

**50 Jahre BUZO**

**Biohof**

**Turmbergbahn**



### 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
Die BUZO wird 50.....	4
Der Fall Biohof Schleinkofer.....	6
Nein zur Verlängerung der Turmbergbahn.....	7
Ja zur Verlängerung der Turmbergbahn.....	9
Verlängerung der Tramlinie 2.....	11
Nachruf Herbert Jäger.....	11
Leserbrief: Mit diesem Projekt wird eine Lücke geschlossen!.....	12
KONUS-Gästekarte in Karlsruhe einführen.....	12
Unten bleiben.....	14
Und wieder neuer Elektroschrott.....	15

**Fotos:** Hero Gnam, Uwe Haack, Holger Heidt, Heiko Jacobs, Wolfgang Melchert, Ute Rieger

**Titelbild: Freihaltetrasse der Turmbergbahn seit 100 Jahren, allerdings inzwischen auch lieb gewonnene Grünfläche. F.: Heiko Jacobs**



### Impressum

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, [abo@umverka.de](mailto:abo@umverka.de) ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.000, 100% Recyclingpapier 100 g/m<sup>2</sup>, Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs

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

## Liebe Leserinnen und Leser

**Pro & Contra** könnte man dieses Heft ganz allgemein betiteln:

**50 Jahre Contra geben: die BUZO feiert!** So lange schon setzt sich der das Umweltzentrum tragende Verein contra Umweltzerstörung ein und vor allem **pro** Klimaschutz, Grün in der Stadt, Erhaltung von Freiflächen und ökologischer Vielfalt! Auch **PRO BAHN** und **VCD** gratulieren gerne, denn ohne BUZO und das Umweltzentrum wären wir heimatlos.

Auch wenn alle drei Verbände und diverse andere die Umwelt schützen wollen, sind wir uns nicht in allen Details des Weges dorthin einig, so gibt es in diesem Heft einen **Contra**- und einen **Pro**-Artikel zur **Verlängerung der Turmbergbahn**: Für Verkehrswende, Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit nötiges Projekt oder unnötige Geldverschwendung und Zerstörung von Grünflächen? Die Linie zwischen den beiden Lagern verläuft übrigens längst nicht so verbandsscharf, wie die Zuordnung der Schreiber zu den Verbänden vermuten lässt, in allen gibt es Anhänger, Gegner und Unentschiedene.

Aber auch die Themen, die nur mit einem Artikel in diesem Heft vertreten sind, sind nicht unumstritten: Dass sich der **Biohof** gegen die Verlagerung der Sportanlagen (und übrigens auch gegen den Radschnellweg nach Ettlingen über seine Felder) engagiert, kann man auch aus einem anderen Blickwinkel betrachten: U. a. das Bündeln des Wohnens entlang bestehender Achsen des ÖVs sorgt ja dafür, dass die häufigeren Alltagswege besser mit dem ÖV zurückgelegt werden können. Der **Leserbrief** zu einem Artikel des letzten Heftes greift auch dazu passende Themen auf wie Zersiedelung, **Wohnen** und Mobilität.

Man kann sich auf flüchtigem Blick über neue technische Standards freuen, die bspw. für schnelleres mobiles Internet sorgen, zum Problem wird es, wenn vom einen auf den anderen Tag die alte Technik abgeschaltet wird und alte Geräte dann **Elektroschrott** werden. Das betrifft vieles, nicht nur die Smartphones aus dem Artikel: Ähnliches trug sich vor einigen bzw. wenigen Jahren bei der Umstellung des terrestrischen Fernsehens zunächst von analog auf DVB-T und später auf DVB-T2 zu:



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

Crêpes\*  
süß + herzhaft

Tee  
spezialitäten

Säfte  
frisch gepresst

Partyservice

\*auf wunsch vegan

**Bio**  
zutatensatz aus kontrolliert biologischem anbau

**Café Pan**

Alte Empfänger sind nun Elektroschrott.

Pro und Contra gibt es auch bei der Wahl der Fläche, auf der man mit dem Rad fährt: Auf der Fahrbahn, wie alle Fahrzeuge, oder auf Bordsteinwegen? Wir werben in diesem Heft für **unten bleiben!**

Viel Pro und Contra wird es auch immer in der Politik geben, aber von den **zwei vergangenen Wahlen** gibt es für uns Positives zu berichten: Bei der OB-Wahl im Dezember hat der auch von den Grünen unterstützte OB Frank Mentrup gewonnen, laut Wikipedia übrigens Mitglied u. a. bei BUND und VCD, also hoffentlich offen für viele unserer Themen. Insgesamt ist in der Stadt ein durchaus für unsere Themen günstiges Klima festzustellen für den Ausbau von ÖV und Radverkehr und für etliche andere Umweltthemen, was aber nicht vor Differenzen im Detail schützt, siehe oben ... Spannend wird die Frage, wie sich bei diesen Themen die angespannte Haushaltslage auswirken wird, deren ungünstige Entwicklung sich schon vor der Corona-Krise abzeichnete, aber damit einen weiteren schweren Schlag verzeichnen muss. Ähnliches wird auch auf Landesebene gelten, wo die Grünen gestärkt aus der Wahl im März gehen und vor Redaktionsschluss ausloteten, ob sich ihre Ziele mit der CDU oder mit SPD und FDP verwirklichen lassen, wird wohl wieder ersteres.

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

## Die BUZO wird 50

Wir können es selbst kaum glauben, aber die **Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet** gibt es tatsächlich schon seit 50 Jahren. Am 20.4.1971 gründeten Helmuth Wüstenhagen und seine Mitstreiter die BUZO, Anlass waren die vielen zerstörerischen Vorhaben in den Rheinauen, besonders die Erweiterung der OMW (Oberrheinische Mineralölwerke). Unsere Gründerinnen und Gründer waren Pioniere der Umweltbewegung. Die Ölkrise von 1973 war noch weit entfernt und der Club of Rome veröffentlichte die „Grenzen des Wachstums“ erst ein Jahr später. Die große Mehrheit der Menschen damals setzte auf den Fortschritt und war bereit, dafür vieles in Kauf zu nehmen. Zwar waren viele Vorhaben noch nicht gebaut und der ökologische Fußabdruck durch den Konsum viel geringer als heute, aber das allgemeine Lebensgefühl war ein Gefühl des Aufwärts, hin zu mehr Konsum, breiteren Straßen und größeren Häusern. Die Verluste an Natur und Ressourcen wurden als leider notwendig akzeptiert. Wenige wie Helmuth Wüstenhagen erkannten den Irrweg und engagierten sich dagegen.

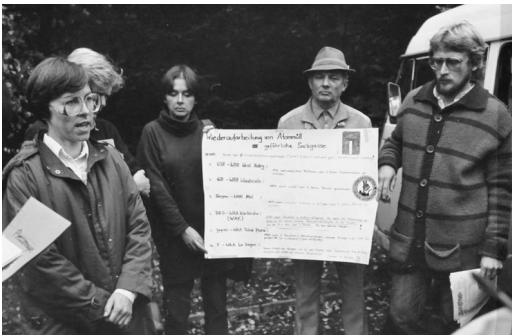
Die Zahl der Mitstreiter wuchs schnell, immer mehr Menschen stellten ökologische Fragen. Helmuth Wüstenhagen gründete bald den **Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz** und war dessen erster Vorsitzender. Büro und Zentrale von BUZO und BBU waren sein Reihenhaus im Schliffkopfweg in der Heidenstückersiedlung. Seit 1972 wurde die Zeitschrift „Der Umweltschutz“ mehrmals im Jahr herausgegeben, es ist die Vorgängerin der Umwelt & Verkehr, sie erscheint mit veränderten Formen und Namen seit damals ununterbrochen. Ge-



*Helmuth Wüstenhagen (Mitte) und Volkhard Jung (rechts) bei der Erörterung der OMW-Erweiterung in der Schwarzwaldhalle im Juni 1973; Fotos: BUZO*

rade in den 70er Jahren mit im Vergleich zu heute schwierigeren Informationswegen war „Der Umweltschutz“ ein ganz entscheidendes Mittel im Kampf für Natur und Umwelt. Welche Arbeit alleine die Erstellung der analogen Druckvorlagen mit der Schreibmaschine und gerasterten Bildern machte, können wir uns heute kaum mehr vorstellen.

Ökologisch brannte es an vielen Stellen. Ein Schwerpunkt war der Erhalt der Rheinauen, die durch Pläne zur Erweiterung der OMW, zum Bau einer weiteren Staustufe bei Neuburgweier und zum Bau zweier Atomkraftwerke bei Neupotz und Philippsburg bedroht waren. Das AKW Philippsburg konnte leider nicht verhindert werden, aber auch das ist inzwischen abgeschaltet. Hier ist schon das zweite große Thema mit dabei, der Kampf gegen die Atomkraft, vor allem auch gegen Aktivitäten des Kernforschungszentrums KFZ (heute KIT Campus Nord). Von 1982 bis 1992 gab es den sehr aktiven BUZO-Arbeitskreis gegen das Kernforschungszentrum Karlsruhe (KFZAK). 1974 deckte er auf, dass das KFZ zehn Jahre lang radioaktiven Müll einfach auf gewöhnlichen öffentlichen Müllkippen abgelagert hatte, dies fand bundesweit große Beachtung. Das Bild links zeigt eine Protestaktion von Teilnehmern des KFZAK vor dem Gelände der Versuchs-Wiederaufarbeitungsanlage in Karlsruhe (WAK) mit Hinweis auf die



Gefahren, die von den sechs weltweit bestehenden WAAs ausgehen. Ganz rechts im Bild der damalige Hauptaktive Hans Blöchle.

Der Kampf gegen die Atomkraft lenkte schon früh den Blick auf regenerative Energien, vor allem die Solarenergie. Schon 1977 gab es einen Arbeitskreis Sonnenenergie, der Vorträge organisierte und im „Umweltschutz“ Fakten zur Solarenergie vermittelte.

Seit 1979 wurde das Thema Verkehr bearbeitet. Der Einsatz für mehr ÖPNV und für Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer ist immer noch bitter nötig, hat aber auch sehr viele Erfolge vorzuweisen. Die vielen Verbesserungen im ÖPNV wurden stets kritisch begleitet, ob Ausbau des Stadtbahnnetzes oder Einführung der Umweltkarte. Gekämpft hat die BUZO gegen zahlreiche Straßenneubauten wie den Neubau der L 560 durch den Hardtwald, die Nordtangente oder die 2. Autorheinbrücke. Die Nordtangente durch den Hardtwald konnte verhindert werden, die 2. Autorheinbrücke steht zwar leider noch sehr konkret im Raum, aber es konnten wesentliche Verbesserungen erreicht werden. 1985 war die BUZO sogar mit der Protestaktion „Das goldene Kalb“ vor der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt präsent.

Von Anfang an ein Schwerpunkt war die Umweltberatung, Information über die großen Themen und ganz wichtig zu dem, was jede und jeder selbst tagtäglich tun kann. 1977 wurde das Umweltzentrum in der Kronenstraße 9 bezogen, der damalige Vorsitzende Frank Peter Bub initiierte dort fast jährlich die Ausstellung „Bücher über Umweltschutz“ des Börsenvereins des deutschen Buchhandels.

In dieser Zeit wurde auch das Thema Umwelt & Chemie wichtig. Die „AG Wasser“ wurde gegründet und später wegen der Erweiterung des Themas in „AG Wasser, Luft, Chemie“ (AG WLC) umbenannt. Zwei Hauptthemen waren z. B. Abfall/Müllvermeidung und Wassergefährdung durch Streusalz.

Seit 1993 sorgten im Umweltzentrum sechs gute Geister für Qualität und Kontinuität, zur Zeit ist das Mari Däschner. Seit 1993 unterstützt die Stadt Karlsruhe unsere Umweltberatung finanziell.



*Ausstellung „Bücher über Umweltschutz“ des Börsenvereins des deutschen Buchhandels*

Die BUZO war immer mit ganz vielen anderen engagierten Gruppen unterwegs. Das Umweltzentrum wurde im Laufe der Jahre auch das Büro anderer Gruppen und Treffpunkt für viele Initiativen. Wir danken allen Mitstreiter\*innen und Unterstützer\*innen aus dieser langen Zeit, ohne euch wären die Erfolge nicht möglich gewesen. Wir haben zusammen gekämpft, gelacht, gestritten und auch die Wunden geleckt. Klimawandel, Verkehrswende, Erhalt der biologischen Vielfalt heißen heute die Herausforderungen, und doch sind es dieselben wie vor 50 Jahren. Wir hoffen, dass es die BUZO noch lange geben wird, und dass die nächsten Generationen unsere Arbeit fortsetzen und durch ihre eigene Perspektiven ergänzen werden. Da unserem Verein schon jetzt eine Verjüngung gut täte, möchten wir alle Umweltbewegte dazu aufrufen, sich bei uns zu engagieren und als neue Mitglieder die Zukunft der BUZO mit zu gestalten!

Natürlich wollen wir das Jubiläum mit vielen Mitstreiter\*innen und Gästen feiern und hoffen sehr, dass das im Herbst wieder möglich ist. Wir planen dazu eine Ausstellung und würden uns daher über Geschichten, Dokumente und Bilder von unseren Mitgliedern und Weggefährten freuen. Schaut doch bitte mal in Euren alten Unterlagen nach und meldet euch bei uns. Das wäre eine tolle Bereicherung des Jubiläums. Auf unserer Internetseite [www.buzo-ka.de](http://www.buzo-ka.de) informieren wir über den aktuellen Stand unserer Planungen.

Ute Rieger und Hans Seiler

## Der Fall Biohof Schleinkofer

Viele kennen sicherlich den Biohof Schleinkofer in Rüppurr. Vor allem Milchprodukte, Eier und Fleisch aus eigener Tierhaltung, aber auch Mehl und Getreide werden im Hofladen und in Karlsruher Bioläden verkauft. Die Familie Schleinkofer bewirtschaftet etwa 80 ha in Biolandwirtschaft, für 5 ha davon, Pachtland der Stadt Karlsruhe, wurde die Kündigung angekündigt, da die Fläche der Sportgemeinschaft Rüppurr für aufzugebene andere Sportflächen versprochen wurde.

Auch regionale Bioproduktion von tierischen Lebensmittel kann man kritisch sehen, aber sie ist viel besser als Massenproduktion. Auch ist es eine Bereicherung für alle Karlsruher und besonders für Kinder, einen Hof mit Tieren auf einem Spaziergang anschauen zu können. Der Verlust von 5 ha ist nach Angaben der Familie Schleinkofer Existenz gefährdend, da sie als Biobetrieb ihre Futtermittel selbst anbauen wollen und müssen.

Hier zeigt sich mal wieder das Grundproblem des Umgangs mit landwirtschaftlichen Flächen in Karlsruhe, sie gelten offensichtlich als eine Art Flächenreserve. Ob Golfplätze (Scheibhardt, Batzenhof), Neubaugebiete, Sportplätze oder Verkehrsflächen – landwirtschaftliche Flächen werden dafür umgewandelt. Dabei ist eine stadtnahe und möglichst ökologische Produktion von Lebensmitteln für ein klimafreundliches Karlsruhe unbedingt nötig. Biologisch bewirtschaftete Böden sind nicht einfach Flächen, sondern über lange Zeit entstandene gute Böden mit lebendigem Bodenleben und gespeichertem CO<sub>2</sub>, die nicht so einfach nach anderen Nutzungen wiederhergestellt werden können. Alle Bekenntnisse und alles Geld zum Klimaschutz nützen wenig, wenn die Grundlagen zerstört werden.

Fläche ist knapp und kostbar, der Bedarf an neuem Wohnraum besteht, aus unserer Sicht natürlich nur in ökologisch und sozial traglicher Ausführung. Ein Potential sind weniger genutzte Sportflächen, die inzwischen in Wohngebieten liegen. Die Stadt Karlsruhe bedrängt die Sportvereine, die innerstädtischen Flächen aufzugeben, sich zusammenzuschließen und verspricht dann schöne Flä-



*Auf diesem Grünland, das der Biohof Schleinkofer bewirtschaftet, soll in Zukunft ein Sportplatz errichtet werden, links das Vereinsheim der SG Rüppurr.*

*Foto: Ute Rieger*

chen weiter draußen. Der Ansatz ist ja nicht schlecht, von Sportplätzen geht gerade abends und an Wochenenden durchaus eine Lärmbelastung aus, das kann jeder bestätigen, der mal neben einem Tennisplatz gewohnt hat. Auch kommen die Gelände für gute andere Nutzungen in Frage, in Rüppurr sind Wohnbebauung und Renaturierung geplant. Leider wurde von der Stadt und der Sportgemeinschaft Rüppurr der zweite Schritt, die Fusion der Vereine und die Aufgabe der alten Sportflächen, vor dem ersten, der Suche nach neuen geeigneten Flächen, getan und damit Druck aufgebaut. Jetzt sind alle Betroffenen frustriert und es ist schwer, noch eine gute Lösung zu finden. Das Gleiche droht in der Unteren Hub, auch hier werden für Sportflächen in Durlach schon konkrete Pläne geschmiedet bevor überhaupt geklärt ist, was in der Unteren Hub machbar und verantwortbar ist.

Unabdingbar für alle Außensportanlagen in einer Region mit knappen Flächen sind innovative, flächensparende und ökologische vernünftige Konzepte. Die Sportler brauchen meist nicht mit dem Auto zum Sport fahren und wenn doch, müssen nur Gehbehinderte unmittelbar an der Sportstätte parken. Kunst-rasen ist außerorts ein No-go, da Plastikpartikel in die Umgebung eingetragen werden. Konzepte für kombinierte Nutzungen der Außenanlagen durch verschiedene Sportarten sind gefragt. Auch die Sportlerheime mit Um-

kleiden, Gymnastikräumen und Gaststätte sind platzsparend und ökologisch auszuführen.

Für die noch vorhandenen Karlsruher landwirtschaftlichen Flächen ist ein zukunftsfähiges Konzept zu erstellen, am besten in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Landwirtschaft muss auch in Zukunft möglich sein, diese Flächen sind keine Reserve.

Hierzu und zur konkreten Situation des Biohofs Schleinkofer hatte die Fraktion der Grünen am 23. Februar im Gemeinderat einen Antrag gestellt, der leider nicht erfolgreich war, aber in wesentlichen Punkten an den

Umweltausschuss überwiesen wurde. Die Arbeitsgruppe Schleinkofer des Klimabündnisses Karlsruhe hatte vor der Sitzung einen bunten Protest dazu organisiert.

Damit ein grünes und klimafreundliches Karlsruhe erhalten und weiter entwickelt werden kann, müssen alle landwirtschaftlichen Flächen in Karlsruhe geschützt werden, der Biohof Schleinkofer dauerhaft ausreichende Fläche bewirtschaften können und neue Sportplätze nur in innovativer, ökologischer Ausführung genehmigt werden.

Ute Rieger

*Wie bei vielen Verkehrsprojekten wird auch über die Verlängerung der Turmbergbahn in der Öffentlichkeit heftig diskutiert. Auch innerhalb der Mitgliedschaft von BUZO und VCD gehen die Meinungen auseinander. Mit den einander gegenübergestellten Beiträgen möchten wir beiden Standpunkten Rechnung tragen.*

## Nein zur Verlängerung der Turmbergbahn

Kurz vor der jetzigen Talstation, besonders schön nach einem Gang durch die Weinberge wieder die Turmbergstraße heruntergehend, eröffnet sich dem Fußgänger ein Blick auf einen ungewöhnlichen Platz: Fünf bisher noch wenig befahrene Straßen formieren einen Stern mit ausgesparter Mitte, flankiert von einer Jahrhundertwendevilla Ecke Kastellstraße und einer Litfaßsäule, Platanen in der Posseltstraße. An diesem Platz befindet sich die Talstation der Bergbahn.



*Kreuzung mit Villen vor der Talstation (Treppe rechts); Foto: Hero Gnam*

Hat man das Vergnügen im Frühling zu kommen, schaut man auf einen Streifen Wiese mit blühendem Magnolienbestand bis hinunter zur verkehrsreichen B 3 an der Straßenbahn-Endstation. Noch ein, zwei Jahre ist die alte Turmbergbahn in Betrieb, mit einem Schaffner, der noch persönlich die Fahrkarten kon-

trolliert. Das alles hat seinen eigenen Zauber, den Fußgänger und die durchaus überschaubare Zahl von Ausflüglern nützen.

Nun soll das einer modernen Anlage weichen, die von der Endstation an der B 3 die Besucher und Besucherinnen sofort auf die Turmbergterrasse schleust, fahrerlos und für eine sehr hohe Zahl von Turmbergtouristen berechnet, die nicht nur scharenweise anreisen, sondern es anscheinend auch sehr eilig haben müssen, folgt man den Argumenten der Befürworter. So eilig, dass sie die sieben Minuten Fußweg zur Talstation und die Fahrt selbst, die man ja eigentlich zum Genuss unternimmt, auf dreieinhalb Minuten heruntergebrochen bekommen. Oben angekommen, wird es dann eng, denn wenn tatsächlich der angestrebte „Durchsatz“ erreicht wird, haben wir es mit 840 Touristen und Touristinnen pro Stunde auf dem Turmberg zu tun. Wo nur hin mit ihnen allen? Und sollten sie die Nacht durchfeiern, die neue Bahn soll ja Tag und Nacht fahren können, damit sich der Aufwand rechtfertigen lässt? Wollen wir großen Bahnhof für den Turmbergtourismus mit Influencern, die Fotos vom Turmberg und der Bahn posten, damit die Massen kommen? All das wird ein Stück weit suggeriert, wenn man von einem echten Bedarf nach einem solchen Großprojekt ausgeht.

Fördert den öffentlichen Nahverkehr, hieß es einst und jetzt, zu Recht. Aber eines der

obersten Prinzipien von Bauvorhaben und erst recht im Verkehrsbereich ist die Angemessenheit. Und dazu gehört nicht nur der Blick auf die Kosten und dass man einfach mitnimmt, was man ergattern kann, wenn die Landesregierung in Stuttgart schon einmal bereit ist, in das nicht immer auf Augenhöhe gesehene Karlsruhe kräftig zu investieren. Schon sind die projektierten Kosten innerhalb von acht Jahren, seit denen man sich mit einer Abschätzung beschäftigt, von den anfangs angenommenen 14 Millionen auf 21 Millionen Euro hochgeschwungen. Groß sind die Erwartungen an die Bereitstellung möglicher Landesmittel, die Verkehrsbetriebe gehen sehr optimistisch davon aus „nur“ ein Viertel der Baukosten selbst tragen zu müssen. Muss man tatsächlich ausgerechnet unsere Verkehrsbetriebe daran erinnern, dass Baukosten wegen diesem und jenem Ungemach sehr schnell steigen können? Und auch die Finanzen des Landes wachsen nicht auf den Bäumen, sondern werden von Steuerzahlern und Steuerzahlerinnen, also uns allen, bestritten. Finanzbedarf gibt es an allen Ecken und Enden, nicht erst seit Pandemiezeiten, aber jetzt stellt sich die Frage natürlich verschärft. Obendrein: Bleiben Großbauprojekte, was das Finanzielle und die Zeitdauer anbelangt, jemals im angestrebten Bereich? Ob wir auf unsere U-Strab schauen oder nach Stuttgart – es spricht nichts dafür, dass ausgerechnet bei der Turmbergbahn auf einmal (um ein Drittel haben sich die Planzahlen ja bereits in den vergangenen Jahren erhöht) alles ohne großzügige Ausdehnung des derzeit vorgesehenen Kosten- und Zeitbudgets verlaufen wird.

Welche Folgen haben ökologische und städtebauliche Eingriffe in Hinblick auf die Lebensqualität des Quartiers? Das Projekt muss sich der Frage nach der Angemessenheit stel-

len. Ist es sinnvoll, die Anwohner südwestlich der heutigen Talstation, die zu Fuß zum Friedhof möchten, entweder entlang der vielbefahrenen B3 zu schicken oder sie durch eine Fußgängerunterführung zu leiten? Fußgängerunterführungen sind ungefähr ebenso selten Wohlfühlorte wie die Kosten für Großprojekte im für sie vorgesehenen Rahmen bleiben. Und hat man nicht immer wieder Fußgängerunterführungen wegen der damit verbundenen Probleme geschlossen, wie zum Beispiel die Unterführung an der Endhaltestelle Durlach oder einige andere in Karlsruhe? Sollte man auf Blickachsen, die städtebaulich eine immense Rolle spielen, verzichten, kleine erholsame Plätze zugunsten der Vision von einer langen, vielbeachteten, fahrerlosen Bahn mit zwei Meter hoher Umzäunung zerstören? Die Idee für eine Verlängerung der Turmbergbahn liegt Jahrzehnte zurück – und einfach so als Traum mochte sie in der Vorstellung ja einen gewissen Reiz gehabt haben. Aber die praktische Umsetzung wäre hier wie so oft bei Träumen, nicht nur ernüchternd, sondern fatal. Die eigentliche Grundidee, den kleinen Fußweg von der B3 zur Talstation, den Berg hinan, denjenigen, für die das schwierig sein könnte, also stark Gehbehinderte zu erleichtern, ist natürlich völlig in Ordnung. Mit einem kostengünstigen Shuttlebus wäre das leicht zu haben. Und unsere alte Turmbergbahn, für die die Genehmigung 2022 ausläuft, ließe sich auch für erheblich weniger Kosten sanieren. Das würde rein ökologisch gesehen sinnvoller sein, weil dazu keine Bäume gefällt werden müssen.

Der Ortschaftsrat hat dem Projekt zugestimmt, es war ja mal ein alter Traum, auch von grüner Seite, die Turmbergbahn zu verlängern und wohlige Träume muss man auch nicht wirklich durchdenken, sonst verlieren sie ihren Traumcharakter. Der Gemeinderat stimmte zu, weil der Ortschaftsrat zugestimmt, die grüne Landesregierung stimmt zu, weil die vorigen Instanzen sich das so wünschten. Es wäre also gut, aufzuwachen. Eine Petition gegen diesen herannahenden Alptraum ist in die Wege geleitet.

Hero Gnam

Die Bürgerinitiative gegen die Verlängerung samt Petition:

**CONTRA**

[zukunft-turmbergbahn.de](http://zukunft-turmbergbahn.de)



Freihaltetrasse als Grünfläche; Foto 2016: Heiko Jacobs



# Ja zur Verlängerung der Turmbergbahn

Wagen und Bauten der Turmbergbahn sehen nicht gerade neu aus, aber dieser Charme der 1960er Jahre hat technisch nichts mehr mit dem Original von 1888 zu tun. Wer so etwas sehen will, muss sich die nur Monate jüngere Wiesbadener Nerobergbahn anschauen. Schon vor 1888 überlegte man, unsere Bahn länger zu bauen: Beim Besuch Ende 2019 im Pfnzgaumuseum hing dort ein Plan mit einer Talstation zwischen den heutigen Häusern Bergbahnstr. 3 u. 5, die ca. 140 m von der heutigen entfernt liegt, aber immer noch ca. 75 m von der B 3, siehe **x** oben.†



„Projektierte Verlängerung der Drahtseilbahn“ im Staderweiterungsplan 1908; Foto von 2019 des im Pfnzgaumuseum aushängenden Plans, sowie blaues Kreuz darin für älteren Vorschlag für eine Talstation: Heiko Jacobs



Schon 20 Jahre nach Eröffnung dachte man über einen Umbau vom Wasserballastantrieb auf „elektrisch“ samt Verlängerung nach (s. a. Buch „Unter Strom“, S. 182). Anlass war die Verlängerung der Straßenbahn 1914 nach Durlach rein, der bis 1911 der alte Bahnhof zwischen heutiger Ernst-Friedrich- und Gritznerstr. mit ebenerdigen Bahnübergang im Weg war. Mit dem neuen Bahnhof wurde er durch eine Brücke ersetzt. Aber schon 1913 nahm man aus Kostengründen vom Umbauplan vorerst wieder Abstand. Die 8 m breite Freihaltetrasse wurde trotzdem beim Bau der heutigen Bergbahnstr. berücksichtigt: Ab ca. 1915 wurde die Südseite gebaut, die Nordseite nach altem Plan erst in den 1930er Jahren.

Wegen der in den 1960ern anstehenden Erneuerung überlegte man ab 1953 wieder eine „Elektrifizierung“ und Verlängerung, alternativ eine Umstellung auf Luftseilbahn. Es wurde nur ersteres, was immerhin einen Ganzjahresbetrieb ermöglichte, der Wasserballastantrieb war nur eingeschränkt wintertauglich.

Nun steht die nächste Erneuerung an: Die Be-

triebserlaubnis kann nicht mehr verlängert werden, da die Technik nicht mehr auf aktuellem Stand ist. Schienen und insbesondere Unterbau samt Brücken sind stark verbraucht, das Erneuern hat man sich in den 1960ern gespart. Die Bahn ist nicht barrierefrei und auch viele Kinderwagen passen nicht durch die Tür. Das heißt der Fahrweg muss abgerissen werden und auch die Gebäude, da sie kaum zu barrierefreien neuen Fahrzeugen passen würden. Praktisch alles ist also neu zu machen, dann auch gleich richtig, nämlich verlängern!

Gegner wenden ein, die Barrierefreiheit nütze nicht viel, da die Endhaltestelle ja nicht barrierefrei ist: Nun, Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut, der Umbau wird kommen müssen, nach der Gesetzeslage auch relativ bald. Es gäbe „oben“ auch kein Ziel, wo man ohne Hürden hinkäme: Das ist falsch, weil die neue Terasse, wichtiges Ziel, incl. der Räume darin barrierefrei gebaut wurde, für anderes (wie Sportschule: 35.000 Übernachtungen/a!) siehe ggfs. „Rom“ ... Und der Weg würde nur um knapp 200 m verkürzt, es blieben noch 100 m zwischen den Bahnen: Nun ist der entfallende Teil aber gerade der mit den 20 m Höhenunterschied, der Mobilitätseingeschränkten die Nutzung der Bahn stark erschwert und für andere unattraktiv macht, dann doch lieber gleich ganz mit dem Auto hoch ...?

Natürlich gäbe es andere Möglichkeiten, die Lücke zu überwinden wie Schrägaufzug, (autonomer) Shuttlebus etc. Alles wurde geprüft, hat aber entscheidende Nachteile: Kapazität, Komfortverlust durch mehrfaches Umsteigen und vor allem Kosten bei Bau und insbes. Betrieb und Unterhalt zweier Systeme statt einem. Ein autonomer Shuttle, wie im Weiherfeld gerade mit Personal getestet, wird noch auf viele Jahre nicht genehmigungsfähig sein, wenn man schon automatisch betriebene Standseilbahnen einzäunen muss wie hier.

Apropos automatisch: Die so gesparten Kosten sind der Hauptgrund, warum zum einen die Betriebszeiten ausgeweitet werden können, was den Betrieb attraktiv macht, und zum anderen die Turmbergbahn in den KVV-Tarif integriert werden kann. Denn das war die Bedingung, um höhere Zuschüsse als Projekt des öffentlichen Nahverkehrs zu bekommen, die die Verlängerung für Karlsruhe erst bezahlbar machen. Diese Integration erhöht die Attraktivität der Bahn weiter, weil sie für ÖV-Nutzer nun ohne Zusatzkosten nutzbar sein wird. Ein anderweitiger Lückenschluss würde das alles aus Kostengründen vereiteln neben anderen Nachteilen.

Gemosert wird auch, weil der automatisierte Betrieb nach deutschem Recht eine ebene Querung verbietet und so die Straße für alle eben unüberquerbar macht: Es entstehen Umwege und auf der Nordseite fallen einige Parkplätze weg. Das hat aber auch Vorteile, denn so wird auch der Ampelumgehungs-schleichverkehr durch das Wohnquartier unterbrochen und Turmbergbahnbesucher parken nicht mehr „oben“ im Wohnviertel, sondern „unten“, wenn sie nicht gleich mit der Bahn kommen, so ist ja die allgemeine Hoffnung. Für Fußgänger und Radfahrer gibt es eine brückenartige Unterführung anstelle der alten Talstation, dafür ist dort ausreichend Platz. Schön für die Portugiesen, dass ihre 2009 in Viseu gebaute Standseilbahn ohne unschönen Zaun mitten auf der Straße fahren darf wie schon in Lissabon seit 130 Jahren, was den anderen Umgang mit dem Thema erklären könnte. Dass die Vorschriften das hier anders fordern, darf ein Anlass sein, diese zu hinterfragen, aber keiner, um gegen die sinnvolle Verlängerung zu sein. Vorschriften



*Fahrweg samt Brücken dringend erneuerungsbedürftig, geradeaus die Wege Richtung Guggelensberg, rechts evtl. eine 2. Zwischenstation? Foto 2017: Heiko Jacobs*

können sich ändern, Zäune sind dann schnell wieder eingerissen.

Kritisiert wird auch, dass höhere Kapazität und längere Betriebszeit mehr Leute – und dies vor allem nachts – auf den Turmberg bringt, der im Landschaftsschutzgebiet liegt. Autofahrer können aber schon heute rund um die Uhr auf den Berg, man muss nur einen Fahrer finden, der nüchtern bleibt. Im Gegenteil bietet eine attraktivere Bahn die Chance, den Autoverkehr zu reglementieren und so auch die Besuchermenge insgesamt.

Schade klingt, dass man den Nutzen als in den ÖV integrierte Bergbahn nicht durch eine Mittelstation erhöht. Systembedingt müssten bei einer Standseilbahn immer beide Wagen gleichzeitig halten. Nur ein Halt in der Mitte läge aber ungünstig. Ein günstiger Halt nahe der heutigen Talstation läge außerhalb der Mitte, der zweite Wagen hielte dann im Nichts, es sei denn, man baut gleich zwei Zwischenhalte, was zeitlich keinen weiteren Nachteil brächte. Ein Halt unterhalb der heutigen Talstation brächte einen zweiten Halt nahe den Feldwegen in die Weinberge, interessant für Wanderer, eventuell aber sogar für einige Guggelensberganwohner, weil der Weg zur Bushaltestelle ähnlich weit ist. Der große Haken ist aber, dass sich die Fahrzeit mehr als verdoppelt und daher die Kapazität drastisch sinkt. Deswegen will man bisher auf Zwischenhalte verzichten.

## Verlängerung der Tramlinie 2

Im Dezember 2020 ging die Verlängerung der Tramlinie 2 von der Lassallestraße nach Knielingen Nord in Betrieb. Dadurch entfällt der Umstieg in den Kleinbus an der Lassallestraße. Desweiteren entfällt dort das Wenden per Wendedreieck. In Knielingen Nord ist eine neue Wendeschleife entstanden. Die neue Endhaltestelle eignet sich auf Grund der überdachten Abstellmöglichkeiten als Umsteigepunkt vom Fahrrad auf die Tramlinie 2. Das Wendedreieck und die ehemalige Haltestelle Lassallestraße sind mittlerweile abgebaut worden. Dadurch ist das in Karlsruhe einzigartige Wendemanöver nun nicht mehr zu beobachten. Als neue Haltestellen (alleamt barrierefrei) sind entstanden: Sudetenstraße, Pionierstraße, Egon-Eiermann-Allee und Knielingen Nord. Somit ist das Karlsruher



Endhaltestelle Knielingen Nord; Foto: Holger Heidt

Liniennetz um 1,6 Kilometer angewachsen. Von Wolfartsweier aus wird Knielingen Nord durch die Tramlinie 2 werktags und samstags im Zehnminutentakt und an Sonn- und Feiertagen im Zwanzigminutentakt bedient.

Holger Heidt

## Nachruf Herbert Jäger

Im Oktober 2020 ist unser langjähriges Mitglied Herbert Jäger im Alter von 84 Jahren plötzlich verstorben. Herbert Jäger war sehr engagiert und mit Leib und Seele mit dem ÖPNV verbunden. Seine Freude am ehrenamtlichen Engagement war ansteckend und motivierend für den gesamten Regionalverband. Als oberste Priorität war für ihn, Vorschläge zu Angebotsverbesserungen der Bahnlinie (Karlsruhe)–Wörth (Rhein)–Germersheim zu erarbeiten. Hierzu entwickelte er ein eigenes Fahrplankonzept, in dem neben dem Schienenverkehr auch der Busverkehr als Zubringerfunktion zur Bahn eine wesentliche Bedeutung hat. Leider war es ihm nicht mehr vergönnt, dass er Ende Oktober die Zusage zu seinem Fahrplankonzept mit der S3 der S-Bahn RheinNeckar und der Stadtbahn S51/S52 ab 12/2023, erleben durfte. Daneben lag ihm die derzeit stillgelegte Bahnlinie von Germersheim nach Landau (Pfalz) sowie der gesamte Schienen- und Busverkehr der Südpfalz mit seiner Zubringerfunktion nach Karlsruhe sehr am Herzen. Herbert Jäger legte immer viel Wert auf möglichst attraktive Reiseverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten und hoher Taktfrequenz. Sein Ziel war es stets,



Herbert Jäger (links) wird mit der Landesehrennadel von Rheinland-Pfalz ausgezeichnet

dem ÖPNV eine größere Bedeutung zukommen zu lassen und vielen Menschen das Bahnfahren näher zu bringen. Als pensionierter Lehrer lagen ihm immer ÖPNV-Verbindungen am Herzen, die für Schüler attraktiv sind. Seine große Fachkenntnis war vom Regionalverband sehr geschätzt. Herbert Jäger hinterlässt eine große Lücke im Regionalverband, da er das Bindeglied für die Anliegen der Südpfalz darstellte. Der Regionalverband dankt Herbert Jäger für seine jahrelange Arbeit und wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Holger Heidt

Leserbrief zum Artikel „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ im u&v 2/20:

## Mit diesem Projekt wird eine Lücke geschlossen!

Darauf habe ich schon immer gewartet, konnte es aber nie richtig griffbereit aufbereiten. Sicher ist, dass ich während meiner gesamten politischen und umweltpolitischen Laufbahn immer den Blick auf die Infrastruktur hatte. Was hat es mich geärgert, wenn in den vergangenen Jahrzehnten, leider bis heute immer noch, die Einfamilienhaussiedlungen entstanden, ohne Rücksicht auf bestehende nutzbare Infrastruktur an anderen Stellen und damit eine beispiellose Zersiedelung unseres Landes bewirkten. Die Infrastruktur öffentlicher Verkehr wurde oft vergessen oder nur eine Alibibuslinie oder Schulbuslinie mit schlechten Fahrplänen eingerichtet. Für meine Mitmenschen war und ist dieser Zustand auch kaum ein Thema. Erst wenn das Thema ÖV-Nutzung angesprochen wird und wurde, kommt die Antwort, dieser sei zu schlecht und deshalb nicht attraktiv genug. Etwas schlechtes Gewissen beim Nutzen des Autos kann da ja gar nicht aufkommen. Auch liegt das Kind bereits im Brunnen.

Dazu passt der veränderte Infrastrukturwandel von Einkaufsmöglichkeiten innerorts hin zum Supermarkt auf der grünen Wiese. Auch dabei stand bei der Verkehrsanbindung immer der Autoverkehr im Mittelpunkt. ÖV-Anbindungen dienten in der Regel als Feigenblatt! Vielleicht hat man ein bisschen gelernt. Erste Ansätze sind sichtbar. Beispiel IKEA in Karlsruhe. Endlich wurde der Eingang direkt in die Straßenflucht gelegt, so dass die Wege für den Fußverkehr und für die Fahrgäste der Straßenbahn kurz sind, also nicht unnötig verlängert wurden, um Parkplätze anzulegen. Vergleicht man jetzt IKEA mit dem XXXLutz-Möbelhaus, früher Mann-Mobilia, aus den 1970er Jahren, so ist dort der Zugang zu Fuß unattraktiv, beschwerlich und unnötig weit, weil sich vor dem Eingang ein riesiger Parkplatz befindet. Diese Art der Bebauung findet sich übrigens bei vielen Supermärkten ob groß oder klein. Der Parkplatz befindet sich direkt vor dem Geschäft, bequem für den Autoverkehr, unbequem für Fußgänger.



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)

Eine große Aufgabe gibt es zu bewältigen. In dieser zersiedelten Umwelt und unter dem permanenten Spardiktat auch nur halbwegs einen guten ÖV anzubieten, wird eine große Herausforderung! Leider ist für jede Bebauung die Stellplatzverordnung gültig, eine Pflicht für eine ÖV-Anbindung gibt es dagegen nicht.

Und es gibt neue Hindernisse: Die Einsicht, dass wir eine Verkehrswende brauchen, wird schon wieder mit dem Versuch, mit der Antriebswende ein Schlupfloch zu finden, boykottiert. Ich habe selbst im Bekanntenkreis folgende Erfahrung gemacht: Auf das Dach des eigenen Hauses wird eine Photovoltaikanlage gebaut und damit der Drittwagen

elektrisch betankt. Wohl gemerkt in einem Zweipersonenhaushalt. Man könnte verrückt werden. Diese Leute, übrigens finanziell gut versorgt, bekommen für das neue E-Auto, für die Photovoltaikanlage und für die Ladestation noch Geld aus dem Staatshaushalt.

Bei der ganzen Diskussion um Klimaschutz und eine bessere Umwelt wird von diesen Menschen vergessen, dass nur mit dem Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ein wesentlicher Beitrag zum Erreichen der gewünschten Ziele geleistet würde.

Da müsste angepackt werden und ich bin froh, dass es dieses Projekt Wohnen und Mobilität gibt. Hoffentlich erfolgreich!

**Gerhard Stolz**

## KONUS-Gästekarte in Karlsruhe einführen

VCD und PRO BAHN haben Anfang März in einer gemeinsamen Pressemitteilung begrüßt, dass Karlsruhe Teil des Naturparks Schwarzwald Mitte/Nord werden soll. Sie sehen es als einen wichtigen Schritt zur Förderung eines umweltverträglichen Tourismus. Diesem Schritt müssen allerdings andere folgen. Beide Verbände appellieren daher an die Stadt Karlsruhe, auch die KONUS-Gästekarte für alle Übernachtungsgäste im Stadtgebiet einzuführen.

Die KONUS-Gästekarte ermöglicht die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in neun Verkehrsverbänden der Ferienregion Schwarzwald. Sie wird von Übernachtungsbetrieben in rund 150 Gemeinden im Schwarzwald an deren Gäste ausgegeben. Übernachtungsgäste aus dem Schwarzwald können schon jetzt alle Busse und Bahnen des Nahverkehrs im gesamten Stadtgebiet Karlsruhe nutzen. Für Besucher der Karlsruher Übernachtungsbetriebe gilt das allerdings bislang nicht. Aus der Sicht beider Verbände wäre die Einführung der KONUS-Gästekarte daher die logische Konsequenz aus dem Beitritt der Stadt zum Naturpark Schwarzwald Mitte/Nord und der Karlsruher Patenschaft für den Nationalpark Schwarzwald. Die Einführung der KONUS-Gästekarte ist auch bereits als Option im Klimaschutzkonzept der Stadt Karlsruhe aus dem Jahr 2020 aufgeführt.

Bislang gibt es in Karlsruhe – neben regulären Fahrkarten – nur die „Karlsruhe Card“, die gelegentlich als Gegenargument gegen das KONUS-Gästeticket angeführt wird. Die „Karlsruhe Card“ ist eine vor allem auf Touristen zugeschnittene 48-Stunden-Karte, die freien Eintritt in den Zoo, die Freibäder und diverse Museen und sonstige Vergünstigungen bietet. Optional ist gegen einen Aufpreis von 6 Euro die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb des Stadtgebiets erhalten. Die „Karlsruhe Card“ hat damit einen völlig anderen Ansatz, ist viel teurer und erreicht auch nur einen geringen Bruchteil an Übernachtungsgästen in Karlsruhe.

Ähnliche Angebote wie die KONUS-Gästekarte gibt es etwa auch im Landkreis Konstanz oder im Landkreis Harz. Gegen einen geringen Aufpreis, den jeder Übernachtungsgast zu zahlen hat, ist die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im gesamten Landkreis frei. Wenn die Landkreise Konstanz und Harz es schaffen, diesen Beitrag auch in allen Gemeinden zu erheben, die keine Kurtaxe haben, weshalb soll das in Karlsruhe nicht möglich sein?

Weitere Informationen im Internet:

[konus-schwarzwald.info](http://konus-schwarzwald.info)  
[presse.karlsruhe.de/db/stadtzeitung/jahr2021/woche09/naturpark\\_schwarzwald\\_mittenord\\_nachhaltige\\_starkung.html](http://presse.karlsruhe.de/db/stadtzeitung/jahr2021/woche09/naturpark_schwarzwald_mittenord_nachhaltige_starkung.html)

# Unten bleiben

Fotos:  
Uwe  
Haack

Radfahren aktiviert Körper und Geist, Radfahren hält fit, schont Klima und Umwelt – Gründe genug also, um im Alltag oft aufs Rad zu steigen. Immer mehr Menschen in Karlsruhe machen dies bereits, der Radverkehrsanteil am Modal Split beträgt hier mehr als 30 %, Tendenz steigend. Radverkehrsfördernde Infrastruktur – von Politik, Ämtern und verschiedenen Verbänden getragen – stützt diesen Trend und hat aktuell beim ADFC-Fahrradklima-Test unter den Großstädten Karlsruhe wieder den ersten Platz beschert. Von der erst kürzlich geschaffenen Fahrrad-Professorinnenstelle an der Hochschule Karlsruhe dürften weitere Impulse für Verbesserungen des Fahrradklimas zu erwarten sein.

Radverkehr findet innerorts immer häufiger zusammen mit dem Autoverkehr auf der Fahrbahn statt, auf markierten Radspuren, auf Schutzstreifen, in Tempo-30-Zonen, auf Straßen mit Tempo 30 und überall dort, wo es erlaubt ist. Hier ist selbstbewusstes Fahren, im Einklang mit dem Paragraphen 1 der StVO, angesagt. Außerdem gibt es, verteilt im Stadtgebiet, Fahrradstraßen mit bevorrechtigter Nutzung des Radverkehrs – Aufstellflächen an Verkehrskreuzungen sorgen für Sichtbarkeit. Wo immer möglich und erlaubt sollte zur eigenen Sicherheit die Fahrbahn benutzt werden. Das wirkt sich auch regulierend auf die Geschwindigkeit des Autoverkehrs aus, was einer zivilisierteren Geschwindigkeitskultur zuträglich ist.

Radfahrende haben Einfluss, viele viel Einfluss. Sie können den Autoverkehr entschleunigen und damit das Unfallrisiko senken. Dennoch gibt es immer noch Menschen auf Fahrrädern, die meinen, dass der Autoverkehr nicht beeinträchtigt werden dürfe, der Fußverkehr jedoch schon, und kurven, wie selbstverständlich Platz fordernd, auf Gehwegen herum. Andererseits kursiert auch unter Autofahrern die Ansicht, dass Radverkehr auf „ihren“ Straßen nichts zu suchen hat. Das führt zu Verärgerung, Stress und Frust. Üben wir also Gelassenheit im Umgang mit der StVO. Gehwege sind für den Fußverkehr, die Fahrbahnen für Räder und Autos. Der VCD-Kreisverband hat dazu ein Faltblatt entworfen, das im Umwelt-



Langstrecken-Gehwegradler neben Tempo-30-Straße



Weinbrennerstraße: Früher Radweg, heute Fahrbahnzentrum ausliegt.

Der VCD steht für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 innerorts, zu begründende Ausnahmen und Rücksicht auf die Belange des ÖPNV eingeschlossen.

Und es mangelt in unserer Fahrradstadt an echten Fahrradstraßen, autofrei und länger als nur 200 Meter wie die bislang einzige am Friedrichsplatz.

Uwe Haack

## die Lösung

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

# Und wieder neuer Elektroschrott

Dass Elektrogeräte irgendwann so veralten, dass sie niemand mehr nutzen kann oder will, und sie dann zu Elektroschrott werden, das ist der Lauf der modernen Zeit. Niemand nutzt heute noch Wählscheiben-Telefone oder elektrische Schreibmaschinen. Aber wenn in diesem Jahr eine ganze Generation von Smartphones zu Elektroschrott wird, die kaum älter ist als 5 Jahre, dann stimmt dies doch bedenklich. Dies geschieht nämlich jetzt, weil eine entscheidende Netzumstellung bevorsteht, nämlich die Abschaltung der 3G Mobilfunknetze.

Zur Erläuterung der Problematik seien hier noch einmal die verschiedenen Stufen der Mobilfunknetze zusammengestellt. Sie werden üblicherweise mit einer Ziffer und dem Buchstaben „G“ bezeichnet, wobei das „G“ für „Generation“ steht, also beispielsweise 2G, 3G, 4G. Daneben gibt es noch alternative Bezeichnungen mit englischen Abkürzungen.

Das 2G Netz, je nach Geschwindigkeit auch GPRS oder EDGE genannt, wird auf Smartphones üblicherweise als „E“ angezeigt. Smartphone-Nutzer hassen dieses „E“, weil dann nur Telefonieren und Verschicken von SMS möglich ist, aber kein Internetzugang. Das 2G Netz wird auch zukünftig erhalten bleiben als ein Mindestangebot im Mobilfunk.

Das 3G Netz, je nach Geschwindigkeit auch UMTS, HSDPA oder HSDPA+ genannt, wird auf Smartphones als „3G“ oder „H“ oder „H+“ angezeigt. Es ermöglicht den Zugang ins Internet. Für Smartphones, die bis etwa 2015 hergestellt wurden, ist das 3G Netz die einzige Möglichkeit für den Zugang ins Internet, da sie 4G noch nicht unterstützen.

Das 4G Netz, auch LTE genannt, wird auf Smartphones als „4G“ oder „LTE“ angezeigt. Mit diesem Netz kann man wie mit dem 3G Netz ins Internet, aber deutlich schneller. Smartphones ab etwa dem Baujahr 2015 unterstützen das 4G Netz.

Solange alle diese Netze parallel angeboten werden, suchen sich die Mobilfunkgeräte selbst ein passendes Netz und man hat keine Probleme. Das wird sich jetzt ändern: Die Mo-

bilfunkanbieter wollen zugleich mit dem weiteren Ausbau des 4G Netzes das 3G Netz komplett abschalten. Bei der Telekom und bei Vodafone soll dies bis Ende Juni 2021 geschehen, Telefónica hat dies für Ende 2021 angekündigt. Das hat zur Folge, dass alle bis etwa 2015 hergestellten Smartphones und Tablet-PCs, die noch kein 4G können, den Zugang ins Internet verlieren. Man kann mit diesen Geräten dann zwar noch telefonieren, SMS und Text-E-mails verschicken (über 2G), und über WLAN Zugangspunkte ins Internet, aber der eigentliche Sinn eines Smartphones, der mobile Internetzugang, geht verloren. Die Geräte werden zu technisch hochwertigem Elektroschrott und müssen entsorgt werden. Eine weitere Runde im Zyklus „produzieren – kurze Zeit nutzen – wegschmeißen“, die den Autor sorgenvoll stimmt.

Abgegeben werden können ausgediente Smartphones bei Elektrohändlern und auch im Umweltzentrum, wo der NABU für die abgegebenen Geräte noch eine kleine Unterstützung für ein Naturschutzprojekt erhält.

Wolfgang Melchert



*Diese nur wenige Jahre alten Smartphones kommen bald nicht mehr ins Internet, werden zu Elektroschrott.*



*Tastendandys haben mit der Abschaltung von 3G kein Problem, denn sie begnügen sich mit 2G und erlauben sowieso kein Internet.*  
Fotos: Wolfgang Melchert



# TERMINE

**Umweltzentrum  
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post   
DIALOGPOST

**76133 Karlsruhe, geöffnet:**

**Di. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

**Mi. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

**Do. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

## Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

**Montag: BUZO-AG Verkehr**

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

**Dienstag: VCD-Monatstreffen \*)**

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:  
4.5., 1.6., **MV 8.6.?**, 6.7., 3.8., 7.9., 5.10., 2.11., 7.12.

**VCD-Stammtisch**

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

**Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN \*)**

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

**28.5., 25.6., 30.7., 27.8., 24.9., 29.10., 26.11., ...**

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

**Öffnungszeiten/Termine unter Corona-Vorbe-  
halt, \*) ggfs. online! Besser vorher Anruf/Mail**

**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 unvorhersagbaren  
Corona-Lage teils nur vage Andeutungen,  
was an Terminen geplant sein könnte ...**

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

**8./9. Mai Online Workshops zur Selbsther-  
stellung von umweltfreundlicher Natur-  
kosmetik**, jeweils 10–12 Uhr. Anmeldung  
und mehr Infos unter <https://t1p.de/z0a2>

**Reparaturcafé**, Reparieren statt Wegwerfen  
und Ressourcen schonen. Hilfe zur Selbsthilfe,  
Austausch in gemütlicher Runde, Anmeldung,  
Terminlage → [reparaturcafe-karlsruhe.de](http://reparaturcafe-karlsruhe.de) s.a.:

**20. Mai Online-Reparaturcafé**  
19–21 Uhr Videokonferenz mit Beratung und  
Tipps zur eigenständigen Reparatur:  
[reparatur-initiativen.de/online-reparaturcafe](http://reparatur-initiativen.de/online-reparaturcafe)

**8. Juni Wasserbildung im Gepäck**  
Neue bundesweite Fortbildungsreihe zum  
Thema Leitungswasser mit einem Präsenz-  
Seminar im Zukunftsraum, Rintheimer Str. 46,  
14:30–18:30 Uhr. Anmeldung und weitere  
Infos unter [atiptap.org/bildung/fortbildung/](http://atiptap.org/bildung/fortbildung/)

**8. Juni ??? VCD-Mitgliederversammlung**

**24. Juni ?? BUZO-Mitgliederversammlung**

**9. September ?**

**PRO-BAHN-Mitgliederversammlung**  
Wunschtermine, separate Einladung beachten

**Vsl. 26. September Bundestagswahl**

# kais-pizza.de

Lieferservice  
mit dem Rad



Brücken-  
Restaurant



am Kronenplatz

[www.kais-pizza.de](http://www.kais-pizza.de)

Tel: 0721-37 37 34