



Ökologisch handeln
Umweltverbund stärken
Kraut? →



IM UMWELTZENTRUM KÖNNEN SIE ...

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

Inhalt:

Vorwort.....	3
25. BUVKO 2025 war in Karlsruhe.....	3
Neuer Nahverkehrsplan 2025.....	3
Krisen über Krisen? Bange machen gilt nicht!...4	4
Ein Appell zum Handeln aus der Schweiz von Julia Steinberger.....	6
Wir sind auf Krautschau	8
Angebot f. Frühaufsteher nach Germersheim..10	10
Mit Westbahn von Stuttgart nach München...10	10
Neues beim Bus 231 nach Soufflenheim.....12	12
Vorstandswahl Pro Bahn.....	12
„Fußgänger sind Verkehr!“.....	13
Besserer ÖV in die Pfalz ist machbar!.....14	14
Radweg-Irritationen in Grünwettersbach.....16	16
Das Durlacher Verkehrskonzept – eine endlose Geschichte.....	18
Zusammenleben statt durchfahren.....	19
Termine.....	20

Fotos & Grafiken:

Mari Däschner, Holger Heidt, Klaus Hölderich, Heiko Jacobs, kiezblocks, Martin Theodor Ludwig

Titelbild: (Un-/Wild-)Kraut?

Gewöhnlicher Reiherschnabel (*Erodium cicutarium*) wächst an vielen Stellen in der Stadt. Weitere Pflanzenarten gibt es bei der **Krautschau** zu entdecken – siehe Seite 8.

Foto: Mari Däschner

Impressum

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

Für Artikel sind die jeweiligen Vereine verantwortlich außer bei Gastbeiträgen. umwelt&verkehr erscheint 3x/Jahr, Bezugspreis im Beitrag drin. **Abo** für Nichtmitglieder 10,- €/Jahr, abo@umverka.de ISSN: 1612 - 2283, Auflage: 1.500, 100 % Recyclingpapier 100 g/m², Circlesilk, Druck: Printzipia, Max-von-Laue-Str. 31, 97080 Würzburg. Layout Papier & online: **Heiko Jacobs**

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

Liebe Leserinnen und Leser

Der Umgang mit den Herausforderungen des Umweltschutzes und Klimaschutzes

kann in diesen Zeiten ganz unterschiedlich sein. Zwei Ansätze dazu wollen wir in diesem Heft vorstellen. Schon seit Anbeginn der Menschheit wird es wohl ein Hin und Her zwischen forschen Anhängern neuer Möglichkeiten und denen gegeben haben, die lieber am Bewährten festhalten wollten. Mal hatten die einen, mal die anderen Recht, mal lag die Wahrheit in der Mitte. Derzeit tendiert die große Mehrheit der Experten dazu, möglichst forscht die Herausforderungen anzugehen, sonst wird das nötige Umschwenken zu schwierig oder misslingt gar. Viele zu langsame Kulturen sind schon untergegangen, bisher sind auf den Ruinen aber auch immer wieder neue entstanden. Aber muss es immer ein Untergang sein? Ohne wär's doch besser, oder? Alle Bewahrer sollten einen Blick in die Geschichte werfen, dann werden sie feststellen, dass es seit Ende der Jäger-und-Sammler-Kulturen, seit dem Ende Roms, seit Ende des Mittelalters, ... jeweils einen beständigen und zügigen Wandel gegeben hat und dass heute Bewahrenswertes ein Ergebnis vieler Wandelvorgänge ist.

Einem Wandel unterliegt auch die Bewertung vieler Pflanzen in der Stadt, ehemals als Unkraut betrachtet, heute in einer **Krautschau** als wertvoll betrachtet.

Lange haben Verkehrsverbände beiderseits des Rheins für einen Wandel beim grenzüberschreitenden Verkehr gekämpft, der Bus nach **Soufflenheim** ist ein sehr kleines Zwischenergebnis, aber wird es bestehen, wenn ihn niemand nutzt? Daher wird für das geänderte Angebot geworben. Ebenso für das neue Angebot der **Westbahn** nach München und der S3 nach **Germersheim**. Apropos Pfalz: Da ging noch mehr! ... sagt eine **Machbarkeitsstudie** für den rheinquerenden Umweltverbund, die Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr (und den Radverkehr) positiv beurteilt. Mit weniger Bremsen ging noch mehr? Wer weiß ...

Während ÖV und Radverkehr in den letzten Jahren mal mehr, mal weniger gestärkt wurden, ist es in Sachen **Fußverkehr** eher ruhig, obwohl das die Basismobilität für alles ist, ob nur zu Fuß oder als Zubringer zu Auto und ÖV etc., daher hat sich die Initiative „**Tempo 7**“ gegründet, die mit einer ersten Aktion an die Öffentlichkeit ging. **Kurzum:**

Der Umweltverbund gehört gestärkt!

Für dieses Heft wünschen wir wieder eine **inspirierende Lektüre!**

25. BUVKO 2025 war in Karlsruhe

Der **Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO** fand erstmals 1978 in Berlin statt, noch als „Bürgerinitiativen-Verkehrskongress“ (BIVKO), seit 1979 alle zwei Jahre in wechselnden Orten, 1987 in Karlsruhe. Vom **28. bis 29. März 2025** fand er zum **25. Mal** statt, diesmal wieder in Karlsruhe unter dem Motto „Gemeinsam cool bleiben – Auf dem Weg zum urbanen Wohlfühlklima“. Die Präsentationen vieler Vorträge und Arbeitsgruppen sind nun auf buvko.de verfügbar. Wer noch tiefer in die Themen eintauchen möchte, findet in der nächsten Ausgabe der **MobiLogisch** weitere spannende Beiträge, die die Inhalte des Kongresses vertiefen. Die Vereinszeitschrift kann auf mobilogisch.de bestellt werden – als Einzelausgabe oder als dauerhaftes Abo.

Neuer Nahverkehrsplan 2025

Die vier für den KVV zuständigen badischen Landkreise stellen einen neuen Nahverkehrsplan (NVP) 2025 auf. **VCD, Pro Bahn** und andere Verbände (bspw. ADFC) wurden aufgerufen, dazu Stellung zu beziehen. Neben Bilanzierung des NVP 2014 und Bestandsaufnahme geht es auch um Ziele, die man sich für das künftige Angebot setzen will. Wer die Verbände dabei mit Vorschlägen unterstützen will, kann sich gerne bis Anfang Juni an diese wenden: karlsruhe@vcd.org und probahn@umverka.de
s. a. de.wikipedia.org/wiki/Nahverkehrsplan

Krisen über Krisen? Bange machen gilt nicht! Gemeinsam für Umwelt und Klima in schweren Zeiten!

Wir dürfen trotz der Krisen dieser Welt nicht hilflos und tatenlos dem Klimawandel zuschauen. Lasst uns mit Zuversicht und Freude das uns Mögliche tun, um das schier Unmögliche zu erreichen – im Kleinen und im Großen!

Klimawandel, Klimabewegung, Klimaneutralität – Können wir ein dauerhaft lebenswertes Klima für uns und künftige Generationen sichern? Aktuell sieht es gar nicht danach aus, dass wir der Herausforderung gewachsen sind. Corona-Krise, Ukraine-Krieg und Migrationsdebatte – Klimawandel und Klimaschutz scheinen abgewählt zu sein bzw. uns zu überfordern. Der eigene Wohlstand steht bei vielen im Vordergrund.

Rückt nach diversen Machtwechseln fern und nah das Ziel, „die Klima-Kurve zu kriegen“, wieder in weite Ferne? Der Rückzug in das kleine private Glück kommt einer Resignation gleich. Aber weit gefehlt! Lokal und global können wir viel bewegen!

Kleine Schritte helfen viel!

Umweltschutz fängt im Kleinen an. Auch kleine Schritte haben ihre Wirkung. Denn das richtige Verhalten vieler, die sich umweltfreundlich verhalten, führt letztlich zu einer signifikanten Verbesserung. Potenzial gibt es z. B. in der Vermeidung von Plastikmüll beim Einkauf im Supermarkt am Gemüseregal.

Klassiker, aber so einfach!



Langer Atem für die Umwelt!

Das Engagement einer anfangs belächelten Umweltbewegung hat zu neuen Standards in Wirtschaft und Verwaltung geführt, die am Ende nicht nur bei uns gelten. Umgekehrt kommen viele Umweltvorschriften über das Europarecht zu uns. Beispiele hierfür sind Vorschriften für den Artenschutz, Gewässerschutz und zur Reduzierung von Schadstoffemissionen.



Stadtgarten-Jahreskarte statt jährlich Interkontinentalflug?

Weniger ist mehr!

Unseren Konsum- und Energiehunger müssen wir endlich herunterschrauben. Nicht alles was man machen kann, muss man auch machen. Dies gilt für Konsumgüter genauso, wie für Freizeitaktivitäten und Urlaubsreisen. Lasst uns den „Wettbewerb“ im Kreis der Kolleginnen und Kollegen unterbrechen. Es wird durchaus Respekt gezollt, wenn man statt Kreuzfahrt oder Fernreise mit dem Flugzeug einfach in Deutschland oder dem nahen Ausland Urlaub mit der Bahn macht. Auch benötigen wir nicht überall Künstliche Intelligenz, die zumindest in absehbarer Zeit viel Energie verschlingt.

Kein Greenwashing zulassen!

Umweltmaßnahmen, die der Kunde freiwillig durch Zuzahlungen finanziert, sind nur Werbemaßnahmen um das schlechte Gewissen zu beruhigen. Lieber prüfen, ob z. B. ein Flug wirklich notwendig ist und dann selbst – aber unabhängig davon – Maßnahmen finanziell unterstützen oder aktiv werden.

Miteinander kommen wir voran!

Tue Gutes und sprich darüber – nicht um anzugeben, sondern um andere zu inspi-

rieren, wie viele Möglichkeiten wir im Umwelt- und Klimaschutz haben. Hier ist kein streng erhobener Zeigefinger gefragt, sondern fröhliches Vorleben. Gute Ideen verbreiten sich im gemeinsamen Austausch mitunter sehr schnell.

Gemeinsam das Große angehen!

Auch im Globalen können wir vieles erreichen. Es gibt viele Gruppen, die international aktiv sind und Einfluss auf europäische und weltweite Gremien haben. Auf Bundesebene kann man auch als Einzelperson das Petitionsrecht des Grundgesetzes nutzen und Gesetzesinitiativen anstoßen. Mit Online-Petitionen kann zumindest weitreichendes öffentliches Bewusstsein geschaffen werden.

Aktiv werden!

Einsatz für Umwelt- und Klimaschutz hilft ungemein gegen den deprimierenden Einfluss von einer schier erdrückenden Berichterstattung des Weltgeschehens. Im Gegenteil: Er gibt uns Freude, gemeinsam voranzukommen. Diese Freude ist ansteckend und bringt auch andere dazu sich einzusetzen.

Das Fehlverhalten anderer sollte kein Maßstab sein!

Gerade, wenn es immer wieder heißt, die Nachbarn trennen den Müll nicht, oder andere größere Länder verbrauchen viel mehr Ressourcen, müssen wir Vorbild sein! Letztlich setzen wir Standards. Die Diskussion um Standortnachteile ist rein wirtschaftsbezogen. Die Leistbarkeit von uns allen, insbesondere derer, die wenig haben oder verdienen, muss aber trotzdem im Blick stehen.



Ökologischen Fußabdruck optimieren;
Fotos: Heiko Jacobs

Etwas mehr geht noch!

Seien wir ehrlich: Wir können noch mehr! Freuen wir uns über das Erreichte, aber stellen wir uns auch auf den Prüfstand. Und vor allem seien wir kreativ! Neues und Lustiges kann ungeahnte Kräfte wecken.

Lasst uns ehrlich bleiben!

In allem was wir tun, sollten wir aber anderen und uns selbst gegenüber ehrlich bleiben. Lassen wir auch zu und stehen wir dazu, dass wir nicht alle Möglichkeiten nutzen und uns manchmal auch „unvernünftig“ verhalten oder

verhalten wollen, weil uns damit z. B. ein Lebenstraum in Erfüllung geht. Ohne es damit rechtfertigen zu wollen, hilft es aber am Ende sogar, dass man als authentisch wahrgenommen wird und nicht als „Umweltspinner“ abgetan wird. Die harte Konfrontation hingegen trägt zur Spaltung der Gesellschaft bei und führt meist nicht dazu, dass andere ihren Lebensstil ändern, zumindest ist das die persönliche Meinung des Autors.

Grenzen des Wachstums

Der „Erdüberlastungstag“ ist eine anschauliche Größe, wann wir im Jahresverlauf die Ressourcen verbraucht haben, die innerhalb eines Jahres regenerieren können. Dieser Tag, der in den 1970er Jahren noch im Dezember lag, ist mittlerweile (weltweit betrachtet) in den Juli gerückt. Nach einem halben Jahr haben wir unsere jährlichen Ressourcen verbraucht. Klarer kann man das Missverhältnis kaum darstellen und die Aufgaben, die noch auf uns warten.

Lasst uns also dranbleiben, mit Überzeugung, Kreativität und guter Laune!

Johannes Meister

Ein Appell zum Handeln aus der Schweiz von Julia Steinberger

In ihrem Film „Das Ende der Welt, wie wir sie kennen“¹⁾ porträtiert die Regisseurin Julia Neuhaus für den NDR drei Menschen, die „das Überleben im Angesicht großer Katastrophen suchen“. Eine davon ist Julia Steinberger, Professorin für Ökologische Ökonomie an der Universität Lausanne. Der Film ist leider nicht mehr in der Mediathek abrufbar, Ausschnitte kann man aber auf YouTube finden. Der Film hat uns von der BUZO neugierig auf Julia Steinberger und ihre Positionen gemacht, hier haben wir Aussagen aus ihrem Essay „Dinge, die mich nicht mehr beruhigen“²⁾ zusammen gestellt.

Julia Steinberger ist als Tochter amerikanischer Wissenschaftler in Genf aufgewachsen, sie lebt mit ihrer Familie in der französischen Schweiz. Sie forscht u. a. nach Möglichkeiten für ein gutes Leben für alle Menschen ohne Übernutzung der Ressourcen der Erde. Als größtes Hindernis zu einer solchen Transformation benennt sie mächtige Akteure in Wirtschaft und Politik, die mit Ausbeutung von Öl, Bodenschätzen, Arbeitskräften oder Naturräumen etc. sehr viel Geld verdienen. Ihr Essay ist aus dem Sommer 2022, der Zeit, als wir Umweltschützer nach dem russischen Überfall auf die Ukraine feststellen mussten, dass die vielen kleinen Schritte, so wichtig und unverzichtbar sie sind, für eine ökologische Umkehr nicht ausreichen, da mächtige Gegenspieler mit all ihrer Macht dagegen arbeiten. Sie beginnt ihr Essay „Dinge, die mich nicht mehr beruhigen“ darum mit einem kritischen Blick auf Haltungen, mit denen wir uns beruhigen wollen, die aber zu keinen Verbesserungen führen:

1. Etwas weniger schlimm sein

Menschen haben viele Bewältigungsmethoden, um mit objektiv schlechten Situationen umzugehen. Eine zentrale Bewälti-



Im Angesicht großer Katastrophen: Bspw. durch Klimawandel nehmen Wetter-Extreme zu, ob Orkan, Dürre, Hochwasser, ...; Symbolfotos: Heiko Jacobs



gungsmethode besteht darin, sich auf leichte Verbesserungen zu konzentrieren, anstatt auf die Situation als Ganzes. Diese Bewältigungsmethode ist so weit verbreitet und gefährlich, dass man ihre Wirkung kaum überschätzen kann. Sich auf die moralische Überlegenheit zu berufen, weil das Eigene [SUV/die eigene Firmenflotte/das eigene Land/usw.] etwas weniger umweltschädlich ist als früher oder das des Nachbarn, ist beides üblich und schlimm. Wir sollten uns nicht mit einer Grundlinie himmelhoher Schäden vergleichen, sondern damit, wo wir sein müssen, um innerhalb der planetaren Grenzen zu bleiben.

2. Etwas effizienter sein

Offensichtlich ein enger Verwandter des vorherigen, verdient aber eine eigene

Kategorie. Ich erlebe das immer wieder: Wenn wir eine lange Autofahrt machen, aber immerhin vier Leute in unserem Auto sind, während alle anderen auf der Autobahn allein sind. Pro reisender Person sind wir effizienter – aber in Wirklichkeit sind wir immer noch ein weiteres Auto auf der Autobahn. Wenn wir in einem vollen Flugzeug fliegen, statt in einem halb leeren. Pro reisender Person sind wir effizienter – aber in Wirklichkeit sind wir nur ein weiteres spritfressendes Flugzeug. Wenn ich nachts alle Vorhänge schließe und die Heizkörper herunterdrehe, um Heizkosten zu sparen – aber ich lebe am Ende des Tages immer noch in einem übergroßen Gebäude, das mit fossilen Brennstoffen beheizt wird ... Sich besser zu fühlen, wenn man in einem kleinen Aspekt einer insgesamt schlechten Situation effizienter ist, ermöglicht dieser Situation bestehen zu bleiben, normalisiert und in der täglichen Praxis verankert zu werden. Umweltverschmutzende Unternehmen wissen das nur zu gut, weshalb sie uns ständig mit Wohlfühlgeschichten über effizientere/grünere Fluggesellschaften, Zement, Autos usw. bombardieren.



... und ist das Auto noch so klein (und ggfs. effizienter): Es verbraucht dennoch Ressourcen bei Bau und Betrieb und macht im Falle eines Falles Aua bei Unfällen etc.

3. Der außergewöhnliche, tugendhafte Mensch sein

Dies ist die Methode, mit der wir uns damit trösten, das Falsche zu tun, ja, aber aus den richtigen Gründen. Um die Welt fliegen – aber für eine wissenschaftliche Konferenz, die letztendlich der Menschheit (vielleicht) nützen sollte. Für ein Unternehmen arbeiten, das eine schreckliche Erfolgs-

bilanz hat – aber als Teil ihrer symbolisch grünen (-artigen) oder Nachhaltigkeitsabteilungen. Von fossilen Brennstoffen oder Rohstoffinvestitionen profitieren – damit Sie einen kleinen Teil an Wohltätigkeitsorganisationen spenden können.



... aber wenn's doch (fast) jeder tut ...?!

4. Nicht außergewöhnlich und normal sein

In einer wahnsinnigen Gesellschaft, die sich immer schneller von der Sicherheit des Planeten entfernt, kann es sich anfühlen, als wäre man der Verrückte, weil man versucht, die Gesellschaft von ihrem gegenwärtigen Kurs abzubringen. Umgekehrt ist es äußerst beruhigend, mit dem Strom zu schwimmen und das Gleiche zu tun wie alle anderen. Auf der Autobahn mit all den anderen Autos zu fahren, fühlt sich ... normal an. Alle anderen tun es, was kann daran falsch sein? Sie essen Fleisch und Milchprodukte. Sie fliegen in den Urlaub. Sie haben einen schönen Job im Finanz- oder Bergbau-sektor. Und so weiter und so fort. Es ist beruhigend, das Gleiche zu tun wie bisher, das Gleiche wie alle anderen, aber diese Beruhigung selbst kann Wahnsinn sein.

Im Weiteren begrüßt Julia Steinberger erzielte Fortschritte, betont aber, dass sie erst der Anfang und zudem noch gefährdet sind.

5. Es gibt Fortschritte

Diese Kategorie ist etwas komplex zu beschreiben, da Fortschritte stattfinden sowohl im öffentlichen Bewusstsein, in Bewegungen als auch in realen Verände-

rungen und sie sollten nicht außer Acht gelassen werden. Die Erzählung „Fortschritt als Beruhigung“ ist jedoch entmächtigend: Wir verlassen uns auf diese Tatsache einiger technologischer und politischer Fortschritte, um unseren eigenen Mangel an Tun und Engagement zu rechtfertigen. Wir sollten zwei Eisen im Feuer haben: den Fortschritt dort willkommen zu heißen, wo er stattfindet, UND immer stärker darauf zu drängen, dass dies in allen Sektoren noch schneller und besser geschieht, auch um einen Rückfall zu verhindern. Leider, wie viele Menschen in der Gerechtigkeitsbewegung für Klima und Biodiversität erfahren, akzeptieren die Kräfte, die sich gegen den Wandel stellen, Niederlagen nicht so leicht und arbeiten ständig daran, positive Trends und Entscheidungen umzukehren.

Sie ermahnt uns, bei allen schönen Dingen immer auch daran zu denken, dass wir unsere Erde als Ganzes verteidigen müssen, da sonst diese Dinge verloren gingen.

6. Noch ist nicht alles Mist

Diese Kategorie ist der Grund, warum ich mich entschieden habe, diesen Beitrag zu schreiben. Sie ist auch komplex, denn wir sollten uns über die guten Dinge in der Welt um uns herum freuen: Babys, die schreien, lächeln, trinken und ihre liebevollen Betreuer hart arbeiten lassen, Zugvögel, die ihren Weg über den Globus hin und her finden, Bäume, die weit in die Luft und den Boden ragen, leckere gesunde Mahlzeiten mit Freunden und Familie, schöne

kühle Morgen und klare Regentage. All das ist sehr, sehr gut und wir sollten uns ohne Zweifel darüber freuen.

Gleichzeitig ist es in Zeiten großer Veränderungen und Umwälzungen durchaus möglich, dass man sich von den Resten der Normalität um sich herum zu sehr beruhigt und damit zu sehr befriedigt fühlt. Die Tatsache, dass unsere Stadt, unser Zuhause, noch nicht überflutet wurde, bedeutet nicht, dass wir nicht alles daran setzen sollten, eine Verschärfung der Klimakrise zu verhindern. Die Tatsache, dass ein paar geliebte Vögel noch da sind und verzweifelt versuchen, sich von den Überresten ehemals üppiger Insekten- oder Fischpopulationen zu ernähren, bedeutet nicht, dass wir nicht alles Mögliche tun sollten, um ihnen Leben und Raum zurückzugeben und das Fortschreiten des sechsten Massensterbens der Artenvielfalt zu stoppen. Tatsächlich sollte uns der Anblick all der Teile der Welt, die wir lieben, dazu motivieren, härter gegen die Mächte des Bösen zu kämpfen, die ihr Bestes tun, um sie zu zerstören.

Ute Rieger

Quellen

- 1) Julia Neuhaus „Das Ende der Welt, wie wir sie kennen“ Dokumentation, NDR 2022
- 2) Julia Steinberger „Things no longer comfort me“, [Medium.com](https://medium.com/theecologist.org/2022/jun/06/things-no-longer-comfort-me), Jun 5, 2022
theecologist.org/2022/jun/06/things-no-longer-comfort-me

Wir sind auf Krautschau

Die meisten Menschen dürften mit großen Städten eine naturferne Umgebung in Verbindung bringen, die von Versiegelung, Autoverkehr, Lärm und Abfall geprägt ist und für Pflanzen und Tiere kaum geeignete Lebensräume bietet. Doch ein genauere Blick zeigt, dass an vielen Stellen mitten in der Stadt Grünes am Straßenrand und aus Betonritzen sprießt, sogar in einer überra-

schenden Artenvielfalt – oft so unscheinbar, dass man schon sehr genau hinsehen muss. Schon lange haben sich verschiedenste Wildblumen und Kulturpflanzen Pflasterfugen und andere städtische Nischen erobert und wachsen Jahr für Jahr – sofern ihnen nicht durch gesteigerten Ordnungs- und Sauberkeitswahn der Menschen der Garaus gemacht wird. Moose und die sehr



Stinkender Storchschnabel kämpft sich aus einem städtischen Kellerschacht / Apps wie Flora Incognita helfen beim Bestimmen / Zwar größer als Hungerblümchen, aber auch recht unscheinbar: Acker-Schmalwand; Fotos: M. Däschner

kleinen und unauffälligen Wildpflanzen wie etwa das Hungerblümchen werden leicht übersehen, aber selbst höher wachsende Gräser und Kräuter oder selbst Bäumchen bleiben im hektischen Alltag vieler Menschen in der Stadt gänzlich unbeachtet. Sie scheinen sich unterhalb einer Wahrnehmungsschwelle zu befinden, man geht ständig an ihnen vorbei, aber sieht sie gar nicht. Um diesem auch schon als „Pflanzenblindheit“ bezeichneten Phänomen entgegen zu wirken, gibt es die Krautschau. Ursprünglich von einem französischen Botaniker initiiert, breitet sich die Idee seit einigen Jahren in Europa aus und wird seit 2021 auch in Deutschland bundesweit von der Frankfurter Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung koordiniert und in die Tat umgesetzt. Bei der Mitmachaktion machen sich an zahlreichen Orten Pflanzenfans auf die Suche nach den pflanzlichen Überlebenskünstlerinnen in der Stadt, bestimmen sie und markieren sie an ihrem Wuchsort mit bunter Kreide. Die Freiwilligen lenken damit die Aufmerksamkeit auf die bemerkenswerte Stadtdflora und teilen ihre Entdeckungen auch über Fotos in den sozialen Medien. Inzwischen gibt es einige gut funktionierende Bestimmungssapps für Smartphones wie beispielsweise Flora Incognita, mit deren Hilfe auch Nichtbotaniker*innen problemlos bei der Aktion mithelfen können. Und man lernt ganz nebenbei eine Menge interessante Pflanzenarten

kennen, kann etwas über Biodiversität in der Stadt und die faszinierenden Leistungen der kleinen grünen „Ritzenrebell“ erfahren. Das Citizen Science Projekt schafft so spielerisch ein Bewusstsein für die Naturvielfalt vor unserer Haustür, dient sowohl der eigenen Weiterbildung als auch der Forschung.

Dazu passt auch der Tag der Artenvielfalt, den der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) am 24. und 25. Mai ausruft. Hier sollen die Themen Artenvielfalt und Artenkenntnis stärker in den öffentlichen Fokus gerückt werden. Wir finden, dass die beiden Initiativen sich wunderbar kombinieren lassen, und daher lädt die BUZO zusammen mit dem NABU am Sonntag, 25. Mai zur Krautschau in Karlsruhe ein. Um 10 Uhr treffen wir uns vor dem Umweltzentrum und spazieren in der näheren Umgebung durch die Straßen um gemeinsam Pflanzen zu bestimmen und mit Kreide auf die sonst oft übersehenen „Blümchen“ aufmerksam zu machen. Interessierte – egal ob mit oder ohne botanischen Kenntnissen und Bestimmungssapps – sind bei der ca. 2-stündigen Aktion herzlich willkommen.

Mehr zum Thema:
senckenberg.de/de/krautschau
tag-der-artenvielfalt-bw.de

Mari Däschner

Angebot für Frühaufsteher nach Germersheim

Seit dem Fahrplanwechsel fährt ab Karlsruhe Hauptbahnhof um 5:07 Uhr eine Rhein-Neckar-S-Bahn S3 nach Wörth Richtung Germersheim/Mannheim.

Sie bedient auch die Halte „Karlsruhe-Mühlburg“ am Zugang zum Hafen und „Karlsruhe-Knielingen“ in der Nähe vom Siemens-Industriepark.

Die Ankunft am Wörther Bahnhof ist um 5:18 Uhr rechtzeitig zum Schichtbeginn bei Daimler Truck um 5:45 Uhr.

Es bestehen in Wörth auch Umsteigemöglichkeiten auf die Regionalbahn RB52 nach Hagenbach bzw. von der S5 ab Karlsruhe-Tullastraße um 4:41 Uhr.

Unterwegs hält diese S3 an allen Gewerbegebieten bis Germersheim, um Einpendler



S3 abfahrtsbereit im Bf Germersheim; Foto: Klaus Höldecker

zum Schichtbeginn um 6:00 Uhr an Ihre Arbeitsplätze zu bringen.

Es ist gelungen, den Fahrplan des Regionalexpress RE73 ab Heidelberg um 4:20 Uhr so zu beschleunigen, dass ein Umsteigen im Karlsruher Hauptbahnhof auf die neue S3 möglich wird. Die Abfahrt des RE73 ab KA-Durlach ist 4:51 Uhr. Die Reisezeit zwischen Durlach und Wörth/Rhein beträgt 27 Minuten; die Stadtbahn S5 durch die Innenstadt benötigt dagegen 38 Minuten.

Wir wünschen uns, dass diese frühe und schnelle Verbindung gut frequentiert wird, damit die Fahrplanänderung dauerhaft zum Erfolg wird.

Gerhard Stolz

Mit der Westbahn von Stuttgart nach München

Wer in Stuttgart den Ausgang bei Gleis 16 benutzt, konnte es Anfang 2025 nicht übersehen: jede Menge Werbung von der österreichischen Westbahn. Diese ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen (also schon immer rein privat gewesen statt nur eine umdeklarierte ehemalige Staatsbahn) und so ziemlich das einzige solche, das zum Start auch kräftig in neue Fahrzeuge investiert hat (statt wie manche andere „nur“ brauchbares Altmaterial heranzuziehen), die zum Beispiel auch auf Neubaustrecken (mit höheren Anforderungen an die Zugtechnik) fahren können.

Die Westbahn fährt stündlich (manchmal

auch halbstündlich bzw. versetzt) von Wien nach Salzburg (eben die Strecke, die als solche Westbahn heißt) und von dort abwechselnd weiter nach Innsbruck (teils Bregenz/Lindau) und München – sowie seit Ende 2024 auch zweimal täglich bis Stuttgart.

Dass es Flexpreise und kontingentierte Sparpreise gibt (sowie 1. und 2. Klasse), ist nun nicht sooo verwunderlich. Darüber hinaus gibt es als Besonderheit die „Comfort Class“ (auch 2+ genannt) mit Sitzabstand wie in der 1. Klasse (und deutlich höherem Anteil von Tischplätzen). Desweiteren den Tarif „Deutschland Plus“ für Inhaber des Deutschland-Tickets, der erheblich günstiger als der Normalpreis ist: zum Beispiel Stuttgart–München für 19,90 € einfache Strecke (kürzere Strecken ab 9,90 €). Dies jedoch nur online im Vorverkauf (Flexpreise sind auch direkt beim Zugpersonal erhältlich, Bordzuschlag 3,10 €). Stationäre Verkaufsstellen seien nur kurz der Vollständigkeit halber erwähnt, denn diese gibt es bislang nur in München (am Abgang Gleis 26 zur S-Bahn schräg



Westbahn innen (2. Klasse);

links hinterm S-Bahn-Fahrkartenschalter) und Österreich (neben Westbahn-eigenen Shops auch Agenturen in Kiosken, die sich auf Österreichisch als Trafik benennen und deren Inhaber als Trafikant).

Das ruft doch direkt danach, es mal „einfach so“ auszuprobieren. Abfahrt in Stuttgart ist 7.12 und 15.12 Uhr (Ankunft München 9.38 und 17.38 Uhr). Abfahrt in München 12.22 und 20.32 Uhr (Ankunft Stuttgart 14.37 und 22.39 Uhr). Zwischenhalte sind Ulm, Günzburg und Augsburg (aber nicht Pasing). Hin und zurück am gleichen Tag bedeutet entweder etwa 3 Stunden Aufenthalt in München, oder ab Karlsruhe einen langen Tag von 6 Uhr bis nach Mitternacht. In den Kursbuchtabellen 750 und 980 sind diese Westbahn-Züge nicht enthalten, wohl aber in der 951 (und dort auch mit Start bzw. Ziel Stuttgart).

Der Zug besteht aus den gleichen Doppelstockwagen, wie sie teils zwischen Stuttgart und Zürich fahren sowie in dem nächtlichen IC 460/461 Stuttgart–Wien (Stadler-KISS, von denen einige dem Vernehmen nach von der Westbahn an die DB abgegeben wurden), natürlich mit Westbahn-eigenem Design.

Die Online-Fahrkartenbuchung funktioniert auch noch kurz vor Abfahrt (auch für den Deutschlandticket-Tarif). Ohne Aufpreis gibt es auch eine Platzreservierung. Unter welchen Umständen man diese direkt bei Buchung bekommt oder erst in einem separaten Schritt (ggf. direkt im Zug unter der Bezeichnung Relax-Check-In), ist noch nicht ganz klar.

Wer für die Platz-Einbuchung im Zug mit QR-Codes (bzw. den dafür nötigen Geräten) auf Distanz steht, kann es auch manuell im Browser eintippen. Danach ist freilich das Browser-Bild erst einmal eingefroren, um dann einen nicht weiter spezifizierten Fehler zu melden. Geklappt hat es offensichtlich trotzdem, denn im zweiten Anlauf kam die Nachricht, der Platz sei bereits besetzt. Bei einer zweiten Fahrt lief es reibungslos.



*Westbahn-Zug abfahrbereit in Stuttgart;
Fotos: Martin Theodor Ludwig*

In Richtung München gibt es planmäßige Überholungen durch DB-ICEs in Merklingen. Die Fahrzeit ist relativ großzügig bemessen (Verspätungen wegen verspätet überholender ICEs von knapp 15 Minuten in Ulm sind bis Augsburg weitgehend wieder aufgeholt, entsprechend in Gegenrichtung). Bizarr: bis Plochingen fährt der Westbahn-Fernzug auf dem S-Bahn-Gleis und daneben der Regionalzug auf dem Ferngleis.

Wenn im Zug die Durchsage kommt, dass nur Westbahn-Tickets gelten und keine ÖBB/DB-Tickets und kein Deutschland-Ticket, dann aber bei der Fahrkartenkontrolle die Frage nach dem Deutschland-Ticket (als Berechtigung für den gebuchten Deutschland-Plus-Tarif), kann dies zu verwunderten Blicken bei Mitreisenden führen. In München kommt es vor, dass Westbahn-Personal kurz vor Eintreffen des Zuges am Bahnsteig entlang geht und die Wartenden fragt, ob sie Westbahn fahren wollen und dafür auch das passende Ticket haben.

Snacks und Getränke gibt es an Automaten in jedem Mittelwagen (Bezahlung unbar oder beim Zugpersonal), in den beiden höheren Klassen auch am Platz. Fahrradmitnahme ist möglich (Reservieren empfohlen).

Siehe westbahn.at für Online-Buchung und weitere Infos. **Martin Theodor Ludwig**

Neues beim Bus 231 nach Soufflenheim

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist ein neues Fahrplankonzept auf der Buslinie 231 in Kraft getreten. Diese verbindet den Rastatter Bahnhof mit Soufflenheim und Seltz im Département Bas Rhin (Elsass). Zu den Öffnungszeiten des Style Outlets (Village de Marques) in Roppenheim verkehren die Kurse nach Soufflenheim jetzt neu über die Staustufe Iffezheim. Damit ist das Style Outlet im Stundentakt an die Buslinie 231 angebunden. Zudem sind werktags die Verbindungen nach Seltz über die Wintersdorfer Brücke, Beinheim und Kesseldorf ausgeweitet worden, so dass auch außerhalb der Schichtzeiten von Mercedes-Benz attraktive Verbindungen dorthin bestehen. Beim Linienast nach Soufflenheim bestehen je nach Tageszeit attraktive Anschlüsse in Rountzenheim (sonntags in Roeschwoog) in/aus Richtung Strasbourg. Diese sind im Fahrplan angegeben. Mit der Erweiterung des Fahrplanes werktags geht eine Reduktion sonntags einher. Daher enden die Kurse der Buslinie 231 sonntags am Roeschwooger Bahnhof (anstatt in Soufflenheim). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich das Angebot stark verbessert hat und die Buslinie 231 nun deutlich attraktiver ist. Der Taschenfahrplan ist unter anderem in den KVV-Kundenzentren am Karlsruher Hauptbahnhof und in der Tullastraße erhältlich. Ein Ausflug ins Elsass lohnt sich immer. Wer auf der Buslinie 231 bis Soufflenheim/Seltz fährt, benötigt z. B. ab Rastatt

ein KVV-Netz-Ticket oder D-Ticket; wer an Wochenenden einen Ausflug bis Strasbourg unternehmen möchte, muss ergänzend das Ticket Plus Alsace lösen – am besten schon vor Antritt der Fahrt an einem Fahrkartenautomaten mit KVV-Gebiet.

Holger Heidt



Frühling in Soufflenheim;

Fotos: Holger Heidt



Vorstandswahl Pro Bahn

Am 10. April 2025 hat der Regionalverband Mittlerer Oberrhein von Pro Bahn einen neuen Regionalvorstand gewählt. Die bisherigen Vorstandsmitglieder Willy Pastorini, Martin Theodor Ludwig, Holger Heidt und Kassier Jörg Maurer wurden in ihrem jeweiligen Amt bestätigt und für die kommenden zwei Jahre wiedergewählt. Ebenso wurden die beiden bisherigen Kassenprüfer

Walter Vögele und Johannes Stober in ihrem Amt bestätigt. Damit setzt der Regionalverband Mittlerer Oberrhein auf Kontinuität und der bisherige Vorstand kann seine Arbeit fortführen.

Weitere Infos zum Regionalverband Mittlerer Oberrhein: probahn.beepworld.de

Holger Heidt

„Fußgänger sind Verkehr!“

... titelte ein Positionspapier des VCD Karlsruhe aus dem Jahr 2012 (abgedruckt im u&v 2/12). Formuliert wurde es zu einer Zeit, als die Fortbewegung auf zwei Beinen kaum als Teil von Mobilität wahrgenommen wurde. Das ein oder andere hat sich daran geändert. Auf Druck des Landes musste die Stadt Karlsruhe die offizielle Duldungsregelung aufgeben, nach der illegales Parken auf Gehwegen nicht geahndet wurde, solange ein – etwa für Elektrorollstühle oder Zwillingsskinderwagen – viel zu geringer Platz von 1,20 m verblieb. Heraus kam ab 2019 das Konzept „Faires Parken“, dem letztlich kein legaler Parkplatz zum Opfer fiel. Es entstanden ganz viele neue, mit der Maßgabe, dass jetzt eine Breite des Gehwegs von mindestens 1,60 m verblieb. In der Praxis sieht das dann oft genug anders aus, wenn motorisierte Zeitgenossen großzügig über die markierten Begrenzungen parken oder gar nicht auf die Idee kommen, dass auch ein in den Gehweg hineinragender Außenspiegel ein Hindernis sein kann. Und auch abgestellte Fahrräder und Elektroroller stellen sich häufig als Störfaktor heraus.

Als das ursprüngliche Radverkehrskonzept von 2005 im Rahmen von „BYPAD“ zur Überarbeitung stand (s. u&v 1/22), schrieb sich die Stadt Karlsruhe auf die Fahnen, den Fußverkehr mit einzubinden. 2021 wurde daraufhin das „Karlsruher Programm für Aktive Mobilität“ verabschiedet. Deutlich wurde allerdings auch, dass der Fokus der meisten an der Ausarbeitung Beteiligten auf dem Radverkehr lag. Der anschließende „Fuß- und Radentscheid“, für den 24.000 Karlsruher unterschrieben hatten, wurde aus formalen Gründen nicht zur Abstimmung zugelassen. Was von den Forderungen vielleicht dann doch über Stadtplanungsamt und Kommunalpolitik den Weg in die Umsetzung findet, muss sich zeigen.

Vor diesem Hintergrund hat sich im Januar eine neue Fußverkehrsinitiative gebildet (s.

u&v 3/24) – außerhalb des VCD, aber mit starker Unterstützung von VCD-Mitgliedern.

Beim dritten Treffen im März äußerte die Initiative den Wunsch, als Arbeitsgruppe mit Namen „Tempo 7“ unter dem Dach des VCD zu wirken. Und es wurde gleich konkret: Bereits für den Freitag, 9. Mai, nach Redaktionsschluss, aber vor Druck des u&v, war eine erste Aktion angemeldet – in Form einer Art Reallabor in der **Karlstraße** auf der **Westseite der Haltestelle Karlstor**. Die Haltestelle und der dortige Edeka-Markt bringen viel Publikumsverkehr mit sich – zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit der Bahn –, für den der Platz nicht reicht. Verdeutlicht werden soll eine andere denkbare Aufteilung. Der u&v 2/25 wird darüber berichten.

Erfreulich auch, dass die scheidende Bundesregierung es in der Abwicklungsphase doch noch geschafft hat, eine „Nationale Fußverkehrsstrategie“ zu verabschieden. Nun wird die neue Bundesregierung gefordert sein, sie umzusetzen.

Reiner Neises

umverka.de/hefte/heft212/zu_fuss_in_karlsruhe.html

karlsruhe.de/mobilitaet-stadtbild/mobilitaet/radverkehr/karlsruher-programm-fuer-aktive-mobilitaet

vcd.org/service/presse/pressemitteilungen/vcd-begruesst-neue-fussverkehrsstrategie-kuenftige-bundesregierung-muss-zuegig-umsetzen



Zu wenig Platz für Autos, Radfahrer, Radparker und vor allem für Fußgänger, ob Kunden oder nicht; F.: H. Jacobs

Besserer ÖV in die Pfalz ist machbar!

Im Rahmen der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss der zweiten Auto-Rheinbrücke, unterstützt auch vom VCD, wurde 2021 ein Vergleich ausgehandelt, der u. a. die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie umfasste. Sie sollte Verbesserungspotentiale für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) über den Rhein hinweg ausloten. Deren Ergebnis wurde am 27. März vorgestellt.¹⁾

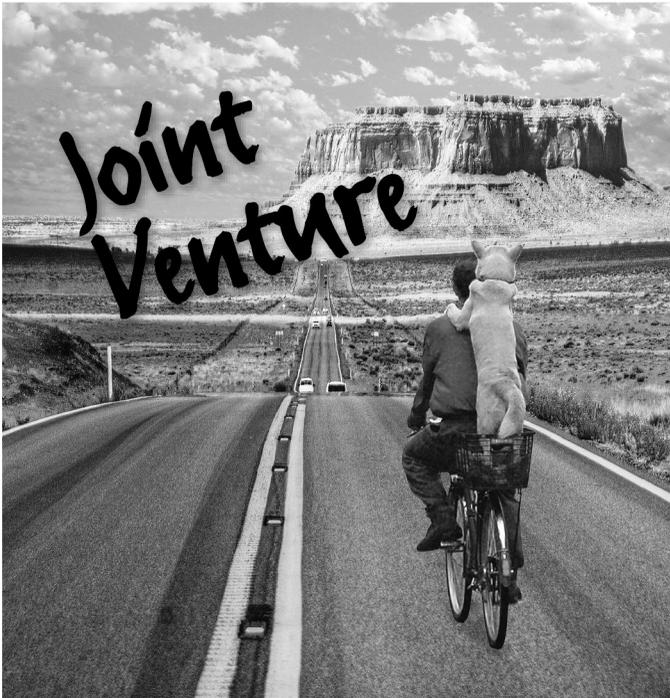
Der Fokus lag dabei **nur** auf den rheinquerenden Verkehr, nicht auf Verbesserungen, die alleine auf einer Rheinseite sinnvoll sein könnten. Außerdem konnten viele Ideen nur grob angerissen werden, detailliertere Untersuchungen müssten ggfs. folgen, sollten sie auf fruchtbaren Boden fallen. Dem „Ohnefall“, als allenfalls mit schon beschlossenen Maßnahmen weiterentwickelter Ist-Zustand, werden die „Mitfälle“ **1** „Maximum-ÖV“, **2** „Push & Pull²⁾“ und **3**, eine Kombi aus guten Teilen dieser beiden für 2030 gegenübergestellt. Potentielle Maßnahmen wurden aus Papieren von BUND, PRO BAHN und

diversen öffentlichen Trägern entnommen oder vom beauftragten Büro Ramboll selbst entwickelt, mit den Beteiligten abgestimmt, mit Kostenschätzungen versehen und nach standardisiertem Verfahren bewertet.

Derzeit nutzen rund 80 % der Rheinquerenden Autos, der Rest den ÖV, ganz wenige das Rad. Derzeit sind Taktverdichtungen auf der eingleisigen Strecke Winden–Wörth praktisch nicht möglich, auch der Bahnhof Wörth ist ein Engpass, allenfalls längere Züge sind möglich. Im Ohnefall ist die Umstellung auf Akkuzüge enthalten, Blockverdichtung zwischen Wörth und Karlsruhe, Ausbau Wörth–Hagenbach, Umbau Bahnhof Wörth, diverse Rad- und Busnetzplanungen, Stundentakt Wörth–Strasbourg, sowie zweite Auto-Brücke samt Querspange etc. Der Einfluss auf den Anteil des Autoverkehrs ist dabei aber eher minimal.



Warum nur radeln so wenige? Hmmm ...



BASISLAGER

alles für Reisen,
Wandern, Bergsport

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

Der Mitfall 1 „Maximum-ÖV“ enthält fast alle vorgeschlagenen ÖV-Verbesserungen wie neue Haltepunkte, Schnellbusse und -züge, neue Direktverbindungen, längere Züge, dichtere Takte, neue On-Demand-Verkehre, Streckenreaktivierungen und -neubauten. Nur drei Vorschläge wurden negativ bewertet und aussortiert. Der ÖV-Anteil über alle Rheinbrücken steigt leicht, der in Wörth sinkt aber wegen der Verlagerung auf die reaktivierte Wintersdorfer Brücke. Weiter verfolgt wurden die On-Demand-Verkehre, der Expressbus von Herzheim über die 2. Autobrücke (!) und zusätzliche Stadtbahnen nach Germersheim, aber nicht Verdichtungen nach Landau, da der nötige Ausbau der Strecke völlig offen ist.

Der Mitfall 2 „Push & Pull“ enthält Maßnahmen wie höhere Parkgebühren, weniger Stellplätze, Tempolimits, Sonderspuren, Busbeschleunigung, Park&Ride, Bike&Ride, billigerer ÖV, Digitalisierung, Radnetz etc. Aber auch Verzicht auf Straßenbau, allerdings ohne Rheinbrücke und Querspange, (die aufgrund des Vergleichs leider nicht zur Disposition gestellt werden konnten), und Ausbau der B 10 in der Pfalz (der als begonnen galt). Alles andere hatte keinen relevanten Einfluss auf Rheinquerungen. Zwei negativ bewertete Maßnahmen schieden im Vorfeld aus, andere konnten nicht brauchbar modelliert werden. Modellierbar waren Tempolimits und Mobilitätspass. Der ÖV-Anteil über den Rhein stiege in diesem Modell von 21 % auf 24 %. Tempo 30 und Pass wurden zusammen mit nicht modellierbaren Maßnahmen weiterverfolgt.

Der Mitfall 3 „Entwicklungsszenario“ kombiniert diese mit den aus Mitfall 1 extrahierten Maßnahmen, denn sowohl „Push & Pull“, als auch ÖV-Ausbau sind wichtig und wirken am besten zusammen. Der ÖV-Anteil über den Rhein stiege in diesem Modell auch von 21 % auf 24 %: 17 % mehr ÖV-Fahrgäste, 5 % weniger MIV-Nutzer.

Schon mit der „angezogenen Handbremse“ konnte gezeigt werden, dass ein Bündel an Maßnahmen aus ÖV-Verbesserungen und



Flaschenhals Winden-Wörth: 2. Gleis 1864 vorbereitet, aber nie gebaut, vorhandener Platz durch die Stadtbahn punktuell in Wörth genutzt; Fotos: Heiko Jacobs

Push & Pull die ÖV-Nutzung steigern kann. Insgesamt ist der Effekt aber nicht so groß: 17 % mehr ÖV-Nutzung verschiebt nur 3 % beim Modal Split, eine effektive Verkehrswende ist das noch nicht wirklich ...

Was könnte man erreichen, wenn man nicht mit angezogener Handbremse an das Thema rangeht? Also nicht nur die Rheinquerenden betrachten, wir wollen ja überall den Modal Split zugunsten von Rad und ÖV verbessern, und auch das Denkverbot bezüglich Verzicht auf 2. Autobrücke und Querspange und weiterem B10-Ausbau in der Pfalz kippen. Und vor allem muss man die Beseitigung von Engpässen forcieren, allen voran der eingleisige Abschnitt Winden-Wörth und die fehlende Elektrifizierung Neustadt-Wörth.

Und man sollte noch weiter denken. Immer wieder hört man in Diskussionen, das Ganze bringe nichts, weil man brauche ja das Auto, um von X nach Y zu kommen, da gäbe es keinen ÖV, der das in brauchbarer Zeit schafft. Es würde zum einen die Verkehrswende deutlich voran bringen, wenn möglichst viele, die von X nach Y doch einen guten ÖV vorfinden, diesen auch nutzen (genau dort würde „Push & Pull²) ansetzen). Das sind in der Regel heute die großen Achsen von größeren Orten in die Innenstädte der Ober- und Mittelzentren. Zum anderen sollte man aber auch die Fokussierung alleine auf diese Zentren und Achsen in Frage stellen. Dort finden sich zwar viele Ziele wie Arbeitsplätze in Handel, Bildung und Dienstleistungen, die auch von Kunden auf-

gesucht werden etc., aber viele Arbeitsplätze, besonders im gewerblichen Bereich, bleiben so unberücksichtigt, weil sie weitab der heutigen ÖV-Achsen liegen. Beispielsweise liegen in Karlsruhe viele Gewerbegebiete an Autobahn, Südtangente und B 36 und sind daher optimal mit dem Auto, aber nur suboptimal mit dem ÖV zu erreichen, obwohl durchaus Schienen oder Buslinien in der Nähe liegen. Teils ohne Personenverkehr (was sich nach Neureut hoffentlich bald ändert), teils schlecht vernetzt und schlechte Takte, so kann die

Verkehrswende dort leider keinen Blumentopf gewinnen und das Auto bleibt Sieger im Wettbewerb von MIV und ÖV.

Heiko Jacobs

1) vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/2024_Machbarkeitsstudie_zur_Staerkung_des_OePNV_Zweite_Rheinbruecke_Karlsruhe-Woerth_nicht_barrierefrei.pdf

2) pull = ziehen = gutes ÖV-Angebot lockt
push = schieben = Alternativen stützen

Radweg-Irritationen in Grünwettersbach

Ganz Karlsruhe entwickelt sich prächtig in Sachen Radverkehr. Ganz Karlsruhe? Nun, da gäbe es noch ein paar Höhenstadtteile, wo es schon von der Topographie her schwieriger war mit dem Radfahren, weswegen der Radverkehr dort wohl bisher etwas zu kurz kam. Spätestens mit der Entwicklung des Pedelecs war es an der Zeit, dies zu ändern. Den Anfang machte der Ausbau des Radwegs vom Zündhüte hoch nach Hohenwettersbach, bergauf auf der rechten Seite anstelle eines bestehenden zu schmalen Weges. Nun soll bald nach ähnlichem Muster der Radweg hoch nach Grünwettersbach folgen entlang der L 623. Die Planungen sind seit einer Weile fertig, aber nun gibt es eine Petition gegen den Ausbau, daher nun einige Hintergründe:

Der bisherige Weg ist schmal und aktuell als „Gehweg, Radfahrer frei“ beschildert, d. h. man muss ihn nicht benutzen, darf es aber, dann aber nur mit Schrittgeschwindigkeit – dauerhaft, auch bei Abwesenheit von Fußgängern. Das ist bergauf eher kein Problem für „Biobiker“ (also klassische Radler ohne Motorhilfe), Pedelecfahrer trifft es eher. Überholen ist praktisch nicht möglich, Gegenverkehr erst recht nicht, deswegen ist er nur bergauf freigegeben ...

... wenn man von Kindern bis zum 8. bzw. 10. Geburtstag incl. evtl. Begleitperson absieht, denn die müssen bzw. dürfen Gehwege nutzen, hier nicht ungefährlich ...

Der Radverkehr bergab muss derzeit die Fahrbahn nutzen. Die von vielen befürchteten Überhol- und Rammunfälle finden sich in Statistiken kaum wieder (nur 6 % der tödlichen Unfälle¹⁾). Aber das Fahren auf außerörtlichen Straßen, wie hier, wird trotzdem von vielen subjektiv als sehr unangenehm empfunden. Will man im Sinne der Verkehrswende den Radverkehrsanteil deutlich steigern, wird man um einen Radwegbau

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



RAD+TAT
DER KARLSRUHER RADLADEN

nicht herum kommen, damit nicht nur selbstbewusste Fahrradfahrer das Rad zwischen Stadt und Bergdorf nutzen.

Angedacht ist hier, wie nach Hohenwettersbach, die Verbreiterung des bestehenden Weges, zumeist in den Hang hinein, was wegen des Waldverlustes und des hohen Aufwands in der Petition kritisiert wird. Die nominelle Sollbreite des Weges wird 2,5 m sein zuzüglich je 0,5 m Sicherheitsabstand zur Hangsicherung etc. und zur Leitplanke. Der Laie mit Zollstock würde sagen, der Radweg wäre 3,5 m breit, dann käme man aber der Leitplanke gefährlich nahe. Komischerweise will man aber bei der oberen Wettersbachbrücke auf den Sicherheitsabstand laut Plan zum Geländer verzichten?!

Bergab liegt der Weg ja linksseitig, d. h. man muss die Seite wechseln, was auch ein Kritikpunkt der Petition ist. Die genaue Ausgestaltung der oberen Querung ist nach unserem letzten Stand (Sitzung des Ortschaftsrats Wolfartsweier vom 13.4.21) wohl noch offen und hängt auch noch von evtl. Optionen eines Sanierungsgebietes ab. „Unten“ fährt man heute direkt von der Fahrbahn nach rechts am Bad vorbei nach Wolfartsweier rein. Diese Möglichkeit wird geschlossen (OR 8.5.24), man muss vom Weg links abbiegen und durch die bestehende Unterführung. Die scharfe unübersichtliche Kurve nach Gefälle steht nicht zu Unrecht in der Kritik der Petition. Hier sollte dringend nachgebessert werden.

Während man heute bergab eine ähnlich breite, aber gegenverkehrsfreie Autofahrbahn zur Verfügung hat, muss man sich dann den Platz mit entgegenkommenden Radfahrern und Fußgängern teilen ... Plus Querungen. Nicht allen Radfahrern, die heute ohne wesentliche Probleme schnell abwärts fahren, wird das gefallen, während weniger routinierte Radfahrer den neuen Weg begrüßen dürften. Warum nicht Wahlfreiheit vorsehen, wie es die StVO seit 1997 ermöglicht, und die Ausfahrt offen lassen?

Gäbe es Alternativen? Der Petent sagt „Ja“ und schlägt den Ausbau eines bestehen-



Ortsausgang Nord: noch nicht mal Platz für Gehwege.



Erst ein Stück danach ist eine Querungshilfe geplant.



Noch viel später würde der alternativ vorgeschlagene Waldweg abzweigen, der zunächst bergauf führt ...



... und idyllisch an der Autobahn gelegen ist, danach ...



... Schussfahrt zur Straße runter. Die heutige Ausfahrt nach Wolfartsweier rein etwas später feile weg.



Stattdessen eine scharfe Kurve unter Brücke;



Heute: schmaler „Gehweg, Radfahrer frei“ nur bergauf; Fotos: Heiko Jacobs per Actioncam bei Befahrung 2024

den Waldwegs vor. Der beginnt aber erst deutlich (250 m) nach Ortsende, führt dann zunächst wieder leicht bergauf, um dann sehr steil abzufallen, bevor er für ein kurzes Stück wieder in die Straße einmündet, von wo aus man nach 90 m nach Wolfartsweier abbiegen kann. Diese Alternative wurde aus genau diesen und anderen (wie fehlende soziale Kontrolle des abgelegenen Weges) Gründen bereits vor Jahren klar verworfen. Würde man die zwei Lücken schließen und

das Gefälle entschärfen wollen, wäre fraglich, ob die Alternative immer noch umweltschonender wäre wie versprochen. Andere Wege sind noch abgelegener mit noch mehr verlorenen Höhen. Ob geprüft wurde, ob man Fahrbahn und Weg tauschen könnte, was die Querung bergab sparen würde, weiß ich nicht. Das und alles andere würde aber den Bau unnötig stark verzögern.

Heiko Jacobs

¹⁾ s. bspw. radunfaelle.wordpress.com

Das Durlacher Verkehrskonzept – eine endlose Geschichte

In der letzten Umwelt und Verkehr (3/24, S. 15) hatten wir über die Machtdemonstration der CDU in Durlach berichtet. Offensichtlich wollen die Beteiligten die Umsetzung des Verkehrskonzepts mit allen Mitteln verhindern. Zusätzlich zu den gewünschten Änderungen wurden an die Verwaltung Bedenken herangetragen, dass durch das Verkehrskonzept Rettungszeiten nicht mehr eingehalten werden könnten. Der aufmerksame Leser des Verkehrskonzepts hätte diese Frage an die Verwaltung überhaupt nicht stellen müssen, weil im Stadtkern Durlach keine baulichen Veränderungen geplant sind und sich daher der Status quo nicht ändert. Die einzige bauliche Veränderung, die bereits vorgenommen wurde, ist die Sperrung der Seboldstraße zur Pfnzstraße hin um den Schleichverkehr über Pfnztal-, Bienleintor-, Leder- und Seboldstraße zu unterbinden. Diese wurde aber, ohne dass der Ortschaftsrat davon Kenntnis hatte, bereits wieder aufgehoben (S. 20). Der Grund dafür bleibt im Dunkel. Vermutlich ist aber der anfängliche Vandalismus bis hin zur Entwendung der Absperppfosten dafür verantwortlich. Um einen weiteren Diebstahl zu verhindern, hatte man die Pfosten an den Hülsen angeschweißt. Dies stellt natürlich eine Behinderung der Durchfahrt für Rettungskräfte und Müllabfuhr dar. Eigentlich sollten Anfang des Jahres 2025 weitere



Hier würden einige gerne rechts abbiegen wie die Busse;



Dort kommt aber an der Kreuzung die Bahn um eine unübersichtliche Kurve, die Busse müssen weit davor warten, Autos würden dort nur stören; Fotos: Heiko Jacobs

Maßnahmen des Verkehrskonzepts umgesetzt werden. Dies könnte man durchaus tun, da wesentliche Punkte des Verkehrskonzepts eigentlich nicht strittig sind. Die Ausfahrt über die Karlsburgstraße und Pfnztalstraße ist, wenn nicht bahnrrechtliche Vorgaben dagegensprechen, nur mit erhöhtem finanziellem Aufwand (Ampelanlage) und mit erheblicher Behinderung des ÖPNV möglich. Diese Änderung wurde von der Verwaltung aber bereits abschlägig beschieden. Die von der CDU vorgeschlagene Änderung, die Prinzessenstraße

für den Begegnungsverkehr freizugeben, ist dagegen zu begrüßen. Durch die Einbahnstraßenregelung im ursprünglichen Verkehrskonzept würde der abfließende Verkehr an der Schlossschule vorbei nur unnötig beschleunigt. Der Begegnungs-

verkehr sorgt per se für eine automatische Verkehrsberuhigung. Aber offensichtlich wird von der Verwaltung das Verkehrskonzept nun grundsätzlich überarbeitet. Bis dahin passiert in Durlach – nichts.

Ulrich Eilmann

Zusammenleben statt durchfahren

Der starke Durchgangsverkehr macht die Georg-Friedrich-Straße unsicher für Fußgänger*innen und Radfahrende, sorgt für Lärm und führt zu einer geringen Aufenthaltsqualität.

Gespräche mit Anwohner*innen haben diesen Eindruck und den Wunsch nach einer Veränderung bestätigt. In Stichproben haben wir gezählt, dass ca. 70–80 % des Kfz-Verkehrs in der Georg-Friedrich-Straße reiner Durchgangsverkehr ist. Es handelt sich also in erster Linie um Fahrzeuge, die ihr Ziel oder Ihren Start nicht im Zentrum der Oststadt haben, sondern dieses lediglich als Abkürzung zur schnellen Durchfahrt nutzen. Mit all den negativen Konsequenzen für die Bewohner*innen.

Die Initiative Kiezblocks Karlsruhe hat in Zusammenarbeit mit dem Bürgerverein Oststadt ein Ideenkonzept für eine Verbesserung der Situation für Bewohner*innen der Oststadt erstellt. Wir sind uns sicher, dass der Verkehr anders organisiert werden kann, um eine lebendige Stadtteilmitte für Anwohnende und Besucher*innen zu schaffen.

Unter ka-kiezblocks.de/gfs/ ist das Ideenkonzept veröffentlicht und kann dort eingesehen werden.

Unser Vorschlag sieht eine Sperrung der Georg-Friedrich-Straße im Bereich zwischen Essenweinstraße und dem Kreisverkehr auf Höhe des REWE-Marktes für den Kfz-Verkehr vor. Wir halten diese Stelle für besonders geeignet, weil es hier keine Hof- oder Tiefgarageneinfahrten gibt. Eine Zufahrt zu den Häusern für Anwohnende bleibt jederzeit weiterhin möglich. Es könn-

te ein Ort entstehen, an dem wir Oststädter*innen uns begegnen und gerne aufhalten.

Die Einbindung und Zustimmung der Oststädter*innen ist uns besonders wichtig. Deshalb sind wir auf Ihre Mitwirkung in Form Ihrer Unterschrift oder direkter Beteiligung an dem Vorhaben angewiesen.

Über folgende Petition können Sie das Vorhaben durch Ihre Unterschrift unterstützen: openpetition.de/!wbmxy

Sie haben Fragen, Wünsche, Feedback oder möchten sich bei dem Vorhaben aktiv mit einbringen, dann schicken Sie eine Nachricht an oststadt@ka-kiezblocks.de

Wenn wir genügend Unterschriften gesammelt haben, gehen wir im nächsten Schritt auf Politik und Verwaltung zu und fordern die Durchführung eines Verkehrsversuchs.

Damit möchten wir aufzeigen, wie ein lebenswertes Oststadtzentrum in der Praxis aussehen könnte und wo ggf. Probleme oder unerwünschte Auswirkungen entstehen.

Jonas Gottwalt



Wie die Georg-Friedrich-Straße aussehen könnte;

Design: kiezblocks

Durchgangsverkehr in der Georg-Friedrich-Straße heute:
Foto auf der Rückseite!



TERMINE

**Umweltzentrum
Kronenstraße 9,**

Abs.: Umweltzentrum Karlsruhe,
Kronenstraße 9, 76133 Karlsruhe

Deutsche Post 
DIALOGPOST

76133 Karlsruhe, geöffnet:

Di. 15–18 BUZO vorm. geschloss.

Mi. 15–18 BUZO vorm. geschloss.

Do. 9–12 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/Monat, **19:30 Uhr:**
6.5., 3.6., 1.7., 5.8., 2.9., 7.10., 4.11., 2.12., **13.1.**, ...

VCD-Stammtisch

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

Donnerstag: Fahrgastverband PRO BAHN *)

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

30.5., 27.6., 25.7., 29.8., 26.9., 31.10., 28.11., ...

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

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

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

Interesse? Mitmachen? Mitglied werden!

BUZO 30,- €, PRO BAHN 52,- €, VCD 69,- €

(je incl. 2–3x umwelt&verkehr pro Jahr frei Haus)

Sa. 14.6. 15–18 Uhr ohne Anmeldung, mit Anmeldung Mi. 28.5. & 25.6. 18–21 Uhr

Reparaturcafé, besser Reparieren statt
Wegwerfen und Ressourcen schonen,
leih.lokal / FreiRäume, Oststadt, Gerwigstr. 41,
Anmeldung unter reparaturcafe-karlsruhe.de

Sa. 17. Mai 2025 Klimatag Grötzingen

Infostände auch von VCD und BUZO

Sa. 24. bis So. 25. Mai 2025

Tag der Artenvielfalt Exkursionen und
Aktionen – siehe tag-der-artenvielfalt-bw.de

So. 25. Mai 2025

Krautschau Exkursion im Rahmen des
Artenschutztages, **10 Uhr** vorm UZ, s. S. 8/9

Mi. 28. Mai 2025 Eating Our Way to

Extinction Film aus der Filmreihe Klimal
Krisen|Utopien in der Kinemathek Karlsruhe
kinemathek-karlsruhe.de/klima-krisen-utopien

Do. 5. Juni 2025 Umwelt-Stammtisch der Naturfreunde Karlsruhe

Vortrag „**Atom-
energie aktueller Stand Karlsruhe – kritisch
gesehen**“ von Harry Block von der Anti-Atom
Initiative Karlsruhe, BUZO-Umweltzentrum,
19:30 Uhr

**Di. 24. Juni 2025 Mitgliederversammlung
VCD** Umweltzentrum, Kronenstr. 9, **19:30 Uhr**
Tagesordnung siehe vcd.org/karlsruhe

Do. 24. bis So. 27. Juli 2025 Das FEST
Mit Gruppen aus dem Klimabündnis in der
Klima-Akademie



Durchgangsverkehr in der Georg-Friedrich-Straße;
Foto: kiezblocks zum Artikel auf S. 19