

Klima- Glossar

Verkehrswende im ÖV – wohin?



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

- Korken abgeben
- Laubsäcke kaufen
- CDs und Druckerpatronen entsorgen
- Messgeräte ausleihen (Schallpegel, Energie, Elektromog)
- unsere kleine Umweltbibliothek nutzen
- Zeitschriften lesen, z. B. Öko-Test
- alte Mobiltelefone abgeben
- Infobroschüren mitnehmen, z. B. über Ökostromanbieter
- 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, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e.V. (**BUZO**); Fahrgastverband **PRO BAHN**, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (**VCD**), Kreisverband Karlsruhe: Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75

Inhalt:

Vorwort.....	3
Europäische Bürgerinitiativen.....	3
Klima über Klima – Rette sich wer kann?.....	4
Bauprojekt im Park – Forum Recht.....	6
Stellungnahme von PRO BAHN zum Klimaschutzkonzept der Stadt Karlsruhe.....	8
Jetzt geht es um ein gutes Liniennetz.....	10
Stilllegung der Strecke über das Konzerthaus. 12	
Schwarzwaldhochstr. zu Großvaters Zeiten.....	13
Gehwegparken.....	13
ÖPNV für 1 €/Tag: Initiative aus Rheinstetten. 14	
Streitfrage ÖV-Preise.....	15
Spendenauftrag gegen die 2. Autobrücke!.....	15

Fotos: Mari Däschner, Fränkle/Stadt KA, Uwe Haack, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Wolfgang Melchert, Openstreetmap

Titelbild: Haltestelle Konzerthaus: Der Linienbetrieb soll hier spätestens Ende 2021 enden: Sie rentiert sich nicht, da sie zu nahe an der umgebauten Kriegsstr. ist, s. S. 12. Allerdings werden durch deren Umbau auch die Lamm- und Ritterstr. als Radroute deutlich attraktiver, die aktuelle Lösung mit „Gehwege, Radfahrer frei“ wäre dafür aber mehr als untauglich, was die Frage nach der Zukunft der Haltestelle nach sich zieht. **Fotos: Heiko Jacobs**

Haltestelle Konzerthaus aus der anderen Richtung:



Impressum

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag enthalten. Abo f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr. ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.250, auf Circlesilk 100 % Recyclingpapier 100 g/m², Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs.

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

Liebe Leserinnen und Leser

Die Schlagzeile verrät es schon ein wenig: **Mehrere Artikel werfen einen Blick in die Zukunft des ÖV: PRO BAHN** fordert im Rahmen des Klimaschutzprogramms einen verstärkten Ausbau des ÖV und nennt viele Beispiele, was man bald in Angriff nehmen sollte. Ein Projekt wird bald fertig – die **Kombilösung**. Deren **Liniennetz** wurde kurz vor Druck öffentlich vorgestellt, so richtig gut und fit für die Verkehrswende finden wir es nicht gerade ... Auch die Frage des **Preises für den ÖV** wird in diesem u&v beleuchtet.

Die Unmengen an **Begriffen und Initiativen aus dem Klimabereich**, vor allem auch auf lokaler Ebene, versucht ein weiterer Artikel zu sortieren und zu erklären.

Spannend wird auch die Frage, wo das **„Forum Recht“** seinen Platz finden soll: Der geplante Standort ist wegen des Eingriffs in wertvolles Grün sehr umstritten, ob der von den Gegnern favorisierte Alternativstandort verfügbar sein wird, muss nach jüngsten Berichten bezweifelt werden: Dilemma ...

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

Crêpes*
süß + herzhaft

Tee
spezialitäten

Säfte
frisch gepresst

Partyservice
*auf wunsch vegan

Bio
zutatensatz aus kontrolliert biologischem anbau

Café Pan

Eigentlich werden in der ersten Ausgabe des Jahres die **Mitgliederversammlungen** der herausgebenden Vereine angekündigt, dieses Jahr müssen sie wegen Covid-19 verschoben werden, Ersatztermine noch offen.

Für das neue Heft wünschen wir wieder eine angenehme Lektüre und bleibt gesund!

Europäische Bürgerinitiativen – Eure Unterstützung gefragt

Während das Coronavirus das öffentliche Leben fast lahmgelegt hat und die Berichterstattung der Presse fest im Griff hat, geraten viele andere wichtige Themen völlig in den Hintergrund. Dabei stellen aller Voraussicht nach mittelfristig die Klimakatastrophe, das Artensterben oder etwa auch die Vergiftung unserer Umwelt und Nahrungskette durch Mikroplastik eine viel größere Bedrohung für die Menschheit dar. Auch bei diesen Themen bleibt nicht mehr viel Zeit, um das Kippen des Ökosystems zu verhindern. Man kann daher nur hoffen, dass die Politik und Gesellschaft nach der Coronakrise ähnlich konsequent handelt wie aktuell gegen das Virus. Umso wichtiger ist die Unterstützung der verdrängten Themen. So laufen etwa noch bis Mai zwei Europäische Bürgerinitiativen – vergleichbar einem Bürgerbegehren auf Kommunal- oder Landesebene.

ische Bürgerinitiative „Bienen, Bauern und Bäuerinnen retten“ („Save Bees And Farmers“) unterzeichnet werden:

[europa.eu/citizens-initiative/initiatives/
details/2019/000010_de](https://europa.eu/citizens-initiative/initiatives/details/2019/000010_de)
aktion.bund.net/
fuer-agrarwende-und-artenvielfalt

Schon am **10. Mai 2020** endet die Zeichnungsfrist für die Europäische Bürgerinitiative für Einführung einer Steuer auf Kerosin:

[europa.eu/citizens-initiative/initiatives/
details/2019/000009_de](https://europa.eu/citizens-initiative/initiatives/details/2019/000009_de)

Leider wurde dieses wichtige Anliegen von den Initiatoren nicht besonders gut vorbereitet und öffentlich gemacht. Rund 8 Milliarden Euro gehen allein dem deutschen Staat jedes Jahr dadurch verloren, dass der Treibstoff für die klimaschädlichste Form der Mobilität komplett von einer der Mineralölsteuer vergleichbaren Abgabe verschont wird.

Bis zum **27. Mai 2020** kann noch die Europä-

Reiner Neises

Klima über Klima – Rette sich wer kann?

Nein, es geht in diesem Beitrag nicht um die Rettung vor der Klimakatastrophe und auch nicht um Verdruss über die dauernde Berichterstattung in den Medien. Es geht vielmehr um die Inflation des Begriffs „Klima“ in der Kommunalpolitik. Oft weiß man nicht mehr, was wirklich dahinter steckt. Aber es soll dafür keine Schelte geben. Wir wollen vielmehr einen sachlich-neutralen Überblick geben, was in den letzten Jahren bis heute unter dem Wort Klima firmiert. Deshalb folgt hier **ein Glossar** – nein, keine Glosse – über die vielen Ausprägungen zum Thema Klimaschutz in Karlsruhe. Testen Sie, ob Sie alle Begriffe kennen!

ADFC-Fahrradklima-Test

Hat indirekt auch mit dem Weltklima zu tun: Karlsruhe wurde 2019 vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e.V. zur fahrradfreundlichsten Stadt Deutschlands gewählt.



ADFC-Aktion bei der CM Mai 2019, Foto: Heiko Jacobs

Bundeswettbewerb Klimaaktive Kommune

2016 hat die Stadt Karlsruhe einen Preis erhalten für ihr Engagement zum Thema „Anpassung an den Klimawandel – Bestandsaufnahme, Strategie, Umsetzung“. Das Preisgeld von 25.000 € wird für das Projekt „Grüne Stadt Karlsruhe“ verwendet.

ExWoSt-Modellprojekt Klima

Welche Auswirkungen hat der Klimawandel auf die Stadtquartiere in Karlsruhe? Wie wirkt sich die städtische Nachverdichtung auf den Hitzestress im Sommer aus? Im Rahmen des Programms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat der Nachbarschaftsverband Karlsruhe eine ä-

berst interessante Studie betreut: Auf Stadtklima-Karten wird die Temperaturentwicklung in und um Karlsruhe von heute bis ins Jahr 2099 abgebildet. Sie zeigen anschaulich die Auswirkungen des Klimawandels hier vor Ort: nachbarschaftsverband-karlsruhe.de/b4/exwost.de

Karlsruher Energie- und Klimaschutzagentur (KEK)

Die KEK ist eine gemeinnützige Gesellschaft der Stadt Karlsruhe, die sich als Kompetenzzentrum für klimaschonenden Energieeinsatz versteht. Die Vermittlung von Informationen an Bürger und Unternehmen in Karlsruhe ist ihre zentrale Aufgabe.

Karlsruher Klima-Bündnis

Im Karlsruher Klimabündnis haben sich etwa 30 Organisationen aus Stadt und Umland zusammengeschlossen, um der Forderung nach Klimaschutz Gehör zu verschaffen. Die Unterstützung von Fridays for Future war der Ausgangspunkt, eigene Arbeitsgruppen und Aktionen profitieren vom geballten Wissen und Engagement der Beteiligten.

Karlsruher Klimafonds

Der Fonds ist eines von mehreren Projekten der KEK. Durch finanzielles Engagement können Bürger und Unternehmen Klimaschutzprojekte in der Region und im Ausland unterstützen und dadurch die Einsparung von CO₂ fördern. Das Angebot, dadurch CO₂-Emissionen „kompensieren“ zu können, sieht die BUZO kritisch. karlsruher-klimafonds.de

Karlsruher Klimafrühling

Mit zahlreichen öffentlichkeitswirksamen Aktionen im Rahmen der Karlsruher Klimaschutzkampagne hat die Stadt Karlsruhe im Frühjahr 2019 bei den Bürgern für Klimaschutz geworben.

Klima-Akademie

Während des „Fest“-Wochenendes 2019 wurden Info-Module zu unterschiedlichen Themen aufgestellt, die von unterschiedlichen Partnern gestaltet wurden.

Klima-Aktionswoche

Im Anschluss an den Klima-Streik am 20.9.2019 haben Fridays for Future eine Woche mit Veranstaltungen organisiert. Dabei wurden Park(ing) Day und Critical Mass inte-

griert, Filme gezeigt und eine Podiumsdiskussion organisiert.

Klima-Bündnis – Alianza del Clima e. V.

Karlsruhe ist Mitglied eines Bündnisses, in dem sich seit 30 Jahren Kommunen zu Zielen und Maßnahmen für Klimaschutz und Klimagerechtigkeit austauschen.

Klimahelden

Die Stadtwerke Karlsruhe fördern in einem Wettbewerb 2020 zwanzig Klimaschutz-Projekte Karlsruher Organisationen.

Klima-Klage Karlsruhe

Der Versuch junger Mitbürger, die Politiker beim Wort zu nehmen und versprochenen Klimaschutz einzuklagen, scheiterte bislang. Das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe wird als letzte Instanz entscheiden.

Klima-Notstand Karlsruhe

Mit dem Ausrufen des Klima-Notstands hat der Gemeinderat am 16.7.2019 ein Zeichen gesetzt, dass auch die Stadt Karlsruhe sich konsequent für Klimaschutz einsetzen muss. Die BUZO wird das Handeln der Stadt daran messen.

Klimaschutz gemeinsam wagen!

Das Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS) des KIT betreut ein Projekt, in dem die Alltagstauglichkeit von Klimaschutzmaßnahmen getestet werden. Die BUZO unterstützt als Projektpartner.

Klimaschutzbeirat der Stadt Karlsruhe

Der Klimaschutzbeirat ist ein Gremium, das den Gemeinderat Karlsruhe zu Themen des Klimaschutzes beraten soll. Zahlreiche Experten aber auch Vertreter der Gemeinderatsfraktionen, Agenda 21 und der BUZO sind Teil des Beirats.

Klimaschutzkampagne „Ich mach Klima“

Mit der Klimaschutzkampagne gibt die Stadt



Auch Verbände informieren;

Foto: Heiko Jacobs

Karlsruhe konkrete Tipps, wie wir Bürger unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten können.

Klimaschutzkonzept der Stadt Karlsruhe

Mit dem Konzept verfolgt die Stadt das Ziel, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Damit das gelingt, wurden zahlreiche Maßnahmenpakete festgelegt. Den Umwelt- und Verkehrsverbänden gehen diese Maßnahmen jedoch nicht weit genug, und das Ziel sollte auch schon deutlich früher erreicht werden.

Klima-Streik

Fridays for Future rufen in Abständen dazu auf, weltweit gemeinsam für das Klima auf die Straße zu gehen.



Klimastreik auf Friedrichsplatz; Foto: Johannes Meister

Klima-Wette

2012/2013 haben 5 Haushalte im Rahmen der Klimaschutz-Kampagne der Stadt gewettet, selbstgesteckte Ziele der CO₂-Reduktion zu erreichen. Auch hier hat das Umweltzentrum mitgewirkt.

PLANET 3.0 – KLIMA.LEBEN.ZUKUNFT

ist eine Ausstellung des Senckenberg Naturmuseums Frankfurt, die noch bis zum 3. Mai im Naturkundemuseum Karlsruhe zu sehen ist. Dabei wird sowohl ein Blick zurück in die Klimageschichte der Erde geworfen, als auch ein Blick in die Zukunft gewagt.

Städtebaulicher Rahmenplan Klima-Anpassung

Der 2015 vom Gemeinderat beschlossene Rahmenplan soll helfen, die negativen Auswirkungen des Klimawandels, wie z. B. Hitzestress, insbesondere für die Bewohner der Innenstadt zu minimieren. Er ist bei Bau- und Sanierungsprojekten zu berücksichtigen.

Johannes Meister

Bauprojekt im Park – Forum Recht

Am Karlstor soll mit dem „Forum Recht“ ein Gebäude in unmittelbarer Nähe zum BGH entstehen. Da wir, ebenso wie die Initiative „Unser Karlsruhe – lebenswert – nachhaltig – klimagerecht“, den gewählten Standort in der Grünanlage kritisieren, geben wir im Folgenden Auszüge aus dem im Bürgerblatt bereits im letzten Jahr veröffentlichten Beitrag des Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine **Helmut Rempp** wieder:

So unverzichtbar das „Forum Recht“ für die „Residenz des Rechts“ Karlsruhe ist, so ungeeignet ist der Standort direkt am Karlstor aus Gründen des Städtebaus, des Denkmalschutzes im Sinne des kulturellen Erbes und der Erhaltung des historischen Parks bis zum Karlstor.

So beginnt der Offene Brief der Initiative „Unser Karlsruhe – lebenswert – nachhaltig – klimagerecht“ vom 18.10.2019 an die Fraktionen des Gemeinderates und die Stadtverwaltung / den Oberbürgermeister. Die Initiative „Unser Karlsruhe“ ist ein Zusammenschluss von Institutionen der Wirtschaft, Stadtgesellschaft sowie des Umwelt- und Naturschutzes. Über die Initiative wurde im Fächerblick des

Heftes 3/2019 berichtet. Weiter heißt es im Offenen Brief:

Auch für unsere Initiative ist das Projekt des „Forum Recht“ für Karlsruhe von großer Bedeutung. Unverständlich sind jedoch für uns die Argumente, mit denen die Verantwortlichen der Stadtverwaltung mit dem beratenden Architekten, Prof. Grether, einen großvolumigen Neubau, ausgerechnet im Parkgelände zwischen Karlstor und dem Hauptgebäude des Bundesgerichtshofs, dem ehemaligen Erbgroßherzoglichen Palais, politisch durchsetzen will. **Das „Forum Recht“ hat seiner außerordentlichen Bedeutung nach einen sehr viel besseren städtebaulich hervorgehobenen Standort verdient.**

Denn das geplante Forum wird sich als groß dimensionierter, mehrgeschossiger Bausolitär mitten im Garten in Konkurrenz zum Palais erheben, wie das vorgesehene Baufenster zeigt (schwarzer Umriss im Luftbild). Dafür ist nicht nur das Fällen von wüchsigen Bäumen notwendig, sondern das Projekt wird die städtebauliche Situation tiefgreifend verändern und das Stadtbild in diesem Bereich stark beeinträchtigen.



Überhaupt ist die Zerstückelung des Gartens, die Negierung seiner historischen Bedeutung für Karlsruhe, ein Skandal. Es geht hier nicht nur um das Fällen von 10–12 Bäumen, sondern um die Tatsache, dass eine Gartenanlage, die bis ins Jahr 1817 zurückreicht und zusammen mit dem östlich angrenzenden Nymphengarten eine städtebauliche und gartenhistorisch bedeutsame Grün-

zone am südlichen Rand der Innenstadt bildet, als schnödes Bauland angesehen wird. Die südliche Begrenzung der Innenstadt mit den genannten Parkanlagen Nymphengarten, Friedrichsplatz, Palaisgarten ist ein Alleinstellungsmerkmal im Stadtbild und damit von ähnlich historischer Bedeutung wie Schlossgarten und Fächer.

Wie bei anderen Architekturwettbewerben in Karlsruhe wurden beim Stadtbauforum die Bürger auch im Fall des „Forum Recht“ im Palaisgarten beschwichtigend auf die Kreativität der Architekten, die es schon richten werden, hingewiesen. Wettbewerbsergebnisse sind allerdings immer nur so gut wie der Rahmen, den der Bauherr vorgibt. Im Fall eines durchgeboxten „Forum Recht“ im Parkareal neben einem Hauptwerk des badischen Historismus gehen Bauprogramm und Bauplatz nicht konform – allen schnell zu durchschauenden verbalen Beschwichtigungen zum Trotz.

Erinnert sei an den Wettbewerb zur Erweiterung des Bundesverfassungsgerichtes am Schlossplatz mit dem Ergebnis einer weitgehenden Zerstörung des alten Botanischen Gartens. Dieser Eingriff konnte durch den Protest der Karlsruherinnen und Karlsruher schließlich verhindert werden, und die Erweiterung des Verfassungsgerichtes konnte moderater erfolgen.

[.....]

Angesichts der Klimaveränderung und der gesellschaftlichen Diskussionen zur Ergreifung von Maßnahmen gegen die Verschlechterung des Stadtklimas ist ein Eingriff in den Park mit seinem Baumbestand nicht mehr vertretbar. Hier müssen Bund, Länder und Städte als Vorbild fungieren.

Wir verkennen nicht, dass ein veränderter Standort die Gesetzeslage betrifft und Eigentümerfragen aufwirft. [...] Bei entsprechendem politischem Willen sind auch die Liegenschaftsfragen zu verhandeln. Nochmals: Es handelt sich nicht um ein nachrangiges Gebäude, sondern um eine Einrichtung von nationaler Bedeutung.

In Karlsruhe muss bedacht werden, dass in der Innenstadt durch die Kombilösung bereits mehrere hunderte vitale Bäume geopfert worden sind. Die vorgesehenen Ersatzpflanzungen 1:1 berücksichtigen nicht, dass ein

wirksamer Ersatz erst in 50–60 Jahren erreicht wird und deshalb bis dahin eine erhebliche Verschlechterung der Luft und des Stadtklimas eintritt, die durch die umfangreichen vorgesehenen Baumpflanzungen in der Kriegsstraße leider nicht kompensiert werden kann. Weitere Bauvorhaben im Bereich der Innenstadt, wie Landratsamt, Staatstheater, Kaiserstraße gefährden nach der heutigen Planung den Baumbestand der Innenstadt in erheblichem Maße, wenn nicht neu gedacht wird.

Wegen seiner außerordentlichen Bedeutung nicht nur für Karlsruhe, sondern für die gesamte Bundesrepublik muss für das „Forum Recht“ ein neuer Standort gefunden werden, der seine Bedeutung auch städtebaulich unterstreicht. Wir sehen deshalb in Symmetrie zur Mittelachse der Stadt, zwischen „Platz der Grundrechte“ und Schloss, auf der anderen Seite des Bundesverfassungsgerichtes an der Ostseite des Schlossplatzes einen sehr geeigneten Standort. Dieser ist heute noch von den Pavillons des KIT besetzt, die wegen Schadstoffbelastung seit einigen Jahren leer stehen und saniert oder abgerissen werden müssen.

[...] Der vorgeschlagene Standort ist in unmittelbarer Nähe zum Schloss (dort wurde schon vor 200 Jahren eine 1. Verfassung verkündet) als Pendant zum Bundesverfassungsgericht und in der Nähe zum „Platz der Grundrechte“ weitaus prominenter als am Karlstor. Auch eine Synergie mit dem Zentrum für Angewandte Rechtswissenschaft (ZAR) am KIT ist nicht zu unterschätzen.

Aus historischen, städtebaulichen und stadtklimatischen Gründen ist deshalb unseres Erachtens der in der Machbarkeitsstudie vorgestellte Standort für die Stadt Karlsruhe und den Bauherrn Bundesrepublik Deutschland nicht vertretbar.

Helmut Remp

Anmerkung der Redaktion: Laut BNN vom 17.2.2020 will das KIT für das Forum Recht nicht weichen, sondern die Gebäude am oben vorgeschlagenen Alternativstandort sanieren, weil es auf diese Flächen nicht verzichten kann. Das Ende der Diskussion um diesen Standort scheint das wohl noch nicht zu sein: Politiker fordern weiterhin die Prüfung dieses Standortes.

Stellungnahme von PRO BAHN zum Klimaschutzkonzept der Stadt Karlsruhe

In einer Stellungnahme zum Klimaschutzkonzept der Stadt Karlsruhe hat sich der Fahrgastverband PRO BAHN mit einem Schreiben an Oberbürgermeister Mentrup gewandt.

Der Fahrgastverband hat mit Interesse den Entwurf für das Karlsruher Klimaschutzkonzept 2030 gelesen und meint, dass dieses Konzept um die internationalen Klimaschutzziele auch in Karlsruhe mittel- bis langfristig zu erreichen, von besonderer Bedeutung ist. „Besonders wichtig ist für uns daher der Verkehrssektor, der sowohl bundesweit als auch in Karlsruhe bislang nichts zur CO₂-Einsparung beigetragen hat. Auch nach den Vorstellungen der Bundesregierung sollen daher in diesem Bereich bis zum Jahr 2030 die CO₂-Emissionen (im Vergleich zu 1990) um 40–42% gesenkt werden“, so Johannes Stober, der Autor des Schreibens.

PRO BAHN hat sich als Fahrgastverband daher vor allem diesem Sektor und dort dem Handlungsfeld D2 – Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – gewidmet.

Sehr überzeugt zeigt sich für PRO BAHN die grundsätzliche Aussage des Oberbürgermeisters zum Netzausbau:

„Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs ist in Karlsruhe eine umfassende Abdeckung des Stadtgebiets erforderlich. Dazu gehört als wichtigstes Element der weiteren Ausbau des Netzes durch Neubaustrecken und Lückenschlüsse.“



Die Bahnstrecke Mühlburg–Neureut läuft u. a. mitten durch Gewerbegebiete (hier Siemens), derzeit leider ohne Personenverkehr, aber als Projekt 1.10 Teil der „Netzkonzeption 2020/2030“; Foto 2012: Heiko Jacobs

Allerdings enthält der Entwurf im Weiteren äußerst wenig belastbare Aussagen darüber, mit welchen konkreten Maßnahmen weitere Menschen für den Karlsruher ÖPNV gewonnen werden sollen. Sehr irritiert zeigen sich die Mitglieder des Fahrgastverbandes aber über das von Mentrup genannte Ziel einer Steigerung des ÖPNV am Modal Split um gerade einmal 4% bis 2025. „Derart geringe Steigerungen sind nicht im Ansatz ausreichend, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Diese Zielvorgabe ist unseres Erachtens daher deutlich zu erhöhen und vor allem auch um weitere Zielvorgaben für die Jahre 2030, 2040 und 2050 zu ergänzen“, so Stober in seinem Schreiben.

Kapazitätserweiterung und Netzkonzeption 2020/2030

Dass erheblich größere Steigerungen im ÖPNV erreicht werden können, hat Karlsruhe in der Vergangenheit deutlich gezeigt. Das „Karlsruhe Modell“ ist zum Vorbild für viele andere Regionen in Deutschland und der ganzen Welt geworden. Entscheidend dafür war, dass VBK und AVG über Jahrzehnte immer wieder in den Netzausbau und neue Fahrzeuge investiert hatten. Ausschlaggebend dafür war aber auch immer, dass ausreichend Ausbaupläne schon fertig vorhanden waren, um bei Bund und Land verfügbar werdende Mittel umgehend abrufen zu können.

Deshalb freut sich der Fahrgastverband PRO BAHN über die neue „Netzkonzeption 2020/2030“ von VBK, AVG und KVV. Allerdings ist PRO BAHN verwundert darüber, dass sich die Stadt Karlsruhe in ihrem Klimaschutzkonzept nicht zu wesentlichen Elementen dieser Netzkonzeption bekennt und dieses auf ein „erstes Strategiepapier“ reduzieren möchte. Dem Verband ist durchaus bewusst, dass die meisten dieser Maßnahmen nur mittel- bis langfristig realisiert werden können. Deshalb findet es PRO BAHN umso wichtiger, dass gerade jetzt die Planungen für diese Maßnahmen konkret begonnen werden müssen. Da Bund und Land derzeit die GVFG-Mittel dauerhaft

massiv erhöhen wollen, ist die Konkretisierung dieser Planungen absolut zwingend. Denn andernfalls wird der ÖPNV in Karlsruhe nicht davon profitieren können und die Mittel werden von anderen Kommunen abgerufen oder verfallen. „Unseres Erachtens sind die dort aufgeführten Maßnahmen absolut sinnvoll, wenn nicht gar zwingend geboten (z. B. die Behebung des mit der Kombilösung entstehenden Engpasses am Mühlburger Tor)“, so Willy Pastorini, der sich schon lange mit den Engpässen im Karlsruher Netz, besonders nach der Fertigstellung der Kombilösung, beschäftigt.

PRO BAHN fordert den Oberbürgermeister daher eindringlich auf, zeitnah über die Realisierung der Projekte aus der Netzkonzeption 2020/2030 zu entscheiden. Am sinnvollsten sei sicherlich eine Beschlussfassung noch im Rahmen der Aufstellung des Klimaschutzkonzeptes selbst. Sollte dies nicht möglich sein, muss dort zumindest eine (maximal zweijährige) Frist verankert werden, in der die Stadt Karlsruhe über die aufgeführten Projekte grundsätzlich entscheiden und diese (soweit die Realisierung jeweils im Zuständigkeitsbereich von VBK, AVG oder der Stadt Karlsruhe liegt) mit einem Zeitplan, zumindest zur Umsetzung der Planungen dieser Maßnahmen, verbinden muss.

Zu integrieren ist in dieses Konzept auch die im Klimaschutzkonzept enthaltene gute Überlegung, manche Strecken künftig im Fünf-Minuten-Takt zu bedienen – und mit der Frage

zu verbinden, wie diese Bahnen künftig durch die Karlsruher Innenstadt geführt werden. Der Fahrgastverband PRO BAHN erinnert deshalb den Oberbürgermeister nochmals an die Forderung die oberirdischen Gleise in der Kaiserstraße beizubehalten oder zumindest andere Achsen zu nennen, welche die gewünschten zusätzlichen Stadtbahnverkehre aufnehmen könnten.



Die Linie 8 hatte 2004 noch die Ehre, die neue Strecke nach Aue und Wolfartsweier zu eröffnen, seit einigen Jahren ist sie faktisch eingestellt zusammen mit anderen schmerzlichen Sparmaßnahmen; Foto: Heiko Jacobs

Weitere Maßnahmen

Sehr begrüßenswert an dem Klimaschutzkonzept empfindet PRO BAHN die dort aufgeführte konsequente Bevorrechtigung des ÖPNV an den Lichtsignalanlagen. Äußerst unterstützenswert ist auch die Forderung des Oberbürgermeisters, es den Kommunen zu ermöglichen, eine Nahverkehrsabgabe zu erheben, um so leichter die städtischen Mittel für die notwendigen Maßnahmen aufbringen zu können. PRO BAHN signalisiert für beides die volle Unterstützung.

PRO BAHN sieht es als kontraproduktiv an, in den Ferien die Takte der Linie 5 auszudünnen, sowie die alternierende Verkürzung der Linie 4 zum Jägerhaus. Entgegengesetzte Beschlüsse im Rahmen des Haushaltskonsolidierungskonzepts der Stadt Karlsruhe dürfen kein Maßstab sein, schließlich haben es die Stadt Karlsruhe und der Gemeinderat selbst in der Hand diese ÖPNV-schädlichen Beschlüsse wieder zurückzunehmen.

Johannes Stober



Als div. Brücken der Strecke KA–Graben-Neudorf saniert wurden, war der alte Güterbahnhof an der Kriegsstr. noch im Betrieb, so dass auch die Brücke links gebaut werden musste. Jahrzehnte später soll von rechts kommend am Gleisbahnhof vorbei (Hintergrund rechts) die S31/S32 hier durch und über den Ostring; Das der Realisierung am nächsten stehende Projekt 1.12 der „Netzkonzeption 2020/2030“, s. a. S. 12; Foto 2012: H. Jacobs

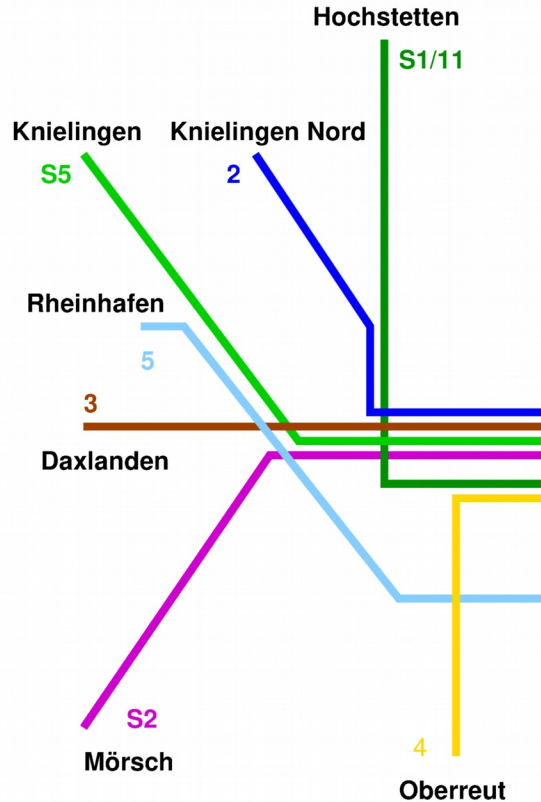
Wunsch nach Beibehalten oberirdischen Bahnverkehrs in der Kaiserstr. wird nicht erfüllt – Jetzt geht es um ein gutes Liniennetz

Die im Bürgerentscheid 2002 beschlossene „Kombilösung“ mit Straßenbahntunnel unter der Kaiserstraße und neuer Straßenbahntrasse in der Kriegsstraße sieht bekanntlich vor, dass nach der Fertigstellung des Tunnels die heutigen oberirdischen Gleise in der Kaiserstraße entfernt werden. Man möchte dann die Fußgängerzone neu und attraktiver gestalten; dies war für viele Bürger auch ein Grund, beim Bürgerentscheid für die Kombilösung zu stimmen.

Seitdem sind 18 Jahre vergangen und einige Randbedingungen und Aspekte haben sich verändert. Insbesondere der wegen des Klimawandels gewünschte Verkehrszuwachs beim öffentlichen Verkehr verbietet eigentlich einen Abbau von Gleisen. Die umweltpolitischen Verkehrsverbände VCD und PRO BAHN haben deshalb gefordert, dass auch nach Fertigstellung des Tunnels noch einige Linien oberirdisch durch die Kaiserstraße fahren, und zwar mit folgenden Argumenten:

1. Die zusätzliche Kapazität der oberirdischen Gleise in der Kaiserstraße wird noch gebraucht, wenn der öffentliche Verkehr zukünftig stark anwachsen soll.
2. Die Stadtteile Südstadt (Rüppurrer Straße) und Südweststadt (Karlstraße) könnten über oberirdische Gleise den Marktplatz wie heute direkt erreichen. Bei der Kombilösung wäre dies nicht möglich, weil man von der Rüppurrer Straße und von der Karlstraße nicht in den Tunnel kommt und die Fußgängerzone deshalb nur am Rande berührt.
3. Wenige innerstädtische Linien mit kurzen Zügen stören oberirdisch in der Fußgängerzone kaum, solange die langen S-Bahnen im Tunnel verkehren.
4. Der Kurzstreckenverkehr innerhalb der Fußgängerzone wird durch oberirdische Bahnen erleichtert, ein Hinuntersteigen in den Tunnel ist für diese kurzen Strecken zu aufwändig.

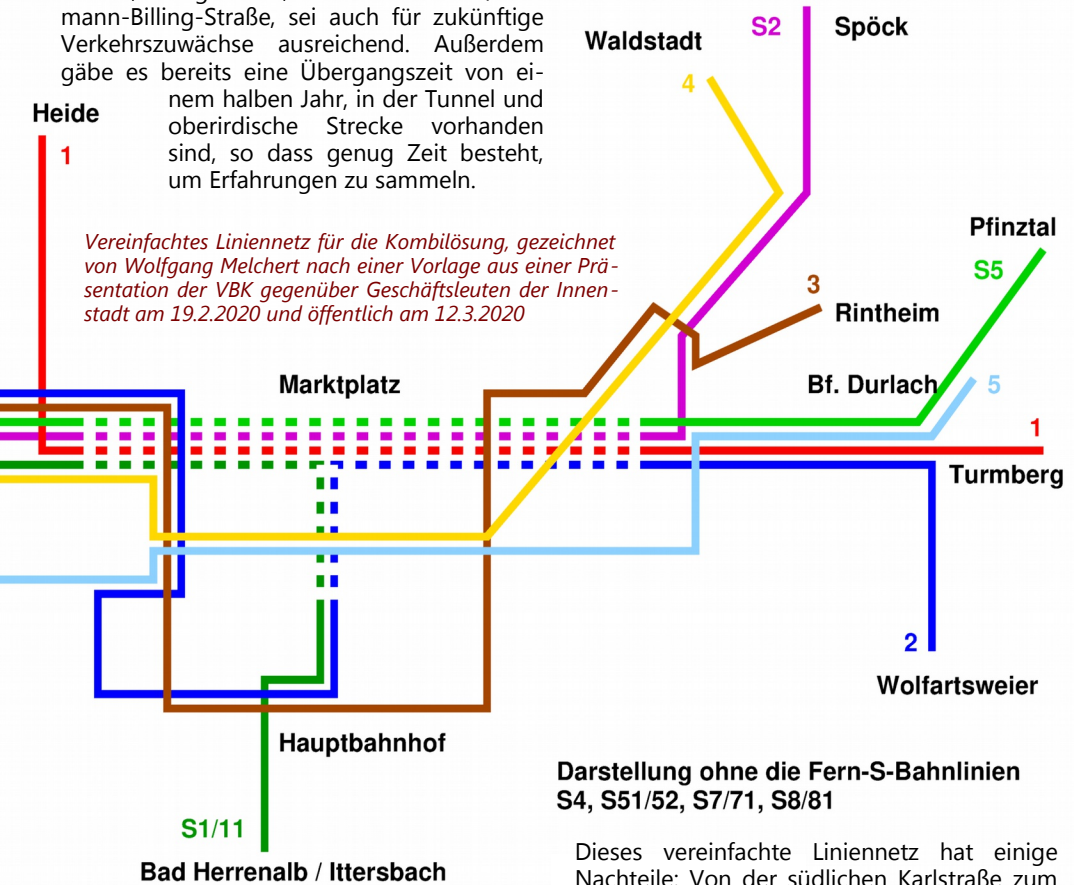
Die politische Unterstützung dieser Forderungen durch die Karlsruher Parteien war leider



gering, da diese sich nicht gegen den Bürgerentscheid positionieren wollten. Die Grünen stellten jedoch zusammen mit den Linken den Antrag, die oberirdischen Gleise für ein Jahr nach Inbetriebnahme des Tunnels liegen zu lassen, damit man Erfahrungen machen kann und gegebenenfalls einen neuen Beschluss fassen kann. Die AfD beantragte etwas Ähnliches für drei Jahre. Am 21. Januar 2020 kamen diese Anträge im Gemeinderat zur Abstimmung. Beide wurden mehrheitlich abgelehnt. Stattdessen wurde ein Antrag der Stadt beschlossen, gemäß dem die Gleise in der Kaiserstraße wie vorgesehen entfernt werden. Einen maßgeblichen Einfluss auf dieses Abstimmungsergebnis hatte OB Mentrup, der sein Recht als OB nutzte und in einer leidenschaftlichen Einführungsre-

de die Argumente der anderen Antragsteller vorwegnahm und widerlegte: Die Kapazität der drei Ost-West-Achsen, die bei der Kombilösung verbleiben, nämlich Kaiserstraßen-Tunnel, Kriegsstraße, Baumeisterstraße/Hermann-Billing-Straße, sei auch für zukünftige Verkehrszuwächse ausreichend. Außerdem gäbe es bereits eine Übergangszeit von einem halben Jahr, in der Tunnel und oberirdische Strecke vorhanden sind, so dass genug Zeit besteht, um Erfahrungen zu sammeln.

wegen seines hohen Aufwands nicht realisiert werden. Stattdessen soll es ein vereinfachtes Liniennetz mit weniger Linien geben, wie es in der Abbildung dargestellt ist.



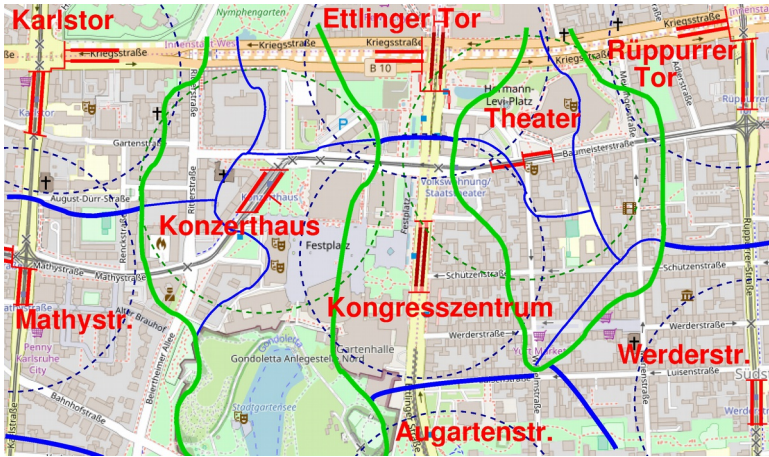
Darstellung ohne die Fern-S-Bahnlinien S4, S51/52, S7/71, S8/81

Dieses vereinfachte Liniennetz hat einige Nachteile: Von der südlichen Karlstraße zum Europaplatz gibt es nur noch eine Linie, ebenso von der Rüppurrer Straße zum Kronenplatz. Die Waldstadt ist weder an den Marktplatz noch an den Kronenplatz angebunden, und die Linie vom Rheinhafen zum Bahnhof Durlach berührt die zentrale Innenstadt überhaupt nicht und erschließt auch keinen Außenstadtteil. Dieses Liniennetz erscheint unbefriedigend, es sollte deutlich verbessert werden, wenn die Kombilösung attraktiv und ein Erfolg werden soll. Für dieses Ziel sollten sich VCD und PRO BAHN jetzt einsetzen.

Mit diesem Beschluss des Gemeinderats ist das Thema von oberirdischen Gleisen in der Kaiserstraße endgültig vom Tisch. Für die Verbände VCD und PRO BAHN bedeutet dies, dass sie sich jetzt auf das Thema des Liniennetzes für die Kombilösung konzentrieren sollten. Dort gibt es nämlich einigen Handlungsbedarf: Das ursprünglich beim Bürgerentscheid vorgelegte großzügige Liniennetz mit seinen vielen Doppel-Linien (beispielsweise jeweils zwei Linien in der Rüppurrer Straße, zwei in die Waldstadt, zwei nach Durlach Turmberg, zwei zur Rheinstrandsiedlung) wird

Stilllegung der Strecke über das Konzerthaus

Neben den ab S. 10 genannten Nachteilen des neuen Netzes soll auch diese Strecke nicht mehr im Linienbetrieb genutzt werden: Sie sei zu nahe an der neuen Strecke Kriegsstr.! Schaut man auf die Einzugsbereiche, sieht man wichtige Ziele deutlich näher an den stillzulegenden Haltestellen liegen: Zoo, Konzerthaus, Stadthalle, Landratsamt, Theater, Schauburg – oft auch Ziel älterer Leute – und etliche Wohngebäude.



Einzugsbereiche der Haltestellen Konzerthaus und Theater (grün) und anderer (blau), gestrichelt 200-m-Kreis, Bahnsteige und Zugänge in rot (Tunnel: dunkelrot, Treppen hellrot); Grafik: Heiko Jacobs, Basiskarte: ©Openstreetmap & Mitwirkende

Warum bedient man

sie schlechter als heute? Wohl das liebe Geld, wobei es weniger der reine Betrieb einer existierenden Strecke sein dürfte, eher Personal etc., wenn mehr Umläufe nötig wären. Und für Linienbetrieb müsste man die Halte barrierefrei umbauen, ohne nicht. Haken dabei: Der Halt Konzerthaus, über die nach Umbau der Kriegsstr. eine attraktive Radroute läuft, ist für stärkeren Radverkehr ein Hindernis. Die heutigen Bahnsteige sind quasi die „Radwege“, das kann so oder so nicht bleiben (s. a. Titelbild und S. 2). Beim Theater liegt die heutige Haltestelle in der Kurve, durch Verlegung näher an das Theater ließe sich dies lösen.

Künftig im Linienbetrieb befahren wird aber die **Kapellenstr.**, das geht schneller für die eh benachteiligte Linie 4, lässt aber den Kronenplatz als Endpunkt der Fußgängerzone aus ... Ob die Kapellenstraße dafür umgebaut wird, ist nicht bekannt, nötig wäre es eigentlich.

Präsentiert wurde auch eine Linienführung für die **Einschleifung der Linie S31/S32** in die Stadt (frühestens 2024): Vom „Gleisbauhof“ (Bild s. S. 9) südlich am Schloss Gottesau vorbei über die Kriegsstr. zum Europaplatz (was den Standort dieser Haltestelle verändern könnte), danach verschwindet die Linie dezent, denn für einen Endpunkt fehlt noch die zündende Idee. Zum Drehen auf dem Kaiserplatz, wie ehemals die 6, ist das Gleis dort zu

kurz. Ausgelassen wird so der Hauptbahnhof, der wird aber mit der nächsten Stufe der S-Bahn RheinNeckar zwischen Bruchsal und Durlach von dieser ab 2023 besser bedient, plus mehr Züge ...-Grötz.-Durlach-Hbf. H. Jacobs

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					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										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

Schwarzwaldhochstraße zu Großvaters Zeiten

... anhand historischer Ansichtskarten

Nach langer Zeit lag mal wieder ein Buch zum Rezensieren im Postfach: ein Bildband zur 1920 angefangenen Schwarzwaldhochstraße, die die Höhenhotels für den aufkommenden Autotourismus besser erreichbar machen sollte. Nach 4 Seiten Text zur Geschichte der Straße und Ansichtskarte folgen auf 99 Seiten 37 Ziele direkt an oder etwas abseits (bspw. Schwarzenbachtalsperre) der Schwarzwaldhochstraße mit kurzem Text und etlichen Ansichtskarten und Bildern. Das Buch soll auch zum Erhalt der Baudenkmale und Natur aufrufen. Alles schön anzuschauen ...

... mit dem damals zumeist wenigen Autoverkehr und dafür um so mehr Kraftpostbusverkehr statt überfüllter Parkplätze, lauter Motorräder und „Montags fährt kein Bus“ ... Viel Bus und wenig Auto: In diesen Zeiten hat die Schwarzwaldhochstraße funktioniert, heute mit ungebremster Automobilität dagegen eher weniger ... Viele Höhenhotels etc. verfallen leider. Wir Umweltverbände meinen ja, das mit den Bussen wäre auch heute noch das bessere Konzept! Wer sehen will, wie das aussieht, schau in dieses Buch. **Heiko Jacobs**



Roland Seiter „Erlebnis Schwarzwaldhochstraße ... zu Großvaters Zeiten“ anhand hist. Ansichtskarten, 108 S. mit 442 z. T. farbigen Abb. fester Einband, ISBN 978-3-95505-087-0, verlag-regionalkultur.de 17,90 €

Gehwegparken

Als letzte Straße in der Weststadt wurde nun auch das illegale Gehwegparken in der Weltzienstraße durch Bau- und Markierungsmaßnahmen unterbunden und damit den Fußgängern die uneingeschränkte Nutzung ihrer Wege ermöglicht. Durch die etwas ungewöhnlichen, aber sehr effektiven Maßnahmen wurden geordnete Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen. Die Gehwege



Neugeordnetes Parken Weltzienstr.; Fotos: Uwe Haack sind autofrei, im Straßenraum gibt es in Mitellage nun Stellflächen für Fahrräder, Fahrradanhänger, Motorräder und Kraftfahrzeuge.

Uwe Haack



ÖPNV für 1 €/Tag: Initiative aus Rheinstetten

Der Antrag der Rheinstettener SPD bei der Gemeinderatssitzung am 19.11.19 „**ÖPNV für 1 Euro/Tag**“ (Rheinstetten-Card) war lobenswert. Er ist aber leider vom Gemeinderat abgelehnt worden. Auf jeden Fall ist es zu begrüßen, dass die SPD „Zeichen“ setzen und das Thema „forcieren“ und Anstöße geben wollte. Sich im Landkreis dafür einzusetzen, dass die Fahrten günstiger werden, ist kein Grund, einen Vorstoß dazu aus Rheinstetten abzulehnen, welcher der Bürgerschaft gedient hätte. Hier ein Signal zu setzen und Modell in der Region zu werden, wäre gut gewesen. Wir haben uns innerhalb der AGENDA 21 seit längerem dafür eingesetzt, dass der Preis innerhalb der Stadt Rheinstetten für Einzelfahrten ermäßigt werden muss, da er viel zu hoch ist, um die Bürger zum „Umsteigen“ zu bewegen. Das wird uns auch immer wieder von einzelnen Bürgern bestätigt. Reden und das Abgeben von Absichtserklärungen zum Thema „günstiger ÖPNV“ sind eine Seite – es zählen aber nur Aktivitäten! Der gute Wille in diese Richtung war und ist da – er wurde aber in Rheinstetten leider auch jetzt nicht umgesetzt. Die Mehrheit des Gemeinderats hat sich gegen den Antrag der SPD ausgesprochen bei 10 Gegenstimmen und 5 Enthaltungen.

Aber gerade mit Blick auf die „Neue Stadtmitte“, wo zwei große Einkaufsmärkte geplant sind, wäre es dringend notwendig gewesen, den so entstehenden Autoverkehr innerorts durch eine preisgünstige Fahrkarte einzudämmen und den Bürgern damit eine preiswerte Alternative für die Zukunft zu bieten. Die Haltestelle Rösselsbrünle ist mit Bahn und Bus sehr gut zu erreichen. Das sind die besten Voraussetzungen, dass Bürger den ÖPNV bevorzugen, bevor sie auf Parkplatzsuche gehen und evtl. Parkgebühren entrichten müssen.

Die Stadt Pfaffenhofen macht es vor wie es gehen kann: Sie hat 2018 die kostenlose Stadtbussenutzung eingeführt, zunächst für 3 Jahre. Das hat überregional für großes Aufsehen und für eine deutliche Erhöhung der Fahrgastzahlen gesorgt. Während einer zweiwöchigen Fahrgastzählung im Februar 2019 hat man festgestellt, dass sich das Fahrgastaufkommen mehr als verdoppelt hat. Daraus

erfolgt logischerweise, dass dort der Individualverkehr für Kurzfahrten eingedämmt wurde. Es ist bedauerlich, dass man in Rheinstetten beim ÖPNV nicht vorausdenkend und zukunftsweisend entschieden hat.

Natürlich ist eine Lösung im gesamten KVV-Gebiet besser, aber wenn man schon bei den Städten und Gemeinden nicht eine Sprache spricht, um gegen den Individualverkehr und das Klima-Desaster vorzugehen, wie soll es dann im Landkreis funktionieren, in welchem ja auch die Stadt Rheinstetten vertreten ist? Es spielt auch keine Rolle, zu spekulieren, ob und aus welchem Grund die Bürger wohl „umsteigen“ werden. Man sollte die Ergebnisse aller „Teststädte“ abwarten und nicht das Ergebnis schon öffentlich „vorzuzahlen“, bevor man abstimmt. Außerdem muss man beim „Übertragen“ dann immer auch die jeweils örtlichen Gegebenheiten überprüfen und berücksichtigen, welche ja in Rheinstetten ja geradezu „ideal“ sind.

Natürlich muss auch die Kostenfrage geklärt sein! Schon Ende letzten Jahres wurde von Herrn Pischon, KVV, ein kurzfristiger „Rheinstettener Vorschlag“ versprochen, der ohne die Angabe von Kosten auch nicht verhandelbar gewesen wäre, um eine Entscheidung zu treffen. Dieses Versprechen steht wohl immer noch aus. Sonst wären wir schon weiter und die ganze Angelegenheit wäre schon während des Jahres ganz anders verlaufen.

Andere Kreistagsgemeinden – wie z. B. auch Ettlingen – haben sich zunächst noch eine Meinung vorbehalten! Es geht um die gesamte Region, wie OB Schrempf äußerte, aber das ist ja genau der Punkt: Rheinstetten hat eine Chance vertan, gegenüber dem KVV endlich ein deutliches Zeichen zu setzen und Bewegung in die brisante Angelegenheit zu bringen! Bei den Verantwortlichen des KVV ist man anscheinend noch meilenweit davon entfernt, etwas hinsichtlich der Verkehrswende zu bewegen – wenn man dieses Jahr sogar wieder die Preise erhöht. Rheinstetten blockiert aber durch diese Ablehnung auch eine solche klimafreundliche, regionale Lösung von vorn herein.

Arbeitskreis Mobilität & Verkehr Lokale Agenda 21 Rheinstetten

Streitfrage ÖV-Preise

Die Frage des Preises für den ÖV ist umstritten. Im Artikel links wird 1 €/Tag gefordert – ob als Tages- oder 365-Euro-Ticket bleibt unklar. Wien hat letzteres populär gemacht – allerdings erst nach einem kräftigen ÖV-Ausbau und auch nur mit starker Subvention durch die Stadt Wien. Fahrgaststeigerungen gab es durch den Ausbau vorher, aber kaum durch das neue Ticket. In Luxemburg ist der Nahverkehr nun sogar kostenlos. Attraktiver Nahverkehr durch attraktive Preise ist ein naheliegender Gedanke, zumal in Zeiten, wo den Preissteigerungen nicht unbedingt Qualitätssteigerungen gegenüber standen, eher im Gegenteil, was auch das sinkende Fahrgastaufkommen in unserer Region zeigt. Viele Experten, darunter auch der Geschäftsführer des KVV, warnen aber, dass günstige Preise erst *NACH* einem Ausbau kommen dürfen, sonst klappt das nicht: Attraktiver ÖV entsteht durch attraktives Angebot. Oder man muss aus anderen Quellen als den heute verfügbaren viel Geld reinstecken: Eine Nahverkehrsabgabe o. ä. wäre nötig für kostengünstigeren/-freien ÖV. **Heiko Jacobs**

Erneuter Spendenaufruf – Gegen die 2. Autobrücke!

Am 6.11. hat das OVG Koblenz die Klage des BUND (und Partner incl. BUZO, PRO BAHN, VCD) gegen eine weitere Brücke zwischen Karlsruhe und Wörth überwiegend abgewiesen. Zwar seien naturschutzrechtliche Belange erheblich beeinträchtigt und müssten auch durch weitere Kompensationen ausgeglichen werden, das Interesse der Pfälzer hinsichtlich einer Entflechtung des Wörther Kreuzes wären jedoch – insbesondere da sie im BVWP sei – höher zu werten. Gegen das Urteil wurde keine Revision zugelassen, daher hat der BUND Rheinland-Pfalz eine Nichtzulassungsbeschwerde beim BVerwG in Leipzig eingereicht. Aufgrund der gravierenden Eingriffe in die Vogelschutzgebiete interessiert sich jetzt auch die Europäische Kommission für den Fall. Wir waren mehr als positiv überrascht über die bisherigen Spenden. Da die Klage auf der Pfälzer Seite aber deutlich mehr Mittel als erwartet erfordert hat sind inzwischen alle Ressourcen aufgebraucht. Voraussichtlich im April 2020 steht auch die Klage der baden-württembergischen Seite am VGH Mannheim an. **Dafür benötigt der BUND dringend weitere Spenden: Zweck „Widerstand gegen Rheinbrücke und Nordtangente“, IBAN DE98 6605 0101 0108 2558 37, Sparkasse KA**



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 9–13 BUZO **14–17** NABU

Mi. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Do. 9–13 BUZO/NABU nachm. geschloss.

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

in der Regel jeden Montag ab 20 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:
5.5.?, 2.6.?, 7.7., 4.8., 1.9., 6.10., 3.11., 1.12., 5.1.

VCD-Stammtisch:

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN

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

24.4.?, 29.5.?, 26.6., 31.7., 28.8., 25.9., 30.10.,

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

**Mitgliederversammlungen BUZO und VCD
sind verschoben auf irgendwann wg. Corona**

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 60,- €
(incl. 3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

**Wegen der bei Druck ab 7.4. unvorhersag-
baren Corona-Lage nur vage Andeutun-
gen, was an Terminen geplant ist/war ...**

Reparaturcafé, Reparieren statt Wegwerfen
und dadurch Ressourcen schonen. Hilfe zur
Selbsthilfe und Austausch in gemütlicher
Runde, Anmeldung empfohlen. **Aktuelle Ter-
minlage** → reparaturcafe-karlsruhe.de

Photovoltaik – wirtschaftlich, klimafreundlich,
gut! & Aktuelle Meilensteine im Klimaschutz:
von Paris bis heute waren geplant im Zu-
kunftsraum → quartierzukunft.de

25. spezialradmesse.de in Germersheim →
voraussichtlich nun **15./16. August**

Pflanzentausch Tauschen und Verschenken
von Pflanzenkindern, Ablegern, Setzlingen:
Div. Termine geplant → faechergaertner.de

24. April? Globale Demo Fridays for future
Marktplatz Karlsruhe 16–18 Uhr → fffka.de

17. Mai? Karlsruhe for future Alle auf die
Straße in Karlsruhe für mehr Klimaschutz!
Friedrichsplatz Karlsruhe, 14 Uhr →
klimabuendnis-karlsruhe.de

24.–26. Juli? DAS FEST → dasfest.de
hoffentlich mit Infoständen auch von uns

kais-pizza.de

Lieferservice
mit dem Rad



Brücken-
Restaurant



am Kronenplatz

www.kais-pizza.de Tel: 0721-37 37 34

