

umwelt & verkehr

Karlsruhe

ISSN 1612-2283 22. Jg.

1/24

Mai '24 – Aug. '24



Schwammstadt Wohnmobilparken Digitale Bauplanung



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
Schwammstadt – Wasser in der Stadt für Mensch und Natur.....	4
Schafwolle im Garten?.....	6
Strom vom Balkon.....	7
Geplanter Brückenbau im Ruppurrer Landschaftsschutzgebiet.....	9
Hintergründe zum Bahnübergang Brunnenstückweg.....	10
Anreise zum Urlaubsort – PRO BAHN empfiehlt die Bahn.....	10
Gespräch von Pro Bahn mit VBK, AVG und KVV.....	11
Building Information Modeling (BIM) – Ein Überblick.....	12
Wohnmobilpromenade.....	14
Anstiftung zum Fußgang.....	16
Veranstaltungen und Aktionen zur Kommunalwahl.....	18
Termine.....	20

Fotos & Grafiken:

Deutsche Bahn, Jan und Milena Cermak, Heiko Jacobs, Anke Kelber, Reiner Neises, Birgit Rüdinger, Günther Schuck, Angelika Weiße

Titelbild: Wer genau hinschaut, sieht über „Schwamm“ das Rohr, durch das Regenwasser in die Senke fließen kann, um dort versickern und so das Grundwasser anreichern zu können. Ein wichtiger Baustein von vielen einer Schwammstadt, siehe Artikel ab Seite 4.

Foto: Mari Däschner

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** 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

Das Motto dieser Ausgabe könnte lauten ...

Achtung, hier wird gebaut!

... in den Variationen: Neubau, Umbau, Anbau, man sollte/könnte bauen, man sollte nicht bauen, ... Denn in vielen Artikeln geht es genau darum. Angefangen bspw. bei der **Schwammstadt**: Sollen die Bewohner der City im sich stark abzeichnenden Klimawandel eine Chance haben, muss die Stadt kühler werden, d. h. alle **Neubauten** sollten sich an den Grundsätzen der Schwammstadt o.ä. orientieren und Bestandsviertel sollten, wo möglich, in diese Richtung **umgebaut** werden. Für die Innenstadt ist gerade der Bebauungsplan „Grünordnung und Klimaanpassung in der Innenstadt“ in der Auslegung, ein wichtiger Schritt!

Im Artikel zur **Schafwolle** geht es um den **Anbau** von Pflanzen im Garten etc., wie dieser resistenter gegen zunehmende Dürre wird. Im Artikel zu **Balkonkraftwerken** dann um das **Anbauen** von Fotovoltaikmodulen an Balkone und andere Hausteile, damit wirklich jeder „in der kleinsten Hütte“ daran mitwirken kann, von fossiler Energie wegzukommen.

Soll man sie wirklich **bauen**, die **Brücke in Rüppurr** statt des Bahnübergangs, oder besser nicht? Pro und Contra beleuchten zwei Artikel.

Erbaulich sollte ein **Urlaub** werden, damit man sich auch erholt. Daher am besten mit der Bahn anreisen, empfiehlt **Pro Bahn**,



Oststadt: Fassadenbegrünung, s. S. 4; Foto: Heiko Jacobs



Allen Baustellen zum Trotz!

Foto: Heiko Jacobs

wenn diese sich nicht gerade **mit AVG, VBK und KVV treffen**, wo es dann auch um echte **Bauthemen** ging: Barrierefreier **Umbau** von Haltestellen und der **Neubau** von Netzergänzungen und viel mehr.

Wenn man dann baut, dann hilft ein **BIM (Building Information Modeling)** beim Planen und Verwalten von **Bauvorhaben** etc. Wie das bei der DB aussehen kann, beschreibt ein weiterer Artikel.

Wenig **erbaulich** ist der Spaziergang oder der Blick aus dem Fenster, wenn die Straße zur **Wohnmobilpromenade** mutiert. Was davon zu halten ist, wird danach andiskutiert. Apropos Spaziergang oder **Fußgang**: Wie lange dauert es von A nach B, wenn man so unterwegs ist? Exemplarisch für die Weststadt wird das aufgezeigt.

Der falschen Politik **vorbauen** kann man, wenn man bei Wahlen das Kreuz an die richtige Stelle setzt. Am **9. Juni** stehen sie wieder an: **Europa- und Kommunalwahlen**. Die Umweltverbände helfen bei der Entscheidung durch Wahlprüfsteine und Diskussionsrunden mit Politikern.

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



Schwammstadt – Wasser in der Stadt für Mensch und Natur

Schwammstadt – das ist nicht die Heimatstadt der Zeichentrick-Figur Spongebob, sondern ein Konzept, Städte umweltfreundlicher und lebenswerter zu gestalten. Ganz konkret: Regenwasser wird wie in einem Schwamm zurückgehalten und zwischengespeichert. Das ist gut für den Grundwasserspiegel und damit auch für Pflanzen und Tiere und nicht zuletzt für uns. Gerade in den letzten Dürrejahre sind viele Bäume regelrecht verdurstet. Manches Biotop ist ausgetrocknet, so dass Amphibien und andere Tiere ihren Lebensraum verloren haben. Letztlich ist Wasser unverzichtbare Lebensgrundlage für uns alle.



Schon eine Weile werden Parkstreifen (links) u. Baumscheiben (rechts) nicht mehr 100% versiegelt, aber das ist wohl noch lange nicht das, was den Titel „Schwammstadt“ verdienen würde; Fotos: Heiko Jacobs

Früher wollte man Wasser in der Stadt möglichst schnell ableiten und hat dafür leistungsfähige Abwassersysteme gebaut. Dem immer häufiger werdenden Starkregen sind sie trotz allem nicht gewachsen. Gleichzeitig muss man Straßenbäume immer mehr bewässern, weil das Wasser zu schnell abfließt bzw. erst gar nicht in das Erdreich eindringt. Durch die kurzzeitigen Abflussspitzen werden die Kläranlagen stark gefordert. Im Extremfall geht dann das Abwasser sogar kurzzeitig ungeklärt in den Vorfluter, bei uns der Rhein. Das Konzept der Schwammstadt reduziert diese Probleme. Dabei helfen alle Maßnahmen, die geeignet sind, Wasser zurückzuhalten.

Für unsere Lebensqualität in der Stadt ist die Verdunstung ein weiterer Vorteil der

Schwammstadt. Vegetation, offene Wasserflächen und feuchte Böden sorgen für Abkühlung des Bodens und der bodennahen Luftschichten. Eine Studie im Auftrag der Stadt Karlsruhe hat eine starke Zunahme von sogenannten Tropennächten im Stadtgebiet prognostiziert. Auch hier schafft die Schwammstadt Linderung.

Ein ganzes Bündel von Maßnahmen steht für die Realisierung der Schwammstadt zur Verfügung:

Entsiegeln von Asphaltflächen

Es erscheint wie ein Tabu: Was einmal asphaltiert ist, bleibt asphaltiert. Einzige Ausnahme: Das gesamte Umfeld wird im Rahmen einer größeren Maßnahme aufwendig umgestaltet. Dabei haben wir schon weit über alle Maßen unsere Umwelt versiegelt. Es ist an der Zeit, z. B. an Hand von Satellitenbildern zu prüfen, welche Flächen entsiegelt werden können. Da gerade private Eigentümer kaum Interesse haben hierfür Geld in die Hand zu nehmen, sollte dies finanziell unterstützt werden. Schließlich werden dadurch Folgekosten für Stadt und Staat in Grenzen gehalten.

Getrenntes Abführen und Behandeln von Regen- und Abwasser

Regenwasser ist kein Abwasser, sondern ein Lebensmittel für Pflanzen und Tiere und Voraussetzung für eine funktionierende Trinkwasserversorgung. Trotzdem landet das meiste in der Stadt anfallende Regenwasser in der Kanalisation. Dadurch geht dem Boden Grundwasser verloren und Starkregen erzeugen in Einzelfällen katastrophale Hochwässer. Auch hier lohnt es sich für Kommunen und Länder zu investieren, um Schäden und Folgekosten in Grenzen zu halten. Durch die Gestaltung der Abwassergebühren wird es auch für Unternehmer und Grundstückseigentümer interessant, die eigene „Wasserwirtschaft“ nachhaltig zu gestalten. Es muss dabei in der Summe nicht teurer werden.

Flächenbedarf durch mehrstöckige Bauweise von Parkplätzen und Gewerbeimmobilien verringern

Der Flächenfraß geht trotz Bemühungen des Landes unvermindert weiter, da die Kommunen ein grundsätzliches Interesse haben, Wohn- und Gewerbeflächen auszuweisen. Dabei wird oft vergessen oder besser gesagt verdrängt, dass durch mehrstöckige Bauweise die Versiegelung fast halbiert oder gedrittelt werden kann. Die Angst, der Investor könnte in die Nachbarkommune ausweichen überwiegt vielfach.

Versickern von Regenwasser

Versickerungsmulden sammeln zunächst das Regenwasser und geben es verzögert an den Untergrund weiter. Dort dient es der Grundwasserbildung. Ein Teil des Wassers verdunstet und kühlt dabei das Quartier. Die Temperaturunterschiede sind messbar und fühlbar.

Anlegen von offenen Wasserflächen

Offene Wasserflächen sind auch Flächen für Verdunstung. Sie spenden Kühle in warmen Sommernächten. Biotope in ihrem Umfeld erhöhen die biologische Vielfalt in der Stadt und schaffen Lebensqualität.

Pflanzen von Bäumen

Das Pflanzen von Bäumen wirkt gleich mehrfach: Sie nehmen das Wasser vom Boden über ihre Wurzeln auf, einen Teil des Regens fängt der Baum zuvor schon mit seiner Krone auf. Davon erreicht am Ende nur ein kleiner Teil den Boden. Das meiste verdunstet oder wird vom Baum aufgenommen.

Begrünen von Dächern und Fassaden

Fassaden- (S. 3) und Dach-Begrünungen wirken dort, wo Bäumen nicht ausreichend Platz gewährt wurde. Aber auch als zusätzliche Maßnahme bieten sie die Chance Wasser aufzunehmen, verdunsten zu lassen und für angenehme Kühle zu sorgen. Die Natur bietet mit etwas Fantasie und Kreativität auch in der Stadt viele Möglichkeiten. Wir müssen ihr aber auch Platz gewähren. Es ist zu unserem eigenen Wohl.



Rasengleis und, wenn man genau hinschaut, ein Graben daneben für die Versickerung im Grün, zwei Schwammstadt-Maßnahmen, wie auch zwischen See ...



.... und Blumen, wo man sieht, dass dort in letzter Zeit sicher schon öfters Wasser stand und versickern konnte.

Der Schlüssel zum Erfolg ist die Mischung all dieser Maßnahmen. Die Wirkung steigt mit der Anzahl der Projekte. Gleichzeitig nimmt aber auch die Zahl der Beteiligten zu. Der verbindende Begriff der Schwammstadt weckt Interesse und Begeisterung. Das hilft so manche Hürde zu überwinden. Die heute schon klar erkennbaren Folgen des Klimawandels erfordern konsequente Maßnahmen. Auch wenn die Schwammstadt am Ende nur die Symptome des Klimawandels lindert, sollten diese Konzepte allein aus ökologischen Gründen längst Maßstab des Handelns sein. Der Stadt Karlsruhe sind diese Ideen und Konzepte sicher bekannt und werden teilweise auch ohne das Label Schwammstadt umgesetzt. Trotzdem macht es gerade jetzt Sinn, die noch bestehenden Optionen zu prüfen und unter dem Begriff Schwammstadt auch Hausbesitzer und Grundstückseigentümer für eine ökologische Gestaltung zu gewinnen.

Schafwolle im Garten?

Die Fächergärtner am Marstallgarten starten einen Versuch

Seit über zehn Jahren ist die Förderung des Urban Gardenings ein Projekt, das über die BUZO organisiert wird. Den ältesten und größten Garten werden die meisten Menschen in der Oststadt kennen: die Beete der Fächergärtner im Otto-Dullenkopf-Park, gegenüber der Tram-Haltestelle Am Gottesauer Schloss.

Hier sind Menschen unter dem Dach der BUZO im Urban Gardening („Gärtnern in der Stadt“) aktiv, die sich im Gärtnern ausprobieren, naturnahes Gärtnern versuchen und sich mit Gleichgesinnten austauschen wollen. Von Anfang an legten die Fächergärtner Wert auf Nachhaltigkeit, etwa insektenfreundliche Bepflanzung, torf- und chemiefreies Gärtnern, möglichst einheimische Pflanzen, die Vermeidung von Plastik und die Wiederverwendung von Materialien. Unterstützt werden die Fächergärtner am Marstallgarten durch die Stadt Karlsruhe, die BUZO, das Land Baden-Württemberg, die Hochschule für Musik Karlsruhe.

Ein Problem, das überall immer drängender wird, ist die zunehmende Trockenheit und Hitze. Im Marstallgarten wird das Gießen



Beete beim Marstallgarten; F.: Angelika Weißer

der Pflanzen wichtiger, durch die Hitze und hohe Sonneneinstrahlung wachsen viele Pflanzen nicht mehr gut, die Erde wird hart, trocken und die wichtigen Bodenlebewesen leiden.

Neben der vermehrten Nutzung von Regenwasser versuchen die Gärtner*innen am Marstall auch, das Wasser länger im Boden zu halten. So mulchen viele schon mit Kompost, Laub oder abgestorbenen Pflanzenresten oder versuchen, das Gießwasser mit Gießhilfen oder tönernen Ollas tiefer in den Boden zu bekommen.

In diesem Jahr soll zum ersten Mal das Mulchen mit Schafwolle probiert werden. Unterstützt durch eine Projektförderung im Rahmen eines Kreativwettbewerbs des Vereins Wandelwirken e.V., werden die Gärtner*innen mit roher Wolle oder Wollpellets

experimentieren, diese auflegen, eingraben oder zum Mulchen benutzen.

Schafwolle kann nicht nur den Boden bedecken und in ihren Fasern Wasser sehr gut speichern. Sie düngt auch durch die langsame Zersetzung ähnlich wie Hornspäne. Da Wolle einen Eigengeruch hat, soll sie abwehrend gegen Schnecken und Wühlmäuse wirken. Und weil der Boden bedeckt ist, sollen Beikräuter unterdrückt werden. All das wollen die Gärtner*innen in der kommenden Gartensaison testen.



Schafwolle im Einsatz auf dem Beet;

Foto: Anke Kelber

Die Gärtner*innen beziehen die Wolle von einem Schäfer aus der Nähe Karlsruhes. Die Schafe werden für die Landschaftspflege eingesetzt und fördern beim Grasenschnitt bestimmte Tier- und Pflanzenarten. Das Scherenschnitt ist eine Belastung für die Tiere, aber durch die jahrhundertelange Züchtung der Schafsrassen auf Wollwachstum einmal im Jahr nötig. Leider können hiesige

Schäfer nicht vom Verkauf der Wolle leben, das Produkt Schafwolle im Garten zu verwenden, ist also auch eine Unterstützung der regionalen Schäferei.

Über die Entwicklung berichten die Fächergärtner u. a. auf ihrer Website: www.faechergaertner.de

Anke Kelber

Strom vom Balkon

Für Manche ist es schon seit einiger Zeit selbstverständlich: Ein Teil des zu Hause genutzten elektrischen Stroms wird selbst produziert. Möglich wird das zum Beispiel durch Balkonkraftwerke, Fotovoltaik-Anlagen, die mit relativ geringem Aufwand am eigenen Balkon angebracht werden. So ein Balkonkraftwerk besteht meist aus zwei Solarmodulen, verschiedenen Kabeln, dem Montagematerial und natürlich einem Wechselrichter, der den aus Sonnenlicht gewonnenen Gleichstrom in den für unser Stromnetz benötigten Wechselstrom mit 230 Volt umwandelt. Dann wird ein Stromkabel vom Wechselrichter nur noch zu einer normalen Steckdose des Stromnetzes geführt und mit dem allgemein bekannten Schukostecker eingesteckt. Klingt einfach, ist es auch! Wobei natürlich ein paar grundlegende Voraussetzungen vorab geklärt werden sollten, etwa die nötige Sicherheit bei der Befestigung am Balkon oder die



Balkonkraftwerke in Karlsruhe; Fotos: Angelika Weißer

gesetzlich fest gelegte Begrenzung auf eine maximale Leistung von 800 Watt und auf eine Größe von 2 m².

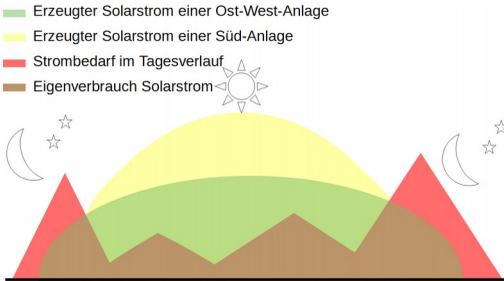
Von dem gut handhabbaren Konzept konnten sich die zahlreich erschienenen Gäste im Umweltzentrum überzeugen, als der Architekt Günther Schuck am 7. Februar in seinem überzeugenden Vortrag über das Thema informierte. Dabei spannte er den Bogen von den Grundlagen des Themas über technisch anspruchsvollere Details bis hin zu konkreteren Fragestellungen etwa zu finanziellen Aspekten. Die Anschaffungskosten von etwa 600 € sind nämlich bei den Balkonkraftwerken im Vergleich zu herkömmlichen Dachsolaranlagen gering und amortisieren sich ohne zusätzlichen Einbau eines Speichers schon nach 2–4 Jahren. Bei Mietwohnungen darf



Vortrag im Umweltzentrum;

Foto: Mari Däschner

der oder die Hauseigentümer*in übrigens die Installation eines Balkonkraftwerks im Prinzip nicht verbieten, wenn die Bau- substanz nicht beschädigt wird. Dennoch empfiehlt sich vorab eine Kontaktaufnahme, um das Vorhaben zu besprechen und Konflikte zu vermeiden.



Schematische Darstellung von Stromerzeugung und -verbrauch im Tagesverlauf, abhängig von der Ausrichtung der Module ohne Verschattungen

Man muss nicht unbedingt über einen nach Süden ausgerichteten Balkon verfügen, obwohl der Stromertrag einer Solaranlage in dieser Richtung generell am höchsten ist. Aber auch nach Osten oder Westen zeigende Solarmodule haben noch eine sehr gute Energieausbeute und sie bringen einen anderen Vorteil mit sich: Die Zeiten ihrer Stromerzeugung passen besser zu den Strombedarfen, die bei vielen Haushalten im Tagesverlauf üblich sind: Wenn also am Morgen in der Küche etwa elektrische Geräte wie Kaffeemaschine und Toaster laufen oder gegen Abend die Spülmaschine und der Fernseher oder Computer angeschaltet werden. Angesichts von zunehmender Arbeit im Homeoffice, der Verbreitung von smarten und programmierbaren Haushaltsgeräten und der vielen vom vermeintlichen Standard abweichenden Lebensrhythmen ist es sinnvoll, diesen Zusammenhang ganz individuell zu betrachten. Wichtig ist außerdem noch der Neigungswinkel, der sich bei der Montage der Module über eine gute Balkonhalterung meistens zwischen 0° und 30° einstellen lässt und abhängig von der Himmelsrichtung die Energieausbeute optimiert. Eine oft noch wichtigere Rolle als

die Ausrichtung spielt die Beschattung der Solarmodule. Das heißt, dass ein möglichst lange besonnener Standort einen höheren Stromertrag bringen kann als ein optimal nach Süden ausgerichteter, aber zeitweise beschatteter Ort. Bei diesem Aspekt verwies der Referent Günther Schuck auch auf die beachtenswerten Unterschiede zwischen den beiden Typen von Solarmodulen. Monokristalline Solarzellen erreichen im Vergleich zu Dünnschichtzellen zwar einen deutlich höheren Wirkungsgrad, reagieren jedoch schon bei einer teilweisen Beschattung sehr viel empfindlicher mit einem hohen Leistungsabfall.

Abseits von den zahlreichen interessanten technischen Einzelheiten führt uns das Thema Balkonkraftwerke auch auf das große Ganze, die Frage nach unserem verschwenderischen Lebensstil in Zeiten der Energiekrisen, der dramatischen Klimaerwärmung und dem dringend nötigen Ersatz fossiler durch erneuerbare Energiequellen. Gerade in Karlsruhe ist das Potenzial für die Nutzung von Fotovoltaik enorm, was auch mit einem Blick in das Solarkataster¹⁾ deutlich wird. Jedes installierte Balkonkraftwerk ist ein kleiner, aber wichtiger Beitrag zur Energiewende, den sehr Viele leisten können, die nicht über ein Eigenheim mit Dachflächen für die große Solaranlage verfügen. Es macht sicher Spaß, den eigenen Strom vom Balkon zu „ernten“, die für Nachbarn meist gut sichtbaren Module haben Vorbildcharakter und führen hoffentlich schnell zu einem Nachahmungseffekt. Und schließlich spart man auf Dauer eine ganze Menge Stromkosten.

Mari Däschner

¹⁾ geoportal.karlsruhe.de/solkarkataster/



Montage am Dachgarten;

Foto:Günther Schuck

Geplanter Brückenbau im Ruppurrer Landschaftsschutzgebiet



1: Landschaftsschutzgebiet westlich von Ruppurr

Wenn man Ruppurr in Richtung der Aussiedlerhöfe verlässt, öffnet sich nach der Dreschhalle eine liebevolle Kulturlandschaft mit Wiesen und Feldern (Abb. 1). Zu jeder Jahreszeit lieben Ruppurrerinnen und Ruppurrer, Spaziergänger, Hundebesitzer und Drachensteiger ihr Landschaftsschutzgebiet. Doch nach den Plänen der Stadt Karlsruhe wird sich diese offene Grünlandschaft dramatisch verändern. Wie Oberbürgermeister Mentrup bei der Vorstellung des Doppelhaushalts 2024/2025 erwähnte soll hier 2026/2027 eine Brücke gebaut werden, die die Bahnlinie überquert. Die genaue Trasse ist bisher nicht bekannt. Es ist davon auszugehen, dass sie hinter der Dreschhalle beginnt, die Bahnlinie überbrückt und in Richtung Wald verkehrstechnisch betrachtet im Nichts endet. Nach etwa 10 Jahre alten Planungen wird die Brücke eine beachtliche Länge von etwa 800 m haben, was zu einer entsprechenden Versiegelung bzw. Veränderung des Landschaftsbilds führt. Bis heute erfuhr die Öffentlichkeit von dem aktuellen Vorhaben wenig und selbst Gemeinderatsmitglieder wurden überrascht.

Trotzdem stellte die erste Bürgermeisterin Fr. Luczak-Schwarz vorsorglich schon mal 20 Mio. € für den Brückenbau in den städtischen Haushalt ein.

Unsere Recherchen ergaben, dass bereits eine europaweite Ausschreibung für die Planung durchgeführt wurde. Warum ist die Stadtverwaltung offensichtlich entschlossen, diese Brücke so schnell wie möglich zu realisieren? Angesichts der angespannten finanziellen Lage des städtischen Haushalts überrascht dies sehr. Die Strecke, die mit der Brücke ausgestattet werden soll, ist nicht für den Durchgangsverkehr bestimmt. Laut Eisenbahnkreuzungsgesetz können bestehende ebenerdige Gleisüberquerungen mit einfachen Sicherheitsvorkehrungen auf Stand gebracht werden. Dies wäre auch dringend nötig (s. Abb. 2).

Es wurde eine Petition für die Verhinderung des Brückenbaus gestartet, die sich über Unterstützung freut:

innn.it/landschaftsschutzgebiet-in-ruppurr-erhalten-bruckenbau-verhindern

Birgit Rüdinger für die AG Schleinkofer des Klimabündnis Karlsruhe



2: Bahnübergang;

Fotos: Birgit Rüdinger



Bahnübergang mit Zug und mit schöner Landschaft drumrum von der Dreschhalle aus gesehen; Foto: Heiko Jacobs

Hintergründe zum Bahnübergang Brunnenstückweg

Laut einer Antwort im Planungsausschuss vom März auf eine Anfrage der Grünen zur Erforderlichkeit der Aufhebung des Bahnübergangs ist dort aktuell noch eine veraltete Signaltechnik verbaut, die nach DB-Richtlinien bis 2028 unbedingt ersetzt werden muss. Die Strecke ist heute schon an ihrer Kapazitätsgrenze. Wenn endlich der Rastatter Tunnel fertig ist, entfallen die Fernzüge und wenige Güterzüge, die dann den Tunnel nehmen, es wird dann aber der Nahverkehr dort verbessert. Obwohl sich also die Zugzahlen nicht erhöhen, würde eine neue Signaltechnik dazu führen, dass sich die Schließzeiten von derzeit maximal 15 min auf bis zu 30 min verdoppeln! Nicht akzeptabel für die Nutzer des Bahnübergangs und es bliebe weiter ein Gefahrenpunkt, insbesondere wenn er länger zu ist. Dass man ihn ersetzen will, ist also nach-

vollziehbar, zumal es den angenehmen Nebeneffekt hätte, dass auch die parallel zur Bahn geplante Radschnellverbindung autofrei gequert würde. Wir sehen aber auch den Zielkonflikt von Landschaftsschutz und verkehrlichen Anforderungen, hier zudem gerade der des Umweltverbands Bahn und Rad, für den Kompromisse gefunden werden müssen. Dass sich die Schließzeiten mit moderner Technik(!) so verlängern, wunderte mich, scheint nach einer Diskussion in einem Fachforum aber wohl wirklich so zu sein. Übertrieben scheint mir aber als Ingenieur die genannte Gesamtlänge, die Hälfte sollte m. E. für diese kleine Straße, auch richtlinienkonform, reichen. Der aktuelle Anlauf zum Umbau tauchte übrigens bereits 2019 in einer Gemeinderatsvorlage zur Bahnübergangssicherheit auf.

Heiko Jacobs

Anreise zum Urlaubsort – PRO BAHN empfiehlt die Bahn

Der Fahrgastverband PRO BAHN sieht folgende Punkte als wichtig an, um zur An- und Abreise in den Urlaub möglichst viele Menschen für die Bahn zu motivieren:

- Eine durchgehenden Reisekette mit möglichst einzelnen Direktverbindungen.
- In allen relevanten Medien, vor allem in den Werbeprospekten soll über die nächstgelegenen Bahnhöfe des Urlaubsortes und den Verbindungen dorthin informiert werden. Dazu gehören genaue Informationen über die zu nutzenden Verkehrsmittel, z. B. Liniennummern und Ausstiegshaltestellen mit genauen Angaben der noch zurückzulegenden Fußwege sowie alle übrigen Transfermöglichkeiten. Diese Informationen müssen kompakt in jedem Medium (Internet, Flyer, App, etc.) an einer Stelle angeboten werden und nicht auf mehreren.
- Eine Hilfehotline bei Problemen auf der Reisekette muss angeboten werden.
- Gepäckfreundliche Wege beim Umsteigen und zur Unterkunft in der Zielregion, wünschenswert wären Angebote zum Gepäcktransport.
- Übersichtspläne und Ausschilderungen auf den Umsteigebahnhöfen und am Zielort (z. B. Hotelroute für Fußgänger) sowohl vor Ort als auch in den elektronischen Medien.
- Vorabinformationen über Mobilitätsangebote vor Ort (ÖV-Angebot, Leihräder / E-Bikes, Mietwagen und organisierte Ausflugsfahrten) incl. Kosten, Geltungsbereiche und Buchungsmöglichkeiten in den elektronischen Medien.
- Eine Tourist-Information, die zu relevanten Zeiten geöffnet ist, an der Ankunftsstelle (Bahnhof, ZOB, etc.).
- Alle Informationen müssen mindestens zweisprachig (Landessprache und Englisch) ausgeführt sein.

Gerhard Stolz

Gespräche von Pro Bahn mit VBK, AVG und KVV

Am 25. Januar 2024 trafen sich 8 Mitglieder von Pro Bahn mit Vertretern der Geschäftsführung von VBK, AVG und KVV in den Räumen der Verkehrsbetriebe in der Tullastraße zu einem intensiven Austausch. Der Geschäftsführer Dr. Pischon wurde dabei von vier weiteren Mitarbeitenden aus den drei Unternehmen unterstützt. Vorab hatte Pro Bahn einen großen Katalog an Themen und Fragen erstellt und eingereicht, die im Laufe der zweistündigen Veranstaltung auch alle besprochen wurden. Die Fülle der besprochenen Themen würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen, so dass ich hier einzelne Punkte herausgreifen möchte, die mir besonders interessant erschienen.

Beim Thema der geplanten zahlreichen eventuell anstehenden Infrastrukturmaßnahmen erfolgt aktuell eine Priorisierung, die noch nicht abgeschlossen ist. Ein erstes zentrales Projekt ist hier auf jeden Fall die Umgestaltung des Vorplatzes des Karlsruher Hauptbahnhofes. Hierzu hat Pro Bahn auch einen eigenen Flyer mit Ideen und Vorschlägen erarbeitet, der bei dieser Gelegenheit übergeben wurde.

Es wurde intensiv über Netzergänzungen und Ausbauten an verschiedenen Stellen des KVV-Netzes und auch darüber hinaus diskutiert.

Ein von Pro Bahn angeregter Ausbau der Haltestelle Hübschstraße über die geplante Haltestellenlänge hinaus, um zukünftig auch einen Halt von Doppeltraktionen zu ermöglichen, wurde für nicht umsetzbar erklärt. Der geringe Abstand der Querstraßen in diesem Abschnitt ließe das nicht zu.

Das von verschiedenen Kritikern des Projektes Turmbergbahn vorgebrachte Argument einer massiven Kostensteigerung wurde zurückgewiesen. Die Kosten seien festgeschrieben und Steigerungen kämen nur über die vereinbarte sogenannte Indexierung zustande. Das heißt, nur zeitliche Verzögerungen führten zu fest vereinbarten prozentualen Erhöhungen im Rahmen der Inflation. Im Übrigen begrün-

det nur die Verlängerung der Turmbergbahn eine Zuschussfähigkeit. Bei einer immer wieder ins Spiel gebrachten Bestandsanierung gibt es keine Zuschüsse. Diese wäre im Endeffekt damit teurer als die geplante Verlängerung.

Zur Sprache kamen auch die Zuständigkeiten innerhalb des KVV. Dieser ist nur für das Marketing zuständig, die einzelnen Verkehrsunternehmen dann in der Folge für den Ticketverkauf über die verschiedenen Verkaufskanäle. Das führt dazu, dass selbst die Tickets von Unternehmen zu Unternehmen unterschiedlich aussehen und auf unterschiedlichen Wegen erworben werden können. Eine weitere Konsequenz daraus ist, dass der von Pro Bahn geforderte Verkauf von undatierten Tickets an Automaten von jedem Unternehmen einzeln beschlossen werden müsste. Bei den VBK ist nach einem negativen Aufsichtsratsbeschluss unter den aktuellen politischen Rahmenbedingungen keine Möglichkeit hierfür. Pro Bahn würde eine Zentralisierung und Vereinheitlichung innerhalb des KVV befürworten. Dies ist aber aktuell vom KVV nicht angedacht.

Des Weiteren wurden noch die Themen Fahrgastinformation, Komfort der Fahrzeuge, Verzögerung durch Ampelschaltungen und auch die allgemeine wirtschaftliche Situation von VBK, AVG und KVV besprochen.

Interessant war noch, dass man sich mit dem Thema autonomes Fahren intensiv beschäftigt. Die aktuell in Bestellung befindlichen neuen Fahrzeuge werden auch so gebaut, dass eine nachträgliche Ausrüstung für autonomen Betrieb möglich ist.

Viele Themen konnten in Anbetracht der Zeit leider nur angerissen werden und einige Informationen wurden dann im Nachgang noch schriftlich nachgeliefert.

Insgesamt war es ein wertvoller Austausch, der zu einem späteren Zeitpunkt auch fortgesetzt werden sollte. **Jörg Maurer**

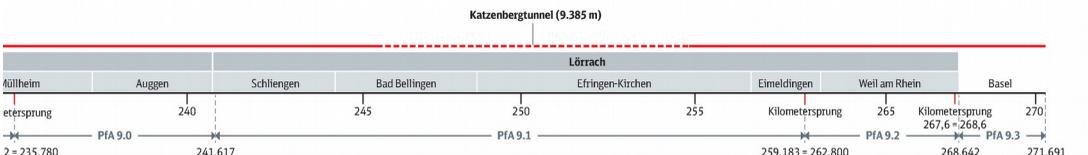
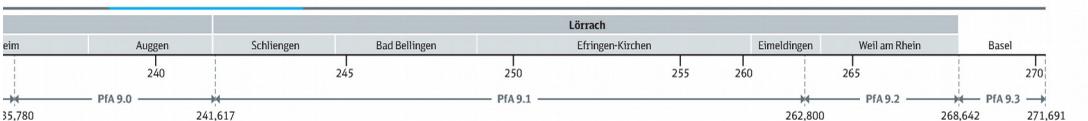
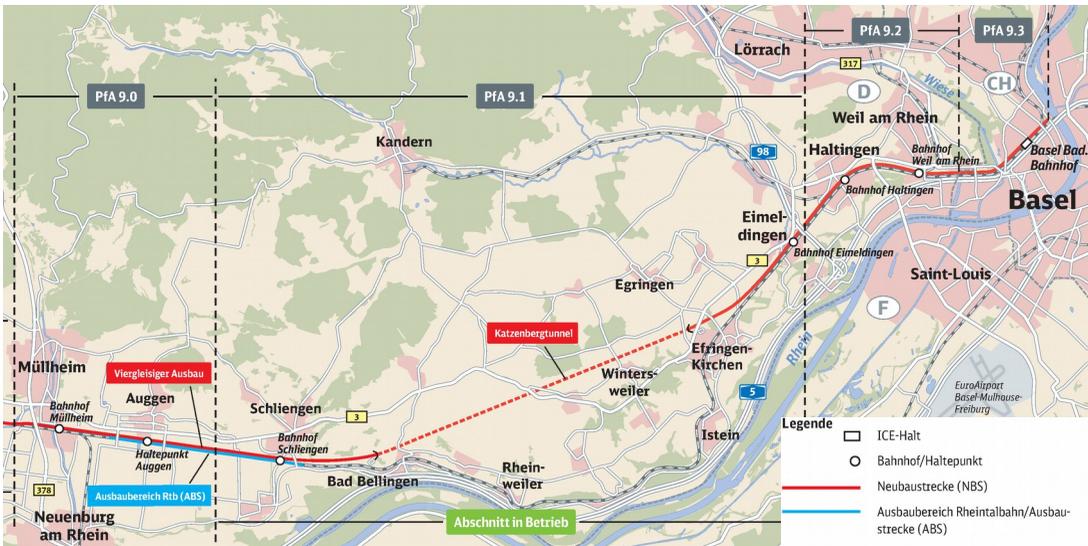
Building Information Modeling (BIM) – Ein Überblick

Das Building Information Modeling (BIM) ist ein digitales Format, welches seit 2015 vom Bundesministerium für Verkehr (BMVI) gefördert wurde. Es war der Anspruch, größere Bauvorhaben digital zu entwickeln und den Baufortschritt zu begleiten.

Seitdem ist viel Knowhow in das Vorhaben eingeflossen, so dass Ende 2022 unter den Ministerien von BMDV (Verkehrsministerium für Digitales und Verkehr) und BMWBS (Ministerium für Wohnen, Stadtentwick-

lung und Bauwesen) für öffentliche Bauvorhaben das Format als Vorgabe eingeführt wurde, wie seinerzeit die HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) im Jahr 1977. Damit gilt – zumindest für Großbauvorhaben der öffentlichen Hand – die Ausführung dieses digitalen Verfahrens als verbindlich. Wer sich weiter informieren will, dem sei folgende Internetseite empfohlen:

autodesk.com/de/design-make/articles/was-ist-bim



„BIM Deutschland bringt mit gezielten Informations-, Beratungs- und Vernetzungsangeboten das digitale Bauen in der Praxis voran und engagiert sich im Bereich Standards und Normen, so dass Planung, Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland effizienter, kostengünstiger und transparenter umgesetzt werden können.“ (aus Website BMDV).

Das Grundprinzip

Alle betroffenen Geländemerkmale (Oberfläche, Untergrund, Grundwasser, Siedlungsgebiete, Verkehrswege, Seen und Flüsse ...) werden digital erfasst und in die BIM-Datenbank eingegeben. Auch Schutzgebiete (z. B. FloraFaunaHabitat, Natura 2000, Bannwälder und Schonwälder ...) sind heute bereits digital kartographiert. Die entsprechenden Unterlagen können in der Regel bei den Raumordnungsbehörden (Regierungspräsidien, Landkreisen, Kommunen usw.) abgerufen werden.

Aus den vorliegenden Daten werden dann zum Ist-Zustand weitere Daten erhoben – aus analogen Plänen, die digitalisiert werden oder mit Hilfe von Drohnen, die das Gelände erkunden. Dies gilt nicht nur für die Oberfläche, sondern auch für den Untergrund, so dass man einen Überblick über die gesamte Performance des Geländes hat.

Nächster Schritt

Aus den Daten kann per CAD bzw. 3-D-Ansichten Rückschlüsse auf die Beschaffenheit des Baugrunds, der Oberfläche, der angrenzenden Bebauung usw. digital ein konkreter Einblick in das Umfeld der Baumaßnahme gewährt werden. Auf dieser Basis werden die nächsten Planungsschritte aufgesetzt. Dabei werden auch die Planungsideen digital eingebracht und mit dem Istzustand „verschnitten“. Alle am Projekt Beteiligten sehen – auf Grund des Zugriffs auf die gemeinsame Datenbank – sofort die geplanten Änderungen und können ihrerseits eingreifen, falls Konflikte zu ihren Anforderungen entstehen.

Es geht noch weiter

Ziel ist, den gesamten Prozess (Planung, Bau mit Abrechnung der Leistungen, Inbetriebnahme, Instandhaltung einschließlich der Kosten ...) bis zum Lebensende der Anlage zu verfolgen, um damit die Lebenszykluskosten gesamthaft analysieren zu können. Das wird selbstverständlich bei Bauvorhaben erst in vielen Jahrzehnten von Erfolg gekrönt sein.

Was heißt das für die Bahn?

Die DB Netz hat seit 2015 das Verfahren im Projekt Karlsruhe–Basel erstmalig bei der Planung des Rastatter Tunnels (zunächst noch rudimentär in den Anfangsstadien) angewendet. Die Weiterentwicklung und Verfeinerung der Software und die Anwendungsmöglichkeiten wurden auch für die weiteren Planfeststellungsabschnitte (PFA) fortentwickelt, so dass heute ein dreidimensionales digitales System mit allen Planungsparametern existiert, das Auskunft über das gesamte Bauvorhaben zeigt.

Am Beispiel des PFA 9 (s. Skizze – © Deutsche Bahn) hat im Rahmen der „Tage der Schiene“ im September 2023 eine Präsentation des Projekts Karlsruhe–Basel stattgefunden, an der der Verfasser teilgenommen hat und hoch begeistert war. Was wurde gezeigt?

1. Das Zusammenspiel der einzelnen Planer in einer gemeinsamen Datenbank

Die gemeinsame Arbeit aller Planer innerhalb der Datenbank in einem Großraumbüro mit vielen Arbeitsplätzen vor Ort, das Abarbeiten von Anforderungen anderer Beteiligter, das Ausräumen von Dissensen zwischen den einzelnen Planern, alles digital und unmittelbar.

Dabei wird vor allem der gesamte Planungsprozess digital aufbereitet (z. B. gewünschte Linienführung, Bauaushub mit erforderlicher Massenermittlung, bei Tunnel- oder Einschnittvarianten der Bedarf an Beton z. B. für Stützmauern und anderen Baumaterialien, der Bedarf an Gleisen, Schotter usw. sowie die nach

Katalog hinterlegten Baukosten, die sich mit Änderung des Baupreiskatalogs mit einem „Federstrich“ sofort anpassen lassen. Damit sind – hoffentlich – künftige Baukostenüberschreitungen im Vorhinein abschätzbar und gefährden nicht das Projekt.

2. Einzelgespräche – wenn erforderlich – in separaten Büros

Zur Klärung von Unstimmigkeiten besteht auch die Möglichkeit, dass betroffene Planende zu Einzelgesprächen zusammen kommen können, um mögliche Dissense persönlich ausdiskutieren.

3. Gemeinsame Visualisierung des Planungsfortschritts

In einem 3-D-Raum mit VR-Brille kann man sich den jeweils geplanten Zustand ansehen, so dass man sich die Auswirkungen der gerade gewählten Planung auch optisch vor Augen führen

kann. Dies hat nicht nur für die Planer einen hohen Mehrwert, sondern auch für die betroffenen Träger öffentlicher Belange (Bürgermeister, Regionalverbände, Bürgerinitiativen ...), denen man das System und die Auswirkungen auf ihre Gebiete vor Augen führen kann. Selbst unterschiedliche Sonnenstände (nach Jahreszeiten) und deren Auswirkung auf Verschattung nahegelegener Gebäude durch Schallschutzwände können simuliert werden. Sehr eindrucksvoll!

Der Verfasser hat sich am Tag der Schiene am 15. September 2023 in Karlsruhe von der „neuen“ Qualität des Planungsprozesses überzeugen können und hofft, dass damit die Planung schneller, effektiver und einvernehmlicher durchgeführt werden kann und etwaige Baukostenänderungen nicht mehr zu einer Gefährdung der Vorhaben führen.

Karl-Heinz Garre

Wohnmobilmpromenade

Wer in den letzten Monaten in Karlsruhe den Abschnitt der Nördlichen Hildapromenade, der gerade nicht umgebaut wird, entlang gelaufen ist, konnte schon den Gedanken haben, man solle sie vielleicht besser in „Wohnmobilmpromenade“ umbenennen. Da reiht sich Wohnmobil an Wohnmobil am Straßenrand und eine Vielzahl ähnlich großer Fahrzeuge, bei denen nur zu vermuten ist, dass sie auch als Wohnmobil genutzt werden. Wird der durchschnittliche Pkw nur eine Stunde am Tag genutzt und ist daher eher ein Stehzeug als ein Fahrzeug, gilt das für diese Gefährte erst recht.

Irgendjemand hat die Wohnmobile und andere große Fahrzeuge in der Karlsruher Weststadt zur Zielscheibe genommen, um sie mit den vom örtlichen VCD gedruckten Aktionskarten mit der Aufschrift „Klimakiller“ zu versehen (s. u&v 1/23, S. 16). Die deutliche Botschaft löst Diskussionen aus. Und natürlich hat jeder, so ihm nicht sowieso alles andere als das eigene Ego



„Wohnmobilmpromenade“, die frühere „Nördliche Hildapromenade“ Fotos: Reiner Neises

egal ist, eine andere Ausrede parat. So bekamen wir auch mehrfach böse Zuschriften, die die ins Visier gekommenen Wohnmobile verteidigen. Da seien Oldtimer mit H-Kennzeichen dabei, sie würden so gut wie nie gefahren und außerdem sei es doch besser, mit dem Wohnmobil in den Schwarzwald zu fahren, als irgendwo in ferne Gefilde zu fliegen.

Klar, wenn jemand ein altes Feuerwehrauto zum Wohnmobil umfunktioniert und dann weiter nutzt, kann man schon hinterfragen, ob die manchmal vielleicht auch etwas un-

differenziert verteilte Aktionskarte berechtigt ist. Wir wissen nicht, wer sie verteilt und nach welchen Kriterien er oder sie entscheidet. So selten bewegt, wie die Protagonisten des Wohnmobils uns glauben machen wollen, werden die mobilen Unterkünfte allerdings häufig nicht. Denn am Wochenende, wenn an der Hildapromenade keine Konkurrenz zu den Beschäftigten der Umgebung besteht, kommt Bewegung in die Szene. Dieselben Fahrzeuge stehen dann meist wenige Meter versetzt am Montag wieder da.

Und auch sonst ist das Wohnmobil nicht das umweltfreundliche und bedenkenlose Verkehrsmittel. Wohnmobile sind wesentlich größer und aufwändiger als ein einfacher Pkw und haben daher schon bei der Produktion eine deutlich schlechtere Klimabilanz. Aufgrund ihrer Größe nehmen sie regelmäßig eine größere Stellfläche ein und tragen so verstärkt zur Versiegelung und damit auch gleichzeitig zum Klimawandel und zum Artensterben bei. Bei den Wohnmobilen, die nur selten bewegt werden, dürfte es sich zu einem Großteil um Zweitfahrzeuge handeln, was die Klima-, Umwelt- und Versiegelungsbilanz noch einmal deutlich verschlechtert. Hat ein Haushalt ausnahmsweise nur ein Wohnmobil als einziges motorisiertes Fahrzeug, ist regelmäßig davon auszugehen, dass es auch mehr bewegt wird. Der Verbrauch und die Klimabilanz werden dabei stets schlechter sein als bei einem einfachen Pkw. Und so ganz nebenbei nehmen sie Stellplätze für die weg, die vielleicht tatsächlich auf ein Kfz angewiesen sind.

Eine unrühmliche Rolle spielen Wohnmobile auch im Dieselskandal. Unzählige Wohnmobile haben als Basisfahrzeug einen Fiat Ducato. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), das in Deutschland für die Typgenehmigung von Fahrzeugen zuständig und nicht gerade bekannt dafür ist, mit der Automobilindustrie besonders kritisch umzugehen, hat 2016 und 2018 im Fiat Ducato unzulässige Abschaltvorrichtungen



Aus der Not eine Tugend gemacht: Zum Wohnmobil umfunktioniertes altes Feuerwehrauto hat die Karte jetzt hinter der Windschutzscheibe und wirbt für den VCD.

entdeckt. Die europäischen Bestimmungen enthalten zwar klare Vorgaben, dass Vorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, nur ausnahmsweise zulässig sind, wenn sie erforderlich sind, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen oder um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten. Da dies allerdings nur in einem Prüfzyklus (NEFZ) von knapp 20 Minuten auf dem Prüfstand unter völlig unrealistischen Bedingungen getestet wurde, bestanden für die Automobilindustrie jede Menge Möglichkeiten, die Abgasvorgaben außerhalb dieser Bedingungen zu umgehen. So hat das KBA in bestimmten Modellen des Fiat Ducato u. a. eine Funktion entdeckt, die nach 22 Minuten die Abgasreinigung abschaltet. Dumm nur, dass die Typgenehmigung für die Fahrzeuge in Italien erteilt worden ist und – obwohl in Deutschland verkauft und unterwegs – die deutschen Behörden nichts dagegen machen können, außer die Sache öffentlich zu machen und Italien darüber zu informieren. Dort ist die Typgenehmigungsbehörde sinnvollerweise direkt beim Verkehrsministerium angesiedelt. Und Italien schäumte. Wie können die deutschen Behörden auch so unverschämt sein, dem italienischen Heiligtum Fiat ans Bein zu pissen. Ergo ist das Ministerium auch nicht

in der Lage, die Untersuchungen des KBA nachzuvollziehen und die unzulässigen Abschaltvorrichtungen zu finden. Seit 2017 läuft nun ein Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen Italien – Ende offen. Und bis dahin können auch alle Wohnmobile in Deutschland auf der Basis des beanstandeten Fiat Ducato bei Fahrten von mehr als 22 Minuten fleißig und unbegrenzt Abgase ausstoßen – bis dass der TÜV sie aus anderen Gründen stilllegt. Messungen des KBA und der Deutschen Umwelthilfe (DUH) haben ergeben, dass die Abgaswerte zwischen dem Neun- und dem Fünfzehnfachen über den gesetzlichen Grenzwerten liegen. Ist doch schön, wenn davon nicht nur Karlsruhe und andere Städte etwas abbekommen, sondern auch der Schwarzwald.

Zurück zur Karlsruher Weststadt: Am 16.3.2024 hat der Verfasser auf seinem samstäglichen Spaziergang auf einigen wenigen – überwiegend nur teilweise abgelaufenen – Straßen in der Weststadt und im benachbarten Mühlburg (Ludwig-Marum-Straße, Bachstraße, Gellertstraße, Südliche- und Nördliche Hildapromenade) 28 Wohnmobile am Straßenrand gezählt. Das entspricht rund 40 regulären Stellplätzen. Freiburg hat errechnet, dass die Grundstückskosten für einen oberirdischen Stellplatz bei deutlich über 10.000 € liegen. Warum in aller Welt sollte eine Stadt diese Fläche, die man ungleich sinnvoller nutzen könnte, kostenlos zur Verfügung stellen? Erst recht erscheint es reichlich absurd, dass der Bürgerverein Weststadt und manche politischen Akteure im Wahlkampfmodus Parkplätze an der Kriegsstraße, die den Radverkehr gefährden, mit Zähnen und Klauen verteidigen (s. u&v 3/23, S. 12 ff.), wenn gleichzeitig immer mehr Wohnmobile kostenlos Platz in den Karlsruher Straßen finden. Und solange keine Parkbuchten mit Größenbegrenzungen markiert sind, lässt sich dagegen auch nichts tun (s. u&v 1/23, S. 22 f.). Wenn die Bürgervereine tatsächlich Vereine für die Bürger sein wollen, sollten sie sich daher für eine möglichst

flächendeckende Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung einsetzen.

Wo Bewohnerparken angeordnet ist, sollte zudem die Übernahme des Koblenzer Modells geprüft werden. Dort werden die Parkgebühren für Bewohnerparken nach der in Anspruch genommenen Fläche bemessen (Grundgebühr x Breite x Länge des Fahrzeugs). Die Größenangaben des Fahrzeugs lassen sich unproblematisch und ohne nennenswerten weiteren Aufwand dem Fahrzeugschein entnehmen, der dem Antrag für den Bewohnerparkausweis nur in Kopie beigelegt werden muss.

Reiner Neises

Anstiftung zum Fußgang

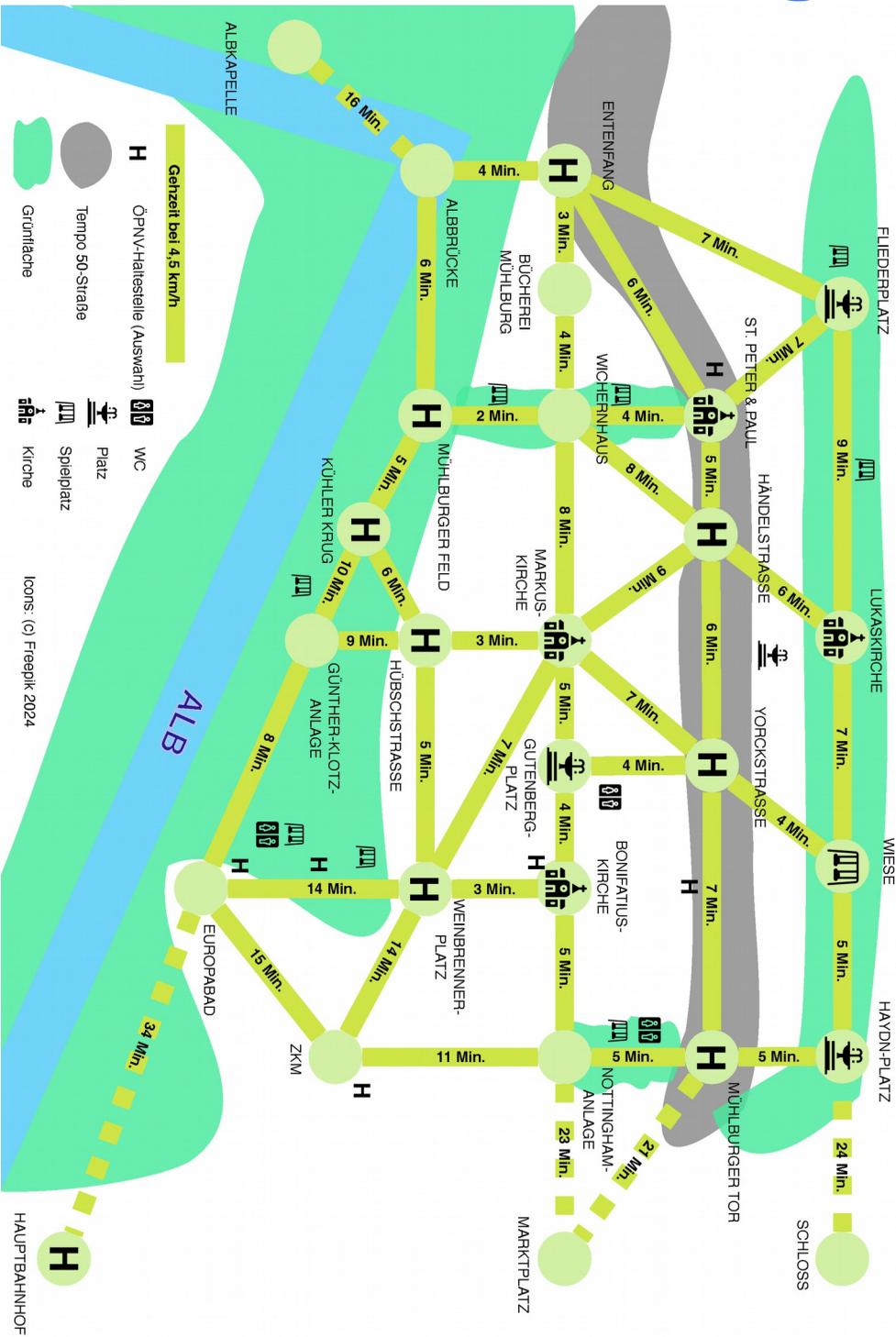
Zu Fuß gehen ist oft nur eine Restkategorie der Alltagsmobilität: den Weg von und zur Haltestelle legen wir zu Fuß zurück, vielleicht sogar den zu einem geparkten Auto und ggf. gehen wir mal schnell zur Bäckerei. Für alle anderen Wege ist in der Stadt das Fahrrad oder die Straßenbahn schneller. Doch dauert es eigentlich wirklich immer so lange, zu Fuß zu gehen? Und ist nicht der Fußweg, gerade in belebten Vierteln, die intensivste Art, die Stadt um sich herum zu erleben? Die irische Stadt Limerick hat eine Art Liniennetzplan für den Fußverkehr veröffentlicht, der die Gehzeiten zwischen Punkten im Stadtbereich zeigt

limerick.ie/discover/visiting/travel-guide/visitor-maps-guides/limerick-city-walking-map

Daran wird sehr schön deutlich, wie klein viele Distanzen in der Stadt sind und wie schnell sich Orte zu Fuß erreichen lassen. Hier ist nun der Versuch einer Übertragung des Konzepts auf einen Teil des Karlsruher Westens zu sehen. Einerseits als Anstiftung zum zu Fuß gehen. Andererseits als Einladung, gemeinsam darüber nachzudenken, wie die Stadt für den Fußverkehr noch attraktiver werden kann. Mitarbeit gerne unter github.com/123jc/ka_walking/releases/

Jan Cermak und Milena Cermak

Fußwegzeiten Karlsruhe-West



Veranstaltungen und Aktionen zur Kommunalwahl

Wie schon oft vor Wahlen wollen Akteure der Karlsruher Umweltverbände auch diesmal aktiv sein, die **Wahlen zum Gemeinderat und zum Europaparlament** finden ja am **9. Juni** statt. Auch wenn es nachher bei der politischen Umsetzung leider meist hapert, lohnt sich der Aufwand. Die Aufmerksamkeit in der Presse und der Öffentlichkeit ist vor Wahlen höher, wir können mehr Menschen erreichen. Wir zeigen den politisch Verantwortlichen, dass eine breite Allianz hinter unseren Forderungen steht und können so durchaus etwas durchsetzen. Nicht zuletzt geben wir im Rahmen des Kommunalwahlkampfes Kandidatinnen und Kandidaten, die sich für Umwelt und Natur einsetzen, die Möglichkeit sich vorzustellen und Stimmen zu sammeln. Bei unseren vielfältigen Themen von Verkehr über Energie bis Biodiversität sind unterschiedliche Formate und Veranstaltungen geplant:

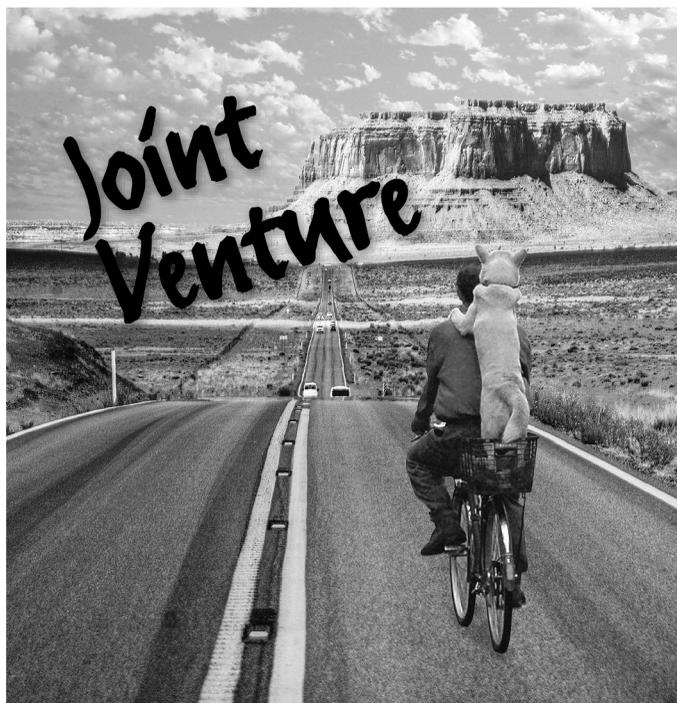


Wen wählen in Karlsruhe?

Am Donnerstag, den **11. April**, um **19 Uhr** lädt **ProBahn** ein zu einer Diskussion mit Kommunalpolitiker*innen über die **Zukunft des ÖPNV** in Karlsruhe ins Umweltzentrum.



Alter Zweirichtungs-Hochflurer nutzt den Gleiswechsel am Euro, um die bei Bauarbeiten am Kaiserplatz gekappte Verbindung zum Hbf wenigstens teils zu bedienen, nicht selbstverständlicher Service; F.: Heiko Jacobs



alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

Das **Klimabündnis Karlsruhe** hat umfangreiche **Wahlprüfsteine zu den Themen** Klima allgemein, Bürgerbeteiligung + Bildung, Wirtschaft, Bauen + Wohnen, Mobilität, Stadtklima, Energie, Ernährung erstellt. Die Fraktionen im Karlsruher Gemeinderat haben bereits geantwortet. Die Antworten sind über klimabuendnis-karlsruhe.de zu sehen. Am Freitag, den **19. April**, und am Freitag, **31. Mai**, jeweils um **18 Uhr** im **TRIANGEL am Kronenplatz** werden Expert*innen die Ergebnisse daraus kritisch unter die Lupe nehmen und mit Bürger*innen diskutieren. Weitere Infos dazu gibt es über den obigen Link.



Am Ende jeden Winters ein sehnsüchtig erwarteter Hingucker, aber auch biodivers? Foto: Heiko Jacobs

Die **BUZO** nimmt diesmal zusammen mit BUND, NABU, LNV, Naturfreunde, Naturtreff Grötzingen und anderen die **Biodiversität** in den Fokus. Sie ist von enormer Bedeutung für unsere Zukunft. Sie hängt eng mit den weiteren zentralen Zukunftsthemen Klimawandel, Bevölkerungswachstum, Landflucht und Ressourcenverbrauch zusammen und erfordert doch eigene Maßnahmen. Im Gegensatz zum Klimawandel, den wir mittlerweile am eigenen Leib zu spüren beginnen, vollzieht sich der Schwund vieler Arten heimlich, still und leise im Verborgenen. Und wenn wir ihn bemerken, ist es meistens bereits zu spät, um noch handeln zu können. Wir wollen bei der Veranstaltung **Artenvielfalt – Was macht die Karlsruher Politik?** informieren und diskutieren, was in Karlsruhe konkret getan werden muss, um die Artenvielfalt zu schützen und zu fördern.

Am Mittwoch, den **15. Mai** um **19 Uhr** im **Zieglersaal**, Gaststätte Akropolis, Baumeisterstraße 18, zeigt Andree Keitel in seinem Vortrag aus naturwissenschaftlicher Sicht, wozu Artenvielfalt für uns Menschen wichtig ist. Anschließend diskutiert eine Runde mit Thomas Breunig und Manfred Verhaagh anhand fundierter Sachverhalte die Situation in Karlsruhe mit Kommunalpolitiker*innen. Auch das Publikum kann zu Wort kommen. Wir freuen uns sehr, dass mit Dr. Andree Keitel, Thomas Breunig und Dr. Manfred Verhaagh Experten, die schon lange Jahre zur Biodiversität forschen und arbeiten, die Veranstaltung mitgestalten.

Zu den Veranstaltungen laden wir herzlich ein und freuen uns auf einen regen Austausch.

Der **Fuß- und Radentscheid** hat Wahlprüfsteine an teilnehmende Gruppierungen versandt und wird die Antworten vmtl. ab Ende April an Infoständen diskutieren, s. a. www.fussradka.de

Ute Rieger

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 16–19 BUZO **vorm. geschloss.**

Mi. 16–19 BUZO **vorm. geschloss.**

Do. 9–12 BUZO **nachm. geschloss.**

**Achtung! Geänderte
Öffnungszeiten!**

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:
7.5., **MV 4.6.**, 2.7., 6.8., 3.9., 1.10., 5.11., 3.12, ...

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN *)

Jeweils am zweiten Donnerstag im Monat, ab
2024 um 19:00 Uhr (Infos unter 0721 / 38 05 75)

26.4., 31.5., 28.6., 26.7., 30.8., 27.9., 25.10., ...

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

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

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

Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 52,- €, VCD 69,- €
(je incl. 2-3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

Tauschparty für Kleidung. Steamwork,
Roonstr, 23a, 17–20 Uhr

**19. April und 31. Mai Bürger:innen-
Gespräch zur Kommunalwahl** Kritischer
Blick des Klimabündnisses auf die Program-
me der Parteien. TRIANGEL, Kaiserstr. 93,
18–21 Uhr. klimabuendnis-karlsruhe.de

20. April 2024 Pflanzentauschbörse im
Zukunftsraum, Rintheimer Str. 46, 14–17 Uhr

**20. April 2024 BUZO Nachhaltigkeits-
spaziergang** Charlotte Kämpf vom Schwarz-
waldverein führt uns zum Nachhaltigkeitspfad.
Unterwegs sammeln wir anlässlich der
Karlsruher Dreck-Weg-Wochen Abfälle ein.
Start um 18 Uhr beim BUZO-Umweltzentrum.

28. April 2024 Kiezblocks Südstadt

**15. Mai 2024 Artenvielfalt – Was macht
die Karlsruher Politik?** Vortrag und
Diskussion mit Experten und Kommunal-
politik. Ziegler-Saal, 19 Uhr

4. Juni 2024 VCD-Mitgliederversammlung
19:30 Uhr im Umweltzentrum, Kronenstr. 9,
Tagesordnung siehe vcd.org/karlsruhe

8. Juni 2024 Klimatag Grötzingen
Ideenmarkt zu Klimaschutz und nachhaltigem
Leben mit Infoständen, Aktionen und mehr,
11–17 Uhr

9. Juni 2024 Kommunal- und Europawahl

**11.5.2024 15–18 Uhr ohne Anmeldung,
mit Anmeldung 20.4.2024 15–18 Uhr und
22.5.2024 18–21 Uhr Reparaturcafé**, besser
reparieren statt Wegwerfen und Ressourcen
schonen, leih.lokal / FreiRäume, Oststadt,
Gerwigstr. 41, Anmeldung unter
reparaturcafe-karlsruhe.de

19. April 2024 GloW Aktionstag Kleiderei
Informationen zu nachhaltigem Konsum und

