umwelt&verkehr
Karlsruhe
ISSN 1612-2283 24. Jg. 2/26 Sept. – Nov. '26

Umweltzentrum Karlsruhe BUZO e.V.
Fahrgastverband PRO BAHN
VCD Mobilität für Menschen.

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

Inhalt:

Vorwort ... 3
Lasst hängen! ... 4
Alternativen zu Amazon & Co ... 5
Ein Visionär der ersten Stunde ... 7
Ticketzugang wird immer holpriger ... 8
Tram-, Bus- und Radverkehr in Straßburg begeistert ... 11
Wo geht man besser? ... 12
Neu-/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe… 15
Termine ... 20

Fotos & Grafiken:
Harry Block, Eberhard Humpfer, Heiko Jacobs, Familie Jung, Elisabet Loris-Quint, Hans Seiler, sonnenenergie-direkt.de, S. Terfloth

Titelbild:

„solarLeinen"? Wat'n dat? Ältere, die in grün-derzeitlichen Vierteln aufgewachsen sind, kennen sie noch unter anderen Namen, aber sie sind auch heute eine nachhaltige Mög-lichkeit, Wäsche zu trocknen. Dank einer Initiative kann man nun kostenlos wieder in die altbewährte Methode einsteigen.

Fotos: Heiko Jacobs

Impressum

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

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** für 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 1971/1981/	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 1986/88 B/K	38 06 48	DE29 **6009 0800** 0000 **9536 95**	**vcd**.umverka.de	**vcd**@umverka.de

Liebe Leserinnen und Leser

Hier ist sie: Unsere Sommerausgabe! Sommer? Ja, mal wieder heiß draußen. „Ist halt Sommer!" „Es gab früher auch schon heiße Tage!" Vielen unserer Leser will da vielleicht das Messer in der Hosentasche aufgehen? Dank Messerverbotszonen kommen die Ignorierer wissenschaftlicher Konsense aber ungeschoren davon. Ganz im Gegensatz zu den Tausenden insbesondere der „vulnerablen Gruppen", die nach Berechnungen zur Übersterblichkeit die Hitze nicht überlebten. „Mit oder an der Hitze …?" Wieder will das Messer … Auch weil das, im Gegensatz zu Anschlägen etc., kaum Thema ist. Wobei dieses Schicksal mit den Tausenden von Verkehrstoten geteilt wird. Vielleicht sollte man in allem Übel der Welt einfach mal das Positive suchen? Die beiden aktuellen großen Konflikte bspw. einfach als „Spezialwerbekampagne" betrachten für die „systembedingten Nachteile fossiler Mobilität"? Ob die beiden „Staatsmänner" bedacht haben, dass sie so ihre eigenen Geschäftsmodelle untergraben, weil viele nun PV und E-Autos in China ordern? „Aber China …" taugt eh nicht mehr als Ausrede, so stark wie dort diese Technologien ausgebaut werden. Der CO_2-Peak wurde dort jüngst erreicht, nun geht's runter! Aus Menschenfreude? Wohl eher, weil das billiger ist als Ölimporte. Unsere Regierung braucht noch etwas für diese Erkenntnis …

Vieles braucht bei uns länger, wie „Güter auf die Bahn", ein Projekt, das man auch in unserer Region voranbringen will: Zu den Hintergründen gibt es einen längeren Artikel. Auch zu Amazon-Alternativen, Bahntickets, Fußwegen und Straßburg. Und natürlich auch zum Titelbildthema, den „solarLeinen", die viele „unter anderem Namen" noch aus der Kindheit kennen. Wäsche trocknet gerade gut …

Rheinauen bei Karlsruhe – austrocknender „Kleiner Bodensee" am 1.8.26; Foto: Heiko Jacobs

Vielleicht einfach schon mal an die **kühle** Weihnachtszeit denken? Für Details ist es noch zu früh, aber es sieht so aus, als würde das Angebot der jetzigen Buslinie 231 von Rastatt nur bis Soufflenheim voraussichtlich ab Fahrplanwechsel 13.12. nach Haguenau mit Stunden- bzw. Zweistundentakt verlängert. Jedenfalls läuft eine Ausschreibung dafür mit Halt am Outlet Roppenheim und auch den beiden „Grünen Wiesen" vor Haguenau (zur dritten müsste man mit dem Zug weiterfahren). Vielleicht schon mal einen (vor-) weihnachtlichen Ausflug einplanen? Der Weihnachtsmarkt endet dort erst am 30.12., am 25.12. ist zu.

Wir wünschen eine erfrischende Lektüre.

Hol dir dein Selbstbauset im BUZO-Umweltzentrum >>>>

Klassische „solarLeinen" im Einsatz; F.: H. Jacobs

Lasst hängen!

Unter dem Titel „Bunte Südstadt – Solarenergie direkt nutzen“ hat die solarLeinen-Gruppe der Südstadt vor drei Jahren beim Klima-Ideenwettbewerb der nebenan.de-Stiftung gewonnen. Seitdem unterstützen wir die Installation oder Erneuerung von Zugwäscheleinen. Durch Materialgeld, das wir von „Meine grüne Stadt“ erhalten, können wir kostenfrei Selbstbausets an Haushalte in Karlsruhe ausgeben.

Warum das Ganze?

Elektrische Geräte, die Wärme erzeugen, sind energieintensiv – so auch Wäschetrockner. Zeitgleich bietet die Natur Sonnen- und Windenergie kostenfrei vor der Tür – nur fehlt in Stadtwohnungen oft die Möglichkeit die Wäsche in Sonne und Wind zu hängen. Deswegen trocknen viele Stadthaushalte ihre Wäsche auf Wäscheständern in der Wohnung, was aber vor allem in den Wintermonaten zu Schimmel führen kann und die Wohnung vollstellt, oder sie haben Trockner und benötigen dafür viel elektrische Energie.

Früher gab es in vielen Hinterhöfen Karlsruhes Zugwäscheleinen, und man konnte seine Wäsche vom Fenster oder Balkon aus aufhängen und mit Hilfe der über Rollen laufenden Leine quer über den Hof ziehen. Wenn wir solche solarLeinen reinstallieren, bündeln sich darin praktische, ästhetische und das Stadtklima verbessernde Aspekte: Wir verbinden uns mit unseren Nachbarn über Wäscheleinen, unsere Hinterhöfe werden bunt und sehen aus wie im Urlaub. Wir sparen Energie und Geld und kühlen den Innenhof.

Passt auch zu modernen Gebäuden, es muss nicht immer gründerzeitlich am Mast sein; Foto: sonnenenergie-direkt.de

Oststadt 1976: Wäscheleinen sind noch weit verbreiteter Alltag; Foto: Eberhard Humpfer

Hier sind die Fakten:

- Das Trocknen einer einzigen Ladung Wäsche (8 kg) im Sommer (bei 30 °C) kühlt einen Innenhof (10 m x 10 m) um ca. 3 °C ab.
- Zusätzlich werden durch die Verschattung die Oberflächen weniger stark aufgeheizt (bis zu 20 °C geringere Oberflächentemperatur).
- Steigt ein Haushalt mit 4 Personen von einem Kondenstrockner komplett auf Solarleine um, spart er 600 kWh Energie pro Jahr.
- Würde die elektrische Energie dafür von einem Kohlekraftwerk geliefert, entspräche das 600 kg CO_2.
- Für Photovoltaik bräuchte man 3 m^2 Solarzellen.
- Die Wäscheleine spart Dir bei einem Stromtarif von 0,42 € je kWh ganze 250 € im Jahr.

Eine Aufbauanleitung und ein Video sowie verschiedene Berichte findest du unter **sonnenenergie-direkt.de** Dort kannst du auch die Galerie der bereits neu installierten solarLeinen ansehen.

Ab jetzt kannst du dir bei der BUZO zu den üblichen Öffnungszeiten ein Selbstbauset abholen. Als Gegenleistung ist ein Antrag auszufüllen und ein Foto der installierten solarLeine zuzusenden an:
info@sonnenenergie-direkt.de

Dorothee Rosenbauer

Klassischer Mast als Gegenstück; F.: H. Jacobs

Alternativen zu Amazon & Co.

Der viele Paket-Lieferverkehr ist bestimmt jedem schon negativ aufgefallen, und dabei ist das nur das letzte Glied einer langen Logistikkette mit vielen Belastungen. So möchte z. B. Amazon in Bietigheim ein weiteres Logistikzentrum bauen. Auf dem vorgesehenen Grundstück wächst Wald auf, der als Ausgleichsmaßnahme für eine andere Baumaßnahme gepflanzt wurde. Gegen die Ansiedlung von Amazon ist eine Arbeitsgruppe des Klimabündnisses Karlsruhe und auch eine Initiative von engagierten Bürger*innen aus Bietigheim aktiv.

Klar ist: Online-Bestellungen gehören mittlerweile zum Alltag und häufig ist das positiv. Kleinere, innovative und ökologisch engagierte Firmen bieten ihre Waren online an und erhöhen dadurch ihre Reichweite, Ersatzteile für Reparaturen findet man oft erst durch das große Onlineangebot und für mobilitätseingeschränkte Personen bietet der Onlineeinkauf Unabhängigkeit. Aber die großen Anbieter verführen die Konsument*innen online noch leichter zum Kauf als in Ladengeschäften, und die Möglichkeit, sich Sachen mal zur Ansicht kommen zu lassen und sie dann wieder retour zu schicken, verschlechtert die Umweltbilanz erheblich. Viele Verkäufer nutzen nur Amazon und Co., die Käufer*innen geben Geld aus und müssen noch mehr Dinge, die sie eigentlich nicht brauchen, in ihrem Haushalt unterbringen. Und zum Schaden aller werden enorme Mengen an Ressourcen verschwendet. Hinzu kommen die negativen Auswirkungen für den lokalen Handel, Stichworte Marktmacht und Verdrängung und das äußerst fragwürdige und demokratiefeindliche Gebahren der hinter allem stehenden US-Tech-Giganten.

Sie, liebe Leser*innen, gehören sicherlich zu den Menschen, die im Alltag auf Nachhaltigkeit Wert legen. Nachfolgend sind ein paar Ideen dazu für Karlsruhe zusammengestellt.

Betonwüsten statt Jungwald? Fotos: Harry Block

Viele gute Hinweise hat mit Unterstützung der Stadt Karlsruhe der Agenda21-Arbeitskreis zusammengestellt, als klassische Auflistung und als web-App:
agenda21-karlsruhe.de

Es sind recht viele Angebote in Karlsruhe zu finden. Aber auch für faire Angebote beginnt bewusstes, nachhaltiges Konsumieren mit den Fragen: Brauche ich das? Macht es mir oder Beschenkten eine besondere Freude? Gibt es bessere Alternativen?

Für Kleidung sind Kleidertauschveranstaltungen hierzu eine schöne Möglichkeit, in Karlsruhe regelmäßig von Greenpeace, GloW **glow-karlsruhe.org** und anderen organisiert. Man sortiert daheim im Kleiderschrank gut erhaltene Stücke aus, bringt sie hin, trifft nette Leute, stöbert an den Kleidungstischen und findet mit etwas Glück neue Lieblingsstücke – ganz ohne Kommerz.

(Elektro-)geräte und Haushaltsgegenstände, die man nur manchmal braucht, kann man oft auch ausleihen, etwa im Leihlokal der Bürgerstiftung Karlsruhe
buergerstiftung-karlsruhe.de

Geht etwas kaputt, lässt sich das oft reparieren. Hier leisten Änderungsschneidereien und Handwerksbetriebe gute Arbeit. Hilfe durch engagierte ehrenamtliche Helfer*innen gibt es in Reparaturcafés. **reparaturcafe-karlsruhe.de** ist der Link zum Reparaturcafé im Leih.lokal in der Gerwigstraße. Auf der Webseite gibt es auch Links zu weiteren Reparaturcafés in Knielingen, in Heide und am KIT.

Second-Hand ist natürlich nicht nur eine gute Möglichkeit zum Einkaufen, auch gut erhaltene Dinge, die man nicht mehr benötigt, kann man dort spenden oder verkaufen. Zusätzlich zu den im obigen grünen Einkaufsführer genannten Läden gibt es in Karlsruhe den Pfennigbasar des internationalen Frauenclubs, für den jedes Jahr im Winter gesammelt und anschließend in der Schwarzwaldhalle verkauft wird, die Veranstaltung ist Kult.

Vielleicht hat man Dinge, die zu speziell sind, um in einem örtlichen Second-Hand-Laden Käufer zu finden oder die so wertvoll sind, dass man gerne gutes Geld dafür haben möchte. Da bietet sich der Online-Verkauf an. Die Verbraucherzentrale hat unter **umverka.de/b2** viele Tipps zusammengestellt, Portale bewertet und Chancen und Risiken beschrieben. Es macht einfach Freude, wenn man für schöne Dinge, die man (leider) nicht mehr braucht oder für die man keinen Platz mehr hat, auf diese Weise Menschen findet, die sie schätzen und nutzen.

Auch für Bücher (Bibliotheken und Bücherschränke) und Autos (Carsharing) gibt es oft gute Alternativen zum Kauf. Diese Beispiele zeigen, weniger Konsum von Neuwaren schont nicht nur die Umwelt, sondern bringt schöne Erfahrungen und bereichert den Alltag, eine echte Win-Win-Situation.

Ute Rieger

Ein Visionär der ersten Stunde

Wir trauern um unser BUZO-Gründungsmitglied Dr. rer. nat. Volkhard Jung, verstorben am 11. Mai 2026 mit 92 Jahren.

Er ist 1934 in Ostpreußen geboren, studierte Physik in Heidelberg und arbeitete seit 1968 am Kernforschungszentrum im Bereich Neutronenforschung für Supraleiter.

Mit der Mitgliedsnummer 001 gründete er am 20.4.1971 zusammen mit Hans-Helmuth Wüstenhagen anlässlich einer geplanten Erweiterung der Karlsruher Raffinerien die Bürgeraktion Umweltschutz zentrales Oberrheingebiet e. V. (unter dem Kürzel BUZO bekannt). Wie mir sein Sohn erzählte, gab es samstags mangels moderner Kommunikation immer lange Telefonate mit Herrn Wüstenhagen in Sachen Umweltschutz, außerdem arbeitete er seit Beginn 1971 beim Vertrieb der Vereinszeitung „Umweltschutz" mit.

Schon früh interessierte sich Herr Jung für Verkehrsthemen. Unter dem Titel „Der Individualverkehr ist nicht die einzige Lösung" hielt er schon 1976 im Umweltzentrum Kronenstr. 9 einen Vortrag, in dem er die Umweltbelastung des Brennkraftindividualverkehrs mit der Umweltbelastung des öffentlichen Verkehrs (Busse und Bahnen) verglich.

Später engagierte er sich in der neu gegründeten BUZO-AG Verkehr mit zwei ihm wichtigen Themen für den ÖPNV:

1. Er war Miterfinder der von ihm so benannten „Cyclobahn". Funktion: Fahrgleise unterirdisch, Haltestellen oberirdisch. Vorteil ist die Energieeinsparung, durch Unterstützung der Schwerkraft. Eine genauere Beschreibung würde den Umfang dieses Nachrufes sprengen. Es gibt aber unter **umverka.de/b3** einen Hinweis auf eine Publikation.

2. Zusammen mit einem weiteren Mitstreiter der AG, Dieter Kruk (verstorben 2016), entwickelte er 1982 ein Modell für ein Nahverkehrssystem in der Region unter weitgehender Verwendung vorhandener Bundesbahntrassen (N-Bahn-Schrift). Sie war der Vorläufer für ein ähnliches System, welches 1992 vom damaligen VBK-Chef Dieter Ludwig unter dem Namen „Karlsruher Modell" mit Zweisystem-Stadtbahnen realisiert wurde.

Sehr engagiert war Herr Jung beim Bürgerbegehren zur geplanten Nordtangente – Die Waldstadt lehnte das Projekt mit überwiegender Mehrheit ab und die ganze Familie war beim Sammeln der Unterschriften aktiv dabei. Auch gegen

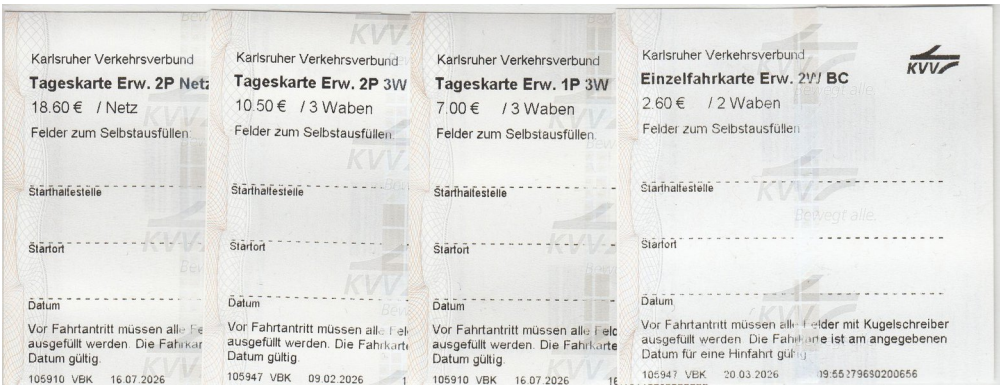
den Bau der neuen Landesstraße L 560 zur Umgehung von Hagsfeld und Blankenloch im Westen 1980, die östlich der Waldstadt geplant war und den Wald nördlich davon zerschnitt, setzte er sich – leider vergeblich – ein.

Mehr private, sehr angenehme Erinnerungen an Volkhard Jung gibt es zu mehreren legendären Fahrrad-Elsasstouren der AG Verkehr, wo er bei hitzigen Suchen nach der Weltformel in bier- und weinseliger Laune ausgleichend und mäßigend wirkte. Man habe ihn nie schlecht gelaunt erlebt, was in der heutigen Zeit eher selten ist. Seine an uns gestellte Denksportaufgabe des "maximalen Wandererdurchsatzes der Wutachtalschlucht" beschäftigt uns noch heute. Er war halt immer Physiker.

Wir sollten seiner dankend gedenken!

Hans Seiler und Rainer Schneider

Ticketzugang wird immer holpriger



Fahrkarten zum Selbstentwerten (Hinweis: Vor dem 1.8.26 gekaufte sind bis 31.1.27 gültig)

Stempelkarten abgeschafft, Ticketautomaten in Stadtbahnen ausgebaut – ein spontaner Fahrtantritt ohne Smartphone wird im KVV-Gebiet **für Gelegenheitskunden** immer schwieriger.

Undatierte Tickets als Ersatz

Einziger praktikabler Ersatz sind die vom KVV 2022 eingeführten undatierten Tickets zum Selbstentwerten, die nach Bedarf vor Fahrtantritt z. B. daheim ausgefüllt werden können:

Sie wären eine praktikable Übergangslösung bis zur Einführung niederschwelliger digitaler Lösungen über Smartcards – wenn auch ein akzeptabler Zugang zu den Tickets bestehen würde.

Automatenverkauf abgelehnt

Alle Versuche, die Tickets auch an Automaten anzubieten, sind leider gescheitert, obwohl es laut Geschäftsführung der Verkehrsbetriebe leicht möglich gewesen wäre. Auch PRO BAHN mittlerer Oberrhein Karlsruhe hat die mehrfachen Initiativen dazu unterstützt. Aufsichts- und Gemeinderat haben es jedoch mehrheitlich abgelehnt. Verwiesen wurde u. a. auf die Zusendung der Tickets (4,99 € Porto) und die Verkaufsstellen. Einige Fraktionen wollten sich für weitere Verkaufsstellen einsetzen. Derzeit passiert das Gegenteil:

Verkaufsstellen werden geschlossen

Verkaufsstellen in Karlsruhe, Ettlingen, Söllingen und Berghausen wurden

geschlossen. Betroffen sind in Karlsruhe insbesondere die Stadtteile Oberreut, Grünwinkel, Weststadt, Nordweststadt und Durlach. Damit sind innerhalb eines Jahres 30 % der Verkaufsstellen in Karlsruhe weggefallen.

Hier gibt es noch undatierte Tickets (Verkaufsstellen u. KVV-Kundenzentren):

Nördliches KVV-Gebiet:

- Postagentur Wirt, Weiherweg 15, 68794 Oberhausen-Rheinhausen
- Tourist-Info Bretten, Melanchthonstraße 3, 75015 Bretten
- Schreibwaren Papier & Co, Max-Planck-Straße 20, 75015 Bretten
- Zeitschriften Keilbach, Sternenfelser Straße 5, 75038 Oberderdingen
- KVV-Kundenzentrum / Stadtbus, Hoheneggerstraße 7, 76646 Bruchsal
- Kiosk Spahic, Hauptstraße 126, 76684 Östringen
- Bürgerbüro Kraichtal-Münzesheim, Rathausstraße 30, 76703 Kraichtal-M.
- Edeka Rothfuß, Adlerstraße 62, 76297 Stutensee-Spöck
- Gabi's Schreibwarenlädle, Bahnhofstr. 43e, 76344 Eggenstein-Leopoldshafen
- Schreibwaren Linkenheim, Karlsruher Straße 21, 76351 Linkenheim-Hochst.
- Stadtverwaltung Wörth am Rhein, Mozartstraße 2, 76744 Wörth (Rhein)

Stadt Karlsruhe

- KVV-Kunden- und Informationszentrum Durlacher Allee 71 76131 Karlsr.
- Karlsruhe Tourismus GmbH, Kaiserstr. 72-74, 76133 Karlsruhe
- Postfiliale + Schreibwaren Weingärtner, Karlstraße 61, 76133 Karlsruhe-Südw.
- KVV-Kundenzentrum vorm Karlsruher Hauptbahnhof, 76137 Karlsruhe
- Frisör + Shop Buchfink, Karlsruher Straße 3, 76137 Karlsruhe-Hagsfeld
- Kiosk Kroll, Am Entenfang 1, 76185 Karlsruhe-Mühlburg
- Ritas Lottoladen, Neckarstraße 23, 76199 Karlsruhe
- Floristik Rita Doll, Ortsstraße 8a, 76228 Karlsruhe-Durlach
- Schreibwaren Schalk, Am Wetterbach 41, 76228 Karlsruhe-Grünwettersbach
- Ortsverwaltung Grötzingen, Rathausplatz 1, 76229 Karlsruhe-Grötzingen

Südliches KVV-Gebiet (Landkreis KA)

- KVV-Kundenzentrum im Bahnhof, Wilhelmstraße 2, 76275 Ettlingen
- Leibold Haus Schreibwaren, Hauptstr. 43, 76287 Rheinstetten-Forchheim
- Ela's Lottoecke, Bachstraße 33, 76287 Rheinstetten-Mörsch
- Karla Schreibwaren, Rappenwörthstraße 15, 76287 Rheinstetten-Mörsch
- Postfiliale Piston, Hertzstraße 1, 76307 Karlsbad-Langensteinbach
- Rathaus Malsch, Hauptstraße 71, 76316 Malsch (Kr Karlsruhe)

Baden-Baden, Rastatt, Bühl, Gaggenau … (Vertrieb nur in KVV-Kundenzentren)

- KVV Kundenzentrum im Bürgerbüro, Herrenstraße 15, 76437 Rastatt
- KVV Kundenzentrum am Augustaplatz, Am Augustaplatz, 76530 Baden-Baden

Analogen Ticketverkauf zentralisieren

Im südlichsten KVV-Gebiet werden die undatierten Tickets nur in 2 KVV-Kundenzentren angeboten, da die Stadtwerke Baden-Baden, die das Gebiet betreuen, dies in ihren 9 Verkaufsstellen ablehnen! Das Problem der Uneinheitlichkeit im Verkehrsverbund war auch ein Argument bei der Ablehnung des Automatenverkaufs undatierter Tickets.

ProBahn hat deshalb gefordert, dass die Zuständigkeit auch für den analogen Verkauf auf den KVV übertragen wird.

Konditionen für Verkaufsstellen überarbeiten

Grundsätzlich wird es immer schwieriger, den Ticketverkauf in den Stadtteilen aufrecht zu halten und noch schwieriger, mit

den aktuellen Konditionen neue Verkaufsstellen zu finden. Dabei wäre es wichtig, in allen Stadtteilen und Gemeinden eine KVV-Verkaufsstelle zu haben – besonders nachdem der Automaten-Verkauf undatierter Tickets zum Selbstentwerten abgelehnt wurde. Der niederschwellige Zugang zu Fahrkarten ist auch eine Frage der Teilhabe.

Mit entsprechender Priorität sollte es den Verkehrsbetrieben möglich sein, Verkaufsstellen zu halten und neue zu finden. Bei den Paketdiensten und Lotto-Annahmen klappt es ja auch. Ein Teil der Einsparungen müsste hier investiert werden.

Seniorenräte starten eigenen Verkauf

Der Seniorenbeirat Walzbachtal bietet seit April 2026 in Wössingen und Jöhlingen während seiner monatlichen Sprechstunde die relevanten Tickets für sein Gebiet an – ähnlich wie Seniorenrat Liebersbach seit Längerem in Weingarten. In Weingarten wurden in einer Stunde Tickets für ca. 300,– € verkauft und auch in Walzbachtal ist die Nachfrage groß. Der Bedarf ist also da – nicht nur bei Hochbetagten, Gebrechlichen und Kindern, wie oft behauptet wird!

Welche Relevanz haben Gelegenheitskunden noch?

80 % der Fahrgäste nutzen inzwischen das Deutschlandticket, viele auch das Smartphone. Sind da analog operierende Gelegenheitskunden noch relevant? Im Jahr 2024 wurden immerhin 88.842 undatierte Tickets verkauft – trotz der schlechten Verkaufsinfrastruktur!

Nicht jeder kann sich ein Abo-Ticket leisten. Allein bei Senioren über 65 liegt die Armutsquote bei ca. 20 %. Der ÖPNV ist eine Leistung der Daseinsvorsorge, der allen Kundengruppen einfachen Zugang bieten muss – nicht nur beim barrierefreien Einstieg.

Undatiertes hier? Leider nein! Foto: Heiko Jacobs

Bargeldzahlung wird sukzessive abgeschafft

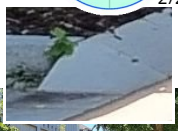
Das teure Bargeldhandling ist den Verkehrsbetrieben unter ihrem Sparzwang natürlich ein Dorn im Auge. Der falsche Weg ist aber – wie in Stuttgart geplant – im Bus nur noch Debit- und Kreditkarten zu akzeptieren! In Hamburg wird zumindest eine mit Bargeld aufladbare Guthabenkarte angeboten, die in allen Geschäften kostenfrei erhältlich ist.

Neue Ansätze bei Digitalisierung für Gelegenheitskunden

Diesen Weg schlagen auch neue Projekte ein, die als niederschwelligen Zugang eine vom Verkehrsverbund ausgegebene Guthabenkarte ausgeben. Über die darauf gespeicherte Identifikation (ID) kann dann auch der Fahrpreis ermittelt werden. Beim Ein- und Ausstieg wird die Karte an Lesegeräte, sog. Validatoren, gehalten. Der Fahrpreis incl. Tagesbestpreis wird dann berechnet und vom Guthaben abgezogen. Analog funktioniert das mit Kreditkarte und Smartphone. Bei der Messe IT-Trans in Karlsruhe wurden entsprechende Systeme auch von regionalen Partnern von VBK, AVG und KVV wie z. B. INIT oder Krauth angeboten.

Wir erwarten, dass auch die Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg diesen Weg koordiniert einschlagen und bis zur Umsetzung akzeptable analoge Ticketzugänge anbieten. Hajo Dorn

Tram-, Bus- und Radverkehr in Straßburg begeistert



Bei einer Exkursion des VCD Karlsruhe hat der französische Partnerverband ASTUS uns die Highlights der Straßburger Verkehrsplanung gezeigt. Besonders begeistert waren die Teilnehmenden vom Fünf-Minuten-Takt der Bahnen und den separat geführten Fahrradstreifen.

Nach dem Vorbild von Karlsruhe hat Straßburg ein System von Straßenbahnen aufgebaut, das über die Stadtgrenzen hinaus auch in die Region führt. Der Takt ist teilweise auf fünf Minuten verdichtet und trotzdem sind die Bahnen voll. Das, obwohl es keinen Verkehrsverbund gibt: Die Automaten bieten etwa 20 verschiedene Fahrkarten an, mit vielen Fallstricken. Aber das Angebot an Straßenbahn- und Buslinien ist enorm.

Bushalt an Schnellstraße; Foto: Hans Seiler

Auf einer großen Ausfallstraße gibt es eine separate Busspur, die bald noch verlängert wird. An zentralen Knoten kommen die verschiedenen Verkehrsträger zusammen, so dass der Umstieg leicht fällt. An einem solchen Umsteigepunkt sahen wir, wie die kahlen Betonwände durch illusionistische Malerei verschönert war – eine wirklich gelungene Art von „Kunst am Bau".

Alle Busse des Stadtverkehrs fahren elektrisch oder mit Gasantrieb. Der frühere Busbahnhof wurde ersetzt durch Haltestellen entlang der Straße, so dass die

Ringroute mit zum Radweg schrägem Bord, jedenfalls wo neu gebaut wurde; Foto: Hans Seiler

Busse zügig weiterfahren können. Engstellen wurden durch unkonventionelle Ideen gelöst. Eine eingleisige Stelle der Tram kommt etwa dank „Gleisverschlingung" ohne Weichen aus: Die Schienen werden durch kleine Kreuzungen verschränkt, so dass in der Engstelle ein Vier-Schienen-Gleis die Richtungen separiert. Beim Stadion sorgt ein Depot für sechs Bahnen dafür, dass nach den Spielen in beide Richtungen je drei Bahnen

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

einen Großteil der Fans schnell abtransportieren können.

Für den Radverkehr wurde auch viel getan. Es gibt eine 4 km lange Ringroute um die Innenstadt, auf der man sehr schnell und weitgehend vorfahrtsberechtigt die Fußgängerzone umfahren kann. Die Fahrräder haben entweder die Straße fast für sich alleine – nur die Anwohner dürfen im Einbahnverkehr mit dem Auto zu ihren Häusern. Oder ein Zweirichtungs-Radweg ist durch Bordsteine vom Autoverkehr getrennt. Die Bordsteine fallen zur Fahrbahn hin senkrecht, zum Radweg sanft ab, damit Fahrfehler verziehen werden. Durchlässe stellen die Entwässerung sicher. Parkplätze sind auf ein Minimum begrenzt, oft gibt es nur eine Ladezone. Nur am Stadtrand gibt es große Park&Ride-Parkplätze.

Aufenthaltsqualitäten; Foto: Hans Seiler

Der Fußverkehr kommt bei all dem nicht zu kurz. Die weitläufige Fußgängerzone ist durch teilweise versenkbare Poller vor Autos geschützt. Mietbare E-Scooter gibt es nicht. Die Gehwege sind breit und nicht durch geparkte Autos verstellt.

Bei der Rückfahrt landeten wir auf dem Boden der deutschen Tatsachen: Der Zug fiel ab der Grenze aus. Und in Karlsruhe müssen wir immer noch für quasi alles oben Beschriebene kämpfen.

Johannes Honné

Wo geht man besser?

Tempo7, die Karlsruher Fußverkehrsinitiative, hat sich zum Auftakt des zweiten Jahres nach der Gründung gleich wieder am Grötzinger Klimatag (25.4.26) beteiligt, wieder am Stand des VCD, der in der Mühlstraße aufgestellt war. Bei unserer ersten öffentlichen Aktion am 9.5.25 an der Haltestelle Karlstor/Bundesgerichtshof hatten wir die Teilnehmenden auf einer 2 km langen Spaziertour hautnah mit den Problemen des Fußverkehrs im Baustellenbereich der Kriegsstraße konfrontiert (s. u&v 2/25 S. 16–18). Mit Blick auf das Ergebnis dieser ersten Aktion haben wir uns entschieden, in diesem Jahr die Situation des Fußverkehrs in Karlsruhe systematisch zu erfassen. Nur im detaillierten Vergleich lassen sich allgemeine Aussagen und stadtteilbezogene Besonderheiten des Fußverkehrs herausarbeiten. Mit dieser Zielsetzung veranstalten wir unter dem Motto **„Wo geht man besser?“** im Sommer und Herbst 2026 **Fußwege-Checks** in mehreren Stadtteilen.

Ab Juni ist monatlich ein Fußwege-Check geplant, immer an einem Samstag um 16.00 Uhr. Wir laden die Karlsruher Stadtgesellschaft ein, uns rund anderthalb Stunden lang auf den ca. 2,5 km langen Touren zu begleiten. Um die Tour am Ende noch einmal gemeinsam Revue passieren zu lassen, ist ein Abschlusshock vorgesehen. Treffpunkt ist jeweils an einem zentral gelegenen, gut bekannten Platz. Bislang waren wir in der Südstadt (20.6.) mit Treff am Werderplatz und in der Weststadt (18.7.) mit Treff am Gutenbergplatz.

Die nächsten Fußwege-Checks werden in der Oststadt (15.8., Karl-Wilhelm-Platz) und in der Innenstadt-West (12.9., Treffpunkt offen) stattfinden. Datum und Treff für die abschließende Tour in Durlach sind wegen der ÖPNV-Baumaßnahmen, die bis zum 25.10. andauern, noch offen.

Der Stadtteilspaziergang Südstadt startete am Werderplatz (oben) und fand Hindernisse (unten); Fotos: Elisabet Loris-Quint, Tempo7

Möglicherweise gibt es im Oktober eine Tour in Grötzingen (17.10., Rathaus) bevor die Tour in Durlach die Serie im November abschließt – mit der Möglichkeit auch den Faktor Beleuchtung zu testen. Alle Touren werden rechtzeitig auf unserer Homepage angekündigt: tempo7.de

Bei jeder Tour stehen **sieben Themen** im Fokus, die wir an rund einem Dutzend Stationen abprüfen. Es geht dabei einerseits um das **Gehen im öffentlichen Raum** im Allgemeinen und andererseits um den **Fußverkehr als einer nachhaltigen Verkehrsart** neben und mit dem Radverkehr, ÖPNV und Carsharing. Zur Planung des Streckenverlaufs der Fußwege-Checks verwenden wir zwei digitale Karten. Zum einen die laufend aktualisierte Karte der openstreetmap community[*)] – diese Karte zeigt wichtige Details wie Fahrradabstellplätze, Trinkwasser-Brunnen oder Straßenquerungen – zum anderen das Mobilitätsportal der Technologieregion Karlsruhe[**)]

[*)] openstreetmap.org
[**)] mobil.trk.de/portal.html

Das **Gehen im öffentlichen Raum** prüfen wir an drei Themen:

- zur Bestimmung der **Qualität von Gehwegen** sind uns Barrierefreiheit (Breite der Gehwege, Absenkungen, Bodenbelag) sowie Sauberkeit und die Einschränkung durch vorübergehende Hindernisse (Mülltonnen, Baugerüste) wichtig.
- unter dem Begriff **Aufenthaltsqualität** halten wir fest, ob es Sitzgelegenheiten, Raum zum Plaudern an Straßenecken, Spielplätze und einen zentral gelegenen Platz für einen Wochenmarkt gibt; falls vorhanden interessieren uns verkehrsberuhigte Zonen, in denen PKWs max. mit Tempo 7 km/h fahren dürfen. Wichtig ist auch die Verfügbarkeit einer Toilette, möglichst barrierefrei. Zukünftig werden wir Standorte der Aktion „Nette Toilette" testen. Uns ist aufgefallen, dass Wegweiser zur Orientierung oder gar Info-Points der Stadt Karlsruhe sehr rar sind, Übersichtspläne an VBK-Haltestellen für S-Bahnen und Straßenbahnen sind z. T. selbst für ÖPNV-Fahrgäste nur bedingt hilfreich.
- beim Thema **Klimaanpassung** stehen Stadtgrün, Trinkwasserbrunnen und die Erhaltung von Kaltluftschneisen im Fokus.

Bis hier haben wir den Fußverkehr als nachhaltige Verkehrsart im öffentlichen Raum betrachtet, ohne Interaktion mit anderen Verkehrsarten. Zu den nachhaltigen Verkehrsarten zählen neben dem Fuß- und Radverkehr (Aktive Mobilität)

der ÖPNV und für Situationen, in denen ein Auto tatsächlich unabdingbar ist, das Carsharing. Laut Angabe der Stadt Karlsruhe*) weist Karlsruhe aktuell die höchste Carsharing-Dichte aller deutschen Großstädte auf. Das Management dieser nachhaltigen Verkehrsarten bezeichnet man als **Umweltverbund**. So ist der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) über das „regiomove"-Projekt seit Anfang der 2020er Jahre als Umweltverbund darauf ausgerichtet, nachhaltige intermodale Mobilität zu fördern, d. h. Voraussetzungen zu schaffen, so dass Fahrgäste im KVV-Gebiet auch ohne privates Auto mobil zu sein können.

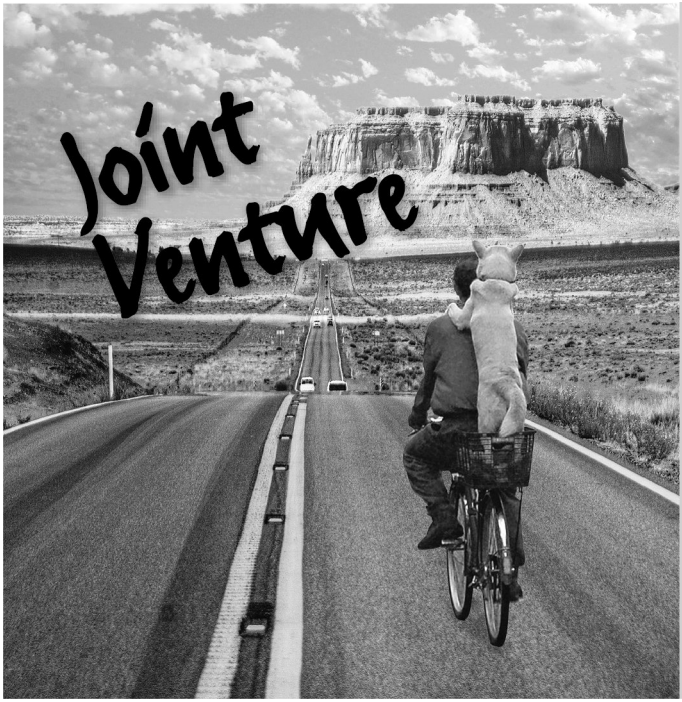
*) umverka.de/v3

Den **Fußverkehr als nachhaltige Verkehrsart** im Umweltverbund prüfen wir anhand von vier Themen:

- **Miteinander** der Verkehrsarten der Aktiven Mobilität, Fuß- und Radverkehr, auf Gehwegen.
- **Interaktion** der Verkehrsarten der Aktiven Mobilität **mit dem ÖPNV**
- **Beeinträchtigung des Fußverkehrs** durch **Fahrrad-Abstellanlagen** und **Haltestellenbereiche des ÖPNV**.
- **Beeinträchtigung des Fußverkehrs** durch den **ruhenden motorisierten Individualverkehr**: Längsparker, Querparker, Gehwegparker und Tiefgarageneinfahrten.

Nun sind wir selbst gespannt, was wir im nächsten Jahr hier berichten können, nach der Auswertung aller Fußwege-Checks. Die wesentlichen Ergebnisse werden wir an entsprechender Stelle der Karlsruher Stadtverwaltung vorbringen, um zur spürbaren Verbesserung des Fußverkehrs in Karlsruhe beizutragen.

Charlotte Kämpf für Tempo7



BASISLAGER

alles für Reisen, Wandern, Bergsport

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

Neu-/Ausbaustrecke Mannheim–Karlsruhe

Zusammenhang

Dieses Projekt erregt gerade die Aufmerksamkeit in unserem Raum und war auch deswegen am 18.6. Thema bei unserem Verkehrstreffen. Zum laufenden Raumverträglichkeitsverfahren haben wir eine Stellungnahme abgegeben.

Die Europäische Union hat „Transeuropäische Netze" (TEN) definiert – auch für den Schienenverkehr –, die für den Personen- und Güterverkehr wichtig sind. Darunter im Jahr 2010 die Eisenbahnachse 24 Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen, die 2013 weiterentwickelt wurde zu 9 TEN-V-Kernnetzkorridoren inklusive „Rhein–Alpen" und 2024 zu 9 Europäischen Verkehrskorridoren inklusive „Nordsee–Rhein–Mittelmeer".

Namen und Details ändern sich, Karlsruhe bleibt durch seine zentrale Lage aber stets Teil des Netzes. Zudem liegen wir auch an der aus der Diskussion zu Stuttgart 21 bekannten Achse 17 „Magistrale für Europa" Paris–Bratislava/Budapest, später „Orient/Östliches Mittelmeer" bzw. „Rhein–Donau".

Das bedeutet natürlich nicht, dass auf der Strecke Container vom Schiff in Genua zum Schiff in Rotterdam transportiert werden sollen, sondern es geht um die Verbindung der vielen industriellen Zentren entlang dieser Achse, also beispielsweise von den beiden Häfen ins Ruhrgebiet, aber auch zur Industrie in unserer Region, wie in Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, … Dieser Korridor durchfährt auch die „Blaue Banane", ein 1989 entstandener Begriff für den von England bis Norditalien reichenden Verdichtungsraum mit 110 Millionen Einwohnern, der wichtigsten Wirtschaftsregion Europas.

Kurzum: Selbst wenn der Konsum irgendwann doch mal nachhaltiger = weniger würde, was wünschenswert wäre, blieben wir hier immer noch ein wichtiger Verkehrsknoten. Wir haben es aber in der Hand, ob der Verkehr weiterhin stark die Straße nutzt oder doch eher die Schiene.

Wir als VCD wollen letzteres, dafür muss man das Schienennetz aber ausbauen.

Vor allem auch die Schweiz als wichtiger Teil des Korridors will das, weswegen im Vertrag von Lugano 1996 der viergleisige Ausbau der deutschen Zubringerstrecke **Karlsruhe–Basel** vereinbart wurde, denn die südlich von Rastatt nur zweigleisige Route wurde schon vor der EU als Engpass für den Personen- und Güterverkehr identifiziert. Während mit Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel wesentliche Teile der „Neuen Eisenbahn-Alpentransversale" (NEAT) in der Schweiz fertig sind, verzögert sich der deutsche Teil des Korridors weiterhin, nicht zuletzt wegen teuerer Tunnel unter Rastatt und Offenburg. Insgesamt fertig Anfang 2040er?

Als nächster Engpass wurde der Bereich **Frankfurt–Mannheim** identifiziert, insbesondere für den Fernverkehr, weswegen dort eine auf 300 km/h ausgelegte Neubaustrecke mit ersten Teilen im Planfeststellungsverfahren ist, fertig „nach 2030".

Und dazwischen?

… liegt bereits eine Schnellfahrstrecke, nämlich **Mannheim–Stuttgart** mit gut ausgebautem Abzweig zur alten Strecke nach Karlsruhe, sowie eine weitere Bestandsstrecke über Bruchsal. Also braucht man hier für den Personenverkehr nichts ausbauen. Einen Engpass gäbe es aber nach Fertigstellung der beiden anderen Projekte für den Güterverkehr. Deswegen wurde hier vor sieben Jahren begonnen – anders als bei den beiden anderen Pro-

jekten – eine **reine Güterverkehrsstrecke** zu planen. In einer Raumwiderstandsanalyse wurden reichlich denkbare Varianten miteinander verglichen und bezüglich ihrer Auswirkungen bewertet, komplett nachlesbar unter mannheim-karlsruhe.de

Das beste Ergebnis erreichte die Variante R4, bei Karlsruhe gebündelt mit der A5. Wer die beiden Bestandsstrecken kennt, der weiß, dass sie zu eng angebaut sind für einen mehrgleisigen Ausbau. In Stutensee ist der Platz schon durch die S2 belegt. Auch anderswo gibt es keine freien Korridore, daher bleibt nur die A5, sehr wahrscheinlich westlich dieser gebaut. Varianten weiter westlich haben den schweren Nachteil, dass sie „falsch rum" im Güterbahnhof ankommen, Züge also die Fahrtrichtung wechseln müssten.

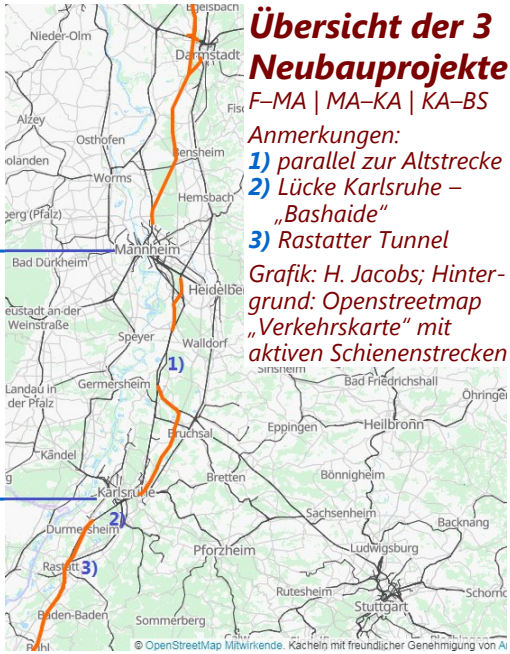
Fast überall – außer bei Schwetzingen, wo sie per Tunnel von der Schnellfahrzur Altstrecke verschwenkt – verläuft die Vorzugstrasse R4 mit anderen Straßen oder Schienen gebündelt. Das ist schon mal ein prinzipieller Pluspunkt, weil so die Neuzerschneidung von Natur- und anderen Flächen minimiert wird. Eröffnung „frühestens Ende der 2030er".

In der **Übersichtsgrafik** sind die drei Projekte dargestellt, soweit sie bereits in Openstreetmap aufgenommen wurden. Die enge Bündelung mit der Altstrecke fehlt dort noch (Marke[1)]). Auffällig ist die Lücke[2)] zwischen dem im Karlsruher Güterbahnhof endenden Projekt und dem Projekt Karlsruhe–Basel. Das ist die noch fehlende Planung eines drei- oder viergleisigen Ausbaus zwischen dem Abzweig „Bashaide" in den Rastatter Tunnel[3)] und dem Karlsruher Hauptbahnhof, s. u. Auch im Bereich Mannheim ist eine Lücke zwischen den Projekten: Mannheim–Karlsruhe endet im Rangierbahnhof, Details noch offen, während Frankfurt–Mannheim eher auf den Hauptbahnhof zielt.

Geplant wird primär für Güterzüge, also mit einer maximalen Längsneigung von 6–8 Promille*), damit auch schwere Güterzüge fahren können, und für Zuglängen von 740 m, dem neuen europäischen Güterzugstandard, auf den gerade viele Strecken ausgebaut werden. Mindestens 120 km/h, besser 200 km/h sollen möglich sein. Diese Parameter beeinflussen Radien und Rampenlängen. Beim Rastatter Tunnel wurden kürzere Rampen mit 12,3 ‰ gebaut, was die Nutzbarkeit für Züge von 2.622 t bei 6 ‰ auf 1.660 t reduziert, 30 % der Güterzüge sind so raus**).

Und hier bei uns in Karlsruhe?

Die Strecke erreicht den Landkreis Karlsruhe nördlich von Waghäusel westlich der Altstrecke, weil die „alte" Neubaustrecke nach Stuttgart durch Schutzgebiete höchsten Ranges verläuft, und bei Waghäusel noch Bahngelände bei der ehemaligen Zuckerfabrik frei ist. Bei Wiesental soll es



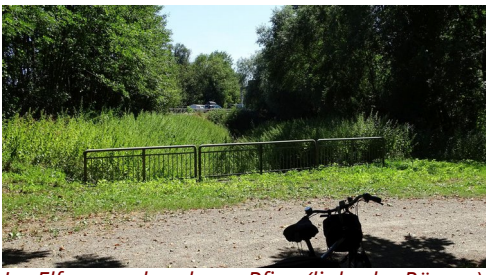
Übersicht der 3 Neubauprojekte
F–MA | MA–KA | KA–BS

Anmerkungen:
1) parallel zur Altstrecke
2) Lücke Karlsruhe – „Bashaide"
3) Rastatter Tunnel

Grafik: H. Jacobs; Hintergrund: Openstreetmap „Verkehrskarte" mit aktiven Schienenstrecken

) laut RVP-Antrag, anderswo sind max. 9 ‰ zu lesen* *) laut Wikipedia zum Rastatter Tunnel*

Verkehrswegebündelung der A9 mit der NBS Ingolstadt–Nürnberg bei Sperberslohe, hier ca. 16 m Abstand laut Google Maps, bei Trassenbreite gut 12 m; Foto v. Wikimedia commons: S. Terfloth, © Creative Commons BY-SA 2.0



Im Elfmorgenbruch, wo Pfinz (links der Bäume) und Alte Bach die A5 (im Hintergrund) queren. Wendet man Mindestmaße an, reicht die Bahn nur bis zirka ans Geländer; Foto: Heiko Jacobs

eine Verknüpfung und eine eingleisige Anbindung nach Graben-Neudorf geben. Dann folgt die Güterstrecke zunächst der Schnellfahrstrecke, dann kurz der L 556 und dann bis Karlsruhe der A 5. Dort liegen drei Anschlussstellen „im Weg": Bruchsal, Karlsruhe-Nord[2)] und -Durlach[4)] werden mit einem *kurzen* Tunnel, der eher ein Trog mit Deckel werden dürfte, unterfahren, entlang von Karlsdorf und dem „Durlach-Center"[4)] aus Lärmschutz- und Platzgründen etwas verlängert.

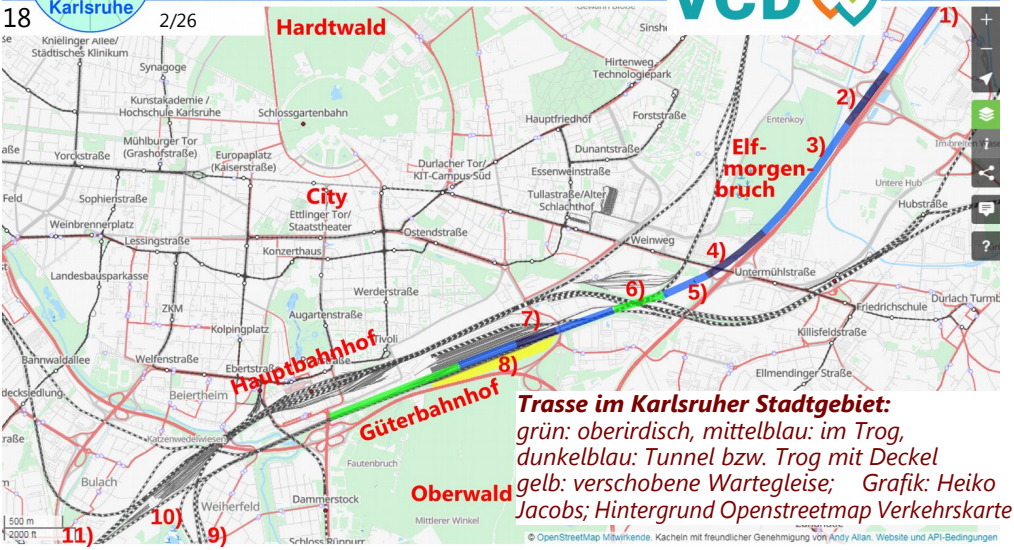
Dann fährt man in den „Zielbahnhof" ein, dem Karlsruher Güterbahnhof, wo man die Neubaustrecke mit den anderen Strecken[6)] verknüpfen muss und Wartegleise, Personalwechsel, Pausen etc. braucht: Wenn von Norden zwei Personen- und eine Güterverkehrsstrecke ankommen, südwärts aber eine hauptsächlich für den Fernverkehr genutzte Strecke (Rastatter Tunnel) und zwei Mischverkehrsstrecken weiter führen, wird das Aufkommen an Zügen nördlich und südlich sicher nicht 1:1 zueinander passen: Güterzüge müssen ggfs. stundenlang warten können. Außerdem werden Züge den Nord-Süd-Korridor verlassen wollen, z. B. Züge zur Raffinerie und zum Rheinhafen.

Mit einem Tunnel planen?

Die Stadt hat schon 2022 dafür plädiert, auch für die östlichen Varianten Tunnellösungen zu untersuchen, was 2026 der Gemeinderat einstimmig bestätigte. Vor allem die südlichen Bürgervereine in Bulach und Weiherfeld unterstützen dies. Wir sehen das kritisch. Nicht nur sind Tunnel viel teurer und das Geld fehlt dann anderswo im Schienenverkehr. Es wird auch viel Beton versenkt, was bei der Herstellung viel CO_2 freisetzt. Wegen der Verknüpfung und anderer Zwangspunkte sehen wir auch nicht, dass Tunnel vernünftig umsetzbar wären. Ab einer gewissen Länge, die sicher erreicht wäre, muss mit zwei Röhren mit Mindestabstand gebaut werden. Wegen der nötigen Verknüpfung im Güterbahnhof ist zu erwarten, dass diese Tunnel nahe Karlsruhe noch oberflächennah verlaufen und offen gebaut würden, man hätte sehr viel mehr Flächenverbrauch in der Breite. Die Forderung könnte für die Natur also kontraproduktiv sein.

Berechtigt sind die Bedenken wegen des Lärmschutzes, der sich trotz erhöhter Zugzahlen im Süden formal nicht ändern müsste, da man an den Ausfahrten des Güterbahnhofs nichts umbauen müsste. Hier wäre Lärmschutz wie bei einem Neubau zu fordern. Ebenso berechtigt sind die Bedenken, dass sich die Schließzeiten der Bahnübergänge am Belchenplatz[9)] und Petergraben[10)] noch mehr verlängern. Durch immer länger werdende wartende Güterzüge werden sie heute schon

2) ...) *siehe Grafik S. 18*



Trasse im Karlsruher Stadtgebiet:
grün: oberirdisch, mittelblau: im Trog, dunkelblau: Tunnel bzw. Trog mit Deckel gelb: verschobene Wartegleise; Grafik: Heiko Jacobs; Hintergrund Openstreetmap Verkehrskarte

© OpenStreetMap Mitwirkende. Kacheln mit freundlicher Genehmigung von Andy Allan. Website und API-Bedingungen

zu oft zu lange zugestellt. Zwischen Abzweig Brunnenstück[südl. 9)] und Belchenplatz sollte der Platz aber reichen, lange Züge vor dem Übergang auf Einfahrt warten zu lassen.

Nur teilweise berechtigt sind Bedenken bei der Kapazität. Zwischen Güterbahnhof und Abzweig Dammerstock[11)] (bei Oberreut) bzw. Brunnenstück (bei Rüppurr), wo die Gütergleise auf die Personengleise treffen, reicht diese völlig aus, nicht jedoch zwischen den Abzweigen Dammerstock und Bashaide[südl.11)], wo erst die Fernzüge in den Rastatter Tunnel abbiegen. Dort sind zwei Gleise eindeutig zu wenig, auch schon jetzt ganz ohne mehr Güterverkehr. Der Abschnitt gehört zum Projekt Karlsruhe–Basel und dort wird schon am drei- oder besser viergleisigen Ausbau geplant, hoffentlich zügig.

Folgen minimieren …

Die Trasse soll ja stark mit bestehenden Verkehrswegen gebündelt werden, über die Gesamtlänge summieren sich die Eingriffe vor allem in den Wald aber. Daher sollte auf eine Minimierung des Abstands nicht nur an baulichen Engstellen geachtet werden. Regulär sind es mindestens 15 m – lieber hätte man mehr –, aber auch mit der Option auf Unterschreitung an Engstellen. Warum dies nicht immer, auch wenn es „nur" um Natur geht? Beispielsweise nur die 10 m, die für die Baustelle selbst minimal benötigt werden.

… und Radnetz verbessern

Es werden auch negative Auswirkungen für den Radverkehr befürchtet. Allerdings könnte man auch fordern, dass nötige Baumaßnahmen zum Ausgleich zu Verbesserungen für Radfahrende führen:

Negativ betroffen ist der Langenbruchweg, da die höhenfreie Verknüpfung von Alt- und Neustrecke[7)] Platz braucht und daher unverzichtbare Wartegleise auf die Südseite verlegt werden müssen in das Waldreststück zwischen Bahn und Südtangente[8) gelb]. Dort liegt aber der Weg, der Radschnellwegpotential hätte. Er ist nicht prinzipiell in Gefahr! Er wird laut den Unterlagen nur verschwenkt. Hier fordern wir, dass er, entsprechend seiner hohen Bedeutung, bezüglich Breite und Radien gleich im Radschnellverbindungsstandard hergestellt wird, unabhängig davon, ob und wann er diesen Status bekäme. Unnütze Doppelarbeiten sind zu vermeiden.

Unter der Brücke der Personenzüge über die Güterzüge[6] verläuft der Radweg zum Mastweidenweg schmal mit einer unübersichtlichen Kurve. Oben auf der Brücke[6] fehlt die weitere grüne Radverbindung zwischen Durlach und Karlsruhe, die seit der gescheiterten Bewerbung zur Bundesgartenschau auf dem Wunschzettel steht: Erste Abschnitte sind fertig, viele fehlen noch, die Einschleifung der S31/S32 liefert einen weiteren Baustein.

Die Radwegführung an der Anschlussstelle Durlach[4] ist nur bedingt verkehrssicher. Der Radweg der Brücke des Herdwegs[1] über die A5 ist nur einseitig und viel zu schmal, es gab schon einen tödlichen Unfall. Der Bahnübergang Petergraben[10] ist eine Katastrophe. Im Zuge des Sportparks „Untere Hub“[3] war eine neue Brücke über die A5 angedacht. All das sind Stellen, wo die Güterstrecke eh zu Baumaßnahmen führen wird, Brücken also wahrscheinlich neu gebaut werden müssen. Wenn, dann gleich richtig und mit ordentlichen Verbesserungen für den Radverkehr planen!

Die Querung an der Unteren Hub[3] wäre auch als Grünverbindung für die Natur relevant. Im weiteren Verlauf quert die Strecke Wildkorridore – laut dem Plan des Landes 5x von nationaler und regionaler Bedeutung. Auch hier sollte mit dem Bau von Grünbrücken über Güterstrecke *und* A5 bzw. anderer Verkehrswege proaktiv der Zustand für die Fauna verbessert werden. Die erste bei Weingarten läge an einer Stelle, wo beim Ausbau der A5 eine Brücke abgerissen wurde.

Minimierte Eingriffe durch Trassenbündelung, kein Abriss von irgendwas, hoffentlich Verbesserungen für Natur, Radverkehr und Lärmschutz: Wenn wir uns mit unseren Anregungen durchsetzen, klingt alles ideal, also sollte man doch sofort anfangen zu bauen?

Grün-Oase Kleingärten; Foto: Heiko Jacobs

Und die Kleingärten?

Das dürfte, wenn sonst alles gut läuft, fast der schmerzlichste Eingriff in Karlsruhe werden, denn die Kleingartenanlage Mastweide wird nach bisheriger grober Vorplanung ziemlich diagonal durchschnitten.

Westlich davon liegen die bestehende Güterverkehrsstrecke, deren Bedeutung stark nachlassen dürfte, und danach der Gleisbauhof der DB. Unsere Idee wäre es, die Altstrecke ab südlich der Durlacher Allee dorthin zu verschieben (reduziert das Tempo der dann wenigen Züge von 80 auf 60) und so Platz für die neue Strecke zu schaffen. Dann würde fast nur noch ein nicht mehr genutzter Sportplatz zerschnitten, deutlich verschmerzbarer.

So optimiert gäbe es nur noch ein großes „Problemchen“: Wann geht’s endlich los? Die langen Planungszeiten werden dazu führen, dass wir auf viele Verbesserungen, die mit dem Projekt entstehen könnten, und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wohl noch lange warten müssen. Blöd nur, dass die kürzlich beschlossenen Änderungen zur Planungsbeschleunigung zu Lasten der Beteiligung der Verbände gehen, die nicht nur ausbremsen, sondern auch gute Anregungen liefern können.

Heiko Jacobs

umwelt&verkehr Karlsruhe
Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe, Kronenstr. 9, 76133 Karlsruhe
20 2/26

TERMINE

Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

Montag: BUZO-AG Verkehr (auch VCD) In der Regel jeden Montag ab **19:30 Uhr** Infos über Ort 0721 / 38 05 75, Treff oft im UZ, danach ***zumeist*** Pizzeria nebenan

Montag: VCD-Fußverkehrs-AG Tempo7 Zumeist am zweiten Montag im Monat um **20:00 Uhr** im Umweltzentrum 14.9., 12.10., 9.11., 14.12., 11.1., 8.2., 8.3., … tempo7.de/ueber-uns

Dienstag: VCD-Monatstreffen[*)] Zumeist am 1. Dienstag im Monat, **19:30 Uhr**: 1.9., 6.10., 3.11., 1.12., 5.1., 2.2., 2.3., 6.4., 4.5., …

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN[*)] Jeweils am 2. Donnerstag im Monat, um **19:00 Uhr** (Infos unter 0721 / 38 05 75)

[*)] Ggfs. hybrid, vorher Anruf/E-Mail, s. a. S. 2

Donnerstag: VCD Verkehrstreffen Zumeist am 1. Donnerstag im Monat, **20:00 Uhr** 3.9., 1.10., 5.11., 3.12., … Themen: siehe Webseite

28.8., 25.9., 30.10., 27.11., 25.12., 29.1., … Critical Mass – verkehrspolitische Radtour, Kronenplatz, letzter **Fr.** im Monat, **18 Uhr**, s. a. cm-ka.de facebook.com/CriticalMassKarlsruhe

Sa. 19.9. 15–18 Uhr ohne Anmeldung, **Mi. 30.9. 18–21 Uhr** mit Anmeldung **Reparaturcafé**, besser Reparieren statt Wegwerfen und Ressourcen schonen, leih.lokal / FreiRäume, Oststadt, Gerwigstr. 41, mehr und Anmeldung: reparaturcafe-karlsruhe.de

Aktionen Fridays for future u. **Klimabündnis** s.: fffka.de und klimabuendnis-karlsruhe.de

Mi. 26. August 2026 Fahrradreparatur und „Automania“ Fahrrad-Selbsthilfeaktion der Offenen Werkstatt und Filmvorführung mit Gespräch (incl. VCD) aus der Reihe Klima-Krisen-Utopien, Kinemathek, **18–19:30 Uhr** umverka.de/t1

Umweltzentrum Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. vorm. geschlossen **15–18** BUZO
Mi. vorm. geschlossen **15–18** BUZO
Do. **9–12** BUZO nachm. geschlossen

Interesse? Mitmachen? Mitglied werden!
BUZO 30,– €, PRO BAHN 52,– €, VCD 84,– €
Je incl. 3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus.
u&v auslegen, alte mitnehmen: Umweltzentrum

~~**Sa. 29. August 2026 VCD-Rad-Exkursion** zu neuralgischen Punkten in **Rastatt** incl. Einkehr, Treff: Kulturplatz ggü. Bahnhof, **11 Uhr**~~, verschoben

Sa. 5. September 2026 Herz statt Hetze für Halle Solidaritätsaktion mit Regenschirmen für Karlsruhes Partnerstadt Halle, 1 Tag vor der Landtagswahl, südl. Schlossplatz, **12 Uhr** umverka.de/t2

14.–20. September 2026 Woche der Klimaanpassung In Karlsruhe gibt es ein Programm mit mehreren Veranstaltungen: umverka.de/t5

Di. 15. September 2026 Infoveranstaltung zu RDK9 Stadtverwaltung lädt ein anlässlich der Offenlage zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan vom Rheinhafen-Dampfkraftwerk Block 9. Anmeldung über umverka.de/t3

18.–20. September 2026 Tag der Schiene tag-der-schiene.de Im Raum Karlsruhe **u. a.: Fr. 18.9. Schienenbusfahrt** Stuttgart-Rastatt-**Wintersdorf**, auch mit Deutschlandticket!

Fr. 18. September 2026 Parking Day Spielen, Musik und Begegnung in der Kronenstraße, **15–20 Uhr**, Weitere Aktionen zum Parking Day s. parking-day-karlsruhe.de

So. 30. September 2026 Wolken über Lützerath Film ü. d. Kampf im rheinischen Braunkohlerevier. Vorführung & Filmgespräch a. d. Reihe Klima-Krisen-Utopien, Kinemathek, **19 Uhr** umverka.de/t4

Sa. 17. Oktober 2026 Wer wächst denn da? Baumbestimmung im Grünwettersbacher Herbstwald, Parkplatz beim Fernmeldeturm **14 Uhr**. Anmeldung bis 1 Woche vor dem Termin unter kreisverband.karlsruhe@sdw-bw.de

Sa. 21. November 2026 Tag des offenen Heizungskellers Hausbesitzer:innen in ganz Deutschland öffnen ihre Tür offenerheizungskeller.de