

Rad- und Fußentscheid Eine Brücke reicht Urlaubswende Ins Elsass





IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

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

Inhalt:

Vorwort..... 3

Fall der Platanen..... 3

Leserbrief „Ehrlichkeit“ 4

Bürgerenergie-Genossenschaft gegründet..... 5

Naturtreff Grötzingen..... 5

Die Zukunft des Hofguts Schleinkofer..... 6

Neues aus BUZO und Umweltzentrum..... 8

GRAPPA* Monitor – Winterdürre – Neue Begriffe auf dem Weg zur Dauerschlagzeile?..... 9

Buslinie verbindet Mittelbaden und Elsass..... 10

Tag der offenen Tür bei Infobest Pamina..... 12

SEV contra SUV..... 13

Wo bleibt die Urlaubswende?..... 14

Eine reicht 17

Geht es dem letzten Stück Stadtautobahn an den Kragen?..... 19

Fuß- und Radentscheid:
Schwung für die Mobilitätswende..... 21

Parkende Wohnmobile, Kleintransporter, 22

Diverse kurze Verkehrs-News..... 23

Termine **incl. Mitgliedervers. VCD u. BUZO**. 24

Fotos & Grafiken:

Christian Büttner, Mari Däschner, F&R, Heiko Jacobs, Michael Reichert, Birgit Rüdinger, Gerhard Stolz

Titelbild: Blick vom Durlacher Turmberg. Wir brauchen mehr ÖV, Fuß- u. Radverkehr, mehr Grün + Natur und weniger Auto u. CO₂ In den Artikeln verraten wir, wie es ginge!

Foto: 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 ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 1.500, 100% Recyclingpapier 100 g/m², Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs

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

Liebe Leserinnen und Leser

20 Jahre u&v als gemeinsame Zeitschrift von BUZO, PRO BAHN und VCD liegen hinter uns, 20 Jahre, in denen wir versucht haben, zu informieren und zu Diskussionen und zum Nachdenken anzuregen. Manchmal gelingt es auch, so mit einem Artikel in der letzten Ausgabe, der nun wegen einiger Aspekte darin zu einem Leserbrief (nächste Seite) und zu einem Artikel über die ausbleibende Urlaubswende führte (S. 14).

Im Artikel im u&v 2/22 ging es auch darum, was der Einzelne tun kann oder sollte oder auch nicht. Vieles hat man nicht direkt in der Hand, da wäre die Politik gefragt, die Rahmenbedingungen schaffen muss, damit der Einzelne bald klimaneutral leben kann, heute wäre das noch praktisch unmöglich. Nach Beginn des Ukraineskrieges haben viele gehofft, dass es nun mit der Energiewende voran geht. Aber Antrieb ist da bei Vielen wohl nur der Preis, nicht die Überzeugung. Und wenn es um Details geht,

trennt sich schnell die Spreu vom Weizen und man sieht Kräfte arbeiten, die u. a. immer noch an Landschaftsversiegelung und herkömmlicher Auto-Mobilität (und die am liebsten mit E-Fuels auf neuen Autobahnen) festhalten wollen. Der stetige Kampf gegen dieses Beharrungsvermögen ist Thema einiger Artikel, aber auch der Einsatz für Alternativen, wie Bürgerenergie, neue Buslinien und dem Fuß- und Radentscheid.

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

Ein Mitstreiter, der Friedens- und Umweltaktivist **Dr. Dirk-Michael Harmsen**, kann nicht mehr mitkämpfen, er ist 88-jährig am 4. Februar 2023 gestorben. Der Atomphysiker engagierte sich für Frieden, Gerechtigkeit, Umwelt und Naturschutz, vor allem im Umfeld der Evangelischen Kirche, aber auch in einigen Umweltverbänden wie Hardtwaldfreunde, Anti-Atom Karlsruhe und Klimabündnis. Wir danken ihm für seine klugen und beharrlichen Beiträge.

Fall der Platanen

Nachdem die U-Strab nun fertig und die Kaiserstraße (leider) straßenbahnfrei ist, steht deren Umgestaltung an, komplett, nicht nur die ehemaligen Baugruben. Sie ist auch merklich in die Jahre gekommen, vor allem auch die Infrastruktur im Boden samt Abwasserkanal. Man kann durchaus nachvollziehen, dass diese Arbeiten ohne Bäume technisch viel einfacher und kostengünstiger umzusetzen sind, und man kurz vor Startschuss die Pläne ungern noch mal ändert mit allen Folgen für Ausschreibungen. Auch ist der Wuchs der Platanen nicht optimal, und es ist nicht klar, wie gut und lange sie Bauarbeiten und teilweise Pilzkrankungen überleben, die auch zu mehr Pflegeaufwand führen. Aber andererseits wurde in den Jahren nach Planerstellung der Klimanotstand ausgerufen und der Wert von Bäumen gerade in stark versiegelten und daher überhitzten Innenstadtlagen wurde erkannt. Warum versucht man dann nicht wenigstens, möglichst viele Pla-



Platane in der Kaiserstraße; Foto: Heiko Jacobs

tanen zu erhalten zumindest für die Übergangszeit, bis neue Bäume eine brauchbare Größe erreicht haben? Ich halte die Platanen für einen wesentlichen Faktor der sommerlichen Aufenthaltsqualität, Sonnensegel können kein adäquater Ersatz sein. Wenn man dann noch die Präsentation für den Gemeinderat sieht mit völlig übertrieben skizzierter angeblicher Wurzelausbreitung und vor allem einem Bild, dass die sicher nötige bessere Entwässerung anhand einer Riesenpfütze im Haltestellenbereich zeigt, was aber an dortigen baulichen Fehlern und nicht an den Platanen liegt, erzeugt das noch mehr Kopfschütteln ... Wenigstens wurden mehr Bäume und Baumarten beschlossen. **Heiko Jacobs**

Leserbrief „Ehrlichkeit“

... zum Artikel „Ressourcen schonen!“ auf Seite 3–5 im umwelt&verkehr 2/22

Sehr gewundert habe ich mich über den Satz „Zu ehrlich gehört, dass jeder bei seinem umweltfreundlichen Verhalten eine eigene Auswahl trifft.“ in Verbindung mit der nachfolgenden Aufzählung von vermeidbaren Emissionen (zu große Wohnung, Urlaubsflüge, vermeidbare Autofahrten).

Ehrlich wäre es in meinen Augen, klar zu kommunizieren, dass jegliche vermeidbaren Emissionen sofort vermieden werden müssen – es gibt keinen Spielraum mehr für eine „eigene Auswahl“: Die Klimazerstörung ist inzwischen so weit fortgeschritten, dass die Wissenschaftler keinen glaubhaften Pfad mehr sehen, auf dem die schicksalsentscheidende 1,5 °C-Grenze noch eingehalten würde.^[EGR] Ehrlich wäre, sich einzugestehen, dass die bisherigen Appelle keine ausreichende Wirkung gehabt haben, so dass nun schnelle und strenge gesetzliche Regelungen zur Limitierung der Emissionen pro Kopf getroffen werden müssen.^[PAN] Ehrlich wäre, sich bewusst zu machen, dass jede nicht ergriffene Möglichkeit zur Reduktion klimarelevanter Emissionen alle nachfolgenden Generationen um ein Vielfaches mehr belasten werden.

Gut fand ich die Feststellung am Ende des vorletzten Absatzes, dass niemandem mehr Ressourcen zustehen sollen als anderen. Darauf können wir uns einigen: Alle Menschen, auch zukünftige Generationen, sollen in gleichem Umfang an den Schätzen der Natur teilhaben können.

Pro Kopf und Jahr macht dies bis 2050 noch eine klimaverträgliche Emissionsmenge von 1,5 Tonnen CO₂-Äquivalente aus.^[AF]

Der Pro-Kopf-Anteil an den öffentlichen Emissionen beträgt in Deutschland 0,84 Tonnen, bleiben also noch 0,66 Tonnen zur freien Gestaltung.^[UBA1] Davon kann sich eine 45-jährige und 48 kg schwe-

re Frau vegan und ausschließlich regional ernähren.^[UBA2]

Wohnen, Strom, Heizen, Duschen, Kleidung, Mobilität und sonstiger Konsum haben zu entfallen, soweit diese Leistungen noch nicht komplett nachhaltig erbracht werden können. Diese Kalkulation gilt rückwirkend ab 2018 und erstreckt sich bis 2050. Wer seither mehr als die noch verträglichen 1,5 Tonnen pro Jahr emittiert hat, muss sich in Zukunft entsprechend stärker einschränken.

Quellen:

^[EGR] www.unep.org/resources/emissions-gap-report-2022

^[PAN] daserste.ndr.de/panorama/archiv/2023/Das-Klima-und-die-Reichen,klimareiche100.html

^[AF] www.atmosfair.de/de/kompensieren/wunschmenge/
S. Erläuterung (i) zum Vergleichsbalken „Klimaverträgliches Jahresbudget eines Menschen“.

^[UBA1] uba.co2-rechner.de/de_DE/start#panel-calc

^[UBA2] uba.co2-rechner.de/de_DE/food#panel-calc

Freundliche Grüße, Markus Müller



Zum Artikel rechts: Beim Klimatag Grötzingen 2022 haben wir mit einem Bodenbanner demonstriert, wie viel Platz Parkplätze verbrauchen und wie man ihn alternativ nutzen könnte, s. a. Artikel Wohnmobilparken

Bürgerenergie-Genossenschaft gegründet

Was macht eine Bürgerenergie-Genossenschaft?

Bürgerenergie-Genossenschaften investieren in Anlagen zur Erzeugung und Bereitstellung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien. Die **BEnKA eG i. G.** schließt hier an und hat sich zum Ziel gesetzt, die Energiewende in und um Karlsruhe voranzubringen – zuerst durch Photovoltaik, später soll das Portfolio erweitert werden.

Wie kann ich mich beteiligen?

Ab einem Genossenschaftsanteil von 100 Euro können Bürgerinnen und Bürger Mitglied der BEnKA – BürgerEnergie Karlsruhe

eG i. G. werden und persönlich in den Ausbau erneuerbarer Energien in Karlsruhe und der Region investieren.

Was geschieht mit dem investierten Geld?

Die Genossenschaft investiert in den Ausbau erneuerbarer Energien und übernimmt Projektierung, Bau und Betreuung der Anlagen. Die BEnKA i. G. erwirtschaftet Gewinne aus dem Stromverkauf und strebt an, diese Gewinne als jährliche Dividende von 2–4% an ihre Mitglieder auszuzahlen. Die Gewinne und Anlagen bleiben in Bürgerhand. Bei einer Kündigung wird das investierte Geld zurückgezahlt. Mehr Informationen gibt unsere Webseite ben-karlsruhe.de

Naturtreff Grötzingen

Es ist nicht etwa ein kleines Dorf in Gallien, sondern ein Stadtteil von Karlsruhe, der zuletzt durch viele durchaus bemerkenswerte Aktivitäten im Umwelt- und Naturschutz aufgefallen ist. Besonders durch den Naturtreff Grötzingen, der 2016 aus einer Gruppe für Amphibienschutz hervorgegangen und heute in vielfältiger Weise aktiv ist: Neben dem Amphibienschutz werden Streuobstwiesen gepflegt, die Entwicklung des Pflanzenbestandes in Schutzgebieten im Hinblick auf schwindende Biodiversität und Klimawandel beobachtet, Kinder an den Naturschutz herangeführt, Klimaschutz vorangetrieben und über Anlage und Betrieb von Solaranlagen informiert.

Der Naturtreff organisiert zahlreiche öffentliche Veranstaltungen um über die Konsequenzen unseres Handelns aufzuklären. Es werden aber nicht nur Vorträge gehalten, sondern auch praktische Hinweise für Naturschutz im eigenen Umfeld gegeben. So wurde im Sommer 2021 gemeinsam mit dem örtlichen Obst- und Gartenbauverein über die Pflege von Streuobst-Wiesen und -Bäumen informiert, mit Kindern Nistkästen gebaut und vieles mehr.

Wie schon im Mai 2022 wird es auch dieses



Klimatag 2022 in Grötzingen; Fotos: Heiko Jacobs

Jahr wieder den Grötzingen Klimatag am 13.5. geben. Mit vielen Infoständen und Aktivitäten werden Möglichkeiten des praktischen Klimaschutzes vorgestellt. BUZO und VCD sind ebenfalls mit einem Stand dabei.

Auch sonst unterstützt die BUZO die Aktivitäten in Grötzingen und steht in einem guten Austausch mit dem Naturtreff.

Wer sich informieren und vielleicht Kontakt mit dem Naturtreff aufnehmen möchte, geht am besten auf die Homepage des Naturtreffs unter naturtreff-groetzingen.de

Johannes Meister

Gastbeitrag der AG Schleinkofer: Erhalt von landwirtschaftlichen Flächen in Karlsruhe – Die Zukunft des Hofguts Schleinkofer

Der Biolandhof Schleinkofer ist einer der Aussiedlerhöfe in Rüppurr und mit seinem Hofladen ein beliebtes Einkaufsziel. Hier gibt es Rohmilch, selbst hergestellten Käse, Fleisch aus eigener Tierhaltung, selbst gebackenes Brot, Getreideprodukte, Eier, Gemüse und vieles mehr. Der Betrieb hat etwa 90 Rinder und ist damit der einzige Bio-Milchvieh-Betrieb in Karlsruhe. Vor 7 Jahren stellte Susanne Schleinkofer ihren Betrieb mit rund 80 ha auf ökologische Landwirtschaft um, darunter auch fünf Hektar Pachtland im Besitz der Stadt Karlsruhe. Diese Fläche wurde der Sportgemeinschaft Rüppurr als Ausgleich für innerorts aufgegebene Fußballplätze versprochen. Der Verlust dieser Ackerfläche bedroht jedoch die Wirtschaftlichkeit und damit die Zukunft des Biohofs. Da auf der Fläche Grünfutter für Rinder produziert wird, müsste deren Anzahl reduziert werden. Ob eine Käseproduktion dann noch möglich wäre, ist ungewiss.

Geht es nach dem Aktionsplan „Bio aus Baden-Württemberg“ sollen 30 bis 40 Prozent der landwirtschaftlichen Flächen Baden-Württembergs bis 2030 nach den Regeln des ökologischen Landbaus bewirtschaftet werden. Auch Karlsruhe bekennt sich mit dem Titel Biostadt dazu und möchte laut Gemeinderatsbeschluss von 2017 Ökolandbau und Biolebensmittel fördern. Offensichtlich verfolgt man in diesem Fall aber das genaue Gegenteil des Aktionsplans und behindert mit der Kündigung die wirtschaftliche Entwicklung des Biolandhofs. Tatsächlich kämpfen Bio-Betriebe ebenso wie konventionelle Landwirte um jeden Hektar Land. Das Gebot der Stunde sollte sein, ökologisch bewirtschaftete Flächen auszuweiten und nicht zu reduzieren!

Anfang 2022 veröffentlichte das Stadtplanungsamt die konkreten Baupläne für die Sportplätze. Daraus ging hervor, dass nicht nur die beiden Fußballplätze der ehemali-



Kälber und Hofladen des Hofguts; Fotos: Birgit Rüdinger



gen Alemannia durch ein Kunstrasenfeld auf der Bio-Wiese ersetzt werden sollen, sondern darüber hinaus 2 Tennisplätze, ein Boulefeld und ein Vereinsgebäude gebaut werden. Offene Fragen bezüglich der Zufahrtswege, des Bahnübergangs und des Lärms durch die direkt angrenzende vielbefahrene Bahnstrecke wurden in dem Planungsentwurf ausgeklammert. Im Rahmen des „frühzeitigen“ Bürgerbeteiligungsverfahrens, das am 4. Februar 2022 endete, gingen eine Vielzahl von Stellungnahmen ein, die aktuell noch durch das Stadtplanungsamt ausgewertet werden. Einer der zentralen Punkte ist hierbei die bisher fehlende Bedarfsplanung. Werden diese Sportflächen wirklich benötigt, wenn man berücksichtigt, dass es in Rüppurr/Weierfeld bereits sehr viele Fußball- und Tennisplätze gibt? Könnte vielleicht ein Sportplatz-Sharing angedacht werden, so dass die Sportplätze mit besserer Verkehrsanbindung

effektiver genutzt werden? Wie attraktiv ist ein Boulefeld auf der grünen Wiese weitab vom Stadtzentrum?

Die Wiese, die für die geplante Bebauung Brunnenstückweg vorgesehen ist, befindet sich in einem Landschaftsschutzgebiet, das angrenzende Waldstück ist FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat), das in der EU den höchsten Schutzstatus hat. Der Bau und die spätere Nutzung des Sportgeländes mit seiner Verkehrsanbindung stellt einen großen Eingriff dar und sollte in seinen Auswirkungen auf die FFH-Erhaltungsziele untersucht werden. Deshalb müsste dieser ebenfalls in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen werden, was bisher nicht der Fall ist. Zu berücksichtigen ist auch, wie sich der geplante Kunstrasen und der damit verbundene Eintrag von Mikroplastik auf die umgebenden Ackerflächen auswirken wird. Insgesamt fordern deshalb auch die Umweltverbände BUND, LNV und NABU eine verträgliche Lösung für Landwirtschaft und Natur sowie eine Nachbesserung der Umweltverträglichkeitsprüfung:

karlsruhe.bund.net/service/meldungen/detail/news/pressemitteilung-zu-vereinsfusion-und-sportstaettenverlagerung-in-rueppurr/

Der Ausbau der Sportanlage am Brunnenstückweg in Rüppurr ist insgesamt umstritten, was unter anderem Leserbriefe in den BNN zeigen. Eine Unterschriftenaktion gegen den Sportplatzneubau unterstützen 3500 Bürger und Bürgerinnen mit Unterschriften und weitere 1647 online. Das Bauprojekt wird vor allem aus ökologischen Gründen kritisiert. Die Grünfläche wurde jahrelang nach dem Prinzip einer regenerativen und aufbauenden Bearbeitung verbessert. Dadurch entstand ein intensives Bodenleben und ein Lebensraum für Insekten. Die Verantwortlichen in der Stadtverwaltung sollten stolz sein auf diese vorbildliche Art der Lebensmittelproduktion. Den vollmundigen Bekenntnissen zu Naturschutz und Umweltschutz sollten nun auch Taten folgen, gerade weil sich die Wiese in städtischem Besitz befindet.



Im Dreieck zwischen Wald und alter Sportanlage rechts des Weges, der Bahnstrecke und den Kleingärten liegt die strittige Fläche, die ursprünglich ganz, nun immer noch gut zur Hälfte bebaut werden soll, das Reststück hat aber auch Nachteile, siehe links; Foto: Heiko Jacobs

Um die Entscheider mit der Situation vor Ort vertraut zu machen und zum gemeinsamen Austausch gab es am 11.3.2022 ein offenes Treffen auf dem Hofgut Schleinkofer. Unter anderem nahmen Baubürgermeister Daniel Fluhrer, Landtagsabgeordneter Alexander Salomon (Die Grünen) sowie die Gemeinderätin Renate Rastätter (Die Grünen) daran teil. Außerdem waren VertreterInnen des Bioland-Verbandes und der Arbeitsgemeinschaft bäuerlicher Landwirtschaft e.V. sowie viele KundInnen, Landwirtschaftskollegen und UnterstützerInnen des Hofguts vertreten. Als allgemeines Fazit wurde ein Runder Tisch für sinnvoll befunden, um eine einvernehmliche Lösung für alle zu finden. Leider gibt es bisher keine Hinweise, dass dieser Vorschlag seitens der Stadtverwaltung aufgegriffen wird. Vom Gemeinderat gibt es bislang keinen Beschluss zum Sportplatzneubau, allerdings wurden bereits erhebliche finanzielle Mittel für die Planung genehmigt. Sollen auf diese Weise Fakten geschaffen werden? Letztlich bleibt nur zu hoffen, dass die wertvolle Fläche erhalten wird. Neben den ökologischen Vorteilen wäre das ein Signal, dass Karlsruhe sich tatsächlich in Richtung einer echten Bio-stadt entwickelt.

Birgit Rüdinger

Neues aus BUZO und Umweltzentrum

Wir freuen uns sehr, dass nach den Einschränkungen durch Corona wieder Veranstaltungen im Umweltzentrum stattfinden. So war z. B. am 1. März ein Infoabend der Initiative **Wärmewende** Karlsruhe sehr gut besucht. Angesichts des sich weiter verschärfenden Klimawandels und unserer bestehenden Abhängigkeiten von fossilen Energien wird deutlich, wie dringend auch eine Wärmewende ist. Auch wenn es die eine Lösung leider nicht gibt, ist es sehr wichtig, dass sofort sinnvolle Maßnahmen beginnen, und wir auf allen Ebenen die Energiewende voranbringen. Informationen zu der Initiative gibt es unter klimawende.org/waermewende-karlsruhe

Um über die verschiedenen Veranstaltungen im Umweltzentrum und anderswo auf dem Laufenden zu bleiben, lohnt sich ein regelmäßiger Besuch auf unserer Internetseite buzo-ka.de/termine. Außerdem gibt es für unsere Mitglieder hin und wieder Terminhinweise per E-Mail, über die sich auch Nichtmitglieder informieren lassen können. Wer dafür gerne in den Mailverteiler aufgenommen werden möchte, schreibt eine kurze Mail an mail@buzo-ka.de. Für passende Veranstaltungen **vermieten** wir den Raum im Umweltzentrum auf Anfrage. Unsere eigenen Arbeitsgruppen können das Umweltzentrum sowieso unentgeltlich nutzen. Bald sorgen wir durch eine kleine Umbaumaßnahme für eine verbesserte Lüftungssituation.

Seit Februar gibt es neue Mitnutzer des Umweltzentrums. Der **Schwarzwaldverein**, Ortsgruppe Karlsruhe, hat seitdem seine Geschäftsstelle hier, siehe auch Webseite schwarzwaldverein-karlsruhe.de. Der Verein **Lastenkarle** lastenkarle.de hat seine Präsenz bei uns erweitert. Wir begrüßen beide Vereine und freuen uns auf eine gute und bereichernde Zusammenarbeit.

Wir suchen Ehrenamtliche, die bei Bedarf die **Bürozeit** für die BUZO vertretungsweise übernehmen. Das Umweltzentrum ist

Dienstag bis Donnerstag von 9–13 Uhr geöffnet. Korken, Handys und Anderes zur Weiterverwendung bringen, Laubsäcke kaufen oder sich über Umweltthemen austauschen und beraten lassen: Das Umweltzentrum wird von Vielen als Anlaufstelle geschätzt. Dann ist es schade, wenn in Ausnahmefällen die Tür verschlossen bleibt, weil wir keine Vertretung haben. Wer vielleicht Zeit und Lust hat, bei Bedarf den Ladendienst zu übernehmen, kann sich gerne melden! Übrigens kann man dabei dank Internetverbindung in ruhigen Zeiten ganz gut auch eigene Dinge erledigen. Wir freuen uns auf eure Rückmeldungen.

Dokumente aus über **50 Jahren BUZO** sind jetzt im Stadtarchiv zu finden. Nach unserer Jubiläumsausstellung haben wir die Schätze nicht wieder in den Keller zurück geräumt, sondern dem Stadtarchiv übergeben. Die Archivarinnen dort haben Vieles für archivwürdig befunden und in die Sammlungen aufgenommen. Wir sind sehr froh, dass die Akten, Fotos und Plakate jetzt für zukünftige Generationen in sicheren und guten Händen sind. Das Stadtarchiv hat für uns ein sehr schönes Findbuch erstellt, das Interessierte im Umweltzentrum gerne einsehen können.

Anzeigen in u&v

Hier noch ein Hinweis in eigener Sache: Leider haben wir unsere früheren Anzeigenkunden Café Pan (das Café gibt es nicht mehr) und Kais Pizza verloren. Wir danken beiden für ihre langjährige Unterstützung. So sind nun wieder Anzeigenplätze frei. Wer selbst inserieren möchte oder einen Tipp für uns hat, wen wir ansprechen können, bitte meldet euch. Die u&v wird den Mitgliedern der drei Vereine zugesandt, das sind über 900 Haushalte, und der Rest der aktuell 1500-starken Auflage wird an vielen Orten in Karlsruhe ausgelegt. Auch unser Online-Format lädt zur Lektüre ein. **Ute Rieger** und **Mari Däschner**

GRAPPA* Monitor – Winterdürre – Neue Begriffe auf dem Weg zur Dauerschlagzeile?

Weisheiten: Aus Erfahrung soll man klug werden, von den Alten kann man lernen und was gestern funktioniert hat, wird auch morgen gehen! Und was ist, wenn alles längst anders ist als gedacht? Dann ist Krise, auch wenn es niemand wissen will.

Beispiel: Winterdürre hat *Perpignan* fest im Griff. Das ist Frankreich, Department 66, Pyrénées Orientales, also Mittelmeeranrainer. Die Niederschlagsmengen sind über die Jahre konstant rückläufig, auch im Winter 2022/2023 um die 40 % von den Erwartungswerten. Die Grundwasserspiegel sinken. Die Behörden erlassen Verbote zur Wassernutzung.

Verwirrung: Das Sturmtief *Juliette* bringt Ende Februar in nur 350 km Entfernung auf *Mallorca* für einige Tage über 100 cm Schnee und danach massive Regenfälle. Regen auch in *Catalunya (Barcelona)* und im Baskenland auf der anderen Seite der Pyrenäen. Die Pyrenäen machen den Unterschied. Trotzdem ist auch *Mallorca* nicht übersorgt mit Wasser! Wetter ist also für Täuschungen wie gemacht. Weil unsere Wahrnehmung keine Statistikplatte hat. Und Wahrnehmung ist eben nicht Wissen.

Betroffenheit: Alles schön und gut, aber weit weg. Eine Gewissheit, mit der das Leben ruhiger wird. Aber eine komplette Täuschung, auch für die Einzugsregionen am Rhein! Nicht nur, dass die Schneekanonen in den Alpen und die nackten Hänge daneben nichts weiter als ein anderes Bild von Winterdürre sind, auch in den Vogesen, im Schwarzwald und an der oberen Mosel richtet sich die Winterdürre als Dauerphänomen ein. Und für die östlichen Gebiete und Polen kann man die Schlagzeilen einfach unverändert weiter benutzen. Nur die Regenlöcher an Nordsee und Ostsee um Dänemark herum, die funktionieren weiter gut.

Klimakultur: Statt Wetter kommt Klima. Denn die Bauernregeln verlassen sich auf falsche Gewissheiten aus den letzten 500 Jahren. Alternativen sind im Anmarsch, auch bei den cleveren Land- und Forst-Wirten bei *Perpignan (Roussillon* Agroforst etc.). Das wird aber erst im Kulturkampf der Schlagzeilen-Aufmerksamkeits-Ökonomie der Metropolen sichtbar werden, wenn Katastrophen in Landbau und Nahrungsmittelproduktion nicht abgewendet werden können. Generationenfragen und Klima: zunächst einmal Luxus, die meisten 70+ fühlen sich nicht angesprochen.

Kommunikationskulturen: Der Wetterbericht ist wichtig, weil die Wäsche rein muss. Der Wetterbericht hat eine Sendedauer von „2:30“ und eine mittlere Lebensdauer von 72 Stunden. Winterdürre dagegen geht über Jahre, braucht Daten, viele Daten, Klimadaten. Die haben kein journalistisches Format, wenig Unterhaltungswert und kommen deshalb auch nicht in den Nachrichten. Das ist für die Zukunftsbewältigung ein akuter Mangel, sozusagen eine gravierende Erkenntnisdürre. Das Gegenmittel ist aber eigentlich auch schon erfunden: die potentielle Klimadatenmaschine Smartphone ist fast überall präsent, die Zeitgenossen laufen ihr sogar auf dem Zebrastreifen hinterher. Aber das ist ein anderes Thema. Fakt bleibt: ob einer Region das Trinkwasser ausgeht, ist von vitaler Bedeutung und höchster politischer Relevanz. Jede Kultur ist in Auflösung begriffen, wenn das Wasser geht. Winterdürre heißt genau das, das Wasser geht!

@kioxx2022 / Dietmar Haake

*GRAPPA ist eine Generationen.Kultur.Aufklärungs.Initiative in EigenRegie grappamail@posteo.de

Buslinie verbindet Mittelbaden und Elsass

Buslinie verbindet endlich den mittelbadischen Raum mit dem Elsass: Linie 231 soll Menschen aus beiden Ländern zusammenbringen

Am 12. Dezember 2022 wurde zwischen Rastatt und dem elsässischen Soufflenheim eine Montag bis Freitag stündlich und an Samstagen und Sonntagen zweistündlich verkehrende Buslinie eingerichtet. Diese Linie wird, so der Landrat des Landkreises Rastatt, Christian Dusch, das Mobilitätsangebot zwischen den beiden Ländern deutlich verbessern. Darüber geredet sei genug, jetzt würden Taten folgen, was auch dem Bedürfnis vor allem der jüngeren Bevölkerung entspricht. Allerdings gab es bisher zwischen der Höhe Karlsruhe–Wörth und der Höhe Straßburg–Kehl auf einem Abschnitt von mehr als 70 km überhaupt keine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, weder auf der Schiene noch auf der Straße. Deshalb ist dieser Schritt mit der Linie 231 so beispiellos bahnbrechend und wird auch von Vertretern der Initiative Trans-PAMINA mit Freude zur Kenntnis genommen. Deren Zielsetzungen gehen allerdings wesentlich weiter. Die Buslinie stellt lediglich einen Zwischenschritt zu einem wirklich sinnvollen Verkehrskonzept im gesamten PAMINA-Raum dar, mit Reaktivierung der Bahnlinie Rastatt–Haguena und angepassten angebotsorientierten zusätzlichen Buszubringerlinien.

Einen interessanten verkehrspolitischen Beitrag bei den Eröffnungsfeierlichkeiten leistete die Staatssekretärin im baden-württembergischen Verkehrsministerium, Elke Zimmer, die auf den Mehrwert dieser Buslinie verwies, der vor allen Dingen den Nichtmotorisierten zu Gute komme. Der Bereich Freizeit sei bisher immer zu kurz gekommen und werde von der Landesregierung gefördert und zwar durch das Angebot an nachhaltiger Mobilität, das heißt Verdoppelung des öffentlichen Ver-

kehrs und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Die bisher vorhandene Mobilitätsroutine muss endlich verändert werden, so die Staatssekretärin.

Die übrigen Grußworte können unter der Rubrik „Das Übliche“ abgespeichert werden. Hauptsächlich ging es um bessere Verbindungen zwischen den beiden Ländern und um die Umwelt- und Klimafreundlichkeit des öffentlichen Verkehrs und darum, dass die „Blech-an-Blech-Lawine“, die in Richtung Mercedes-Werk täglich unterwegs ist, reduziert werden soll. Das Eigenlob stand dabei häufig im Mittelpunkt. Dabei hat man vergessen oder man weiß es nicht, dass sich schon vor 30 Jahren Bürgerinitiativen aus dem Elsass, Baden und der Südpfalz zusammengetan haben, um über grenzüberschreitende Verbindungen nachzudenken und diese auch einzufordern. Daraus entstand dann die deutsch-französische Initiative Trans-PAMINA.

Angeboten wird montags bis freitags ein Stundentakt, der allerdings immer wieder Abfahrtszeitenverschiebungen und Änderungen der Laufwege beinhaltet. Samstags sind ähnliche Verschiebungen zu verzeichnen und eine Ausdünnung zum Zweistundentakt, ebenfalls sonntags.

Die ersten Fahrten der Linie 231 am Tag der Eröffnung der Strecke und der Feierlichkeiten hatten jeweils überschaubare Fahrgastzahlen.

Kommentar:

Wunsch und Wirklichkeit

Die Fahrgastzahlen bei den Fahrten am Eröffnungstag gegen 13 Uhr in Richtung Soufflenheim und auch in Richtung Rastatt hielten sich in Grenzen. Die Grenze bei der Wintersdorfer Brücke wurde in beiden Richtungen jeweils von vier Fahrgästen überquert, der Autor hat sich selbst mitgezählt. Von einer anderen Fahrt wurde von je einem Fahrgast pro Richtung gespro-



Linie 231 nach Frankreich steht abfahrbereit vor dem Bahnhof Rastatt;
Foto: Gerhard Stolz

chen, jeweils ein Beschäftigter bei Mercedes-Benz. Bleibt zu hoffen, dass durch ein geschicktes Marketing, wie der Bürgermeister von Roeschwoog, Michel Lorenz, die Situation schilderte, die Fahrgastzahlen steigen werden.

Aber genau um diese Beschäftigten drehte sich der Großteil der Reden bei der Eröffnungsveranstaltung. Das „Blech an Blech“ stand bei vielen im Mittelpunkt. Leider vergaß dabei jeder Redner oder Rednerin, dass ein Ausbremsen des Autoverkehrs nur dann gelingt, wenn dieser unattraktiver gemacht wird. Es stellt sich die Frage, warum Mercedes so viele kostenlose Parkplätze ganz nah an den Arbeitsplätzen zur Verfügung stellt? Trotzdem wurde der Vertreter von Mercedes-Benz von einigen Rednern mit Lob überschüttet, weil die Firma sich an den Kosten der Buslinie beteiligt. Man muss sich vergegenwärtigen, der Bus biegt von seiner kürzesten Route ab, um eine Bushaltestelle auf dem Mercedes-Benz-Parkplatz Tor 6 zu bedienen. Fahrgäste von und zu dieser Haltestelle waren bei der genannten Fahrt Fehlanzeige. Nicht jedoch die freien Parkplätze auf dem riesigen Gelände. Die übrigen Fahrgäste, hauptsächlich aus Wintersdorf, durften diese „Sonderfahrt“ mitmachen.

Dabei verliert der Linienbus Fahrzeit, geschätzt mindestens vier Minuten. Sonstige unerwünschte und unnötige Verzögerun-

gen kann man im gesamten Linienverlauf feststellen. In Wintersdorf dreht der Bus sogar wegen einer anzufahrenden Haltestelle eine Sonderrunde durch den halben Ortsteil. Ebenfalls verwundert die umwegige Linienführung in Rastatt, die ungefähr 10 Minuten Fahrzeit kostet. Ein weiteres Problem könnte gelöst werden, wenn die Ampeln mehr in Richtung Vorrang für den Bus geschaltet würden.

Die Verbindung ins Elsass soll für drei Jahre gesichert sein. Das heißt, die Fahrgastzahlen müssen unbedingt gesteigert werden. Auch eine Verlängerung in Richtung Haguenau muss angestrebt werden und verständlich ist, warum nicht Baden-Baden in den Genuss einer Verbindung ins Elsass kommt. So bleibt noch die Hoffnung, dass die von vielen Seiten gewünschte Reaktivierung der parallelen Bahnlinie Rastatt – Haguenau nicht allzu lange auf sich warten lässt.

Hintergrundinformation:

Das zweisprachige Weißbuch/Livre Blanc listet die Ziele von TRANS-PAMINA in einzelnen Bausteinen auf:

Die Bausteine aus dem Weißbuch der Initiative Trans-PAMINA:

- Baustein 1: Busverbindung Baden-Baden – Roeschwoog (– Haguenau)
- Baustein 2: Reaktivierung der Bahnlinie Rastatt – Wintersdorf – Haguenau.
- Baustein 3: Studentakt im Bahnverkehr Karlsruhe – Wörth – Lauterbourg – Strasbourg
- Baustein 4: Studentakt im Bahnverkehr Neustadt – Wissembourg – Strasbourg
- Baustein 5: Einführung eines grenzüberschreitenden Tarifs

Gerhard Stolz

Link zum Weißbuch:

www.trans-pamina.eu/IMG/pdf/weissbuch_livre_blanc_transpamina_2016.pdf

Tag der offenen Tür bei Infobest Pamina

Am 22. Januar 2023 fand nach zweijähriger Coronapause wieder der Tag der offenen Tür in den Räumen der Infobest Pamina im ehemaligen französischen Zollhaus von Lauterbourg statt. Diese Veranstaltung ist immer im Januar an einem Sonntag um den deutsch-französischen Tag herum. Dieses Jahr wurde an den 60. Jahrestag des Elysée-Vertrages erinnert.

Bei diesem Tag der offenen Tür haben neben Infobest Pamina insbesondere auch

Organisationen, Vereine sowie Unternehmen die Möglichkeit, sich einem internationalen Publikum zu präsentieren. Im Fokus steht die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Freundschaft der Pamina-region (Palatinat (Südpfalz), Mittlerer Oberrhein (Baden), Nord Alsace (Nord-Elsass)). Neben Tourismusvereinen beiderseits der Grenze waren dieses Jahr unter anderem die freiwilligen Feuerwehren aus der Südpfalz und dem Nordelsass, die grenzüberschreitende Volkshochschule (Pamina VHS) sowie die Pamina Frauen zu Gast.

Seit einigen Jahren hat das Regionalverkehrsforum Trans-PAMINA die Möglichkeit über Mobilitätsangebote beiderseits der Grenze zu informieren. Dieses Jahr wurde ganz besonders auf die neue grenzüberschreitende Buslinie 231 von Rastatt nach Soufflenheim/Seltz (siehe Artikel von Gerhard Stolz) hingewiesen. Neben dem Bekanntmachen verschiedener Ticket- und (Freizeit)verkehrsangebote der im Paminaraum tätigen Verkehrsunternehmen informierten die Mitglieder von Trans-PAMINA auch über das selbsterarbeitete zweisprachige Weißbuch „Neue Wege über Rhein und Lauter“ (unter www.trans-pamina.eu nachzulesen). Während der gesamten Veranstaltung konnten viele Gespräche mit ÖPNV interessierten Menschen geführt werden. Für die Mitglieder von Trans-PAMINA war diese Veranstaltung wieder eine Möglichkeit, den ÖPNV im Grenzgebiet bekannt zu machen.

Zeitgleich zum Tag der offenen Tür fand in der benachbarten Sporthalle ein Jugendfußballturnier statt, an dem Mannschaften aus allen Teilen des Paminaraumes gegeneinander antraten. Für das leibliche Wohl war sowohl in der Sporthalle wie auch vor dem ehemaligen französischen Zollhaus gesorgt. Die Veranstaltung ist jedes Jahr einen Besuch wert, zumal ein großer Teil der Aussteller von Jahr zu Jahr variiert.

Holger Heidt



Infobest Lauterbourg im ehemaligen Zollhaus an der Grenze zu Neulauterbourg; Fotos: Heiko Jacobs, 2022



Buntes Lauterbourg

SEV contra SUV

Wenn die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr bis 2030 verdoppelt werden sollen, bedarf es dazu eines deutlich verbesserten Angebots, den Abbau vieler Hindernisse und eine gute Überzeugungsarbeit. SEV steht meist gleich für eine doppelte Barriere. SEV ist nicht nur eine Verschlechterung des Angebots, sondern auch ein SFG, ein Sprachlicher FehlGriff bzw. ein kommunikatives Desaster. Für Pufferküsser, Planer des Fahrplanangebots und regelmäßige Bahnfahrer mag **S**chienen**E**rsatz**V**erkehr noch ohne weiteres verständlich sein. Ob die Abkürzung SEV Letzteren regelmäßig geläufig ist, kann man aber schon hinterfragen. All die, die man jetzt zusätzlich in die Bahn bringen will, und vor allem ausländische Gäste sind mit SEV und „Schienenersatzverkehr“ allerdings erfahrungsgemäß vollkommen überfordert.

Die Anbieter des Motorisierten Individualverkehrs auf der Straße sind da den Protagonisten des Öffentlichen Verkehrs mal wieder um Meilen voraus. Um davon abzulenken, dass Geländewagen mittlerweile überall rumfahren, wo sie eigentlich nicht hin gehören, bezeichnet deren Lobby sie einfach als **S**port **U**tility **V**ehicle. Und unsere Gesellschaft ist so dämlich, den euphemistischen und irreführenden Begriff einfach zu übernehmen und spricht sogar von Sportwagen und Automobilsport. Dabei ist Autofahren das genaue Gegenteil von Sport. Sport hat etwas mit körperlicher Bewegung, Anstrengung und Muskelkraft zu tun. Wer mit dem Auto fährt, muss und will sich möglichst wenig bewegen und anstrengen. Man kann nicht oft genug Michael Adler mit seiner Aussage einst in der fairkehr zitieren: „Ausgemachter Schwachsinn, meine lieben Sportkameraden. Jede Oma mit Rollator ist sportlicher unterwegs als ihr in euren sanft gefederten Rennlimousinen. Mehr als den rechten Fuß bewegt ihr ja kaum.“



Sportlicher Ersatz-Verkehr Durlach 2022: Nur hier am hinteren Ende des Bahnsteigs kann man ihn offiziell verlassen, über die 1. Ampel, dann zur 2. und flugs hat man beim 2. Baum der Reihe (roter Pfeil) schon nach kurzer Wanderung den Anfang der SEV-Bushaltestelle auf dem Radweg erreicht; Actioncam-Bilder: H. Jacobs



„Schienenersatzverkehr“ hingegen ist häufig deutlich sportlicher und nervenaufreibender, als wenn jemand mit 250 Sachen auf dem Hockenheimring im Kreis herumfährt. Nervenaufreibender schon wegen der Spannung, ob die Anschlüsse erreicht werden. Sportlich, um sie dann wirklich zu erreichen – mit zusätzlichen Wegen idealerweise noch mit Gepäck und ggf. in der dritten sportlichen Stufe erst recht, wenn die Information und/oder Ausschilderung so schlecht ist, dass noch nicht einmal klar ist, ob der Ersatz am Bahnhofsvorplatz oder am Hinterausgang abfährt.

Liebe Protagonisten des Bahnverkehrs: Wollt Ihr es der Autolobby daher nicht endlich nachmachen und den SEV in **S**portliche **E**rsatz-**V**erbindung umbenennen? Vielleicht schafft er es dann auch – positiv besetzt – in den Sportteil von Zeitungen, Funk und Fernsehen gleichberechtigt mit der Raserweltmeisterschaft (neudeutsch: „Formel 1“). Oder bezeichnet ihn einfach – für alle verständlich – als Ersatzbusse. Aber setzt den Begriff „Schienenersatzverkehr“ bitte auf den Index.

Reiner Neises

Wo bleibt die Urlaubswende?

Zugleich eine Erwiderung auf Ute Riegers „Ressourcen schonen“ im Heft 2/2022

Ressourcen schonen durch Fernreisen? Und wir dürfen auch niemanden mehr kritisieren, der sie unternimmt? Ernsthaft?

Natürlich ist die Beurteilung der persönlichen Situation im Einzelfall eine schwierige Sache und man kann nicht alles über einen Kamm scheren. Aber darf man deshalb niemanden mehr kritisieren und soll auf Kritik ganz verzichten? Sicher nicht. Mit dieser Argumentation kann man letztlich alles rechtfertigen und darf gar nichts mehr kritisieren. Und selbstverständlich ist das eigene Verhalten in Sachen Klimaschutz auch eine moralische Frage.



... mit dem großen Abenteuer in der Arktis ...

Fakt ist auch, dass der Großteil der Westeuropäer mehr Wohnfläche belegt, als im Sinne des erforderlichen Klimaschutzes, Artenschutzes und Stopps der Flächenversiegelung vertretbar ist. Alleinstehenden, die sich nicht für eine Wohngemeinschaft entscheiden können, verhagelt allein schon der Wohnraum regelmäßig die persönliche Klimabilanz – auch mir. Bei Familien sieht es meist besser aus – bis die Kinder aus dem Haus sind und die Wohnung dann oft auch zu groß und alles andere als klimaverträglich ist. Sich zu verkleinern, das würde meist Umziehen bedeuten, ist in Zeiten knappen Wohnraums gar nicht so einfach umzusetzen und eine beschwerliche Angelegenheit – umso älter, umso mehr.

Anders sieht das beim Reiseverhalten aus, wo Veränderungen meist problemlos möglich sind. Während die Energiewende und die Verkehrswende in aller Munde sind – wenn auch



Leinen los zur großen Kreuzfahrt ...

nur sehr beschränkt in der Umsetzung in der Praxis –, hört man von einer Tourismuswende hingegen nichts. Dabei gehören gerade Flugreisen und Kreuzfahrten mit zum klimaschädlichsten Verhalten. Das – sehr wohlwollend – mit 1,5 t CO₂-Äquivalenten angesetzte klimaverträgliche Jahres(!)budget eines Menschen ist bei einer Kreuzfahrt spätestens nach 2 Tagen auf See überschritten, woran Landgänge auch nichts Wesentliches verbessern. Bei Flugreisen ist es mit Ausnahme einiger weniger Reiseziele in Nordafrika schon durch Hin- und Rückflug in alle Destinationen außerhalb Europas verbraucht, bei Fernreisen häufig um ein Mehrfaches. Auch jeder Flug innerhalb des Kontinents fällt massiv ins Gewicht.

Wenn die Corona-Pandemie überhaupt eine gute Seite hatte, dann doch die, dass der überwiegende Teil der Passagierflugzeuge am Boden blieb und der Kreuzfahrtschiffe vor Anker lag. Die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie wurden dadurch gleichzeitig deutlich gedämpft. Von der Kaufkraft, die sonst ins Ausland abgefließen wäre, profitierten allen voran Möbelgeschäfte und Baumärkte und viele mehr. Die Hoffnung, dass die Branche das Niveau vor 2020 so schnell nicht wieder erreichen würde, hat sich allerdings schnell zerschlagen. Noch vor Ende der Pandemie sind neue Rekordzahlen in Sicht. Ob „die meisten Menschen erkannt haben, dass unsere Lebensgrundlagen massiv bedroht sind“, muss man da doch sehr bezweifeln. Als im Sommer 2022 – zum Glück – noch viele Flüge wegen Personalmangels ausfielen,

war kein einziger Politiker zu vernehmen, der das eigentliche Problem an den Flughäfen benannte. Mitten in der Energie-, Ukraine- und Klimakrise kann es nur eine Empfehlung geben: von Urlaubsflügen abzuraten. Ebenso wie von mindestens so gemeinschädlichen Kreuzfahrten. Stattdessen liefen in Berlin gleich drei Bundesminister verschiedener Couleur zum Krisengipfel auf, um möglichst schnell möglichst viele Flugzeuge in der Luft zu sehen. Ähnlich peinlich war die Reaktion der politischen Klasse, als sog. Klima-Kleber es im November auf die Landebahn des Berliner Flughafens schafften. Man mag zur „Letzten Generation“ stehen wie man will, mit der Aktion am Flughafen hat es definitiv die Richtigen erwischt. Dass dann selbst der Vorsitzende der Grünen Omid Nouripour in allen Medien zitiert wurde, es sei „nicht akzeptabel, wenn Menschen nicht in den Urlaub könnten“, ist eine Bankrotterklärung grüner Klimapolitik.



... oder in die großen Naturreservate, Tiere schauen?

wir seit 50 Jahren oder seit dem Zweiten Weltkrieg haben, und mitten in der Klimakatastrophe, die ganz in der Nähe in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Belgien im Sommer 2021 mindestens 222 Menschen das Leben gekostet hat, jemand sich in ein Flugzeug setzt, um sich irgendwo an den Strand zu legen, ist das für mich einfach nur noch asozial. Wird es besser dadurch, dass ein Museum, ein Konzert oder ein Nationalpark besucht werden soll? Wohl kaum. Dem Klima ist es herzlich egal, was der Grund der Reise ist. Fliegen ohne triftigen Grund sollte daher ganz unterbleiben, solange die Möglichkeit klimaneutraler Fortbewegung in der Luft nicht zur Verfügung steht.

Die gängige Ausrede auf die vermeintliche Möglichkeit einer Kompensation ändert daran nichts. Die Zahl derjenigen, die das versuchen, ist – anders als die Zahl derjenigen, die es als Ausrede verwenden – so verschwindend gering, dass es eigentlich gar nicht lohnt, darüber zu schreiben. Wo soll die Kompensation auch in dem erforderlichen Umfang herkommen? Das bisschen, das (vielleicht) zur Verfügung steht, reicht selbst für den (vielleicht) notwendigen Flugverkehr nicht ansatzweise aus. Oft taugt sie auch nicht ansatzweise, was sie verspricht. Bäume pflanzen ist gut fürs Klima, aber als Kompensation schon wegen der langen Laufzeiten und vielfältigen Unsicherheiten vollkommen ungeeignet (nachzulesen bei Atmosfair). Aber selbst wenn die Konzepte für die Kompensation besser sind, ändert das nichts daran, dass durch den Flug oder die Kreuzfahrt in wenigen Stunden oder



... oder zum Relaxen in Südseehütten ...

Genauso unglaublich ist es, wenn diejenigen, die sich den Klimaschutz in der Region angeblich auf die Fahnen geschrieben haben, die Beteiligung an dem überflüssigen Regionalflughafen Karlsruhe/Baden-Baden mit der Begründung verteidigen, ansonsten würde man den Einfluss auf die grüne Entwicklung dieses Flughafens verlieren. Dessen Funktion besteht fast ausschließlich darin, Urlaubsflüge anzubieten, was in der derzeitigen Krisensituation vollkommen indiskutabel ist. Man kann und darf es noch deutlicher formulieren: Wenn mitten in der größten Energiekrise, die

Tagen im Vergleich zum Ist-Zustand enorme Mengen an CO₂ in die Luft gepustet werden, die dort über Jahrzehnte verbleiben und den Klimawandel anheizen.

Klar sein muss auch, dass diejenigen, die schon immer geflogen sind und ihr CO₂-Budget damit auf Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte aufgebraucht haben, bis auf weiteres überhaupt kein Recht mehr zu Flügen ohne triftigen Grund haben. Die wenigen Flüge, die in den nächsten Jahren nach und nach klimaneutral zur Verfügung stehen, gehören denen vorbehalten, die bislang nicht geflogen sind.

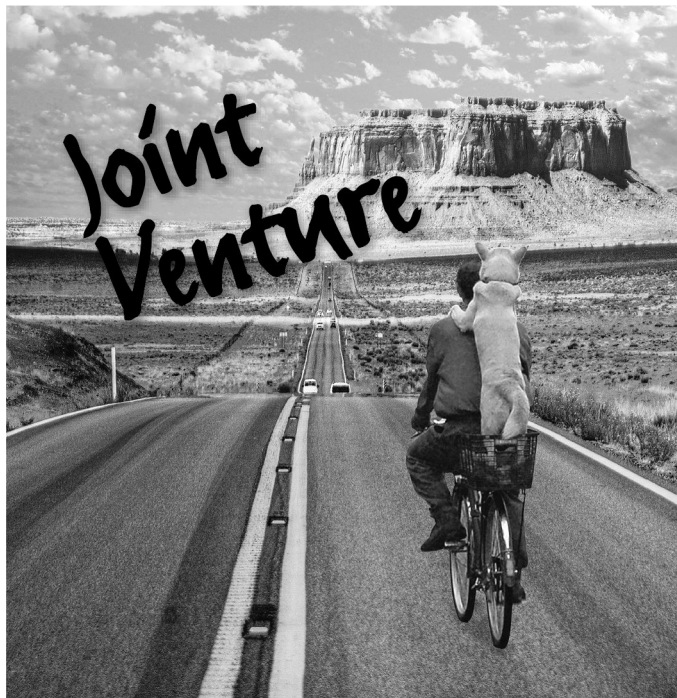
Der VCD hat übrigens irgendwann Karten drucken lassen, in denen einfach nur das Wort „Klimakiller“ steht. Nicht nur, aber gerade bei der Jugend der Fridays for Future fanden sie reißenden Absatz, die sie auch schon einmal gerne mitnahm, um das elterliche Auto damit zu verzieren. Die Wertung, wann das Prädikat „Klimakiller“ gerechtfertigt ist, ist individuell sehr unterschiedlich. Wer die Karten verteilt, wissen wir nicht. Aber mit schöner Regelmäßigkeit bekommen wir Klagen angedroht oder zuletzt wurde auch schon einmal die Polizei



Nein! ... sondern Havenwelten.de in Bremerhaven mit Auswandererhaus (Bild 1), Klimahaus (2, 3: Klimareise entlang des 8. Längengrads), Zoo am Meer (4), Schifffahrtsmuseum (im Umbau), Marina, Hotel, Outlet, ... in bester Citylage: Alles bereit für eine interessante Weltreise in der Heimat!
Fotos: Heiko Jacobs von 2016

wegen vermeintlicher Sachbeschädigung (oder so) eingeschaltet, nur weil eine dieser Karten unter dem Scheibenwischer eines Fahrzeugs steckte. Dabei kann man wie bei allen, die sich über die Waschlappendiskussion des letzten Jahres aufregen, nur sagen: „Erwischt!“ In der Logik von Ute Rieger müssten wir diese Karten allerdings wieder einstampfen. Schließlich stellen sie eine gezielte Kritik eines Einzelnen dar.

Reiner Neises



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

Eine reicht ...

Wie sich das beharrliche Festhalten des Bundesverkehrsministeriums an einer Straßenbauideologie aus der Vergangenheit auf Karlsruhe und die Region auswirkt, lässt sich am Beispiel der Karlsruher Rheinbrücke zeigen. Bisher gibt es keine Anzeichen dafür, dass die Planungen für eine weitere Straßenbrücke über den Rhein mit- samt ihrer neu zu bauenden Verbindung zur B 36 im Bund, der in beiden Fällen der Vorhabenträger ist, infrage gestellt werden. Vielmehr hört man vom Bundesverkehrsminister Wissing Aussagen wie „Um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend das Deutschlandtempo für den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße.“ (Pressemitteilung des BMDV 017/2023 vom 3.3.2023)

Da ist ihm wohl entgangen, dass mit diesem alten Rezept des Straßenneubaus wiederum vor allem neuer Verkehr induziert wird, der dann nach einer gewissen Zeit zu noch größeren Staus führt.^[1] Dieser Zusammenhang ist den Engagierten in der Umweltbewegung schon lange bewusst, er findet sich aber auch längst in etlichen Veröffentlichungen wieder. Genauso wird vom Bundesverkehrsminister ignoriert, dass die



Infostand von Klimabündnis und „Eine reicht“ gegen die zweite Autorheinbrücke und Querspange;

Foto: Mari Däschner

im Klimaschutzgesetz festgelegten Klimaziele im Verkehrssektor mit diesen Plänen niemals erreicht werden können. Auch darauf wird in zahlreichen Analysen und Studien, beispielsweise aus dem Thinktank Agora Energiewende, hingewiesen.^[2]



Auch darauf wird in zahlreichen Analysen und Studien, beispielsweise aus dem Thinktank Agora Energiewende, hingewiesen.^[2]

Die BUZO engagiert sich im „Karlsruher Bündnis gegen Straßenneubau“, das ein Straßenbaumemoratorium fordert, da der Bundesverkehrswegeplan nicht mit dem Pariser Klimaschutzabkommen vereinbar ist. Mittlerweile gibt es das Klimaschutzgesetz und ein wegweisendes Urteil des Bundesverfassungsgerichts. Die Bundesregierung selbst hat ihre Absicht bekundet, den Bundesverkehrswegeplan mit Blick auf die Klimaziele und die Verkehrswende zu überarbeiten. Hier ist eine Neubewertung auch des weiteren Rheinübergangs zwingend geboten. Die Verkehrszahlen sind mit 70.000 Fahrzeugen/Tag auf der vorhandenen Rheinbrücke seit 2005 im Wesentlichen stabil, die prognostizierten Steigerungen im Bundesverkehrswegeplan sind nicht länger haltbar. Im Gegenteil kann man durch verstärktes Arbeiten im Homeoffice und durch den Ausbau des ÖPNV durchaus von einer Verringerung ausgehen.



Protest gab es auch schon 2021 gegen die 4-spurige Planungsstrasse der Querspange; Fotos: Christian Büttner



Auch aus finanzieller Sicht ist dieses Bau-
projekt völlig aus der Zeit gefallen. Bereits
2015 hat der Bundesrechnungshof das ge-
samte Projekt als zu teuer abgelehnt, und
das vor den Baukostensteigerungen, den
im Verfahren als notwendig erkannten
kostspieligen Zusatzmaßnahmen und vor
den inzwischen eingetretenen zusätzlichen
Belastungen der öffentlichen Haushalte.
Das Geld wird für die dringend benötigten
Sanierungen vieler bestehender Brücken
und Straßen, für die Transformation und
die Verkehrswende benötigt.

Und natürlich aus ökologischen Gründen
lehnen wir die Planungen ab. Zerstörung
und Zerschneidung von Naturräumen,
Landschaften und Biotopen, Verringerung
der Biodiversität und Verlust landwirtschaft-
licher Böden – und das im ohnehin schon
hoch belasteten Karlsruher Westen – ein
No-Go für eine Stadt im Klimanotstand.

Wir geben die Hoffnung nicht auf, dass an
verantwortlicher Stelle einmal vernünftige
Entscheidungen getroffen werden, das
heißt eine Überarbeitung und Anpassung
des Bundesverkehrswegeplans mit dem
Ziel einer deutlichen Verkehrsreduktion un-
ter Beachtung des Klimaschutzgesetzes. Bis
dahin, und damit es überhaupt dazu
kommt, informieren wir unermüdlich zum
Thema und organisieren und unterstützen
den Protest gegen die Straßenbaupläne
in unserer Stadt. Das Karlsruher Bündnis wen-
det sich mit einem offenen Brief an Ver-
kehrsminister Wissing
und fordert darin un-
ter anderem ein Pla-
nungsmoratorium für
den Bundesverkehrs-
wegeplan 2030. In die-
sem Frühjahr folgen
dann Aktionen und
Veranstaltungen ge-
gen eine weitere Au-
to-Rheinbrücke und
die Anbindung an die
B 36. Die Gruppe
„Eine Reicht: Zweite

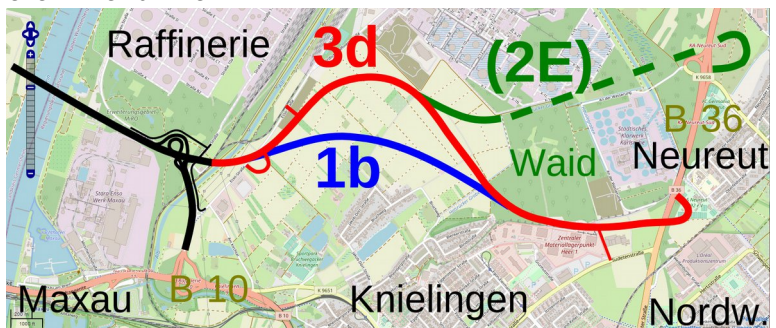


Der globale Klimastreik am 3.3.2023 hatte auch die verkorkste Verkehrspolitik zum Thema; Foto: M. Däschner

Rheinbrücke verhindern!“ lädt für den
6. Mai zu einem Aktionstag auf einer Wiese
südlich der Raffinerien ein und schreibt
hierzu:

„Wir sehen diese Brücke als Ausdruck einer
veralteten, autozentrierten Verkehrspolitik,
die Umwelt zerstört, Lärm- und Verkehrs-
belastung erhöht und zudem (den aktuel-
len Verkehrszahlen folgend) überhaupt
nicht benötigt wird. Die weit mehr als 200
Millionen Euro, die die beiden Bauprojekte
verschlingen würden, gehören unserer An-
sicht nach in den Ausbau des ÖPNV ge-
steckt (bspw. in den Ausbau der Strecke
Richtung Landau).

Am 6. Mai deswegen eine erste Aktion im
Waldstück zwischen Papierfabrik und Miro,
die mit hoffentlich breiter Unterstützung
verschiedenster Klima-Schützer:innen ze-
igen wird, dass wir diesen Dinosaurier der
Verkehrsplanung (aus den 90ern!) so nicht



Am 4.10.22 vorgestellte, noch verbliebene Varianten der Querspange: Schwarz = 2. Autobrücke; rot/blau = Var. 3d/1b; grün = Var. 2E, die müsste aus Umweltgründen im Tunnel geführt werden, was dieser für Neureut besseren Variante wirtschaftlich das Genick bricht; Grafik: H. Jacobs, Basis © Openstreetmap und Mitwirkende

hinnehmen werden. Es wird voraussichtlich Infostände, musikalisches Programm, kurze Vorträge sowie noch festzulegende Beiträge anderer Gruppen geben.“

Unter dem folgenden Link werden aktuelle Informationen zum Aktionstag verbreitet:
<https://linktr.ee/einereicht>

Voraussichtlich am 18. Juni organisiert der BUND zusammen mit dem Bürgerverein Knielingen eine Exkursion in das von den Straßenbauplänen betroffene Gebiet „Waid“. Außerdem planen wir die Durchführung eines Fotowettbewerbs. Für alle Aktionen und unseren Protest sind natürlich eine breite Unterstützung und viele teilnehmende Menschen sehr willkommen! Um über die Entwicklungen und Termine

auf dem laufenden Stand zu bleiben, empfehlen wir einen Blick auf die entsprechenden Internetseiten der BUZO, des Klimabündnis und für den Fotowettbewerb:
karlsruhe.bund.net/fotowettbewerb

Mari Däschner

[1] Wissenschaftl. Dienst
des Bundestags 2021:
bundestag.de/resource/blob/855100/a3a015f40fee3b8182c41bc48c362277/WD-5-044-21-pdf-data.pdf

[2] Die Energiewende in Deutschland:
Stand der Dinge 2022:
static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2022/2022-10_DE_JAW2022/A-EW_283_JAW2022_WEB.pdf

Geht es dem letzten Stück Stadtautobahn an den Kragen?

Nach Inbetriebnahme des Karoline-Luise-Tunnels ist die Kriegsstraße keine Stadtautobahn mehr? Nein, nicht ganz. Zwischen Hirschstraße und Brauerstraße ist ein Stück der Autoschneise übrig geblieben.

Ursprünglich sechs, mittlerweile nur noch fünf Fahrstreifen durchschneiden dort die Stadt. Zu Fuß Gehende und Radfahrende konnten zwischen Karlstor und Brauerstraße lange Jahre nur mittels einer hässlichen Unterführung auf Höhe Hirschstraße auf die andere Seite gelangen.

Verpackt als Ausbau der Radhaupttroute Wolfartsweier–Kriegsstraße–Weinbrennerplatz nach dem Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2005 präsentierte die Stadtverwaltung im Januar letzten Jahres einen ersten Entwurf für einen Umbau im Planungsausschuss.

Eine Verschlinkung der Straße auf je zwei Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und einen Radfahrstreifen pro Richtung schufen Platz für eine Baumreihe im Mittelstreifen (derzeit nur ein Geländer, um zu Fuß Gehende auf Umwege zu zwingen) und breitere Gehwege. An der Leopoldstraße sollte eine neue Querungsstelle entstehen, an der Hirschstraße die bestehende ausgebaut werden. Auf nur einen Kfz-Fahrstreifen wollte man sich seitens der Verwaltung nicht einlassen, da man Rückstaus von der Kreuzung Kriegsstraße/Brauerstraße in den Tunnel hinein fürchtete.



Leopoldstr.: weitere Querung geplant; Foto: M. Reichert



Auch die alte und durch Baustellen ramponierte Querung Hirschstr. wird leistungsfähiger; Foto: Heiko Jacobs

Dieser Ausbau ist auch bitter nötig. Nachdem im Jahr 2011 die Kreuzung eine ebenerdige Querungsstelle erhalten hatte und während der Planung auf VCD-Initiative hin wenigstens auch der Radverkehr irgendwie berücksichtigt wurde (so kam es zu unbeliebten Z-Gittern), hat sich der Radverkehr auf der Hirschstraße prächtig entwickelt – für die Kreuzung mit ihren Z-Gittern eigentlich zu prächtig. Die neue Planung verzichtet komplett auf die Gitter und ist eigentlich eine „normale“ Kreuzung, jedoch mit Pollern im Mittelstreifen der Kriegsstraße. Für diesen für Karlsruher Verhältnisse fortschrittlichen Entwurf gab es auch dementsprechend Lob seitens VCD und ADFC.

Mit dem Entwurf für die Leopoldstraße waren die Verbände weniger zufrieden. Die Planung glich doch verblüffend stark den Ursprungsplänen für die Hirschstraße aus dem Jahr 2008. Radfahrende hätten entlang der Leopoldstraße über Gehweg und eine Fußgängerfurt fahren müssen.

Im November präsentierte die Stadtverwaltung einen überarbeiteten Entwurf. Die umfangreichen Einwendungen seitens VCD und ADFC wurden fast vollständig umgesetzt. Auch an der Leopoldstraße soll man künftig ohne Gehwegradeln die Kriegsstraße überqueren können. Wegen der Einwände durch VCD und ADFC wurden die Diagonalparkplätze in Längsparkplätze umgewandelt und die gewonnene Fläche für



Die Schrägparker werden durch Längsparker ersetzt, die Radspur erhält deutlich mehr Breite und Abstand zu den Parkständen, die Sicherheit wird erhöht statt Gefahr heute; Fotos: Heiko 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	I				G				
G	O		E					C	K			K				
A	L		G					H	L			I				
B	E	L	E	U	C	H	T	E	T		A		N			
E		G		T						S		D				
L		E				L				S		G				
			F	A	L	T	B	A	R	S	I	C	H	E	R	
		E		E			G			S		R				
		D		B			E			C		E				
		E	L	E	K	T	R	I	S	C	H		C			
		R		N									H			
		T								K	O	M	F	O	R	T



Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 www.radundtat.net

noch mehr Baumpflanzungen und einen breiteren Radfahrstreifen genutzt.

Man merkt den Planungen an, dass sie über ein Jahrzehnt jünger als die kürzlich umgebauten Teile der Kriegsstraße sind.



Wann genau die Planung auch tatsächlich gebaut wird, ist offen. Die Haushaltslage hat sich auch dank Kombilösung, Stadion und anderer fragwürdiger Großprojekte verdüstert. Wir können froh sein, wenn das Projekt im nächsten Doppelhaushalt umgesetzt werden wird.

Michael Reichert

Fuß- und Radentscheid: Schwung für die Mobilitätswende

„Vielen Dank für Euer Engagement!“ – diesen Satz hören die Aktiven des Fuß- und Radentscheids dieser Tage sehr häufig, wenn sie wieder einmal mit dem Klemmbrett zur Unterschriftensammlung unterwegs sind. Es läuft gerade richtig rund für das Bürgerbegehren und der Zuspruch aus der Bevölkerung ist ausgesprochen positiv.

Die Initiative „Fuß- und Radentscheid“ will die Stadt Karlsruhe verpflichten, mit Nachdruck und höherer Geschwindigkeit richtig gute Bedingungen für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Dazu hat sie einen Katalog mit ganz konkreten Maßnahmen ausgearbeitet, der innerhalb von sieben Jahren umgesetzt werden soll. Breite und barrierefreie Fußwege, Radverkehrsflächen, auf denen auch einmal überholt werden kann, sichere Kreuzungen, mehr Querungen über große Straßen und Premium-Radrouten quer durch die Stadt gehören zum Programm. Zwar steht Karlsruhe in vielen Dingen etwas weniger schlecht da als andere deutsche Städte, aber von „gut“ ist das noch weit entfernt. Das erkennt die Stadtverwaltung selbst an und das hat kürzlich auch das Land wieder angemerkt. Der Bedarf für den Fuß- und Radentscheid ist also groß.

Nach langen und gründlichen Vorarbeiten haben die Aktiven am 27. Januar mit der Unterschriftensammlung für das Bürgerbegehren begonnen. Insgesamt werden 16.000 Unterschriften benötigt, damit der Gemeinderat sich mit der Vorlage auseinandersetzen muss. Die Sammlung läuft zweigleisig: Einerseits auf der Straße, z. B. bei Wochenmärkten, an belebten Plätzen in der Stadt und bei Veranstaltungen. Allein beim Klimastreik am 3. März kamen etwa 1.000 Unterschriften aufs Papier. Neben der Straßensammlung gibt es im Stadtgebiet eine wachsende Zahl Sammel-

stellen – meistens Geschäfte, die Unterschriftenlisten auslegen und mit Aushängen oder im Gespräch mit Kundschaft darauf hinweisen.

Die Rückmeldungen sind sehr ermutigend – meist bedarf es nur weniger Sätze der Erläuterung bis zur Unterschrift. Offenbar trifft das Bürgerbegehren einen Nerv und in Karlsruhe ist die Zeit reif für große weitere Schritte in Richtung Mobilitätswende.

**FUSS & RAD
ENTSCHEID
KARLSRUHE**



Der Fuß- und Radentscheid wird von einem breiten Bündnis von Gruppierungen vor allem aus dem verkehrs- und umweltpolitischen Spektrum getragen. Um die Organisation kümmert sich ein wachsender Kreis Aktiver. Es gibt viel zu tun und jede Unterstützung ist willkommen: zum Beispiel bei der Unterschriftensammlung, Medienarbeit, Aktionsplanung oder auch durch Sammlung im eigenen Umfeld, zuhause, in der Schule oder bei der Arbeit.

Jan Cermak

Aktuelle Informationen, auch zur
Mitwirkung, unter fussradka.de



Die Initiative Fuß- und Radentscheid beim Sammeln der Unterschriften, hier auf dem Stephanplatz; Foto: F&R

Parkende Wohnmobile, Kleintransporter, ...

Früher war nicht alles besser, aber vieles kleiner. Das gilt nicht nur für Wohnungen und Fernseherdiagonalen, sondern auch für Kraftfahrzeuge. Früher parkten fast nur Pkw (Personenkraftwagen) in Wohngebieten. Wenn sich doch mal ein „Bulli“ in ein Wohngebiet „verirrte“, war er kaum größer als heutige Pkw. Ganz anders die heutigen Zustände. Nicht nur, dass Pkw immer größer werden als Van, SUV & Co., und damit alle modernen Entwicklungen mit kraftstoffsparenden Motoren und Karosserien konterkariert werden durch das höhere Gewicht (und mehr PS). Zudem werden immer mehr Kleintransporter und Wohnmobile auch in Wohngebieten geparkt.

Das führt zu vielen Problemen. Für den Radverkehr ist es eine Sicherheitsfrage, da daneben geparkte Pkw bei Schräg- und Querparkplätzen praktisch keine Sicht auf den Verkehr haben, insbesondere nicht auf den Radverkehr, der oft zu nahe an den Autos fährt oder sogar auf Schutz- und Radfahrstreifen so zwangsgeführt wird. Die auf Pkw ausgelegten Parkplätze sind oft zu schmal und kurz für Transporter und Wohnmobile, daher stehen sie oft über Markierungen hinaus. Schön sieht eine so vollgestellte Straße auch nicht aus, von der eingeschränkten Sicht der

Bewohner der Erdgeschosses ganz zu schweigen, die nun auf „Wände“ statt auf die lebendige Straße schauen müssen.

Die Frage „Darf der das?“ bringt ein weiteres Problem zu Tage, sofern es sich um Gehwegparken handelt. Egal ob per Schild oder, wie in Karlsruhe oft, per weißer Linie: Halb oder ganz auf dem Gehweg parken dürfen nur Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2,8 Tonnen! Das kann schon für größere SUV ein Problem werden,



Historischer Bulli, noch relativ klein; Fotos: Heiko Jacobs



Zwischen diesen beiden Kleintransportern versteckt sich

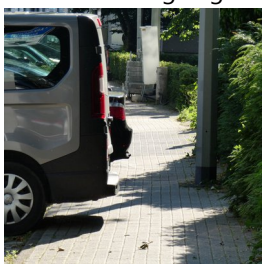


ein „Kleiner“ in der Baumeisterstr., wann sieht der wohl beim Ausparken einen Radler auf dem Schutzstreifen?



Drei vermutlich zu schwere Gehwegparker

denn die heutigen Führerscheine sind auf eine zulässige Gesamtmasse von 3,5 t ausgelegt. Das Ausreizen dieser Grenze ist beliebt und bei vielen modernen Fahrzeugen zu finden (beim o. g. „Bulli“ noch nicht). Für E-Autos mit schwerem Akku wird gerade eine EU-weite Anhebung der Pkw-Führerscheingrenze auf 4,25 t diskutiert! Gehwege sind aber nicht auf so schwere Fahrzeuge ausgelegt und gehen daher mit der Zeit kaputt ... Übrigens: „Zulässige G.“ heißt, dass nur Ladung ausladen nicht hilft.



Victor-Gollancz-Str. / Hbf

Auf Park- und anderen Seitenstreifen und Fahrbahnen gibt es diese 2,8-t-Grenze aber nicht. Kleintransporter sind eigentlich Lkw, regelmäßiges Parken ist für die in Wohngebieten nachts und sonntags aber erst ab 7,5 t verboten bzw. für Anhänger ab 2 t. (Wohn-)Anhänger dürfen zudem maximal 2 Wochen an derselben Stelle stehen. Sind markierte Parkstände am Fahrbahnrand zu schmal, gilt für das Überschreiten: Zum Gehweg nimmer, zur Fahrbahn immer, es sei denn, es ist aus anderen Gründen verboten (beschildertes Haltverbot für die Fahrbahn, ggfs. Zone, zu schmale Restfahrbahn: Es müssen 3,05 m frei bleiben, auch bei „nur“ durchgezogener Linie).

Ist das eine gute Entwicklung? Eigentlich nicht ... Kann man was dagegen machen? Auch nicht leicht, wenn keine Breiten- oder Gewichtsgrenze überschritten wird. Denkbar wäre es, Anwohnerparken nach Größe und Masse zu staffeln. Für eine größere Wohnung muss man ja auch mehr zahlen als für eine kleinere. Man müsste es aber in der ganzen Stadt machen, sonst passiert das, was man in der Bahnhofstr. sieht: Die „Großen“, dort teils sogar von auswärts, parken dann auf der anderen Seite ... Apropos Wohnung: Keller zu klein? Keine sicheren Radabstellplätze vorhanden? Kleintransporter anschaffen und vor der Tür parken, schon hat man „günstig“ Abstellraum zu Lasten der Allgemeinheit geschaffen! Solche Ideen kursierten schon im Netz, insbesondere wenn Genehmigungen für abschließbare Radboxen nicht zu erhalten waren. Man muss nur alle drei Tage nachschauen, ob temporäre Haltverbote eingerichtet wurden, und alle zwei Jahre zum TÜV. Die Idee ist doch Wahnsinn? Ja! Aber derzeit völlig legal. Zeit Lösungen zu suchen.

Heiko Jacobs

Diverse kurze Verkehrs-News

Die Planfeststellung der **Turmbergbahn** samt Verlängerung ist endlich angelaufen! Frist: **27.4.23**.

Der Bebauungsplan **Neureut III** ist auch



Anhänger dürfen hier nur 2 Wochen lang parken



Parkstreifen, daher keine Gewichtsgrenze



Bahnhofstraße: Auf der linken Seite kein Anwohnerparken, daher parken hier gerne auch Auswärtige

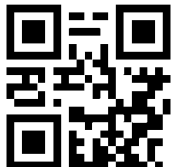
gestartet mit der „frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit“, Anregungen bis **17.4.23** möglich. Der ADFC wird den Radverkehr unter die Lupe nehmen, der VCD sollte sich die Verlängerung der Linie 3 anschauen, wie es mit Umsteigen, Busergänzung und vor allem Zeitplan aussieht: Kommt sie vor oder nach Anschaffung der Zweitwagen?

Der **Passagehof** wird umgestaltet, nachdem der Verkehrsversuch erfolgreich war. Überraschend ist die reine Fußgängerzone auch ohne Radverkehr, Rätseln erzeugt die bisher noch nicht bestätigte Begründung ...

Beim anderen Verkehrsversuch, der Sperrung der **nördlichen Karlstraße** samt Neubau der Haltestelle „um die Ecke“, ist dagegen mehr Widerstand absehbar, vor allem aus Autofahrerkreisen, die Entscheidung fällt im Gemeinderat wohl im Juni.

Die schon für Ende 2022 angekündigte Vorstellung der **Radschnellweg**vorzugstrassen nach Rastatt und Ettlingen verzögert sich.

Heiko Jacobs



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Mi. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Do. 9–13 BUZO nachm. geschloss.

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr

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

Dienstag: VCD-Monatstreffen *)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:
2.5., **6.6. MVI!**, 4.7., 1.8., 5.9., **10.10.**, 7.11., 5.12., ...

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN *)

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

28.4., 26.5., 30.6., 28.7., 25.8., 29.9., 27.10., ...

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

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

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

20. April BUZO-Mitgliederversammlung
Umweltzentrum, 19 Uhr, s. a.: buzo-ka.de

21. April Am Puls von Karlsruhe

Stadtwanderung anlässlich des Earth Day
(22.4.) vom Durlacher Tor zum Mühlburger
Tor; 6 km, ca. 3 Std. Treff: 16 Uhr vor der
Bernharduskirche. Anmeldung bis 19.4.23^{a)}

**27. April Wie die Wirtschaft unsere Demo-
kratie kauft** Lesung v. Marco Bülow zum The-
ma Profitlobbyismus vs. Demokratie. Begeg-
nungsstätte Grötzingen, Niddasaal, 19–21 Uhr

6. Mai Protesttag gegen Rheinbrücke
Geplanter Aktionstag der Gruppe „Eine reicht:

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

Zweite Rheinbrücke verhindern!“ mit Infostän-
den, Musikprogramm und Vorträgen. Aktuelle
Informationen über linktr.ee/einereicht

6. Mai Pflanzentauschbörse Ableger, Setz-
linge, Saatgut und Gartenutensilien tauschen
und verschenken. Zukunftsräum, Rintheimer
Str. 46, 14-17 Uhr [quartierzukunft.de/events/
pflanzentauschboerse-im-zukunftsräum/](http://quartierzukunft.de/events/pflanzentauschboerse-im-zukunftsräum/)

6. Juni VCD-Mitgliederversammlung
Umweltzentrum, 19:30 Uhr. Details und
Tagesordnung unter: vcd.org/karlsruhe

13. Mai Klimatag Grötzingen Ideenmarkt zu
Klimaschutz und nachhaltigem Leben mit
Infoständen, Aktionen und mehr, 11–17 Uhr

21. Mai Fächergärtner Jubiläum 10-jähriges
Bestehen der Fächergärtner mit Fest und Of-
fener Pforte beim Marstallgarten, 14–17 Uhr.

18. Juni Exkursion in die Waid BUND und
Bürgerverein Knielingen organisieren Natur-
führung mit Oliver Harms. Treffpunkt wird
noch bekannt gegeben, 7 Uhr

26. Juni Reparaturcafé, besser reparieren
statt Wegwerfen und Ressourcen schonen,
Kinder- und Jugendhaus Oststadt, Rintheimer
Str. 47, 12–18 Uhr, Anmeldung unter
reparaturcafe-karlsruhe.de

**29. Juli Eine Landpartie auf die Höhe von
Karlsruhe** Wandertour von Grünwettersbach
zum Turmberg; 13 km, 3 – 4 Std. Treff: 14 Uhr
Hbf Vorplatz Bussteig. Anmeld. bis 26.7.23^{a)}

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