

## Autofrei leben

## Wohnen und Mobilität

## Schottergärten





### IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

### Inhalt:

|   |    |
|---|----|
| Vorwort.....  | 3  |
| Der Umwelttipp:   |    |
| Brillen spenden – Sehen schenken .....  | 3  |
| Nichts als Schotter .....   | 4  |
| Aktion zur OB-Wahl .....  | 5  |
| Ohne Auto leben und trotzdem mobil sein – geht das? .....                                       | 6  |
| Die Merkurbergbahn in Baden-Baden fährt wieder .....  | 8  |
| Fahrplanwechsel am 13.12.2020 .....   | 9  |
| Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten im nördlichen Landkreis Karlsruhe .....                 | 10 |
| Verkehrswende selbst gemacht – Breites Bündnis stellte in Karlsruhe „Popup“-Radspuren her ..... | 11 |
| Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität .....  | 12 |
| ÖRMI – Öffentlicher Raum & Mobilität Innenstadt.....  | 15 |

**Fotos:** Jürgen Bergmann-Syren, VCD – BuWoMo-Team, Mari Däschner, Heiko Jacobs, Christiane Köhler

**Titelbild & unten: Erfreulicher Nebeneffekt d. Park(ing) Days 2020 – die Einrichtung neuer Fahrradstellplätze anstelle von Autoparkplätzen beim Gutenbergplatz. F.: Christian Büttner**



### Impressum

**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

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/ Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** f. Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, [abo@umverka.de](mailto:abo@umverka.de) ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 2.250, 100% Recyclingpapier 100 g/m<sup>2</sup>, Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: **Heiko Jacobs**

|                                      |          |                                    |             |  |   |
|--------------------------------------|----------|------------------------------------|-------------|--|---|
| <b>Verein:</b>                       | ☎ 0721/  | <b>Spenden:</b>                    | <b>IBAN</b> | <b>Web:</b> <a href="http://umverka.de">umverka.de</a>     | <b>E-Mail:</b> <a href="mailto:redaktion@...">redaktion@...</a> |
| <b>BUZO</b> <small>1971/2004</small> | 38 05 75 | DE63 <b>4306 0967 7034 6752 00</b> |             | <a href="http://buzo.umverka.de">buzo.umverka.de</a>       | <a href="mailto:buzo@umverka.de">buzo@umverka.de</a>            |
| <b>PRO BAHN</b>                      | 38 05 75 | DE40 <b>6009 0800 0000 9500 05</b> |             | <a href="http://probahn.umverka.de">probahn.umverka.de</a> | <a href="mailto:probahn@umverka.de">probahn@umverka.de</a>      |
| <b>VCD</b> <small>1986/89/01</small> | 38 06 48 | DE29 <b>6009 0800 0000 9536 95</b> |             | <a href="http://vcd.umverka.de">vcd.umverka.de</a>         | <a href="mailto:vcd@umverka.de">vcd@umverka.de</a>              |



## Liebe Leserinnen und Leser

Die Stammler haben es schon gemerkt: **Corona** hat unsere Zeitpläne durcheinander gewirbelt: Mitgliederversammlungen fielen aus, aber auch div. Auslagestellen, wo wir den u&v unter die Leute bringen, waren zu. Letztendlich verzichten wir dieses Jahr auf eine Ausgabe des u&v. Wie es nächstes Jahr aussieht? Unsere Glaskugel ist da noch etwas getrübt ...

Apropos Corona: Anfangs hatten wir ja noch die stille Hoffnung, dass wir nun anhand einer ganz praktischen und hautnahen Krise lernen, wie man **Krisen gemeinsam global meistern** kann mit deutlichem Seitenblick auf Klimawandel und viele andere höchstdringliche Umweltthemen (auch in Erinnerung an FCKW): Mögen wir „danach“ mit gleicher Energie und globalem Gleichklang auch diese Krisen anpacken. Aber inzwischen sieht man, dass das bei Corona auch nur noch leidlich klappt – Nachlässigkeit und Widerstände steigen, man will zurück zur bequemen „Normalität“. Und überall, wo Populisten regieren, klappt es besonders schlecht, einer wurde zum Glück abgewählt, anderswo, wo Frauen regieren, klappt es dagegen besser, sei es nun Neuseeland, Süd-Korea oder auch in Deutschland, interessant ... Aber Fridays for Future und ähnliche Gruppen sind öffentlich derzeit zwar etwas weniger präsent, aber im Hintergrund sind sie aktiv, das Thema wird ganz sicher wieder mit voller Kraft auftauchen!

Auch das Leben in „klassischen“ **Vereinen** wie unseren geht weiter, notfalls dann eben über Video-Konferenzen und E-Mail etc. Interessant dabei ist, dass so auch Leute teil-

nehmen können, die immer oder gerade weiter weg von Karlsruhe sind oder zuhause Kinder versorgen müssen.

Nicht nur Corona zwingt zu anderen Formen. Die Post hat die Bedingungen für den günstigen Versand, den wir für den u&v bis Ende '19 genutzt haben, geändert: Es gehen nur noch „werbliche Inhalte“. Die meisten Inhalte kann man darunter subsumieren, aber „Internä“ wie Einladungen zu **Mitgliederversammlungen** nicht mehr, da müssen wir neue Wege finden, evtl. auch die Satzungen ändern, der VCD wird wohl auf dem Weg dorthin 1x teuer per Brief einladen, voraussichtlich zum **8.6.2021**, in Folgejahren werden wir wohl verstärkt auf die Webseite verweisen.

Auch wenn's diesmal schwieriger zu organisieren war, haben wir hoffentlich ein trotzdem interessantes Heft zusammengestellt, das möglichst auch den Weg zu Interessenten findet, die die Verbände bisher nicht kannten. **Autofrei leben** steht zwar nur in einer Überschrift, ist aber eigentlich auch das Thema vieler anderer Artikel, ob nun bei Tipps zum (Berg-)Bahnfahren, zum Radfahren oder zum Thema Wohnen und Mobilität, wozu in Karlsruhe und Pforzheim gerade ein VCD-Projekt für Wohnungsbaugesellschaften gestartet ist. **Vorsicht Schockbilder!** Seite 4 mögen zart besaitete Naturseelen bitte vorsichtig aufschlagen, denn da geht es um Schottergärten, leider diesmal das einzige Naturthema abseits des Verkehrs, aber immerhin mit positiven Neuigkeiten zur Gesetzeslage.

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

## Der Umwelttipp: Brillen spenden – Sehen schenken

Sie machen zwar keinen besonders hohen Anteil am Müllaufkommen aus, sind aber als teure und hochwertige Artikel zum Wegwerfen häufig genug zu schade: Brillen. Die Brillensammelaktion „Brillen Weltweit“ bietet an, sie aufzuarbeiten und dorthin zu bringen, wo Menschen sich diese wertvollen Artikel meist nicht leisten können. Gesammelt werden Brillen aller Art (auch Sonnenbrillen), Brillengestelle, Brillenetuis, aber auch Hörgeräte, Zahngold und Gehhilfen. Die gemeinnützige Aktion steht unter der Trägerschaft des Deut-

schen Katholischen Blindenwerks e.V. Abgegeben werden können die Brillen etc. in Karlsruhe im Kirchenfenster an der Ritterstraße zwischen Ständehaus/Stadtbibliothek und Kirche St. Stephan. Geöffnet ist das Kirchenfenster von Montag bis Samstag von 14–18 Uhr, Mittwoch und Samstag schon ab 11 Uhr. Auch etliche Optiker in der Region bieten diesen Service an. Eine Liste der Sammelstellen ist abrufbar unter: [www.brillenweltweit.de](http://www.brillenweltweit.de)

## Nichts als Schotter

Wer kennt sie nicht, die in den letzten Jahren so in Mode gekommenen Schottergärten. In Weiß und Grautönen liegen sie vor Häusern, mal in ruhigen Vororten, mal direkt an viel befahrenen Straßen inmitten der Stadt, und strahlen außer Sommerhitze nichts als ewige Tristesse und Lebensfeindlichkeit aus. Als „Gärten des Grauens“ und „Todeszonen“ wurden sie schon bezeichnet, und tatsächlich bieten die Kies- und Steinflächen keinen nennenswerten Lebensraum für Pflanzen oder Tiere. Daran ändern auch die häufig solitär in die Schotterwüsten gesetzten Koniferen oder andere trostlos wirkende Gewächse nicht viel. Befragt nach ihrer Motivation zur Anlage solcher gestalteter Vorgärten geben Hausbesitzer\*innen gerne den vermeintlich geringen Pflegeaufwand oder die besondere Ästhetik an, die wohl an japanische Gartenkunst erinnern soll.

Doch die Wahrheit ist, dass sich auf den anfangs sauberen Flächen in relativ kurzer Zeit Algen und Moose ansiedeln und vom Wind transportierte Pflanzen- und Bodenteilchen eine Humusschicht bilden, in der wiederum Wildpflanzen aufwachsen können. Um diese unerwünschte Belebung zu verhindern, wird also vielfach regelmäßig zu Laubbläsern und Hochdruckreinigern oder sogar zur Pestizidspritze gegriffen – von geringem Pflegeaufwand kann so nicht mehr die Rede sein!

Nun hat die baden-württembergische Landesregie-



*Vertane Chancen für Begrünung –  
Negativbeispiele aus Karlsruhe*



*Fotos: Mari Däschner*

rung das Verbot solcher Schottergärten gesetzlich verankert – eine Folge der auch von der BUZO unterstützten Initiative „Rettet die Bienen“ im Jahr 2019. Zwar waren sie auch schon zuvor eigentlich nicht erlaubt, doch mit der im Juli 2020 verabschiedeten Gesetzesnovelle herrscht nun Klarheit: Schottergärten sind verboten und müssen jetzt auch in begrünte Flächen umgestaltet werden. Auf diese Weise werden Hausbesitzer\*innen in die Verantwortung genommen, ihren Beitrag für Artenvielfalt und Biotopschutz zu leisten. Wenn die (Vor-) Gartengestaltung möglichst naturnah erfolgt, ist auch tatsächlich von einem Gewinn aus Naturschutzsicht auszugehen. Zweifellos hat eine Rückkehr zu „echten“ Gärten eine positive Wirkung auf den Boden, seine Wasserspeicherfähigkeit und auf das Mikroklima – wichtige Faktoren in Zeiten des Klimawandels und des Artensterbens.

Interessant wird die Frage der Umsetzung des Verbots: Wie können Grundstückbesitzer dazu gebracht werden, die bereits angelegten Schottergärten

in Grünflächen umzuwandeln? In Karlsruhe agiert die Verwaltung bisher sehr zurückhaltend. Hier wird argumentiert, dass wegen begrenzter Kapazitäten beim Personal und des befürchteten Aufwands der Einzelfallprüfung, den eine Erfassung der Schottergärten, Benachrichtigung und Aufforderung der Grundstücksbesitzer, Kontrolle des Umbaus usw. nach sich ziehen würde, eine Wiederbegrünung der bestehenden Steinflächen nicht erzwungen werden kann. Außerdem werden langwierige juristische Auseinandersetzungen befürchtet.

Ein bisschen besser sieht es aus bei Neubauvorhaben. Hier können wir zumindest hoffen, dass durch die Zuständigkeit des Bauordnungsamtes die Anlage von neuen Schottergärten verhindert wird. Ein schwacher Trost. Denn die Stadt setzt ganz auf Bewusstseinsbildung durch Beratung und den Ausbau von

Förderprogrammen – da ist abzusehen, dass wir noch sehr lange viel zu viele Schottergärten in Karlsruhe in Kauf nehmen müssen.

Mari Däschner



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

Crêpes\*  
 süß + herzhaft

Tee  
 spezialitäten

Säfte  
 frisch gepresst

Partyservice  
 \*auf wunsch vegan

**Café Pan**

BIO  
 zutaten aus kontrolliert biologischem anbau

## Aktion zur OB-Wahl

Am 6. Dezember wird in Karlsruhe ein/e neue/r Oberbürgermeister/in gewählt. Auch in Coronazeiten wollen sich die Karlsruher Umweltverbände wieder in den Wahlkampf einmischen und die Kandidat\*innen befragen, organisiert diesmal vom Karlsruher Klimabündnis. Eine große Veranstaltung im Tollhaus wie vor den letzten Wahlen macht mit Anmeldung und Abstandsregeln wenig Sinn, außerdem ist es gut, einmal ein anderes Format zu wählen. Es werden gerade beispielhafte Wahlprüfsteine zu den Themenbereichen Mobilität, Energie, Klimaschutz allgemein/Klimaanpassung und biologische Vielfalt innerhalb der am Klimabündnis beteiligten Gruppen abgeklärt. Diese Wahlprüfsteine legen wir dann den Kandidat\*innen vor, die Antworten stellen wir online. In einem kleineren Rahmen mit wenigen Zuhörern werden wir die Kandidat\*innen zu ihren Antworten befragen und mit Ihnen diskutieren. Diese Veranstaltung wird online zu erleben sein mit der Möglichkeit sich per Chat zu beteiligen. Die online-Veranstaltung findet am Freitag den 27. November um 19 Uhr statt. Einzelheiten sind auf diesen Internetseiten zu finden:

[www.buzo-ka.de](http://www.buzo-ka.de)

[www.klimabuendnis-karlsruhe.de](http://www.klimabuendnis-karlsruhe.de)

Der/die OB wird für 8 Jahre gewählt, in denen eine ganze Menge Weichen für Karlsruhe gestellt werden. Da ist es sehr wichtig, welchen Stellenwert der Umwelt- und Klimaschutz bei den Kandidat\*innen hat. Schon bei den ersten Vorstellungen in der Presse werden sehr unterschiedliche Meinungen deutlich. Es wird also spannend und wir hoffen auf ganz viel Interesse an den aktuellen Themen und den Antworten der Kandidat\*innen.

Ute Rieger



6.12. = OB-Wahl, dieses Jahr leider ohne Weihnachtsstimmung vorm Techn. Rathaus, aber Umweltfragen beleuchten wir trotzdem intensiver! Foto: Heiko Jacobs

# Ohne Auto leben und trotzdem mobil sein – geht das?

Diese Frage stellten wir uns im April 2019, als wir unser in die Jahre gekommenes Auto verkauften und beschlossen, kein neues anzuschaffen. Wir, das sind meine Frau Susanne, berufstätig in Bad Kreuznach und ich, Jürgen, Bauingenieur, seit Ende 2017 in Rente. Wir leben im Süden von Bad Kreuznach und sind in der Stadt viel mit dem Fahrrad unterwegs. Wir haben drei erwachsene Töchter, die jeweils in Großstädten leben und auch über kein eigenes Auto verfügen.

Warum wollen wir kein Auto mehr haben? In erster Linie geht es uns um unseren Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz. Wir versuchen schon seit längerem auf unnötige Autofahrten zu verzichten und nutzen neben dem Fahrrad Bus und Bahn. Wie also werden wir, ohne ein Auto zu haben, zurechtkommen, wenn es darum geht, Einkäufe zu erledigen, jemanden vom Bahnhof abzuholen, zu besuchen oder zur Freizeitgestaltung in die Umgebung zu fahren, Reisen zu unternehmen?

Vom ersten Tag an, als wir unseren Kleinwagen verkauft hatten, habe ich jeden Tag festgehalten, wohin wir unterwegs waren und mit welchem Aufwand und welchen Kosten es verbunden war, andere Verkehrsmittel als das Fahrrad zu benutzen. Ich wollte herauszufinden, inwieweit wir Einschränkungen der Mobilität in Kauf nehmen müssen und welche alternative Möglichkeiten es bisher gibt, wenn kein Auto da ist. Nebenbei interessierte mich auch der wirtschaftliche Aspekt, d. h. der Vergleich zwischen den Kosten für den Betrieb des eigenen Autos, gegenüber den Fahrtkosten für andere Verkehrsmittel.

Das erste kurze Fazit vorab: Wir sind gut zu rechtgekommen und keiner von uns beiden vermisst unser Auto. Es steht für uns außer Frage, dass wir weiter ohne Privat-PKW leben wollen!

Was sind unsere Erfahrungen und was hat sich bei uns geändert?

Zunächst einmal nutzen wir beide im Stadtgebiet für fast alle Aktivitäten unsere Fahrräder, für Fahrten zur Arbeit (Susanne), zum Einkaufen, zum Sport, zu Begegnungen, zu



Foto und Übersetzung eines Posters der Umweltschutz-Organisation „ecologistas en acción“, gesehen in Cádiz, Spanien;  
J. Bergmann-Syren

Freizeitaktivitäten und Kulturereignissen. Für den Transport von sperrigen Sachen, wie z. B. Getränkekisten oder Blumenerde haben wir einen Fahrradanhänger, den ich im Schnitt einmal pro Monat anschließe. Bei Großeinkäufen auf dem Wochenmarkt nehme ich darüber hinaus auch gerne das Angebot der Ehrenamtlichen vom KLARA-Projekt in Anspruch und lasse mir das Eingekaufte nach Hause fahren. Zusammengerechnet hat jeder von uns mit dem Rad ca. 2.500 km im Jahr zurückgelegt.

Einige wenige Male mussten wir vor Ort aus zeitlichen Gründen oder witterungsbedingt ein Taxi nehmen. Nach einer ersten Überschlagsrechnung, welche Kosten wir monatlich für das Auto üblicherweise ausgegeben, stellte ich fest, dass wir nun jeden Monat etwa 250 € für Fahrtkosten ausgeben könnten, ohne im Jahr höher als für den Betrieb des Autos zu liegen. Das machte es uns leichter, auch einmal „großzügig“ zu sein und das Taxi zu nehmen.

Bus und Bahn waren in Kreuznach und Umgebung eine willkommene Möglichkeit, vor allem für Besuche und Freizeitaktivitäten. Durch die Unverfügbarkeit eines Autos war es für uns eine willkommene Herausforderung, Ausflugsziele in der Umgebung auszusuchen, deren Start- bzw. Zielpunkt mit dem ÖPNV zu erreichen waren. Hier zeigte sich der große Vorteil der Bahn-App fürs Smartphone, mit der wir schnell und zuverlässig alle notwendigen Verbindungen vom Standort zum Zielpunkt herausfanden und auch gleich das Ti-



cket kaufen konnten. Besonders attraktiv war es, wenn wir mit Besuchern gemeinsame Ausflüge unternahmen und dafür ein preisgünstiges Gruppentagesticket nehmen konnten. Bei Bedarf konnten wir sogar unsere Räder mitnehmen.

Gleich zu Beginn unserer „autofreien Zeit“ machte ich mich mit dem Carsharing-Angebot der Stadtwerke Bad Kreuznach vertraut. Ich lernte dabei, möglichst vorab die Zeit, in der ich das Auto nutzen will, gut abzuschätzen, da nach gemieteter Zeit abgerechnet wird und ich vermeiden wollte, für ungenutzte, angefangene Zeiteinheiten zu bezahlen. Mittlerweile haben die Stadtwerke den Standort in unserer Wohnungsnähe in der Schubertstraße aufgegeben, so dass dieses Angebot für uns nicht mehr so attraktiv ist.

Eine schöne Erfahrung war es, dass unser „autofreies“-Dasein auf so positive Resonanz bei Freunden und Bekannten stieß. Wir haben an unserer Pinnwand acht Adressen von Leuten stehen, die uns angeboten haben, uns ihr Auto zu leihen, wenn wir mal eines benötigen würden. Ein privates Carsharing sozusagen, nur dass wir natürlich selber keines anbieten können. In der Regel haben wir – vor allem für längere Fahrten – einen Betrag pro Kilometer vereinbart, der die Kosten für Kraftstoff, aber auch Verschleiß beinhaltet. Dieses Angebot haben wir über 20-mal wahrgenommen und konnten damit auch einmal mit der ganzen Familie unterwegs sein bzw. Möbel transportieren.

Im Süden von Bad Kreuznach wurden an einigen Stellen Mitfahrerbänke aufgestellt. Das haben wir einmal für eine Fahrt in den Nachbarort ausprobiert. Es hat tatsächlich jemand angehalten und uns mitgenommen. Eine gute Idee, die noch nicht so recht angenommen wird, aber ausbaufähig ist.

Eine große logistische Herausforderung war natürlich unsere Planung für den Sommer-Campingurlaub im letzten Jahr auf Spiekeroog. Aber auch das ließ sich nach einigem Recherchieren relativ problemlos mit gemieteten Autos für Hin- und Rückfahrt, sowie Zubringerfahrten mit Bus oder Taxi zum jeweiligen Abhol- oder Abgabeort der Mietwagen lösen.

Den größten Anteil an Kilometern haben wir übers Jahr per Bahn zurückgelegt. Dazu zählen Fahrten nach Berlin, München, Stuttgart, Köln und vieles mehr. Insgesamt waren es ca. 5.500 km. Für die Wege von und zu den Bahnhöfen benutzen wir – wenn wir nicht abgeholt oder gebracht wurden – meistens den öffentlichen Nahverkehr, wobei die Kosten dafür meist in den Bahn-Tickets enthalten waren.

Nach einem Jahr ohne eigenes Auto können wir feststellen, dass es für uns gar nicht so schwer war, kein Auto vor der Tür stehen zu haben. Dadurch stellte sich gar nicht mehr die Frage: „Nehme ich das Auto oder fahre ich mit dem Rad oder dem Bus?“. Wir haben uns darauf eingestellt, dass wir, soweit es geht, die Alternativen Rad, Bus, Bahn nutzen und gegebenenfalls auch die Angebote der Freunde und Bekannten in Erwägung ziehen. Sicher hätten wir sonst das eine oder andere Mal schneller zum Auto gegriffen.

Festzuhalten bleibt aber auch, dass es in einer Stadt wie Bad Kreuznach für uns leichter möglich ist, ohne eigenes Auto mobil zu sein, da wir geübte Radfahrer\*innen sind. Andernfalls würde uns das Radwegeangebot in der Innenstadt eher abschrecken und wir müssten stattdessen häufiger auf das dürftige Busangebot der Stadt zurückgreifen. Mobilität nach 20:00 Uhr wäre so damit jedenfalls nicht möglich. Das wäre eine sehr große Einschränkung. Auch wenn wir nicht in der Kernstadt wohnen würden, würden die vorhandenen Defizite im ÖPNV uns wohl vor große Probleme stellen.

Wir sind zufrieden und fühlen uns bestätigt, dass der Verzicht auf das eigene Auto eine gute Idee war. Wir werden weitermachen und wir sind zuversichtlich, dass sich in der kommenden Zeit nicht nur in Bad Kreuznach das Mobilitätsangebot Stück für Stück verbessern wird. Das würde es für Menschen, die ebenfalls auf ein eigenes Auto verzichten bzw. die sich mit anderen zu einem Carsharingprojekt zusammenfinden wollen, erleichtern, einen solchen Schritt zu erwägen. Ein derart reduzierter Autoverkehr gäbe mehr Lebensraum in den Städten, bessere Luft und wäre auch ein Beitrag gegen den Klimawandel.

Jürgen Bergmann-Syren, Bad Kreuznach, 4/20

## Die Merkurbergbahn in Baden-Baden fährt wieder

Seit Montag, den 8.6. um 14.00 Uhr fährt die Baden-Badener Standseilbahn auf den Merkur wieder!

Es gab schon einige Fahrten vorher ohne und mit Fahrgästen um Einjustierungsarbeiten zu machen; die offizielle Inbetriebnahme war aber am 8.6., die dann doch recht leise vor sich ging, der Corona-Pandemie geschuldet.

In Baden-Baden gibt es seit 1913 eine Standseilbahn auf den Hausberg Merkur. Durch den Zweiten Weltkrieg und die Nachkriegszeit, in der nur das nötigste an Reparaturen und Ausbesserungsarbeiten gemacht werden konnte, wurden die Erhaltungskosten allmählich sehr hoch, sodass im November 1967 der Bergbahnbetrieb eingestellt wurde!

Aber der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ließ es keine Ruhe, und nach einer Bauzeit von 18 Monaten wurde die Bergbahn im April 1979 wieder in Betrieb genommen. Im Jahre 2002 wurde nach 23 Jahren Laufzeit sowie einer Beförderung von ca. 3 Mio. Fahrgästen eine Teilsanierung erforderlich, die auch gemacht wurde.

Die jetzige Grundüberholung der Bergbahn ist in 2 Etappen geschehen: Ende 2018 / Anfang 2019 und Ende 2019 / Anfang 2020.

Mit einer Streckenlänge von 1.192 m und einer Steigung von max. 54 % ist diese Standseilbahn die steilste in Deutschland. Der Höhenunterschied beträgt 370 m, die Spurweite 1 m, die Motorleistung des Windmotors 125 kW, die Betriebsbremse und die Sicherheitsbremse sind jeweils Scheibenbremsen, die Seillänge ist 1.260 m und der Seildurchmesser 26 mm. Die Betriebsfahrt verläuft automatisch: Der Fahrgast gibt das Kommando mit Knopfdruck wie im Liftbetrieb. Die Fahrkarten können gekauft werden am Fahrscheinautomaten, am Kiosk in der Halle der Talstation und in den Bussen der Baden-Baden-Linie. Die Fahrscheine werden am Eingangskontrollgerät mit Drehkreuz entwertet.

Die Ticketpreise: Erwachsene Berg- und Talfahrt: 6 €, einfache Fahrt: 3,50 €, Kinder 2 €.

Die Berg- und Talstationen sind behinderten-



Talstation der Merkurbahn; Fotos: Christiane Köhler



Maschinenhaus



Begegnung im Bereich der Abtschen Weiche

gerecht ausgebaut worden, bei der Talstation auch die Bushaltestelle, denn die Parkplatzmöglichkeiten dort sind begrenzt.



Die Halle der Talstation hat durch den Umbau sehr gewonnen. Sie ist heller geworden, und die früheren Jugendstilfresken sind wieder freigelegt und erinnern auch durch den neuen Anstrich an die Zeit der ersten Eröffnung.

Gut dazu passen auch die neuen Dunkelholz-verkleideten Wagen im Retro-Stil, die auch etwas größer sind als die früheren, jetzt mit 38 Plätzen.

Das Ganze hat 7,75 Mio. Euro gekostet, das Budget wurde damit eingehalten! Und die Erneuerung der Konzession für 30 Jahre ist gewährleistet.

Johannes Hertel



... und der andere Wagen der Merkurbahn

## Fahrplanwechsel am 13.12.2020

**Vorbemerkung:** Dieses Mal gab es corona-bedingt nicht die regionalen Fahrplankonferenzen (mit Übersichtspräsentationen und Fragemöglichkeit), sondern lediglich Unterlagen von teils nur begrenzter Aussagekraft. Mehr denn je gilt daher die Empfehlung, einige Tage vor Fahrplanwechsel bzw. vor der konkreten Fahrt die aktuellen Fahrpläne abzufragen. Häufig gibt es Verschiebungen um einige Minuten, die zu neuen Anschlüssen beim Umsteigen führen können (insbesondere Wörth tut sich da positiv hervor) oder auch zu Anschluss-Verlusten.

### Tarif

Zum Fahrplanwechsel kommt die zweite Stufe des **bw-Tarifs**. Diese umfasst **Zeitkarten** für Strecken in Baden-Württemberg, die sich über mehr als einen Verkehrsverbund erstrecken, und ersetzt die bisherigen DB-Nahverkehrs-Streckenzeitkarten. Dabei sind am Start- und Zielbahnhof (nicht jedoch an Unterwegsbahnhöfen) Bus und Straßenbahn mit enthalten.

Beim Preis ist (nach einer Reihe von Stichproben) keine wesentliche Änderung zu erwarten (anders als bei den bw-Tarif-Einzelfahrkarten, die vor 2 Jahren eingeführt wurden und dabei ca. 25% günstiger wurden als die vormaligen DB-Fahrkarten).

### Fernverkehr

Karlsruhe/Mannheim–**Paris**: zur Zeit und bis auf weiteres fahren je nach Wochentag nur ca. zwei von drei TGVs/ICEs aus der Vor-Co-

rona-Zeit.

Im **nationalen Fernverkehr** gibt es (trotz Corona-bedingt gesunkenen Fahrgastzahlen) keine wesentlichen Einschnitte, sondern folgende punktuelle Verbesserungen:

**Karlsruhe–Stuttgart**: zusätzliche ICs am Wochenende sonntags um 6 und 7 sowie samstags um 21 Uhr ab Karlsruhe, sonntags um 8 sowie samstags 13 und 22 Uhr ab Stuttgart.

**Karlsruhe–Heidelberg** (–Frankfurt): die ICEs Karlsruhe Abfahrt 11.10 u. Ankunft 12.50 fahren täglich (bisher nur Freitag bis Sonntag).

Das ECE-Zugpaar Frankfurt–Karlsruhe–Mailand hält neu in **Ringsheim** (wg. Europapark – südwärts 9.53, nordwärts 16.42) statt Baden-Baden bzw. Offenburg.

### Nahverkehr

Strecke **676** Karlsruhe–**Wörth**: neue Züge Karlsruhe Abfahrt 6.04 nach und Ankunft 18.16 von Germersheim–Ludwigshafen (bisher nur zwischen Wörth und Ludwigshafen). Karlsruhe an 0.35 von Landau fährt täglich.

Strecke **655.33** (ehemals 704) **Bruchsal–Germersheim**: neue Verbindung

Graben-Neudorf ab 7.09 nach Germersheim–Mainz (montags bis freitags).

Bruchsal an 22.56 kommt von Germersheim, Bruchsal an 23.39 entfällt.

Strecke **771** bzw. **710.9** **Bruchsal–Mühlacker**: montags bis freitags zwei neue Züge Bruchsal ab 5.10 nach Mühlacker sowie Bruchsal an 18.46 von Stuttgart–Mühlacker.

Strecke **700 Karlsruhe–Mannheim**: im nördlichen Teil zwischen Graben-Neudorf und Mannheim von 9 bis 21 Uhr an allen Tagen durchgehend Halbstundentakt. Am späteren Abend von Mannheim Richtung Karlsruhe nach 21 Uhr ca. 20 Minuten später sowie neue Züge um 1.22 (täglich), 3.17 (samstags und sonntags) bzw. ab Karlsruhe um 2.18 statt 1.15 (samstags und sonntags), 4.15 (neu samstags und sonntags), 19.50 (neu montags bis freitags) und 22.26 (bis Mannheim statt ab Graben-Neudorf nach Germersheim).

Strecke **701 Karlsruhe–Heidelberg**: zusätzliche Regionalexpress-Züge (mit Halt nur in Durlach, Bruchsal, Bad Schönborn-Kronau und Wiesloch-Walldorf) ab Karlsruhe 6.09, 7.46, 8.23, 16.44 und 19.21 Uhr, ab Heidelberg 6.10, 7.22, 8.28, 15.03, 16.00 und 18.00 Uhr. Um darin einen (zu den Hauptverkehrszeiten) Stundentakt zu erkennen, wie es die DB-Ver-

lautbarung tut, braucht man freilich etwas großzügige Interpretation.

Strecke **770 Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart**: keine grundsätzlichen Änderungen.

Strecke **720 Karlsruhe–Offenburg–Konstanz** hier ist die Informationslage ganz besonders unübersichtlich. Soweit erkennbar gibt es grundsätzlich keine neuen oder ausfallenden Züge – aber durch Baustellen und ähnliches im Lauf des Jahres acht verschiedene Varianten von Zeitverschiebungen bzw. Unterbrechungen mit Schienenersatzverkehr.

**AVG-S-Bahn-Linien**: einzelne Verschiebungen in Tagesrandlagen zur Takt-Verstetigung, sonst keine grundsätzlichen Änderungen.

Die **Ausflugszüge** (sonntags von Mai bis Oktober) nach Bundenthal und Radexpress Murgtal sind noch ungewiss.

Martin Theodor Ludwig

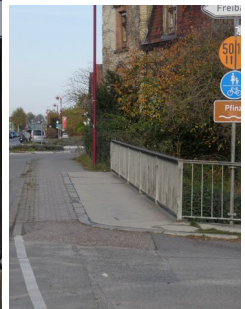
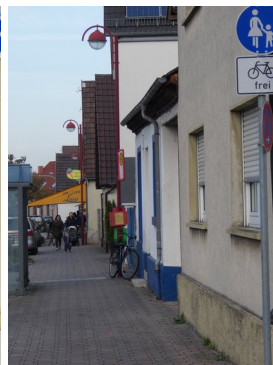
## Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten im nördlichen Landkreis Karlsruhe

Erfreuliches gibt es aus dem nördlichen Landkreis zu berichten. Ich war mit dem Fahrrad von Walldorf nach Karlsruhe unterwegs. Am Ortsausgang St. Leon war in Richtung Kirrlach das Verkehrszeichen 254 (Verbot für Radverkehr) verschwunden und der die Kirrlacher Straße begleitende Radweg ist nicht mehr benutzungspflichtig ausgeschildert.

Ich bin weiter nach Graben-Neudorf gefahren. Vor ca. 2 Jahren hatte unser VCD zusammen mit dem BUND und Gemeindevertretern ein Vor-Ort-Treffen in Graben-Neudorf, um die Radverkehrssituation zu besprechen. In Neudorf

gab es einen abgesetzten benutzungspflichtigen Radweg entlang der Hauptstraße. Dieser Radweg führte sogar durch die Außenbestuhlung einer Eisdielen. Dort wurde die Benutzungspflicht weitgehend aufgehoben. Nur der Radweg auf der Brücke über die Bahnlinie Karlsruhe–Mannheim und rund um einen Kreisverkehr in Graben sind weiterhin benutzungspflichtig. Offensichtlich setzt in den Ämtern langsam ein Umdenken ein. Man kommt so langsam radverkehrspolitisch im 21. Jahrhundert an.

Thomas Krüger



Fotos: Heiko Jacobs. Links 2014 Pflicht mit Warnung, rechts 2020 wahlfrei. Außen: Trotz Mängel weiter Pflicht

# Verkehrswende selbst gemacht – Breites Bündnis stellte in Karlsruhe „Pop-up“-Radspuren her

Im August demonstrierte ein breites Bündnis Karlsruher umwelt- und verkehrspolitischer Gruppierungen mit temporär markierten Radspuren für sichere und komfortable Radverkehrsführungen in der Stadt. VCD, ADFC, Greenpeace, Fossil Free, Critical Mass und Fridays for Future demonstrierten damit für eine Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem Auto, für ein lückenloses Radstraßennetz und eine bauliche Trennung des Radverkehrs von anderen Verkehrsarten.

Seit Beginn der Corona-Krise ist weltweit die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zurückgegangen (siehe z. B. risklayer-explorer.com), oft zugunsten des Radverkehrs. Viele Stadtverwaltungen reagierten darauf, indem sie dem Radverkehr kurzfristig mehr Platz einräumten, z. B. in Form von so genannten Pop-up Bike Lanes, also schnell eingerichteten Fahrradspuren, die teilweise ohnehin Bestandteil der mittelfristigen Planung waren. Die Stadt Karlsruhe ergriff keine derartigen Maßnahmen. Zwar sind die Voraussetzungen für den Radverkehr in Karlsruhe etwas weniger schlecht als anderswo, wie die letzten Ausgaben des ADFC-Fahrradklimatests dokumentieren. Dennoch gestand auch der zuständige Bürgermeister Flührer bereits bei einem Stadtbauforum im März ein, dass der Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur weit hinter den stetig gewachsenen Anforderungen zurückbleibt: Viel schneller als von der Verwaltung erwartet ist der Radverkehrsanteil in der Stadt auf mittlerweile über 30 % gewachsen. Durch Pandemie-bedingte Umstiege vom ÖPNV dürften seitdem auch hier viele weitere Menschen aufs Fahrrad gekommen sein.

Mit der Aktion, die nacheinander in Karl-, Fritz-Erler-, westliche Kaiser-, Kapellen- und Hans-Thoma-Straße durch Umwidmung je einer Fahrspur mehr Platz für den Fahrradverkehr schuf, schien das Bündnis offene Türen einzuren-



Pop-up-Radspur westl. Kaiserstraße; Fotos: Heiko Jacobs

nen: Strahlende Gesichter und nach oben gereckte Daumen von Radfahrenden zeigten die große Wertschätzung für komfortable Infrastruktur. Viele angeregte Gespräche mit Passant\*innen sowie Vertreter\*innen von Politik und Stadtverwaltung am Straßenrand waren ebenfalls größtenteils von Zustimmung geprägt. Das Medien-echo war breit und erstaunlich wohlgesonnen.

Ganz offensichtlich hat das breite Bündnis hinter diesen Aktionen damit einen Nerv getroffen. Entsprechend laufen aktuell angelegte Diskussionen darüber, ob und in welcher Form das im Sommer aufgebaute Momentum weiter zugunsten eines komfortableren und sichereren Radverkehrs in Karlsruhe genutzt werden kann. Stay tuned!

Jan Cermak





# Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität

## Förderung klimaverträgliche Mobilität am Wohnstandort startet in Karlsruhe

Das Wohnen ist ein wichtiges Handlungsfeld für Klimaschutzmaßnahmen – bislang fast ausschließlich im Bereich der energetischen Sanierung. An der Haustür entscheiden die Menschen aber auch, welches Verkehrsmittel sie für ihre Wege nutzen. Als Handlungsfeld für Klimaschutzmaßnahmen werden die großen CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale im Bereich der wohnstandortnahen Mobilität bislang wenig beachtet. Die Beschäftigung mit nachhaltiger Mobilität gerät bei vielen Wohnungsunternehmen – sowohl im Wohnungsneubau als auch in der Bestandsbewirtschaftung – immer mehr in den Blick der Planungsprozesse. Auch auf politischer Ebene wird der Druck größer, die Rahmenbedingungen zugunsten einer umweltverträglichen Mobilität zu verbessern. Der Verkehrsclub Deutschland e. V. greift daher dieses Themenfeld erneut auf

und knüpft mit seinem neuen Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ an den erfolgreichen Vorgänger „Wohnen leitet Mobilität“ an. Das Projekt startete am 1. Mai 2020 und wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) vom Bundesumweltministerium gefördert. Der Standort Karlsruhe ist, zusammen mit Pforzheim, neuer Vertreter für Baden-Württemberg in diesem Netzwerk. Im Umweltzentrum in der Kronenstraße bin ich als Regionalkoordinatorin für die beiden Standorte neu angesiedelt.

Anliegen des Projektes ist es, am Wohnstandort den Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln zu erleichtern: Die Bewohner\*innen sollen mindestens ebenso bequem auf Fahrrad, Bus oder Sharing-Angebote zugreifen können, wie bisher auf den privaten Pkw. Oft sind es infrastrukturelle Voraussetzungen,



die Menschen davon abhalten, häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV statt mit dem eigenen Auto unterwegs zu sein. Ein gutes Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr, Radabstellanlagen, eine zu Fuß schnell erreichbare Bushaltestelle, das Bereitstellen neuer z. B. gemeinschaftlich organisierter Mobilitätsangebote können wirkungsvolle Anreize schaffen. Das Projekt richtet sich vorrangig an die Wohnungswirtschaft, Kommunen, Mobilitätsdienstleister und Verkehrsunternehmen sowie Stadtplaner\*innen und Architekt\*innen. Umfangreiche Beratungsangebote, die Vernetzung der Akteure und die Initiierung konkreter Kooperationen sollen intelligente Mobilitätskonzepte im Bestand und im Neubau implementieren und die Umsetzung von Maßnahmen vor Ort anstoßen. Der VCD als multimodal ausgerichteter Verkehrsclub setzt sich für ein gleichberechtigtes Miteinander der verschiedenen umweltfreundlichen Mobilitätsformen ein. Seine Rolle als gemeinnütziger Verein erlaubt ihm, das Netzwerk als un-

abhängiger Vermittler zu moderieren. Dies wird mit besonderer Intensität in den bundesweit acht Projektregionen umgesetzt.

Mit den Städten Karlsruhe und Pforzheim gehen im Heimat-Bundesland von Fahrrad und Automobil zwei Kommunen an den Start, die sehr unterschiedliche Voraussetzungen und Fragestellungen in das Netzwerk einbringen: Fahrradstadt trifft Autostadt, flach trifft hügelig, die „Stadt der kurzen Wege“ trifft auf das „Lebensgefühl auto-mobil“. Bei genauerem Hinschauen verbirgt sich jedoch jedes dieser Gegensatzpaare in den aktuellen Handlungsfeldern beider Städte – als alltägliche Herausforderung auf dem Weg hin zu integrierten Mobilitätskonzepten im Neubau sowie im Bestand. Bei der Vielzahl der aktuellen Rad- und Fußverkehrsprojekte, die derzeit in Karlsruhe seitens der Verwaltung verfolgt werden, fragt man sich, welcher Lückenschluss eigentlich noch fehlt: Es ist in der Tat der Quell- und Zielverkehr im Wohnquartier, der bislang



noch nicht im Fokus der Stadt steht. Zwei Ziele werden die Arbeit der ersten Monate bestimmen: Zum einen geht es darum, die Wohnungsmarktakeure der Stadt für die Mitarbeit im Netzwerk zu gewinnen. Gleichzeitig soll eine Bedarfsanalyse klären, wo die einzelnen Unternehmen in ihren Handlungsfeldern im Hinblick auf eine innovative Mobilität in ihren Quartieren und Beständen derzeit stehen. Ausgehend davon sollen mögliche Ziele identifiziert werden, die in der Netzwerkarbeit angegangen und in den nächsten zweieinhalb Jahren umgesetzt werden sollen.

### Hintergrund

Mit einem Anteil von über 75 % am Modal Split des Personenverkehrs ist das Auto das Verkehrsmittel Nummer eins in Deutschland. Dabei verursacht der Motorisierte Individualverkehr (MIV) mehr als drei Viertel aller verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bis 2050 will die Bundesregierung den Ausstoß von Treibhausgasen im Vergleich zu 1990 um 80–95 % senken. Um diese Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehrssektor bis 2050 vollständig dekarbonisiert werden. Während der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis 2015 bundesweit insgesamt um 27 % gesunken ist, liegt er im Verkehrssektor aufgrund steigender Verkehrsleistungen sogar über dem Niveau von 1990. Neben dem Klimaaspekt kommen vor allem in städtischen Gebieten weitere verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen wie Stickoxidemissionen, Feinstaub, Lärm und Flächenverbrauch zum Tragen. Ziel des VCD ist, einen „Modal Shift“ – eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu umweltfreundlichen Mobilitätsformen – zu unterstützen.

Das Vorhaben fokussiert auf Projektregionen in acht Bundesländern mit jeweils einer großen und einer kleineren Stadt als Aktions-Schwerpunkt: Berlin/Potsdam, Bochum/Witten, Darmstadt/Ginsheim-Gustavsburg, Chemnitz/Erzgebirgskreis, Hannover/Hamel, Karlsruhe/Pforzheim, Kiel/Preetz sowie München/Holzkirchen. In diesen Standorten werden Regionalkoordinator\*innen u. a. die Netzwerkbildung fördern, Beratung anbieten und vermitteln, lokale und regionale Aktivitäten planen und durchführen oder Aktivitäten Dritter unterstützen. Für Vorträge, Präsentationen oder Beratungs-Workshops zu innovativen

Mobilitätskonzepten in Wohnquartieren steht außerhalb der Projektregionen das siebenköpfige Berliner Projektteam zur Verfügung.

Der Netzwerkcharakter des Projektes spiegelt sich v. a. in den unterschiedlichen Veranstaltungsformaten wider: regionale Fachforen mit thematischen Schwerpunkten und zur Präsentation von guten Umsetzungsbeispielen, Beratungsworkshops für Wohnungsunternehmen, interdisziplinäre Netzwerktreffen auf regionaler Ebene, Einzelberatungen von Wohnungsunternehmen, Fachaustausche der Projektregionen, Exkursionen für die Fachöffentlichkeit zu Good-Practice-Quartieren. Die Konzipierung eines Fortbildungsangebotes „Mobilitätsmanagement für Wohnungsunternehmen“, eine Online-Plattform und diverse Print-Veröffentlichungen komplettieren das Angebot zum Wissenstransfer. Weiterführende Informationen finden Sie auf der Online-Plattform [www.intelligentmobil.de](http://www.intelligentmobil.de) – dort gibt es neben einem Handlungsleitfaden auch viele nützliche Downloads, Best-Practice-Beispiele sowie die Möglichkeit zur Anmeldung für einen Newsletters.

Angelika Jäkel & das BuWoMo-Team

### die Lösung

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





## ÖRMI – Öffentlicher Raum & Mobilität Innenstadt

Die Karlsruher City war jahrelang durch Baustellen stark belastet, weitere folgen, die Substanz hat gelitten. Hinzu kommt einerseits die Konkurrenz durch Online-Handel und andererseits die Aufgabe, den Klimawandel zu vermeiden bzw. erwartbare Folgen zu lindern. Grund genug, sich verstärkt um die Zukunft der City zu kümmern mit Verkehrswende und Gestaltung der öffentlichen Räume ganz allgemein. Das soll das oben genannte **jüngste Projekt der Stadt** leisten, am 24. Sept. gab es im Südwerk die Auftaktveranstaltung. Wegen Corona wurde sie auch live übertragen und ist deswegen auch jetzt noch abrufbar, s. [karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/oermi.de](http://karlsruhe.de/b3/bauen/projekte/oermi.de) samt Dokus und Infos. Man hat sich das Ziel gesetzt, eine „Wohlfühlstadt“ zu werden, „bei der der Mensch im Vordergrund steht“. Das klingt danach, als wäre alles ganz im unseren Sinne! Aufenthaltsqualität, Verkehrswende, ... = auch unsere Themen! Die Kriegsstraße wird dabei sicher nicht autofrei, ganz ohne Autos für Liefers, Anwohner und bspw. Personen mit Handicap geht es sicher nicht, aber deutlich weniger Autos, z. B. in der nördl. Karlstr.

werden es wohl. Viel geredet wurde über Fuß- und Radverkehr, was Gerhard Stolz von Pro Bahn, der auch dort war, auf die Frage nach dem ÖV brachte. Im Vortrag wurde er als wichtige Säule bezeichnet, aber wie wird er weiter entwickelt? Er verliert ja durch die Kombi 2 Achsen, Kaiser- und Baumeisterstr., und gewinnt nur eine neue (u&v 3/19 und 1/20), da gilt es aufzupassen. Es ist aber so, dass Auto- wie Bahnfahrer ja das letzte Stück zu Fuß zurücklegen, der Fokus auf Fußverkehr erscheint berechtigt. Auch Beteiligungen sind geplant: Es sollen im Straßenraum in Pavillons Bürger befragt werden, laut Planung im November startend, plus Workshops mit zufällig, aber repräsentativ ausgewählten Bürgern, wohl auch, damit nicht immer die selben zusammenhocken, sondern auch „normales Volk“ seine Ideen und Bedürfnisse einbringen kann. Wir von den Verbänden sind bei einer Expertenrunde dabei. Ob auch „Jedermann“, bspw. via Internet, Ideen einbringen kann wie bei anderen Themen, war noch nicht ganz klar. Aber schaut mal rein, schon Film und Dokus sind interessant. **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](http://www.basislager.de)



# 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:  
1.12., 5.1., 2.2., 2.3., 6.4., 4.5., 1.6.?, **MV 8.6.**, 6.7.

**VCD-Stammtisch:**

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

**Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN**

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

**29.1., 26.2., 26.3., 30.4., 28.5., 25.6., 30.7., ...**

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

**Öffnungszeiten & Termine unter Corona-Vor-  
behalt, tw. online! Besser vorher anrufen!**

**Unterstützen Sie uns doch als Mitglied!**

BUZO 30,- €, PRO BAHN 46,- €, VCD 60,- €  
(incl. 3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

**6.12.2020 Wahl des Oberbürgermeisters  
in Karlsruhe**, Stichwahl ggfs. am **20.12.2020**

**Wegen der bei Druck unvorhersagbaren  
Corona-Lage nur vage Andeutungen, was  
an Terminen geplant sein könnte ...**

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

**8.6.2021 VCD-Mitgliederversammlung**

**25. spezialradmesse.de** in Germersheim →  
voraussichtlich nun **18./19. September 2021**  
sowie **virtuell** am **24./25. April 2021**

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

# kais-pizza.de

Lieferservice  
mit dem Rad



Brücken-  
Restaurant



am Kronenplatz

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

Tel: 0721-37 37 34

