

## Wärmewende

## Kriegsstraße

## Eisenbahnausbau

## Fahrrad-Drehkreuz Kronau



### 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
Die Wärmewende Karlsruhe.....	4
Abschied von Luise.....	5
Das Klimabündnis Karlsruhe.....	6
Klimaschutz erfordert Planungsstopp.....	7
Endlich neue Bahnlinien bauen.....	8
Alle Jahre wieder die Fahrplankonferenz.....	11
Haltestelle und Radspur westliche Kriegsstraße.....	12
Fahrrad-Drehkreuz in Kronau.....	15
Kleine Verkehrsnachrichten.....	19
Termine.....	20

### Fotos & Grafiken:

Holger Hopp, Heiko Jacobs, Klaus Heid, Hans Seiler, AG Wärmewende

**Titelbild:** Hinter dem historischen Wasserturm liegt beim Schlosspark mit seinem Schornstein das Heizwerk am Ahaweg, das die Fernwärme unterstützt, hier aber nicht wie sonst mit Abwärme, sondern noch mit Gas betrieben. Im Sommer dampft im Schlosspark nur die holzgefeuerte Schlossgartenbahn.

**Foto:** Heiko Jacobs



Demo Klimabündnis;

Foto: Klaus Heid

## 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](mailto:abo@umverka.de) ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 1.500, 100 % Recyclingpapier 100 g/m<sup>2</sup>, 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@...
<b>BUZO</b> <small>1971/2004</small>	38 05 75	DE63 4306 0967 7034 6752 00		<a href="http://buzo.umverka.de">buzo.umverka.de</a>		<a href="mailto:buzo@umverka.de">buzo@umverka.de</a>	
<b>PRO BAHN</b>	38 05 75	DE40 6009 0800 0000 9500 05		<a href="http://probahn.umverka.de">probahn.umverka.de</a>		<a href="mailto:probahn@umverka.de">probahn@umverka.de</a>	
<b>VCD</b> <small>1986/89/91</small>	38 06 48	DE29 6009 0800 0000 9536 95		<a href="http://vcd.umverka.de">vcd.umverka.de</a>		<a href="mailto:vcd@umverka.de">vcd@umverka.de</a>	

## Liebe Leserinnen und Leser

**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 zwei Hefte pro Jahr rausbringen können. Besprechungen und auch die Verteilung waren schwierig. Dieses Jahr gab es nach dem Frühjahrsheft wieder rechtzeitig zum FEST eins für den Sommer. Nun folgt kurz vor Weihnachten endlich wieder ein drittes Heft! Themen, über die es sich lohnt zu schreiben, gibt es genug. Falls ihr Ideen für Artikel oder gar (halb-)fertige habt, schlagt sie uns vor!

Nach der Energiewende allgemein im letzten Heft ist in diesem die **Wärmewende** vor Ort in Karlsruhe Thema, ebenso die Aktivitäten des **Karlsruher Klimabündnisses**.

Aber auch die **Verkehrswende** wird mehrfach angesprochen. Dafür braucht man leistungsfähige Alternativen mit mehr Kapazität und attraktiven Reisezeiten, zum einen beim Fernverkehr mit **schnellen Neubaustrecken**, da stockt es aber, zum anderen beim Nahverkehr vor Ort mit dem Umbau der **westlichen Kriegsstraße**, wo aber, wenn man schon umbaut, Fahrbahnparker und Radfahrer um den knappen Platz konkurrieren. Radfahren kann man nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land, was sich dort tut und ob es was taugt, wird beim **Fahrrad-Drehkreuz Kronau** vorgestellt.

Aber wir sind nicht nur schreibend aktiv, sondern auch vor Ort, wie beim FEST und – siehe Bilder – beim **Park(ing) Day**, wo wir dafür werben, den öffentlichen Raum nicht nur für das Parken zu nutzen. Grün wäre nicht nur für das

Auge schöner, sondern für das Klima besser, allgemein und lokal vor Ort (Schatten und Abkühlung etc.). Oder Platz zum Spielen für Kinder oder mit Sitzmöglichkeiten für den Plausch der Nachbarn.



*Das könnte man auf der Fläche eines Parkplatzes tun!*

### Balkonkraftwerke – sinnvoll oder nicht?

Seit fast einem Jahr sind sog. Balkonkraftwerke (Stecker-Photovoltaikanlagen) in aller Munde. Was ist das überhaupt und lohnt sich das? Über dieses Thema wird uns Günther Schuck einen Vortrag halten bei dem alle diesbezüglichen Fragen technischer, finanzieller und rechtlicher Natur erörtert und geklärt werden können. Zur Veranstaltung lädt die BUZO ein ins Umweltzentrum am Mittwoch, 7. Februar 2024 um 19:00 Uhr.

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



*Parkplatzumnutzung von VCD und BUZO, 16.9.23, Lidellplatz; Fotos: Hans Seiler*

# Die Wärmewende Karlsruhe

Das Gelingen der Energiewende spielt eine maßgebliche Rolle für erfolgreichen Klimaschutz. Doch in Deutschland sind wir lediglich im Stromsektor auf einem guten Weg. Die Energiewende muss jedoch mehr als eine Stromwende sein. Dazu gehört eben auch die Wärmewende. Der Anteil erneuerbarer Energien im Wärmesektor betrug bundesweit im Jahr 2022 ca. 16 % und steigt nur sehr langsam an.

Wir, die Gruppe Wärmewende Karlsruhe, möchten die lokale Wärmewende auf den Weg bringen. Wir haben uns über die Situation der Wärmeversorgung informiert und sind überzeugt, dass die Ausgangssituation in Karlsruhe eine Möglichkeit bietet, sich als Bürger:in aktiv für eine Umgestaltung der Wärmeversorgung einzusetzen.

Etwa ein Drittel der privaten Haushalte in Karlsruhe sowie einige Betriebe sind an das Fernwärmenetz der Stadtwerke Karlsruhe angeschlossen. Diese Haushalte haben damit keinen direkten Einfluss darauf, wie ihre Wärme erzeugt wird, sondern sind von der Wärmeerzeugung der Stadtwerke abhängig. Die Fernwärme stammt dabei zu einem großen Teil aus dem Kohlekraftwerk RDK 8 am Rheinhafen sowie der Mineralölraffinerie (MiRO). Der Beitrag des RDK 8 stammt aus der Kraft-Wärme-Kopplung, die MiRO liefert die industrielle Abwärme, die während ihrer Produktionsprozesse anfällt.

Die Versorgung durch das RDK ist ein Auslaufmodell. Die EnBW hat angekündigt, bis 2028 aus der Kohleverstromung auszusteigen, möglicherweise wird danach statt Kohle ebenfalls klimaschädliches Gas verbrannt. Bei der Erzeugung von Industriewärme entsteht kein zusätzliches CO<sub>2</sub>, da es sich um Wärme handelt, die durch den normalen Betriebsablauf der Industrieanlage entsteht. Allerdings besteht das Hauptgeschäft der MiRO in der Treibstoffherstellung. Diese ist in einer klimaneutralen Welt überflüssig. Zwar ist denkbar, dass eine Umstellung auf andere Prozesse in Zukunft ebenfalls nutzbare Abwärme liefert, jedoch besteht bis dahin durch die Nutzung der Abwärme der MiRO weiter eine Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen. Die Eigenherzeugung der Stadtwerke ist vorwiegend zum Ausgleich bei Spitzenlasten nötig. Diese erfolgt durch Gaskraftwerke, also noch vollständig fossil.

Somit wird schnell klar, dass die Wärmeversorgung durch die Stadtwerke im Kern eine der fossilen Natur ist. Um die Wärmewende in Karlsruhe ernsthaft anzugehen, muss in den nächsten Jahren ein erheblicher Anteil von erneuerbarer Wärme dazukommen. Fernwärme bietet ein großes Potential zur CO<sub>2</sub>-freien Wärmeerzeugung, da über Großwärmepumpen, die Nutzung von industrieller Abwärme oder Geothermie gekoppelt mit Speicheranlagen auf einen Schlag sehr viele Haushalte auf eine CO<sub>2</sub>-freie Wärmeversorgung umgestellt werden könnten. Städte wie München, Wien und Flensburg machen vor, dass dies möglich ist. In Karlsruhe basiert aktuell jedoch noch der größte Teil der Fernwärmeproduktion auf CO<sub>2</sub>-intensiven Prozessen.

## Fernwärme erneuerbar machen

Die Fernwärme wird durch die Stadtwerke bereitgestellt. 80 % der Stadtwerke gehören der Stadt. Somit hat der Gemeinderat einen entscheidenden Einfluss auf die Geschäftsführung der Stadtwerke und deren



Infostand der AG Wärmewende mit dem Klimabündnis bei Das Fest 2023; Foto: AG Wärmewende

Zielsetzung. Durch einen Bürgerentscheid haben wir Bürger:innen die Möglichkeit, uns direkt für eine CO<sub>2</sub>-freie Fernwärme auszusprechen. Diese Möglichkeit wollen wir nutzen und mit einem Bürgerentscheid dafür sorgen, dass das Karlsruher Fernwärmenetz CO<sub>2</sub>-frei wird.

Im Rahmen unserer Arbeit haben wir uns zunächst ausführlich über die Fernwärme in Karlsruhe, sowie mögliche Alternativen zu der bestehenden Wärmeerzeugung informiert. Dabei konnten wir auch schon Gespräche mit den Stadtwerken führen.

Aktuell haben wir auf Grundlage vieler Gespräche mit Expert:innen sowie interner Abstimmungen Forderungen entwickelt, die wichtige Maßnahmen für eine erfolgreiche Wärmewende auf lokaler Ebene sein können. Dazu gehört:

- kein Weiterbetrieb des RDK mit Gas sowie keine Verlängerung der Fernwärme-Abnahmeverträge mit der MiRO unter den

jetzigen Bedingungen über 2030 hinaus

- eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über Pläne und Fortschritte bei der Umstellung auf CO<sub>2</sub>-freie Fernwärme
- die Diversifizierung der Wärmequellen sowie einen Einspeisevorrang für Wärme aus CO<sub>2</sub>-freien Quellen
- aktives Vorantreiben des Themas Geothermie durch Bürgerinformation und -beteiligung

Mit unserer Initiative wollen wir die Wärmewende in Karlsruhe anstoßen, beschleunigen und begleiten – wir werden genau hinschauen, was umgesetzt wird, und wollen zusammen diskutieren, was noch getan werden muss, damit uns allen eine nachhaltige Wärmeversorgung zur Verfügung steht.

Weitere Informationen zur Wärmewende in Karlsruhe gibt es über unseren Newsletter, Anmelden über [waermewende-karlsruhe.de](http://waermewende-karlsruhe.de)

Lucas von der AG Wärmewende

## Abschied von Luise

Leider müssen wir Abschied nehmen von Luise-Elisabeth Meister, die am 14.9.2023 viel zu früh im Alter von 61 Jahren gestorben ist. Sie war seit 1997 mit dem Umweltzentrum eng verbunden und engagierte sich zunächst beim VCD Kreisverband Karlsruhe. Dort setzte sie sich früh für die Einrichtung eines Fahrgastbeirats beim KVV ein. Dieser ist nun seit seiner Gründung 1998, also seit 25 Jahren, eine feste Einrichtung des KVV und unabhängige Anlaufstelle für Fahrgäste. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Marktplatz durch den KVV folgte 2001 auch unter ihrer Mitwirkung. Da ihr das Umweltzentrum besonders am Herzen lag, engagierte sie sich viele Jahre im Vorstand der BUZO. Im Rahmen ihres Engagements schrieb sie Beiträge für den Kreisfairkehr des VCDs und später für die umwelt&verkehr. Luise hatte immer darauf geachtet, dass für den „harten Kern“ von BUZO und VCD auch das soziale Miteinander nicht zu kurz kam. Sie half



gerne mit, wenn sich Gelegenheiten boten, wie zum Beispiel beim Jubiläum der BUZO. Wir werden sie sehr vermissen.

Der BUZO-Vorstand



# Das Klimabündnis Karlsruhe

Die BUZO und der VCD sind Mitglieder im Klimabündnis Karlsruhe, das ich hier kurz vorstellen möchte. 2019, als in der Bewegung *Fridays for Future* sehr viele junge Menschen für Klima- und Naturschutz aktiv wurden, war es der Wunsch vieler schon in diesem Bereich aktiver Gruppen und Vereine, *Fridays for Future* zu unterstützen und sich verstärkt zu engagieren. Das geht natürlich am besten gemeinsam. Nach einigen gemeinsamen Treffen war klar, dass die Gruppen die Kräfte unter einem Dach bündeln wollen. In anderen Städten und Regionen wurde dieses Dach als Klimabündnis gegründet. So entstand das Klimabündnis Karlsruhe, es ist im Sinne der Graswurzelbewegung als soziale Bewegung organisiert, es wird von den inzwischen mehr als 80 (!) Karlsruher Mitgliedsvereinen und Gruppen getragen. Zentraler Treffpunkt aller Mitglieder ist das Plenum, das 10-mal im Jahr tagt. Organisiert werden die Aktivitäten vom Orga-Team, in dem seit nunmehr 4 Jahren sehr engagierte Menschen ehrenamtlich arbeiten. Aus dem Kreis des Orga-Teams wählt das Plenum den Sprecher:innenrat, der das Klimabündnis Karlsruhe nach außen vertritt. Aktuell sind das Ingo Laubenthal und Klaus Heid. Wie viel Geschick und Engagement nötig sind, um zwar engagierte aber auch eigenwillige Leute aus so vielen Gruppen zu gemeinsamen Aktivitäten zusammen zu bringen, wissen alle, die schon mal in Vereinen tätig waren.

Das Klimabündnis hat Vieles auf die Beine gestellt. Der Newsletter und die Webseite [klimabuendnis-karlsruhe.de](http://klimabuendnis-karlsruhe.de) sind aktuell und super informativ mit vielen Links. Das Klimabündnis hat sich 2020 durch sein kritisches und konstruktives Einbringen bei der Diskussion des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Karlsruhe einen guten Ruf als kompetenter und gut vernetzter Ansprechpartner erarbeitet. Zur Bundestagswahl 2021 wurde in Zusammenarbeit mit dem

damaligen Klimacamp auf dem Schlossplatz eine gut besuchte Veranstaltung mit den Bundestagskandidat:innen durchgeführt. In Monate langer Arbeit wurde ein Forderungskatalog an die Stadt Karlsruhe erstellt, dieser wurde am 25.3.2022 im Umweltzentrum an Vertreter:innen des Karlsruher Gemeinderats übergeben.

In letzter Zeit standen Aktionen zum Erhalt der Platanen in der Kaiserstraße im Vordergrund. Auch wenn die Erhaltung der Platanen leider nicht erreicht werden konnte, so sind die Aktionen als Erfolg zu sehen, da die Themen Grün und Bäume in der Stadt und Regenwassernutzung den Menschen in Karlsruhe und der Stadtverwaltung sehr ins Bewusstsein gebracht wurden. In kleinem Maße wurden auch Verbesserungen für die Kaiserstraße erreicht.

Es ist ein großer Gewinn für Karlsruhe und die Karlsruher Klima- und Umweltbewegung, dass es das Klimabündnis mit dem engagierten Orga-Team gibt. Über das Klimabündnis werden viele Aktivitäten und Aktionen auch der Mitgliedsgruppen bekannt gemacht, dann auch über unsere Mitgliedsverteiler. Vielleicht möchten Sie, liebe Leserinnen und Leser, ja bei der einen oder anderen Aktion oder im Orga-Team mitmachen? Es wäre schön, wir könnten uns aus den Mitgliedsgruppen heraus zukünftig noch mehr in das große Netzwerk Klimabündnis einbringen.

Ute Rieger



Das Klimabündnis bei einer Demo;

Foto: Klaus Heid

# Klimaschutz erfordert Planungsstopp

**... für den Neubau von Fernstraßen: Aktionsbündnis gegen „2. Rheinbrücke“ und „Querspange B 36“ bei Karlsruhe kritisiert die Genehmigung einer Vorzugstrasse für die Querspange: Grundlage für den Neubau ist nicht gegeben**

Pressemitteilung des BUND vom 9.10.2023: Neubau der Querspange zur B 36 würde neue Kapazitäten für den klimaschädlichen Kfz-Verkehr schaffen und Wald sowie landwirtschaftliche Flächen zerstören

Nach der am 6. Oktober bekannt gewordenen Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums zur Genehmigung der Vorzugstrasse für das Projekt „B 36/B 293, Neubau Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe“ kritisiert das Aktionsbündnis gegen die „Zweite Rheinbrücke“ und die „Querspange B 36“ die Entscheidung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) als grundsätzlich falsch und fordert erneut ein Planungsmoratorium.

„Egal wie differenziert auch die Planung und Bewertung der diskutierten Varianten für die Querspange zur B 36 sein mag, einzig ein Planungsstopp wäre die richtige Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums gewesen“, kommentiert BUND-Regionalgeschäftsführer Hartmut Weinrebe die aktuelle Entwicklung. „Um die Klimaschutzziele unseres Landes erreichen zu können, muss endlich auch der Verkehrssektor einen Beitrag leisten. Ein Planungsstopp für neue Fernstraßen für den Kfz-Verkehr muss daher umgehend umgesetzt werden.“

Ulrich Kienzler ergänzt für die Oberrheinischen Waldfreunde als Kreisverband der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald: „Es ist im Jahr 2023 den Menschen nicht mehr zu vermitteln, dass rund 30 Hektar Fläche, davon 12 Hektar landwirtschaftliche Fläche und 6 Hektar Wald für die geplante vierspurige Querspange zur B 36 geopfert werden sollen. Zum Flächenverlust hinzu kommt die Zerschneidung der Landschaft, die Verlärmung und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.“

Das immer wieder vehement vorgetragene Argument für den Bau einer weiteren Rheinbrücke und die Querspange zur B 36 war und ist die Erwartung eines steigenden

Verkehrsaufkommens. Bis zum Jahr 2021 zeigen die Zahlen jedoch eher eine Abnahme als eine Zunahme. Dies war zunächst mit der Corona-Pandemie zu erklären. Nach dem Wegfall der meisten Beschränkungen scheint sich dieser Trend jedoch aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung (Videokonferenzen, Homeoffice) weiter fortzusetzen. „Die aktuellen Verkehrsdaten für das Jahr 2022 liegen zwar erstaunlicherweise für die Rheinbrücke noch immer nicht vor, doch zeigen andere Zahlen aus der Region, dass der Verkehr auch im Jahr 2022 teils sogar deutlich unter den Werten von 2019 liegt. Damit scheint der wesentliche Grund für den neuen Brücken- und Straßenbau zu entfallen. Dennoch beruft sich das BMDV auf den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan, der, so scheint es, auf veralteten bzw. falschen Annahmen beruht. In der schwierigen finanziellen Lage von Bund und Ländern erscheint dies unverantwortlich“, so Christian Büttner vom Bürgerverein Nordstadt.

Dem gegenüber wäre es gemäß aktuellen Untersuchungen allerdings die Wirkung des Baus der Querspange in Verbindung mit der so genannten „2. Rheinbrücke“, dass überregional Kfz-Verkehr angezogen und so die Verkehrsbelastung für den Raum Karlsruhe gesteigert würde. Kurzum: erhöhte Verkehrsbelastung verursacht durch Straßenneubau.

Die Forderung eines Planungsmoratoriums war im Rahmen des Projektbegleitkreises sowie der öffentlichen Informationsveranstaltung im Oktober 2022 dezidiert und vielstimmig vorgetragen worden, fand bisher allerdings noch keine positive Resonanz seitens der befassten Behörden.

„Klimaschutz erfordert schnelles Umsteuern, gerade im Verkehrssektor. Mit einem ‚Weiter so‘ werden wir die Klimaschutzziele krachend verfehlen“, verdeutlicht Ingo Laubenthal, Co-Sprecher Klimabündnis Karlsruhe.

# Endlich neue Bahnlinien bauen und die Geschwindigkeit erhöhen!

## Fast jede Milchkanne hat einen Autobahnanschluss und die Bahn zockelt nebenher

In einer Pressemitteilung der Deutschen Bahn und weiteren europäischen Bahnunternehmen im Juli 2023 wurde festgestellt, dass in Deutschland nach wie vor kein landesweites Hochgeschwindigkeitsnetz für Schnellzüge existiert. Eine Auswertung der Allianz pro Schiene zeigt, dass sich die Zahl der Strecken, auf denen Züge mehr als 200 km/h fahren dürfen, an wenigen Fingern abzählen lässt. Das Verkehrsbündnis fordert einen Ausbau für den Deutschlandtakt und die konsequente Integration in das europäische Netz, damit im Inland und im grenzüberschreitenden Verkehr die Schiene endlich einmal mit Auto und Flugzeug konkurrieren kann.

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, sagt dazu: „Entscheidend ist, dass die Gesamtreisezeit für die Nutzer attraktiv ist. Insbesondere in den Grenzregionen gibt es heute kaum Verbindungen, auf denen Züge schnell unterwegs sein können. Wer jetzt in der Urlaubszeit etwa zwischen Frankreich und Deutschland unterwegs ist, erlebt, wie die Züge an der Landesgrenze zu Deutschland gefühlt auf Bummeltempo runterbremsen. Das Potenzial der Schiene als Alternative zum innereuropäischen Flug-

verkehr wird durch die nicht vorhandene Verzahnung mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz unnötig geschwächt.“

Dabei liegt mit dem Deutschlandtakt bereits ein detailliertes Konzept vor, wie mit einer zielgerichteten Kombination von Aus- und Neubaumaßnahmen deutlich kürzere Reisezeiten nicht nur zwischen den Metropolen, sondern bis in die Fläche erreicht werden können. Allerdings lässt die Umsetzung weiter auf sich warten.

Ein wichtiges Ziel der geplanten Verkehrswende ist eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030, um damit einen großen Teil des MIVs und des Flugverkehrs auf die Schiene zu verlagern. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Schienenwege ausgebaut werden, was allerdings in Teilen der Bevölkerung auf starke Ablehnung stößt, sogar in den Reihen der Umweltbewegung. Dabei ist die kritische Haltung von Umweltschützern gegenüber Baumaßnahmen berechtigt angesichts des nimmer endenden Flächenverbrauchs. Allerdings, in den vergangenen Jahrzehnten gab es kaum Widerstand gegen Straßenbau, so dass die Straßenbauer aus dem Vollen schöpfen konnten und kaum Rücksicht auf Natur und Landschaft nehmen mussten. Jetzt hat man erkannt, dass es so nicht weitergehen kann, und die Bahn mit ihrem riesigen Nachholbedarf muss diese Folgen des Flächenfraßes ausbaden und hat es deshalb jetzt viel schwerer, irgendwelche Projekte zu realisieren.

Auch Politiker ziehen sich den Umweltmantel an, wenn es um Bahntrassen geht, nicht bei Straßenprojekten. So kämpft der SPD-Vorsitzende Klingbeil gegen eine NBS Hamburg–Hannover und erklärt gleichzeitig, dass die Bahn ja gar nicht so schnell sein bräuchte. Auch teilte er jüngst in der Bildzeitung mit, dass er sehr gerne Auto



Neue Schnellfahrstrecken werden durchaus noch gebaut, hier ein Überholgleis kurz vorm Rastatter Tunnel, Bündeltrasse mit B 36 rechts und bald vielleicht auch Radschnellweg links, aber Planung und Bau dauern viel zu lange; Foto: Heiko Jacobs

fahre und dass „jeder sich so fortbewegen (kann) wie er will“. Vor kurzem konnte ich eine Diskussionsrunde mit Lokalpolitikern im regionalen Fernsehen zur geplanten NBS Mannheim–Karlsruhe verfolgen. Der vereinfachte Tenor: Man ist nicht gegen die Bahn, aber bitte woanders, z.B. linksrheinisch durch die Südpfalz. Eine Bündelung zur Autobahn wurde abgelehnt, weil die Bündelungskapazität überschritten sei und zusätzlich die Autobahn ausgebaut werden solle. Dagegen gab es aber keinen Widerstand. Dies zum Thema Unterstützung der Verkehrswende durch die Politik!

Weitere Bahnprojekte, die hauptsächlich von ortsansässigen Politikern bekämpft wurden und immer noch werden, könnten ein ganzes Buch füllen.

Lange galt in Umweltkreisen die Forderung nach Erhöhung der Benzinpreise und Einführung der Kerosinsteuer als passendes Mittel, um damit die Verkehrswende zu erreichen. Dieses Vorhaben ist krachend gescheitert. Als die Grünen vor über zwanzig Jahren die Einführung der Ökosteuer forderten, was sich auch auf den Benzinpreis ausgewirkt hätte, fiel die Partei in Umfragen auf einen absoluten Tiefstand. Ebenso erging es der Partei mit der Forderung nach Einschränkung des Flugverkehrs. Und natürlich wird das schnelle Verkehrsmittel Flugzeug auch im Kurzstreckenverkehr von manchen Grünen gerne genutzt.

Ähnlich verhielt es sich mit der Forderung, keine Autobahnen mehr zu bauen. Jetzt sollen neue Autobahnen einen grünen Anstrich bekommen, und zwar mit Solarzellen am Straßenrand. Eine generelle Ablehnung von anderen Straßen, oft als Umgehungsstraßen verkauft, gibt es ohnehin schon lange nicht mehr.

Selbst Forderungen nach Geschwindigkeitsbegrenzungen im überörtlichen Straßenverkehr werden nur noch leise, wenn überhaupt, ausgesprochen. Bei den Koalitionsverhandlungen der jetzigen Ampelregierung wurde ein Tempolimit durch die FDP und SPD strikt abgelehnt.



Exkursion zum Schnellfahrstreckenbau 1984, hier Forster Tunnel nördlich von KA: Bauen im Grundwasser; Foto: Heiko Jacobs

Allmählich erobert sich der Elektroantrieb seinen Platz im „Umweltverbund“. Die sogenannte Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist das Schlupfloch für den MIV, um so weiterzumachen wie bisher. Subventionierungen für die Elektroautos gibt es in Hülle und Fülle. Jüngst gab es ein Programm, das 10.200 Euro versprach, wer ein Elektroauto besitzt oder dafür einen Kaufvertrag abgeschlossen hat und gleichzeitig sein Einfamilienhaus mit Solarzellen ausrüstet, um damit kostenlos sein Auto zu betanken. Wer ein kritisches Wort über den Autoverkehr verliert, wird mit dem Begriff Elektroauto mundtot gemacht. Die Folge ist, dass der ohnehin schwache Gegenwind für den Autoverkehr einschläft und eine Verkehrswende in absehbarer Zeit nicht zu erwarten ist. Statistische Zahlen belegen das Gesagte: Der Bestand an Kraftfahrzeugen, allein über 60 Millionen in Deutschland, nimmt immer noch zu, ebenso die Zahl der Fluggäste. 8,2 Milliarden Flugpassagiere wird es gemäß einer Prognose von IATA im Jahr 2037 geben. Die Passagierzahl hätte sich in diesem Fall seit dem Jahr 2017 mehr als verdoppelt.

*Welche Maßnahmen bleiben, bei welchen besteht gesellschaftlicher Konsens, um mehr Menschen zum Umstieg vom Auto oder Flugzeug in die Bahn zu bewegen?*

Es gibt Kriterien, die die Verkehrsmittelwahl mehr oder weniger stark beeinflussen. Neben Zuverlässigkeit, Komfort, Verfügbarkeit, Preis, Ambiente spielt die Reisezeit die zentrale Rolle bei den Überlegungen, welches Verkehrsmittel gewählt wird.

Deshalb muss unter den gegebenen Rahmenbedingungen alles getan werden, um den Eisenbahnverkehr zu beschleunigen. Und da liegt die Allianz pro Schiene mit ihrer Feststellung, dass es kaum Schnellstrecken für die Bahn gibt, genau richtig. Die Verkehrswende kann also nur erreicht werden, wenn alle Kräfte gebündelt werden, um endlich ein dichtes Schnellfahrnetz in Deutschland zu errichten und dieses Netz dann auch noch mit den übrigen Schnell-

fahrnetzen in Europa zu verknüpfen. Geschwindigkeiten von über 300 km/h müssen dabei angestrebt werden, wenn etwas erreicht werden soll.

Eine höhere Geschwindigkeit bzw. ein daraus resultierender Reisezeitvorsprung bei konkurrierenden Verkehrssystemen beeinflusst den Modal Split. Sichtbar daran, dass in der Vergangenheit schnellere Verkehrsmittel immer in ihrer Marktbeherrschung die langsameren ablösten. Ein besonders dramatisches Beispiel war die Verdrängung der Überseeschifffahrt durch das Flugzeug. Beim Urlaubsverkehr hat das Flugzeug den Eisenbahnverkehr fast vollständig verdrängt, obwohl in der Regel Start- und Zielbahnhof näher liegen als die Flughäfen und damit besser zu erreichen sind. Aber die enorm hohe Geschwindigkeit des Flugzeuges innerhalb der gesamten Transportkette sorgt für seine Wahl. Auf diese Tatsache haben sich auch Reisebüros und Reiseveranstalter eingestellt. Sie bieten in der Regel Reisen mit dem Auto, dem Bus oder mit dem Flugzeug an. Nur auf wenigen ausgewählten schnellen Strecken kommt auch die Eisenbahn zum Zuge. So genießt einzig der ICE und vergleichbare Systeme in einigen europäischen Staaten, nicht allein wegen günstiger Reisezeiten, sondern auch wegen seiner Maximalgeschwindigkeit, ein gutes Image und trägt dazu bei, dass das System Eisenbahn nicht noch mehr beim Modal Split abgehängt und ganz unter die Räder kommt. Die Mehrheit der Bevölkerung will schnellere Eisenbahnen, darin besteht Konsens!

Europa wird weiter zusammenwachsen und damit auch das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsbedürfnisse innerhalb des Kontinents. Und nur mit einer schnellen Eisenbahn auf neuen und vielen Ausbaustrecken lassen sich Verkehr vom Auto, Lkw und Flugzeug auf die Schiene verlagern.

Das Fazit, das daraus zu ziehen ist: Alle Maßnahmen, die darauf gerichtet sind, die Reisezeiten mit dem Rad-Schiene-System zu verkürzen, müssen unterstützt werden.

**Gerhard Stolz**

# Alle Jahre wieder kommt die Fahrplankonferenz

Wieder steht am 10. Dezember 2023 der Fahrplanwechsel vor der Tür. Die wichtigsten Änderungen für den Raum Karlsruhe sind:

## Fernverkehr

Die **IC-Linie Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg** wird in weiteren Fällen bis Dresden verlängert (künftig 5x statt bisher 1x/Tag).

Mehrere **ICE/IC**-Verbindungen im Berufsverkehr zwischen **Karlsruhe** und **Stuttgart** über Bruchsal entfallen ganz oder fahren nur noch zeitweise, bzw. nur bis Durlach statt Karlsruhe Hbf (begründet wird dies mit geändertem Pendler-Verhalten seit Corona-Home-Office). Dies betrifft insbesondere Karlsruhe Abfahrt 6.36, 7.36, 20.05, Ankunft 6.51, 7.52, ebenso Offenburg ab 5.55 nach Karlsruhe.

Der **Nightjet nach Hamburg** ist nicht mehr ab Bruchsal und Heidelberg buchbar (nur noch ab Karlsruhe und südlicheren Haltebahnhöfen).

Die nahegelegene **Großbaustelle** ist 2024 die **Riedbahn** Mannheim–Frankfurt im Januar und im zweiten Halbjahr. Die veränderten Haltebahnhöfe jenseits der Baustelle und die längeren Fahrzeiten dorthin kennen wir im Prinzip schon vom laufenden Jahr (Großbaustelle Fulda–Kassel). Als weitere Erschwernis entfallen die direkten Verbindungen nach **Frankfurt Flughafen** (Busersatzverkehr ab Mannheim halbstündlich mit ca. 60 min Fahrzeit ist für die Januar-Sperrzeit angekündigt, für das 2. Halbjahr noch offen) und die meisten ICEs/ICs auf der „Neben-Achse“ Karlsruhe–Bruchsal–**Heidelberg**–Frankfurt und damit auch die IC-Verbindungen Karlsruhe–Konstanz, außer: Die Baustelle zwischen Stuttgart und Singen geht in die Verlängerung. Dadurch fährt (wie in diesem Sommer) im Januar und Februar 2024 nochmals das zusätzliche IC-Zugpaar Stuttgart–**Karlsruhe–Konstanz** (Karlsruhe südwärts 7.17, nordwärts 19.55).

Die ICE-Linie **Karlsruhe–Heidelberg**–Mannheim–Hamburg o. ä. fährt (soweit sie wegen der Riedbahn-Baustelle nicht ohnehin komplett ausfällt) nicht mehr systematisch ab Karlsruhe, sondern zu manchen Stunden statt dessen ab Stuttgart (ohne Halt in Karlsruhe und Bruchsal).

## Nahverkehr

Vorab: die Informationen der DB sind sehr unübersichtlich (um nicht zu sagen: für Außenstehende eigentlich unbrauchbar – AVG und SWEG sind da erheblich besser). Nicht nur deswegen empfiehlt sich wie immer die Prüfung der konkreten Züge auf Änderungen, auch immer wieder im Lauf des Jahres wegen Baustellen. Größere Änderungen, wie es sie dieses Jahr im Raum Bruchsal sowie nach Freudenstadt und Heilbronn gegeben hatte, sind bislang nicht verlaublich bzw. ersichtlich.

**Germersheim–Wörth–Karlsruhe:** einige S52-Eilzüge werden ersetzt durch die S3 (Ludwigshafen–Germersheim, verlängert bis Karlsruhe).

**IRE Karlsruhe–Stuttgart:** von März bis Juli immer wieder Umleitung über Bruchsal (und vermutlich auch Änderungen bei weiteren Zügen im Raum Pforzheim).

Linie **RE73 Karlsruhe–Heidelberg** sowie **RB53/RB54 Winden–Wissembourg/Bergzabern:** wegen krankheitsbedingtem Personalmangel fallen diese bereits seit Mitte November 2023 bis auf weiteres aus (das Ende der Ausfallzeit prognostiziert sich bei Redaktionsschluß auf den 31.12.2023, wobei die DB-Meldung das mit dem Zusatz „mindestens“ versieht). Ersatzweise fährt auf den Pfälzer Strecken Schienenersatzverkehr (Bus) und statt dem RE73 die S3/S4 – sowie alle zwei Stunden zu den gleichen Zeiten zwischen Bruchsal und Heidelberg die Linie RE17b, die normalerweise aus Mühlacker kommend in Bruchsal endet.

Martin Theodor Ludwig

## Haltestelle und Radspur westliche Kriegsstraße

Die Straßenbahnhaltestelle Hübschstraße dürfte neben Daxlanden Kirchplatz und tw. Altrheinbrücke der letzte Halt im Karlsruher Straßenbahnnetz sein, bei der beim Ein- und Ausstieg die volle Höhe aus dem Fahrzeug auf die Fahrbahn zu bewältigen ist statt wenigstens eines niedrigen Bahnsteigs o. ä. In Zeiten der Barrierefreiheit, aber auch wegen der Dauer des Fahrgastwechsels, ist das nicht mehr akzeptabel, ein Umbau wäre dringend nötig. Zudem ist die Strecke in einem schlechten Zustand, letztes Jahr war sie wegen einer Absackung des Gleises eine Weile gesperrt, eine Sanierung wäre ebenso dringend nötig.

In der westlichen Kriegsstraße zwischen Weinbrennerplatz und Kühlen Krug gibt es einen Mittelstreifen mit teils altem Baumbestand, dazwischen 63 Schrägparkstände, die aber oft wegen rausragenden Autos zu Behinderungen des Straßenbahnverkehrs führen. An den beiden Fahrbahnrändern ist – abgesehen von den Haltestellenbereichen und anderen kurzen Parkverboten durch Schilder oder Markierungen – parken erlaubt. Damit ergeben sich pro Seite ca. noch mal knapp so viele Parkplätze, so dass man auf die rund 173 Parkplätze kommt, auf die sich wohl die städtische Vorlage bezieht. Illegales Parken ist da natürlich nicht mit dabei.



Heutige Haltestelle Hübschstr.: direkt auf die Fahrbahn



So geht nahebei „moderner“ Halt: Weinbrennerplatz



Ende der Welt-Radspur für Radler; Fotos: Heiko Jacobs

Auf der Südseite der Kriegsstraße und im angrenzenden Viertel gibt es eine Bewohnerparkzone mit laut Gemeinderatsvorlage insges. 615 Parkplätzen, davon nachts 463 für Bewohner bei 430 ausgegebenen Parkausweisen: passt. Nördlich gibt es bisher keine Zone, die würde dann ggfs. eingerichtet, die bestehende angepasst werden.

Für den Radverkehr gibt es dort bisher ... nichts! Man hat als Radfahrer derzeit die Wahl, entweder zwischen rechter Schiene und Parkierung zu fahren, mit Gefahren durch unvorsichtig geöffnete Türen oder zu enges Überholen, oder zwischen den Schienen, mit Gefahren durch ebendiese oder Schrägparkparker, oder Umwege über Yorck- oder Gustav-Heller-Platz zu fahren mit teils anderen Gefahrenstellen – Alle Auswahlmöglichkeiten sind suboptimal.

Die Stadt hat deswegen dem Gemeinderat eine Vorlage mit drei Varianten vorgestellt. In allen drei wird die Haltestelle komplett zwischen Hübsch- und Weltzienstr. verlegt (bisher stadteinwärts östlich d. Hübschstr.), in der bevorzugten Var. A und in der Var. B bleibt der Mittelstreifen größtenteils erhalten außer im Haltestellenbereich, wo Gehweg, Radfahrerbypass (wie bspw. am Kolpingplatz), Bahnsteig und Gleis, in der Fahrbahn liegend, zusammen so viel Platz brau-

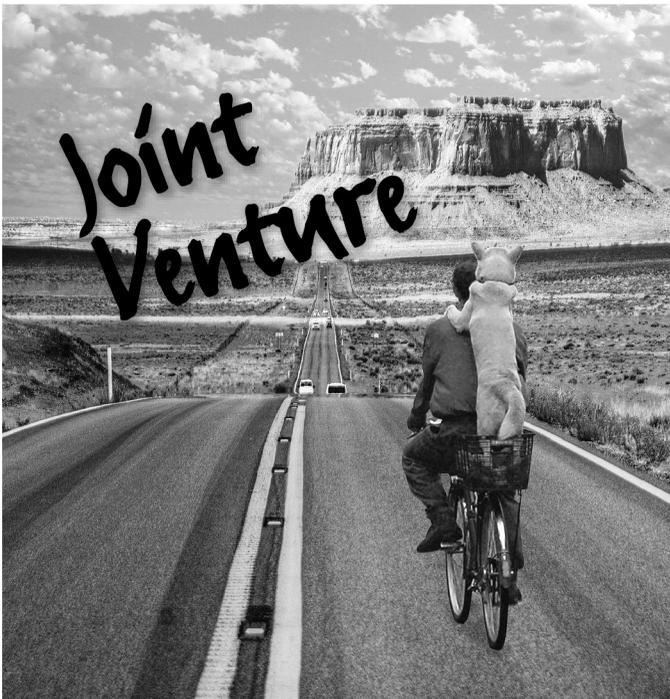
chen, dass 6 Bäume und Parkplätze entfernt und durch neue Bäume in einem reinen Grünstreifen ersetzt werden müssen.

Die Haltestelle selbst bekommt für die Bahn einen 34 cm hohen Niederflurbahnsteig über fast 30 m Länge und für den Bus einen 18 cm hohen Bussteig über gut 15 m Länge, zuzüglich Rampen ergibt sich eine Gesamtlänge von 56,3 m. 30 m reichen, da die Türen nicht ganz vorne bzw. hinten sind, damit eine einzelne Niederflurbahn komplett barrierefrei genutzt werden kann, deren Länge in Karlsruhe 30 m oder 40 m (erste Niederflurgeneration) oder 37,5 m (neue) sein kann. Für Doppeltraktionen (max. 75 m nach BOStrab) reicht das nicht ganz. Halten solche der Linien S2 oder S5, die öfters hier umgeleitet werden, steht der vordere Teil des hinteren Wagens am niedrigen Busbahnsteig und dessen letzte zwei Türen auf der Fahrbahn der Querstraße. Anders geht's nicht, da die Baublöcke davor und danach gleich breit sind und eine Verlegung der Haltestelle ungünstige Halte-

stellenabstände brächte. Gegenüber heute, wo alle Türen auf die Fahrbahn gehen, immer noch ein wesentlicher Fortschritt.

Abseits der Haltestelle werden die Gleise vom Mittelstreifen abgerückt, damit Autos nicht mehr so oft in das Profil der Bahn reinragen, zusammen einen halben Meter Platz schafft man so in der Mitte. Die Gleise liegen weiterhin in den Fahrbahnen, die gut 4 m breit werden, daneben der 1,85 m breite Radfahrstreifen bei Var. A.

Von den heute in der Mitte genutzten 63 Parkplätzen entfallen 8 im Haltestellenbereich und 4 anderswo für bessere Fußgängerquerungen. 51 bleiben in der Mitte. Von den laut Vorlage entfallenden 122 Parkplätzen verschwinden 19 im Haltestellenbereich, mittig und am Rand, 6 könnten aber ohne weitere Maßnahmen durch den Wegfall des einen alten Haltepunktes wieder hinzukommen, also 13 Plätze Verlust durch die Haltestelle alleine plus die 4. 105 gingen, rein milchmädchenmäßig gerechnet, durch die Radspur verloren, aber:



alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport

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

Var. B unterscheidet sich von A abseits der Haltestelle dadurch, dass dort Parkplätze statt einer Radspur eingerichtet werden. Allerdings würden auch dort die Seitenräume neu gestaltet, insbesondere die Querungen gesichert, so dass mehr als nur die 13+4 genannten entfallen würden. Dasselbe gilt auch für die Var. C, bei der der Mittelstreifen und die alten Bäume auf ihm komplett entfallen würden. Nur so wäre Platz für Parken im Seitenraum (incl. einiger neuer Bäume) und ein Radfahrstreifen, aber das Parken in der Mitte entfiel. Genauer bilanziert wird der Parkplatzverlust von B und C aber nicht im Vergleich zu A. Die Kosten von B und C wären höher als bei A, daher seien B und C bei der derzeitigen Haushaltslage gar nicht finanzierbar.

Man muss also abwägen: Will man alte Bäume oder Parkplätze erhalten oder den Radfahrern auf einer Hauptroute sicheres Radfahren ermöglichen? Alles drei zusammen geht definitiv nicht. Darf eine Abwägung überhaupt gegen letzteres ausfallen? Die Stadtplaner positionieren sich klar für A und gegen Parkplätze am Fahrbahnrand.

Was kann man für „die armen Bewohner“ und Geschäftsleute machen, denen „die

Parkplätze weggenommen werden?“ In vielen Fenstern in der Kriegsstraße sieht man schon entsprechende Protestzettel hängen. Wie gesagt wird man die Bewohnerparkzone neu designen und erweitern müssen. Darin sind genug Plätze für Nichtanwohner vorzusehen: Die Geschäftsleute könnten davon profitieren, da heute in der Mitte und auf der Nordseite mit freiem Parken kaum freie Parkplätze zu finden sind. Nur auf der Südseite in der Bewohnerparkzone sind welche frei, aber gebührenpflichtig.

Desweiteren könnte man die Gebühren für diese (und andere) Zonen nach Größe staffeln. Im u&v 1/03 haben wir ja berichtet, dass immer mehr platzraubende Wohnmobile und Kleintransporter in Wohngebieten geparkt werden, muss das sein? Es kann auch ein Sicherheitsproblem sein, s. a. u&v 1/03. Bekannt ist zwar das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, dass einen entsprechenden Versuch der Stadt Freiburg für gesetzeswidrig erklärt hat. Eine Staffelung nach sozialen und Klimaaspekten gibt die Rechtsgrundlage des Bundes derzeit in der Tat nicht her. Man kann aber meines Erachtens aus dem Urteil durchaus rauslesen, wie man es richtig machen könnte mit wenigstens der Berücksichtigung der Größe, u. a. mit feineren Abstufungen bei deutlich kleinerer Spanne. Für die „Vergrämung“ von SUVs wären legale Formeln wohl zu schwach, aber große, selten genutzte Wohnmobile etc. könnte man mit einer höheren Gebühr vielleicht doch animieren, in Gebieten mit weniger Parkdruck oder auf Mietflächen zu parken.



*Bäume und Parken in der Mitte bleiben größtenteils erhalten. Damit das Parken die Bahn nicht mehr so oft stören kann, werden die Gleise auseinander gerückt.*



*Den Parkern rechts kämen sie so näher, zwischen Auto und Schiene radfahren würde schwieriger.*

Im Gemeinderat wurde ins Gespräch gebracht, den in der ehemaligen Wendeschleife am Kühlen Krug verbliebenen runden Park&Ride-Platz mit ca. 40 Stellplätzen zu einem mehrstöckigen auszubauen. Denkbar, aber wohl nicht ohne Baumverluste machbar. Anfragen könnte man auch bei der Rentenversicherung am Weinbrennerplatz, deren Parkflächen in Zeiten des Home-Offices vielleicht nicht mehr ganz ausgelastet sind.

Heiko Jacobs

# Fahrrad-Drehkreuz in Kronau – Eröffnung mit Weltrekord und weitere Infos aus Kronau

Am 14. Oktober wurde das „Fahrrad-Drehkreuz“ eingeweiht und der radelnden Bevölkerung übergeben. Ein Weltrekordversuch wurde zur Eröffnung in Angriff genommen, der auch erfolgreich war.

## Was aber ist ein Fahrrad-Drehkreuz?

Als vor einigen Jahren (2017) der Kraichradweg in Kronau (in der Mitte der Strecke zwischen Quelle und Mündung) eröffnet wurde, bemerkten einige in Kronau, dass die Gemeinde ein Knotenpunkt von diversen (touristischen) Radrouten ist, und wollten daraus offenbar etwas mehr machen. In der Ortsmitte gibt es also jetzt neben dem auch erst vor wenigen Jahren eingerichteten Dorfplatz als Veranstaltungsort nun einen weiteren Platz: Das „Fahrrad-Drehkreuz“. Ein Platz mit Bäumen (die allerdings erst noch etwas wachsen müssen), mit überdachten Bänken zum Ausruhen, mit einem Brunnen mit Trinkwasser (auf Fuß-Knopfdruck), Lademöglichkeit für E-Bikes, eine Fahrrad-Reparatur-Station, Ausleihmöglichkeit von Lastenrädern, Schautafeln für die Radrouten, und öffentlichen Toilet-

ten (mit und ohne Behinderungen). Das sieht ja alles ganz gut aus. So etwas hat man sonst nirgendwo, und schon gar nicht an einem eher kleineren Ort ohne größere touristische Bedeutung. Ab und zu gibt es sicher ähnliche Plätze, die in ähnlicher Richtung gemacht sind, aber dann nur einen Teil der in Kronau verfügbaren Ausstattung enthalten oder eher am Ortsrand liegen. Also ist der Gemeinde Kronau etwas Gutes gelungen.

## Radrouten durch Kronau

Schauen wir uns erst einmal die dort verlaufenden (touristischen) Radrouten an. Folgende ausgeschilderte Radrouten verlaufen durch Kronau:

- Der Paneuropa-Radweg Paris-Prag (PPP): Diese europäische Route verläuft im Großen in West-Ost-Richtung (Paris-Prag), allerdings in der Oberrhein-Region zwischen Straßburg und Heidelberg eher in Süd-Nord-Richtung.
- Der Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg (HSB): Landesradfernweg (damit touristischer Teil des RadNETZ BW) von Heidelberg über Reilingen, Kronau, Bruchsal, Bretten bis zum Bodensee.
- Der Kraichradweg: Von der Kraichquelle (Sternenfels) bis zur Mündung (Ketsch).
- Die Spargel-Route (Tour de Spargel): Achter (Rundroute mit Mittelverbindung) im Raum zwischen Bruchsal u. Schwetzingen
- Die Welterbe-Tour: Teilstrecke Speyer-Maulbronn (auch weiter von Speyer nach Lorsch) ist etwas umweglastig. In Kronau verläuft diese Route von Wiesental über die Kronauer Allee aus Süden kommend nach Norden, dann nach Osten Richtung Malsch-Eichtersheim).
- Der Laurentius-Weg (LAU): Fuß+Rad-Rundtour rund um Kronau.

Folgende Routen verliefen durch Kronau, sind nicht mehr (vollständig) beschildert:



Der neue Platz vorm Fahrrad-Drehkreuz in Kronau ...



... mit diversen Service-Angeboten; Fotos: Holger Hopp

- Der Rheintalweg (RTW): von der Bergstraße über Kronau, Bruchsal, Durlach, Ettlingen im Osten des Rheintals bis zum Bodensee. Der RTW war Landesradfernweg. Die Beschilderung ist fast vollständig in den Landkreisen Karlsruhe und Rhein-Neckar entfernt worden. Im Landkreis Karlsruhe war der RTW auf voller Länge ohnehin identisch mit PPP.
- Der Kraichgau-Hohenlohe-Weg (KHW): Von Kronau über Stettfeld, Odenheim, Eppingen bis Rothenburg ob der Tauber. Diese Route war Teil des RadNETZ BW, ist aber mittlerweile dort gestrichen worden. Bei tourismus-bw.de ist der KHW jedenfalls nicht mehr gelistet. Die Start-Beschilderung in Kronau wurde entfernt, ab Kronau-Ost (Schillerstr.) Richtung Eppingen ist die Beschilderung aber nach wie vor vorhanden.

Nie beschildert waren und sind die Routen des Landkreises Karlsruhe:

- Die Vogel- und Tierpark-Tour
- Die Seen-Tour

Die fünf großen Routen (ohne die örtliche Rundroute LAU) haben in Kronau einen Nord-Süd-Verlauf und unterscheiden sich dort nur durch leicht verschiedene Routenverläufe. Die einzige Route, die von Kronau aus in West-Ost-Richtung verläuft, war der KHW, den es nicht mehr gibt und der weder in der Kronauer Radrouten-Beschilderung, noch als Schautafel im Fahrrad-Drehkreuz auftaucht.

Die „Kreuz“-Funktion kommt aber durch eine Alltagsroute Speyer–Kronau–Sinsheim zustande. Die ist auch FGSV-beschildert, aber im Fahrrad-Drehkreuz scheint das, und damit Alltagsrouten allgemein, keine Rolle zu spielen. Dass das Fahrrad-Drehkreuz eher „touristisch“ bzw. freizeitorientiert gedacht ist, ist ja nicht falsch. Bedenklich wäre aber, wenn in Verwaltung und Politik beim Thema Fahrrad immer noch eher an Freizeitbeschäftigung und weniger an ein Verkehrsmittel für alltägliche Wege gedacht wird. Danach sieht es nämlich manchmal aus.

## Routenverlängerung

Dazu kommt, dass sich durch das Fahrrad-Drehkreuz einige Routen verlängert haben. Die ursprüngliche HSB-Route westlich an Kronau vorbei wurde zweimal durch die Führung durch den Ort verlängert. Die zweite Routenanpassung 2021 für das Fahrrad-Drehkreuz vergrößerte den S-Schleifenförmigen Umweg nochmals. Ob solche Zickzack-Routen im Sinne der Radfahrenden ist, ist zweifelhaft, aber bei touristischen Routen leider nicht unüblich. Wer aber täglich z. B. zwischen Forst und St.Leon-Rot pendelt, wird vermutlich ohnehin nicht den Umweg über die Kronauer Ortsmitte machen. Eine Verbesserung der Strecke (insbesondere der Kieswerk-Durchfahrt gefolgt von einem zur Verschlamung neigenden Waldweg) würde da sicher besser ankommen. Da passiert allerdings nichts!

## Drittel- oder Viertel-Verbesserung?

Gleichzeitig mit dem Fahrrad-Drehkreuz ist anderes für den Radverkehr neu entstanden, das auch nicht so richtig zufrieden-

die Lösung

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



## Touristische Routen und Alltagsrouten

Die Unterscheidung ist manchmal etwas künstlich, trotzdem sinnvoll:

Touristische Routen sind Routen, die als „kurze Runde“, Tagestour oder auch mehrtägige Tour zu eher Freizeit Zwecken (Wochenende, Feierabend, Urlaub) gedacht und beschildert ist. Dabei versucht man meist, Straßen mit Autoverkehr zu vermeiden (egal ob mit oder ohne begleitenden „Radweg“) und nimmt dafür auch Umwege in Kauf. Häufig wird das aber übertrieben, und die Routen laufen auf schlechten und verwinkelten Wegen, obwohl es brauchbare Alternativen auf der Fahrbahn mit wenig Autoverkehr gibt. Das ist für viele trotzdem angemessen, aber hilft selten, wenn man einfach nur von A nach B will.

Alltagsrouten ist alles, was einen von A nach B bringt. Hier wird vor allem Wert darauf gelegt, Orte, Ortsteile, und wichtige Einzelziele miteinander zu verbinden und daraus ein Netz von Routen zu bilden. Wege „in der Natur“ sind dabei weniger wichtig. Wenn es gute Routen abseits von Straßen gibt, werden die auch gerne mit einbezogen.

Beispiel: Karlsruhe–Schwetzingen

Die RadNETZ-BW-Route (Alltagsroute) verläuft über Eggenstein-Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, also durch die Orte, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen, etc..

Touristische Routen wären zum Beispiel am Rhein (Ost- oder Westseite) oder der Rheintalweg von Durlach über Kronau bis Schwetzingen. (Die RTW-Routenführung mit Logo gibt es zwar nicht mehr, aber der ehemaligen Route (bis Reilingen mit PPP identisch)

stellend ist. Die Verbesserung des Übergangs von Fahrbahnführung innerorts nach Seitenraumführung außerorts ist nur zu etwa einem Viertel gelungen (Kronau Ortsausgang Richtung Kirrlach):

Von 10 Hindernissen beim Wechsel von Fahrbahn zum Weg auf rechter Seite (bisher 1x Bordsteinkante im spitzen Winkel auf „Gehweg-Radweg“, 4x Bordsteinkanten in

kann man durchaus noch folgen.)

Die touristischen Routen wie Rhein- und Rheintalradweg sind beide mit größeren Umwegen verbunden, wenn man von Innenstadt nach Innenstadt will. Aber auch die RadNETZ-BW-Route ist nicht die kürzeste Route. Kürzer wäre zum Beispiel eine Route durch den Hardtwald. Diese Route ist von der Form „nur Wald“ her eher touristisch (trotzdem keine touristische Route mit Logo), aber auch Alltag (z. B. mit Ziel KIT Campus Nord).

Die Trennung „touristisch“ oder „Alltag“ ist also nie ganz eindeutig. Es geht bei „touristisch“ oder „Alltag“ nicht darum, ob das eine „besser“ oder „schlechter“ als das andere ist. Es ist die Denkweise und Zielsetzung, die unterschiedlich ist. Unter anderem eben auch die Frage, ob das Fahrrad in erster Linie eine Freizeitbeschäftigung oder ob es ein Verkehrsmittel für alltägliche Wege von und zu Zielen wie Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkaufen, Freizeit, etc. ist. Denn an dieser Frage orientiert es sich, welche Art Fahrradinfrastruktur gebaut wird.

Die FGSV<sup>1)</sup>-Radroutenbeschilderung, die mittlerweile nach und nach überall eingeführt und erweitert wird, ist sowohl für Alltags-, als auch touristische Routen gedacht. Die Hauptintention liegt dabei auf Alltagsrouten, die touristischen Routen sind darin dann integriert. Für den Alltag dienen die Zielangaben (meistens Orte, häufig ein Fernziel und ein Nahziel, manchmal auch mehrere davon). Darunter sind ggf. Schilder mit Logos für die touristischen Routen eingehängt (z. B. Tour de Spargel).

<sup>1)</sup>FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.

etwa rechtem Winkel an Einmündungen, 2x Zick, 2x Zack, 1x zu schmaler Gehweg-Radweg) sind immerhin ein Teil der Hindernisse entfallen (nun 1 Bodenwelle, 2 Bordsteinkanten, 2xZick, 2xZack, Fahrradmarkierungen auf dem eigentlich gemeinsamen Geh- und Radweg, der dadurch nicht mehr als Gehweg erkennbar ist). Dazu gibt es in Gegenrichtung den Vorteil einer besseren

Querungs-Wartefläche für Fahrräder (im Vergleich zur bisherigen Fußgänger-Querung, die weiterhin existiert). Also Verbesserung erkennbar, oder nur sehr eingeschränkt, zumal Doppel- Zickzack und Bordstein-Hindernisse erhalten bleiben.

## Radrouten-Beschilderung

Außerdem sind mir einige Dinge bei der Radroutenbeschilderung in Kronau aufgefallen, die teils vorher besser waren:

- In Kronau ist die Routenführung der Welterbe-Tour unklar, d. h. uneinheitlich je nach Richtung, das Logo wechselt in Kronau von neu nach alt nach neu, teilweise fehlen an entscheidender Stelle Zwischenwegweiser.
- In Kronau wurde das übliche Fernziel/Nahziel-Prinzip aufgehoben. Üblich ist, dass auf längeren Routen immer ein Fernziel angegeben wird. Z. B. am Rhein wird aus Fernziel/Nahziel „Germersheim/Leimersheim“ irgendwann „Speyer/Germersheim“, später „Speyer/Lingenfeld“. Jedenfalls immer mindestens ein Fernziel (können auch mehrere sein). In Kronau wird aus „St. Leon-Rot/Kronau“ nur noch „Kronau“ und dann „Kronau Mitte“. Ein neues Fernziel gibt es erst in der Ortsmitte. Das ist höchst ungewöhnlich. Meine Vermutung ist, dass das mit dem Fahrrad-Drehkreuz zu tun hat.
- Die Endlosschleife Richtung Heidelberg in der Bahnhofstr.: Von der Schillerstr. Richtung Westen zur Hauptstr., von Hauptstr. in Richtung Osten zur Schillerstr..
- Kleine Fehler auch der bei dem Spezial-Wegweiser für ganz entfernten Ziele wie Prag, Paris, Bodensee. Da geht der HSB plötzlich nach Paris und der PPP zum Bodensee!



Wegweisungen der div. Radrouten



Als Fazit kann man sagen, dass Kronau beim Thema Fahrrad weit voraus ist im Vergleich zu anderen Orten dieser Größenordnung. Allein im Landkreis Karlsruhe gibt mehrere größere Orte, die deutlich weniger Radrouten-Beschilderungen haben als Kronau. Und so ein Fahrrad-Drehkreuz ist durchaus etwas besonderes. Aber in manchen Bereichen geht es dann doch nur langsam oder merkwürdig voran. Letzteres also wie überall.

## Der Weltrekord

Zuletzt noch ein Kommentar zum Weltrekordversuch. Es ist sicher gut, dass die Organisatoren der Einweihung durch irgendeine interessante Aktion bereichern wollen, damit es nicht nur langweilige Reden oder Rituale wie ein Band durchzuschneiden gibt. Und Weltrekord hört sich toll an, vor allem dann, wenn er mit dem Thema zu tun hat und auch machbar ist. Es ging um die längste Fahrradschlange der Welt. Was es nicht alles für Rekorde gibt! Dieser Rekord wurde offenbar in Berlin aufgestellt mit 1448 Fahrrädern. Die Fahrräder müssen dann alle

hintereinander stehen und dafür war dann auch eine Strecke im Ort vorgesehen. Leider gab dabei sehr viel Wartezeit beim Aufstellen und bis alles gezählt war. Vor allem viele beteiligte Kinder waren nicht so ganz begeistert. Der Rekord wurde mit 1502 Fahrrädern dann allerdings geschafft.

Holger Hopp

## Kleine Verkehrsnachrichten

### Energiewende: Teil 2

Im u&v 2/23 habe ich den Vortrag von Olaf Goebel vom Lehrgebiet „Energietechnik“ der Hochschule Hamm-Lippstadt vorgestellt, der zum Schluss kam, dass die Klimaneutralität bis 2045 noch möglich sei und wie das geht. Dass er damit nicht alleine steht, zeigt nun die Studie „Energieperspektiven 2030“ des IEK-3 am Forschungszentrum Jülich: Auch diese Gruppe kommt zum Ergebnis, dass es noch möglich sei. Auf flüchtigen Blick sehe ich bei der Gewichtung der einzelnen Energieträger und Importe etc. leicht abweichende Strategien. Sei's drum, welche Energie „gewinnt“, ist nebensächlich. Wichtiger ist die Botschaft, dass „bis 2030 wichtige Maßnahmen umgesetzt und Weichen gestellt werden müssen, wenn Netto-Null bis 2045 erreicht werden soll.“ Auf geht's, es klappt!

[www.fz-juelich.de/de/iek/iek-3/](http://www.fz-juelich.de/de/iek/iek-3/)

### Neue Straße + zweigleisiger Ausbau: Wer verliert? Rad- und Fußverkehr

Neue Straßen allgemein, auch Ortsumgehungen, lösen oft keine Probleme, weil reichlich Innerortsverkehr übrig bleibt, und wer Straßen sät ... Fördern von ÖV und Rad wäre besser, bspw. nach Pforzheim statt angedachter „Tunnelkette“. Wenn aber eine Strecke schon fast ganz ortsdurchfahrtenfrei ist: Interessiert sich Verkehr aus Heilbronn kurz vorm Ziel noch für ÖV? Nun, die Planfeststellung für die B-293-Umfahrung Berghausen läuft, in Höhe Haltepunkt Hummelberg gebündelt mit der Kraichgaubahn, Vorteile: vom Wohnviertel abgerückt und der Bahnsteig muss nicht verändert



Die Vorbereitungen zum Weltrekord

werden, liegt ja nördlich. Von einem zweigleisigen Ausbau, der zu der Zeit schon längst diskutiert wurde, ist da keine Rede. Nun fing für diesen, für uns wichtigeren, Ausbau das Scoping-Verfahren an und was findet sich dort im Plan dezent am Rand der Strecke? „**Weg bahnlinks entfällt**“, das ist der Weg zwischen Bahnwärterhaus und Bahn durch (s. Bild S. 20) ab Bahnübergang Richtung Unterführung bis zum nächsten Abzweig = beschilderte Rad- und Wanderoute(!), gerade der Abschnitt, der alternativlos ist wegen der Schreibersklamm im Norden und der künftigen B 293 im Süden, die dem 2-gleisigen Ausbau den Platz raubt.

### Alte Straße + paar neue Schlaglöcher: Wer verliert? Wieder der Radverkehr

Wer mit dem Rad von Ettlingen über Bad Herrenalb nach Gernsbach fährt, erlebt a) einen grottenschlechten ~~Rad~~Waldweg (s. a. u&v 2/17) bis vor Herrenalb und danach b) rund um Loffenau eine mäßig gute Landstraße, die aber immer noch um Welten besser ist als der Weg zuvor! Das Landratsamt sähe sie gerne saniert, nur zieht sich das ... Was fällt dem Amt stattdessen „übergangsweise“ ein neben Tempo 50? Ein Verbot für Radverkehr! ... nicht aber für Motorräder, Mofas und S-Pedelecs auf einer für Radfahrer alternativlosen Strecke.

Um die letzten beiden Punkte kümmern sich Engagierte, beim ersten Punkt sind auch alle anderen gefragt!

Heiko Jacobs



# TERMINE

**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:  
2.1., 6.2., 5.3., **9.4.**, 7.5., 4.6., 2.7., 6.8., 3.9., 1.10., ...

### VCD-Stammtisch

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

### Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN \*)

Jeweils am zweiten Donnerstag im Monat, ab  
2024 um 19:00 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

**29.12., 26.1., 23.2., 29.3., ? 26.4., 31.5., 28.6.,...**

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

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

**Aktionen von Fridays for future** und  
**Karlsruhe for future** → [ffka.de](http://ffka.de) und  
[klimabuendnis-karlsruhe.de](http://klimabuendnis-karlsruhe.de)

### Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 52,- €, VCD 69,- €  
(je incl. 2-3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

### Noch bis zum 31. Dezember 2023

### Ländle leben lassen – Flächenfraß stoppen

Unterschriftensammlung nur noch bis

Jahresende! [www.laendle-leben-lassen.de](http://www.laendle-leben-lassen.de)

**13.1.2024 15–18 Uhr offen, 24.1.2024**

**18–21 Uhr mit Anmeldung Reparaturcafé,**

besser reparieren statt Wegwerfen und  
Ressourcen schonen, leih.lokal / FreiRäume,  
Oststadt, Gerwigstr. 41, Anmeldung unter  
[reparaturcafe-karlsruhe.de](http://reparaturcafe-karlsruhe.de)

**7. Februar 2024 Balkonkraftwerke –  
sinnvoll oder nicht?** Vortrag von Günther  
Schuck, BUZO-Umweltzentrum, 19 Uhr

**17. Februar 2024 Saatguttausch**  
im Umweltzentrum, 15 Uhr

### 13. März 2024

**BUZO-Mitgliederversammlung**  
im Umweltzentrum, 19 Uhr

### 6. April 2024 Kleidertausch von

**Greenpeace** im Café Palaver, Gewerbehof,  
Steinstr. 23, ? Uhr



Fahrrad-Drehkreuz in Kronau; S.15; Foto: Holger Hopp



Weg zwischen Bahn u. Haus soll weg; S.19; F.: H. Jacobs