales Nachladen des Tagesverbrauchs ist bei E-Autos genausowenig ein Problem wie bei Verbrennern. Seine Fakten zu AKW gefallen uns nicht ganz so gut ...

Sein Resümée, ob alles geht: Theoretisch ja! Aus technisch-naturwissenschaftlicher Sicht geht das alles. Rein praktisch hat er Zweifel, weil es national an den nötigen Arbeitskräften mangelt und international zu viele Länder das Problem noch nicht realisiert haben. Der notwendige Wandel wird sich viel zu langsam vollziehen.

Sein Schlusswort passt zu meiner je nach Laune mal scherzhaft, mal ernsthaft gemachten Feststellung, dass es bisher noch jede (Hoch-)Kultur geschafft hat unterzugehen, es gibt derzeit keinen Grund anzunehmen, dass ausgerechnet wir die erste Ausnahme sein sollen ... Die Klimakatastrophe sei kaum noch abzuwenden, die über 60-jährigen wie er und ich werden das Schlimmste aber wohl nicht mehr erleben. Es geht aber noch um das Ausmaß, also kein Grund nichts zu tun!

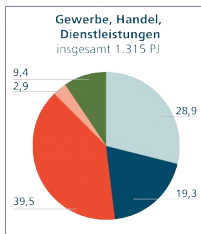
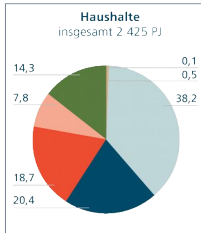
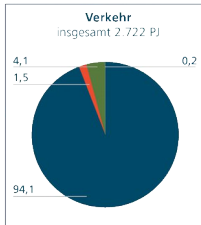
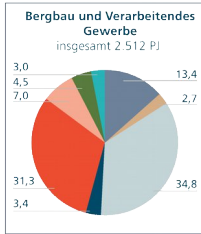
... sondern weiterhin alles Mögliche.

23 Jahre nur noch, wenn wir bis 2045 klimaneutral werden wollen. Ambitioniert. Wären wir 2045 erst bei 80 % oder 90 %:

Schwamm drüber, das wäre immer noch sehr viel klimafreundlicher als jetzt: Es ist, s. o., immer besser anzufangen, egal ob wir jetzt schon wissen, wann und wie das Ziel wirklich erreicht wird.

Oder schauen wir mal 23 oder 30 Jahre zurück, wie die Welt damals aussah und wie sie sich seitdem verändert hat: Beispiel Internet, damals noch in den Kinderschuhen, heute geht fast nichts mehr ohne Internet: Kehrtwende um 180° gelungen! Dito in vielen anderen Bereichen. 1993 sank der Pkw-Zuwachs unter 1 Mio./Jahr bei knapp 39 Mio. Pkw, 23 Jahre zuvor waren es nur 14 Mio., 33 Jahre zuvor, 1960, nur 5 Mio. Pkw. Umstellung Deutschlands auf „Vollmotorisierung (Kinder, Alte, Kranke, Arme und renitente Autoverweigerer wie uns mal ausgenommen) innerhalb eines ähnlichen Zeitraums „gelungen“. Von 1994 auf 2016 wurden 76 Mio. Pkw neu zugelassen bei einem Bestand 2016 von ca. 45 Mio. Pkw, also könnte man in 23 Jahren den gesamten Bestand mehr als austauschen. In ähnlichen Zeiträumen ist es gelungen, Deutschland zur Fernsehnation zu machen und fast alle Bundesbürger mit Handy, nun Smartphone, Waschmaschine und Kühlschrank auszurüsten. Und jetzt wollen uns gewisse Kreise ernsthaft erzählen, dass es nicht möglich sein soll, wenigstens einen Großteil der Autos und Heizungen umzustellen, wenn sie nicht schon eh mit Wärmepumpe oder Fernwärme laufen? Und keine Ladesäulen o. ä. aufzustellen? Man stelle sich vor, es hätte jemand Bertha Benz vor ihrer ersten Autofernreise nach Pforzheim er-

Anteile in %



zählt, das könne ja gar nicht funktionieren, weil es unterwegs gar keine Tankstelle gäbe ... Umso mehr verwundert es, dass gerade die die größten Bremsen sind, die sonst darauf vertrauen, dass der Markt schon alles regelt.

Gut, wir könnten umstellen. **Aber China!?** Und Indien? USA? Afrika? Umstellungsverweigerer kommen gerne damit ums Eck, weil diese ja noch X Kohlekraftwerke bauen, übersehen aber, dass die beiden ersten massive Anstrengungen zur Umstellung auf Sonne etc. auf den Weg gebracht haben, Indien aus Kostengründen, Importkohle ist zu teuer, China aus Umwelt- und Marktgründen: China zieht dem Rest der Welt gerade die Butter vom Brot bei der Produktion von E-Autos. Bei PV und Wind beherrschen sie bereits die Märkte. Und zumindest einige Länder (Ost-) Afrikas überraschen immer wieder mit positiven Meldungen aus dem Umweltbereich etc., man merkt es hier nur kaum, weil es uns nur selten in unseren Medien erreicht. Auch wenn sie hinterherhinken würden, wäre das keine Ausrede für uns, wo wir pro Person ganz vorne mit dabei sind bei CO₂. Eine Rechnung, wie oben im Video beschrieben, könnte man vermutlich mit ähnlichem Ergebnis für alle Länder dieser Welt aufstellen. Viele Ölländer streben ja schon den Export grünen Wasserstoffs aus PV an, Zukunft erkannt.

Wer verbraucht welche Energie? Rest des Energieflussbildes von S. 6/7

Und wie sieht es **bei uns in der Region** aus? Im Prinzip gut, denn hier scheint ja oft die Sonne und auf den Bergen weht der Wind. Über BenKA, eine Initiative für Bürgerenergie, haben wir im u&v 1/23 berichtet, im nächsten u&v 3/23 wird voraussichtlich über eine AG zur Wärmewende berichtet. Das neue, leider weichgespülte Gesetz zur Umrüstung der Heizungen setzt

ja auch mehr auf Fernwärme, wo wir in der Stadt Karlsruhe schon ein größeres Netz haben. Das wird gerade kräftig ausgebaut, basiert aber bisher hauptsächlich auf Abwärme industrieller Prozesse und Kraftwerke, von denen nicht alle die Energiewende überleben dürften. Die Stadtwerke Bruchsal, Ettlingen und Bretten haben gerade erst beschlossen, eine regionale Wärmeversorgung aufzubauen, natürlich gleich auf der Basis von erneuerbaren Energien.

Wesentlicher Bestandteil dürfte da die Tiefengeothermie werden. Das wird noch spannend, gibt es doch schon lautstarke Bürgerinitiativen dagegen, aus Umweltschutzgründen, aber zumeist wohl eher aus Angst um das eigene Häuschen? Staufen im Breisgau hat da nicht gerade Vertrauen geschaffen, nachdem man dort Anhydrit angebohrt hat, der in Kontakt mit Wasser stets zu Gips aufquillt und seitdem durch Hebungen Schäden verursacht. Dito das Geothermieprojekt Vendenheim bei Strasbourg, das nach wahrscheinlich induzierten und für Geothermie vergleichsweise starken Beben stillgelegt wurde. Zu tief und zu hoher Druck entgegen den Genehmigungen und nicht genug Geduld für den nötigen Spannungsausgleich lauten Analysen. Dabei liegen die Bebenstärken immer noch deutlich unter denen, die hier natürlich vorkommen können. Bei der „Rüppurrer Störung“, einer Geländekante in Karlsruhe von rund 1 m, vermutet man ein bis mehrere Beben der Stärke 6 vor rund 9000 Jahren, also „kurz“ nach der letzten Kaltzeit.

Als „Abfallprodukt“ gewinnt man bei der Geothermie Lithium, den begehrten Akku-

rohstoff, verdächtig? Ja, kann man viel Geld mit verdienen, aber wäre es besser, für „unsere“ Akkus in fremder Herren Ländern die Umwelt auszubeuten? So wie heute schon die Umweltschäden bei der Ölproduktion und der Abfallentsorgung irgendwo anders bleiben? Keine gute Idee m. E. Apropos Rohstoffe, damit wären wir bei:

Energie ist nicht alles! Nicht umsonst habe ich Leschs Video an den Anfang gestellt mit den Grenzen des Energiewachstums und der Botschaft „Energie sparen“ selbst bei den (eben auch nur begrenzt) erneuerbaren Energien. Viel stärker trifft das dort zu, wo man die „Grenzen des Wachstums“ schon seit den 1970ern vom Club of Rome kennt: Rohstoffe und alle anderen Ressourcen. Jede gesparte TWh spart auch die Ressourcen für die Herstellung von Windrädern, PV-Anlagen und Speicher etc., jedes reparierbare und ggfs gut wiederverwertbare Produkt mit und ohne Stecker statt Wegwerfprodukt und jeder Verzicht auf Konsum spart Ressourcen und schont die Umwelt. Wir Deutschen sind stets ganz vorne mit dabei, den „Erdüberlastungstag“ immer ein wenig früher zu erreichen (In D: Anfang Mai, Welt: Anfang August), wo doch die genau andere Richtung das Ziel sein sollte ... Noch haben wir die Wahl: Den Untergang unserer globalen Kultur dank unserer technischen Möglichkeiten viel fulminanter gestalten als alle Kulturen-Untergänge zuvor oder den Nachweis liefern, dass auch diese Regel endlich eine Ausnahme hat und wir intelligentes Leben nicht mehr im Universum suchen müssen.

Heiko Jacobs

Neuer Regionalvorstand gewählt

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein von PRO BAHN hat am 1. Juni 2023 für die kommenden zwei Jahre einen neuen Vorstand gewählt. Martin Theodor Ludwig und Holger Heidt sind in ihrem Amt bestätigt worden. Willy Pastorini ersetzt Johannes Stober, der vergangenes Jahr aus dem Vor-

stand ausgeschieden ist. Als Kassier wurde Jörg Maurer gewählt. Er übernimmt das Amt von Johannes Hertel, der sich nicht mehr zur Wahl gestellt hat. Gerhard Stolz hat sich bereit erklärt, den Vorstand durch seine Pressearbeit zu unterstützen.

Grenzüberschreitende Buslinie 231

Die grenzüberschreitende Regiobuslinie 231 von Rastatt nach Soufflenheim und Seltz im Elsass ist seit Dezember 2022 in Betrieb. Die Mitglieder von Trans-PAMINA haben nach eigenen Beobachtungen festgestellt, dass das Fahrgastaufkommen zwischen Wintersdorf und den elsässischen Endpunkten noch etwas optimiert werden könnte. Daher wurden verschiedene Haltestellen auf Umsteigemöglichkeiten untersucht.

Roppenheim Centre: Die zentral im Ort gelegene Bushaltestelle liegt ca. einen Kilometer vom Bahnhof entfernt. Da der Bus direkt am Bahnhof vorbeifährt, wäre ein Halt am Bahnhof „Beinheim-Roppenheim“ wünschenswert.

Röschwoog Centre: Die ebenfalls zentral im Ort gelegene Bushaltestelle liegt ca. 900 Meter vom Bahnhof entfernt. Dort befindet sich auch eine Bushaltestelle, die jedoch von der Buslinie 231 nicht bedient wird. Hier wäre zu prüfen, ob ein Umweg über den Bahnhof „Röschwoog“ auf Grund der Wendezeit in Soufflenheim realisierbar wäre.

Rountzenheim – Gare SNCF: Die zentral im Ort und direkt am Bahnhof gelegene Haltestelle ist der ideale Umsteigepunkt zu den

Zügen der SNCF nach Strasbourg und



Bus 231 an der Endhaltestelle Soufflenheim Centre de Secours

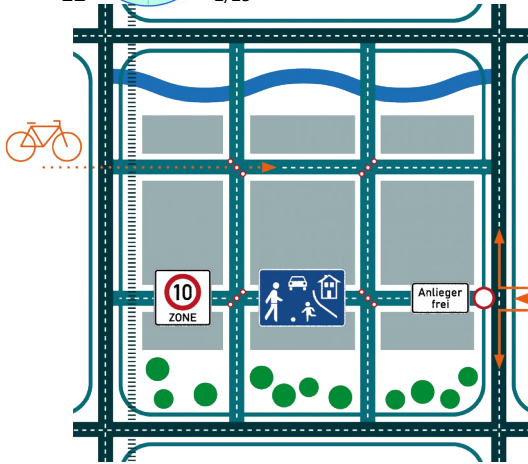
Lauterbourg (Fahrkartenautomat am Bahnsteig). Allerdings ist der Umstieg teilweise mit sehr langen Übergangszeiten verbunden.

Soufflenheim – Hall du Marché: Hier befindet sich der ideale Übergang zur elsässischen Buslinie 330 (Seltz – Röschwoog – Soufflenheim – Haguenau) von/nach Haguenau. Leider sind auch hier die Übergangszeiten oft sehr lang.

Alle Haltestellen sind mit Fahrplänen der Buslinien 231 und 330 ausgestattet. An den Bahnhöfen befinden sich Fahrpläne der SNCF. Leider weisen die Fahrpläne der Buslinien keine Anschlussverbindungen zur jeweils anderen Buslinie oder zu den Zügen der SNCF auf. Des Weiteren ist ein Fahrscheinverkauf über mehrere Unternehmen nicht möglich.

Die Mitglieder von Trans-PAMINA freuen sich sehr über die für vorerst drei Jahre bestellte Buslinie 231 und werden sich für weitere Verbesserungen auf dieser Buslinie einsetzen, um die Fahrgastzahlen zu steigern. Eine Fahrt mit dieser Linie lohnt sich auf jeden Fall. Gerade in den Sommermonaten ist das Elsass für Ausflüge eine gute Adresse. Die Buslinie 231 kann für Besichtigungen der Töpfereien im malerischen Soufflenheim, zum Einkaufen oder zu einem Restaurantbesuch mit elsässischen Spezialitäten wie Flammkuchen genutzt werden. Übrigens: Das 49 €-Deutschlandticket gilt bis Soufflenheim!





Kiezblocks in Karlsruhe

und öffentlichen Nahverkehr; das Auto ist nur zu Gast. Alle Gebäude sind trotzdem für Anwohner, Rettungsfahrzeuge, Müllabfuhr, Lieferverkehr etc. erreichbar, nur eine durchgängige Querung mit dem Kfz ist nicht mehr möglich. Die übrigen (Wohn-)Straßen werden zu Grünflächen, Fußgängerzonen oder mit Radwegen und Straßenmöbeln versehen. Damit der Kfz-Verkehr nicht einfach auf den Nachbarkiez ausweicht, ist es entscheidend, angrenzende Quartiere bei der Gestaltung von Kiezblocks zu berücksichtigen und in die Planung miteinzubeziehen.

Kiezblock-Prinzip; Lizenz: CC-by-sa-4.0, Changing Cities e. V., Quelle: https://changing-cities.org/wp-content/uploads/2020/03/CC_Kiezblocks_Grafik-1536x954.png

Mehr Informationen dazu auf www.changing-cities.org

Wer ist Kiezblocks Karlsruhe?

Wir sind eine Bürgerinitiative, aktuell bestehend aus einem zentralen Orgateam von vier Personen, die sich Ende letzten Jahres aus einer Arbeitsgruppe der Grünen gebildet hat. Wir haben uns aus der Partei ausgegliedert und sind aktuell dabei eine Vereinsstruktur aufzubauen. Am 25. Juni hatten wir als unsere erste Veranstaltung ein Straßenfest auf der Hirschbrücke, wo wir für eine autofreie Hirschbrücke geworben haben und auf das Thema aufmerksam gemacht haben. Uns ist die Meinung der Bewohner*innen sehr wichtig, weswegen wir an solchen Aktionen in den direkten Austausch vor Ort gehen und gleichzeitig den Kontakt zu Vereinen wie dem VCD, ADFC, den örtlichen Bürgervereinen und Initiativen wie dem Fuß- und Radentscheid suchen. Unser Ziel ist es, einen längerfristigen Verkehrsversuch in einem der Wohnquartiere gemeinsam mit der Stadt durchzuführen, um den Bewohner*innen die Vorteile eines Kiezblocks zeigen zu können. Zuerst einmal aber einen Schritt zurück:

Was sind Kiezblocks?

Ein Kiezblock ist ein städtisches Quartier ohne Kfz-Durchgangsverkehr. Die Straßen gehören hauptsächlich dem Fuß-, Rad-

Woher kommt die Idee?

Kiezblocks nehmen Ideen aus den Superblocks aus Barcelona auf und kombinieren sie mit den niederländischen „Kompartments“. In der Praxis bedeutet das, Mischnutzungsflächen innerhalb eines Kiezblocks zu definieren – für Radfahrende, zu Fuß Gehende und Menschen, die die Straßenräume wiederbeleben wollen. Nur Bewohner*innen und Anlieger*innen dürfen innerhalb eines Blocks mit dem Auto fahren. Der Kfz-Durchgangsverkehr hingegen verläuft auf den dafür vorgesehenen Hauptstraßen. Die sind – laut Mobilitätsgesetz – so umgebaut, dass geschützte Rad- und Fußwege sowie sicheres Kreuzungsdesign auch ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen ein sicheres und komfortables Vorankommen ermöglichen.

Was bringen Kiezblocks?

Weniger Kfz-Verkehr in den Quartieren bedeutet weniger schädliche Luft- und Lärmemissionen. Die Aufenthaltsqualität für Anwohner*innen und Anlieger*innen steigt, und die Straßen werden sicherer. Für Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr werden die Verbindungen attraktiver und zeitsparender. Auch Lieferverkehre profitieren von

der Verkehrsvermeidung in den Nebenstraßen, zumal der Durchgangsverkehr wegfällt. Kiezfremde Kfz-Fahrer*innen müssen Umwege über die Hauptstraßen einrechnen; die Wege des kiezeigenen Kfz-Verkehrs wird im schlimmsten Fall einige hundert Meter länger.

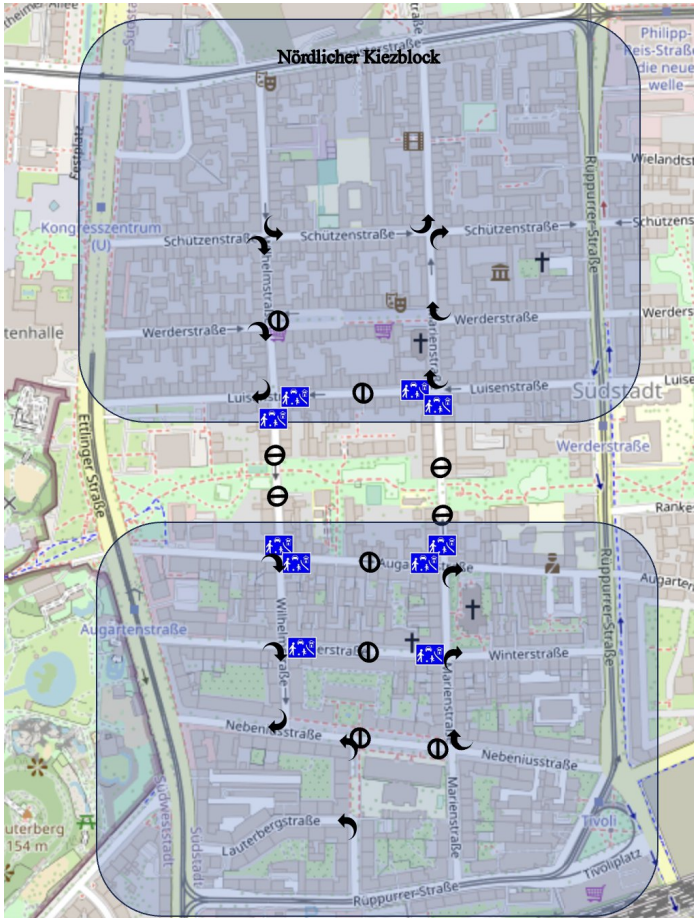
Beispielhaftes Kiezblock-Konzept in der alten Südstadt mit durchgezogenem Grünstreifen

Grundgedanke, der in Kooperation mit dem KIT entstanden ist, ist die Umsetzung des Kiezblock-Konzepts mit einem durchgezogenen Grünstreifen, der das Quartier in zwei sinnvoll untergliederte Kieze aufteilt.

Der querende Durchgangsverkehr wird durch Modalfilter (bspw. Poller) verboten und die entsprechenden Straßen werden zu Einbahnstraßen. Dadurch ergibt sich eine zentrale grüne Oase in der Südstadt. Diese sollte als Naherholungsgebiet und zur Klimaanpassung einen wesentlichen Beitrag leisten.

Einen Nachteil, im Vergleich zum Vorreiterbeispiel Barcelona, ergibt sich leider durch den durchgezogenen Grünstreifen: Die Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr wird stark erschwert und es ergeben sich einige Straßen, in denen man nicht ohne Sackgassen auskommt. Man sieht aber heute schon, bei der langfristigen Baustelle in der Marienstraße, dass die Anwohner*innen mit Sackgassen gut auskommen können. Außerdem ermöglichen insbesondere diese, bspw. durch Einrichten von Spielstraßen, eine andere Nutzung des öffentlichen Raumes für Sitz- und Spielmöglichkeiten.

Den Durchgangsverkehr zu sperren, hilft als einzige Maßnahme nicht. Denn aktuell werden die Wohnquartiere, wie Südstadt, Südweststadt, Oststadt, etc. häufig als P+R Fläche von Besucher*innen der Stadt, des Zoos, des Kinos, und weiteren Angeboten genutzt. Grund dafür ist natürlich das kostenlose Parken mit guter Anbindung zum Ziel. Genau diese Ausgangslage gilt es zu unterbinden, weswegen wir in allen Wohnquartieren flächendeckende Bewohnerparkzonen einführen wollen und alle Parkplätze, die nicht als Bewohnerparkplatz ausgeschrieben werden können, kostenpflichtig machen wollen.



Beispielhaftes Kiezblock-Konzept in der alten Südstadt; Grafik: Dennis Scherle, Hintergrund: © OpenStreetMap Mitwirkende

Mit dem Verhindern des Durchgangsverkehrs und der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung haben nur noch Bewohner*innen und Anlieger*innen ein Interesse daran, mit ihrem PKW die Wohnquartiere zu befahren, was direkt das Verkehrsaufkommen in den einzelnen Straßen drastisch reduziert. Zudem kann dann in einem nächsten Schritt eine sukzessive Reduktion der Parkplätze gestartet werden, um diese für Grünflächen, Außengastronomie, Sitz- & Spielmöglichkeiten zu nutzen. Mit dieser Reduktion muss gleichzeitig ein stadtweites Konzept für P+R Flächen mit guter Anbindung an das örtliche ÖPNV Netz einhergehen. Außerdem gibt es noch die Möglichkeit, wie in Mannheim oder anderen Städten, Anwohner*innen Parkausweise für Besucher*innen auszustellen, sodass diese nicht den vollen Tarif bezahlen müssen, um im Kiez zu parken.

Zusammenfassend können wir sagen, dass mit unserem Kiezblock Konzept durch nie-

derschwellige und kostengünstige Maßnahmen die Stadt eine Möglichkeit hat, die Lebensqualität in den Wohnquartieren immens zu steigern und dabei gleichzeitig Klimaschutz und Klimaanpassungsmaßnahmen durchzuführen. Unser Wunsch ist es, dieses Konzept, z. B. in der Südstadt, für mehrere Monate zu testen und dies begleitend mit einer Hochschule zu untersuchen, sodass die Effekte quantitativ erfasst werden können.

Falls Du Interesse an unserem Thema und/oder unserer Arbeit hast, möchten wir noch auf unsere Homepage verweisen: www.ka-kiezblocks.de Dort können auch Vorschläge über das Kontaktformular für weitere Umsetzungsmöglichkeiten an uns gesendet werden. Außerdem sind wir auf der Suche nach Helfer*innen im Orga Team und/oder für nächste Aktionen, Feste o. ä.

Vielen Dank fürs Lesen!

Dennis Scherle



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

Vorzugstrassen der Radschnellwege sind da



Da drüben, links oberhalb von Neubaustrecke und Orts-umgehung der B 36 liegt der bahnbegleitende Weg, der Wunschtrasse von ADFC, vielen anderen Radfahrern und div. Kommunen ist; Demo-Foto: Actioncam, Heiko Jacobs



Von der Brücke aus gesehen sieht man rechts zwischen zwei Fahrleitungsmasten den Weg, der dort aus dem Kieswerk raus, erst seit kurzer Zeit offen, noch eine schlechte Qualität hat; Demo-Foto: Robert Stephan, CC-BY-SA 4.0

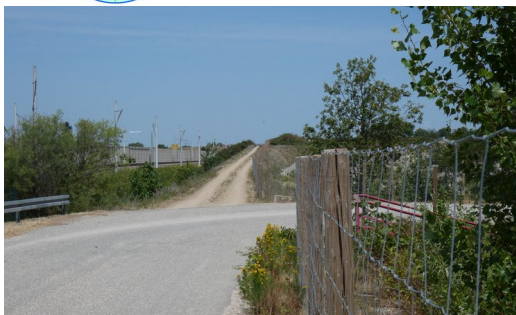
Es könnte ~~wird~~ (denn beim Schreiben des Artikels gab es „breaking news“ zum RS 13!) so einfach sein bei der Radschnellverbindung RS 13 Rastatt – Karlsruhe:

Östlich oberhalb der Neubaustrecke in den Rastatter Tunnel, die ihrerseits östlich der Ortsumfahrung der B 36 im gemeinsamen Einschnitt liegt, findet man auf ganzer Länge einen bahnbegleitenden Weg zur Erschließung der Äcker, als Baustraße und ggfs. Rettungsweg, zumeist mit gut 3 m breiter wassergebundener Decke, abschnittsweise sogar schon auf 3 oder 4 m asphaltiert. Von den querenden neun Straßen und Wegen, die als Anbindung an die Orte dienen könnten, werden schon fünf kreuzungsfrei unterquert, vier müssten noch nachgerüstet werden. Außerdem müsste der Weg wegen des landwirtschaftlichen Verkehrs auf 5 m asphaltiert werden, dann hätte man sie auf 9 km von 20 km (bei den Endpunkten Entenfang und Bahnhof Rastatt) schon: Eine schnelle, völlig kreuzungs-, ampel- und nahezu autofreie Radverbindung von Rastatt nach Karlsruhe, die das Etikett „schnell“ auch verdienen würde. Deswegen haben sich viele für diese Trasse stark gemacht.

Untersucht und verglichen wurden vom Regierungspräsidium bei den Scoping- und Vorplanungsverfahren der Radschnellverbindung (RSV) / Radschnellweg (RSW):

- Variante 1 (**rot**): als Ergebnis der vorherigen Machbarkeitsstudie des RVMO: im Südteil „über die Dörfer“, im Nordteil „über den Acker“ östlich nahe der B 36
- Variante 2 (**gelb**): im Südteil teils über die tw. aufgehobene alte B 36, teils durch die Gewerbegebiete(!), im Nordteil größtenteils auf der Trasse der existierenden schlechten Radverbindung an der B 36
- Variante 3 (**blau**): ungefähr, aber nicht ganz der ADFC-Vorschlag: im Südteil an neuer B 36, s. o., im Nordteil „über den Acker“ weiter weg von der B 36

Unterwegs hätte man bei einzelnen Varianten Abschnitte durchaus tauschen können, bspw. auch die Anbindungen an Rastatt und Karlsruhe, wo es zwei potentielle Anknüpfungen gab: Entenfang oder „Junker- und-Ruh-Brücken“, im Verfahren „Manfred-Hädinger-Weg“ genannt. Die vom ADFC favorisierte dritte Anbindung am Karlsruher Westbahnhof, wo die Stadt sowieso eine neue Querung bauen möchte, wurde leider nicht untersucht. Gewinner der Bewertung aller Abschnitte anhand von 18 Kriterien war aber zunächst ausschließlich die gelbe Variante. Warum sind ADFC, div. Kommunen etc. und auch ich als VCD-Vertreter im Projektbegleitkreis trotzdem gegen „gelb“, wo die „objektiven“ Kriterien dafür waren, wenn auch oft nur knapp?



Vom bahnbegleitenden Weg aus gesehen links das S. 15 erwähnte sandige Stück am Kieswerk und oben etwas weiter südlich eine der vorhandenen Unterführungen, danach immer nur geradeaus ... Fotos: Heiko Jacobs

Nun, dafür sollte man auch einen kurzen Blick auf den anderen Radschnellweg werfen, der aktuell dasselbe Verfahren durchläuft und dessen Vorzugstrasse zur fast gleichen Zeit veröffentlicht wurde: RS 10 nach Ettlingen. Hier haben vermutlich viele mit einer Trasse gerechnet (befürchtet oder gehofft, je nach Standpunkt, im VCD sind wir uns nicht einig geworden, s. u&v 2/21) „irgendwas mit Links der Alb“, weil sich diese autoarme und heute von vielen Radfahrern genutzte Nebenstraße quasi aufdrängte, wenn auch nicht von allen bevorzugt und bei unklarer Weiterführung wegen Konfliktpunkten bei Fußgängern und Naturschutz.

Geworden ist es aber die Neckarstraße als künftige Fahrradstraße, quasi die Hauptstraße im Weiherfeld, mit einer Weiterführung an der Schule vorbei und durch die Kleingärten zum Försterpfad, dann die Bahn entlang. Ok, könnte man mit leben, **sofern** man da vieles verbessert, bspw. die Umwandlung der Quer- in Längsparker, sonst sind diese ein zu hohes Sicherheitsrisiko, und Sperrung der Weiherfeldbrücke für den MIV, sonst sind die Verkehrszahlen zu hoch. Wie man die potentiellen Probleme in der Kleingartenanlage verträglich löst, könnte noch spannend werden ...

Interessanter ist beim RS 10 der Blick auf den zweiten Platz: Mit nur sehr knappem Abstand in der Bewertung (3,61 statt 3,67) ist dies die Route über „Rechts der Alb“, Rastatter und Lange Straße. Von allen Varianten ist es diejenige mit der **Maximierung des Mischverkehrs**, nämlich mit dem

Autoverkehr auf der alten Hauptstraße Rüppurrs! Wir erinnern uns: Heute fahren viele Radfahrer, Alltag wie Freizeit, mit kaum Autos „Links der Alb“ und ab dann autofrei am Reiherbach und über die Felder.

Findet den Fehler!

... lautete daher die Devise, der ADFC ging beim RS 13 nach Rastatt auch auf die Suche. Ich bleibe noch kurz beim Ettlinger, weil das Problem dort augenfälliger ist.

Die Bewertung erfolgt anhand von 18 Kriterien, davon 9 aus dem Umweltbereich (Flächen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflan-

die Lösung

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

zen, Tiere, Natura 2000, Mensch, Landschaft), 6 aus dem allgemeinen Verkehrsbereich (Siedlungsentwicklung, unabhängige Führung, soziale Kontrolle, Eingriff in ruhenden Verkehr, Grunderwerb, Kosten) und nur 3 speziell aus dem RSW-Bereich (Radfahrpotential, Reisezeit, Streckenanteil nach RSV-Standard). Selbst, wenn man die Unabhängigkeit von Fuß- und Kfz-Verkehr „rüber nimmt“ zum Block RSW bleibt ein Ungleichgewicht auf nichttradspezifische Belange bei einer Radverkehrs(!)planung. Problem ist auch, das die verschiedenen Bauformen der RSV-Standards (weitgehend unabhängige Führung, Radwege, aber auch Mischverkehr in einer Fahrradstraße) bei völlig anderer Reisequalität wohl gleichwertig bewertet werden (Wer hat schon nennenswerte Mengen an Fahrradstraßen ohne Autoverkehr gesehen?).

So konnte es dann passieren, dass die Lange Straße mit Abstand den 1. Platz bei den Umweltkriterien erreichte, da sie mit Ausnahme der Albquerung nahe der Weiherfeldbrücke praktisch keine Konflikte mit der Umwelt hat (wie auch mitten im Stadtteil), beim Verkehr aber den letzten Platz zusammen mit einer Donaustraßenvariante (aber innerhalb des Verkehrs den 1. Platz bei Grunderwerb und Kosten). Im Mittel wurde der 1. Platz nur knapp verfehlt. So ein Ergebnis zeigt eigentlich gut, dass bei der Abwägung gehörig was schief läuft!

Sind die Kriterien wirklich objektiv? Beim RS 10 Ettlingen findet sich im Kleingedruckten der Vorlage für den Gemeinderat der Hinweis zu „fachlichen Divergenzen zu



Start der ADFC-Demo für einen besseren Radschnellweg am alten Mühlburger Bahnhof; Fotos: Heiko Jacobs

den Einstufungen“ bei Umwelt- und Gartenamt gerade bei den ersten beiden Plätzen! Zwar keine Details, aber wenn ich richtige rate, könnten bei Korrektur beide Varianten noch ihre Plätze tauschen, m. E. eine Katastrophe ...

Mit diesem Hintergrund zurück zum RS 13 nach Rastatt. Hier hat der ADFC auch Unstimmigkeiten bei den Bewertungen gefunden, die Bedenken an der Objektivität der Kriterien nährten.

Teilweise sind die Vorplanungen der gelben Variante sogar ein Rückschritt gegenüber heute: Entlang der Rheinstettener B 36 gibt es zwei Stellen, wo der heutige Radweg nicht vor, also B-36-seitig, sondern hinter dem Lärmschutz in der Siedlung läuft, bisher größtenteils als (für RSW zu schmaler) Geh- und Radweg. Das soll ersetzt werden durch eine Fahrradstraße mit zugelassenem Autoverkehr, Mischverkehr statt Unabhängigkeit. Beim Weg nach Rastatt rein wird der heutige (schlechte) Radweg abgelöst, hier aber durch Umweltspuren, also gemeinsame Nutzung mit den Bussen des ÖV, das dürfte deutlich mehr Verkehr sein als auf dem bahnbegleitenden Weg mit gelegentlichem Landwirtschaftsverkehr. Wie wurde das aber bewertet?

Interessant ist hier die alte erste Bewertung der Umweltspur mit der Höchstpunktzahl 5 bei der Unabhängigkeit vom Verkehr im Vergleich zur Bewertung des bahnbegleitenden Weges mit nur mittlerem Ergebnis. Ein Trecker alle paar Tage ist echt schlimmer als Buslinien im Taktverkehr?



Zwischenstopp der Demo in Durmersheim, an der auch Velomobile als besonders schnelle Räder teilnahmen.

Der ADFC engagierte sich bzgl. RS 13 beim Regierungspräsidium und beim Landesverkehrsministerium, bei dem das Verfahrensergebnis mit der Vorzugstrasse gerade liegt, in Richtung Neubewertung der Varianten. Unterstützend hatte er zu einer Fahrraddemonstration aufgerufen, die vom Fliederplatz in Mühlburg über die B 36 zum Rathaus in Rastatt führte mit einem Zwischenstopp in Durmersheim. An allen drei Versammlungspunkten wurde in Reden betont, wie widersinnig es wäre, den vorhandenen Begleitweg nicht zu nutzen und stattdessen größtenteils nur 200–300 m weiter westlich **durch einige Gewerbegebiete** zu fahren und teils sogar mit Verschlechterungen zum aktuellen Bestand. Deutlich über 200 Radfahrer folgten dem Aufruf, rechnet man die hinzu, die nur Etappen fuhren, könnten es auch 300 Unterstützer gewesen sein. Gefahren wurde mit Polizeibegleitung auf der Fahrbahn, egal ob Radwege vorhanden waren oder nicht (legal bei Verbandsfahrt). Die Ortsumgebung per neuer B 36 ist übrigens offen für alle, auch Radfahrer. Wer sich traut, kann dort auch alleine für eine schnelle Verbindung „demonstrieren“.

Unterstützung fand die ADFC-Trasse übrigens bei den Gemeinderäten von Ötigheim, Bietigheim und Durmersheim, die ebenfalls die gelbe Variante ablehnen, die durch ihre Gewerbe- und Wohngebiete bzw. geplante Erweiterungen führt.



Am Endpunkt der Demo vorm Rathaus auf dem Rastatter Marktplatz mit der Forderung nach einem echten Radschnellweg von Karlsruhe nach Rastatt.

Dieser für das RP überraschend heftige Widerstand und die Zweifel des ADFC an einigen Bewertungsparametern führten dann – und nun die „breaking news“ – tatsächlich zu einem Umdenken mit **Neubewertung**, bei der liegt nun plötzlich der **bahnbegleitende Weg knapp vor der gelben Variante**. Die Demo hat sich gelohnt, es bleiben aber immer noch reihenweise Problemstellen bei den Anschlüssen nach Rastatt und Karlsruhe. Und dass der Baubeginn frühestens 2028 sein soll, ist einer schnellen Verkehrswende auch nicht gerade förderlich.

Heiko Jacobs

rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/abt4/ref44/radschnellwege/rs13-karlsruhe-rastatt/

Mit der Schwarzwaldbahn an den Bodensee

Ausstellung bis 16. September zur „Tourismuswerbung im Wandel“ in der Badischen Landesbibliothek

Das Thema Tourismus und Schwarzwaldhochstraße hatten wir schon als Buchbesprechung im u&v 1/20. Deutlich älter ist aber die Schwarzwaldbahn, die natürlich auch Motor für den Schwarzwaldtourismus war und ist: Für die Bahn selbst als eine der schönsten und anspruchsvollsten Bahnstrecken Deutschlands und insgesamt für



Viadukt der Schwarzwaldbahn in Hornberg, vom Hornberger Schloss, 29.6.1975, Familienurlaub mit Quartier direkt an der Bahn, aber Autoanreise; Foto: Horst Jacobs

den Schwarzwald und die dahinter folgenden Ziele wie dem Bodensee mit Konstanz als Endpunkt vieler Züge. 150 Jahre nach Eröffnung der Schwarzwaldbahn richtet die Badische Landesbibliothek den Blick auf die Anfänge der Tourismuswerbung, wie sie in ihrem Flyer zu ihrer kleinen, aber feinen Ausstellung schreibt, die seit April noch bis zum 16. September 2023 bei freiem Eintritt laufen soll:

Leiser Besuch in einem Naturreservat

2019 vor Corona hatte ich Gelegenheit, an einer zweistündigen Bootsfahrt mit einem Elektroboot auf dem 5 km langen Lingenfelder Altrhein neben der Insel Grün in Germersheim unter kundiger Führung von Jürgen Scherer vom Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen teilzunehmen.

Die einzigartige Flora und Fauna der Pfälzer Rheinauen bietet Lebensraum für Graureiher, Schwäne, Störche, u. a. auch die seltene Sumpfschildkröte kann beobachtet werden. Man bekommt sehr viele Informationen über die Natur, z. B. über Kräuter, und nimmt durch die ruhige Atmosphäre sehr viel mit. Kinder sind ausdrücklich erwünscht und auch ihnen wird etwas geboten. In der Buchungsbestätigung wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, sich beim Zugang, Einstieg und während der Fahrt möglichst ruhig zu verhalten, damit die Tiere nicht gestört werden und sich gut beobachten lassen.

Ich fuhr mit dem ÖPNV nach Germersheim und dort 5 km mit dem Fahrrad, um die Veranstaltung im Sinne der BUZO ohne Anfahrt mit dem Auto zu testen. Die beste Abfahrtszeit ab Karlsruhe Hbf ist 8:28 mit der S9 nach Graben-Neudorf und von dort 8:51 mit der S33 nach Germersheim, Ankunft 9:10. Die Fahrt mit dem Fahrrad vom Bahnhof zur Anlegestelle am Altrhein betrug 15 min.

Die Busverbindung 595 vom Bahnhof bis zur Haltestelle Daimler AG Tor 1 ist sonntags leider sehr schlecht, daher ist die Alternative zum Fahrrad nur das Taxi. Zu Fuß

Öffnungszeiten: Mo.–Fr. 9–19 Uhr und Sa. 10–18 Uhr im Ausstellungsraum, Details s. a. blb-karlsruhe.de Dort gibt es auch weitere interessante virtuelle Ausstellungen. Zusätzlich zur Ausstellung gibt es auch Veranstaltungen, Exkursionen (u. a. vom Schwarzwaldverein, s. a. S.4, 20) und Führungen durch die Ausstellung.

Heiko Jacobs

benötigt man eine Stunde. Es empfiehlt sich, ca. 15 min. vor Fahrtbeginn 10 Uhr an der Anlegestelle zu sein. Früheste Rückfahrt mit der Bahn ab Germersheim 12:49 oder 13:23.

Adresse für die Anfahrt: Nachenfahrt Germersheim (K29, 76726 Germersheim)

Öffentliche Fahrten finden jeden Sonntag im Monat und an Feiertagen statt. Weitere Termine auf Anfrage (vom 16. März bis 14. Oktober). Treffpunkt: 10 Uhr an der Anlegestelle Nachenfahrten, die Dauer beträgt 2 Stunden, Erwachsene zahlen 10,-, Kinder ab 6 Jahren 6,-

Wenn sich genügend Mitglieder oder Freunde der BUZO finden sollten (Vorankmeldung unter mail@buzo-ka.de), können wir für 110,- auch ein ganzes Boot (bis zu 12 Sitzplätze) mieten.

Hans Seiler

germersheim-erleben.eu/
[Erlebnenswertes/Nachenfahrten/](#)



Nachen auf Lingenfelder Altrhein; Foto: Hans Seiler



TERMINE

S. a.:
S. 18/19

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Mi. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Do. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

In der Regel jeden Montag ab 19:30 Uhr
Infos über Ort 0721 / 38 05 75, Treff oft
im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

Dienstag: VCD-Monatstreffen *)

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

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN *)

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

28.7., 25.8., 29.9., 27.10., 24.11., 29.12., ...

Critical Mass – verkehrspolitische Radtour,
Kronenplatz, letzter Fr. im Monat, 18 Uhr, s. a.
cm-ka.de facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

*) ggfs. hybrid, vorher Anruf/Mail, s. a. S. 2

Aktionen von Fridays for future und
Karlsruhe for future → fffka.de und
klimabuendnis-karlsruhe.de

**16.9. 15:00, 27.9. 18:00, 14.10. 15:00,
25.10. 18:00 Reparaturcafé**, besser
reparieren statt Wegwerfen und Ressourcen
schonen, leih.lokal / FreiRäume, Oststadt,
Gewigstr. 41, 3 Std., Anmeldung unter
reparaturcafe-karlsruhe.de

Noch bis zum 31. August Fotowettbewerb
auf der Trasse der geplanten Querspange von
der „2. Rheinbrücke“ zur B 36 nördlich von
Knielingen, Details unter
karlsruhe.bund.net/fotowettbewerb

29. Juli Sophienstraße – Autos zu Gast?
Straßenfest auf der Sophienstraße zwischen

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 69,- €
(je incl. 2-3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

Gabelsbergerstraße und Körnerstraße.
Vorgestellt wird die Idee einer fuß- und
fahrradfreundlichen Sophienstraße. Für das
leibliche Wohl, Musik und ein Kinder-
programm wird gesorgt. 12–20 Uhr
**29. Juli Eine Landpartie auf die Höhe von
Karlsruhe** Wandertour von Grünwettersbach
zum Turmberg; 13 km, 3–4 Std. Treff: 14 Uhr
Hbf Vorplatz Bussteig. Anmeld. bis 26.7.23^{a)}

**26. August Auf den Spuren von Robert
Gerwig quer durch die Stadt** Führung
durch die Ausstellung „150 Jahre Schwarz-
waldbahn“ (B. Bauer, BLB, S. 18), anschließend
Stadtspaziertour (6 km) von der Tullastraße
zum Hauptbahnhof, ca. 3–4 Std. Treff: 14 Uhr
BLB, Erbprinzenstraße. Anmeld. bis 23.8.23^{a)}

15. September Globaler Klimastreik
Mit Fridays for Future auf die Straßen
fridaysforfuture.de

15./16. September Park(ing) Day Alljähr-
liches Happening auf Auto-Parkplätzen, auch
in Karlsruhe, siehe parking-day-karlsruhe.de

**30. September Klima – Natur – Eine Welt:
Karlsruher Mitmachtag für Morgen**
mit Infoständen, Mitmachangeboten,
Bühnenprogramm und mehr auf dem
Karlsruher Marktplatz, 11–17 Uhr.

22. Oktober Gemeinsam für's Klima
Aktionstag von Glow gemeinsam mit
zahlreichen lokalen Initiativen zum Thema
Klimagerechtigkeit, Kulturküche

^{a)} charlotte.kaempfer@t-online.de, 0721 402987