

Themen:

## Bellenkopf Südumfahrung Hagsfeld Güterzugkorridor





**IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...**

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

**Inhalt:**

Vorwort..... 3  
 Neues von den Fächergärten..... 4  
 Tour de Natur, bunt und selbst organisiert..... 5  
 Kinder als Klimabotschafter – Akademie jetzt auch in Karlsruhe!..... 5  
 Warum geht es beim Vorhaben Bellenkopf-Rappenwört nicht zügig voran?..... 6  
 Zweite Trans-PAMINA-Fahrt nach Landau..... 7  
 Skandal: EU finanziert AKW-Neubau(ten)..... 7  
 Korridorstudie Mittelrhein und der Güterzugkorridor Molzau–Karlsruhe..... 8  
 Warum kümmert sich ein Fahrgastverband um Güterzüge?..... 10  
 Verzögerungen bei Südumfahrung Hagsfeld. .11  
 CDU will Bürgerentscheid zur Nordtangente...13  
 Bundesrechnungshof I: Die Rheinbrücke.....13  
 Bundesrechnungshof II: Die Kombilösung.....14  
 VCD vor Ort – Einladung Graben-Neudorf..... 15  
 Mit der Gästekarte KONUS in KA unterwegs...15  
 Termine..... 16

**Fotos:** M. Däschner, H. Jacobs, W. Pastorini

**Titelbild: Sommer beim Marstallgarten in der Oststadt. Das Fächergärtner-Projekt lebt und blüht nun schon seit drei Jahren und hat sich positiv weiterentwickelt.**

**Foto: Mari Däschner**

**Beschwerde gegen die Subventionierung eines neuen englischen Atomkraftwerks unter [www.ews-schoenau.de/kampagne](http://www.ews-schoenau.de/kampagne)**



Hier durchschneidet die Rheinbrückenzufahrt ein hochwertiges Wörther Vogelschutzgebiet; F.: H. Jacobs

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

**Impressum**

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

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

## Liebe Leserinnen und Leser,

wieder liegt eine neue Ausgabe unserer Zeitung „umwelt&verkehr“ vor Ihnen/euch mit vielen interessanten Themen. Es ist übrigens das 38. Heft, seitdem die drei Verbände kooperieren.

**Verkehrspolitik** waren die letzten Wochen eine „abwechslungsreiche“ Zeit bei Großprojekten. Beim Straßenbau ist die „Angsthasenvariante“ („nur keine schlafenden Juristenhunde wecken“) der großen Lösung der **Umfahrung** zwischen „Sandhasen“ (Rintheim) und „Hasepelz“ (**Hagsfeld**) woran gescheitert? Genau: an juristischen Problemen, die ein Gutachten bei der Beleuchtung der juristischen Unwägbarkeiten fand. Wir haben schon vor einem Jahr im u&v 2/14 gesagt: Plant lieber die kleine Lösung! Auch am anderen Ende der (Ex?-)Nordtangente droht der **Rheinbrücke** Ungemach durch eine niederschmetternde Kritik des Bundesrechnungshofes (unnützlich, unwirtschaftlich, illegal finanziert). Dieser malte auch bei der **Kombilösung** den Teufel an die Wand: Der Nutzen-Kosten-Faktor drohe unter 1 zu sinken, was die Rückzahlung aller Zuschüsse bedeuten könnte! Ein paar Politiker, die bei der ersten Kritik noch applaudierten, riefen dann Zeter und Mordio ... Hmmm ... Ein ganz anderer Ruf kam bzgl. Südumfahrung und Rheinbrücke und der „unbedeutenden“ Lücke dazwischen von der CDU, diese wollen einen **Bürgerentscheid** für eine wohl durchgehende Nordtangente. Wer hat einen solchen 1980 trotz 38.000 Unterschriften vehement abgelehnt? Richtig! Die CDU! Auch bei der großen Bahn droht Aufruhr. Zuerst war es die

eigentlich bei Oberreut liegende „Dammerstockkurve“ (u&v 1/15), dann wurde diese durch die „viel bessere“ Maßnahme „**viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn** bis Karlsruhe“ ersetzt, mitten durch Hagsfeld durch, wofür dort aber eigentlich kein Platz ist (ebenso nicht in anderen Orten). Hier präsentiert Pro Bahn einen Alternativkorridor entlang der Autobahn, deutlich weiter von Bebauung weg. Über alle diese Aufregerverkehrsthemen berichten wir in dieser Ausgabe. Für die leiseren positiven Verkehrsthemen verträsten wir auf die nächste Ausgabe.

Etwas „ruhiger“ geht es bei den Umweltthemen dieser Ausgabe zu. Lediglich der Hochwasserschutzpolder „**Bellenkopf-Rappenwört**“ hat lokales Potential zum Aufregen, wenn die Offenlage (19.6. bis 20.7.) beginnt. Europaweiter Aufreger ist dagegen der geplante **Bau eines AKW in England**, vor allem, weil er durch EU-Gelder gefördert werden soll, statt dass diese Gelder in regenerative Energien fließen, wo sie sinnvoller wären. Wer was für Gesundheit und Umwelt tun möchte, kann beim **Reparaturcafé** mitmachen oder bei der „**Tour de Natur**“ mitradeln, diesmal aber nicht „um die Ecke“. „**Plant fot the Planet**“ ist im Oktober mit einer „Akademie“ in Karlsruhe vertreten, Ansonsten gibt's auch bei den **Fächergärtnern** Positives zu berichten, es blüht, wächst und gedeiht immer mehr.

Apropos „alles so schön **bunt** hier“ oder fast alles: Wir wollen den u&v „zum Mitnehmen“ interessanter machen (die Hälfte der Auflage legen wir an Infoständen und an diversen Stellen wie in KVV-Kundenzentren als Werbung für unsere Anliegen aus) und haben die Außenseite nun farbig gestaltet, damit er zwischen all den „bunten Blümchen“ nicht als „hässliches Entlein“ liegenbleibt. Wäre doch schade, weil es im Innenteil doch viel Interessantes zu lesen gibt! Die Mehrkosten dafür sind überschaubar. Wir sind gespannt, ob die gedruckten Farben so werden, wie wir sie uns vorstellen ... Farbdruck ist kniffliger. Der Innenteil ist weiterhin schwarz-weiß, aber als PDF zum Runterladen wird es ihn wohl auch komplett farbig geben.

In diesem Sinne wünschen wir ab sofort eine angenehm teilbunte Lektüre!



Fächergärtner lassen schon zwei Stellen in Karlsruhe bunter werden: Beim Marstall (links, nahe Schloss Gottesau) und beim BUclub (rechts, im Grünzug Hildapromenade); Fotos: H. Jacobs

Johannes M. K. H. Jacobs J. Jacobs

# Neues von den Fächergärten

Drei Jahre nachdem das Karlsruher Urban Gardening-Projekt Fächergärtner gestartet ist, grünt und blüht es weiterhin beim Marstallgarten in der Oststadt und in den Beeten beim Budo-Club in der Weststadt. Wenn es Schnecken, Wühlmäuse und allzu gierige Passanten zulassen, werden die „Marstallgärtner“ und die „Budogärtner“ auch regelmäßig mit der Ernte von Kräutern, Gemüse und Obst für ihr Tun belohnt. Wie schon in früheren Ausgaben der „umwelt&verkehr“ berichtet, sind es bislang diese beiden Gruppen aktiver Fächergärtner, die das Projekt dauerhaft prägen. In diesem Frühling ist auf Initiative des Gartenbauamts ein weiterer Standort hinzugekommen, an dem sich ebenfalls ein paar Fächergärtner um Pflanzen in der Stadt kümmern: Mitten auf dem Berliner Platz wurden Ende April von initial e. V. aus Holz gebaute Hochbeete aufgestellt, mit Erde befüllt und teilweise bepflanzt. Wenigstens auf ein paar Quadratmetern ist seitdem etwas Grün zu sehen auf einem ansonsten völlig trostlosen und großflächig versiegelten Platz. Besonders viele Studenten und Mitarbeiter des KIT passieren die kleine Reihe Holzkisten vor der Post täglich auf dem Weg von und zu ihren Arbeitsorten, natürlich auch zahlreiche andere Menschen. Ähnlich wie bei der Aktion in der Kaiserstraße 2013, bei der während der halb-jährigen Sperrung des Straßenbahnverkehrs zwischen Kronenplatz und Marktplatz Gemüse und Blumen in sogenannten Big Bags wachsen durften, werden auch die Hochbeete auf dem Berliner Platz nur vorübergehend stehen und müssen voraussichtlich schon im Herbst diesen Jahres wieder verschwinden. Und wieder sind die Reaktionen der Passanten sehr wohlwollend, zum Teil richtig begeistert. Manche wollen gleich aktiv mitgärtnern, spenden Pflanzen oder versprechen, sich ab und zu beim Bewässern zu beteiligen, was bei den herrschenden Bedingungen in den Kisten an diesem Ort ein besonders wichtiger Beitrag ist! Ursprünglich ist geplant, nach dem Auf- und Wiederabbau einer Baustelleneinrichtung der KASIG weitere Kistenbeete aufzustellen, Platz genug ist hier auf jeden Fall. Doch zum Zeitpunkt des Redakti-

onschlusses war von dieser eigentlich für Mai angekündigten Baustelle noch nichts zu sehen. Wir müssen also abwarten und hoffen, dass dann das Pflanzen von Gewächsen jahreszeitlich bedingt und für einen solch kurzen Zeitraum überhaupt noch Sinn macht. Selbstverständlich sind AnwohnerInnen und sonstige Interessierte immer willkommen, sich bei der Aktion zu beteiligen. Dafür dient auch das BUZO-Umweltzentrum als Anlaufstelle und zur Kontaktaufnahme.

Auch aus anderen Stadtteilen kündigen sich derzeit Initiativen an, die im öffentlichen Raum für Wachstum sorgen wollen: Eine Gruppe in Grötzingen will an zentraler Stelle im Ort Beete anlegen. Unter dem Namen „Neue Allmende“ möchte sie gemeinschaftlich in der Öffentlichkeit gärtnern, einen Ort der Begegnung schaffen und die vorhandene Grünfläche vielfältiger gestalten. Die BUZO



Kräuter, Gemüse und Blumen auf dem Berliner Platz – Menschen und Insekten freuen sich!  
 Foto: Mari Däschner

arbeitet mit der Initiative zusammen. Für eine Belebung in Neureut-Kirchfeld könnte eine weitere Gruppierung künftig sorgen, jedenfalls gibt es hier ebenfalls erste Vorbereitungen für urbanes Gärtnern. Wir werden also ganz im Sinne des ursprünglichen Fächergärtner-Konzeptes eine Ausweitung auf weitere Stadtteile fördern und sich neu bildende Gärtnergruppen nach unseren Möglichkeiten unterstützen.

Mari Däschner

# Die Tour de Natur, bunt und selbst organisiert, vom 25. Juli bis 8. August 2015

Seit 24 Jahren fährt die Tour de Natur jeden Sommer quer durch Deutschland, jedes mal auf einer anderen Strecke. Und widerborstig stellt sie sich seitdem Jahr für Jahr an die Seite von Umweltaktivisten und nimmt Themen aus der Verkehrs-, Energie- und Friedenspolitik auf. Organisiert wird die zweiwöchige Demoradtour komplett ehrenamtlich, basisdemokratisch und mit einem gewissen Maß an kreativem Chaos. Es läuft nicht alles perfekt, aber es macht immer wieder großen Spaß – dabei zu sein und mitzumischen!

Am 25. Juli ist es wieder soweit – die Tour de Natur startet in Braunschweig Richtung Osten. Sie führt über Helmstedt, Stendal, Potsdam, Cottbus und endet in Kerkwitz in der Lausitz. Die rund 100 bis 120 Radlerinnen und Radler engagieren sich zusammen mit aktiven Menschen aus der Region für eine verantwortungsvolle und sozialverträgliche Umwelt- und Verkehrspolitik.

Die Frage, wie wir uns nachhaltig – also klimafreundlich und ohne Atomkraft – mit Energie versorgen können, begleitet die Tour von Braunschweig bis in die Lausitz. Braunschweig ist ein Standort der Erneuerbaren Energien, doch liegt die Stadt auch im Brennpunkt der ungelösten Atommüllentsorgung – geografisch zwischen Asse, Schacht Konrad und Morsleben. Auch Gorleben liegt praktisch um die Ecke. Brandenburg, das die Tour von

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

Crêpes\*  
 süß + herzhaft

Tee  
 spezialitäten

Säfte  
 frisch gepresst  
 .....  
 Partyservice

\*auf wunsch vegan

**B'O**  
 zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

West nach Ost durchquert, ist ebenfalls eine Hochburg der Erneuerbaren Energien. Doch in der Lausitz setzt die Landespolitik weiter auf besonders klimaschädliche Braunkohle.

Natürlich kann man auch nur einzelne Etappen mitradeln. Für weitere Infos lohnt ein Blick in [www.tourdenatur.net](http://www.tourdenatur.net), dort findet man auch Fotos der letzten Touren. Zum Schluss noch ein Warnhinweis: Die Tour de Natur macht süchtig. Schon ein einmaliger Genuss kann zur Abhängigkeit führen und jedes Jahr erneut zur Teilnahme verleiten!

Curt Schmidt

## Kinder als Klimabotschafter – Akademie jetzt auch in Karlsruhe!

„Plant for the Planet“ heißt eine von Kindern gegründete und geleitete Klimaschutzorganisation, die weltweit Bäume gegen den Klimawandel anbaut (s. umwelt&verkehr 2/2014). Kinder können sich in Akademien als Botschafter für Klimagerechtigkeit ausbilden lassen, indem andere Kinder ihre Erfahrungen in dieser Funktion weitergeben. Auf der Akademie beschäftigen sich 9-12-Jährige mit den Ursachen und Folgen der Klimakrise. Eine solche Akademie gibt es jetzt auch in Karlsruhe. Die Teilnahme an der Akademie ist **kostenfrei**. Meldet Euch an und kommt vorbei. Ihr

erfahrt, was jeder tun kann, lernt Vorträge zu halten, pflanzt Bäume und plant erste eigene Aktionen. Zum Abschluss der Akademie werdet ihr zu Botschaftern für Klimagerechtigkeit ernannt und erhaltet ein großes Informationspaket.

**Termin:** 17. Oktober 2015, 9:00 - 17:30 Uhr

**Ort:** Waldzentrum im Karlsruher Hardtwald  
 Ab 16:30 Uhr sind alle Eltern, Freunde, Verwandte und Interessierte herzlich eingeladen.

**Anmeldung, Flyer und weitere Infos** unter [www.plant-for-the-planet.org/de/mitmachen/akademien/20151017-karlsruhe/details](http://www.plant-for-the-planet.org/de/mitmachen/akademien/20151017-karlsruhe/details)

## Warum geht es beim Hochwasserschutz mit dem Vorhaben Bellenkopf-Rappenwört nicht zügig voran?

Der Hochwasserraum Bellenkopf-Rappenwört erstreckt sich von Rheinstetten-Neuburgweier bis zum Karlsruher Rheinhafendampfkraftwerk. Er umfasst eine Fläche von 510 ha und soll ein Rückhaltevolumen von 14 Mio. m<sup>3</sup> erbringen. Schon in der „umwelt&verkehr“ 3/04 und 3/06 wurde darüber berichtet. Nach den Worten des Rheinstettener Oberbürgermeisters Sebastian Schrempp handelt es sich um ein Jahrhundertbauwerk – groß und gewaltig. Der für den Hochwasserschutz zuständige Minister Franz Untersteller schreibt in der Broschüre „Das Integrierte Rheinprogramm“, dass die Umsetzung des für den Hochwasserschutz vorgesehenen Integrierten Rheinprogramms nur gelingt, wenn der Ausgleich zwischen den unterschiedlichsten Interessen durch einen breiten Konsens in Gesellschaft und Politik erreicht wird. Diesen Konsens gibt es aber derzeit nicht.

Um die Auenlandschaft zu erhalten und zu renaturieren, sind beim Bau eines Polders „ökologische Flutungen“ erforderlich. Durch sie soll die Dynamik wechselnder Rheinwasserstände im Retentionsraum zurückkehren und die Entwicklung hochwassertoleranter Lebensgemeinschaften gefördert werden. Solche ökologischen Flutungen, die gesetzlich vorgeschrieben sind, werden von manchen Bürgern kritisch gesehen, unter anderem aus Angst vor einem größeren Stechmückenproblem.

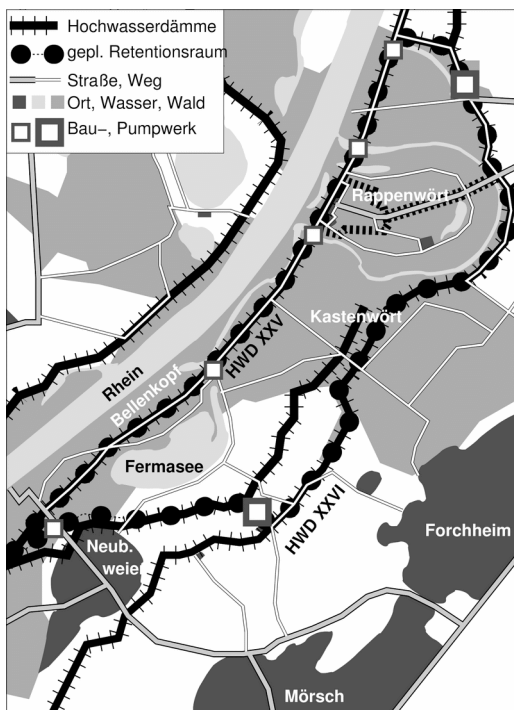
Im Faltblatt zum Hochwasserrückhalteraum Bellenkopf-Rappenwört schreibt das Regierungspräsidium, dass der Hochwasserschutz im Einklang mit der Natur und der Mithilfe und Akzeptanz ihrer Partner, insbesondere den betroffenen Kommunen und ihren Bürgern verwirklicht werden soll.

Darin liegt begründet, warum es mit dem Vorhaben nicht zügig voran geht. Man gibt den Naturschutzverbänden die Schuld an der Verzögerung. Es hat sich herausgestellt, dass deren Einwendungen aber berechtigt waren. Die Planer mussten die Naturschutzthemen nacharbeiten. Das hat eine Verzögerung von einem Jahr bedeutet.

Klar ist, dass der Großteil der Bevölkerung keine Ahnung von den Planungen eines so gigantischen Projektes und ihren Auswirkungen hat, und die Informationsveranstaltungen in Neuburgweier und Daxlanden nicht gerade der Aufklärung dienen.

Die BNN berichtet über die Bürgerinformationsveranstaltung in Daxlanden (BNN vom 23.5.15):

„Eine Diskussion über die vorgestellten Planungen kam nicht recht in Gang. Das lag auch an dem vom Regierungspräsidium bestellten Diskussionsleiter Peter Henigin von einem Karlsruher Ingenieurbüro. Er blockte inhaltliche Rückfragen ab und verwies stattdessen auf Kleingruppendiskussion an Stellwänden.“ Mit der Art der Präsentation versuche man, „eine inhaltliche Diskussion zu verhindern“, so ein fachkundiger Zuhörer der Veranstaltung.



Grenzen des geplanten Retentionsraums Bellenkopf-Rappenwört incl. hochgelegter Straße; Grafik: H. Jacobs

Ähnlich war es bei der Informationsveranstaltung in Neuburgweier. Nach den Impulsvorträgen der Fachbüros zur Grundwassersituation, der aktualisierten Planung und der Umweltverträglichkeit durften nur „Verständnisfragen“ gestellt werden.

Das Auen-Institut kam nicht zu Wort, obwohl

von dort Herr Harms im Zuschauerraum saß. Auch in der Infoveranstaltung in Daxlanden musste der Auenexperte Professor Emil Dieter, lange Leiter des WWF-Instituts, laut BNN auf dem Podium eher als „Staffage“ herhalten.

Sebastian Naswasser

(Offenlage 19.6.–20.7. in KA, Rheinstetten, Au)

## Hoffnung

Die leider heutzutage sich immer schneller drehende Lebenszyklusspirale unserer Haushalts- und Unterhaltungsgeräte, die meinen erlernten Beruf des Radio-Fernsehtechnikers fast zum Aussterben gebracht hat, führt zu immer größeren Abfallbergen auf unseren Wertstoffstationen und Recyclinghöfen.

Dies wollen immer mehr Menschen nicht mehr so hinnehmen, und so entstand 2009 in Holland die Idee, dass sich Fachleute und Laien mit ihren defekten Geräten oder auch Möbeln, Kleidung und Fahrrädern bei Kaffee und Kuchen treffen,



Elektrogeräte- und Nähwerkstatt des Reparaturcafés Feb. 2015; Fotos: Mari Däschner



## Reparaturcafés

um zusammen die Kunst des Reparierens gegen die Wegwerfgesellschaft auszuüben.

In größeren Städten Deutschlands finden seit mehreren Jahren regelmäßige Treffen statt, und seit 2013 gibt es auch in Karlsruhe erste Initiativen. Ich habe inzwischen an den bisher zweimal pro Jahr stattfindenden Treffen teilnehmen dürfen und konnte mehrere defekte „Schätzchen“ wieder zum Leben erwecken – u. a. ein portables Spulentonbandgerät aus den 70ern des letzten Jahrhunderts. Das Projekt wird vom Quartier Zukunft und vom ITAS am KIT begleitet. Aktuelle Termine sind mir leider momentan nicht bekannt, unter [quartierzukunft.de](http://quartierzukunft.de) werden sie aber angekündigt.

Hans Seiler

## Skandal: EU finanziert AKW-Neubau(ten)

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

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

Diese skandalöse Entscheidung öffnet dem

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

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

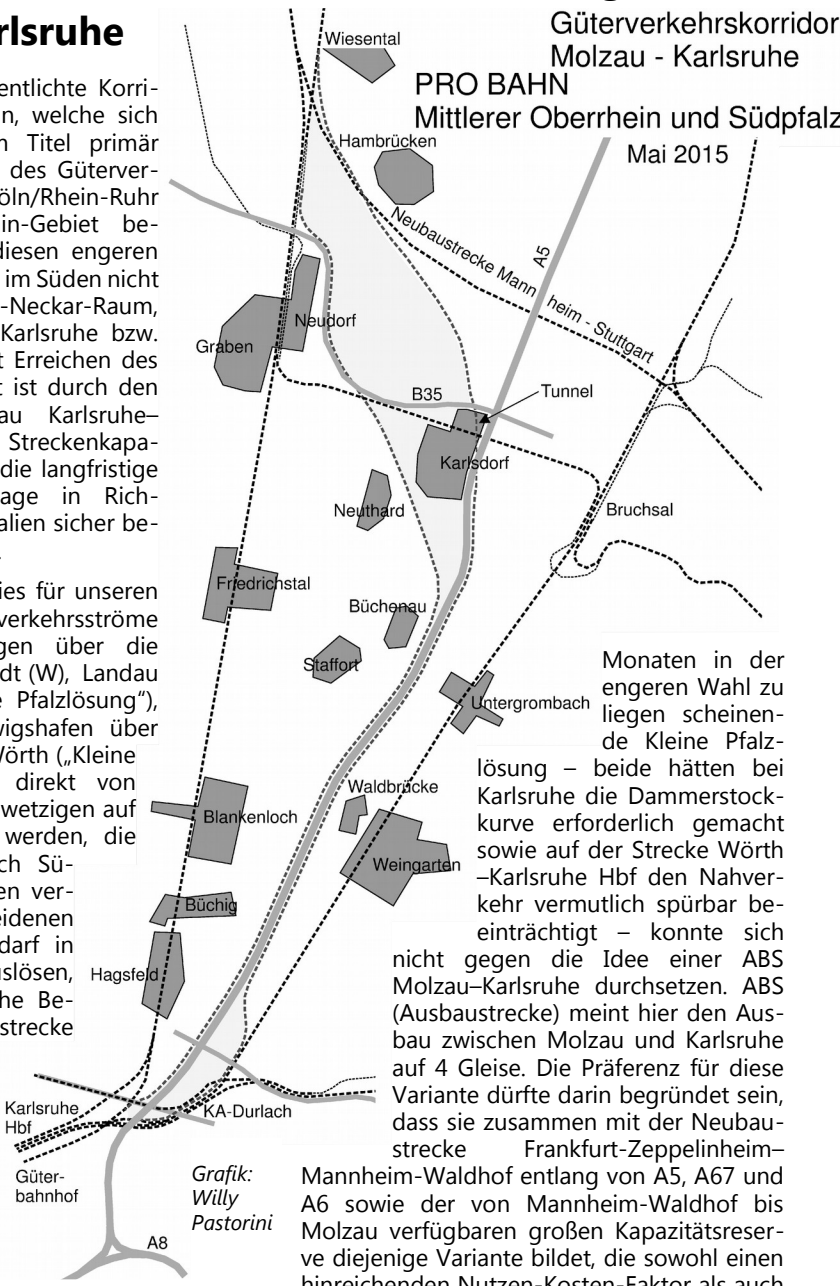
Hans Seiler

# Korridorstudie Mittelrhein und der Güterzugkorridor Molzau-Karlsruhe

Die im März veröffentlichte Korridorstudie Mittelrhein, welche sich entsprechend ihrem Titel primär mit den Problemen des Güterverkehrs zwischen Köln/Rhein-Ruhr und dem Rhein-Main-Gebiet befasst, strahlt über diesen engeren Untersuchungsraum im Süden nicht nur bis in den Rhein-Neckar-Raum, sondern sogar bis Karlsruhe bzw. Rastatt aus. Erst mit Erreichen des Querschnitts Rastatt ist durch den viergleisigen Ausbau Karlsruhe-Basel ausreichende Streckenkapazität verfügbar, um die langfristige Güterverkehrsnachfrage in Richtung Schweiz und Italien sicher befriedigen zu können.

Konkret bedeutet dies für unseren Raum, dass Güterverkehrsströme aus Richtung Bingen über die Alsenzbahn, Neustadt (W), Landau und Wörth („Große Pfalzlösung“), aus Richtung Ludwigshafen über Germersheim und Wörth („Kleine Pfalzlösung“) oder direkt von Mannheim über Schwetzig auf Karlsruhe zulaufen werden, die zur Weiterfahrt nach Süden auch noch einen vergleichsweise bescheidenen Infrastrukturmehrbedarf in Richtung Rastatt auslösen, bevor der eigentliche Beginn der Neubaustrecke Karlsruhe-Basel bei der künftigen Abzweigstelle (Abzw) Bashaide nördlich Durmersheim erreicht wird.

Aus Gründen, die außerhalb unserer Region liegen, ist die Große Pfalzlösung aus der Betrachtung ausgeschieden. Auch die noch vor wenigen



Grafik:  
 Willy  
 Pastorini

Monaten in der engeren Wahl zu liegen scheinende Kleine Pfalzlösung – beide hätten bei Karlsruhe die Dammerstockkurve erforderlich gemacht sowie auf der Strecke Wörth-Karlsruhe Hbf den Nahverkehr vermutlich spürbar beeinträchtigt – konnte sich nicht gegen die Idee einer ABS Molzau-Karlsruhe durchsetzen. ABS (Ausbaustrecke) meint hier den Ausbau zwischen Molzau und Karlsruhe auf 4 Gleise. Die Präferenz für diese Variante dürfte darin begründet sein, dass sie zusammen mit der Neubaustrecke Frankfurt-Zeppelinheim-Mannheim-Waldhof entlang von A5, A67 und A6 sowie der von Mannheim-Waldhof bis Molzau verfügbaren großen Kapazitätsreserve diejenige Variante bildet, die sowohl einen hinreichenden Nutzen-Kosten-Faktor als auch überhaupt ein den Anforderungen gerecht werdendes Ergebnis erzielen kann.



Dass diese Ausbauvorstellung angesichts der örtlichen Gegebenheiten entlang der Strecke große Widerstände hervorrufen würde, braucht nicht zu überraschen. Der PRO BAHN-Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz erkennt jedoch die Bedeutung dieses Ausbaus an, keineswegs nur, um den Bedürfnissen des Güterverkehrs Raum zu geben, sondern genauso, um dem teilweise ebenfalls noch ausbaubedürftigen Personenverkehr auf den vorhandenen Gleisen sowohl auf der Strecke nach Mannheim als auch auf der Strecke nach Heidelberg Entfaltungsmöglichkeiten zu sichern. Er hat deshalb in seiner Projektliste einem „Güterverkehrskorridor Karlsruhe–Graben-Neudorf/Wiesental“ schon vor Bekanntwerden der Mittelreinstudie neben wenigen anderen Projekten die höchste Priorität gegeben.

Damit muss keine Parallellage zu einer der bestehenden Eisenbahnstrecken verbunden sein. Da schon deren 3-gleisiger Ausbau (was ohnehin nur suboptimale Lösungen darstellt) auf größte Schwierigkeiten stoßen würde, bevorzugt PRO BAHN eine eigenständige Trasse, die zunächst ebenfalls nur schwer realisierbar erscheint. Es wurde jedoch ein Korridor gefunden, dessen längster Abschnitt in unmittelbarer Parallellage zur A5 verläuft, dies kann sowohl östlich wie westlich sein. Er ist aus Karlsruhe Güterbahnhof in beiden Fällen günstig zu erreichen. Eine Trasse in Westlage der Autobahn könnte zwischen Neuthard und Karlsdorf hindurch die Parallellage zur B35/B36 erreichen und nördlich Graben-Neudorf in die Strecke nach Schwetzingen einmünden.

Aus der Ostlage entlang der Autobahn müsste diese und der Ostrand von Karlsdorf unterquert werden, in Richtung der Saalbachniederung wäre auch noch die Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart zu queren. Die Strecke nach Schwetzingen würde in diesem Falle im Südwesten von Wiesental erreicht. Die Anbindung an diese Strecke sollte in beiden Fällen niveaufrei erfolgen.

Der Korridor kann allerdings nicht nur auf diesen beiden beschriebenen Wegen genutzt werden, ebenso sind abschnittsweise Kombinationen und Trassenführungen innerhalb oder u. U. auch außerhalb des beschriebenen Raumes denkbar. Grundsätzlich ist eine relevante Siedlungsferne möglich, die bei einem Ausbau bestehender Strecken gar nicht gegeben ist. So ist der ohnehin mit jeder Planung verbundene Schallschutz durch Lärmschutzwände oder -wälle, Tiefanlagen, Galerien oder auch Tunnelabschnitte wesentlich leichter realisierbar. Je nach Wahl der Trasse kann ferner – mit Ausnahme der engen Bündelung mit der A5 – die Beeinträchtigung von Schutzgebieten fast vollständig vermieden werden.

Vorteilhaft für die Nutzer der vorhandenen Bahnstrecken ist, dass fernab von diesen gebaut werden kann, langwierige Beeinträchtigungen durch Umbauten entfallen zum größten Teil. Ein kleiner Nachteil des vorgeschlagenen Güterverkehrskorridors soll nicht verschwiegen werden: der Weg von Mannheim nach Karlsruhe ist für die Güterzüge dadurch etwas länger als über Graben-Neudorf, aber immer noch kürzer als über Heidelberg.

Inzwischen gibt es Hinweise darauf, dass die Realisierungsüberlegungen für den Güterverkehrskorridor Molzau–Karlsruhe auf mögliche Trassenalternativen erweitert werden sollen, PRO BAHN hält die eigenständige Linienführung für die gebotene Lösung.

Die Lösung für den Bereich südlich von Karlsruhe ist in u&v Heft 1/14 bereits ausführlich dargestellt. Sie besteht aus einem relativ kurzen Stück 2-gleisiger Neubaustrecke von Karlsruhe Hbf bis zur Abzw Bashaide für den SPNV in unmittelbarer Parallellage zur Bestandsstrecke. Dies sichert für SPNV, Fern- und Güterverkehr ausreichende Kapazitäten



Schon vier Gleise in Hagsfeld, eigentlich zu eng für weitere zwei Gleise; Foto Dez. 2012: Heiko Jacobs

und entflieht auch hier Verkehre unterschiedlicher Anforderungen. Die Betroffenheit benachbarter Wohnbebauung ist gering, Schutzgebiete werden ebenfalls nur im Rahmen unmittelbarer Parallellagen tangiert.

Das damals zurückhaltende Echo aufgrund

## Warum kümmert sich ein Fahrgastverband um Güterzüge?

Nein, PRO BAHN vertritt nicht neuerdings die verladende Wirtschaft und propagiert nicht den Güterzug mit Personenbeförderung, selbst wenn Vergleichbares im Omnibussektor in dünn besiedelten Gebieten schon als letzte Rettung von öffentlichem Verkehr an sich und einem bisschen Lebensqualität, nämlich der Sicherstellung der Versorgung mit Gütern, wo speditioneller Distributionsverkehr kein gewinnbringendes Betätigungsfeld mehr sieht, ernsthaft erwogen und getestet wird. Es geht vielmehr um die Zugriffsrechte auf vorhandene und zukünftige Eisenbahninfrastruktur, bei der hohe Nachfrage besteht.

Je nach Lage im Netz befahren Fern-, Nah- und Güterverkehr Eisenbahnstrecken gemeinsam, in vielen Fällen sind nur eine oder zwei dieser Sparten stark vertreten. In Ballungsräumen gibt es oft separate Strecken, sowohl für den SPNV, als auch für den Güterverkehr. Für den Fernverkehr wurden vor allem dort Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut, wo das Bestandsnetz weniger schnell befahrbar ist. Sie können allenfalls nachts zusätzlichen Güterverkehr aufnehmen. Wenn jedoch alle Sparten zusammen eine Strecke intensiv nutzen wollen oder müssen, lassen sich weder sehr hohe Leistungsfähigkeiten erzielen noch beste Betriebsqualität sicher stellen. Die frühere Hierarchie Fernverkehr – Nahverkehr – Güterverkehr, die zumindest erstgenanntem „freie Bahn“ verschafft hatte, existiert aus anderen guten Gründen auch nicht mehr.

Vor allem die EU sieht auf klassischen Mischverkehrsstrecken sogar eine Vorrangstellung des Güterverkehrs vor dem SPNV ebenso wie dem FV. Nur mit einigem Aufwand konnte bisher eine ernsthafte Beschädigung mühsam aufgebauter Taktverkehre dieser beiden Sparten verhindert werden. Eine Intensivierung, Ausweitung oder Komplettierung gegenüber

zunächst geringerer Nachfrage wird durch die Ergebnisse der Korridorstudie Mittelrhein sowie auch durch die 5-fache Anmeldung eines dreigleisigen Ausbaus Karlsruhe Hbf–Abzw Bashaide relativiert. PRO BAHN fordert hier auch weiterhin den viergleisigen Ausbau.

Willy Pastorini

dem status quo ist jedoch nur selten zu realisieren, und dass das Thema dauerhaft ad acta gelegt wurde, muss bezweifelt werden. Deshalb kann es genau so sinnvoll sein, sich über neue, eigenständige Güterverkehrsstrecken Gedanken zu machen und solche zu bauen wie dies in anderen Fällen für den SPNV oder den FV gilt. Wichtig ist die Separation, denn sie sichert gegenseitige Unabhängigkeit und hohe Leistungsfähigkeiten, wobei sich Personennah- und Fernverkehr trotz des maximalen Unterschieds in der Reisegeschwindigkeit zuweilen günstiger kombinieren lassen als mit dem Güterverkehr.

Bestandsstrecken haben eine gute Erschließungswirkung, weil sie oft mitten durch die Bebauung führen. Der Abstand zu dieser ist häufig minimal, eine Verbreiterung der Trassen kaum möglich. Der Güterverkehrslärm erweist sich problematischer als derjenige schnell fahrender Reisezüge. Diese Gründe sprechen ebenfalls dafür, dass der siedlungsferne Neubau einer Güterverkehrsstrecke den Belangen des Reiseverkehrs oder von Anwohnern in gleicher Weise und manchmal besser dienen kann als der gebündelte Ausbau vorhandener Strecken. Letzterer kann überdies während langer Bauzeiten leicht mit vielerlei Beeinträchtigungen von deren Nutzern einhergehen.

Willy Pastorini



*Neben der A5 links und rechts in Höhe Gewerbegebiet Hagsfeld wäre dagegen noch viel Platz bis zu den Gebäuden, selbst wenn man noch zwei Autospuren abzieht für den im Bundesverkehrswegeplan angemeldeten achtspurigen Ausbau;*  
 Foto: Heiko Jacobs

# Verzögerungen bei Südumfahrung Hagsfeld

In der u&v-Ausgabe 2/14 von vor einem Jahr berichteten wir ausführlich darüber, dass der Gemeinderat beschlossen hat, die Südumfahrung in der Variante 1b in Anlehnung an den Bebauungsplan von 1994 zu bauen, d. h. mit einer Unterführung nicht nur unter der Eisenbahnstrecke, sondern auch unter der Haid- und Neu-Straße. Ein nicht nur sehr teurer Irrsinn, sondern auch ein verkehrlicher, weil man die so unterquerte Straßenbahnstrecke zur Weiterfahrt sofort wieder ebenerdig queren müsste. Es war, nach Signalen aus dem Landesverkehrsministerium, absehbar, dass man für diese teuerste Variante keine Zuschüsse bekommen könne.

Warum wollte man sich diese Klimmzüge antun? Weil der Bau angeblich so ohne die Hürde einer Änderung des Bebauungsplans und somit ohne langwierige Klagerisiken erfolgen könnte. So meinte man ... Diese Seifenblase ist aber nun, ein Jahr später, geplatzt. Unter anderem das Land hat dringend empfohlen, ein Gutachten über die Anwendbarkeit des bestehenden Bebauungsplans einzuholen, und dies fiel nun diesbezüglich negativ aus.

Die verkehrlich einfachere, deutlich preiswertere, daher schneller finanzierbare, aber nur von den Grünen unterstützte Var. 2, die ohne Unterführung an der Haid- und Neu-Str. enden würde, wollte man nicht wegen der angeblichen juristischen Risiken. Ich hatte mir die Unterschiede zwischen Bebauungsplan und Var. 1b im u&v 3/14 angeschaut, diverse Abweichungen festgestellt und mich gefragt, warum nicht auch westlich der Bahn ähnlich große Abweichungen möglich wären, um die einfachere Var. 2 zu ermöglichen.

Nun stellte sich heraus, dass auch bei der Variante 1b die Planabweichungen relevant sind. Aber selbst, wenn man die Nordtangente 1:1 wie im Plan bauen würde, müsste man diverse Anpassungen an neue Rechtslagen und Verkehrsmengen vornehmen.

Das **Gutachten** stellt zunächst fest, dass der Bebauungsplan nicht dadurch ungültig („funktionslos“) wurde, dass die Nordtangente gar nicht mehr realisiert werden soll. Der Plan besteht weiter, denn man hat ja bereits

im Osten mit der Tangente angefangen, und auch die Weiterführung zur Theodor-Heuss-Allee wäre möglich und alles hätte eine von der durchgehenden Nordtangente unabhängige eigene Verkehrsbedeutung.

Danach beleuchtet es die Frage, ob die Änderungen zwischen Var. 1b und Bebauungsplan wesentlich sind. Dies wäre der Fall, wenn Belange Anderer durch die Änderung betroffen oder nun Öffentlichkeitsbeteiligungen oder Umweltverträglichkeitsprüfungen nötig wären. Im Bereich des Kreisels Elfmorgenbruchstraße (anstelle einer Unterführung, dort hielt man den Verzicht auf eine solche interessanterweise für möglich) sollen Flächen bebaut werden, die im Plan als Verkehrsgrün- oder gar Ausgleichsflächen vorgesehen waren. Unter der Bahn käme ein sinnvoller Radweg hinzu, den der autogerechte (\*seufz\*) Nordtangenteplan bisher nicht enthielt und der teils über Privatgrund läuft, und im Bereich der



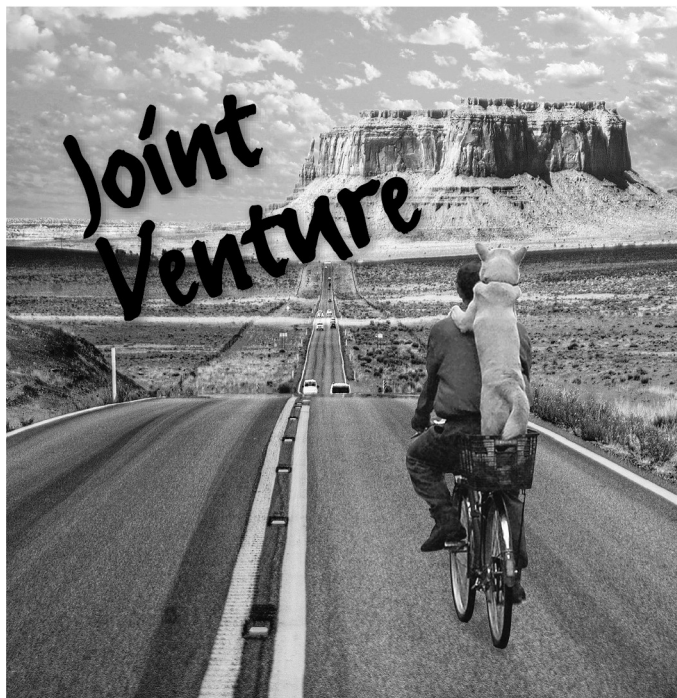
Var. 1b (heller dicker Strich) im 2005er Luftbild (PD, F. Ramm) samt Bahnverlegung (dunkler Strich) und evtl. Erweiterung zur 4-spur. Nordtangente (dünne Striche), Var. 2 endet am rechten Bildrand; Grafik: Heiko Jacobs

Haid-und-Neu-Straße gibt es Änderungen am Lärmschutzwall. Bei alledem sieht das Gutachten wesentliche Abweichungen. Ein weiterer Haken ist der gegenüber dem „Endausbau“ geänderte Verkehrsfluss insbesondere auf der Haid-und-Neu-Straße, wo es zu mehr Verkehr käme als bei einer kompletten Nordtangente-Ost. Lärmschutz und Immissionen sind daher zu prüfen. Hinzu kommt, dass die notwendige Verlegung der Straßenbahntrasse damals nicht ausreichend genau mitgeplant wurde, hier ersetzt der alte Bebauungsplan also keine Planfeststellung, eine solche o. ä. wäre daher nötig. Dass „zunächst“ nur zwei statt vier Spuren gebaut würden, sei dagegen kein Problem, weil der Bebauungsplan schon nur teilweise Realisierungen als Zwischenzustand vorsehe. Da noch nicht alle Flächen im Eigentum der Stadt sind, sind viele der angesprochenen Haken durchaus relevante Stolpersteine in eventuellen Enteignungsverfahren.

Kommt man um die „Probleme“ irgendwie drumrum? Eventuell, indem man die Nordtangente durchgehend baut? Unterführung statt Kreisel macht eine „kleine“ Lösung end-

gültig unbezahlbar, es sei denn, der Bund bezahlt durchgehend. Der Rest gilt aber auch für die ganze NT: Das Problem der Bahnverlegung ist nicht durch Verschieben der Straße lösbar, weil man dann auf der anderen Seite die Verfahrensgrenze sprengt mit allen Konsequenzen, Abbiegespuren etc. brauchen eben Platz. Auch der veraltete Stand bei Lärm und Schadstoffen bleibt ein Problem. Den Radweg könnte man weglassen, sinnvoll wäre das heutzutage aber nicht mehr ...

Wie weiter? Die CDU sieht die Lösung, wen wundert's, ausschließlich in der durchgehenden Nordtangente, s. u., die genannten, auch da auftretenden Probleme ignorierend. Der Rest sagt noch nicht viel dazu außer den Grünen, die schon vor einem Jahr davor warnten, dass diese Lösung scheitern wird und für eine kleine Lösung eintraten. Diese gilt es nun zügig zu planen, am besten mit vernünftigen Lösungen bis zum auch nicht gerade optimalen Knoten Hirtenweg und für den Technologiepark. Das halten wir für machbar und finanzierbar und dauert vermutlich nicht länger als das vergebliche Hoffen auf Geld für die große Lösung.  
Heiko Jacobs



alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport

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

# CDU will Bürgerentscheid zur Nordtangente

Die Probleme bei der Südumfahrung Hagsfeld nahm nun die CDU zum Anlass, einen Bürgerentscheid zur ganzen Nordtangente zu fordern, also incl. Ostteil bis Theodor-Heuss-Allee, der Rheinbrücke samt Anschluss an die B36 und darüber hinaus dem Mittelteil, ohne letzteres genauer auszuführen. Oft genug haben sich CDU-Politiker aber schon positiv zu einem Hardtwalddurchstich oder -tunnel positioniert. Und diese durchgehende Nordtangente müsse umgehend zum Bundesverkehrswegeplan nachgemeldet werden, damit alles, insbesondere die Südumfahrung Hagsfeld in ihrer teuersten Variante, vom Bund finanziert wird. Wie aber jeder wissen sollte, ist dieser Bundesverkehrswegeplan hoffnungslos überzeichnet und damit alles andere als eine Gewähr für eine schnelle Finanzierung ...

Wie wäre der Ausgang eines Bürgerentscheids, wenn es zu einem solchen käme? Wer sich mit der Materie beschäftigt, der weiß, dass einige unhaltbare Versprechungen im Zusammenhang mit der Nordtangente im Umlauf sind. Angefangen beim Stau „auf“ der Rheinbrücke, die dafür aber gar nichts kann, weil die Ursache im nachfolgenden Straßennetz liegt, über diverse lärmgeplagte Bürger, darunter neben den Hagsfeldern sicher auch Knielinger, die an Straßen Richtung B36 wohnen, und Anlieger der Südtangente, die mit deren Entlastung geködert werden, wobei jedes Verkehrsgutachten bei genauerem Blick aussagt, dass das nicht zu einer hörbaren Lärminderung führt. Demgegenüber stehen

zum einen künftige Anlieger einer Nordtangente in Knielingen, Neureut, Nordwest- und Waldstadt als Gegner, zum anderen Bewohner vieler Stadtteile, die von alledem gar nicht direkt betroffen sind, bspw. in den Bergdörfern, und die evtl. nur die schnellere Erreichbarkeit von Zielen im Norden im Blick haben. Keine Seite kann sich sicher sein, wie das ausgeht. Im Unterschied zur Kombilösung hätte man bei der Propagandaschlacht wenigstens Stadt und Gemeinderatsmehrheit auf der Seite der Tangentengegner.

Dabei war die Nordtangente schon mal Thema eines Bürgerbegehrens mit 38.000 Unterschriften, davon über 30.000 gültig, somit eine 1980 ausreichende Anzahl. Die Stadtjuristen und die CDU, die damals noch eine absolute Mehrheit im Gemeinderat hatte, lehnten dies aber als unzulässig ab: *„Das Planfeststellungsverfahren Nordtangente betreffe weder eine öffentliche Einrichtung im Sinne dieser Vorschrift [Gemeindeordnung] noch handele es sich bei dieser Maßnahme des Bundes um eine Gemeindeeinrichtung, wengleich die Stellungnahme der Stadt im Rahmen der Planfeststellung eine bedeutende Gemeindeangelegenheit sei.“* Das erste Gegenargument besteht in der aktuellen Gemeindeordnung nicht mehr, das zweite immer noch, da die CDU sie als durchgehende Bundesstraße möchte. Leider wird erst nach Druck klar werden, wie die CDU etwas als zulässig erklären will, was sie 1980 noch als unzulässig sah, und wie die Stadt dies sieht. Heiko Jacobs

## Bundesrechnungshof I: Die Rheinbrücke

Beim Gesamtthema Nordtangente sollte natürlich auch die Bundesrechnungshofkritik an der zweiten (Auto-) Rheinbrücke nicht unerwähnt bleiben. Dieser stellte im April (wieder mal) fest, dass die jetzige Planung nichts taugt. Die Brücke könne in ihrer jetzigen Dimensionierung allen bis 2025 prognostizierten Verkehr aufnehmen. Der Stau habe den Engpass „Knielinger Pförtner“ zur Ursache, nicht die Brücke. Eine zweite Brücke würde den Stau sogar verschärfen. Und der Brücke fehle die Fernverkehrsrelevanz, der Bund dürfe sie daher gar nicht finanzieren. Das Gut-

achten prognostiziert für 2025 23.500 Fahrzeuge/Tag, davon 1.151 Fzg/Tag Fernverkehr, laut Gutachten wären 1.000 Kfz/Tag für eine Fernverkehrsrelevanz nötig, haarscharf erfüllt. Der Bundesrechnungshof bezeichnet dagegen bei 5 % Fernverkehrsanteil die Fernverkehrsrelevanz als nicht erfüllt. Die CDU spricht in einer Reaktion darauf dem Bundesrechnungshof die Kompetenz ab, über nicht gebaute Projekte zu urteilen, und hat sich inzwischen vom Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestages bestätigen lassen, dass alles paletti sei, sofern nur bis zur B36 weiterge-

baut würde. Laut einem Faktencheck-Gutachten liegt der Fernverkehrsanteil der Knielinger Umfahrung aber auch nur bei 1.162 Fzg/Tag.

Mit 5.000 Fzg/Tag wesentlich größer wird der Anteil erst mit durchgehender Nordtangente incl. Hardtwalddurchstich. Heiko Jacobs

## Bundesrechnungshof II: Die Kombilösung

Nicht nur die Rheinbrücke wurde vom Bundesrechnungshof kritisiert, auch die Kombilösung fiel dort in Ungnade. Die Stuttgarter Zeitung berichtete als Erste, dass der BRH bezweifle, dass nach vorläufigen Prüfungen all der bisherigen Kostensteigerungen der Nutzen-Kosten-Faktor noch über 1 liege. Wenn dies nicht mehr der Fall wäre, müssten womöglich die Zuschüsse zurückgezahlt werden. Der BRH fordert nun einen aktualisierten positiven Nachweis der Wirtschaftlichkeit ein. Der BRH hat keine Entscheidungsgewalt und kann nur Empfehlungen geben, aber offenbar fielen diese beim Bundesverkehrsministerium auf fruchtbaren Boden, denn in den Badischen Neuesten Nachrichten war schon zu lesen, dass man mit Verzögerungen bei der Vergabe der Bauarbeiten für die Kriegsstraße rechne, weil das Ministerium eine „Gesamtbeurteilung der Kosten im umfangreichen Rahmen“ angefordert habe.

verzichtet werden sollte, dabei aber der Nutzen zu gering geworden wäre, und einmal, als man eine zusätzliche Unterführung wollte. Beides ging nicht. Das Risiko ist also durchaus vorhanden und es war den Politikern bekannt bzw. sie hätten es kennen müssen. Käme es so, wäre es ein Fiasko für Stadtfinanzen, ÖV und mehr in dieser Stadt. Oder es blieben noch mehr Kosten an uns hängen.

In Frage gestellt wird vorrangig die bisher nur mit Vorarbeiten begonnene Kriegsstraße. In einem hat die SPD Recht: Wenn es die Kriegsstraße als „Herzstück des Stadtumbaus“ träfe, der Projektteil mit der breitesten Unterstützung in der Bevölkerung, wäre es tragisch. Und es würde die politische Glaubwürdigkeit untergraben. Aber dieses Risiko war gewollt, ansonsten hätte man den wichtigen Projektteil mit einer anderen Reihenfolgenentscheidung besser abgesichert. Heiko Jacobs

Die Politik reagierte größtenteils ablehnend. Die SPD, die gerade noch die BRH-Kritik an der Rheinbrücke begrüßte, sprach von einem „Stück aus dem Tollhaus“ und dass „Förderbescheide dann nicht mehr das Papier wert wären, auf dem sie stehen“ und fordert „Pacta sunt servanda“ (Verträge sind einzuhalten). Im Förderbescheid von 2008 steht aber „*Ich weise vorsorglich darauf hin, dass bei gravierender Kostenerhöhung die Gefahr besteht, dass dem Vorhaben angesichts des knappen Nutzen-Kosten-Indikators die Fördervoraussetzungen entzogen werden.*“ Auch der Bund ist an diesen „Vertrag“ gebunden und auch an diese Passage! Und auch die Kritik, während des Baus die Förderung in Frage zu stellen, ist unpassend: Wann sonst? Am Ende erst, wenn die ganze Summe in Frage steht?

Ob es je bei einem Projekt dieser Größe zu einem Rückruf der ganzen Förderung kam, ist uns nicht bekannt. Bekannt ist aber, dass die Förderung des Nord-Süd-Tunnels in Köln mit ähnlich knappem Faktor auf der Kippe stand, einmal, als aus Kostengründen auf einen Teil

### die Lösung

		S	P	O	R	T	L	I	C	H								
						I					G							
R	E	I	S	E	N		C				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

 **RAD+TAT**  
DER KARLSRUHER RADLADEN

# VCD vor Ort – Einladung nach Graben-Neudorf

Gelegentlich geht der Karlsruher VCD auf Tour. Denn der KV ist neben der Stadt Karlsruhe auch für die Landkreise Karlsruhe und Rastatt und die Stadt Baden-Baden zuständig. Für einen Verband mit einer überschaubaren Anzahl ausschließlichen ehrenamtlicher Aktiver ist es recht schwierig, diesen großen Einzugsbereich abzudecken. Vieles hängt von Ortskenntnis vor Ort ab und davon, dass sich ein Aktiver findet, der sich des Themas annimmt. In der Südhälfte unseres Einzugsbereichs ist es uns in der jüngeren Zeit noch am ehesten im Bereich des Öffentlichen Verkehrs gelungen, Flagge zu zeigen. Schwerpunkte waren dabei neben der Mitgründung des Regionalverkehrsforums Trans-PAMINA, das sich Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr zu Ziel gesetzt hat, die Verkehrsanbindung des neuen Nationalparks Schwarzwald.

Im Landkreis Karlsruhe war der VCD schon wiederholt vor Ort, um die Infrastruktur für den Radverkehr zu begutachten. So haben „Außentermine“ etwa bereits nach Ettlingen und Bretten geführt oder zuletzt nach

**Waghäusel**, wo die Stadt 2014 eine wichtige Straßenverbindung zwischen zwei Ortsteilen von heute auf morgen und ohne akzeptable Alternative für nicht motorisierte Zweiräder gesperrt hatte. Auch dank der starken Resonanz aus der Bevölkerung auf unseren Vor-Ort-Termin hat die Stadt Waghäusel mittlerweile eingelenkt und Schutzstreifen auf der Straße markiert bei nur noch 50 km/h.

Das Monatstreffen im Juli führt nun erneut in den Landkreis Karlsruhe. Der BUND **Graben-Neudorf** hat uns angefragt, um dort die Infrastruktur für den Radverkehr in Augenschein zu nehmen. Alle Mitglieder und Interessierte sind dazu eingeladen. Start der Veranstaltung vor Ort ist am **7.7. um 19:00 Uhr** am Bahnhof Graben-Neudorf. Ab **Karlsruhe Hbf** beginnt die Fahrt um **18:25 Uhr** mit dem Regionalexpress. Geplant ist eine Radtour vor Ort mit Besichtigung neuralgischer Punkte unter Einladung von Presse, Bevölkerung und Stadtverwaltung, anschließend Einkehr in eine noch festzulegende Kneipe und/oder Restaurant.  
Reiner Neises

## Mit der Gästekarte KONUS in Karlsruhe unterwegs

„KONUS“ bedeutet „kostenlose Nutzung des ÖPNV für Schwarzwaldurlauber“. In 142 Schwarzwälder Ferienorten gibt es für Urlauber die KONUS-Gästekarte. Die Karte berech-

tigt zur Fahrt im Nahverkehr im gesamten Schwarzwald bis einschließlich dem Abreisetag. Die Heimfahrt kann also innerhalb des Geltungsbereichs gemacht werden. Die Finanzierung erfolgt durch fünfzig Cent Zuschlag pro Übernachtung.

Vor nicht allzu langer Zeit hatte diese Fahrkarte nur bis Durmersheim Gültigkeit. Neuerdings gilt sie auch im Stadtgebiet von Karlsruhe. Für Forchheim ergibt sich aber eine Skurrilität: Im Silberstreifen kann die Fahrkarte benutzt werden, weil der Ortsteil an der Eisenbahnstrecke liegt. Die Buslinie 222, die von Rastatt über Durmersheim und Rheinstetten bis zur Endhaltestelle Entenfang, also auch nach Karlsruhe, fährt, darf laut Auskunft des KVV aber nicht benutzt werden! Vielleicht lässt es sich in Karlsruhe noch mal darüber nachdenken, ob im KVV-Bereich nicht nachgesteuert werden kann, damit die Urlauber KONUS in ganz Rheinstetten nutzen können. Ebenso gilt sie auch im Albtal und nach Pforzheim nur in der Bahn. Joachim Schröder

**Nicht alles auf EINE Karte setzen.  
Sondern auf ein handliches SET.**



- 6 praktische Streifenkarten
- mit Mini-Stadtplänen Karlsruhe + Strasbourg
- Klimadiagramme
- Angabe von Wegequalität
- plastische Höhendarstellung durch Farbschichten

Bruchsal  
Karlsruhe  
Saverne Baden-Baden  
Strasbourg  
Obernai Offenburg



ISBN 3-9806111-1-6

9,80 €



# TERMINE

**Umweltzentrum  
Kronenstraße 9,  
76133 Karlsruhe**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post   
INFOPOST

## Öffnungszeiten:

**Di. 9-12** BUZO **14-17** NABU

**Mi. 9-13** BUZO/NABU **17-20** ADFC

**Do. 9-13** BUZO/NABU **14-19** B/A

## Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

### Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 Uhr  
Infos über Ort unter 0721 / 38 05 75,  
Treff oft im UZ, danach meist Pizzeria nebenan

### Dienstag: VCD-Monatstreffen

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19.30 Uhr:  
**7.7. in G.-N., s.S.15!**, 4.8., 1.9., 6.10., 3.11., 1.12.

### VCD-Stammtisch:

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

### Mittwoch/Donnerstag: ADFC-Fahrradbüro

mittwochs 17-20 Uhr,  
donnerstags 16-19 Uhr, weitere Termine  
siehe [adfc-bw.de/karlsruhe](http://adfc-bw.de/karlsruhe) oder Aushang

### Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

## Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

### 16.-19. Juli Karlsruher Atomtage

Vorträge, Streitgespräche, Diskussionen,  
Lesung und Exkursion rund um das Thema  
Atomkraft. Ziegler-Saal. Anmeldung  
erforderlich, [www.atomtage.de](http://www.atomtage.de)

### 25.-26. Juli

#### Das FEST

Open-Air-Spektakel in der Günter-Klotz-An-  
lage, wieder mit Infostand von BUZO/VCD.

### 20. September

#### Markt der Möglichkeiten

wieder mit Infostand von BUZO/VCD. Durla-  
cher Marktplatz und Saumarkt, 13-18 Uhr.

### 26. September

#### Karlsruher Geburtstagstour und Picknick

Zwei Wandergruppen zu Fuß oder per Rad  
aus Knielingen und Grötzingen treffen sich  
vor dem Schloss Karlsruhe und feiern bei  
einem Picknick. Treffpunkt 12 Uhr Platz der  
Grundrechte. Infos zu den Wanderungen  
unter [www.umweltzentrum-karlsruhe.de](http://www.umweltzentrum-karlsruhe.de)

### 17. Oktober

#### Akademie der Botschafter für Klimage- rechtigkeit

Waldzentrum im Karlsruher  
Hardtwald, 9:00 - 17:30 Uhr. Anmeldung un-  
ter [www.plant-for-the-planet.org/de](http://www.plant-for-the-planet.org/de) **s.S. 5**

### 31. Juli, 28. Aug. 25. Sept., 30. Okt.,

#### Critical Mass

Fahrradtour, jeweils 18 Uhr Kronenplatz.

# kais-pizza.de

Heim Service  
mit dem Rad



Brücken  
Restaurant



täglich: 11-23

Tel: 0721 - 37 37 34