

# umwelt & verkehr

ISSN 1612-2283 20. Jg. **Karlsruhe** 1/22 Mai – August '22

## Klima- und Umweltschutz

## Ausbau Öffentlicher Verkehr

## Fuß- und Radentscheid



## 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, z. B. über Ökostromanbieter
- bei Projekten mitmachen
- in Umweltfragen beraten werden
- Aufkleber, Buttons und Fahnen gegen Atomkraft kaufen
- Aufkleber gegen Werbung und Falschparker erwerben
- (Förder-)Mitglied in einem Verein werden

**Redaktion:** Mari Däschner, Uwe Haack, Johannes Hertel, Heiko Jacobs, Johannes Meister, Herausgeber: Bürgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet e. V. (**BUZO**); Fahrgastverband **PRO BAHN**, Regionalverband Mittlerer Oberrhein; Verkehrsclub Deutschland (**VCD**), Kreisverband Karlsruhe: Umweltzentrum, Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe, Tel. 0721 / 38 05 75

## Inhalt:

Vorwort.....	3
In Erinnerung an Prof. Dr. László Trunkó.....	3
Danke Wilhelm!.....	4
Umweltschutz und Klimaschutz.....	6
Werbemüll vermeiden – aber wie?.....	9
SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus.....	10
Zu kleine Parkplätze oder zu große Autos?.....	12
Karlsruher Etappensieg bei der Klima-Tour.....	14
Wechsel im Vorstand.....	15
Karlsruher Programm für Aktive Mobilität.....	16
Updates:	
Turmbergbahn und Radschnellwege.....	17
Fuß- und Radentscheid gestartet – Verkehrswende in der Stadt vorantreiben.....	18

**Fotos:** Jan Cermak, Jörg Donecker, Volker Griener, Vera Gübel, Ikar.us, Heiko Jacobs, Elisabet Loris-Quint, Reiner Neises, Willy Pastorini, Hans Seiler, Björn Strasser, Michael Wolf

Auf dem **Titel(bild)** sieht man **Lösungen:** Bei der Energie auf regionale und regenerative Energien setzen, vor allem Wind und Sonne, aber auch Deponiegas aus dem Müllberg gehört dazu. **Klima- und Umweltschutz** müssen/sollten keine Gegensätze sein, Lösungen wären bspw. auch der **Ausbau des öffentlichen Verkehrs**, das Straßenbahndepot versteckt sich ja hinter dem Karlsruher Müllberg, oder die Initiative **Fuß- und Radentscheid**, hier symbolisiert durch das Fahrrad.

Foto: Heiko Jacobs

## Impressum

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, [abo@umverka.de](mailto:abo@umverka.de) ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 1.750, 100 % Recyclingpapier 100 g/m<sup>2</sup>, Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: Heiko Jacobs

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

## Liebe Leserinnen und Leser

Dieses Jahr ist nun schon das **20. Jahr**, in dem der **u&v** als gemeinsame Zeitschrift von BUZO, PRO BAHN und VCD erscheint! Und gleich ein leicht geändertes Design: Jetzt mit **20 statt 16 Seiten**, denn wir mussten feststellen, dass wir nur ein „Leichtgewicht“ sind, wenn auch nur versandtechnisch, natürlich nicht inhaltlich. Mit 4 zusätzlichen Seiten schaffen wir nicht nur das erforderliche Mindestgewicht (30 g), sondern können unseren Leserinnen und Lesern gleich noch mehr Inhalt bieten und außerdem die Lesbarkeit durch etwas größere Schrift und Zeilenabstände verbessern!

Ein größerer Beitrag in diesem Heft widmet sich den **Zusammenhängen von Umweltschutz und Klimaschutz** und plädiert für eine ausreichende Berücksichtigung der klassischen Umweltthemen. Nur eine ganzheitliche Betrachtung und das Zusammendenken der miteinander komplex verbun-

denen Umweltprobleme wird uns eine Chance zur Lösung der aktuellen Krisen bieten. Die von vielen Seiten längst erkannte Lösung von Verkehrsproblemen durch den Ausbau der Schieneninfrastruktur ist das Thema eines Beitrags auf den Seiten von Pro Bahn. Dazu wird, wie schon im vorigen u&v angekündigt, ausführlich in dem Artikel über das **SPNV-Entwicklungskonzept** berichtet. Und was der **Fuß- und Radentscheid** in Karlsruhe für die dringend erforderliche Verkehrswende bringen kann, stellt der VCD in einem Beitrag auf den hinteren Seiten dar.

Auf welche Probleme wir auch schauen: Eine gewisse Ungeduld in Bezug auf Tempo und Priorisierung von Maßnahmen für deren Lösung zieht sich wie ein roter Faden durch die Gemeinschaft der Umweltbewegten und ebenso durch dieses Heft, für das wir trotz allem wieder eine **angenehme und inspirierende Lektüre** wünschen!

## In Erinnerung an Prof. Dr. László Trunkó

Auch von unserem langjährigen Mitstreiter Dr. László Trunkó müssen wir uns verabschieden. Er ist am 6.3. im Alter von 86 Jahren gestorben. In den Anfangsjahren der BUZO kämpfte Dr. László Trunkó an der Seite von Helmuth Wüstenhagen gegen die Erweiterung der Mineralölwerke am Rhein und gegen Atomanlagen in der Region. Er leitete viele Jahre lang die BUZO-Ortsgruppe Wöschbach. Diese damals sehr aktive Ortsgruppe konnte den Buchenwald am Heulenberg gegen eine Bebauung schützen und erhalten und den Bau einer Umgehungsstraße der B 293 in Berghausen

und Wöschbach verhindern. 27 Jahre – von 1979 bis 2006 – war Dr. László Trunkó Mitglied im Vorstand. Mit seiner ruhigen, verbindenden Art und seiner großen Sachkenntnis brachte er sich in die Arbeit ein, er wurde von allen sehr geschätzt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren, unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Ute Rieger



Dr. László Trunkó (ganz links) 1990 im Kreis der BUZO-Aktiven; Foto: Vera Gübel



Dr. László Trunkó; Foto: Volker Griener, Naturkundemuseum Karlsruhe

# Danke Wilhelm!

Wie wir in der letzten Ausgabe nur kurz mitteilen konnten, ist am 1. November 2021 unser Ehrenmitglied **Wilhelm Knobloch** im Alter von 97 Jahren gestorben. In vielen Medien und Organisationen, in denen er bis vor einigen Jahren engagiert mitarbeitete, gab es nach seinem Tod beeindruckende Aussagen. Sie galten besonders seinem starken Engagement gegen das im Hardtwald entstandene Atomforschungszentrum – verarmlosend Kernforschungszentrum Karlsruhe (KFK) genannt. Er war vielleicht sogar ein Wegbereiter für den 2011 beschlossenen und hoffentlich endgültigen Atomausstieg Deutschlands.

Ich möchte diesen Nachruf eher aus meiner persönlichen Sicht schreiben, da ich seit 1979 Mitglied der BUZO bin und Wilhelm daher schon seit vielen Jahren kannte und begleiten durfte. Das erste Mal traf ich ihn bei einer der jährlichen BUZO-Mitgliederversammlungen. Er war damals schon neben seiner Tätigkeit als Revierförster des Bezirkes Waldstadt beim Kernforschungszentrums-Arbeitskreis (KfZAK) der BUZO aktiv. 1979 begann der Kampf gegen die geplante Nordtangente durch den Hardtwald. Es wurde ein überparteilicher Verein „Aktion Bürgerentscheid Nordtangente“ (ABN) gegründet, um 35.000 Unterschriften



Wilhelm Knobloch;

Foto: jodo-foto. Jörg Donecker

für ein Bürgerbegehren gegen das Projekt zu sammeln. Da die Trasse direkt den Forstbezirk von Wilhelm zerschneiden sollte, war er selbstverständlich mit dabei und wir arbeiteten oft zusammen. Er war auch Begründer der Hardtwaldfreunde als Gegenpol zu den Oberrheinischen Waldfreunden, die unter Bürgermeister Walther Wäldele (SPD) für den Bau der Nordtangente waren.

Wilhelm war kein Forstbeamter, der sein Revier nach Dienstvorschrift „verwaldete“, sondern ihm waren damals schon Zusammenhänge zwischen Umwelt, Natur und Mensch bewusst. Diese ökologischen Beziehungen wollte er in seinem Revier berücksichtigen und aufzeigen. Sein Engagement, das er kämpferisch, wie er nun mal war, verfolgte, fand natürlich nicht überall Verständnis, aber in seinem damaligen Chef, Herrn Forstdirektor Kranich hatte er einen kritischen Unterstützer. Wilhelm lagen besonders die kleinen Bewohner des Waldes am Herzen, die Waldameisen. Nach der Erkenntnis „vom Kleinen zum Großen“, pflegte er diese und legte Ameisenhügel für sie an, zu denen er entlang der Stutenseer Allee Schulkursionen und Führungen anbot. Ihm ging es immer darum, nicht nur zu tun, sondern auch sein Handeln zu erklären und weiterzugeben. Viele dieser Themen, die heute selbst-



Erläuterungen an der Hardtwaldkarte;

Foto: Hans Seiler

verständlich sind, waren damals neu und visionär. Ich selbst hatte das Vergnügen, dabei zu sein, und er begeisterte mich mit seinen engagierten Vorträgen, aus denen man richtig heraushören konnte, dass er für das Thema brannte. Ich durfte ihn auch mehrfach in seiner „Dienstwohnung“ westlich der Theodor-Heuss-Allee besuchen und erinnere mich noch an den im Winter besonders schönen Blick aus dem großen Wohnzimmer des Forsthauses in den Garten und die hohen Bäume im Hintergrund.

Er wollte immer nicht nur einfach nutzen, sondern auch möglichst naturnah gestalten. So war es auch, als er 1989 in den Ruhestand ging und ein Reiheneckhaus in der Lauenburger Straße bezog. Schon beim Bau erkämpfte er sich Mitspracherecht bei der inneren und äußeren Gestaltung seines Domizils, wie z. B. bei einer großen Öffnung in der Kellergrundplatte zur Verbesserung der Luftfeuchtigkeit oder der Gartengestaltung.

Schon damals waren ihm Nadelbäume als ganzjährige Sauerstoffspender und Garanten für ein besseres Kleinklima wichtig. Er hat mir alles sehr ausführlich erklärt, wie es halt seine Art war.

Die letzte Aktion, an der er trotz seiner beginnenden Sehbehinderung noch teilnehmen konnte, war eine Fahrradexkursion 2009 vom Karlsruher Schloss durch den Hardtwald zum ehemaligen Atomforschungszentrum und der Wiederaufbereitungsanlage. Für den Kampf gegen die Atomanlagen in seinem Wald hat Wilhelm viele Jahre Freizeit und Urlaub geopfert.

Wegen seiner Augenerkrankung war er zunehmend eingeschränkt, nahm aber auch hier den Kampf auf. Er konstruierte an seinen Rollator einen „Köcher“ für Blinden- und Gehstock, mit dem er auch noch die Straßenbahn benutzen und selbständig zu Vorträgen und Veranstaltungen fahren



Radexkursion 2009 zum Forschungszentrum; Foto: Hans Seiler

konnte. Ich durfte ihn auch schon mal zum Arzt oder zu besonderen Plätzen in „seinem“ Hardtwald fahren. Später habe ich ihn immer wieder regelmäßig besucht, um ihm Artikel aus dem aktuellen Heft u&v vorzulesen.

Über seinen im Nachhinein vergeblichen Kampf, die Fällung der Nadelbäume auf seinem Kleingartengrundstück „Geroldsäcker“ zu verhindern, möchte ich nicht weiter eingehen.

In weiser Voraussicht hat Wilhelm 2010 zusammen mit Armin Simon, einem Historiker und freien Mitarbeiter der Antiatomininitiative „ausgestrahlt“ sein umfangreiches Archiv geordnet und dem Landesarchiv Baden-Württemberg übergeben. Man kann es unter der Überschrift „Findbuch S Umweltschutz“ im Internet einsehen.

Mitte 2020 musste Wilhelm sein Haus in der Waldstadt nach einem Sturz verlassen und in ein Pflegeheim in Linkenheim-Hochstetten umziehen, wo ich ihn im April 2021 unter strengen Corona-Bedingungen besuchte. Es ging ihm an diesem Frühlingsnachmittag – wir saßen zusammen an einem kleinen Tisch und die Sonne schien in sein freundlich ausgestattetes Zimmer mit dem Namen „Am Herrenwasser“ – immerhin so gut, dass er mich erkannte und wir auch wenige Sätze sprechen konnten. Es war das letzte Mal, dass ich ihn lebend sah.

Hans Seiler

# Umweltschutz und Klimaschutz

## Schaffen wir es die Ziele des Umweltschutzes mit den Zielen des Klimaschutzes zu verbinden?

Umweltschutz war innerhalb der Umweltbewegung zentrales Thema der vergangenen Jahrzehnte, und er bekam auch innerhalb der Zivilgesellschaft und der Politik allmählich einen gebührenden Platz, wenigstens verbal. Jetzt kommt das Thema Klimaschutz dazu, eigentlich ein Unterthema zum Umweltschutz und auch schon seit 50 Jahren durch den Club of Rome bekannt. Nicht dass das Thema Klimaschutz weniger wichtig wäre als das Generalthema Umweltschutz, aber es besteht die Gefahr, dass mit Blick auf den Klimaschutz der restliche Umweltschutz eben in der genannten Zivilgesellschaft und bei der Politik unter die Räder kommt. Dann wären unsere gesamten Bemühungen der vergangenen Jahre umsonst gewesen. Dieses Szenario möchte ich nicht herbeireden und auch nicht so stehen lassen, denn es würde viele Aktivisten aus der Klimabewegung vor den Kopf stoßen. Viele Klimaaktivisten kommen ja aus der Umweltbewegung, und denen ist der Umweltschutz genauso eine Herzensangelegenheit! Aber es heißt aufpassen, aufpassen und nochmals aufpassen. Besonders deshalb, weil es viele Mitbürger und Mitbürgerinnen gibt, die meinen, dass wir so weiterleben können wie bisher, wenn nur für die Klimakiller Ersatz gefunden wird. Vereinfacht gesagt, wenn alles so weitergeht wie bisher und einfach alles eins zu eins auf Klimaneutralität umgestellt wird. Die Folgen wären genauso fatal wie der Verzicht auf den Kampf gegen die Klimaerwärmung! Die Themen Flächenversiegelung, Artensterben und nicht zu vergessen das Problem Müll bedeuten weiterhin riesige Umweltprobleme, werden aber leider viel zu wenig angegangen. Und diese Thematik kann vielen nur durch dau-



*Statt Steinkohlekraftwerk die neue Lösung gleich auf der anderen Seite des Rheinhafens: Windräder, Photovoltaik, hier auch noch Deponiegas – und mehr Radverkehr statt Autos. Foto: Heiko Jacobs*

erndes darauf Hinweisen bewusst gemacht werden. Jedem, der meint, dass er allein mit alternativem Heizen oder Elektroantrieben auf dem richtigen Weg sei, muss dies klargemacht werden.

Bevor hier jedoch die Kritiker auf den Plan gerufen werden: Klimaschutz, bzw. das Abbremsen der Erderwärmung hat absolut den obersten Stellenwert, denn davon hängt das Weiterleben der Menschheit ab! Also darf es da keine Kompromisse geben. Aber beim restlichen Umweltschutz eben auch nicht.

Um das Problem Klimawandel zu reduzieren oder gar zu lösen, steht das Thema klimaneutrale Energieerzeugung im Mittelpunkt aller Forderungen. Deshalb Ausbau der regenerativen Energie ohne Wenn und Aber! Aber warum gibt es dann immer noch Widerstand gegen diesen Ausbau? Meistens beruht der Widerstand auf persönlicher Betroffenheit, NIMBY (nicht vor meiner Haustür) heißt dazu das neue Modewort, frei übersetzt: St. Florian lässt grüßen.

Ohne Windkraft wird allerdings die Energiewende nicht zu schaffen sein. Und selbst wenn wir wollten, derzeit basiert unsere Energieversorgung zu 75 Prozent auf fossilen Brennstoffen. Wenn wir davon einen Großteil auf elektrische Energie umstellen wollen, übersteigt dies mit großer

Wahrscheinlichkeit unsere Möglichkeiten. Trotz zusätzlichen Ausbaus der Fotovoltaik und zusätzlicher Energieerzeugung aus Biomasse, Wasserkraft und Geothermie. Über Kernenergie will ich gar nicht reden.

## Deshalb bleibt die Frage offen, welche Alternativen gibt es?

Wenn der übrige Umweltschutz wieder einen höheren Stellenwert erlangt, dann könnte unsere Zukunft gerettet werden. Dafür muss aber einiges in unseren Köpfen geschehen. Was das alles sein könnte, will ich hier einmal grob auflisten:

Reduzierung des Energieverbrauchs, nicht nur durch technischen Fortschritt (z. B. Energiesparlampen, Elektrofahrzeugen, Wärmedämmung, grünem Wasserstoff oder eigenen Fotovoltaikanlagen usw.), sondern auch durch Verhaltensänderungen! Und zwar durch Reduzierung des immer mehr zunehmenden Konsums. Dies ist die zielführende Maßnahme. Wir müssen uns deshalb die Frage stellen und uns einig werden, auf was verzichtet werden soll oder welche Alternativen in Betracht kommen.

## 1. Flächenverbrauch stoppen oder zumindest begrenzen

Auf jeden Fall müssen wir auf die Flächenzersiedelung durch freistehende Einfamilienhäuser verzichten. Es dürfen keine neuen Wohngebiete erschlossen werden, wenn nicht gleichzeitig fußläufige Infrastrukturen, d. h. dichtgetakteter ÖV, Warenangebote des täglichen Bedarfs, Kitas, Schulen, also die gesamte notwendige Infrastruktur, zur Verfügung stehen! Einkaufszentren auf der grünen Wiese, Gewerbegebiete mit riesigem Platzverbrauch, besonders für Parkplätze gehören der Vergangenheit an, und deren platzsparender Umbau z. B. durch Aufstockung der oftmals flachen Gebäude, muss in Angriff genommen werden.

## 2. Kurzstreckenflugverkehr abschaffen und den übrigen Flugverkehr begrenzen

Wenn der Kurzstreckenflugverkehr abgeschafft und der übermäßige sonstige Flugverkehr begrenzt würde, könnte viel Energie gespart werden. Außerdem wäre es möglich, den riesigen Flächenverbrauch von Flughäfen wenigstens zu stoppen. Vielleicht könnte auch an einen Rückbau gedacht und damit wieder Fläche renaturiert werden. Innerhalb Europas sollte endlich die Alternative zum Flugverkehr, der Bahnverkehr komfortabler und durch Ausbau schneller und attraktiver werden. Leider gibt es immer noch zu viele Zugangshemmnisse zum internationalen Bahnverkehr, diese müssen so schnell wie möglich beseitigt werden.

Zur Frage, warum bei Urlaubsreisen in der Regel auf das Flugzeug zurückgegriffen wird, auch wenn sich die Bahn als Alternative anbietet, empfehle ich einmal den Blick in die Reisekataloge oder einen Besuch im Reisebüro, dort werden die Pauschalreisen fast immer nur mit dem Flugzeug angeboten, selbst für die Ziele, die gut per Bahn erreicht werden können. Oft wird man im Reisebüro als ein Exot angesehen, wenn man sich nach einer Anreise per Bahn erkundigt.



*Blick auf das Gelände der in Bau befindlichen Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg: Sehr viel Flächenverbrauch für immer noch viel zu viel MIV; Foto: Michael Wolf, Penig, Bildlizenz: CC by-sa 3.0, Details dazu siehe Wikimedia*

### 3. Weniger Motorisierte Individuelle Mobilität (MIV)

Eine alte Forderung der Umweltbewegung ist es, den Auto- und Motorradverkehr zu reduzieren, trotzdem hat sich diese Forderung nicht wie gewünscht durchgesetzt. Von der Autolobby werden Probleme des Autoverkehrs elegant fragmentiert, das heißt, das Gesamtproblem des massenhaften Autoverkehrs wird ausgeblendet und nur das Emissionsproblem und das Energieproblem angegangen, um diese dann vermeintlich zu lösen und damit das Gesamtsystem MIV nicht angreifbar zu machen. So wird das Thema Emissionen überhaupt nicht kleingeredet, aber man hat natürlich die Lösung in der Hinterhand. Diese heißt Antriebswende. Es kann niemanden wundern, dass dieses Thema verfängt und bei vielen Diskussionen steht es im Zusammenhang mit der Klimawende im Vordergrund. Alle anderen Probleme bleiben damit verborgen. Selbst wenn man den emissionsfreien Antrieb als wichtigstes Problem benennt, gibt es auch in diesem Fall keine Lösung, weder für die Umwelt noch für das Klima. Aber die Gewöhnung an ein eigenes Auto, und an das Privileg, besser als die Nichtmotorisierten voranzukommen, ist viel zu groß, als dass man über den Teller rand blickt und feststellt, dass Elektroautos nicht die Lösung der Verkehrsproblematik sind, auch zur Klimawende tragen sie nicht bei. Nun bekommt man ja zu hören, wer eine eigene Fotovoltaikanlage auf dem



*Ach, was wäre der Stau sicherlich viel schöner, wären es doch nur alles E-Autos! Wäre es wirklich so? Foto: Ikar.us, Bildlizenz: CC by 3.0, Details dazu siehe Wikimedia*

Dach besitzt, der kann ja klimaneutral sein Auto aufladen. Aber das wäre fatal! Wir brauchen zukünftig jede Stromquelle und müssen unbedingt den erzeugten Strom, egal wie erzeugt, ins Netz einspeisen, um den dringend benötigten Strom der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen.

Trotzdem muss immer wieder betont werden, dass weniger Autoverkehr viele Vorteile für

alle bietet. Dazu gehört eine Verbesserung des Angebotes beim öffentlichen Verkehr, also für alle, denn in der Regel ist niemand vom öffentlichen Verkehr ausgeschlossen. Auch die Zersiedelung und Betonierung der Landschaft kann begrenzt oder gar beendet werden. Vorteile für alle, denen eine intakte Umwelt, also eine Umwelt mit weniger Lärm usw. etwas bedeutet.

Nun habe ich nur die dringendsten Themen, die die Klimaveränderung und den Umweltschutz betreffen, angesprochen. Kritiker können natürlich darauf hinweisen, dass das zu bearbeitende Feld noch viel weitläufiger ist und viel intensiver bearbeitet werden muss. Aber aus Gründen der Übersichtlichkeit bleibt dieser Artikel in dieser Minimalversion.

Die Frage bleibt offen, ob unsere Gesellschaft überhaupt dazu bereit ist, auf diese Maßnahmen einzugehen und das Verhalten zu ändern und vor allen Dingen Wünsche zurückzustellen? Im Augenblick sieht es nicht danach aus, aber wenn eine entsprechende Kampagne gestartet wird, d. h. unseren Mitbürgern deutlich gemacht wird, dass wir unser Verhalten ändern müssen, dann könnte es klappen.



*Natur und leise Mobilität harmonieren; F: Heiko Jacobs*



# Werbemüll vermeiden – aber wie?

Papier ist nicht zwingend umweltfreundlich. Vor allem dann, wenn es in Form von überflüssigen und meist noch übermäßig mit Farbe (Chemie) bedruckten Werbesendungen und Prospekten daher kommt. „Postwurfsendungen sind Papierverschwendung. Sie belasten Natur und Umwelt bei der Papierherstellung und als Müll.“ So die klare Botschaft, die auf den Aufklebern zu lesen ist, die etwa der BUND für die Briefkästen herausgibt. Sparen tut ohnehin niemand von uns durch die vielen vermeintlichen Sonderangebote – im Gegenteil. Letztlich werden die Kosten für die Prospekte und die Verteilung natürlich über die Durchschnittspreise auf alle Kunden umgelegt.

Durch einen Stopp ungewollter Werbepost könnten in Deutschland mehr als eine halbe Million Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden, rechnet die Deutsche Umwelthilfe vor. Sie tritt für ein gesetzlich geregeltes Opt-In-Verfahren ein, bei dem Werbung nur noch dort eingeworfen werden soll, wo jemand ausdrücklich darum bittet. Dumm nur, dass die DUH selbst mit ihrer monatlichen Werbepost für Spenden, die sie neben dem eigenen Magazin versendet, alles andere als vorbildlich ist. Und leider ist auch bei den anderen großen überregionalen Umweltverbänden ein Trend zu entdecken, dass ihren Mitgliederzeitschriften immer mehr Werbeprospekte beiliegen. Wenn einem so zum dritten Mal in einem Monat oder zum zehnten Mal in einem Jahr derselbe Werbeprospekt für eine „gemeinnützige“ Orga-

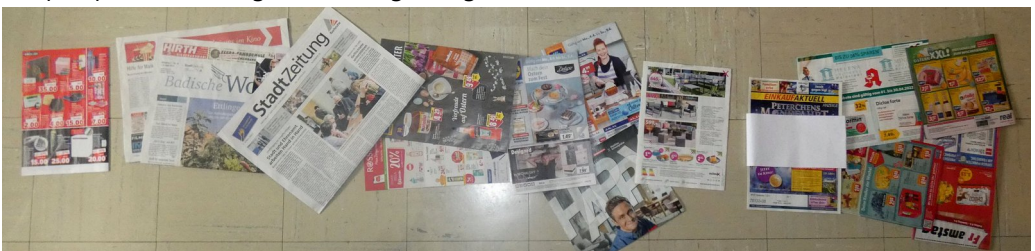
nisation in die Hände fällt, sollte man sich vielleicht schon fragen, ob Spenden dort wirklich sinnvoll angelegt sind.

Auch sonst steckt der Teufel im Detail. Das Karlsruher Abfallamt gibt ebenfalls Aufkleber für den Briefkasten zum Stopp von Werbesendungen heraus. Gleichzeitig ist die Stadtzeitung als offizielles Organ der Stadt Teil der Badischen Woche aus dem Verlag der BNN, die wöchentlich kostenlos an alle Haushalte verteilt wird. Der Ausgabe vom 25.3.2022 lagen etwa teilweise acht Werbeprospekte mit einem Gesamtgewicht von 340 g bei. Damit wird jeder Aufkleber am Briefkasten unterlaufen und die Bemühungen des Abfallamts werden durch die Versendung der Stadtzeitung mit einem Wust an Werbesendungen durch die Stadt selbst letztlich konterkariert.

## Was tun?

- Aufkleber gegen Werbesendungen sind etwa im Umweltzentrum und an einigen anderen Orten erhältlich.
- Werden sie ignoriert, aktiv werden, und den Firmen einen Boykott ankündigen. Das kann intern für ordentlichen Wirbel sorgen.
- In Deutschland gibt es zwei Robersonlisten gegen unerwünschte Werbesendungen, in die man sich eintragen lassen kann (Details s. a. Wikipedia unter „Robinsonliste“). Der Eintrag muss alle fünf Jahre wiederholt werden.

Reiner Neises

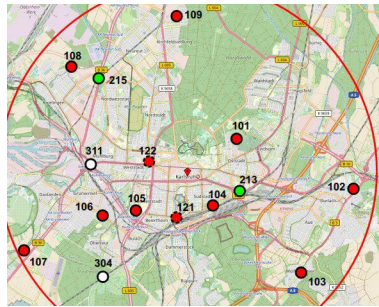


Ausbeute einer Woche: Links eine Einzelwerbung, daneben das Bündel aus 2x Badische Woche, 1x Stadtzeitung, 6x Werbung, rechts „Einkauf aktuell“ aus 1x nutzlose TV-„Zeitschrift“ und 4x Werbung. Immerhin nun neu und gaaanz umweltfreundlich nicht mehr in Plastikhülle, sondern mit Papierbänderole. Gegen links und rechts helfen Aufkleber, das mittlere Bündel wird man nur als Ganzes los, also incl. amtlicher Infos; Foto: Heiko Jacobs

# SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus

Nach einer Projektliste von 2014 hat der PRO-BAHN-Regionalverband Mittlerer Oberrhein und Südpfalz im Sommer 2020 beschlossen, in einer ausführlicheren Darstellung diese – vor allem hinsichtlich des Infrastrukturausbau – zu aktualisieren und in Form eines geschlossenen Konzeptes für alle Schienenwege der Region und damit Impulse in die öffentliche Diskussion und die Politik zu geben. Ein knappes Jahr später lag das Gesamtwerk vor und nach einem Vierteljahr für mehrfache Korrekturdurchgänge und den Druck erfolgte am 15.10.2021 die postalische Verteilung. Die digitale startete wenige Tage später, und die Öffentlichkeit wurde mit einer Pressekonferenz am 21.10.2020 in Kenntnis gesetzt.

Ausgeklammert sind Fragen des Tarifs, des Vertriebs, des automatischen Fahrens etc.; es geht um den Netzausbau, der notwendig ist, um die mittlerweile auch von der offiziellen Politik postulierte „Verdoppelung des Schienenanteils“ im Verkehr auch physisch herstellen zu können. Das betrifft Nah-, Fern- und Güterverkehr, die in der Verbundproduktion des Eisenbahnverkehrs gesamthaft gesehen werden müssen, so dass trotz des Schwerpunkts auf dem Nahverkehr – der auch Straßen- und Stadtbahn umfasst – die Projekte des Fern- und Gü-

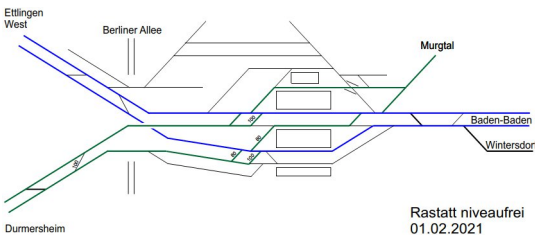


Projekte im Umfeld der Stadt: rot Tram, grün Stadtbahn, weiß Eisenbahn; alle Abbildungen aus d. Papier: W. Pastorini, Hintergrund: © Openstreetmap u. Mitw.

terverkehrs von der Zahl her gering, vom Volumen her über ein Drittel ausmachen, aber im Grundsatz keiner regionalen (Mit-)Finanzierung bedürfen. Der Nahverkehr reicht dabei von der Straßenbahn bis zum 200 km/h schnellen RE, der punktuell schon heute in Frankreich und Deutschland existiert.

Grundlagen der Projektauswahl waren neben der Projektliste von PRO BAHN der Verkehrsentwicklungsplan, beide aus dem Jahr 2014, die Netzkonzeption 2020/2030 von VBK, AVG und KVV und auch der Bundesverkehrswegeplan 2030. Weiterhin herangezogen wurden der Deutschland-Takt und die Potentialanalyse für im Land Baden-Württemberg zu reaktivierende Eisenbahnstrecken und sonstige öffentlich zugängliche Unterlagen. Ziel war die gesamthafte Darstellung aller in der Region zu berücksichtigenden Ausbauprojekte der Infrastruktur, ebenso jedoch die Darstellung eines mit diesen Projekten möglichen Linien- und Fahrplanangebots auch unter Beachtung von außen einwirkender Rahmenbedingungen, wie den bundesweiten Integralen Taktfahrplan im Rahmen des Deutschland-Taktes.

Die 11 Projekte im Straßenbahnnetz erstrecken sich über eine Gesamtlänge von 13 km, 27 km steuert das Gleichstrom-Stadtbahnnetz (S1, S11 und S2 plus Ergänzungen) mit 6 Projekten bei. Im Zweisystem-Stadtbahnnetz mit ebenfalls 6 Projekten beträgt deren Länge 45 km, und im Eisenbahnnetz mit 14 Projekten sind 131 km regional und 140 km überregional veranlasst, davon liegen sogar knapp zwei Drittel in Frankreich, der grenzüberschreitende Nutzen und eine zumindest zu Teilen euro-



Auch Vorschläge für die Optimierung von Gleisfeldern von Bahnhöfen, hier Rastatt, sind Teil des Konzeptes

päische Kostentragung sprechen für die Aufnahme auch dieses Teils in das Konzept. Die Projekte reichen von der bloßen Ertüchtigung ohne Mehrung bis zum völligen Neubau. In der Summe sind es 37 Projekte und über 356 Streckenkilometer.

Im Straßenbahnnetz liegt eine hohe Übereinstimmung zum Konzept der VBK vor, exemplarisch genannt werden sollen Mühlburger Tor, Bahnhofsvorplatz und eine andere Konzeption der Messeanbindung. Aus dem Stadtbahnnetz sind als mehrteiliges Paket mit unterschiedlichen Ausprägungen der Aus- und Neubau entlang der Linie Innenstadt – Albtalbahnhof / Hauptbahnhof – Mühlburg – Neureut – Eggenstein – KIT Nord – Friedrichstal – Spöck – Bruchsal und als Ertüchtigungsmaßnahme eine Doppelspur im Pfinztal zu erwähnen und im Eisenbahnnetz der Ausbau des Knotens Bruchsal, des Bereichs Pfalzbahnhof bis zur Abzweigstelle Bashaide bei Durmersheim und der zweigleisige Ausbau Winden – Wörth; ebenfalls nur, wenn auch besonders für den regionalen Verkehr, wichtige Beispiele.



*Viele Vorschläge werden mit Skizzen konkretisiert, hier Verlängerung S2 in Durmersheim; Hintergrund: © Openstreetmap u. Mitw.*

Das Straßenbahnliniennetz wurde auf der Basis des für die Inbetriebnahme der Kombilösung am 12. März 2020 von den VBK vorgestellten Liniennetzes fortentwickelt und damit auch unter der Randbedingung grundsätzlicher Doppeltraktion und weniger hinzukommender Linien die Realisierbarkeit der Verdoppelung des Platzangebotes in allen wichtigen Querschnitten des Netzes festgestellt. Im Eisenbahnnetz gibt es ebenfalls Mehrungen des Angebots und Möglichkeiten der Kapazitätserhöhung von Zügen, teilweise bessere Systematisierungen und Verknüpfungen gegenüber den im Deutschlandtakt entwickelten Lösungen für Baden-Württemberg sowie auch komplett neue Angebote.

Darunter zu erwähnen sind der vollständige RE-Halbstundentakt nach Stuttgart als Nahverkehrsprodukt, eine RB-Linie Karlsruhe – Bad Bergzabern, eine RE-Linie Karlsruhe – Landau – Primasens Nord – Saarbrücken und die Verlängerung der 200 km/h schnellen RE-Linie Basel – Colmar – Strasbourg über den Wintersdorfer Rheinübergang nach Karlsruhe (– Graben-Neudorf – Mannheim), ebenfalls als Nahverkehrsprodukt und mit einer Fahrzeit zwischen Strasbourg und Karlsruhe, die mit knapp 50 Minuten die des TGV nur wenig überschreitet.

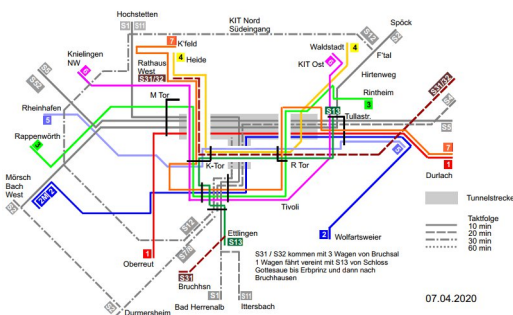
Das SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus finden Sie unter: [vmo-probahn.de/SPNV-2025plus](http://vmo-probahn.de/SPNV-2025plus)

Das SPNV-Entwicklungskonzept 2025plus finden Sie unter:

[vmo-probahn.de/SPNV-2025plus](http://vmo-probahn.de/SPNV-2025plus)

Willy Pastorini

Liniennetz 2030 Pro Bahn



*Alle Maßnahmen im Stadtgebiet könnte man zu diesem neuen Liniennetz kombinieren. Für den Eisenbahnverkehr wurden alle Maßnahmen in Anlehnung an den Deutschlandtakt in einen großen Taktfahrplanentwurf eingearbeitet.*

Anmerkung der Redaktion: Inzwischen haben auch AVG/VBK/KVV ihre Netzkonzeption 2020/2030 überarbeitet und um einige Details ergänzt, siehe Rubrik „Berichte“: [avg.info/service/downloads.html](http://avg.info/service/downloads.html)

## Zu kleine Parkplätze oder zu große Autos?

Kennen Sie den Effekt, dass man ein Kleidungsstück aus dem Schrank nimmt und mit Entsetzen feststellt, es ist geschrumpft und passt nicht mehr? Zu Zeiten von Corona (-bäuchen) scheint das noch öfter vorzukommen. Ähnlich geht es den armen gebeutelten Autofahrern. Die Parkplätze sind vielerorts radikal geschrumpft, so dass die Fahrzeuge nicht mehr darauf passen. Automobilclubs haben schon die zu kleinen Parkplätze bemängelt; Parkhäuser spezialisieren sich damit, mit XXL-Stellplätzen zu werben. Aber könnte es nicht vielleicht einfach daran liegen, dass die Autos immer größer werden? Schön zu beobachten war dies einmal mehr beim Park(ing) Day im September 2021 in Karlsruhe:

Der Park(ing) Day, zu dem der VCD quasi als Heimspiel in die Kronenstraße eingeladen hatte, begann im Grunde genommen wie jedes Jahr. Egal ob auf der genehmigten Fläche ein Parkverbot ausgeschildert ist oder nicht, (fast) alle Parkplätze sind be-



Werbung für XXL-Parkhaus in Karlsruhe; Foto: Reiner Neises

legt. Schon sechs Tage vorher standen unübersehbare Schilder, die ein absolutes Halteverbot ab 9 Uhr morgens anordneten. Dennoch schafften es zwei Autofahrerinnen mit überdimensionierten Fahrzeugen der Kategorie „Schädliches Ungetüm im Verkehr“ (abgekürzt: SUV) die Aktionsfläche gegenüber dem Umweltzentrum noch zum Mittag fast vollständig zu blockieren. Dabei war an einem der Fahrzeuge bereits um 9:47 Uhr ein Knöllchen angebracht worden mit dem Hinweis, dass das Fahrzeug dort bereits seit 19:06 Uhr des Vortags illegal

parke. Eine der beiden Damen wollte uns dann tatsächlich weismachen, mit Anwohnerparkausweis bräuchte man ein absolutes Halteverbot nicht zu beachten, bevor sie laut schimpfend ihren Wagen wegfuhr. Es sollte nicht die letzte Beschimpfung an diesem Tag gewesen sein. Die andere Autofahrerin tauchte erst im Laufe des Nachmittags auf und entschuldigte sich immerhin. Dass das Ordnungsamt am Aktionstag nicht erreichbar war, um die Autos nach Möglichkeit abschleppen zu lassen, stellte sich dabei im Nachhinein sogar noch als Glücksfall heraus. Was man alles beim Aufstellen von Halteverbotsschildern falsch machen kann, offenbarte der nachfolgende Schriftwechsel mit dem Ordnungsamt der Stadt. Jede Menge Fallstricke tauchten da auf, die einem Abschleppen der Fahrzeuge (angeblich) entgegen gestanden hätten. Weder aus dem Handzettel der Stadt zum Aufstellen der mobilen Halteverbotsschilder noch aus den eigenen Abschlepprichtlinien erschlossen sich diese Vorbehalte.



Fast der gesamte Bereich des Park(ing) Days wurde bis in den Nachmittag hinein von zwei SUV blockiert; Fotos: Reiner Neises (oben) und Heiko Jacobs (unten)



Dass man in Karlsruhe äußerst selten einen Abschleppwagen zu sehen bekommt, braucht dabei kaum zu verwundern.

Ermessen, das den Ordnungsbehörden bis zu einem bestimmten Punkt zusteht, wird doch allzu häufig zu Gunsten der parkenden Fahrzeuge ausgeübt, die angesichts der durchschnittlichen Nutzung ja an sich mehr „Stehzeuge“ sind. Sind die Autos zu lang, ragen sie bei im rechten Winkel zur Straße angeordneten Parkplätze in die Fahrbahn hinein und gefährden damit den fließenden Verkehr. Mann oder Frau am Steuer zieht es dann eher vor, mit den Rädern bis zur Bordsteinkante vorzufahren. Dass für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren auf dem Bürgersteig so häufig kaum noch Platz bleibt, wird großzügig als das vermeintlich kleinere Übel in Kauf genommen. Im Zweifel vermutlich erst Recht, wenn der zu kleine Parkplatz kostenlos ist und man für eine alternative Parkmöglichkeit auch noch ein paar Meter mehr laufen müsste. Nur kann es wirklich sein, dass der Fußverkehr und Mobilitätseingeschränkte die Leidtragenden für die persönliche Entscheidung anderer beim Kauf eines Autos sein sollen?

Eine deutliche Sprache spricht bei alledem an sich ein „Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ vom 11.05.2020, den das Verkehrs- und das Innenministerium BW herausgegeben haben. „Soweit Markierungen vorhanden sind, ist auf öffentlichen Parkplätzen diesen gemäß zu parken“, heißt es da. „Demgemäß ist ein Parken entgegen der Parkflächenmarkierung (zum Beispiel bei Überschreiten der Linien, Querparken, Parken über mehrere Parkboxen hinweg) auch bei nur geringfügigen Abweichungen verboten und ordnungswidrig. Ist die Beachtung der Markierung aufgrund der Fahrzeuggröße nicht möglich, darf nicht geparkt werden ... Maßgeblich ist hierbei die äußere Fahrzeugabmessung (und nicht etwa die Reifen des Fahrzeugs).“

Wenn die Karlsruher Ordnungsbehörden diese Vorgaben der Straßenverkehrsordnung und der Landesministerien großzügig



*Dann endlich der gemütliche Teil; Foto: Heiko Jacobs*

ignorieren, dürfte das kein Einzelfall sein. Deutlich wird dies gerade bei dem öffentlich ausgetragenen Streit um die Gestaltung der Reinhold-Frank-Straße zwischen Mühlburger Tor und Kriegsstraße, bei dem rund 80 vermeintliche Parkplätze verteidigt werden sollen. Weil der Platz an dieser wichtigen Nord-Süd-Achse beengt ist, wurden getrennte und zu schmale Rad- und Fußwege vor einigen Jahren einseitig zu Lasten des Rad- und des Fußverkehrs zusammengelegt, indem schlicht die Markierungen geändert wurden. Das Problem, dass an der Straße parkende Autos regelmäßig in den Radweg hineinragten und hineinragen, wurde hingegen nicht angegangen. Nach eigenen Angaben hat die Stadt in sechs Monaten gerade einmal 65 Parkverstöße in diesem Abschnitt gezählt. Dabei sind die Parkplätze so schmal, dass kaum noch ein Auto darauf passt. Was also soll dort aufgegeben werden?

Der Erlass aus den Ministerien endet übrigens mit dem Satz: „Die Polizei- und Ordnungsbehörden werden aus generalpräventiven Gründen und wegen der negativen Vorbildwirkung, die vom Falschparken ausgeht, ausdrücklich ermuntert, vom Instrument des Abschleppens in geeigneten Fällen Gebrauch zu machen.“

Reiner Neises

Ein Video im Netz propagiert die artgerechte Haltung von SUVs:  
[filmsforfuture.org/#EinHerzfuerSuvs](https://filmsforfuture.org/#EinHerzfuerSuvs)  
[youtube.com/watch?v=eR37GvLoHUA](https://youtube.com/watch?v=eR37GvLoHUA)  
[youtube.com/watch?v=R-mZX1LY7dI](https://youtube.com/watch?v=R-mZX1LY7dI)

## Karlsruher Etappensieg bei der Klima-Tour

Sportunterricht auf Distanz und trotzdem zusammen ein großes Ziel haben, das man auch in der Freizeit verfolgen kann – wie geht das? Andreas Perino, Sport- und Klassenlehrer des Karlsruher Max-Planck-Gymnasiums, motivierte im letzten Frühjahr seine damalige 6d zur Teilnahme an der VCD-Klima-Tour, einer virtuellen Radtour durch Deutschland und Europa für Jugendliche, bei der man zwischendurch Quizaufgaben lösen oder bei Klima-Aktionen mitmachen kann. Jeder Kilometer jedes Klassenmitglieds zählte – egal ob als Schulweg, als Nachmittagserledigung oder als große Fahrradtour mit den Eltern am Wochenende. Zwischen März und den Sommerferien organisierten sich die Schülerinnen und Schüler mit verteilten Rollen – zwei von ihnen meldeten die gefahrenen Kilometer regelmäßig über die Website der Aktion Klima-Tour. Nach Abschluss der Aktion im Oktober stellte sich heraus: Die Klasse hatte mit den meisten geradelten Kilometern ihrer Vergleichsgruppe die Teiletappe Saarbrücken gewonnen – und sich damit einen Klassensatz Fahrradhandschuhe der Firma Chiba gesichert! Pandemiebedingt fand die Übergabe dann im Dezember im Rahmen einer Klassenlehrerstunde statt – ich durfte den Preis übergeben. Beeindruckt hat mich, dass es nicht nur die gefahrenen Ki-

lometer und der damit verbundene Teilsieg waren, die großen Spaß gemacht hatten: Auch die Begleitaktionen – z. B. ein Upcycling-Workshop und ein nachhaltig eingekauftes, gemeinsames Picknick – waren bei den Schüler:innen super angekommen. Was könnte man beim nächsten Mal noch besser machen? Die regelmäßige Sammlung und Weitergabe der gefahrenen Kilometer stellte wohl für den Einen oder die Andere eine echte Herausforderung dar. Da wurde der Wunsch nach einem total intelligent gemachten, digitalen Tool laut, das nicht nur sammelt, sondern am besten auch automatisch weitermeldet. Mal schauen, ob sich die Macher:innen der Klima-Tour mit dieser Idee anfreunden können ...

Auch in diesem Jahr gibt es die Klima-Tour wieder – mit einer spannenden Route, neuen Quizfragen und wieder sehr attraktiven Preisen. Wenn Ihr Schüler:innen oder Lehrer:innen kennt – verbreitet die Aktion: Es lohnt sich für den Zusammenhalt, für das wichtige Thema Klima- und Mobilitätsbildung, und nicht zuletzt für die persönliche Fitness. [www.klima-tour.de](http://www.klima-tour.de)

Angelika Jäkel, Regionalkoordinatorin im „Bundesweiten Netzwerk Wohnen und Mobilität“ des VCD e. V. und Betreuerin der Netzwerkstandorte Karlsruhe u. Pforzheim



Preisverleihung für die Klasse 7d (6d) des Max-Planck-Gymnasium Karlsruhe, Etappensiegerin der Klima-Tour des VCD und der AKTIONfahRRAD;  
Foto: MPG Karlsruhe/Björn Strasser

## Wechsel im Vorstand

Im Dezember 2021 habe ich den Schwarzen Peter des Vorsitzes im Kreisverband übernommen. Uwe Haack ist nach 13,5 Jahren in die zweite Reihe getreten und gehört dem Vorstand noch als Beisitzer an. Es gilt ihm angemessen zu danken für seine unermüdliche Tätigkeit, mit der er den Kreisverband als dessen „gute Seele“ zusammengehalten hat. Allerdings auch nicht zu überschwänglich, damit er es nicht als Anlass sieht, sich ganz zur Ruhe zu setzen. Denn seine fast tägliche Präsenz im Umweltzentrum und einiges mehr sind kaum zu ersetzen.

Neuer stellvertretender Vorsitzender ist Jan Cermak sowie weiterhin Holger Hopp als Vertreter aus dem Landkreis Karlsruhe. Die Kasse bleibt in den bewährten Händen von Heiko Jacobs, dessen Kerntätigkeit allerdings u. a. darin besteht, in unzähligen Beteiligungsverfahren für den VCD präsent zu



Reiner Neises beim Popup-Radweg 2020; F.: H. Jacobs

sein und/oder Stellung zu beziehen. Als Beisitzer vervollständigen der Radsportler Thomas Krüger und Manuel Quinting als Mittelsmann zur Lastenradinitiative Lastenkarle den Vorstand. Der südliche Einzugsbereich des Kreisverbands, der an sich ein Regionalverband ist, mit dem Landkreis Rastatt und Baden-Baden ist bedauerlicherweise weiterhin nicht repräsentiert. Der VCD ist daher an vielen Orten darauf angewiesen, dass die Leserschaft selbst die Initiative ergreift. Machen Sie bitte davon Gebrauch!

Reiner Neises



alles für Reisen,  
Wandern, Bergsport

Kaiserstraße 231  
76133 Karlsruhe  
Tel. 07 21 - 920 906-0  
Mo.-Sa. 10-19 Uhr  
[www.basislager.de](http://www.basislager.de)

# Karlsruher Programm für Aktive Mobilität

## Weiterentwicklung des 20-Punkte-Programms zur Förderung des Radverkehrs sowie Ergänzung von Aspekten für den Fußverkehr beschlossen

Das meist flache und kompakte Karlsruhe sollte schon von der Anlage her eine ideale Fahrradstadt sein. Lange Zeit war dies im realen Leben aber nur eingeschränkt der Fall, die Verkehrspolitik Karlsruhes war autofreundlich. Zwar bemühten sich Verbände schon lange um Verbesserungen, das älteste in meinem Archiv ist das „Radwege-Konzept für Karlsruhe“ der „Karlsruher Radler“ von 1984, aber weitgehend erfolglos.

Die Trendwende brachte erst der Test der Fahrradfreundlichkeit mittlerer Großstädte des ADAC, wo Karlsruhe auf Platz 18 von 22 landete (u&v 2/04). Das war dann wohl doch zu peinlich und es bewegte sich etwas. Man beauftragte ein namhaftes Büro (PGV), das schon in anderen Städten europaweit normierte Verfahren (BYPAD: Bicycle Policy Audits) durchführte und nun hier eine Bestandsaufnahme machte (u&v 3/04). Dies führte schließlich in Zusammenarbeit mit Vertretern von Verbänden, Parteien und Ämtern zum „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs“ bzw. „Fahrradfreundliches Karlsruhe“, das Ende 2005 beschlossen wurde (u&v 2/05, 3/05). Danach gab es 2009 und 2014 „Wirkungskontrollen“ nach BYPAD-Standard, nun stand eine Neufassung an:

Erstmals in einem BYPAD-Verfahren wurde dieses auch für den Fußgängerverkehr durchgeführt. Wieder saßen die o. g. Vertreter zusammen und haben zuerst versucht, im Konsens den aktuellen Status zu bewerten (in 4 Stufen 1=„ad hoc“, 2=„isoliert“, 3=„systemorientiert“, 4=„integriert“), bei welchem Unterpunkt Karlsruhe wie weit auf dem Weg zur Fuß-/Radfreundlichkeit vorangekommen ist. Dies schwankt stark von Punkt zu Punkt, insgesamt konnte sich Karlsruhe um eine Stufe verbessern auf 2,59. Beim Fußverkehr erreichten wir 1,99.

Auch das neue Programm, nun 25 Punkte, das man unter [karlsruhe.de/radverkehr](http://karlsruhe.de/radverkehr) findet, wurde, soweit möglich, im Konsens aufgestellt und dann vom Gemeinderat am 19.10.2021 mit 38 zu 3 Stimmen beschlossen, s. a. [karlsruhe.de/gemeinderat](http://karlsruhe.de/gemeinderat) wo sich im TOP 23 Stichworte finden. Auszug: *Systematische und umfassende Förderung Fuß- und Radverkehr, Karlsruhe etabliert sich als „Stadt der Mobilitätswende“, wird Vorreiter im Fuß- und Radverkehr / Sicherheit geht vor Leistungsfähigkeit / Verbindliche Anwendung der Regelwerke / Förderung von Innovation / Erreichen deutlicher CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2035 / Fahrleistung Umweltverbund an Gesamtverkehrsleistung steigt auf deutlich über 50 % bis 2030 und auf ca. 70 % bis 2035 bei Sicherung Basis-Mobilität für MIV / Vision Zero / Mobilitätsbildung / Werbung und Öffentlichkeitsarbeit / Strukturen und Finanzen sicherstellen / Verbindlichkeit gewährleisten / Umsetzung ermöglichen und überprüfen. Fußverkehr: Wegeinfrastruktur*

die Lösung

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

**RAD+TAT**  
DER KARLSRUHER RADLADEN  
Waldstrasse 58 Tel. 0721 22238 [www.radundtat.net](http://www.radundtat.net)



*soll nationalen und internationalen Maßstäben und Planungsstandards entsprechen: Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Attraktivität der Wege, Komfort, Barrierefreiheit, hochwertige Berücksichtigung des Fußverkehrs an Knoten- und Querungsstellen sind wesentliche Aspekte. Radverkehr: Netzkonzeption prüfen und umsetzen / Sofortmaßnahmen für zügige Verbesserungen / Wegweisung / Fahrradparken ausbauen / Fahrrad-diebstahl bekämpfen / Fahrradverleih, Service und Systemintegration Rad-ÖV.*

Viele wohlklingende Punkte, nur wenige konkrete Zahlen etc.: Wenn Konsens gewollt ist, geht es auch kaum anders. Wie schon beim vorherigen Programm hängt die weitere Umsetzung vom Willen der Beteiligten ab. Neben dem Konsens war nach 2005 auch entscheidend, dass führende Personen in der Stadt wechselten und eine,

eher als die vielen Jahre zuvor, radverkehrsfreundlichere Mehrheit in den Gemeinderat gewählt wurde. So konnten letztlich einige Ziele (Modal Split) übererfüllt und mit relativ einfachen Maßnahmen Münster als Nr. 1 der Städte unserer Größenklasse abgelöst werden im ADFC-Klimatest. Die Note ist trotzdem nur „befriedigend“, das muss besser werden. Münster wurde wohl nur deswegen überrundet, weil sich da weniger tat und die Infrastruktur auf alten Lorbeeren hängen geblieben ist. Mit kleinen Maßnahmen wird man auch in Karlsruhe nicht mehr weiter kommen, man muss nun mehr klotzen. Dazu ist neben dem Willen auch mehr Geld und Personal nötig. Auch damit der Rahmen des Programms mit mehr Leben gefüllt wird, hat sich eine Initiative gebildet, die im Artikel auf der nächsten Seite vorgestellt wird.

Heiko Jacobs

## Updates: Turmbergbahn und Radschnellwege

Seit dem u&v 1/21 vor einem Jahr mit einem Schwerpunkt zur **Turmbergbahn** hat sich das Thema weiterentwickelt, wenn auch nicht in großen Schritten. Es gab u. a. Beteiligungen zur Gestaltung. Die Fragen nach der Fahrzeugform und -farbe innen und außen mag man als wenig entscheidend bezeichnen, für die spätere Akzeptanz wird sich das aber eher positiv auswirken. Wichtiger war schon die Frage nach dem Fahrweg. Die als Lager genutzte ehemalige Unterführung an der B 3 wird wohl doch nicht mehr gebraucht, nun kann die Talstation näher an die B 3 rücken und sie und der anschließende Fahrweg werden auch etwas weiter versenkt samt leider notwendigem Zaun, das lässt diesen niedriger erscheinen, was die optische Trennwirkung senkt. Auch fand ein Scopingverfahren statt, in dem es vorrangig um mögliche Umweltauswirkungen geht, aber auch andere Aspekte durfte man einbringen, ich tat dies mit meinen Anmerkungen zu zwei Zwischenstationen aus dem u&v 1/21, Ergebnis noch ausstehend. Mit einem Planfeststellungsbeschluss rechnet man leider

erst gegen Ende 2023, die Betriebsgenehmigung läuft aber schon Ende diesen Jahres aus, danach wird schon abgerissen.

Beim **Radschnellweg** nach **Ettlingen** läuft auch noch das Vorverfahren. Raus ist schon der Hauschildpfad und auch zwei wohl von Bürgern eingebrachte Varianten über Herrenalber Straße bzw. zwischen westlich der Bahn und L 605, in denen Radschnellwegstandards nicht ausreichend umgesetzt werden können oder sonstige schwerwiegende Probleme auftraten. Nach meinem Gefühl werden auch bei einigen anderen Varianten die Probleme zu groß sein, so dass es auf Links der Alb und ab Bahnübergang an der Bahn entlang rauslaufen dürfte und nur noch das Zwischenstück offen ist. Offener ist noch die Variantenfrage beim RSW nach **Rastatt**, wo es wohl große Differenzen zwischen Kommunen, die eine Varianten ortsnäher oder im Ort bevorzugen, und Verbänden, die schnellere ortsfornere Varianten bevorzugen, und die Frage des Anschlusses in Karlsruhe: Mit großem Verschwenk zur Junker-und-Ruh-Doppelbrücke taugt u. E. wenig.

Heiko Jacobs

# Fuß- und Radentscheid gestartet – Verkehrswende in der Stadt vorantreiben

**Am 25. März hat sich die Initiative „Fuß- und Radentscheid“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Die etwa 500 Teilnehmenden der Critical Mass an diesem Abend hörten, was das Bürgerbegehren für die kommenden Monate geplant hat. Ein breites Echo in Presse und sozialen Medien trug die Botschaft weiter: Geht es nach den Initiator:innen, wird die Stadt Karlsruhe in den kommenden Jahren den Fuß- und Radverkehr deutlich priorisieren und damit nach der Fertigstellung der Kombilösung die nächste Phase des Stadtumbaus einläuten. Wie es dazu kam und was noch geplant ist:**

Vor zwei Jahren, mitten im ersten Pandemiesommer, haben einige Karlsruher umwelt- und verkehrspolitische Gruppen an Samstagen gemeinsam Pop-Up-Bikelanes in der Stadt eingerichtet, also temporäre, breite, durch Verkehrshütchen abgetrennte Radfahrspuren an zentralen Stellen der Stadt (siehe u&v 2/20). Die Begeisterung der Vorbeiradelnden war greifbar, die Rückmeldungen waren überwältigend positiv – sogar in den Medien. Immer wieder hielten Menschen an und fragten, wo sie denn unterschreiben könnten. Doch es gab nichts zu unterschreiben. Die Pop-Up-Bikelanes waren eine Spaß-Aktion, ein politischer Fingerzeig, eine medienwirksame Aktion, aber eben nichts Verbindliches. Am Abend wurden sie abgebaut und am Folgetag rollte wieder der Autoverkehr, wo gestern noch Raum für den stetig wachsenden Radverkehr gewesen war.

„Da geht mehr!“, dachten sich die Organisator:innen der PopUp-Radspuren. In einer Stadt, in der 40 % der Haushalte kein Auto besitzen, in einer Stadt, in der schon heute mehr als 50 % der täglichen Wege zu Fuß

und mit dem Rad zurückgelegt werden. Der Fahrradverkehr in Karlsruhe nimmt stetig zu und liegt nach der letzten Erhebung bei einem Wegeanteil von 31 %. Der zuständige Bürgermeister Fluhrer gestand schon 2019 bei einer öffentlichen Veranstaltung ein, dass die Fahrrad-Infrastruktur in der Stadt längst nicht mehr mit dem wachsenden Radverkehr mithalten könne.

Die Menschen in Karlsruhe **wollen** zu Fuß und mit dem Rad mobil sein, das zeigen diese Zahlen sehr deutlich. Dass wir klimafreundliche Mobilität **brauchen** und weg müssen vom Auto, ist in diesen Tagen so offensichtlich wie selten zuvor. Unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu lösen ist dringend geboten. Darin sind sich alle einig, bis hin zum Gemeinderat, der sich schon vor einigen Jahren zum Ziel gesetzt hat, Klimaschutzaspekte zu einem zentralen Aspekt jeder Planung zu machen. 2021 wurde mit den Stimmen aller demokratischen Parteien im Gemeinderat das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ verabschiedet, in dem unter anderem das Ziel gesetzt wird, den Wegeanteil von Fuß- und Radverkehr von aktuell 55 % schrittweise auf 70 % zu erhöhen.

Bei allen guten Absichtserklärungen von Verwaltung und Gemeinderat fehlt aktuell aber ein konkreter Plan, wie diese Ziele er-



*Der Fuß- und Radentscheid strebt ein für alle angenehmes Miteinander von Fuß- und Radverkehr an; Foto: Elisabet Loris-Quint*

# FUSS & RAD ENTSCHEID KARLSRUHE



reicht werden sollen. In jeder Einzelplanung, die den Gemeinderat erreicht, wird wieder umfassend diskutiert, ob Platz für sicheren Fuß- und Radverkehr geschaffen werden soll, oder ob nicht doch die komfortablen Parkmöglichkeiten vor der Haustür wichtiger sind. Zuletzt ist diese Debatte anhand der Reinhold-Frank-Straße entfacht. Immer wieder wird am Ende solcher Debatten der Komfort des stehenden Kfz-Verkehrs über die Sicherheit von Fuß- und Radverkehr gestellt.

Kurz: Der Gemeinderat hat hehre und begrüßenswerte Ziele gesetzt, aber es gibt keinen konkreten Plan, wie diese erreicht werden können. Genau da setzt der Fuß- und Radentscheid an: Mit einem Maßnahmenkatalog, der konkrete Standards und Ziele für mehr Sicherheit und Komfort im Fuß- und Radverkehr in Karlsruhe definiert, möchten wir Gemeinderat und Verwaltung einen konkreten Weg in Richtung Verkehrswende weisen. Der Fuß- und Radentscheid ist ein Bürgerbegehren, das die Prioritäten im Verkehrssystem der Stadt Karlsruhe verschieben soll, und zwar **zügig und nachhaltig**. Künftig soll nicht mehr abgewogen werden zwischen Komfort für Kfz-Verkehr und Sicherheit für Fuß- und Radverkehr, sondern diese Priorität muss klar sein. Wir glauben, dass die Bevölkerung in Karlsruhe weiter ist, dass sie mehr möchte. Umfrage nach Umfrage zeigt, dass die Menschen sich eine Verkehrswende wünschen. Fuß- und Radentscheide in anderen Städten haben entsprechend schnell die benötigten Unterschriften aus der Bevölkerung zusammenbekommen. Der erste

Baustein eines Bürgerbegehrens ist ein Beschlusstext, wir nennen unseren Text einen „Maßnahmenkatalog“. Diesen Maßnahmenkatalog haben wir über viele Monate ausgearbeitet und mit vielen kompetenten Leuten aus Wissenschaft, Gesellschaft und Politik abgestimmt. Nach öffentlicher Vorstellung des Maßnahmenkatalogs beginnt, vermutlich ab Frühsommer, die Unterschriftensammlung, überall in der Stadt. Dabei freuen wir uns über jede Unterstützung, z. B. durch Geschäfte, die Listen bei sich auslegen, oder Mithilfe am Infostand, bei der Pressearbeit und an vielen anderen Stellen. Nach erfolgreicher Unterschriftensammlung kann anschließend entweder der Gemeinderat direkt die Maßnahmen übernehmen, oder es kommt zu einem Urnengang.

Der Fuß- und Radentscheid wird aktuell getragen von ADFC, VCD, Fridays For Future, Parents for Future, Scientists for Future, GermanZero und dem Organisationsteam der Critical Mass. Weitere Gruppen und Einzelpersonen sind herzlich zur Mitwirkung – aktiv oder symbolisch – eingeladen. Auf dass Fuß- und Radverkehr künftig ganz oben auf der verkehrspolitischen Agenda der Stadt steht!

Jan Cermak  
für den Fuß- und Radentscheid Karlsruhe

Aktuelle Informationen, auch zur Mitwirkung, unter [fussradka.de](http://fussradka.de)



*Ein verkehrsberuhigter Bereich in Karlsruhe heute. Für Ballspiele, wie sie das Schild nahelegt, ist hier kein Platz. Foto: Jan Cermak*



# TERMINE

**Umweltzentrum  
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,  
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post   
DIALOGPOST

**76133 Karlsruhe, geöffnet:**

**Di. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

**Mi. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

**Do. 9–13** BUZO nachm. geschloss.

## Regelmäßige Treffen im Umweltzentrum:

### Montag: BUZO-AG Verkehr

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

### Dienstag: VCD-Monatstreffen \*)

Zumeist am 1. Dienstag im Monat, 19:30 Uhr:  
3.5., 7.6., 5.7., 2.8., 6.9., 4.10., **8.11.**, 6.12., ...

### VCD-Stammtisch

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

### Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN \*)

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

### 29.4., 27.5., 24.6., 29.7., 26.8., 30.9., 28.10., ...

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

Öffnungszeit/Termine unter Corona-Vorbehalt,  
\*) ggfs. online! Besser vorher Anruf/Mail, s.a. S. 2

## Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!

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

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

### 30. April 2022 BUZO Spaziergang mit

**Dreck-weg-Aktion** Am letzten Tag der  
Dreck-weg-Wochen machen wir uns auf den  
Weg nach Oberreut und sammeln dabei  
Abfälle am Wegesrand ein. Treffpunkt  
Haltestelle Weinbrennerplatz, 14 Uhr.

**7./8. Mai 2022 Fest der Sinne** incl. nachträgl.  
Feier zur **Eröffnung Kombilösung**

### 14. Mai 2022 Klimatag Grötzingen

Aktionstag mit Infoständen u. Pflanzentausch.  
11-17 Uhr, Martin-Luther-Platz, weitere Infos  
unter [naturtreff-groetzingen.de](http://naturtreff-groetzingen.de)

**21. Mai 2022 Klimatag Kraichtal** 13–18 Uhr,  
Markgrafenschule Münzesheim [kraichtal.de](http://kraichtal.de)

**22. Mai 2022 Reparaturcafé**, Reparieren  
statt Wegwerfen und Ressourcen schonen.  
Hilfe zur Selbsthilfe, Austausch in gemütlicher  
Runde, Anmeld.: [reparaturcafe-karlsruhe.de](http://reparaturcafe-karlsruhe.de)

**23. Juni 2022 Mitgliederversammlung der  
BUZO**, Details s. a. [buzo-ka.de](http://buzo-ka.de)

**25. Juni 2022 Gartentag** Die BUZO lädt ein  
zu einem Infotag im Garten, Umweltzentrum,  
15 Uhr

**23./24. Juli 2022 DAS FEST** mit Infoständen

Wegen der bei Druck nicht genau vorhersag-  
baren Corona-Lage besser vorher nachfragen!

**Kais Bio Pizza**

Öko-  
logisch

Bio-  
logisch

**Brückenrestaurant**  
Fritz-Erler-Str. 1-3, 76133 KA  
S-Bahn Haltestelle Kronenplatz  
[kais-pizza.de](http://kais-pizza.de)

**Lieferservice**  
ausschließlich mit dem Rad  
und in Mehrwegverpackungen  
**0721-373734**